

„Legia” – ta nazwa przez lata wiele mówiła sympatykom kolarstwa w Polsce. „Legia” była synonimem sukcesu. I przed wojną, i w trudnych latach powojennych, i w czasach rozkwitu polskiego kolarstwa amatorskiego, gdy cykliści spod znaku wojskowego klubu seryjnie zdobywali mistrzostwo Polski na „królewskim” dystansie 100 km, i wreszcie zawodowa, nadal święcił sukcesy na torach i szosach w Polsce i na świecie.

Wiek XXI okazał się jednak dla kolarzy Legii wyjątkowo trudny. Pozbawiony wojskowego mecenasu klub borykał się z coraz większymi problemami, by w 2009 roku przekształcić się w „cywilny” Klub Kolarski Legia 1928. Dziś, świętując 90-lecie, rozpoczyna niejako nowe życie szkoląc grupę utalentowanej młodzieży, z nadzieją, że w przyszłości będzie ona podążać śladami starych mistrzów.

Patrząc z sympatią na grupkę najmłodszych „legionistów”, stawiających dopiero pierwsze kroki na sportowej drodze, warto pamiętać, że noszą oni barwy Legii Warszawa - jednej z najstarszych sekcji kolarskich w naszym kraju, ale zarazem klubu – jak żaden inny – zasłużonego dla polskiej cyklistyki.

Zbuntowani do Legii

Zacząło się bardzo dawno, bo 90 lat temu. Mowa oczywiście o kolarskiej sekcji bowiem sam klub działał znacznie wcześniej. WKS powołany został w 1916 roku, a od 1920 roku jest związany z Warszawą. Najpierw była piłka nożna, lekkoatletyka, strzelectwo, szermierka, tenis. Kolarstwo także należy do najstarszych dyscyplin w wojskowym klubie. Sekcja powstała, a właściwie ukonstytuowała się, w 1928 roku. Jak podają kroniki - 3 stycznia.

Fakt ten odnotowała „Polska Zbrojna” zamieszczając notatkę następującej treści: „Klub Kolarzy w Warszawie na walnym zgromadzeniu uchwalił jednomyślnie wstąpić do WKS Legia jako autonomiczna sekcja. Do zarządu wybrano T. Lenartowicza jako przewodniczącego oraz H. Królikowskiego, W. Rokosza, J. Langego, J. Bednarskiego i Teryksa”.

Warto przypomnieć, że w tym okresie w Warszawie działało nawet kilkanaście klubów i stowarzyszeń kolarskich. Powstanie nowej organizacji nie było więc sensacją, choć jej narodziny były dość nietypowe. Nie było w nich okresu pozyskiwania członków, kształtowania się ram organizacyjnych, szkolenia młodych adeptów... Z dnia na dzień Legia zyskała autonomiczną sekcję z cenionymi zawodnikami, profesjonalnym zarządem i planem działania.

W gronie nowych członków klubu znalazł się jeden z czołowych w kraju zawodników, medalista olimpijski z Paryża Józef Lange. W jego osobie nowa sekcja zyskała nie tylko sportowego lidera, ale i późniejszego działacza. Za przykładem popularnego kolarza szybko poszli inni i do ekipy wojskowego klubu dołączyli kolejni zawodnicy o znanych nazwiskach – Eugeniusz Michalak, Wiktor Olecki, Stanisław Napieracz.

Jednym z pierwszych posunięć kierownictwa sekcji, obok opracowania sportowego kalendarza roku 1928, była decyzja o wysłaniu Józefa Langego - za zgodą i finansowym wsparciem klubu - na przedolimpijski trening na Riwierę.

Obserwatorzy wydarzeń w kolarskim światku stolicy nie mieli wątpliwości, że to nagłe zainteresowanie Legią i gremialne przystąpienie do nowej sekcji spowodowane było niesnaskami w gronie członków WTC, które doprowadziły do rozłamu w zasłużonym klubie. Secesjonistów, z których większość znalazła przystań właśnie w Legii, nazywano „zbuntowanymi jeźdźcami”.

