



CENA 2 ZŁ

PROGRAM VI WYŚCIGU POKOJU

„TRYBUNY LUDU“ „NEUES DEUTSCHLAND“ „RUDEHO PRAVA“





Sportowcy - bojownicy pokoju

Każdy, kto wziął udział w Wyścigu Pokoju, podkreśla przede wszystkim wspaniałą, serdeczną atmosferę, jaka panuje wśród uczestników wyścigu.

Kiedy w roku 1948 ruszali kolarze z Warszawy i Pragi do startu w pierwszym wyścigu zorganizowanym przez dwa bratnie organy partyjne „Głos Ludu“ i „Rude Pravo“, byliśmy świadkami narodzin największej imprezy amatorskiego kolarstwa światowego. Z każdym rokiem rosło znaczenie

sportowe imprezy. Z każdym rokiem przybywało na start do jednej z dwóch stolic, coraz więcej zawodników z całej Europy.

Nazwiska Veselego, Deutscha, Olsena, Steela, Stablewskiego i tytu innych — to nazwiska czołowych amatorów Europy.

WIELOKROTNIĘ byliśmy świadkami, jak wspaniałe przykłady na szosie potwierdziły słowa uczestników wyścigu o jego atmosferze. Wielokrotnie widzieliśmy, jak kolarze różnych narodowości dzielili się ostatnim łykiem

wody w upalne dni maja, jak oddawali sobie ostatnie zapasy dętek, jak zręczne ręce węgierskiego lub polskiego mechanika reperowały rower duńskiego czy angielskiego mistrza. Widzieliśmy dobitne przejawy międzynarodowej solidarności i przyjaźni w toku pięknej, pokojowej rywalizacji sportowej.

Miliony widzów obserwowały corocznie trudną walkę kolarzy na trasie. Przez szosy dwóch zaprzyjaźnionych państw Polski i Cze-

Dalszy ciąg na str. 4

chosłowacji prowadziły kolarzy słowa pełne przyjaźni i serdeczności, słowa którymi wyrażano swój podziw i uznanie dla ich ogromnego wysiłku.

Od 1951 roku trasa Wyścigu Pokoju przebiega także przez Niemiecką Republikę Demokratyczną, która jest bastionem walki o zjednoczone pokojowe Niemcy, żyjące w przyjaźni z wszystkimi krajami Europy.

I tu, jak wszędzie miliony ludzi na trasie. I tu miliony ludzi dobrej woli, którzy pracą odpowiadają dziś na pogroźki obłąkańców z zachodu.

JAKŻE charakterystyczny dla atmosfery Wyścigu był obrazek, który obserwowaliśmy w jednym z miasteczek. Mały, 10-letni może chłopak, czekał niecierpliwie na przejazd kolarzy. Pod koszulą chował coś, co wyglądało z daleka jak kamienie. Kiedy zbliżała się czołówka, chłopiec rozchylił nagle koszulę i wyleciały z niej dwa śnieżno-białe gołębie, towarzysząc

kolarzom przez kilkaset metrów, niby żywy symbol wyścigu.

Wyścig, który zagraniczni kolarze nazwali wielkim, ma swoje ustalone tradycje. Streścić je można w dwóch słowach: pokój i przyjaźń.

KIEROWNIK drużyny austriackiej, która startowała w Wielkim Wyścigu Pokoju w roku 1952 — Tessar, powiedział:

— *Jesteśmy wzruszeni przyjęciem jakiego doznaliśmy na terenie trzech państw, organizujących imprezę. To co widzieliśmy u was, niesłychanie rzadko można oglądać w krajach Europy zachodniej*“.

I to jest największe zwycięstwo Wyścigu Pokoju. Kolarze wielu państw przyjeżdżając na szosy Polski, NRD i CSR widzą tu nowe życie, widzą szczęśliwych ludzi, widzą radość na twarzach tych, którzy wybrali pracę i pokój.

Kolarze wielu państw spotykają się w trzech krajach budujących socjalizm z braterską serdecznością

i przyjaźnią, jaką trudno znaleźć gdziekolwiek na świecie. Witani są tu jak bracia, jak najlepsi przyjaciele, ponieważ swym udziałem w Wyścigu razem z całym światem postępu walczą o najdroższą dziś wszystkim — sprawę pokoju.

KIEDY duński cieśla Olsen przyjmował kwiaty z drżących rączek małej wzruszonej warszawianki, która całym swym dziecięcym serduszkim wieszowała mu zwycięstwa w Wyścigu, kiedy kolarze pozdrawiali na trasie rozradowaną gromadę dzieciaków, kiedy patrzyli na jasne główki witających ich i żegnających dzieci — widzieli, że to dla szczęścia tych maleństw, dla ich przyszłości dają dziś swe siły i swą energię.

Dla ich szczęścia i dla szczęścia wszystkich ludzi podpisali w roku 1951 uczestnicy Wyścigu, Sztokholmski Apel Pokoju i wysłali do Światowej Rady Pokoju list w którym m.in. czytamy:

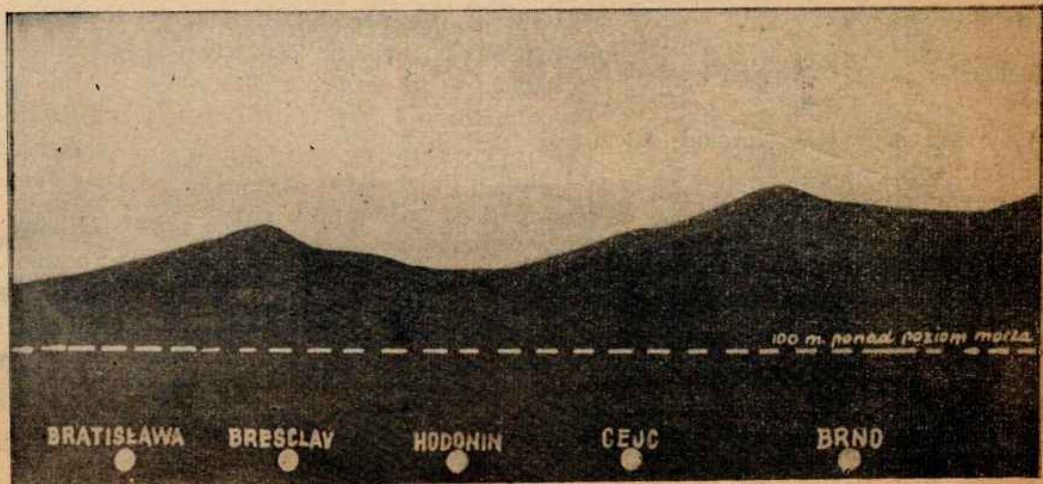
„Wzięliśmy udział w Wyścigu Pokoju, aby dać wraz swym uczuciom i prag-

I etap Bratislava — Brno (156 km)

1953

1

MAJA



nieniom utrwalenia pokoju na świecie.

Pragniemy teraz w Warszawie, w mieście które jest pomnikiem okrucieństw i symbolem twórczej pracy pokojowej, stwierdzić, że jesteśmy za pokojem, że będziemy bronić pokoju między narodami.

Uznając drogę wskazaną w Apelu Światowej Rady Pokoju za słuszną drogę utrwalenia pokoju na świecie — żądamy zawarcia Paktu Pokoju między pięcioma wielkimi mocarstwami: Związkiem Radzieckim, Stanami Zjednoczonymi, Chińską Republiką Ludową, Wielką Brytanią i Francją.

Niech żyje trwałe pokój!
Niech żyje braterska współpraca między sportowcami — bojownikami o pokój!“

A w rok później w rozbudowującej się Warszawie uczestnicy Wyścigu Pokoju, kolarze z całej Europy kroczyli na czele 1 majowego pochodu. I znowu jak co roku wyruszyli na trasę aby walczyć o zwycięstwo sportowe, aby udziałem swym w Wyścigu wykazać światu, że sprawa pokoju jest droga wszystkim.



Niemieckie dzieci serdecznie pozdrawiają przejeżdżających kolarzy

W roku bieżącym będziemy po raz szósty oklaskiwać najlepszych kolarzy Europy. Po raz szósty przejadą przez szosy Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Polski, sportowcy — bojownicy o pokój.

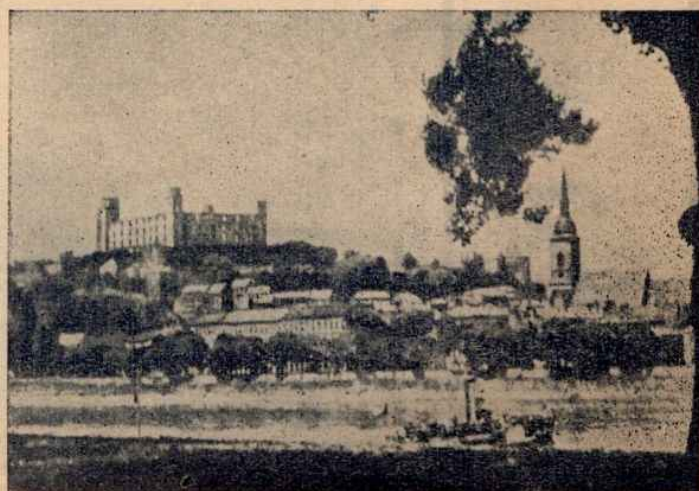
Nasza stolica przywita ich nowymi osiągnięciami, przywita ich

MDM-em i Placem Konstytucji, szybami metra i wspaniałym darem Związku Radzieckiego, budującym się Pałacem Kultury i Nauki, który będzie nosił imię największego człowieka naszej epoki, imię, które jest uosobieniem siły, szczęścia i pokoju — Józefa Stalina.

I etap Bratislava – Brno (156 km)

Bratislava, ostry start	13.00
Malacky	13.41
Kuty	14.21
Breclav	14.45
Hodonin	15.15
Slavkov	16.30
Brno	17.00

Bratislava →





WACŁAW WÓJCIK



HENRYK HADASIK



WŁADYSŁAW KLABIŃSKI

DRUŻYNA

WÓJCIK jest najstarszym kolarzem w drużynie reprezentacyjnej — ma on 33 lata. Jest również najstarszy jako zawodnik, bowiem uprawia kolarstwo szosowe od 1936 roku.

W Wyścigu Pokoju Wójcik startował cztery razy: w 1948 r. był w ogólnej klasyfikacji trzeci (jako drugi z Polaków po Siemińskim z różnicą 45 sek.), w 1949 r. zajął 6 miejsce i był najlepszy z naszej drużyny, w 1951 r. uplasował się na 13 miejscu (jako drugi z Polaków za Hadasikiem o 4,5 minuty) i w 1952 r. — był 14 i pierwszy z Polaków.

NAZWISKO Henryka Hadasika pojawiło się po raz pierwszy na łamach pism w 1950 roku, kiedy odniósł on zwycięstwo w wyścigu ulicznym Dziennika Zachodniego w Katowicach,

W 1951 roku Hadasik wszedł do drużyny reprezentacyjnej Polski na IV Wyścig Pokoju Praga — Warszawa. Najmłodszy z zespołu spisał się doskonale i zajął w ogólnej klasyfikacji 11 miejsce jako pierwszy z Polaków.

W roku ubiegłym Hadasik znowu był członkiem polskiego zespołu w V Wyścigu Pokoju na trasie Warszawa — Praga. W ogólnej klasyfikacji był wówczas 23 jako czwarty z naszej drużyny.

KLABIŃSKI jest reemigrantem z Francji. Po raz pierwszy zobaczyliśmy go na naszych szosach w Wyścigu Pokoju w 1950 r., kiedy bronił barw drużyny Polonii Francuskiej.

W 1951 roku bronił barw Polski w drużynie reprezentacyjnej w Wyścigu Pokoju na trasie Praga — Warszawa; uplasował się wówczas na 29 miejscu, będąc czwarty z Polaków. W tymże roku Klabiński wygrał 4-etapowy wyścig Brzegiem Bałtyku

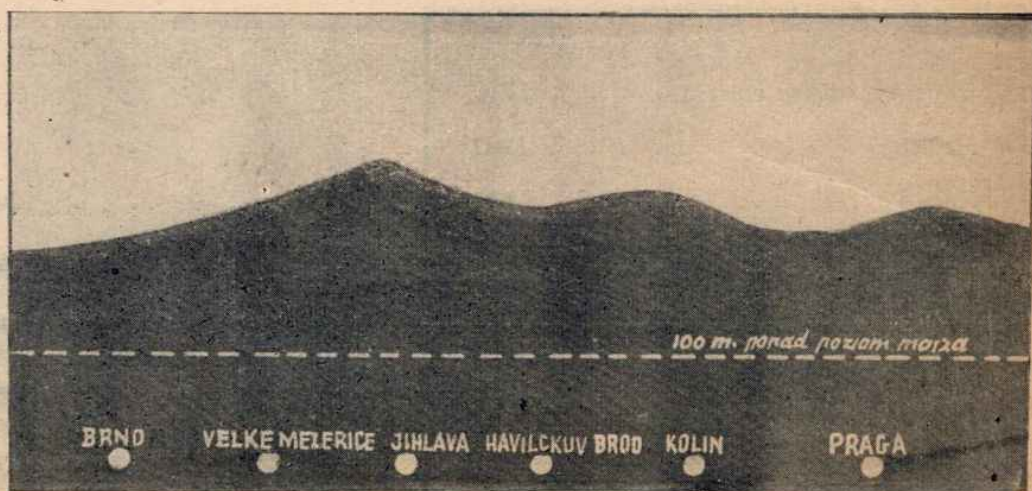
W 1952 r. Klabiński w Wyścigu Pokoju uplasował się na 16 miejscu jako drugi z Polaków. W wyścigu Dookoła Polski Klabiński zajął piąte miejsce,

II etap Brno — Praha (218 km)

1953

2

MAJA





STANISŁAW KRÓLAK



MIECZYŚLAW WILCZEWSKI



MIECZYŚLAW ULIK

P O L S K A

SZERSZEMU ogółowi dał się poznać Królak w 1950 r. w 6-etapowym wyścigu Jelenia Góra — Warszawa. Zajął wtedy 12 miejsce, ale zwrócił ogólną uwagę swym talentem, wyróżniając się spośród młodzieży. Królak miał wtedy 19 lat.

Ubiegły sezon kolarski przyniósł Królakowi kilka cennych zwycięstw. W Wyścigu Pokoju startując w zespole reprezentacyjnym Polski, Królak był w ogólnej klasyfikacji jako trzeci z Polaków, plasując się na 23 pozycji.

20-LETNI Wilczewski wysunął się na czoło kolarzy - kartowiczów w tym samym wyścigu „Dziennika Zachodniego” w 1950 r., co i Hadasik. W tym samym roku Wilczewski startując w wyścigu górskim o mistrzostwo Polski zajął czwarte miejsce o jedną sekundę za Wójcikiem. Jesienią tegoż roku w 7-etapowym wyścigu Jelenia Góra — Warszawa, Wilczewski był przodownikiem wyścigu przez trzy etapy, z których wygrał I, na II był piąty, a na III — 7.

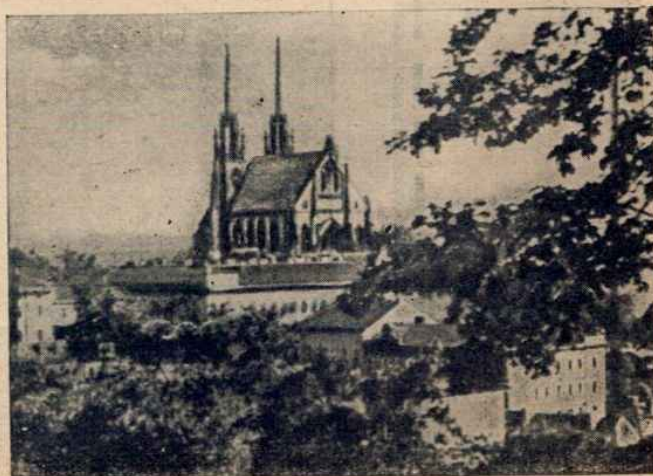
W połowie IV etapu, będąc ciągle jeszcze przodownikiem wyścigu. Wilczewski wycofał się, bo nie dopisały mu siły.

KARIERĘ kolarską zaczął 20-letni dzisiaj Ulik na torze, bijąc w 1951 r. rekord Polski juniorów i zdobywając tytuł mistrza Polski juniorów. Ciągnęła go jednak szosa i w tymże roku startował kilkakrotnie w wyścigach ogólnopolskich.

Ulik wykazuje duży talent jako kolarz wieloetapowy. Na początku sezonu w wyścigu Dookoła Warmii i Mazur jest jeszcze na 12 miejscu, ale pod koniec sezonu w wyścigu Dookoła Polski plasuje się na trzecim miejscu i kończy sezon w czołowej czwórce szosowców.

