

Jak to z tą Warszawą było??

Stolica nie za bardzo gustowała w sporcie żużlowym, zresztą tak zostało jej do tej pory. To jednak nie nasz problem, dzięki operatywności działaczy z Gdańska, pewnym „resortowym” ustaleniom gdański żużel wypłynął na szerokie wody, jak przystało na miasto nadmorskie.

Kto wie, czy nie najważniejszej roli, w tym wszystkim nie odegrali fani żużla właśnie. W stolicy funkcjonował klub z **braćmi Kaiserami**, z **braćmi Waloszkami** jednak wzbudzał on co najwyżej mierne zainteresowanie publiczności. Legia jak to Legia ściągала najlepszych do siebie na zasadzie służby wojskowej, więc problemy kadrowe w Warszawie nie istniały. Działacze miejscowi doszli jednak do wniosku, że to trochę „obciach” jeździć czołowymi zawodnikami w Polsce przed pustymi trybunami, toteż zaczęto rozglądać się za rozwiązaniem sytuacji. Sekcję postanowiono przenieść. I tu, dziś nazwalibyśmy to „lobbing” gdańskich działaczy był na tyle skuteczny, że żużlowcy z Warszawy znaleźli się nad morzem. Ważną rolę odegrał tu **Włodzimierz Kraiński**, aranżując całą przeprowadzkę. Można powiedzieć, że koronnym argumentem było fakt, że w Gdańsku na trzecią ligę przychodziły tłumy.

Przy okazji było to zadanie wymagające niezłego zaplecza logistycznego. W dzisiejszym speedway`u za swój sukces działacze w Polsce uznają, że jakiś zakontraktowany zawodnik przeniesie swoją bazę do danego miasta. Oczywiście poza wychowankami. Wówczas sportowe realia były nieco inne. Zawodnicy przyszli do Gdańska a niejako miejsce do życia dostawali „w pakiecie”.

Przed 1960 rokiem nadzieje fanów były ogromne. Plastry z koroną i dwoma krzyżami mieli przywdziać czołowi zawodnicy nie tylko w wydaniu krajowym. Już od razu, w 1960 roku **Marian Kaiser** zdobył indywidualne wicemistrzostwo Polski, **Paweł Waloszek** w rybnickim finale był czwarty. Kaiser zdobył także tytuł mistrza Europy – tak wówczas tradycyjnie określano triumfatora Finału Europejskiego IMS. Drużyna, która kilkanaście miesięcy wcześniej rywalizowała o punkty w tak teraz egzotycznych żużlowo miastach jak Czeladź czy Śrem, w pierwszym meczu w najwyższej klasie rozgrywkowej rozniosła Start Gniezno, pozwalając rywalowi w 13 biegach zdobyć zaledwie 18 punktów, czyli tylko 5 więcej niż „urzędowe” minimum. Działo się to niemal równo 60 lat temu – 10 kwietnia 1960 roku. Ostatecznie gdańszczanie w tych rozgrywkach wywalczyli srebro, ulegając na finiszu ligi Stali Rzeszów.

W Gdańsku „zapachniało” wielkim światem. Nie tylko ze względu na wyniki czy nazwiska żużlowców. **Marian Kaiser**, który rok wcześniej zadebiutował w Wielkiej Brytanii w barwach Leicester, dumnie siadał za kierownicą rovera. Auto wzbudzało wówczas nie lada sensację wśród kibiców. Wprawdzie żużlowcy nigdy nie należeli i nie należą do dziś do ludzi, którym obce są najnowsze modele samochodów, ale wówczas, pod rządami tow. Wiesława, mogli sobie pozwolić co najwyżej na wołgę, a ci ze skromniejszymi kieszeniami na warszawę.

Ówczesni kibice pojazd, którym poruszał się Marian Kaiser pamiętają ze względu na... koła, ozdobione imitacją lśniących szprych. Co ważne nie trzeba było żadnych speców od marketingu, żadnych fejsbuków czy instagramów. Żużlowcy doskonale wiedzieli, że jeżdżą dla kibiców i dzięki kibicom. Po każdym treningu półki chłopców czy dziewcząt z gdańskich dzielnic zapełniały się na przykład żużlowymi okularami, które dostawali po treningach od żużlowców.

Dumni nowi właściciele urządzali sobie później w nich wyścigi na podwórkach. Szczyt szpanu był wówczas, gdy takie wyścigi można było odbyć na rowerach. Niektórzy z fanów zresztą dość dotkliwie przekonali się, że jednak mimo najszczerzych chęci same okulary nie wystarczą. Gdy udało się jakimś cudem dostać na tor (kiedy już nikogo w obiekcie nie było) to zazwyczaj taka rowerowa jazda kończyła się w pierwszej kolejinie i z kilogramami żuźła w miejscu zdrapanego naskórka.