Sekcja, choć pozyskała klasowych zawodników, od początku nastawiała się nie tylko na sport wyczynowy, ale i na działalność turystyczną. Relacje z licznych tego typu imprez znajdują się w kronice z tamtych lat.

Pierwszy odnotowany start w wyścigu, to rywalizacja drużyn na 100 km na trasie Jabłonna – Struga 5 maja 1928 roku. Zespół Legii zajął w tym wyścigu trzecie miejsce. Co ciekawe była to inauguracja wyścigów drużynowych, które znacznie później stały się specjalnością legionistów

(od 1937 rywalizowano o mistrzostwo Polski). Jednak wówczas zawodnicy nie jechali razem, lecz sumowano czas trzech najlepszych jadących indywidualnie. Kilka dni później, 20 maja, o klubowe mistrzostwo walczyło piętnastu cyklistów. Najlepszy na dystansie 50 km okazał się Michalak przed Stahlem, Oleckim i Kwiatkowskim.

W czerwcu legioniści wystąpili w wyścigu „Expressu Porannego” na dystansie 105 km. Michalak ukończył go na drugim miejscu, za Kalinowskim z WTC. Kolarze Legii startowali też poza Warszawą, mistrzostwa Krakowa w 1928 roku wygrał Napieracz ustanawiając przy tym rekord okręgu czasem 3:12.29. W mistrzostwach województwa warszawskiego triumfował natomiast Popowski (WTW) przed Michalakiem, a inny legionista Kwiatkowski był siódmy. Michalak zwyciężył natomiast w zamykającym sezon październikowym wyścigu zorganizowanym przez Legię na szosie pod Wawrem wyprzedzając na mecie kolegę klubowego – Oleckiego.

W roku debiutu legioniści wykazywali dużą aktywność, startując także na torze. Celował w tym Józef Lange, srebrny medalista z Paryża, olimpijczyk z Amsterdamu. W lipcu wpisał się dwukrotnie na listę rekordzistów Polski pokonując na torze Dynasy 500 metrów w czasie 33 i 1/5 sekundy i 1000 metrów w 1.10 i 1/5 sekundy co było rezultatem światowej klasy. W tym okresie czwórka polskich torowców z Józefem Langem ustanowiła także najlepszy na świecie czas w wyścigu na cztery kilometry.

Pierwsze medale

Na igrzyskach był też inny legionista, Eugeniusz Michalak, zajmując w wyścigu szosowym na 168 km 49. miejsce. Był to sportowiec wszechstronny, w okresie zimowej przerwy w startach kolarskich z powodzeniem uprawiał łyżwiarstwo szybkie. Podobną taktykę treningową stosowało w tamtych czasach wielu zawodników, choć talentem i wynikami dystansował ich Michalak mistrz Polski w wieloboju w 1932, wicemistrz w 1931, a także złoty medalista na 500 m (w 1934) i na 1500 m (w 1932).

Fakt uzupełniania treningu kolarskiego dyscyplinami dodatkowymi oraz zapiski zawodników i instruktorów z tamtych lat wskazują, że do sportu podchodzono bardzo poważnie. Starano się zgłębiać tajniki zasad treningu sportowego, choć ich znajomość była dość powierzchowna, a najważniejsza była praktyka, doświadczenia wynikające z obserwacji treningów i startów oraz przysłowiowy „trenerski nos”.

W olimpijskim 1928 roku zespół Legii Warszawa wystartował, i to z sukcesami, w historycznym, pierwszym Biegu Dookoła Polski. Kolarze wojskowego klubu mocno zaznaczyli swoją obecność – Eugeniusz Michalak wygrał, po zaciętej walce z Feliksem Więckiem, inauguracyjny etap wyścigu, z Warszawy do Lublina, zostając pierwszym liderem narodowego touru. Ten sam zawodnik dwukrotnie jeszcze zajmował drugie miejsca na etapach, ale na piątym odcinku z rywalizacji wyeliminowała go kraksa i kontuzja. Znakomicie spisał się jednak w Biegu Dookoła Polski 1928 jego klubowy kolega Wiktor Olecki, który zajął drugie miejsce w końcowej klasyfikacji.