II etap Brno — Praha (218 km)

Brno ostry start	10.55
Velka Bites	11.48
Velka Mezirici	12.19
Jihlava	13.11
Havlickuv Brod	13.51
Golcuv Jenikov	14.29
Caslav	14.54
Kolin	15.38
Ceski Brod	16.08
Praha	17.00



Brno →

GOŚCIE ZAGRANICZNI

GEORGES PRADELS — „Ce Soir“ Paryż:



*J*UŻ po pięciu etapach Wyścigu Pokoju można było określić trzy zasadnicze jego wartości:

1. **POPULARNOŚĆ:** żadne zawody dla amatorów nie wywołują w krajach kapitalistycznych tak wielkiego entuzjazmu, jak ten Wielki Wyścig. Jest to dowodem, że kraje demokracji ludowej budują sport z takim samym zapalem i zrozumieniem potrzeb narodu z jakim budują swe miasta i przemysł.

2. **JAKOŚĆ:** wartość osiągnięć i wyczynów, uzyskiwanych przez zawodników jest na poziomie mię-

dzynarodowym; średnia szybkość poszczególnych etapów wahała się w granicach 40 km na godzinę, co rzadko spotyka się w konkurencji amatorskiej. Z drugiej strony bojowość i ambicja kolarzy nadają Wyścigowi Pokoju wartości niespotykane dotychczas nigdzie w zawodach międzynarodowych.

3. **ORGANIZACJA:** zorganizowanie obsługi samochodów ciężarowych z warsztatami naprawczymi dla wszystkich kolarzy — jest innowacją bez precedensu za granicą.

ARMOUR MILNE — „Daily Worker“ Londyn:

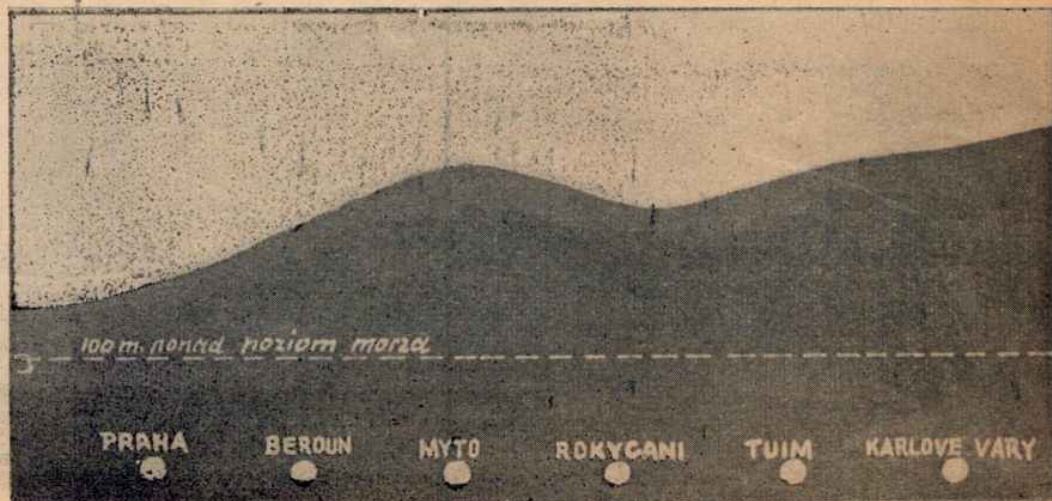
*K*OLARZE angielscy, którzy wiele startowali za granicą, powiedzieli mi, że nigdy dotychczas nie spotykali się z tak wielką gościnnością, jak w Polsce. Wyścig Pokoju Warszawa-Berlin-Praga pozostanie na zawsze w ich pamięci nie tylko z powodu troskliwej opieki gospodarzy, lecz również i dlatego, że na całej trasie widzieli niespotykane dotychczas nigdzie tłumy widzów, serdecznie witające przejeżdżających zawodników. Żaden z kolarzy angielskich nie widział dotychczas tak wielkiego entuzjazmu publiczności.

Najpotężniejsze wrażenie jakie odnieśliśmy w Polsce — to wspaniały rozwój budownictwa kraju, dążącego do socjalizmu. Podziwiając wspaniałe odbudowującą się Warszawę, mówiliśmy zgodnie, że żaden kraj rozbudowujący się na tak wielką skalę, nie może chcieć nowej wojny.

Udział w Wyścigu Pokoju młodzieży państw demokracji ludowej i państw kapitalistycznych pogłębiając wzajemne poznanie się, rozszerza szeregi walczących o pokój, o to największe dobro prostych ludzi na całym świecie.

◀ Wacław Wrzesiński

III etap Praha — Karlove Vary (168 km)



O WYŚCIGU POKOJU

STABLEWSKI — Polak z Francji, zdobywca 3 miejsca w Wyścigu

JESTEM bardzo rad z zajęcia trzeciego miejsca w Wyścigu Pokoju. Na ostatnim etapie miałem nadzieję odrobić niewielką różnicę dzielącą mnie od Steela, ale niestety upadłem i uszkodziłem przednie koło. Gdyby nie pomoc kolarza niemieckiego Gaede, który oddał mi swoje koło, straciłbym na pewno wiele minut czekając na wóz montażowy.

Bardzo chciałbym startować w Wyścigu Pokoju w roku przyszłym, ale nie wiem czy mi się to uda. Wyścig był bardzo trudny, mimo to udział w nim sprawił mi wiele radości. Poznałem mą ojczyznę, byłem niezwykle serdecznie przyjmowany, widziałem na trasie wspaniały entuzjazm milionów ludzi.

„Tour de France“, niewątpliwie wielka impreza kolarska, nie wytrzymuje porównania z naszym Wyścigiem. Tam kolarze są maszynami do robienia pieniędzy dla fabrykantów rowerów, żywą reklamą różnych towarów. Tu kolarz walczy na trasie w koleżeńskej atmosferze, spotyka na drogach przyjaźnie witających go ludzi, zawsze znajdzie braterską dłoń i opiekę.

DE GROOT — Holandia, zdobywca 5 miejsca w Wyścigu Pokoju 1952

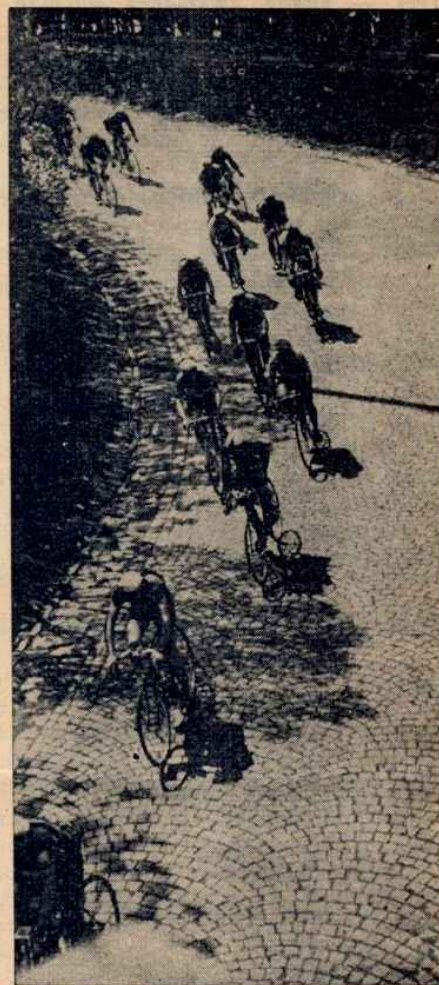
PIĄTE miejsce w Wyścigu Warszawa - Berlin - Praga to prawie tyle, co piąte miejsce wśród amatorów Europy. Dlatego cieszę się niezmiernie ze swego sukcesu.

Nasza młoda drużyna uplasowała się w środku 16 państw, ale w przyszłym roku napewno będzie lepiej. Największe wrażenie zrobiły na mnie wspaniałe powitania i serdeczność z jaką spotkaliśmy się w Polsce, NRD i CSR.

Organizacja Wyścigu bardzo dobra, przemyślana w najdrobniejszych szczegółach. Bardzo podobał mi się punkt regulaminu mówiący, że każdy wóz montażowy udziela pomocy każdemu zawodnikowi bez względu na narodowość, który był respektowany przez wszystkich na trasie. Nie spotkałem tego dotąd nigdzie.

Wasz Wyścig jest imprezą w której można zdobyć nie tylko doświadczenie sportowe, można w nim nauczyć się zasady, że walka na szosie nie wyklucza przyjaźni i koleżeństwa sportowców.

Na przedmieściach Pragi —▷



III etap Praga — Karlove Vary (168 km)

Praha, ostry start	12.30
Beroun	13.05
Zdice	13.25
Zebrak	13.37
Holoubkov	14.09
Rokycany	14.21
Plzen	14.48
Touzim	16.02
Becov nad Teplou.	16.20
Karlove Vary	16.50

Praga —▷



GOŚCIE ZAGRANICZNI

STEEL — Anglia, zwycięzca Wyścigu Pokoju 1952

WYŚCIG Pokoju jest niewątpliwie największą i najlepiej zorganizowaną amatorską imprezą kolarską świata. Startowałem w wielu zawodach międzynarodowych i nigdzie nie widziałem tak wspaniałego entuzjazmu milionów ludzi na trasach, tak bezpośredniej i przyjacielskiej serdeczności z jaką spotykaliśmy się w Polsce, NRD i CSR.

Konkurencja była niezwykle silna i zwycięstwo nie przyszło mi łatwo. Kolarze tej miary co Vesely, Stabilewski, Verschuren, de Groot i wielu jeszcze innych, to czołowa klasa europejskiego kolarstwa.

Trzeba przyznać, że my Anglicy, a ja w szczególności, jechaliśmy z ogromnym szczęściem. Miałem tylko raz „gumę“ i to już podczas finisu na stadionie. W przyszłym roku chciałbym, podobnie jak dziś, wziąć udział w Wyścigu Pokoju i odnieść podobne zwycięstwo. Wiem, że to nie łatwa sprawa, gdyż konkurencja będzie na pewno silniejsza ale postaram się przygotować tak, aby zasłużyć sobie znowu na uznanie.

Drużyna polska jechała dość nieszczęśliwie. Polacy mieli masę defektów, które uniemożliwiły im zajęcie lepszego miejsca w klasyfikacji ogólnej. Z zawodników polskich najlepszy jest, utalentowany, posiadający wspaniałe warunki fizyczne Królak. Doskonałym kolarzem jest także Wójcik. Pozostali, poza niedoświadczonym Jarząbkim, niewiele ustępują tamtym.



Ion Steel — Anglia

STALLARD — kierownik drużyny angielskiej:

KIEROWNICTWO i zawodnicy drużyny angielskiej szczęśliwi są, że po trudnej walce w niezwykle ciężkim Wyścigu zdobyliśmy pierwsze miejsce indywidualnie i zespołowo. Początkowo jechaliśmy bardzo ostrożnie, obserwując konkurentów i dopiero później przeszliśmy do ataku, który został uwieńczony powodzeniem.

Nasi kolarze wywiozł z Waszych krajów wspaniałe wspomnienia. Najbardziej zaimponowało nam Wasze budownictwo, a zwłaszcza odbudowa Warszawy. Kolarze angielscy startowali już w wielu imprezach międzynarodowych na terenie wielu państw, nigdzie jednak nie spotkali takiej gościnności i serdeczności, takiego entuzjazmu jak w Polsce, NRD i CSR.

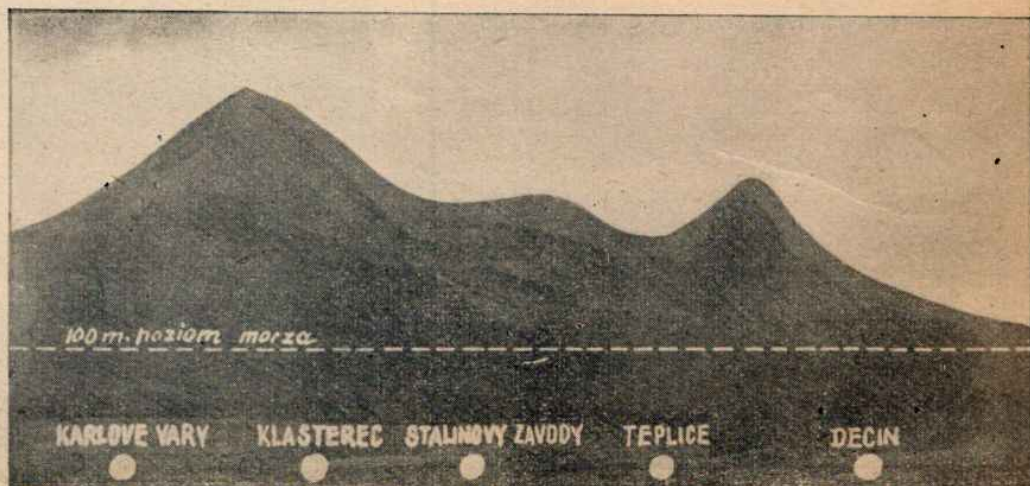
Wyścig Pokoju — to olbrzymia impreza kolarska o wielkim znaczeniu. Mamy nadzieję, że w roku 1953 będziemy mogli walczyć ponownie o sukcesy w równie silnej konkurencji.

TRYGG — Norwegia

PRZYJECHAŁEM na Wyścig jako obserwator, ale w roku przyszłym ja i moi koledzy znajdziemy się na trasie jako uczestnicy.

Potrąfimy przekonać nasz Związek Kolarski o konieczności startu zawodników norweskich w Wyścigu Pokoju. Chcemy aby w imprezie tej nie zabrakło przedstawicieli naszego narodu, chcemy żeby nie zabrakło nas tam, gdzie walczy się o lepsze życie.

IV etap Karlove Vary-Decin (130 km)



O WYŚCIGU POKOJU

VERSCHUREN — Belgia, zdobywca 4 miejsca w Wyścigu Pokoju 1952

JADĄC na Wyścig Pokoju byłem przekonany, że spotkam tu przeciętnych kolarzy. Upewniło mnie w tym zwycięstwo na pierwszym etapie, potem stwierdziłem jednak, że startuję w towarzystwie doborowej stawki. Musiałem wyteżyc wszystkie siły aby utrzymać się w czołówce. Najbardziej rzucający się w oczy fakt, to atmosfera Wyścigu Pokoju. Jest ona niezwykle braterska i serdeczna, kolarze nie patrzą na siebie jak na wrogów — wielokrotnie pomagają sobie, bez względu na to jakiej są narodowości. W przyszłym roku postaram się przygotować tak, aby zająć w Waszym Wyścigu jeszcze lepsze miejsce.



Przodownik pracy z zakładów „Skoda“ życzy sukcesów doskonałemu kolarzowi czechosłowackiemu Janowi Vesely.

VIRTANEN — kierownik drużyny fińskiej:

PRZYJECHALIŚMY na Wasz Wyścig, który służy sprawie zachowania pokoju, dopiero po ostrej walce z socjal-demokratycznym kierownictwem TUL. Przyjechaliśmy m.in. dlatego aby dać dowód światu, że znakomita większość narodu fińskiego pragnie pokoju, że solidaryzuje się z hasłami, które nieśli przez trzy państwa kolarze 16 narodowości.

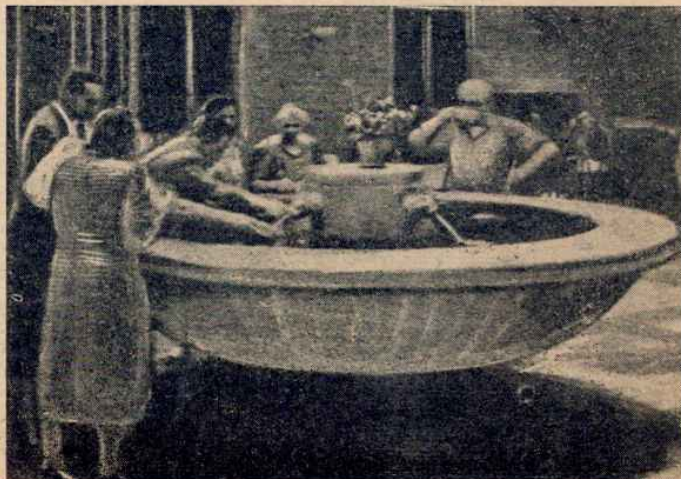
VESELY — CSR, zdobywca 2 miejsca w Wyścigu Pokoju 1952

TEGOROCZNY Wyścig Pokoju przerósł wszystkie dotychczasowe pod każdym względem. Kwiat kolarstwa Europy na starcie, miliony ludzi na trasach, doskonała organizacja — wszystko to stworzyło, że nasz Wyścig jest wielką wspaniałą imprezą. Udział w nim kolarzy 16 państw i ich spostrzeżenia poczynione w trzech naszych krajach, przysporzą nam na pewno wielu przyjaciół.

