

<https://doi.org/10.26881/rgtn.2022.02>

BARTOSZ GONDEK
AWFiS Gdańsk
ORCID 0000-0002-9298-1664

TRÓJMIEJSKI EPIZOD RAJDU MONTE CARLO 1966

Rajd Monte Carlo (RMC), którego pierwszą edycję zorganizował w 1911 r. książę Monako Albert I, to obecnie najstarsza na świecie impreza o takim charakterze rozgrywana cyklicznie¹. W 110-letniej historii RMC jest wiele kart zapisanych przez polskich zawodników. W materiałach historycznych dosyć często pojawia się także informacja, że w latach 1959–1979 jeden z punktów startowych tzw. zjazdu gwiazdzistego, rozgrywanego w latach 1911–1991 i będącego wprowadzeniem do najbardziej emocjonującego drugiego etapu, znajdował się w Warszawie².

Zdecydowanie mniej wiadomo o tym, że jeden z najważniejszych punktów kontroli czasu (PKC) zjazdu gwiazdzistego wraz z postojem samochodów działał w Trójmieście. W latach 1959–1964 i 1971–1972 i 1974–1979 PKC znajdował się na Skwerze Kościuszki w Gdyni, a w latach 1965–1970 w Gdańsku. Jego organizatorem był Automobilklub Morski. Honorowymi starterami zaś urzędnicy Prezydium Miejskich Rad Narodowych³.

Nikt nie pokusił się dotąd o zbadanie szczegółów organizacji trójmiejskiego PKC Rajdu Monte Carlo. Autor odnalazł relacje prasowe zamieszczone w lokalnych gazetach, głównie „Dzienniku Bałtyckim”. Dodatkowo kwerenda przeprowadzona w archiwum Automobilklubu Morskiego w Gdyni ujawniła, że zachowały się tam dokumenty organizacyjne PKC Monte Carlo z lat 1965–1966 i 1970–1972. Nie są one jednak kompletne. W całości przetrwała tylko jedna teczka dotycząca trójmiejskiego wycinka Rajdu Monte Carlo z 1966 r. Jest ona szczególnie cenna, ponieważ dotyczy przełomowego pod wieloma

¹ Mało kto wie, że drugim najstarszym rajdem, rozgrywanym cyklicznie do obecnych czasów, jest młodszy o 10 lat Rajd Polski.

² *Legendarny Rajd Monte Carlo znów wystartuje z Warszawy*, www.polskieradio.pl [dostęp: 22.07.2021].

³ M. Wierzbicki, *Rajd Monte Carlo*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 10.08.2021].

względnymi, jubileuszowego 35. RMC, uważanego za jeden z najbardziej dramatycznych i kontrowersyjnych w całej historii imprezy⁴.

Dostęp do kompletnych materiałów oraz szczególne miejsce Rajdu Monte Carlo z 1966 r. tak w całej historii Rajdu, jak ogółem powojennych rajdów samochodowych sprawiają, że w artykule szczegółowo omówiono właśnie tę edycję. Skupiono się na literaturze, materiałach prasowych i dokumentach przybliżających szczegóły organizacyjne RMC, najpierw na szerszym tle, a potem w Trójmieście, następnie przedstawiono kulisty finału 35. edycji Rajdu w Monaco.

Geneza i historia Rajdu Monte Carlo do połowy XX w.

Geneza RMC, którego pierwsza edycja odbyła się w styczniu 1911 r., była ściśle związana z sytuacją wewnętrzną Księstwa Monaco w drugiej połowie XIX w. i na początku wieku XX. W tym czasie Monaco odbudowywało swoją międzynarodową i gospodarczą pozycję na mapie południowo-zachodniej Europy. W 1861 r. odzyskało ponownie pełną niepodległość, którą utraciło w wyniku rewolucji francuskiej w 1793 r. Architektem restauracji pozycji księstwa byli uczeni i mający talent do interesów, lecz porywczy książę Albert I Grimaldi (1848–1922) i jego druga żona Alice Heine, córka bankiera, wdowa po księciu Armandzie de Richelieu. W odbudowie pozycji Monaco i przekształceniu Monte Carlo w popularny kurort pomogły nie tylko milionowy posąg Alice Heine, ale także jej skuteczne zarządzanie dochodami księstwa. Po 10 latach jej panowania pozwoliło to na odbudowę finansów. Cały czas pracowano nad podniesieniem renomy Monte Carlo jako rajdu dla elit finansowych i szlachetnie urodzonych z całego świata. Nie było to łatwe, jeśli wziąć pod uwagę fakt, że jeszcze pod koniec XIX w. miejsce to nazywano „słonecznym miejscem dla podejrzanych ludzi”. Z tego powodu wizyty w Monaco unikała, mimo wielokrotnych zaproszeń rodziny Grimaldi, królowa brytyjska Wiktoria bawiąca na francuskiej Riwieryze w latach 1895–1899⁵.

Rajd jako produkt marketingu miejsca

Równocześnie z rozbudową infrastruktury rekreacyjnej i kuracyjnej oraz zaplecza hotelowo-restauracyjnego pracowano nad międzynarodowym marketingiem wybudowanej w 1879 r. opery-kasyna i umacnianiu przekonania, że Monte Carlo to dobre miejsce na organizowanie dużych międzynarodowych imprez. Z tego powodu w 1909 r.