Kolejne lata to potwierdzenie wysokiego poziomu kolarzy Legii. Do czołowych zawodników należeli Eugeniusz Michalak, Wiktor Olecki i Ryszard Stahl, a także specjalizujący się w wyścigach torowych Aleksander Kendzia (brązowy medal MP w torowym sprincie w 1929). W 2. Biegu Dookoła Polski Michalak zajął drugie miejsce wygrywając cztery etapy, a Olecki ukończył wyścig na 7. pozycji z jednym zwycięstwem etapowym. To drugie miejsce w najważniejszym krajowym wyścigu etapowym przypadało się wojskowym na dobre, bowiem w trzecim wyścigu (1933) znów Olecki uplasował się tuż za zwycięzcą.

Po dłuższej nieobecności na torze pod koniec sezonu 1929 powrócił Lange, odnosząc kilka zwycięstw w wyścigach za motorami. W tej specjalności bił zresztą dwukrotnie rekordy Polski. W 1929 roku uzyskał na dystansie 50 kilometrów czas 21 minut, 25 i 1/5 sekundy. W kolejnym sezonie ustanowił rekord na 25 km – 12.34.

Z powodzeniem startowali na torze także Kendzia i Pusz, a Michalak wygrał na Dynasach sześciogodzinny wyścig dla uczestników Dookoła Polski. W rankingu „Stadionu” w gronie

szosowców Michalak był drugi za Stefańskim, wśród długodystansowców na torze najlepszy był Lange, a w wyścigach za motorami liderowali zestawieniu Lange i Oksiutycz.

W 1930 roku oddano do eksploatacji tor kolarski, który mieścił się na stadionie Wojska Polskiego (wokół boiska piłkarskiego). Wiązano z tym obiektem spore nadzieje, licząc, że zawodnicy z wojskowego klubu, z powodzeniem przecież uczestniczący w zawodach torowych, będą mieli dogodne warunki treningowe i zaczną odgrywać jeszcze poważniejszą rolę w tej kolarskiej specjalności.

Tor kolarski Legii – 1930 - 1935

Prace przy torze rozpoczęły się prawdopodobnie już w 1928 roku, wraz z główną inwestycją klubu – budową reprezentacyjnego stadionu przy zbiegu ulic Myśliwieckiej i Łazienkowskiej. Jak informował w listopadzie 1929 roku tygodnik „Stadion” tor kolarski miał długość 500 metrów i był w połowie szerokości oparty na nasypie ziemnym, a w połowie na konstrukcji żelbetonowej. Pracami kierował inż. M. Dudryk, będący jednocześnie autorem projektu trybun. Plany toru kolarskiego opracował – według „Stadionu” - inż. A. Kamiński. Inne źródła wskazują jednak jako autora projektu niemieckiego inżyniera Keisera.

Był to piąty tego typu obiekt w Polsce i niewątpliwie najbardziej nowoczesny. Jako jedyny w kraju umożliwiał przejście na znajdujące się wewnątrz boisko poprzez specjalnie wybudowany podziemny tunel.

Opisujący obiekt „Przegląd Sportowy” nazwał tor kolarsko-motocyklowy największą chlubą klubu: „Posiada on szerokość 9 metrów i dzieli się zasadniczo do swego przeznaczenia. Dolny pas betonu, 4 metry szeroki, służyć będzie dla zawodów kolarskich (sprinterskich), Nachylenie wirażu 24 stopnie jest zupełnie wystarczające dla chyżości rozwijanej na rowerze. Górna część toru, o szerokości 5 metrów i nachyleniu 38 stopni, przeznaczona jest dla biegów za motorami i zawodów motocyklowych. Teoretycznie możliwe jest rozwinięcie bez groźby niebezpieczeństwa szybkości 140 km/h. Długość toru wynosi 500 metrów. Motocyklowego odpowiednio większa.”

Uroczyste otwarcie stadionu wraz z obiektami towarzyszącymi miało miejsce 9 sierpnia 1930 z udziałem władz państwowych i wojskowych z Marszałkiem Józefem Piłsudskim. W ulewnym deszczu na boisku, znajdującym się wewnątrz owalnego toru, zmierzyły się piłkarskie zespoły Legii i Europy (Barcelona) remisując 1:1.