Walka była ciężka. Zespół zwycięzców reprezentuje niewątpliwie bardzo wysoki poziom. Steel — to najlepszy kolarz jakiego spotkałem dotąd w swej karierze. Zwycięstwo w Wyścigu zawdzięcza poza doskonałą techniką jazdy, ambicją i szybkością — także niezwyklej regularności. Tacy kolarze jak Verschuren, Stablewski czy Wójcik są na pewno bardziej niebezpieczni od Steela w wyścigu jednoetapowym.

IV etap Karlove Vary-Decin (130 km)

Karlove Vary, ostry start	13.05
Klasterec nad Ohri	13.55
Chomutov	14.29
Most	15.02
Stalinovy Zavody	15.19
Duchcov	15.40
Teplice	15.52
Usti nad Labem	16.24
Decin	17.00



Karlove Vary —▷

1948

Warszawa-Praga (5 etapów, długość trasy 872 km)

Startuje 5 państw, przyczym Polska, CSR i Węgry mają po dwa zespoły, Bułgaria i Rumunia — po jednym.

Polska I — Pietraszewski, Siemiński, Wójcik, Rzeźnicki, Napierała;

Polska II — Kudert, Czyż, Wojcieszek, Grzelak, Motyka;

Indywidualnie — Olszewski, Wydarkiewicz, Piegat, Bański, Stolarczyk.

Na etapie do Łodzi pięć zespołów plasuje się na mecie w granicach jednej minuty. Drugi etap do Wrocławia przynosi zwycięstwo **Polsce I** i prowadzenie w klasyfikacji ogólnej z różnicą wielu minut nad drużynami zagranicznymi. Druga na mecie jest Polska II, która po dwóch etapach zajmuje drugie miejsce.

III etap do Wrocławia, wygrywa również **Polska I** po zaciętej walce z obu drużynami CSR, wyprzedzając je na mecie zaledwie o 7 sekund. Drugi zespół polski przegrywa do zwycięskiego o 3



... finisz lotny wygrał Wójcik

minuty i utrzymuje drugą pozycję w klasyfikacji ogólnej. Indywidualnym zwycięzcą etapu jest **Pietraszewski**.

IV, górski etap do Liberca, przynosi generalne zwycięstwo **CSR I** i dotkliwą przegraną **Polsce I**, która kończy etap ze stratą ok. pół godziny do CSR, ale prowadzi wyścig jeszcze z różnicą 18 minut. Polska II spada na piąte miejsce. Indywidualnie wygrywa **Vesely**, zwycięzca I etapu, a jego rodacy Cibula i Bohdan mają ten sam czas.

Na ostatnim etapie do Pragi toczy się zacięta walka pomiędzy pierwszymi drużynami **Polski** i **CSR**. Są one razem na mecie i osiągają ten sam czas. **Polska** utrzymuje więc przewagę zdobytą na poprzednich etapach i wygrywa wyścig osiągając łączny czas 80 : 51 : 57 przed CSR - 81 : 09 : 47. Indywidualnie na mecie etapu do Pragi pierwszy jest znowu **Vesely**.

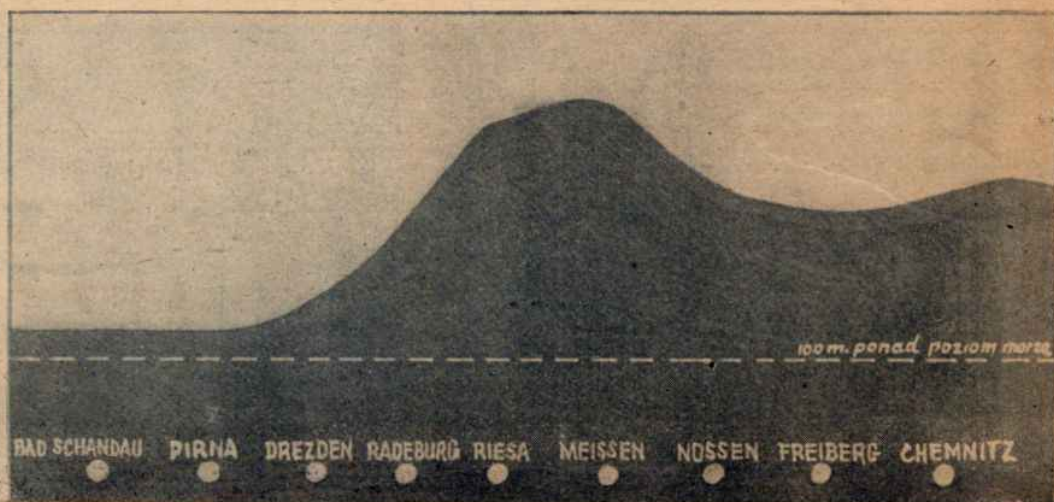
Polacy plasują się w ogólnej klasyfikacji na następujących miejscach: 2) **Siemiński** — 26 : 57

V etap Bad Schandau – Chemnitz (195 km)

1953

6

MAJA



HISTORIA WYŚCIGU ◊ HISTORIA WYŚCIGU ◊ HISTORIA WYŚCIGU

: 21. 3) **Wójcik** — 26:58:06;
6) Rzeźnicki — 27:04:42, **11)**
Pietraszewski — 27:16:19, **12)**
Motyka, **14) Napierała**, **16) Kudert**.

Z Czechosłowaków najlepszy Cibula zajmuje piąte miejsce — 27:01:25, Vesely jest 6 z czasem 27:03:27.

Praga — Warszawa (7 etapów, długość trasy 1.104 km)

Startuje 6 państw, gospodarze mają po dwa zespoły, Bułgaria i Rumunia — po jednym.

Polska I — Kapiak, Nowoczek, Weglenda, Wrzesiński, Sałyga;

Polska II — Wandor, Łazarczyk, Gryniewicz, Mich, Janowski.

Indywidualnie — Bukowski, Wiśniewski, Paprocki, Gabrych, Liszkiewicz.

Polska (piszemy tylko o naszej pierwszej drużynie, bo druga nie odegrała większej roli) wystartowała niefortunnie i na I etapie do Pardubic zajmuje piąte miejsce, tracąc 8 minut do zwycięskiego zespołu. II etap do Brna przynosi nam zwycięstwo i trzecie miejsce w klasyfikacji ogól-

nej. Do odrobienia w stosunku do przodownika wyścigu pozostaje jeszcze ok. 5 minut, natomiast ledwie niecała minuta dzieli nas od drugiej drużyny w klasyfikacji ogólnej, **CSR II**.

II etap do Gottwaldowa przynosi **Polsce** potrójny sukces: wygrywamy etap zespołowo, obejmujemy prowadzenie w wyścigu w klasyfikacji ogólnej, a pierwszy na mecie jest **Wrzesiński**. Przewagę naszą uwidacznia fakt, że na mecie tego etapu w czołowej dziesiątce jest czterech kolarzy pierwszego zespołu.

IV etap do Żliny kończy się naszą przegraną. tracimy drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej na korzyść **CSR II**, której reprezentant **Krejczu**, zainicjowawszy wspaniałą ucieczkę, wygrywa etap z przewagą kilku minut w stosunku do następnego na mecie. Po tym etapie mamy stratę ok. 10 minut w stosunku do **CSR**, przyczym zagraża nam niespodziewanie drużyna Rumunii, którą dzieli od nas ledwie 4 minuty.

Wyścig wkracza na V etapie na terytorium Polski i na trasie do

Katowic zachodzą duże zmiany w klasyfikacji ogólnej. Etap wygrywa **Polska** przed **CSR**. Na Rumunii zyskujemy tu 11 minut. **CSR II** spada na piątą pozycję w klasyfikacji ogólnej, mimo, że **Krejczu** znowu wygrywa etap.

VI etap do Kielc przynosi nam znowu zwycięstwo i dalszą przewagę czasu w stosunku do następnego zespołu w klasyfikacji ogólnej, którym jest teraz Rumunia.

Ostatni etap do Warszawy daje nam czwarte miejsce, ale tracimy niewiele czasu, utrzymując przodownictwo w wyścigu, a więc i zwycięstwo. Indywidualnie etap wygrywa **Wrzesiński**.

Klasyfikacja ogólna: 1. **Polska I** — 108:16:56; 2. Rumunia — 108:38:10; 3. **CSR I** — 108:39:07; 4. **CSR II**; 5. Bułgaria; 6. **Polska II**.

Z Polaków najlepszy jest **Kapiak** — trzecie miejsce — 36:00:06, następnie: 5. **Wrzesiński** — 36:17:00; 16. **Nowoczek** — 36:39:27; 17. **Weglenda** — 36:42:23; 25. **Bukowski**; 26. **Wandor**.

V etap Bad Schandau — Chemnitz (195 km)

Bad Schandau	10.45
Pirna	11.15
Dresden	11.45
Radeburg	12.30
Grossenhain	13.00
Riesa	13.40
Meissen	14.25
Nossen	15.05
Freiberg	15.40
Chemnitz, Ernst-Thälmann Stadion	16.50

Bad Schandau —▷



1949

Praga — Warszawa (8 etapów, długość trasy 1.259 km).

Startuje 8 państw: po trzy drużyny Polski, CSR, Bułgarii i Francji (FSGT), po dwie — Rumunii i Węgier, po jednej — Albanii i Finlandii.

Polska I — Kapiak, Wójcik, Wrzesiński, Pietraszewski, Rzeźnicki, Siemiński;

Polska II — Kudert, Sałyga, Nowoczek, Weglenda, Czyż, Mich;

Polska III — Wandor, Targoński, Olszewski, Liszkiewicz, Motyka, Bukowski.

I etap do Pardubic wygrywa drugi zespół **Francji**, który objął prowadzenie w wyścigu, nie odda go już do mety w Warszawie, chociaż na trasie wycofuje się aż trzech zawodników tej drużyny.

Na etapie do Brna znów najlepszą Francuzi, ale tym razem zwycięża pierwszy zespół przed drugą drużyną. Oba zespoły Francji obejmują przodownictwo w wyścigu. Polska I traci w stosunku do Francji znowu 9 minut. Indywidualnie wygrywa **Vesely**, tuż przed Francuzem Garnier, podobnie jak w poprzednim etapie.

III etap do Gottwaldowa przynosi zwycięstwo **Polski**, chociaż

HISTORIA WYŚCIGU ◇ HISTORIA WYŚCIGU

w czasie nie wiele zyskujemy, bo Francja I i II mają od nas wynik gorszy ledwie o sekundy.

Niespodziewanie kończy się etap do Ostrawy. W identycznym czasie są na mecie wszystkie trzy zespoły Polski, Bułgarii I i Francji II. Pierwsza nasza drużyna ma do odrobienia w stosunku do przodownika wyścigu, Francji II — 24 minuty. Indywidualnie **Vesely** po raz trzeci zwycięża na mecie. Na tym etapie Francja II traci drugiego kolarza — Rigaut

Wyścig wkracza na V etapie na ziemię polskie. Na mecie w Katowicach zwycięża **Polska II** przed Polską I, która zyskuje do przodownika wyścigu, Francji II — 4 cenne minuty. Etap wygrywa **Riegert** przed Herbulot.

Francja II, przodownik wyścigu startuje do VI etapu do Wrocławia już tylko w 3-osobowym składzie (Ilitch wycofany na poprzednim etapie), jednak traci do zwycięskiego zespołu na mecie tego etapu, **Polski I** — ledwie 3 sekundy. **Vesely** triumfuje na mecie już po raz czwarty, a tym razem Francuz Garnier jest po raz trzeci tuż za przodownikiem wyścigu, czym zdobywa sobie przydomek „cień Veselego“. W klasyfikacji ogólnej Polska awansuje z czwartego na trzecie miejsce przed CSR I.

VII etap do Łodzi wygrywa

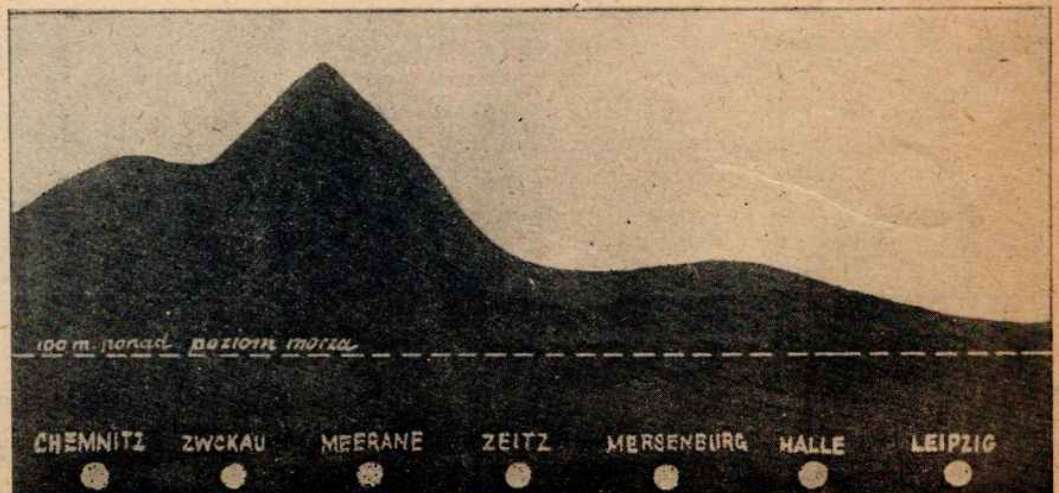
Rumunia I. Polska odrabia na przodownika wyścigu, Francji II cennych 11 minut i wysuwa się na drugie miejsce przed Francją I. Na mecie po raz piąty już, triumfuje **Vesely**.

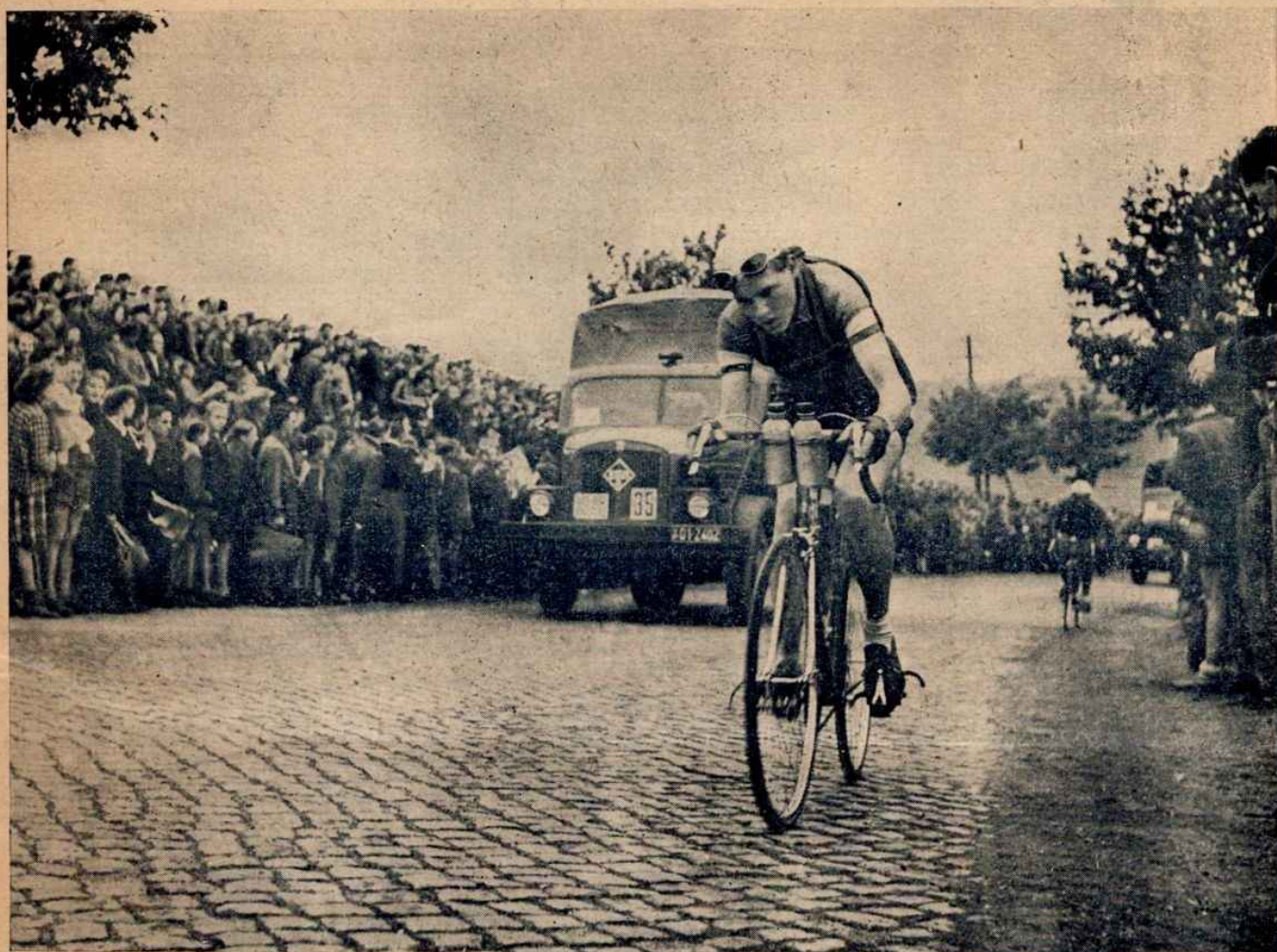
Ostatni etap do Warszawy. Przodownik wyścigu, Francja II, startująca w 3-osobowym składzie, ma 9 minut przewagi nad Polską. Dzięki zwycięstwu **Pietraszewskiego** na mecie, Polska wygrywa etap ale do zwycięstwa w ogólnej klasyfikacji brakuje... 3 i pół minuty.