Jako dygresję można podać jedną ciekawostkę na temat toru przy Marynarki Polskiej. Na starcie żużel wysypyany był na betonowe płyty, więc co jakiś czas trzeba było uzupełniać wierzchnią warstwę nawierzchni, w tym właśnie miejscu. Zresztą kibice poza wrażeniami z meczu przynosili do domów sporą część ówczesnej nawierzchni stadionu. Wówczas żużel był prawdziwym czarnym sportem. Tor wysypyany najprawdziwszym żużlem niesamowicie się kurzył, stąd na zawody raczej nie należało chodzić w odświeżonej, białej koszuli. Jak wspominają ówczesni kibice, żużlowcom z rzadka uderzała do głowy „sodówka”. Nawet podczas walki na torze, w czasie zawodów ligowych wspólne rozmowy, czy czasem też żarty, jeźdźców, którzy za chwilę stawali na starcie w przeciwnych teamach nie były niczym zaskakującym. To, że żużlowy świat to jedna wielka rodzina nie jest więc „wymysłem” ostatnich lat. Po skończonych zawodach bardzo często żużlowców można było zobaczyć - i tu też opieram się na relacjach kibiców z tamtego okresu – na przykład w okolicach akademików Politechniki Gdańskiej, bywało, że żużlowcy przyjezdni tam właśnie mieli noclegi.

A co od strony sportowej? Po udanym sezonie 1960 przyszło ligowe załamanie rok później. Legia, już bez braci Waloszków, zajęła przedostatnie miejsce w

ligowej tabeli i o ekstraklasie na sezon 1962 musiała walczyć w barażach. Jak się później okaże te baraże i takie „wahania nastrojów” to coś, co bardzo często „prześladować” będzie gdański żużel. Indywidualnie nie było jeszcze tak źle. Marian Kaiser obronił srebro IMP, jednak najważniejszym akcentem tego sezonu dla gdańszczan był finał Drużynowych Mistrzostw Świata. Na początku września we Wrocławiu „biało-czerwoni” okazali się najlepszą drużyną globu. Drużyna w składzie: **Florian Kapała**, **Henryk Żyto**, **Marian Kaiser**, **Mieczysław Połukard** i **Stanisław Tkocz** zdobyła 32 punkty i pokonała Szwecję, Wielką Brytanię oraz Czechosłowację. Najwięcej punktów dla Polski (10) zdobył w tych zawodach właśnie gdańszczanin.

Znakiem rozpoznawczym gdańskiego żużla w tych latach był właśnie Kaiser, zawodnik imponujący techniką i opanowaniem motocykla. Wychowanek Stali Gorzów, miał też wiernego naśladowcę, to już wspomniany w naszym cyklu **Zbigniew Podlecki**. Urodzony w Wilnie żużlowiec, pierwsze kroki stawiał jeszcze w trzeciej lidze, jednak - jak wspominają go kibice – nawet gdy w tych pierwszych latach kariery okrutnie zakopał się pod bandą to potrafił wrócić do gry. Obaj prezentowali iście brytyjski, techniczny styl jazdy, przewidywali wydarzenia, myśleli na torze. Jakże inne były to cechy żużlowców od tych współczesnych, dla których liczy się moc motocykla i jazda „na okrągło”. Gdańsk miał zresztą szczęście do tych „klasycznych” żużlowców. Ikoną technicznej jazdy był przecież **Zenon Plech**, kto wie czy drugiego Podleckiego nie doczekalibyśmy się w osobie **Mirosława Berlińskiego**, którego karierę zahamowała, czy wręcz zastopowała poważna kontuzja.

No, ale dość tych dywagacji, bo w gdańskim żużlu znów zaszły zmiany. Legia już całkowicie chciała się odciąć od „czarnego sportu” i nad tymże sportem powoli zaczęły się gromadzić czarne chmury. Wówczas pomocną dłoń wyciągnął w

stronę speedwaya inny „resort”. Wojskową Legię zastąpiło gwardyjskie Wybrzeże. **Od 1962 roku gdańszczanie występowali pod nazwą Wybrzeża właśnie.**

Pierwszy sezon, jako Wybrzeże, przyniósł gdańskiej ekipie piąte miejsce w lidze. Indywidualnie też było nieźle. Marian Kaiser wywalczył Złoty Kask, w finale DMS znów był najlepszym z Polaków, ale tym razem jego 9 punktów pomogło w zdobyciu „jedynie” brązu. Rok później władze żużla w Polsce po raz kolejny postanowiły „zreformować” rozgrywki. Sprawa awansów i spadków rozstrzygała się po zsumowaniu dwóch kolejnych sezonów, choć medale przyznawano co roku. Na szczęście to kuriozum nie trwało długo. W 1963 roku gdańszczanie zajęli ponownie 5 miejsce w lidze, choć mieli tyle samo punktów meczowych co trzecia w tabeli Sparta Wrocław. O niższym miejscu w tabeli zdecydował gorszy bilans tzw. małych punktów. Ten sezon warto odnotować z trzech „personalnych” powodów. Do Gdańska z Rybnika przenieśli się **Bogdan Berliński** i **Jan Tkocz**, którzy byli solidnym wzmocnieniem ekipy znad morza. W gdańskiej ekipie startował także Valent Medved, Jugosłowianin, którego śmiało można okrzyknąć pionierem jeśli chodzi o tak popularnych dziś zawodników zagranicznych w naszej lidze. Rok później znów było piąte miejsce w lidze zaś w bilansie dwulecia gdańszczanie zajęli szóstą lokatę. Wydarzeniem sezonu było natomiast złoto w finale europejskim IMS Zbigniewa Podleckiego, który udowodniał, że należał do ścisłej czołówki polskich żużlowców.

Jak się okazało sezon 1964 był ostatnim, w którym żużlowe maszyny odpalano przy Marynarki Polskiej, kolejny sezon otworzył „żużlową historię” stadionu przy obecnej ul. Zawodników.

Kierownik Zawodów