Kolejną imprezą związaną z oficjalnym otwarciem nowych klubowych obiektów, były uświetniające inaugurację toru zawody kolarskie w międzynarodowej obsadzie, które odbyły się w końcu sierpnia.

„Dzięki zabiegom Legii i przychylności zarządu miasta mamy i my Grand Prix de Varsovie. Pierwsza tego rodzaju Nagroda, rozegrana w sobotę i niedzielę na nowo otwartym torze Legii pozwoliła zapoznać się publiczności warszawskiej z sześcioma zawodnikami zagranicznymi. Trzech spośród widzianych stanowiło odrębną klasę dla siebie – Perrin, Dasch i Szamota. Zdobywcą Wielkiej Nagrody został mistrz Polski Henryk Szamota” – pisała prasa o zawodach przeprowadzonych 30 i 31 sierpnia 1930 roku.

„Przegląd Sportowy” opisując przebieg zawodów nie ograniczył się do czysto sportowych wątków. Wystawiając generalnie dobrą ocenę wytknął jednak gospodarzom potknięcia organizacyjne. Jak żartowała prasa „wydziedziczono” z przynależności państwowej Austriaka Dusikę robiąc z niego mistrza... Czechosłowacji - Dusika. Ten znany zawodnik, noszący nazwisko Franz Dusika, był jednym z czołowych torowców Europy, dwukrotnym olimpijczykiem. Choć nie wygrał zawodów, zrobił dobre wrażenie na reporterach.

„Nie wszystko szło sprawnie: tambur majora trzeba przeszkolić, obsługę tablicy usprawnić, kontakt stolika sędziowskiego z zawodnikami wzmocnić. Ale to był początek, pierwsza próba, na którą należy patrzeć z daleko idącą pobłażliwością. W przyszłości jednak dwóch rzeczy za wszelką cenę uniknąć należy: 1) Przewracania programu do góry nogami, tak, że nie tylko publiczność, ale i spiker przestają się orientować oraz 2) przeciągania zawodów ponad 3-3 i pół godziny. Pamiętajmy, że trzy porcje flaków nawet smakoszowi obrzydzić mogą tę cudowną

potrawę” – postulował dziennikarz „PS”.

Na torze przy Myśliwieckiej rozegrano w nadchodzących sezonach jeszcze szereg zawodów, ale szybko dały o sobie znać wadliwa konstrukcja oraz zaniedbania konserwatorskie. Skutek – tor mający służyć Legii i Warszawie stopniowo podupadał i w roku 1935 został definitywnie zamknięty. W kolejnych latach stopniowo rozebrano górną część, służącą motocyklistom, a fragmenty betonowej nawierzchni wewnętrznego owalu zachowały się aż do ostatniej przebudowy stadionu rozpoczętej w 2008 roku. Starsi kibice Legii pamiętają jeszcze, że wchodzący tunelem na boisko piłkarze, stukając w nawierzchnię korkami, pokonywali pas mocno sfatygowanego betonu. To właśnie były ostatnie zachowane w konstrukcji głównej trybuny elementy toru kolarskiego z lat trzydziestych ubiegłego wieku.

Według relacji dr. Stanisława Mielecha żywot toru kolarskiego (a także przedwojennego basenu) skrócony został na skutek błędów budowlanych. „Zarzuty dotyczące wadliwej budowy toru kolarskiego Legii, były niestety prawdziwe. Były błędy w obliczeniach krzywizn, beton na torze nie był w czasie zimy należycie konserwowany” – pisał o torze Mielech, członek legionowej drużyny sportowej w latach 1916-17, były reprezentacyjny piłkarz, doktor praw, związany z klubem pomysłodawca jego nazwy „Legia Warszawa”. Był autorem książek o tematyce sportowej i publicystą. Pisał między innymi w Przeglądzie Sportowym i Życiu Warszawy.