Klasyfikacja ogólna: 1. **Francja II** — 110.13.31; 2. Polska I — 110.16.57; 3. CSR I — 110.25.59; 4. **Francja I** — 110.27.17; 5. Polska II — 110.52.09; 6. Rumunia I — 110.56.03 i dalej w kolejności: CSR II, Francja, Polska III, Bułgaria I, CSR III, Węgry I, Węgry II, Bułgaria II, Bułgaria III, Finlandia, Rumunia II.

Indywidualnie: **Vesely**, CSR — 36.26.36; 2. Herbulot, Francja II — 36.38.31; 3. Riegert, Francja I — 36.38.55; 4. Garnier, Francja I — 36.42.05; 5. Bathie, Francja II 36.42.48; 6. **Wójcik**, Polska I — 36.45.24; 7. **Pietraszewski**, Polska I, 8. Sere, Węgry I, 9. Sałyga, Polska II, 10. Puklicky, CSR II. **Polacy**: 13. Liszkiewicz, 14. Rzeźnicki, 16. Siemiński, 20. Wrzesiński, 22. Nowoczek, 23. Kapiak, 24. Weglenda, 25. Czyż.

VI etap Chemnitz — Leipzig (187 km)





Triesteńczyk Donadel pokonuje wzniesienie

VI etap Chemnitz – Leipzig (187 km)

Chemnitz	11.30
Zwickau	12.35
Meerane	13.05
Altenburg	13.35
Meuselwitz	13.55
Zeitz	14.15
Weissenfels	14.50
Merseburg	15.10
Halle	15.35
Leipzig, Bruno-Plache-Stadion	16.40



Lipsk →

1950

Warszawa — Praga (9 etapów, długość trasy 1.532 km).

Od tego roku startują reprezentacje jedno-drużynowe. Udział biorą: Albania, Anglia, Bułgaria, CSR, Dania, Finlandia, Francja, NRD, Polonia Francuska, Polska, Rumunia, Triest i Węgry.

Polska — Wrzesiński, Gabrych, Królikowski, Sałyga, Wandor, i Siemiński.

I etap dookoła Warszawy wygrywa **Dania** z przewagą około półtorej minuty przed Francją. Reprezentacja Polski zajmuje 7 miejsce i traci do zwycięzcy etapu około 20 minut. Indywidualnie wygrywa **Vesely**, otrzymując za zwycięstwo etapowe jedną minutę bonifikaty (nowość w regulaminie, obowiązująca od tego roku).

Etap do Łodzi przynosi niespodziewane zwycięstwo drużynie **Polonii Francuskiej** i indywidualnie **Bronisławowi Klabińskiemu** z tegoż zespołu. Aleksander Sowa i Feliks Klabiński z Polonii Francuskiej plasują się na 9 i 10 miejscach. Przewodnictwo wyścigu obejmuje Francja. Polska zajmuje czwarte miejsce, utrzymując 7 pozycję w klasyfikacji ogólnej. Żółtą koszulkę przewodni



Finisz na warszawskim stadionie

ka wyścigu ubiera Br. Klabiński.

III etap do Wrocławia przynosi znowu niespodziankę: drużynowo wygrywa **Bulgaria**, ale następnych pięć zespołów, m. in. i Polska lokuje się za zwycięzcą w granicach.. 12 sekund. Pierwszy na mecie jest **Rużiczka** — CSR.

Etap do Katowic wygrywa **CSR**, dzięki czemu w klasyfikacji ogólnej awansuje z czwartej na drugą pozycję za dotychczasowym przewodnikiem, Francją.

Rużiczka po raz drugi jest zwycięzcą etapowym.

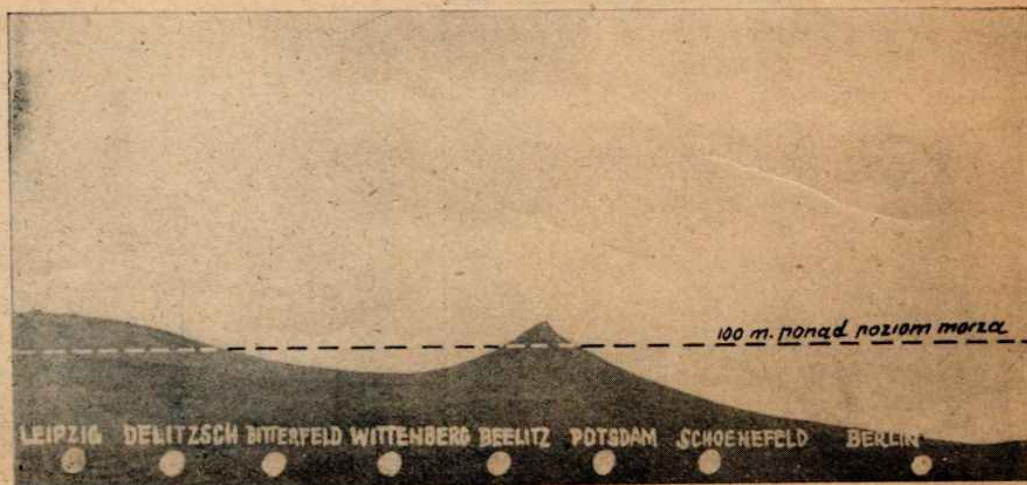
I znowu etap niespodzianek. Na trasie do Cieszyna, **CSR** zajmuje pierwsze miejsce i odbiera Francji przewodnictwo wyścigu, którego nie odda już do mety w Pradze. Francja spada na piątą pozycję, a Polska — na 8. Indywidualnie triumfuje **Duńczyk Emborg** i wysuwa się na pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej; utrzyma je już do mety

VII etap Leipzig — Berlin (198 km)

1953

8

MAJA



HISTORIA WYŚCIGU ◊ HISTORIA WYŚCIGU ◊ HISTORIA WYŚCIGU

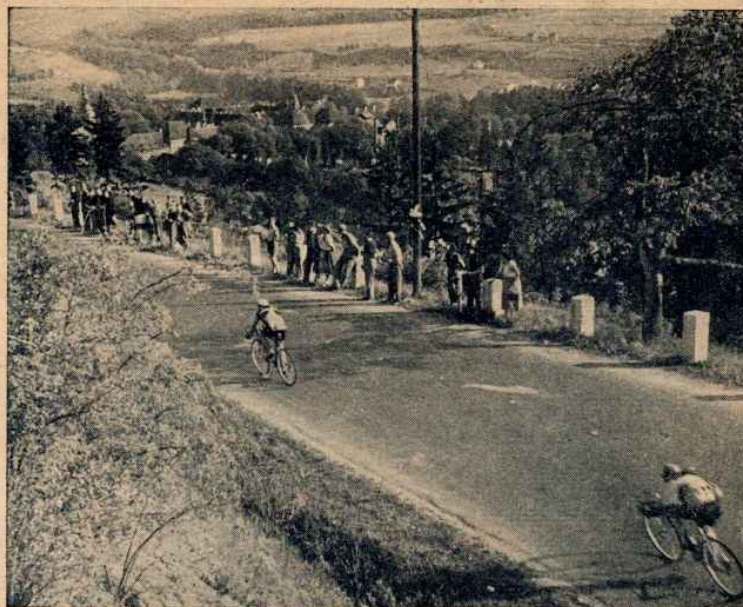
w Pradze. Br. Klabiński, dotychczasowy przodownik wyścigu — spada na czwarte miejsce.

Na VI etapie wyścigu wkracza na ziemię czechosłowackie. Etap do Gottwaldowa wygrywa już po raz trzeci z kolei **CSR**. W granicach jednej minuty na mecie jest znowu pięć zespołów, m. in. i Polska. **Rużiczka** notuje na swym koncie trzecie zwycięstwo etapowe. W klasyfikacji ogólnej Polska awansuje z 8 na 6 miejsce. Przodownik wyścigu Emborg umacnia swą pozycję i ma już prawie 13 minut przewagi nad drugim w klasyfikacji, **Rużiczką**.

VII etap do Brna wygrywa **Dania** z przewagą ponad 13 minut nad drugą na mecie, **Bulgarią** i w klasyfikacji ogólnej wysuwa się z trzeciego, na drugie miejsce, które zachowa do końca wyścigu. **Br. Klabiński** jest pierwszy na mecie, dzięki czemu odrabia dwie lokaty w klasyfikacji ogólnej, plasuje się więc na drugim miejscu, które już utrzyma do Pragi.

Przedostatni etap do Pardubic, czwarte zwycięstwo **CSR**, czwarte **Rużiczki**. Klabiński jest w czołowej czwórce tuż za **Rużiczką** i utrzymuje swą przewagę w klasyfikacji ogólnej.

Znowu podwójne zwycięstwo gospodarzy: **CSR** i **Vesely** wygry-



Do Gottwaldowa już tylko kilka kilometrów

wają etap do Pragi, a Polska awansuje ostatecznie na 5 miejsce.

Klasyfikacja ogólna: 1. **CSR** — 129.42.52, 2. **Dania** — 130.08.30, 3. **Rumunia** — 130.38.28, 4. **Węgry** — 130.46.14, 5. **Polska** — 131.21.19, 6. **Bulgaria** — 131.22.02 i dalej w kolejności: **Polonia Francuska**, **NRD**, **Francja**, **Finlandia**, **Triest**.

Indywidualnie: 1. **Emborg**, **Dania** — 43.01.04, 2. **Br. Klabiński**,

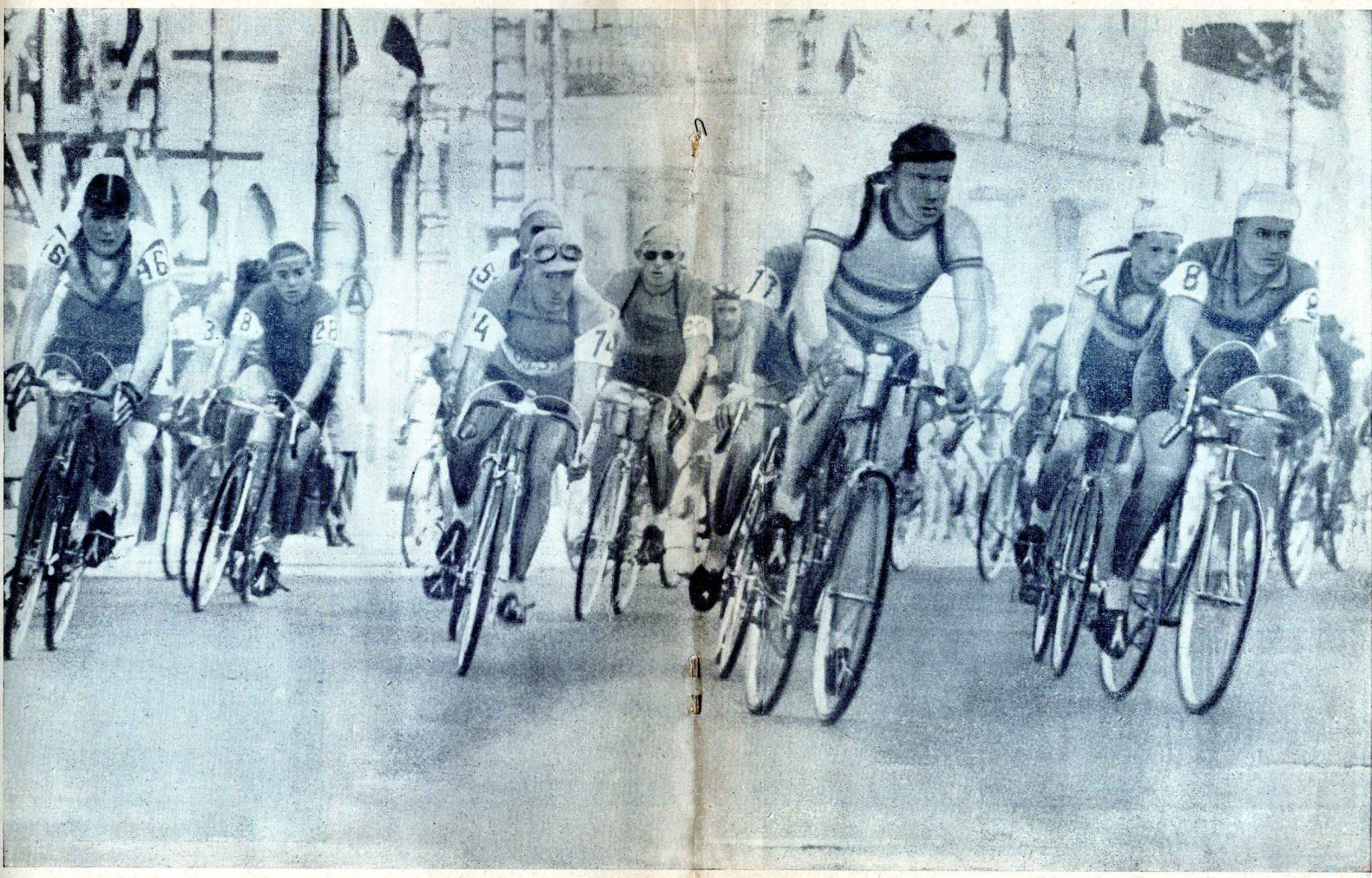
Polonia Francuska — 43.08.23, 3. **Rużiczka**, **CSR** — 43.09.18, 4. **Vesely**, **CSR** — 43.14.40, 5. **Niculescu**, **Rumunia** — 43.21.18, 6. **Vida**, **Węgry** — 43.34.40, 7. **Otvos**, **Węgry**, 8. **Dimow**, **Bulgaria**, 9. **Sere**, **Węgry**, 10. **Sandru**, **Rumunia**. **Polacy**: 16. **Wrzesiński** — 44.13.48 18. **Gabrych** — 44.23.43, 22. **Siegniński** — 44.32.21, 26. **Salyga** — 44.49.15, 27. **Królikowski** — 44.53.23, 33. **Wandor** — 45.25.59.

VII etap Leipzig — Berlin (198 km)

Leipzig	11.00
Delitzsch	11.45
Bitterfeld	12.05
Gräfenhainichen	12.35
Wittemberg	13.15
Beelitz	14.35
Potsdam	15.00
Teltow	15.25
Schönefeld	16.05
Berlin, Jan-Kampfbahn,	16.45
Cantianstr	16.45



Niemieccy traktorzyści na zaimprovizowanej trybunie —▷



1951

Praga — Warszawa (10 etapów, długość trasy 1.532 km).

Startują: Bułgaria, Dania, Finlandia, Francja, Polonia Francuska, Włochy, Węgry, NRD, Rumunia, Triest, Polska, CSR.

Polska — Kapiak, Wójcik, Wrzesiński, Hadasik, Władysław Klabiński, Pietraszewski.

Podwójne zwycięstwo **Polski** na I etapie dookoła Pragi: wygramy etap zespołowo i indywidualnie — **Wójcik**. O wyrównanej konkurencji na tym etapie świadczy fakt, że ósmy zespół na mecie, Włochy, miały gorszy od Polski czas ledwie o... 4 sekundy.

II etap do Budziejowic przynosi niespodziewany potrójny sukces **Bulgarii**: zwycięstwo drużynowe i indywidualne — **Dimowa** oraz prowadzenie w wyścigu w klasyfikacji ogólnej. Polska traci

HISTORIA WYŚCIGU ◊ HISTORIA WYŚCIGU

do zwycięzcy etapu ok. 14 minut i spada na 6 miejsce.

Następny etap do Brna wylania przyszłego zwycięzcę wyścigu, **CSR**. Wygrywa ona etap drużynowo i indywidualnie — **Vesely**. Zespół **CSR** i **Vesely** obejmują prowadzenie w wyścigu, aby nie oddać go już do mety w Warszawie. Drugi zespół na mecie tego etapu, Węgry zdobywa drugą lokatę w klasyfikacji ogólnej, którą zachowa aż do przedostatniego etapu. Indywidualnie wysuwa się na drugie miejsce Hadasik, piąty na mecie w Brnie.

IV etap do Gottwaldowa przynosi drugie zwycięstwo zespołowi **Bulgarii**. Indywidualnie pierwszy na mecie jest **Rużiczka** — **CSR**.

Etap do Ostrawy daje znowu podwójny sukces **CSR** — zwycięstwo etapowe i indywidualne — **Rużiczki**. Polska poprawia po tym etapie pozycję z szóstej na

piątą, utrzymując ją do Warszawy.