⁴ *Kontrowersje wokół Rajdu Monte Carlo*, materiał prasowy Red Bull Polska, 17.04.2017, www.redbull.com [dostęp: 15.08.2021].

⁵ K. Bem, *Alice Heine, amerykańska księżniczka Monako. Uwielbiana przez przyjaciół, znienawidzona przez męża*, www.gazeta.pl, 13.08.2021 [dostęp: 2.09.2021].

na polecenie Alberta I, dostrzegającego ogromny potencjał w rozwijającym się w tym czasie z niezwykłą dynamiką sporcie samochodowym, Automobile Club de Monaco (Sport Automobile Velocipédique Monégasque) rozpoczął prace nad zorganizowaniem rajdu, który miał startować z różnych punktów w całej Europie i zbiegać się w Monte Carlo. Na 11 lokalnych startach pierwszej imprezy w styczniu 1911 r. stanęły 23 samochody. Na klasyfikację Rajdu składały się zarówno wyniki wyścigu, jak i nieco arbitralna ocena oparta na elegancji samochodu, komforcie pasażerów i stanie, w jakim dotarł do księstwa. Pierwszym zwycięzcą Rajdu Monte Carlo był Henri Rougier prowadzący samochód turcat-méry 25 Hp⁶.

W 1912 r. Automobile Club de Monaco zorganizował kolejną edycję Rajdu. Zwycięzcą był Niemiec Julius Beutler, który do Monte Carlo ruszył francuskim samochodem marki Berliet aż z Hamburga. W latach 1913–1923 nie organizowano rajdów, głównie z powodu I wojny światowej i wynikających z niej zmian państwowo-ustrojowych. Imprezę kontynuowano co roku w latach 1924–1939. Ponieważ na metę przyjeżdżało w tym samym czasie coraz więcej pojazdów, w 1925 r. dodano 80-kilometrowy alpejski odcinek specjalny, który pozwalał jednoznacznie wyłonić zwycięzcę. W latach 30. dodano próbę zwrotności, która okazała się niesprawiedliwa – zbyt mocno rzutowała na ostateczny wynik, który stawał się niezależny od wcześniejszych rezultatów uzyskanych przez załogi. Przygotowaną już edycję 1940 odwołano z powodu wybuchu II wojny światowej. Przerwa trwała do roku 1949. Po wznowieniu imprezy rozpoczęto proces stopniowej likwidacji zjazdu gwiazdzistego jako kluczowego elementu Rajdu. Stał się dodatkiem do wymagającej próby sportowej, rozgrywanej najpierw na ulicach Monte Carlo, a potem ponownie w Alpach⁷.

Polskie akcenty przedwojennych Rajdów Monte Carlo

Już przed II wojną światową w RMC pojawiali się Polacy. Przez Polskę przejeżdżali zawodnicy uczestniczący w zjazdach gwiazdzistych startujących z Tallina. To właśnie z tego miasta ruszyła polska załoga najbardziej znanego przedwojennego występu – w 1935 r. W 14. edycji Rajdu wzięli udział: Łubieński, Rychter, Mazurek, Wędrychowski w luksusowym ośmiocyndrowym packardzie. Ekipa złożona z popularnego arystokraty, profesjonalnych mistrzów kierownicy i inżyniera lotniczego zajęła 4. miejsce w konkursie elegancji, nie zdobyła jednak czołowego miejsca w klasyfikacji generalnej. Głównym powodem była wspomniana próba zwrotności⁸.

Drugi kierowca packarda Aleksander Mazurek jeszcze trzykrotnie pojawił się na przedwojennych trasach RMC. W latach 1937 i w 1938 zajął 24. i 21. miejsce,

⁶ P. Callais, *Le rallye de Monaco 1911*, Rallye Rétro, <http://pcallais.free.fr/rallyeretro/monaco11.html> [dostęp: 2.09.2021].

⁷ J.A. Litwin, *Współczesny sport samochodowy*, Warszawa 1976, s. 239.

⁸ W. Rychter, *Moje dwa i cztery kółka*, Warszawa 1985, s. 357.

a w 1939 r. – 29. lokatę. W 1937 r. jego partnerką była gwiazda przedwojennych polskich rajdów samochodowych Stella Zagórna. Wystartowała ona w RMC także w 1939 r. w polskim chevroletcie master sedan, ale nie ukończyła wtedy imprezy⁹.

Polska droga do współorganizacji Rajdu Monte Carlo (1949–1959)

Pierwszy powojenny RMC został rozegrany w Monaco 24–30 stycznia 1949 r. Na liście startowej pojawili się zawodnicy z całej Europy, a na zdjęciach – oprócz powojennych popularnych samochodów – można rozpoznać także bardzo mocne sportowe jeszcze przedwojenne konstrukcje. Dwa pierwsze miejsca zajęli Francuzi: Jean Trévoux i Maurice Worms w limuzynach marki Hotchkiss 686. Trzecie miejsce zajął Czech František Dobry kierujący brytyjskim bristolem 400¹⁰.