Rok 1931 przynosi kolejne sukcesy i tytuły. Michalak zostaje torowym mistrzem Polski na 50 km i wraz w Puszem wygrywa mistrzostwa kraju w tandemach. Majowy wyścig „Expressu” przynosi legionistom potrójne sukcesy 1. Targoński, 2. Malczewski, 3. Michalak. Targoński triumfuje na trasie Warszawa-Radom-Warszawa, a Olecki jest pierwszym na mecie „maratonu” z Krakowa do Lwowa (325 km) pokonując trasę w 12 godzin i 28 minut. W mistrzostwach Polki na szosie w Toruniu zwycięża co prawda Stefański (Amatorski KS) ale legionieści meldują się w czołówce: 3. Targoński, 4. Michalak, 5. Olecki.

W kronikach tego roku odnotowano, że coraz lepsze efekty przynosi praca z młodzieżą. Zorganizowano także ... drużynę kobiecą. Trudno jednak odnaleźć ślady sportowej aktywności pań w barwach Legii w tym okresie. Wiele wskazuje na to, że ekipa ta miała raczej charakter rekreacyjno-turystyczny.

W kolejnym sezonie drużyna Legii zadebiutowała w dużym zagranicznym tourze – wyścigu Dookoła Węgier. Olecki wygrał jeden z etapów, raz był drugi i raz trzeci, ale w końcowej klasyfikacji zajął 14. miejsce. Na jeszcze dalszej, bo 46. pozycji sklasyfikowany został Targoński. Jak skomentował ten start kronikarz – kolarze Legii nie byli przygotowani do tak trudnego wyścigu, w którym, obok Węgrów, wystąpili Włosi, Niemcy, Francuzi i Jugosłowianie. W mistrzostwach świata w Rzymie reprezentował polskie kolarstwo Olecki, który jednak odczuwał jeszcze skutki wypadku na trasie wyścigu ku morzu. Jakby pecha było mało, tuż przed startem skradziono mu rower. W efekcie Olecki co prawda ruszył na trasę, ale wycofał się po pierwszym okrążeniu.

Tygodnik „Raz, Dwa, Trzy” w artykule „Nieudały sezon kolarstwa polskiego” za jedyny jasny punkt występów szosowców uznał 14. miejsce Oleckiego na Węgrzech. Na torze wyróżnił natomiast rekordowe osiągnięcie legionistów Michalaka i Targońskiego, którzy uzyskali na dystansie tysiąc metrów czas 1.05,08.

Rok 1933 nie był dla legionistów pomyślny, a topniejące szeregi sekcji zapowiadały kryzys. Dobrze spisywał się nadal niezmordowany Eugeniusz Targoński, który był piątą w pięcioetapowym wyścigu ku morzu i jednodniówce firmy Sport na Śląsku (trasa 196 km). Jasnym punktem ekipy był również Starzyński. Ten ostatni w parze z Targońskim wygrał w czerwcu na torze Legii wyścig amerykański na 70 km, ostatnie oficjalne zawody na stosunkowo przecież nowym, ale już niszczejącym obiekcie. Starzyński był także szósty w mistrzostwach Warszawy. Na dystansie 150 km na szosie łowickiej najszybszy z 50 uczestników okazał się Bober (Orkan). Na torze wyróżnił się Stahl – który wygrał zawody za motocyklem na dystansie 30 km, a w mistrzostwach Polski na 50 km na Dynasach zajął drugie

miejsce, za Napierałą (Fort Bema).

W najbardziej prestiżowych, indywidualnych mistrzostwach Polski na szosie w latach przedwojennych nie udało się wywalczyć legionistom złotego medalu. Dwukrotnie po trzecie miejsca finiszowali Eugeniusz Targoński (1931, Toruń) i Mieczysław Narożny (1932, Pabianice), zaś Michalak został wicemistrzem Polski w wyścigu górskim (1930, trasa Kraków – Zakopane, nie wszystkie jednak źródła potwierdzają, że ów wyścig miał już w tym roku rangę GMP).