VI etap do Katowic przynosi zwycięstwo **NRD**, która tym samym wysuwa się w klasyfikacji ogólnej z czwartego na trzecie miejsce. Kolarz **NRD**, Meister dzięki drugiemu miejscu na mecie z dużą przewagą czasu nad swymi konkurentami, awansuje w klasyfikacji ogólnej z ósmej na drugą pozycję. Indywidualnie pierwszy w Katowicach jest przewodnik wyścigu — **Olsen**.

Etap do Wrocławia to już trzecie podwójne zwycięstwo **CSR**. Zespół czechosłowacki wygrywa etap i pierwszy na mecie jest **Vesely**.

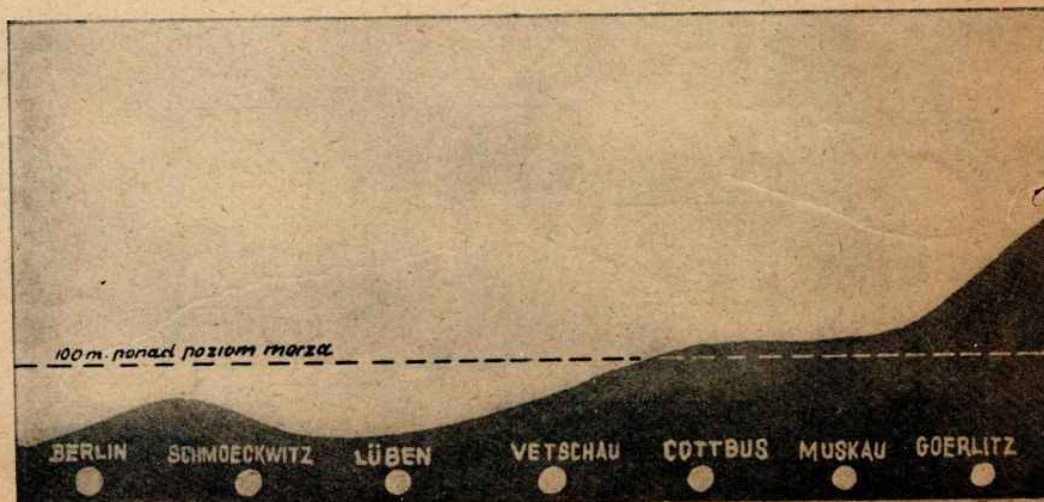
Dwa pozostałe etapy uwiadcniają wspaniałą przewagę **CSR**. Triumfuje ona i w Łodzi i w Warszawie, indywidualnie na mecie obu tych etapów pierwszy jest **Rużiczka**. Ostatni etap przesuwają zespół **NRD** na drugie miejsce

VIII etap Berlin — Goerlitz (226 km)

1953

9

MAJA



HISTORIA WYŚCIGU ◊ HISTORIA WYŚCIGU ◊ HISTORIA WYŚCIGU

przed Węgry. Charakterystyczne, że w obu etapach oprócz tej jedynej zmiany nie zachodzi żadna, zarówno w klasyfikacji drużynowej, jak i indywidualnej.

Klasyfikacja ogólna: 1. **CSR** — 137.42.10, 2. **NRD** — 137.54.16, 3. **Węgry** — 137.54.27, 4. **Bułgaria** — 138.09.38, 5. **Polska** — 138.11.18, 6. **Rumunia** — 138.34.44 i dalej w kolejności: **Dania**, **Włochy**, **Polonia Francuska**, **Finlandia**.

Indywidualnie: 1. **Olsen**, **Dania** — 45.42.47, 2. **Meister**, **NRD** — 45.51.18, 3. **Ferri**, **Włochy** — 45.51.59, 4. **Kiss-Dala**, **Węgry** — 45.54.33, 5. **Sere**, **Węgry** — 45.54.33, 6. **Dimow**, **Bułgaria** — 45.56.14, 7. **Sandru**, **Rumunia**, 8. **Lobre**, **Francja**, 9. **Vesely**, **CSR**, 10. **Rużiczka**, **CSR**. Polacy: 11. **Hadasik** — 46.02.42, 13. **Wójcik** — 46.06.16, 21. **Wrześciński** — 46.33.46, 29. **Klubiński** — 46.51.35, 37. **Kapiak** — 47.09.06.



Tuż po starcie kolarze jadą w zwartej grupie

VIII etap Berlin — Goerlitz (226 km)

Berlin	10.45
Schmöckwitz	11.00
Märkisch-Buschholz	11.35
Lübben	12.45
Lübbenau	13.05
Vetschau	13.25
Cottbus	13.55
Muskau	15.05
Riesky	16.00
Görlitz, Leninplatz	16.45



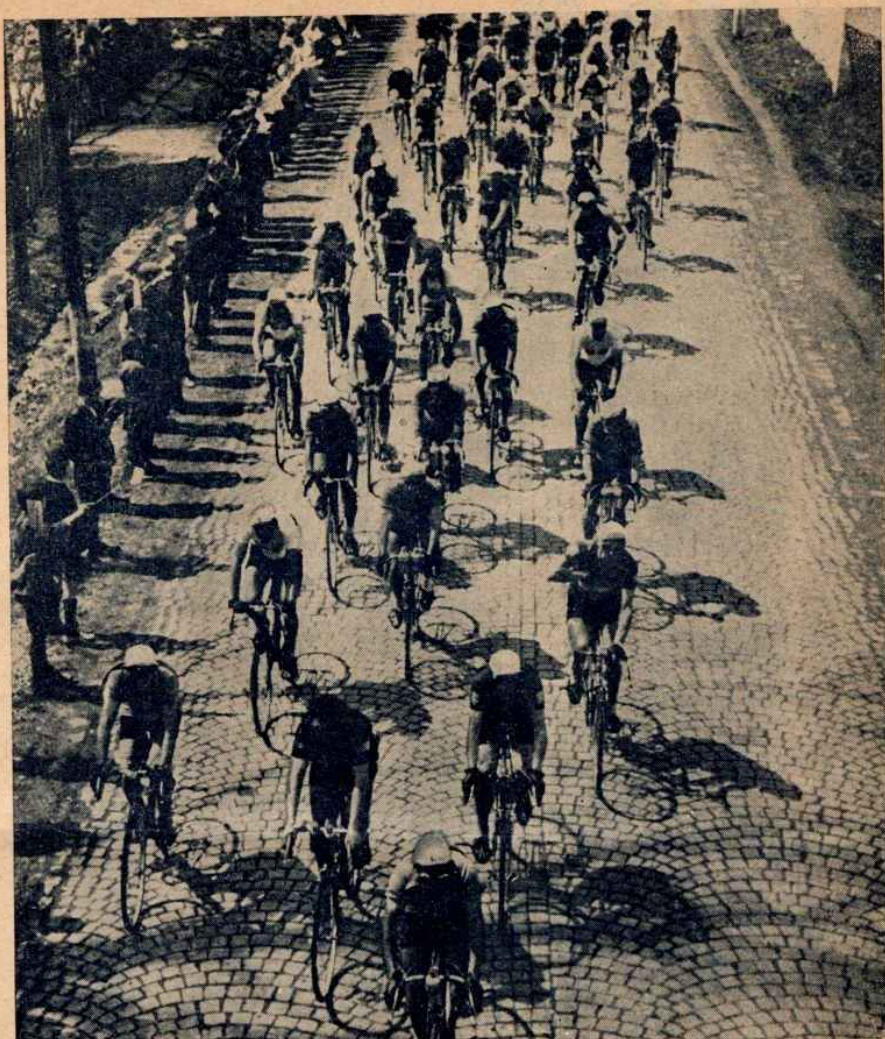
Berlin — Stalinallee —▷

HISTORIA WYŚCIGU ◊ HISTORIA WYŚCIGU ◊ HISTORIA WYŚCIGU

przed Węgry. Charakterystyczne, że w obu etapach oprócz tej jedynej zmiany nie zachodzi żadna, zarówno w klasyfikacji drużynowej, jak i indywidualnej.

Klasyfikacja ogólna: 1. **CSR** — 137.42.10, 2. **NRD** — 137.54.16, 3. **Węgry** — 137.54.27, 4. **Bułgaria** — 138.09.38, 5. **Polska** — 138.11.18, 6. **Rumunia** — 138.34.44 i dalej w kolejności: **Dania**, **Włochy**, **Polonia Francuska**, **Finlandia**.

Indywidualnie: 1. **Olsen**, **Dania** — 45.42.47, 2. **Meister**, **NRD** — 45.51.18, 3. **Ferri**, **Włochy** — 45.51.59, 4. **Kiss-Dala**, **Węgry** — 45.54.33, 5. **Sere**, **Węgry** — 45.54.33, 6. **Dimow**, **Bułgaria** — 45.56.14, 7. **Sandru**, **Rumunia**, 8. **Lobre**, **Francja**, 9. **Vesely**, **CSR**, 10. **Rużiczka**, **CSR**. Polacy: 11. **Hadasik** — 46.02.42, 13. **Wójcik** — 46.06.16, 21. **Wrześniński** — 46.33.46, 29. **Kłabiński** — 46.51.35, 37. **Kapiak** — 47.09.06.



Tuż po starcie kolarze jadą w zwartej grupie

VIII etap Berlin — Goerlitz (226 km)

Berlin	10.45
Schmöckwitz	11.00
Märkisch-Buschholz	11.35
Lübben	12.45
Lübbenau	13.05
Vetschau	13.25
Cottbus	13.55
Muskau	15.05
Riesky	16.00
Goerlitz, Leninplatz	16.45



Berlin — Stalinallee —▷

1952

Warszawa — Berlin — Praga
(12 etapów, długość trasy 2.138 km)

Po raz pierwszy Wyścig Pokoju obejmuje swym zasięgiem terytorium NRD.

Startują: Anglia, Austria, Belgia, Bułgaria, Dania, Finlandia, Francja, Holandia, Rumunia, Triest, Węgry, Włochy, NRD, CSR, Polonia Francuska, Polska i indywidualnie Albańczyk Angheli.

Polska — Wójcik, Królak, Klabiński, Wrzesiński, Hadasik i Jarząbek.

Etap dookoła Warszawy wygrywa **Belgia** i jej reprezentant — **Verschuren**. Czternasty zespół na mecie — Triest uzyskuje czas gorszy od Belgii ledwie o jedną minutę i kilkanaście sekund. Polska jest ostatnia na mecie i traci do przodownika wyścigu i 13 innych drużyn około 15 minut.

II etap do Łodzi wygrywa **CSR** i jej reprezentant **Svoboda**. CSR lokuje się w ogólnej klasyfikacji na drugim miejscu za Belgią. Indywidualnie prowadzi wyścig w dalszym ciągu **Verschuren**.

HISTORIA WYŚCIGU ◇ HISTORIA WYŚCIGU

Etap do Chorzowa przynosi zwycięstwo **NRD**, a indywidualnie naszymu rodakowi z Francji — **Stablewskiemu**. Zespół NRD obejmuje przodownictwo wyścigu w klasyfikacji ogólnej. Indywidualnie prowadzi wyścig **Stablewski**. Polska z 16 miejsca awansuje na 7.

IV etap do Wrocławia przynosi zwycięstwo **Polsce** i Bułgarowi **Bobczewowi**. W klasyfikacji ogólnej Polska dzieli 6—7 miejsce z Belgią.

Etap do Görlitz to podwójny sukces **Bułgarii**: zwycięstwo zespołowe i indywidualne — **Dimowa**. Drugie miejsce za dotychczasowym przodownikiem wyścigu, NRD obejmuje Anglia, wyprzedzając Holandię i Danię.

VI etap do Berlina wygrywa **Austria** i jej reprezentant — **Deutsch**. Przodownik drużynowy i indywidualny — bez zmiany — NRD i **Stablewski**.

Etap do Lipska przynosi zmiany w klasyfikacji czołówki. Zwycięża **Anglia**, obejmując prowadzenie w wyścigu w klasyfikacji ogólnej, a na trzecie miejsce wysuwa się **CSR** przed Holandią. Pierwszy na mecie jest **Kuźnicki** z Polonii Francuskiej. Przetasowanie w czołówce na mecie tego

etapu jest tak znaczne, że **Vesely** mimo, że w Lipsku jest dopiero 14, obejmuje prowadzenie w wyścigu, poprawiwszy się o trzy lokaty. **Stablewski** spada na drugie miejsce.

VIII etap do Chemnitz wygrywa znowu **Anglia**, umacniając swą pozycję jako przodownik wyścigu poprawiwszy się o trzy lokaty. Na drugie miejsce wysuwa się **CSR**, odbierając tę lokatę zespołowi NRD. Belgia awansuje z siódmego na czwarte miejsce. Indywidualnie pierwszy na mecie jest Belg **Vanhoven**. Prowadzenie w wyścigu obejmuje Anglik **Steel**, który już do Pragi utrzyma pierwsze miejsce. **Vesely** spada na trzecie miejsce, **Stablewski** traci dwie lokaty i spada na czwartą pozycję.

Etap do Bad Schandau: **CSR** i **Belgia** wygrywają ex-aequo, a indywidualnie — **Vesely**. Czechosłowak odbiera w klasyfikacji ogólnej drugie miejsce **Verschuren**owi, jakie ten zabrał mu na poprzednim etapie. Polska dzięki trzeciemu miejscu na tym etapie wysuwa się z szóstego na piąte miejsce w wyścigu.

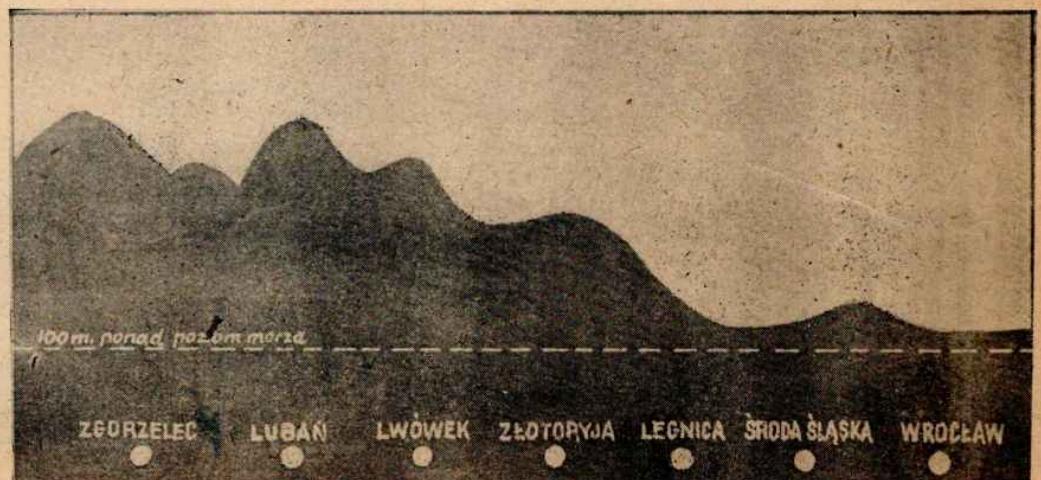
Trzy etapy na terytorium **CSR** to zacięta walka NRD z Belgią o trzecie miejsce i o takąż pozycję.

IX etap Zgorzelec — Wrocław (164 km)

1953

11

MAJA

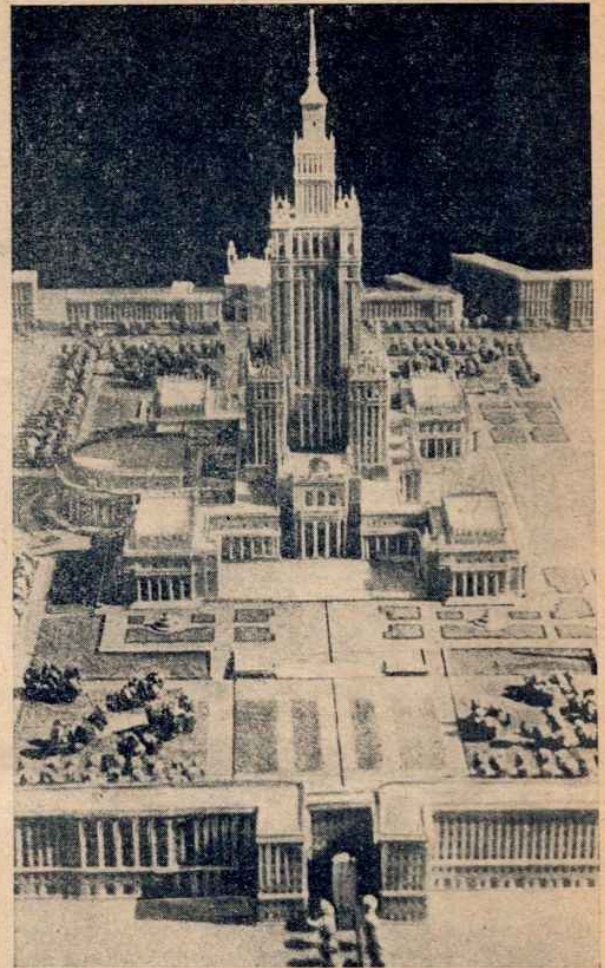


ję w klasyfikacji indywidualnej pomiędzy Stablewskim i Verschurenem. Etap do Pilzna wygrywa **Polska**, ale nie jest w stanie już poprawić ogólnej lokaty; indywidualnie zwycięża **Stablewski**, odbierając Verschurenowi trzecie miejsce. Na etapach do Budziejowic i Pragi pierwsza jest **CSR** oraz **Holender de Groot** i Czechosłowak **Skorzepa**.