Do RMC w 1949 r. przygotowywał się także polski team z Rychterem i Mazurkiem na czele. Było to wynikiem nawiązania w 1945 r. przez prezesa Automobilklubu Polskiego Janusza Regulskiego ponownych relacji ze światową federacją klubów automobilowych Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). Sportowcy dostali od polskich władz centralnych zgodę udział w rajdzie, jednak zamiast obiecanych chevroletów fleetmaster, nakazano im jechać w czeskich skodach 1100, zupełnie nienadających się do tej imprezy. Z tego powodu start nie doszedł do skutku¹¹.

Start Czechów i zapisanie się Polaków do RMC w 1949 r. były dla nich ostatnią okazją do normalnej działalności sportowej na arenie międzynarodowej, niemożliwej do utrzymania w nasilającym się stalinizmie. Tak w komunistycznej Czechosłowacji, jak w PRL-u upaństwowiano już w tym czasie prywatne dotąd samochody oraz ograniczano do minimum lub zawieszano działalność niezależnych organizacji społecznych, w tym automobilklubów, a ich przedwojennych działaczy zaczęto represjonować. Prezes Automobilklubu Polskiego Regulski, który odbudowywał go od 1945 r., w marcu 1948 r. został aresztowany jako przedwojenny urzędnik sanacyjny i skazany na 14 lat więzienia. Zakład karny opuścił dopiero w 1955 r.¹² Z kolei Witold Rychter (il. 1) tak napisał o tym okresie w swoich wspomnieniach: „Sytuacja moja pogarszała się z dnia na dzień, były to głodne i nerwowe lata”¹³.

W styczniu 1950 r. zlikwidowano niezależne automobilkluby, a podczas walnego zgromadzenia członków upolitycznionych już organizacji Automobilklub Polski i Polski Związek Motocyklowy powołano nową organizację – Polski Związek

⁹ 19. Rallye Automobile de Monte-Carlo 1949, www.ewrcresults.com [dostęp: 15.09.2021].

¹⁰ *Cars Rally At Monte Carlo*, British Pathé News, 03/02/1949, Archive British Pathé, www.britishpathe.com [dostęp: 20.09.2021].

¹¹ W. Rychter, *Moje dwa i cztery kółka...*, s. 515.

¹² H. Regulska, *Samochodem przez dwudziestolecie*, Warszawa 1994, s. 255.

¹³ W. Rychter, *Moje dwa i cztery kółka...*, s. 516.

Motorowy¹⁴ (PZM). Musiało minąć siedem lat, aby w następstwie: śmierci Stalina (marzec 1953 r.), po ujawnieniu tajnego referatu Chruszczowa na temat stalinowskich zbrodni ogłoszonego 25 lutego 1956 r. na XX Zjeździe Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego i śmierci Bolesława Bieruta w marcu 1956 r. oraz poznańskiego Czerwca 1956 r. mogło dojść do zmian w polityce PZPR, znanej jako tzw. odwilż gomułkowska. To pozwoliło polskim sportowcom i działaczom myśleć o powrocie do normalnej działalności w zakresie sportów motorowych. Jeszcze w 1956 r. zawodników biorących udział w ogólnopolskim rajdzie PZM nie wpuszczono do Międzyzdrojów ze względu na funkcjonujący tam port wojenny, lecz już kilka miesięcy później – wiosną 1957 r. PZM rozpoczął organizację pierwszego po dłuższej przerwie, międzynarodowego rajdu samochodowego, w którym wzięły udział załogi z Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Jugosławii. Na zjeździe PZM w 1956 r. przyjęto w nowym statucie Związku paragraf 13, w którym ustanowiono, że automobilkluby mają prawa i obowiązki członków bezpośrednich Związku, co pozwoliło na możliwość reaktywowania działalności niezależnych automobilklubów¹⁵.

Jako pierwsi z wnioskami o ponowną rejestrację automobilklubów wystąpili: działacze ze Śląska i z Małopolski, a w ślad za nimi środowisko stołeczne, które w miejsce Automobilklubu Polskiego powołało 1 lipca 1957 r. Automobilklub Warszawski, a także pomorscy entuzjaści sportów i turystyki motorowej, reaktywując na walnym zebraniu 25 czerwca 1957 r., będący powojennym sukcesorem Gdyńskiego Automobilklubu, Oddział Morski Automobilklubu Polski (następnie zmieniono jego nazwę na Automobilklub Morski [AKM]). W ten sposób została zachowana ciągłość organizacyjno-prawna, której początki sięgają roku 1936¹⁶.



Ilustracja 1. Witold Rychter w 1952 r.

Źródło: archiwum rodziny Rychterów
(<https://archiwa.rychter.com>).

¹⁴ 70 lat PZM, red. S. Brzóska, Warszawa 2020, s. 15.

¹⁵ Tamże, s. 18.

¹⁶ J. Piotrowicz, 75 lat Automobilklubu Morskiego Klubu Obywatelskiego w Gdyni, Gdynia 2011, s. 22.

Reagując na zmiany w polskim sporcie automobilowym oraz czyniąc ukłon w stronę postulatów krajowego środowiska związanego ze sportami motorowymi, FIA zleciła PZM zorganizowanie w Warszawie jednego z punktów startowych Rajdu Monte Carlo. Głównym organizatorem punktu był Automobilklub Warszawski. Pierwszy start zjazdu gwiazdzistego w Warszawie odbył się w 1958 r. Rok później, 18 stycznia 1959 r. z Placu Zwycięstwa w Warszawie wystartowało 21 załóg, w tym sześć polskich, na samochodach Simca i Humber. Dwa zespoły ukończyły imprezę. W ten sposób po 20 latach Polacy w pełni wrócili do uczestnictwa w RMC¹⁷.