Ten sam zawodnik świetnie radził sobie w przełaju; w 1928 był wicemistrzem Polski, później dwa razy z rzędu zdobył mistrzostwo (1929-30), by ten sukces powtórzyć w 1933. Na torze, oprócz Kendzi, dwa krążki w sprincie wywalczył Pusz (brąz w 1930, srebro w 1931). I wreszcie niezastąpiony, bardzo wszechstronny Michalak został mistrzem Polski w wyścigu długodystansowym na torze. W tej specjalności przed wojną legionieści zdobyli jeszcze trzy medale – srebrny Stahl w 1935 oraz brązowe (wspólnie) Olecki i Michalak w 1933 roku. Mistrzami Polski w tandemie zostali jeszcze Pusz i Michalak (1931) oraz Olecki i Targoński w wyścigu amerykańskim (parami), ale nie wszystkie źródła potwierdzają ten drugi fakt.

Kryzys i zawieszenie

Już od 1932 roku w sekcji kolarskiej Legii daje się zauważyć oznaki kryzysu. W następnym sezonie klub opuściło kilku wybitnych zawodników, przenosząc się do innych klubów warszawskich (np. Fort Bema). Złożyły się na to także – jak pisze Tadeusz Trochanowski w pracy magisterskiej „Rozwój sekcji kolarskiej CWKS Legia Warszawa w latach 1928–1980” – przyczyny bardziej ogólne, jak spadek liczby uprawiających kolarstwo oraz brak liczących się wyników międzynarodowych, co spowodowało ogólny spadek zainteresowania tym sportem w kraju. W 1934 kryzys pogłębia się. Legię opuszczają sztandarowi dotychczas zawodnicy – Michalak i Olecki. W pracy zbiorowej „Legia 1916–1966” czytamy, że kierownictwo klubu i sekcji, mając taką bazę jak własny tor kolarski, nie potrafiło skupić wokół niego i wychować zawodników. Atmosfera w klubie po przejściu go przez władze wojskowe nie sprzyjała sportowcom. W tej sytuacji trudno było oczekiwać dobrych wyników. W dodatku władze sekcji były w opozycji do krajowych władz kolarskich, co doprowadziło nawet do zawieszenia w prawach członka PZTK. W 1935 roku zamknięto tor kolarski. Przyczyna? Zaniedbania techniczne i brak konserwacji.

W barwach Legii do ostatnich chwil działalności sekcji wytrwali między innymi Targoński, Starzyński i Stahl. Ten ostatni zajął drugie miejsce w przeprowadzonych 29 września 1935 roku na warszawskich Dynasach mistrzostwach Polski na dystansie 50 km. Wygrał ten wyścig Napierała (Fort Bema), a występ Stahla był prawdopodobnie ostatnim w okresie przedwojennym oficjalnym startem kolarza w barwach Legii.

Wszystko to sprawiło, że w 1936 roku zawieszono działalność sportową sekcji. Była to ogólna tendencja władz klubu, które – kierując się wyraźnymi wytycznymi władz wojskowych – postanowiło ograniczyć sport wyczynowy, skupiając się na szkoleniu oficerów i żołnierzy. W 1937 roku nowo wybrany prezes Legii – płk Eugeniusz Wyrwiński mówiąc w wywiadzie dla „Przeglądu Sportowego” o zmianach organizacyjnych w klubie poinformował: „Sekcja Kolarska wobec braku zawodników, którzy mogliby brać udział w zawodach, pozostaje poza Polskim Związkiem Towarzystw Kolarskich. Jest ona teraz sekcją ochotniczą dla oficerów, podoficerów, osób cywilnych i młodzieży”.

Tak zakończyła się pierwsza część losów sekcji kolarskiej warszawskiego klubu wojskowego, zaznaczona wieloma sukcesami na arenie krajowej, lecz zakończona organizacyjną porażką. Warto przy tej okazji przypomnieć, że w tym okresie, w latach 1928-1936, zaszczytu reprezentowania barw narodowych dostąpili: Lange, Michalak, Pusz, Kendzia i Olecki, a w mistrzostwach świata uczestniczyli Pusz (1930, odpadł w repesażach sprintu) i Olecki (Rzym 1932 szosa, wycofał się).