Klasyfikacja ogólna: 1. **Anglia** — 171.37.40, 2. **CSR** — 172.07.10, 3. **NRD** — 172.33.29, 4. **Belgia** — 172.54.31, 5. **Polska** — 172.59.14, 6. **Bułgaria** — 173.21.47 i dalej w kolejności: **Holandia**, **Rumunia**, **Dania**, **Austria**, **Włochy**, **Węgry**, **Finlandia**, **Triest**.

Indywidualnie: 1. **Emborg** Dania — 57.06.17, 2. **Vesely**, **CSR** — 57.08.52, 3. **Stablewski**, **Polonia Francuska** — 57.09.15, 4. **Verschuren**, **Belgia** — 57.13.02, 5. **De Groot**, **Holandia** — 57.15.51, 6. **Jowett**, **Anglia** — 57.21.36, 7. **Deutsch**, **Austria**, 8. **Greenfield**, **Anglia**, 9. **Trefflich**, **NRD**, 10. **Schur**, **NRD**. Polacy: 14. **Wójcik** — 57.54.59, 16. **Kłabiński** — 58.00.59, 22. **Królak** — 58.18.01, 23. **Hadasik** — 58.19.11, 27. — **Wrześniński** 58.27.17, 57. **Jarząbek** — 61.50.45.

W roku 1952 zapadła z inicjatywy Józefa Stalina historyczna uchwała Rządu ZSRR — wybudowania w Warszawie Pałacu Kultury i Nauki. Ten wspaniały dar Związku Radzieckiego wznoszony dziś rękami radzieckich robotników w naszej stolicy, nosić będzie imię genialnego przywódcy ludzkości Józefa Stalina



IX etap Zgorzelec — Wrocław (164 km)

Zgorzelec, start honorowy	12.30
„ „ ostry	12.35
Lubań	13.05
Lwówek	13.55
Złotoryja	14.40
Legnica	15.15
Prochowice Śląskie	15.40
Środa Śląska	16.00
Wrocław	17.00



Na granicy pokoju —▷

MECHANICY

Ze zwartej grupy zawodników wyskakuje nagle do przodu jeden a za nim drugi i wzmacniając tempo oddalają się coraz bardziej od czołówki. Pogoda jest wspaniała: bezsłoneczna z lekkim tylko bocznym wiatrem, który chłodzi rozgrzane czoła. Szosa doskonała; równiutka kostka — niesie uciekinierów jak na przysłowiowych skrzydłach.

Oto mają już nad innymi kolarzami pół kilometra przewagi, już kilometr... Nie oglądając się na pozostałych, zmieniają się stale w prowadzeniu i jadą, jadą aby uzyskać jaknajwiększą przewagę...

Nagle, tuż za dość ostrym wirażem jeden z uciekinierów zwalnia a potem gwałtownie hamuje i zsiada z roweru. Jego towarzysz przez chwilę ogląda się, ale tamten ze smutną miną macha ręką. Do mety zdąża już tylko jeden z dwóch szczęśliwców, którym powiodła się ucieczka. Ten który się zatrzymał ma poważny defekt: pękł przedni widelec. Na nic cały wysiłek, na nic zmątnowana energia, niedługo dogonią go pozostali kolarze, a zanim ktokolwiek udzie-

li mu pomocy, może i przegonią. Znowu nic ze zwycięstwa...

Lecz oto... Do siedzącego z rezygnacją w rowie kolarza podjeżdża w pełnym biegu ciężarówka. Zapiszczały pneumatyki, wóz stanął, wyskakuje z niego jakiś mężczyzna w roboczym kombinezonie, pyta co się stało. Niestety, kolarz jest Belgiem, mechanik Polakiem, nie mogą się porozumieć. Ale to nic. Za chwilę wprawne ręce polskiego mechanika „opatrują“ rower belgijskiego gościa. Nowy widelec szybko i sprawnie założony zostaje na miejsce pękniętego. Strata czasu trwała kilka zaledwie minut.

Za chwilę obaj uściskną sobie serdecznie ręce i uszczęśliwiony kolarz pojedzie dalej. Dzięki pomocy Polaka, może uda mu się nadrobić stratę. Napewno jednak nie dogonią go pozostali kolarze, ma nowe siły, odpoczął...

*

Skończył się etap. Ostatni zawodnicy przejeżdżają linię mety na żuźlowej bieżni stadionu. Publiczność nagradza każdego długotrwałymi oklaskami.

Zmęczonych, zakurzonych kolarzy odwożą samochody do kwatery. Tu czeka na nich gorąca kąpiel, masaż i kolacja. Uff, jak przyjemnie po trudach dnia, po iluś tam przekreślonych kilometrach, położyć się na wygodnym łóżku hotelowym, przykryć chłodną kołdrą i natychmiast zasnąć. Zasnąć i o niczym nie myśleć bo jutro trzeba znowu wsiąść na rower...

Rower... I on jest „zmęczony“, zakurzony. Zawodnik poszedł spać a jutro będzie wymagał od swej maszyny, aby chodziła jak nowa, aby przypadkiem nie „nawaliła“ po drodze, aby pomogła mu odnieść jeszcze jeden sukces.

Ale rower jest zakurzony całodzienną jazdą, ma wygięty pedał (to przez ten krawężnik), nie działa lewy hamulec, pękła sprężyna pod siodełkiem... A kolarz śpi...

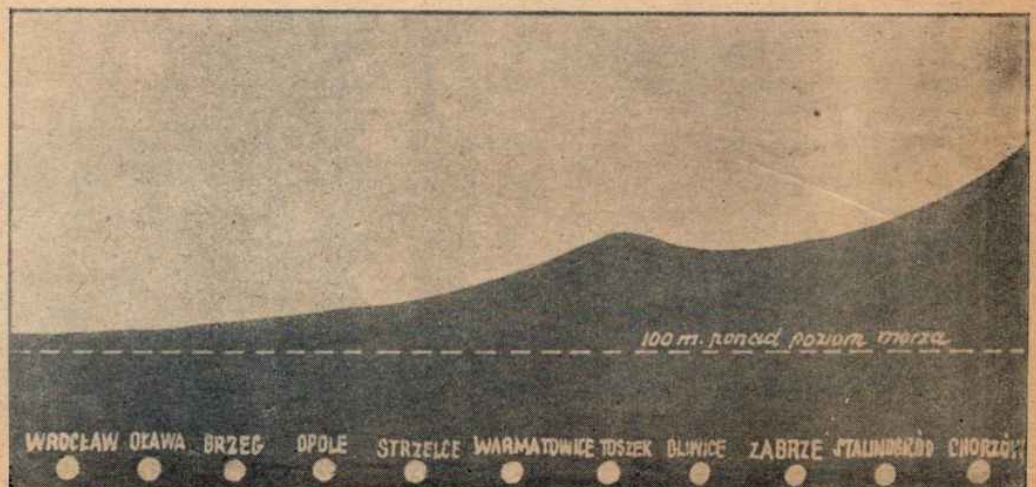
I wtedy właśnie, podobnie jak na szosie, wstępują na widownię mechanicy. Kiedy wszyscy udają się na zasłużony odpoczynek, mechanik z troskliwością matki ubierającej małe dziecko, zabiera się do roweru. Ogląda go szczegółowo,

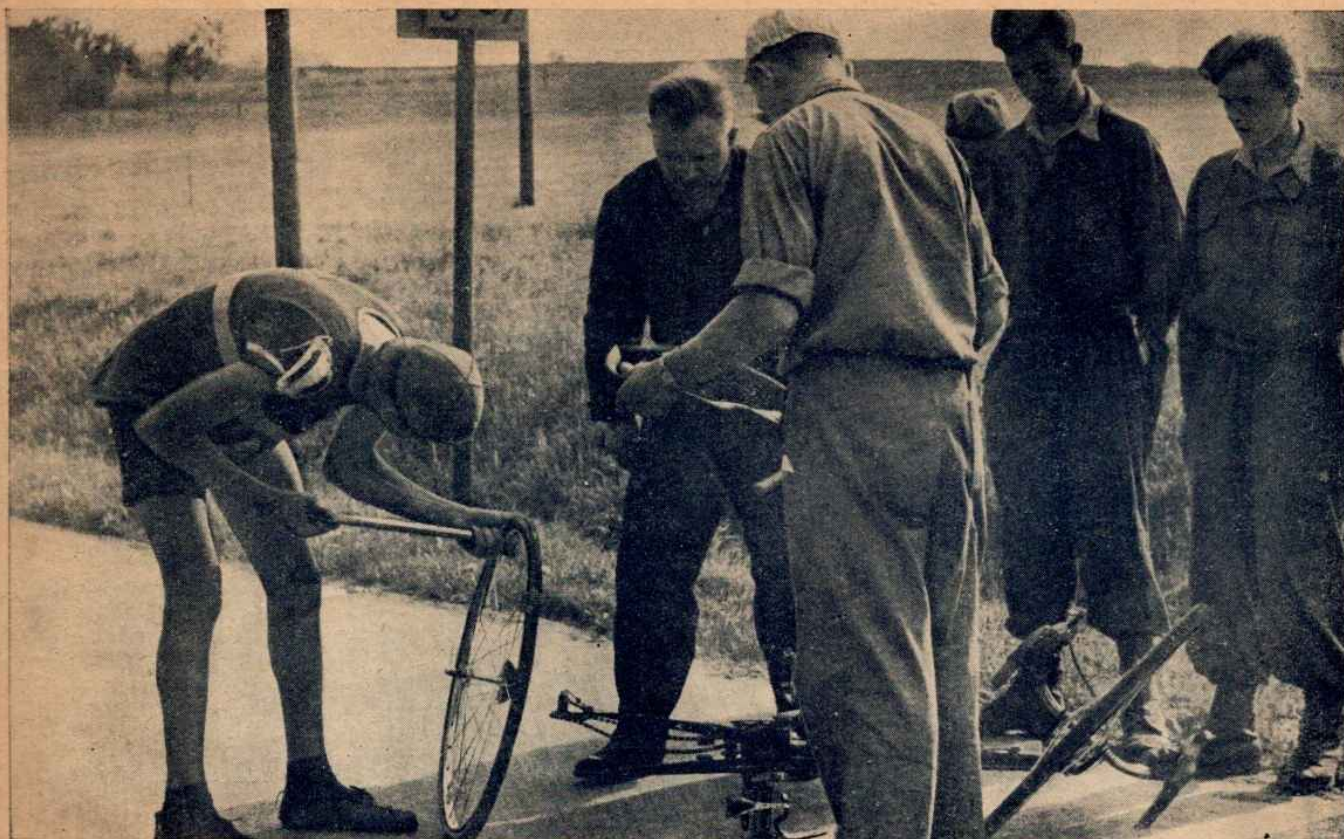
X etap Wrocław — Chorzów (193 km)

1953

12

MAJA





Pęknięta dętka to wróg kolarza Nr 1

a stwierdziwszy uszkodzenia natychmiast je naprawia. Wielokrotnie rozbiera całą maszynę, czyści z kurzu, oliwi, sprawdza działanie hamulcy, ramę, czy nie pęknięta, gumy, czy nie „nawaliły“.

Kiedy zawodnicy przewracają się na drugi bok, śniąc o jutrzniejszych sukcesach na szosie, kiedy „nocne Marki“ — dziennikarze,

dawno już skończyli nadawanie przez telefon sprawozdań, które ukaza się w jutrzejszej prasie — mechanicy jeszcze pracują. Pracują, aby kolarz, wyspany i wypoczęty mógł wsiąść na rower, który nie spłata mu niespodzianek.

A potem, kiedy rower jest już gotowy można dopiero położyć się spać. Sen jest mocny i krótki. Po-

budka na start jest jedna dla wszystkich. I dla tych, którzy spali długo i dla nich — mechaników, którzy dopiero co zdołali zmrużyć oczy. Zresztą... zresztą bywa i tak, że pobudka zastaje właśnie mechanika kiedy kończy

Dalszy ciąg na str. 30

X etap Wrocław — Chorzów (193 km)

Wrocław, start honorowy	11.30
„ „ ostry	11.45
Oława	12.15
Brzeg	12.40
Opole	13.45
Strzelce	14.35
Warmatowice (punkt odżywczy)	14.45
Toszek	15.05
Gliwice	15.40
Zabrze	16.20
Stalinogród	16.50
Chorzów	17.05



Wrocław →



Po kraksie konieczna jest pomoc mechanika

Dalszy ciąg ze str. 29

swą robotę. No cóż, wtedy głowę pod zimny prysznic i jazda na trasę.

Bo przecież może zdarzyć się na szosie defekt, który trzeba natychmiast usunąć, bo przecież zdarzy się napewno sytuacja w

której pomoc mechanika będzie konieczna. A na etapie historia powtórzy się: wszyscy już śpią, ostatni wracający do hotelu zajrzy do pokoju mechanika, pokiwa głową, powie: „dobranoc“ i pójdzie odpoczywać. A mechanicy..

Kiedy patrzycie na wspaniałą walkę kolarzy na szosach, kiedy oklaskujecie zawodnika, który

wspaniałym spurtem mija ulicę z której obserwujecie Wyścig Pokoju, kiedy pełni entuzjazmu podrzucacie do góry zwycięzcę etapu, pomyślcie przez chwilę, że współtwórcą jego sukcesu jest człowiek, który nie przesypia nocy, który dba o rower waszego bohatera, jest bezimienny bohater wyścigu — mechanik.

XI etap Stalinogród — Łódź (206 km)

1953

13

MAJA



JAK SIĘ PRZYGOTOWALI POLACY

KIEDY przed pięcioma miesiącami, w listopadzie ubiegłego roku, na zebraniu prezydium Sekcji Kolarstwa GKKF i prezydium Rady Trenerów, wysunięto wniosek, aby przed VI Wyścigiem Pokoju nie organizować eliminacji kolarzy, jak to było przed poprzednim wyścigiem — za wnioskiem padło 15 głosów, przeciwko—4. Zwyciężyła słuszna zasada, że eliminacją był przecież cały sezon 1952 roku i na podstawie wyników całorocznych wytypowano 11 kandydatów do drużyny reprezentacyjnej. Lista kandydatów objęła następujące nazwiska: Chwiendacz, Hadasik, Liszkiewicz, Łasak, Klubiński, Królak, Ulik, Więckowski, Wilczewski, Waliszewski i Wójcik.

Zgodnie z wytycznymi Rady Trenerów kolarze ci pozostawali w ciągu grudnia pod opieką swych macierzystych zrzesseń, a od połowy stycznia zrzesseń miały zorganizować dla nich obozy. Tak się złożyło, że wszyscy kandydaci do drużyny reprezentacyjnej z wyjątkiem Wójcika spotkali się na jednym obozie, zorganizowanym przez Gwardię w Jeleniej Górze. Obóz trwał do połowy lutego. Trenerami byli Michalak i Kapiak.

W ten sposób kolarze już na pierwszym obozie mieli sposobność zacieśnić jeszcze bardziej więzy koleżeństwa, co ułatwiło pracę trenerom na następnym obozie, organizowanym przez GKKF od 2 marca do 14 kwietnia we Wrocławiu.

W Jeleniej Górze kolarze mieli następujący program zajęć: codzienne marszobieg i gimnastyka, co drugi dzień 3—4-godzinna przejażdżka na rowerze połączona z marszem. Sportami uzupełniającymi było narciarstwo i jazda szybka na lodzie. Program dopełniały wykłady teoretyczne i szkolenie ideologiczne.

15 lutego obóz w Jeleniej Górze został rozwiązany i kolarze rozjechali



Stanisław Królak



Henryk Hadasik

się do miejsc zamieszkania, a po dwóch tygodniach spotkali się znowu we Wrocławiu. Tym razem na obóz przyjechała już cała jedenastka.

Kierownictwo obozu objął Wandor, a trenerem pozostał w dalszym ciągu Michalak. Obóz w Jeleniej Górze miał charakter kondycyjny, we Wrocławiu natomiast — treningowy. Aby przekreślić zaplanowane ok. 2.500 km trzeba było codziennie jeździć na rowerze. W miarę zaawansowania zawodników wzrastała długość przebytych kilometrów a także i szybkość. Na poprawienie szybkości zwrócono na obozie szczególną uwagę, bowiem brak szybkości był zawsze piętą achillesową naszych szosowców.