Polacy jako współorganizatorzy Rajdu Monte Carlo

Polska rzeczywistość motoryzacyjna różniła się zupełnie od tej sprzed dwóch dekad. Podczas wojny całkowitemu zniszczeniu uległ dopiero co zbudowany polski przemysł motoryzacyjny. W 1949 r. na drogach PRL-u poruszało się zaledwie 29 000 samochodów, które pozostały po wojnie na terenie kraju i pochodziły z Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Pomocy i Odbudowy (UNRRA – United Nations Relief and Rehabilitation Administration). Niewielkie zakupy obejmowały sowieckie pojazdy ciężarowe oraz czeskie i zachodnie samochody osobowe dla instytucji – głównie Citroeny B i BL, skody i chevrolety. W 1948 r. na podstawie przedwojennych planów Państwowych Zakładów Inżynierii (PZInż) udało się w Starachowicach uruchomić produkcję ciężarówka Star 20. Pierwszy wyprodukowany w Polsce samochód osobowy GAZ M-20 Pobieda zjechał 6 listopada 1951 r. z nowej Fabryki Samochodów Osobowych (FSO) w Warszawie. W 1957 r. zaś powstała całkowicie polska „robotnicza” konstrukcja, czyli Syrena. Możliwość stworzenia projektu tego pojazdu, który miał być „produktem ubocznym” FSO, wywalczył w 1953 r. inżynier Karol Pionnier. Produkcja tych aut była jednak bardzo niewielka¹⁸. W latach 1949–1956 władze PRL-u prawie całkowicie ograniczyły indywidualnym użytkownikom możliwość posiadania samochodów osobowych. Poluzowanie obostrzeń zarówno w korzystaniu z prywatnych pojazdów, jak i umożliwieniu ich zakupu i obrotu wywołało w całym kraju gwałtowny wzrost zainteresowania motoryzacją. „Spartaki, Moskwicze, Warszawy, Mikrusy, w wolnej sprzedaży. Każdy wóz – na raty!” – widniało na pierwszej stronie numeru z 12 stycznia 1959 r. „Dziennika Bałtyckiego”. Z entuzjastycznego w wymowie artykułu czytelnik dowiadywał się, że w 1957 r. sprzedano osobom prywatnym około 6 tys. samochodów, a w 1958 r. około 10 tys. W roku 1959 planowano zaś zasilić rynek indywidualny 15 tys. pojazdów¹⁹. To wszystko sprawiało, że w automobilklubach w całym kraju

¹⁷ B. Mierkowski, *Automobilklub Polski 1909–2009. Monografia*, Warszawa 2009, s. 151.

¹⁸ A. Rummel, *Polskie Konstrukcje i Licencje Motoryzacyjne w latach 1922–1980*, Warszawa 1985, s. 105.

¹⁹ *Spartaki, Moskwicze, Warszawy, Mikrusy, w wolnej sprzedaży. Każdy wóz – na raty!*, „Dziennik Bałtycki” 11.01.1959, nr 9(4526), s. 1.

bardzo szybko powiększały się szeregi członków. Nie inaczej było w Automobilklubie Morskim (il. 2). Działy w nim zarówno osoby, które posiadały swoje samochody i motocykle, jak i te, które dopiero planowały zakupić jakiś pojazd.



Ilustracja 2. Rajd turystyczny Automobilklubu Morskiego, pierwsza połowa lat 60. XX w.

Źródło: archiwum Automobilklubu Morskiego.

Rok 1959, kiedy Automobilklub Warszawski wraz z PZM zleciły Automobilklubowi Morskiemu organizację trójmiejskiego PKC Rajdu Monte Carlo, był dla nich szczególnie ważny. Powstała bowiem możliwość realnego kontaktu społeczeństwa Wybrzeża z wielkim światem rajdów samochodowych²⁰. Nastąpiło to dokładnie w nocy z 18 na 19 stycznia 1959 r. na Skwerze Kościuszki w Gdyni. Tuż po północy dotarła tam francuska załoga Behre, Nathan, Hebert w citroenie. Po kwadransie dołączyły kolejne cztery auta: union, dwa awo i porsche, potem zaś pozostałe: simca, volvo, alfa romeo, citroen, renault, humber, peugeot i wolseley. Po pierwszym etapie wszystkie 22 załogi zameldowały się w Gdyni bez punktów karnych, choć nie obyło się bez przygód. Załodze niemieckiej drogę zajął rowerzysta, a na PKC przed przyjazdem ekip zepsuł się specjalny zegar pomiaru czasu z reklamą Baltony²¹.

19 stycznia 1960 r. zawodnicy startujący w RMC pojawili się w Trójmieście po raz drugi. Na PKC przyjechało tym razem 18 załóg, w tym pięć polskich. W Gdyni-Orłowie francuska załoga jadąca renault dauphine wpadła w zaspę.