Treningi na szosie nie wypełniały, oczywiście, programu zajęć. Kolarze chętnie grywali w ping-ponga lub w siatkówkę i odbywali piesze spacerki. Codziennie przed wyjazdem na trening odbywały się odprawy robocze i prasówki — po południu zaś — za-

jęcia teoretyczne, konserwacja sprzętu i szkolenie ideologiczne.

Podczas treningów na szosie prze-
rabiano różnego rodzaju warianty, jak ucieczka jednego lub więcej zawodników i likwidacja ucieczki, doganianie czołówki, pojedynki między dwiema grupkami kolarzy itp. Wiele uwagi poświęcono taktyce i technice jazdy, z czego skorzystali głównie nowicjusze na obozie — mniej doświadczeni zawodnicy.

W wyniku obserwacji formy poszczególnych kolarzy ustalono na zakończenie obozu następujący skład drużyny reprezentacyjnej:

Hadasik, Klubiński, Królak, Ulik, Wilczewski i Wójcik. Liszkiewicz i Więckowski stanowią rezerwę.

Niezakwalifikowani do zespołu reprezentacyjnego trzej pozostali uczestnicy obozu: Chwiendacz, Łasak i Waliszewski wykazali również dobry poziom, nieznacznie ustępując kolarzem wytypowanym do drużyny.

XI etap Stalinogród — Łódź (206 km)

Stalinogród, start honorowy	11.40
„ „ ostry	11.55
Sosnowiec	12.05
Będzin	12.10
Kozie Głazy	13.00
Częstochowa	13.40
Radomsko	14.40
Nowy Kamieńsk (punkt odżywczy)	15.00
Piotrków Tryb	15.50
Rzgów	16.40
Łódź	17.00



Łódź —>

Przygotowanie kolarzy C.S.R.

KOLARZE CSR przygotowywali się do VI Wyścigu Pokoju nieco odmiennie, niż w latach poprzednich. Trenowali oni od stycznia w swych macierzystych zrzeszeniach i dopiero od połowy marca zostali zgrupowani na obozie kondycyjno-treningowym w Gottwaldowie. Obok znanych już z udziału w Wyścigu Pokoju — Veselęgo, Rużiczki, Svobody, Knezourka i Pericza, znaleźli się tu młodzi kolarze, którzy weszli do czołówki szosowców dopiero w ubiegłym sezonie.

Po kilkutygodniowym treningu pod okiem doświadczonych trenerów Keberdlego i Kovandiego, uczestnicy obozu startowali w trzech wyścigach eliminacyjnych. Niespodziankę sprawił 18-letni Jan Kubr, wygrywając wszystkie wyścigi eliminacyjne.

Pierwszy z Gottwaldowa do Ołomuńca, długości 120 km wy-

grał Kubr z różnicą kilku sekund przed doświadczonym Rużiczką. W odległości ok. 300 m za Rużiczką przybyła do mety grupka złożona z 8 kolarzy na czele ze Svobodą, Knezourkiem i Malkiem. Pericz miał na mecie ok. 500 m straty w stosunku do zwycięzcy Kubra. Niemal 1 km za Periczem ukończył wyścig Vesely, triumfator Wyścigu Pokoju w 1950 r. i drugi w klasyfikacji ogólnej w roku ubiegłym, uczestnik wszystkich dotychczasowych pięciu Wyścigów Pokoju.

Nazajutrz obozowicze wzięli udział w drugiej eliminacji z Gottwaldowa do Luhacovic, długości 130 km. I tym razem pierwszy na mecie był Kubr, wyprzedzając Malka o blisko minutę. O 7 minut za zwycięzcą ukończyli wyścig: Svoboda, Knezourek, Nesl, Pericz i trzech inni zawodnicy. Para Ve-

sely — Rużiczka przybyła do mety w ostatniej grupie.

Trzecia eliminacja Gottwaldowo-Uhersky Brod (130 km) przyniosła znowu zwycięstwo Kubrowi. Utalentowany ten szosowiec zainicjował ucieczkę na ok. 20 km przed metą. Utrzymał się za nim tylko Malek. Ucieczka powiodła się, a na mecie pierwszy był doskonale finiszujący Kubr. Następnie przybyli do mety z różnicą ok. 500 m: Svoboda, Rużiczka, Betak, Koutsky i Svejda. Vesely i tym razem wykazał słabą formę, kończąc wyścig samotnie na 9 miejscu.

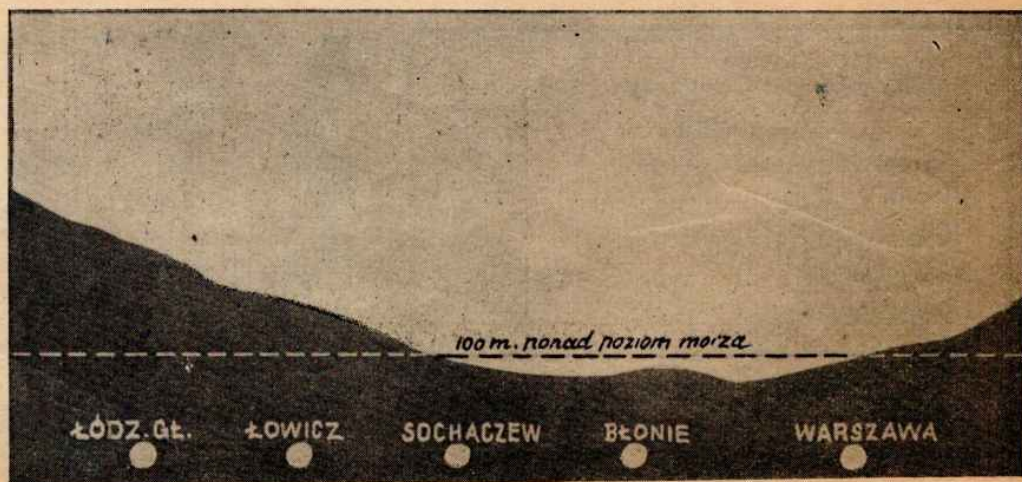
Jan Kubr, rewelacyjny zwycięzca trzech wyścigów eliminacyjnych, bierze udział w zawodach dopiero od dwóch lat. Sukces swój zawdzięcza temu, że wszystkie podróże odbywa na rowerze, co daje mu doskonałą kondycję.

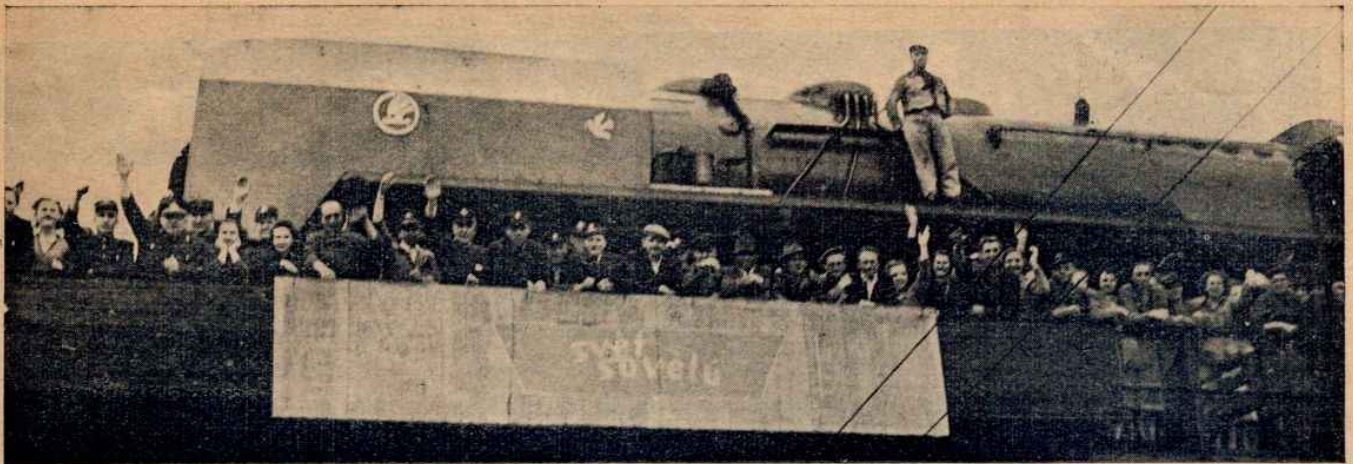
XII etap Łódź — Warszawa (132 km)

1953

14

MAJA





— Witajcie — krzyczą czescy kolejarze do kolarzy z całej Europy

Kubr pracuje w odległości kilkudziesięciu kilometrów od miejsca zamieszkania i codziennie jeździ na rowerze do pracy i z powrotem. W styczniu wybrał się Kubr do odległej od jego domu o ok. 200 km Pragi, aby zobaczyć mecz hokejowy ze Szwecją. Dzięki tym długim podróżom odbywanym na rowerze i dobrej formie kolarskiej, Jan Kubr zdobył sobie w CSR przydomek „Zatopka na rowerze“.

Po treningu i eliminacjach na obozie zebrali się trenerzy wspólnie z kolarzami, aby ustalić skład

drużyny reprezentacyjnej na VI Wyścig Pokoju. Do drużyny weszli: Kubr, Malek, Kunes, Knezourek, Nesl, Rużiczka oraz jako rezerwowi Koncki i Sveida.

W zespole tym mamy trzech nowicjuszy: Kubra, Malka i Kunesa. Pozostałych widzieliśmy na naszych szosach już wielokrotnie.

Vesely (nie startuje z powodu słabej formy) zanotował na swym koncie 14 zwycięstw etapowych w dotychczasowych Wyścigach Pokoju, Rużiczka—8, a Svoboda—1.

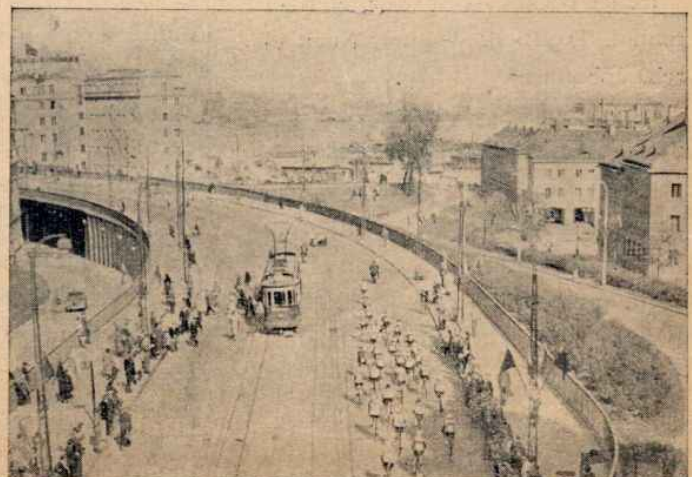
Vesely w Wyścigu Pokoju w 1948 roku na trasie Warszawa-

Praga uplasował się na piątym miejscu, w następnym roku, jadąc z Pragi do Warszawy wygrał wyścig, w 1950 r. na trasie Warszawa - Praga był czwarty w ogólnej klasyfikacji, w 1951 r. z Pragi do Warszawy zajęł 9 miejsce, a w 1952 r. na trasie Warszawa-Praga uplasował się na drugim miejscu.

Rużiczka w 1950 r. wygrał cztery etapy, a w ogólnej klasyfikacji był trzeci, w 1951 r. znowu był czterokrotnie zwycięzcą etapowym, a w klasyfikacji ogólnej uplasował się na 10 miejscu.

XII etap Łódź –Warszawa (132 km)

Łódź, start honorowy	13.20
„ „ ostry	13.40
Głowno	14.15
Łowicz	14.50
Sochaczew	15.30
Błonie	16.10
Chrzanów	16.40
Warszawa-przedmieście	16.50
Warszawa, Stadion im. W.P.	17.00



Warszawa — Trasa W—Z —>

Przygotowanie kolarzy N.R.D.

KOLARZE Niemieckiej Republiki Demokratycznej przebywali na specjalnym obozie już od 5 stycznia. Na podstawie wyników, osiągniętych w ubiegłym sezonie, powołano na obóz w Hartha 24 najlepszych zawodników. Hartha jest miejscowością klimatyczną koło Drezna, gdzie w okresie zimowym kolarze uprawiali narciarstwo i gimnastykę, a wczesną wiosną wyjechali na rowerach na szosę.

W Hartha zebrali się m. in. uczestnicy zeszłorocznego Wyścigu Pokoju: Kirchhof, Trefflich, Gleinig, Dinter i Schur oraz Meister, który w IV Wyścigu Pokoju w 1951 roku uplasował się w ogólnej klasyfikacji na drugim miejscu.

Kolarze zostali podzieleni na cztery grupy po 6 zawodników. Poszczególne drużyny podzielono w ten sposób, że w każdej znajdowało się po dwóch lub trzech bardziej doświadczonych kolarzy, pozostali zaś to młodzi, mało rutynowani zawodnicy. Do każdej grupy przydzielono trenera. Podział zawodników był następujący:

trener Nickel — Schultz, R. Kirchhof, Trefflich, Wagner, Neukirch, Johannes;

trener Lohse — Dinter, Meister, Stolze, Weber, Hahn, Thiem;

trener Lipfert — Zawadsky, W. Kirchhof, G. A. Schur, Wille, J. Schur, Köhler;

trener Schiffner — Gleinig, Beuster, Zabel, Naumann, Funda, Herzog.

Plan treningów przypominał stosowany u nas w roku ubiegłym,

mianowicie zorganizowano kilka wyścigów eliminacyjnych z udziałem kolarzy uczestniczących w obozie przygotowawczym oraz z poza obozu.

Pierwszy wyścig, który miał na celu sprawdzenie przygotowania zarówno kondycyjnego jak i technicznego, odbył się w końcu marca. Był to wyścig na przełaj, w którym startowało 21 zawodników z obozu. Dystans wyścigu obejmował ok. 15 km. W wyścigu tym doskonale zaprezentował się młodziutki zawodnik pozostający pod opieką trenera Lohse, Hahn. Przegrał on dopiero na finiszu z wychowankiem trenera Lipferta, Schurem, znanym na naszych szosach z zeszłorocznego wyścigu. Schür i Hahn mieli identyczny czas 36.53 min. Trzeci na mecie był Weber, czwarty Stolze, obaj również z grupy trenera Lohse.

W kilka dni później, uczestnicy obozu wzięli udział w wyścigu na przełaj o mistrzostwo NRD. Tym razem spotkali się z kolarzami z poza obozu. Pierwszy na mecie był ponownie Schur, osiągając na 21,6 km czas 48.11. Z różnicą ok. jednej minuty kończyli wyścig dwaj zawodnicy z poza obozu — Lüder i Heymann. 2 minuty za tą parą przybyli do mety trzej obozowicze: Stolze, Gleinig i Köhler.

W kwietniu odbyło się kilka wyścigów na szosie na dłuższych dystansach. Pierwszy wyścig eliminacyjny na długim dystancie odbył się w Dreźnie na 120 km. Zwyciężył wychowanek trenera Lohse, Stolz w czasie 3.01.6,4

przed Trefflichem, Neukirchem, Zawadskym i Schurem.

Następny wyścig eliminacyjny Berlin-Angermünde-Berlin, długości 155 km wygrał Gaede — 4.08.20 przed Poppke w identycznym czasie. O pół minuty za nimi przybyła do mety grupa złożona z 9 kolarzy; byli w niej: Schultz, Nickel, Gleinig, Trefflich, Köhler, Kirchhof, Stoltze, Dinter i Meister.

Wyścig eliminacyjny Berlin-Lipsk (203 km) przyniósł zwycięstwo uczestnikom obozu. Pierwszy na mecie był Schur przed Meisterem — obaj w czasie 5.28.03. Następną parą — Dinter i Trefflich miała czas 5.29.21. Dalšie miejsca zajęli: 5. Maliz — 5.30.32.; 6. Stoltze, 7. Schultz, 8. Kirchhof.

Poważną próbą możliwości kolarzy NRD był rozegrany 12 kwietnia wyścig na trasie Berlin-Cottbus-Berlin, długości 275 km. Zawodnicy wystartowali w trzech grupach. I1 obozowiczów wyruszyło o 50 minut za najsłabszą III grupą i o 6 minut za II grupą. Łącznie wzięło udział 200 kolarzy. Zwyciężył niespodziewanie 20-letni Lothar Meister — 7.02.55. Nie należy utożsamiać tego zawodnika z Lotharem Meisterem, który w 1951 r. był drugi w Wyścigu Pokoju.

Skład NRD na tegoroczny Wyścig przedstawia się następująco: Schula, Schur, Meister, Dinter, Trefflich i Zawadsky; rezerwowi: Köhler i Stolze



Berlińscy budowlani przerwali na chwilę pracę, aby powitać miłych gości



WAŻNIEJSZE PUNKTY REGULAMINU WYŚCIGU

CELEM Wyścigu Pokoju jest umocnienie więzów braterstwa i przyjaźni między narodami oraz propaganda sportu kolarskiego. Sportowcy — uczestnicy Wyścigu Pokoju dokumentują swoją wolę pokojowej współpracy między narodami i wolę zbliżenia między miłującymi pokój sportowcami wszystkich krajów.