²⁰ J. Piotrowicz, *75 lat Automobilklubu Morskiego...*, s. 24.

²¹ *Migawki z rajdu do Monte Carlo*, „Dziennik Bałtycki” 20.01.1959, nr 16(4533), s. 3.

Jednym z ciekawszych samochodów był z pewnością prowadzony przez holenderską załogę mercedes 220S, który całkiem niedawno trafił na taśmy montażowe koncernu ze Stuttgartu. To właśnie on skupił uwagę tak mediów, jak publiczności oczekującej zimną nocą na uczestników RMC²². W kolejnych latach (1961–1964) niewiele się zmieniło. Kolumny samochodów docierały do Trójmiasta w nocy, aby odprawione przez członków AKM, udać się w dalszą trasę do Poznania.

W 1965 r. na Wybrzeżu spodziewano się kolumny 21 sportowych samochodów, która miała wyruszyć 16 stycznia z Warszawy. Jak zapowiadała przed imprezą lokalna prasa, w grupie powinny wystartować cztery polskie załogi. Ich członkami byli tacy zawodnicy, jak Zasada, Varisella, Wędrychowski, Postawka czy Bielak²³. W anonsach prasowych ze stycznia tego roku informowano, że na Wybrzeże przyjedzie 16 stycznia aż 10 fabrycznych ekip francuskich citroenami DS 19. Podkreślano też, że tym razem trójmiejski PKC nie będzie usytuowany na Skwerze Kościuszki, lecz na Długim Targu w Gdańsku²⁴. Zmiana tradycyjnego ulokowania PKC nie była spowodowana względami politycznymi czy marketingowymi (po Gdyni należy dać szansę także Gdańskowi), ale była podyktowana aspektami praktycznymi. W 1964 r. AKM przeniósł swoją tymczasową siedzibę (od momentu ponownego rozpoczęcia działalności członkowie AKM walczyli o odzyskanie historycznie należącej do klubu nieruchomości na Kamiennej Górze) z ulicy Mściwoja 3 w Gdyni do Gdańskiego Domu Sportu przy alei Zwycięstwa 51²⁵.

Ostatecznie 17 stycznia 1965 r. na PKC w Gdańsku zameldowało się 17 załóg, w tym 9 francuskich i komplet Polaków. Po zjedzeniu posiłku w hotelu Jantar zawodnicy ruszyli w dalszą drogę, wypuszczani ze startu przez przewodniczącego Miejskiej Rady Narodowej Tadeusza Bejma²⁶.

Ta 34. edycja RMC z 1965 r. zapoczątkowała istotne zmiany zarówno w samej imprezie, jak i w ogóle na europejskich i światowych trasach rajdowych. W tym roku RMC wróciło do cyklu Rajdowych Mistrzostw Europy. Wtedy też tradycyjny wyścig zastąpiono 800-kilometrową pętlą z odcinkami specjalnymi. Jak się okazało, miały one decydujący wpływ na wyniki rajdu. Był pierwszym od kilku lat rajdem z właściwą mu sportową dramaturgią. Początkowa lista startowa liczyła 275 uczestników, z czego wystartowało 237, a tylko 35 przekroczyło linię mety.

Bardzo symptomatyczna była także kolejność na podium. Pierwszy Timo Mäkinen z brytyjskiego zespołu BMC na pokładzie mini cooper S ugruntował przewagę tych

²² *Uczestnicy raidu do Monte Carlo jechali przez Trójmiasto*, „Dziennik Bałtycki” 20.01.1960, nr 17(4845), s. 4.

²³ *Po raz siódmy wyruszają z Warszawy samochody Rajdu Monte Carlo*, „Dziennik Bałtycki” 2.01.1965, nr 3(6378), s. 2.

²⁴ *W sobotę wieczorem witamy w Gdańsku uczestników Rajdu Monte Carlo*, „Dziennik Bałtycki” 14.01.1965, nr 11(6386), s. 2.

²⁵ Archiwum Automobilklubu Morskiego (dalej: AAM),teczka XXXV Rajd Monte Carlo 1966, pismo zarządu AKM nr 461/12/65 z 22.12.1965 w sprawie zorganizowania zebrania organizacyjnego dotyczącego PKC RMC.

²⁶ *Rajd Monte Carlo ruszył*, „Dziennik Bałtycki” 17.01.1965, nr 14(6389), s. 1–2.

małych aut, które rok wcześniej *de facto* przełamały wieloletni ciąg zwycięstw dużych tylnonapędowych maszyn z silnikami dużej mocy i pojemności. Druga lokata przypadła wykonanemu z włókien sztucznych porsche 904, co też było nowością. Kierowcą tego samochodu był Niemiec Eugen Böhringer. I na koniec na trzecim miejscu uplasował kolejny lekki przednionapędowiec z kobiecą załogą Pat Moss i Elizabeth Nystrom²⁷. Warto też wspomnieć o 17. miejscu Sobiesława Zasady w klasyfikacji generalnej – najlepszym w powojennej historii udziału Polaków w RMC²⁸.

Dramaturgia 34. edycji oraz powrót RMC do Rajdowych Mistrzostw Europy wywołały ponownie ogromne zainteresowanie imprezą, dlatego tuż po jej zakończeniu organizatorzy postanowili szczególnie dobrze się przygotować do 35. edycji w 1966 r. Miała ona mieć charakter jubileuszowy, ponieważ przypadała dokładnie w 110. rocznicę powstania znanego na całym świecie kasyna i – co było dla organizatorów imprezy najważniejsze – w stulecie uzyskania przez Monte Carlo praw miejskich. Wyjątkowy charakter przedsięwzięcia sprawił, że oprócz księcia suwerena Rainiera III Grimaldiego, specjalny patronat nad wydarzeniem objęła księżna Grace de Monaco, bardziej znana pod swoim panińskim nazwiskiem Grace Kelly²⁹.

Takie nagromadzenie rocznic było dla organizatorów okazją do wprowadzenia wielu istotnych zmian do regulaminu imprezy. Zakazano m.in. umieszczania na samochodach napisów reklamowych. Dopuszczalne były jedynie znaki fabryczne producentów samochodów i akcesoriów. Zabroniono holowania pojazdów oraz ogłaszania nieoficjalnych czasów przejazdów i lokat. Nie uwzględniono zgłaszanych przez załogi postulatów o dodatkowe limity czasowe w przypadku poruszania się objazdami. Wprowadzono natomiast przepis, że opóźnienie o godzinę na PKC oznacza automatyczne wykluczenie z imprezy. Poproszono też zawodników, którzy przed czasem zakończyli udział w imprezie, o zgłaszanie tego telegraficznie do biura rajdu w Monte Carlo³⁰.

Organizacja gdańskiego PKC warszawskiej trasy 35. Rajdu Monte Carlo

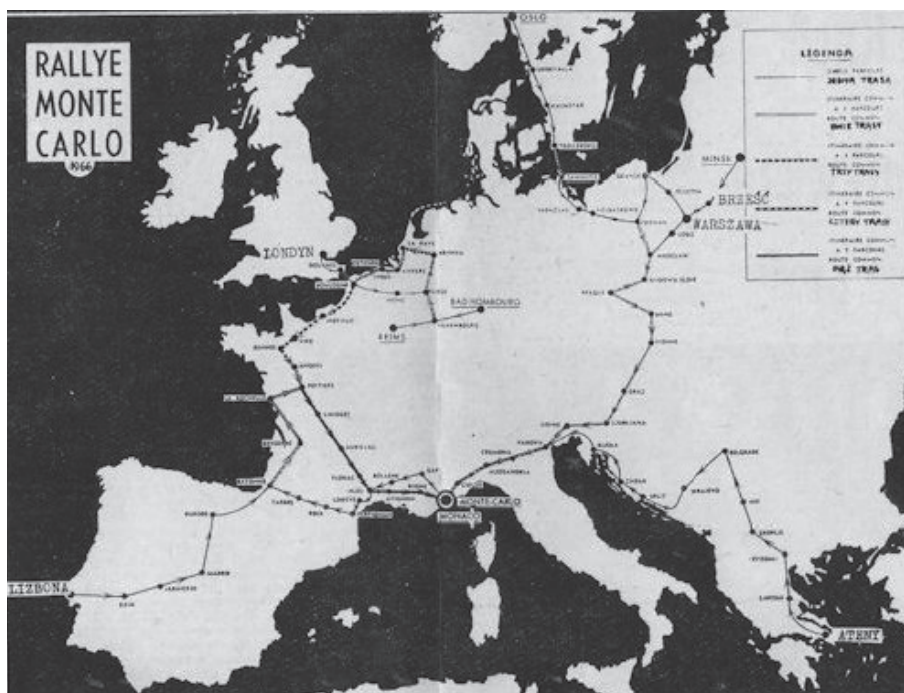
We wrześniu 1965 r. Automobile Club de Monaco wysłał do poszczególnych krajów organizujących starty i punkty etapowe podstawowy pakiet informacji wraz z odpowiednią liczbą programów (il. 3). Następnie 22 września zostały one przekazane Automobilklubowi Warszawskiemu – było to odgórne zlecenie przez Polski Związek Motorowy. Automobilklub Warszawski pismem z 5 października 1965 r. rozpoczął koordynację całego wydarzenia – pełnił funkcję nadrzędną wobec organizacji współpracujących na trasie i przy PKC. Wszystko odbyło się zatem według procedur sprzed

²⁷ Automobile Club de Monaco, www.acm.mc, rally_de_montecarlo_de_1965 [dostęp: 30.10.2021].

²⁸ J.A. Litwin, *Współczesny sport samochodowy*, Warszawa 1976, s. 241.

²⁹ XXXV Rallye Automobile Monte Carlo 14–22 Janvier 1966 – Reglement, L' Automobile Club Monte Carlo, Monte Carlo 1965, s. 1–2.

³⁰ Tamże, s. 12–14.



Ilustracja 3. Grafika ilustrująca przebieg Rajdu Monte Carlo 1966

Źródło: archiwum Autora.

1939 r., kiedy Automobilklub Warszawski, jako Automobilklub Polski, był swoistym *primus inter pares* w polskich strukturach FIA³¹.