*

WYŚCIG Pokoju odbywa się w dniach uroczystych dla wszystkich ludzi pracy na całym świecie, jest on uczczeniem Święta Pracy i zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim.

*

WYŚCIG Pokoju jest manifestacją wielomilionowych rzesz pracujących na rzecz utrzymania pokoju na całym świecie.

*

ORGANIZATORAMI Wyścigu Pokoju są redakcje: „Trybuna Ludu“, „Neues Deutschland“ i „Rudeho Prava“. Współpracują z nimi Komitety Kultury Fizycznej Polski, NRD i CSR.

*

PEŁNA nazwa wyścigu brzmi: „VI Międzynarodowy Kolarski Wyścig Pokoju 1953 Praha-Berlin-Warszawa „Rudeho Prava“ „Neues Deutschland“ i „Trybuna Ludu“. Skrócona nazwa wyścigu brzmi: „VI Wyścig Pokoju 1953“.

*

Okolejności na etapie w konkurencji drużynowej decyduje suma czasów na mecie trzech pierwszych zawodników z każdej drużyny. O zwycięstwie ogólnym wyścigu decyduje najniższa suma czasów drużyny na wszystkich etapach. Przy równych czasach o zwycięstwie decyduje lepszy czas, osiągnięty na ostatnim etapie.

*

W konkurencji indywidualnej zwycięzcą etapu jest ten kolarz, który przejedzie trasę w najkrótszym czasie. Zwycięzca etapowemu odlicza się od rzeczywiście

go czasu jedną minutę jako bonifikatę. Bonifikaty nie zalicza się do klasyfikacji drużynowej. Zwycięzcą wyścigu jest ten kolarz, który przejedzie całą trasę w najkrótszym czasie.

*

W Wyścigu Pokoju może brać udział z każdego kraju tylko jedna drużyna 6-osobowa. Najmniejszy skład drużyny może wynosić trzy osoby.

*

ZAWODNIK, który nie ukończył etapu, nie może startować w następnych i zostaje wyeliminowany z Wyścigu.

*

ZAWODNIKOWI nie wolno korzystać z innych poza rowerem środków lokomocji oraz z pomocy kolarzy nie biorących udziału w wyścigu. Nie przestrzeganie tego będzie karane.

*

ZAWODNICY mogą przyjmować posiłki i napoje tylko na punktach odżywczych. Nie wolno przyjmować posiłku lub napoju od osób towarzyszących wyścigowi w pojazdach mechanicznych. Zawodnik może brać posiłek od postronnego widza; w tym wypadku napoje mogą być podawane tylko w naczyniach nie tłukących się. Nieprzestrzeganie powyższego będzie karane.

*

W wypadku uszkodzenia dętki zawodnikowi nie wolno zmienić całego roweru lub koła.

*

PUNKTY odżywcze będą zorganizowane na etapach dłuższych niż 160 km; o rozmieszczeniu punktu odżywczego zawodnicy będą poinformowani przed startem. Na punktach odżywczych trenerzy lub kierownicy drużyn mogą podawać zawodnikom żywność w paczkach. Punkty odżywcze powinny być zaopatrzone w napis „Bufet“; taki sam napis powinien być umieszczony na jezdni

na 1.000 m. przed punktem odżywczym.

*

PRZED startem zawodnicy będą poinformowani o lotnych finiszach w miejscowościach, gdzie wyznaczono premię. 1.000 m przed miejscem lotnego finiszu powinien być umieszczony na jezdni napis „Premia“, a począwszy od 500 m do mety lotnego finiszu, co 100 m — napisy na jezdni, znaczące odległość do mety lotnego finiszu.

*

W wypadku poważnego uszkodzenia roweru (złamanie ramy, widelca, kierownika, osi, pedału, sprężyn siodełkowych itp.) zawodnikowi wolno skorzystać z pomocy obsługi wozu technicznego. Zawodnik może w takim wypadku otrzymać albo własny rower zapasowy albo rower innej drużyny, znajdujący się na wozie mechanicznym. W każdym wypadku zawodnik obowiązany jest po przybyciu na metę zameldować Komisji Sędziowskiej zmianę roweru lub jego części.

*

PROTESTY może składać tylko kierownik drużyny na ręce sędziego głównego.

*

ZAWODNIK może otrzymać koło z wozu technicznego tylko w razie jego uszkodzenia (np. pólamane szprychy). Zawodnik obowiązany jest zmontować sobie rower sam, do czego może użyć narzędzi z wozu technicznego.

*

JEŻELI zawodnik wyczerpał wszystkie dętki zapasowe — może otrzymać nowe z wozu technicznego.

*

PO przybyciu zawodnika do mety będzie go tam oczekiwał jego opiekun, oznaczony takim samym numerem jak zawodnik. Pomocnik odprowadzi zawodnika do stołu Komisji Sędziowskiej,

znajdującego, się w odległości ok. 50 m od mety.

*

ZAWODNICY tej samej drużyny mogą wzajemnie wymieniać sobie rowery lub części zapasowe.

*

DRUŻYNA przodująca w wyścigu będzie jechała w koszulkach jasno-niebieskich z gołę-

biem pokoju na piersiach, a przewodnik wyścigu — w koszulce żółtej z gołębiem pokoju na piersi.

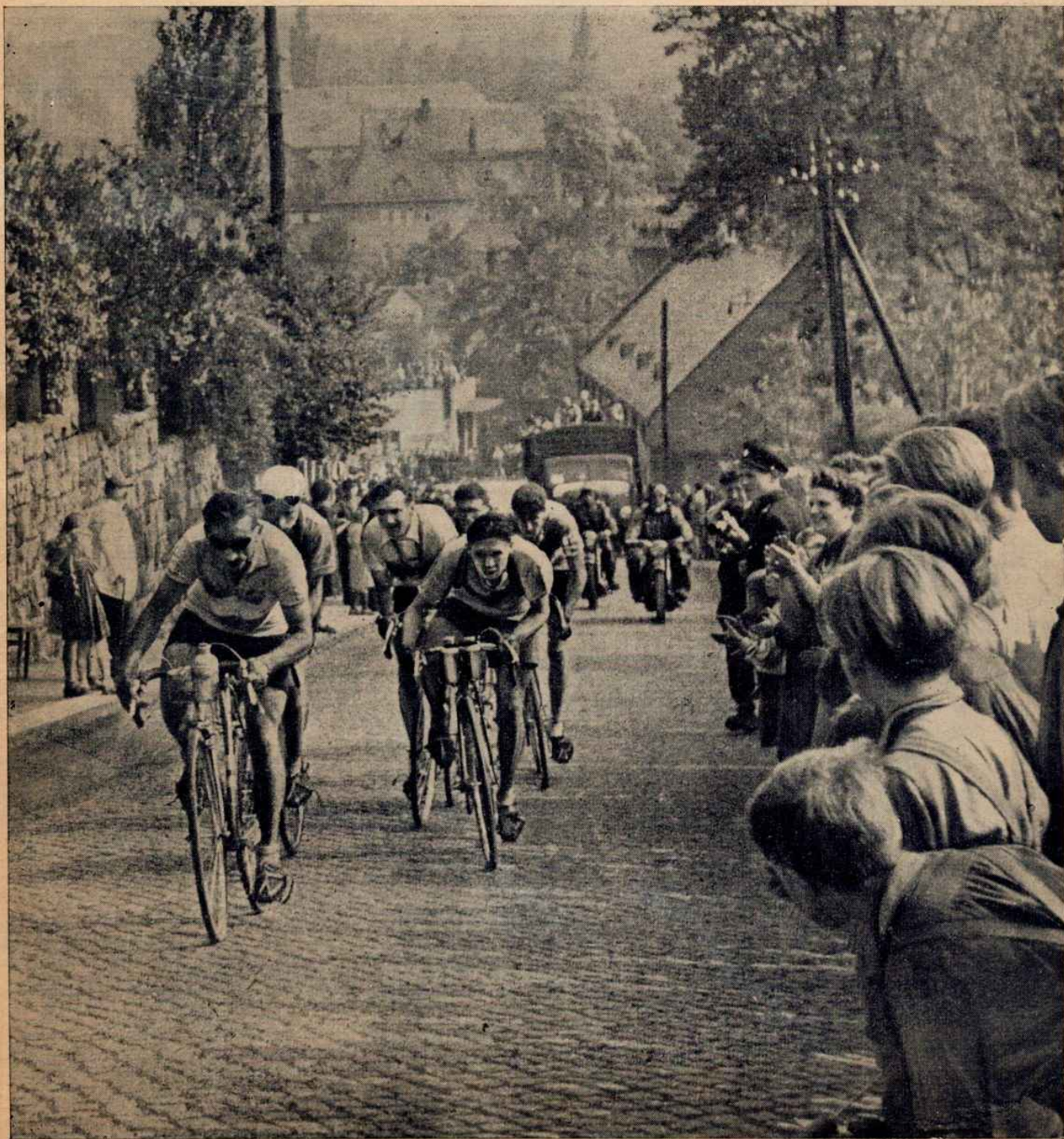
*

KOMISJA sędziowska ma prawo ukarać zawodnika, który nie przestrzega przepisów regulaminu: napomnieniem, dodaniem karnych minut do rzeczywistego czasu lub usunięciem z wyścigu. Decyzje Komisji Sędziowskiej w

czasie wyścigu są nieodwołalne. Członkowie Komisji Sędziowskiej noszą opaski z napisami w trzech językach.

*

KOMISJA sędziowska składa się z 10 osób: po trzech czechosłowackich, niemieckich i polskich oraz sędziego głównego, przedstawiciela tego państwa, z którego rozpoczyna się wyścig.



Svoboda (CSR) uciekł na wzniesieniu, ale już dogoniło go pięciu rywali

WYŚCIG POKOJU W LICZBACH

Zdjęcia: W. Sławny, K. Z. Małek,
J. Kosidowski, CAF.

W pięciu dotychczasowych Wyścigach Pokoju, jakie odbywały się od 1948 roku, najwięcej etapów na ogólną liczbę 50 wygrały drużyny Czechosłowacji — 15, następnie Polski — 13, Bułgarii — 4, Rumunii, Danii, Francji, Anglii, NRD i Belgii po 2 oraz Polonii Francuskiej i Austrii po 1.

W trzech etapach w klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce w jednakowym czasie zajęły dwa razy CSR i Polska, a jeden raz aż 5 drużyn — trzy zespoły Polski, Bułgaria i Francja.

✱

Najwięcej etapów wygrał kolarz czechosłowacki Jan Veseli — 14. Na drugim miejscu znajduje się Ruziczka (CSR) z 8 zwycięstwami. Po owa wygrane etapy mają: Pietraszewski, Wrzesiński, Br. Klabiński, Stablewski (Polonia Francuska) i Krejczu (CSR).

Cały wyścig Polska wygrała dwa razy, Czechosłowacja dwa razy oraz jeden raz Francja i Anglia.

Długość trasy wyścigu była następująca:

W roku 1948 kolarze wystartowali równocześnie z Pragi i z Warszawy. Pierwsi mieli do przejechania 7 etapów — 1.104 kilometry, a grupa uczestnicząca w biegu Warszawa-Praga odbyła 5 etapów — 872 kilometry.

Z każdym prawie rokiem wzrosła ilość przejechanych kilometrów, a wyścig odbywał się kolejno ze startem w Pradze albo w Warszawie.

W 1949 roku uczestnicy Wyścigu Pokoju wyruszyli z Pragi. Przejechali w drodze do Warszawy 8 etapów — 1.259 km. W 1950 r. ilość kilometrów wzrosła do 1.539, a ilość etapów do 9. Start odbył się u nas.

W następnym 1951 roku oczekiwaliśmy w Warszawie zakończenia wspaniałej, jak corocznie, walki czołowych kolarzy-amatorów Europy, którzy po wystartowaniu w Pradze mieli do przejechania 1.532 km. na 9 etapach.

Po raz pierwszy w historii wyścigu trasa jego przebiegła w 1952 r. przez ziemie Niemieckiej

Republiki Demokratycznej i przez jej stolicę — Berlin. W związku z tym zawodnicy przebyli z Warszawy przez Berlin do Pragi 12 etapów, pokonując dystans 2.135 kilometrów.

Łącznie więc uczestnicy wszystkich dotychczasowych Wyścigów Pokoju „przekręcili“ na 50 etapach 8.441 km.

W tym roku trasa jest jeszcze dłuższa i wynosi 2.230 kilometrów z 12 etapami.

✱

We wszystkich dotychczasowych Wyścigach Pokoju organizowanych corocznie od 1948 r. udział brali następujący kolarze: Wrzesiński (Polska), Dimow (Bułgaria), Sere (Węgry), Niculescu, Sandru i Norhadian (wszyscy Rumunia) oraz Vesely (CSR).

✱

W ubiegłym roku zwycięstwa etapowe odniosły kolejno: I — Belgia, II — CSR, III — NRD, IV — Polska, V — Bułgaria, VI — Austria, VII — Anglia, VIII — Anglia, IX — ex aequo CSR i Belgia, X — Polska, XI — CSR i XII — CSR.

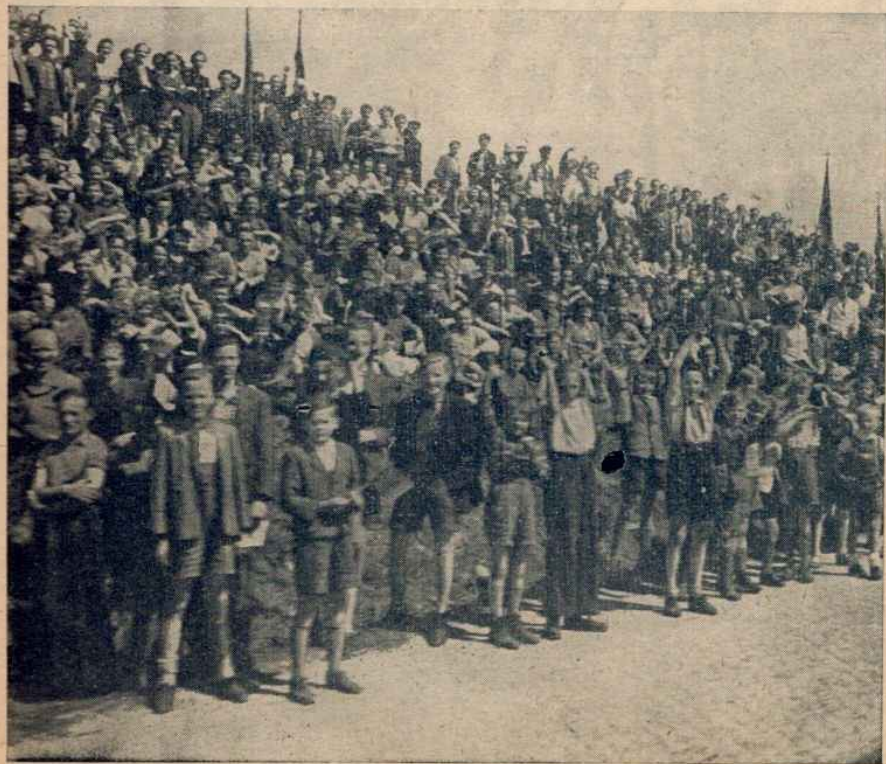
✱

Indywidualnie zwyciężyli na etapach: I — Verschuren (Belgia), II — Svoboda (CSR), III — Stablewski (Pol. Franc.), IV — Bobczew (Bułg.), V — Dimow (Bułg.), VI — Deutsch (Austria), VII — Kuźnicki (Pol. Franc.), VIII — Vanhoven (Belgia), IX — Vesely (CSR), X — Stablewski (Pol. Franc.), XI De Groot (Holandia) i XII — Skorzepa (CSR).

✱

W pierwszym wyścigu Warszawa-Praga w 1948 r. brało udział 6 państw, a z Pragi do Warszawy — 5 państw. W 1949 roku startowali przedstawiciele 8 krajów, w 1950 r. kolarze 13 narodów, w 1951 — 11, natomiast w V Wyścigu Pokoju w roku ubiegłym 15 krajów.

Wydawca: Państwowe Przedsiębiorstwo Imprez Sportowych, Warszawa 1953. Złożono w Zakładach Drukarskich i Wkleśnodrukowych RSW „Prasa“, W-wa, Marszałkowska 3/5. Druk RSW „Prasa“, W-wa, Smolna 12 i Okopowa 58. Nakład 100.000 egz. Papier druk-sat. 63x95, 60 g. kl. V. 4-B-13776



Miliony widzów na trasie Wyścigu oklaskują sportowców — bojowników pokoju



MIEDZYNARODOWY KOLEARSKI

W WYŚCIG POKOJU



Trybuna Ludu
NEUES DEUTSCHLAND
RUDE PRAVO

PRAHA-BERLIN

WARSAWA

47
19

1-14.V.1953