W piśmie poproszono Automobilklub Morski o przyjęcie na PKC około godziny 24.00 w nocy z 15 na 16 stycznia 1966 r. do 35 samochodów. Klub miał również opracować w tym celu stosowny preliminarz wydatków i odesłać go do faktycznego organizatora do końca października³². W preliminarzu miały się pojawić takie punkty jak: dekoracja i doświetlenie PKC, jego zabezpieczenie i urządzenie, radiofonizacja i koszty wyjazdów służbowych. W Gdańsku dodatkowo zlecono organizację lekkiego posiłku na 70 osób, na który miały się składać: kanapka, ciasteczka, woda sodowa, kawa, herbata. W piśmie określono też lokalizację PKC: Gdańsk Długi Rynek. W piśmie z 25 października prezes Automobilklubu Morskiego inżynier Karol Rzeszut przedstawił preliminarz, który wynosił razem 4760 złotych. Najdroższymi wydatkami były posiłki – 2100 złotych i urządzenie oraz zabezpieczenie

³¹ AAM,teczka XXXV Rajd Monte Carlo 1966, pismo Automobilklubu Warszawskiego nr 2294 z dnia 04.10.1965, dotyczące organizacji XXXV rajdu Monte Carlo.

³² W piśmie Automobilklubu Warszawskiego nr 2487/65 do Automobilklubu Morskiego z 4.11.1965 r. termin ten zweryfikowano na noc z 14 na 15 listopada.

PKC – 1000 złotych. Technika i transparent, a także oznakowanie dojazdu miały kosztować razem 1200 złotych, a delegacje sprawdzające trasę – 160 złotych. Automobilklub Morski dosłał dodatkowo listę 27 nazwisk osób koordynujących pracę PKC oraz orientacyjny plan przejazdu przez Gdańsk. Ruch z drogi krajowej z Tczewa przez Pruszcz Gdański kierowano uprzednio na stację na Placu Zebrań Ludowych (nieopodal ul. 3 Maja), ponieważ dysponowała ona właściwą benzyną Eurosuper przystosowaną do napędzania silników o wyższym stopniu sprężania, a następnie przez Wały Jagiellońskie, ulicę Podwale Przedmiejskie i Chmielną, na Długi Targ. Droga z PKC prowadziła ulicami: Chmielną, Podwale Przedmiejskie na ówczesną Jedności Robotniczej, ponownie w stronę Pruszcza Gdańskiego i dalej Tczewa, gdzie uczestnicy skręcali na Chojnice/Człuchów, dalej zaś kierowali się na PKC do Poznania, w którym mieli się zameldować około 7.30³³.

W listopadzie zarówno Automobilklub Warszawski, jak i podmioty współpracujące zwróciły się o pomoc we współorganizacji przejazdów do Ministerstwa Komunikacji, Komendy Głównej MO w Warszawie i odpowiednich komend wojewódzkich oraz Inspektorów Ruchu Drogowego i Rad Narodowych. Warto wspomnieć, że oprócz „rodzimej” trasy z Warszawy, przez Polskę przebiegały także trasy z Oslo i Mińska³⁴.

Przygotowania do przyjęcia uczestników rajdu nabierały rozmachu. Trzeciego stycznia Automobilklub Morski wystąpił z pismem do Tadeusza Bejma, przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku, o objęcie funkcji honorowego startera gdańskiego PKC Rajdu Monte Carlo³⁵.

Gdańska popołudniówka „Wieczór Wybrzeża” 6 stycznia 1966 r. zapowiedziała przyjazd na Długi Targ w Gdańsku 18 samochodów, w tym 4 polskich, 5 niemieckich, 2 austriackich i po 2 z Wielkiej Brytanii oraz Włoch oraz po jednym Luksemburga, Francji i Holandii. Spodziewano się, że pierwsze samochody przyjadą do Gdańska około 21.30, a wyjadą o 22.56³⁶.

W międzyczasie Komenda Milicji Obywatelskiej Województwa Gdańskiego uzgodniła z komendantami powiatowymi zabezpieczenie przejazdu zawodników na trasie Elbląg–Malbork–Tczew–Pruszcz Gdański–Gdańsk–Pruszcz Gdański–Czarlin–Gniew³⁷.

³³ AAM, teczka XXXV Rajd Monte Carlo 1966, pismo Automobilklubu Morskiego, nr 390/65 z dnia 25.10.1965 roku, odpowiedź na pismo nr 2294/65, z dnia 4 października w sprawie XXXV Rajdu Monte Carlo.

³⁴ Tamże, pismo Automobilklubu Warszawskiego nr 2559/65 z 10.11.1965 roku, do Komendy Głównej Milicji Obywatelskiej w Warszawie i pismo 2561/65 AK Warszawskiego do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, znajdujące się w zbiorach Automobilklubu Morskiego.

³⁵ Tamże, pismo zarządu Automobilklubu Morskiego z 03.01.1966 do Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku.

³⁶ „Wieczór Wybrzeża” 6.01.1966, nr 4, s. 3.

³⁷ AAM, teczka XXXV Rajd Monte Carlo 1966, pismo KMO Województwa Gdańskiego nr/6/65 do Komendantów Powiatowych MO, z dnia 5.01.1966.

Równocześnie Wojewódzki Zarząd Dróg Publicznych nakazał Rejonom Eksploatacji Dróg Publicznych w Elblągu, Gdańsku i Starogardzie pełne przygotowanie tras drogowych do przejazdu samochodów osobowych polegające na oczyszczeniu dróg ze śniegu i likwidacji gołoledzi oraz ustawieniu specjalnych tablic informacyjnych. Wprowadzono także specjalne dodatkowe dyżury drogowców³⁸. Za przygotowanie miejskich dróg dojazdowych i Targu Węglowego w Gdańsku były odpowiedzialne Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania i Miejski Zarząd Budynków Mieszkalniowych nr 1³⁹.

Na PKC, w porównaniu z poprzednim rokiem, wzmożono oddzielenie parku maszynowego od widzów, uzgodniono oznakowanie. Zdecydowano na czasowe założenie na Długim Targu znaku „Zakaz parkowania”, ponieważ na Długim Targu i ulicy Długiej obowiązywał jeszcze ruch drogowy. Zegar czasowy pożyczono, jak co roku, z zakładu zegarmistrza Józefa Kliksa z ulicy Portowej w Gdyni (il. 4). Zdecydowano, że zamiast nowego transparentu zostanie użyty wykonany rok wcześniej po odpowiednich poprawkach. Flagi państwowe pożyczono od Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku i Grand Hotelu w Sopocie. Urządzono także przestrzeń dla mediów, za który odpowiedzialny był znany trójmiejski dziennikarz radiowy Jerzy Gebert⁴⁰. Zorganizowano ekipę tłumaczy posługującą się językami: angielskim, francuskim, niemieckim, włoskim. W wyniku losowania wybrano tłumacza przydzielonego do kontaktów na stacji benzynowej. Doprecyzowano także kwestię wydawania posiłków oraz ustanowiono dyżury przy rajdowym telefonie zlokalizowanym w Hotelu Jantar na Długim Targu⁴¹.

Wobec coraz wyższych kosztów organizacji PKC poważnym problemem dla działaczy Automobilklubu Morskiego było obcięcie o połowę dotacji – z postulowanych 4700 otrzymali tylko 2200 złotych. Z tego powodu zarząd automobilklubu wnioskował o dodanie do budżetu wydarzenia przynajmniej 500 złotych⁴².

Ze zgłoszonych 19 załóg 14 stycznia 1966 r. ostatecznie wystartowało z Warszawy 15. Wyjazd odbył się nie bez kłopotów, ponieważ rozentuzjarmowana publiczność wchodziła na ulice i spowalniała wyjazd ze stolicy. Dodatkowo na trasie kierowcy zmagali się ze śnieżycą i silnym bocznym wiatrem. Mimo to na kilka minut przed przewidywanym czasem na Targu Węglowym pojawiła się pierwsza załoga: Sobiesław Zasada i Adam Wędrychowski prowadzący brytyjski rover 2000. Kilkanaście minut po nich na PKC zameldowali się Stanisław Stolarski i Longin Bielak jadący renault.

³⁸ Tamże, pismo Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych w Gdańsku, nr WZDF 7w.651/166, do rejonów eksploatacji Elbląg Gdańsk Starogard, z dnia 7.01.1966.

³⁹ Tamże, pismo Wydziału Gospodarki Komunalnej nr GKM-OE-13/1/66 do Dzielnicowego Zarządu Budynków Mieszkalnych nr 1 z dnia 5.01.1966.

⁴⁰ Tamże, pismo Automobilklubu Morskiego nr 21/1/66 do Redakcji Polskiego Radia z dnia 19.01.1966 roku.

⁴¹ Tamże, pismo Automobilklubu Morskiego nr 11/1/66 do Automobilklubu Warszawskiego z dnia 11.01.1966.

⁴² Tamże, pismo Automobilklubu Morskiego nr 12/1/66 do Rady Głównej Automobilklubów Polski, z dnia 11 stycznia 1966 roku.

Społeczeństwo Wybrzeża ze szczególnym zainteresowaniem przyglądało się poczynaniom startującego z Warszawy w brytyjskich barwach Irlandczyka – Paddy’ego Hopkirka, który w 1964 r. na BMC mini wygrał w klasyfikacji generalnej RMC. Kierowca w drodze na posiłek oglądał odbudowywane kamienice Długiego Targu i wyrażał zdumienie, że jeszcze niedawno wszystkie były zniszczone.

Mimo późnej pory trasa dojazdu do PKC oraz sam punkt były otoczone przez tłumy gdańszczan dopingujących każdy pojawiający się samochód. Jedyne, co zawiodło, to oświetlenie PKC i parku maszyn. Jak donosiły media, zawinił Wydział Gospodarki Komunalnej gdańskiego magistratu, który mimo wcześniejszych uzgodnień nie oświetlił odpowiednio Targu Węglowego⁴³.



Ilustracja 4. Punkt kontroli czasu RMC 1966 na Targu Węglowym w Gdańsku

Źródło: archiwum Automobilklubu Morskiego.

Z rozliczenia, które przedstawiono 25 stycznia Automobilklubowi Warszawskiemu, wynika, że całościowy koszt organizacji PKC z 14 stycznia 1966 r. w Gdańsku wyniósł 2437,10 zł. Budżet przekroczono o 237 zł, o których uzupełnienie AKM poprosił zleceniodawcę z Warszawy. Najwięcej pieniędzy wydano na paliwo do pojazdów zawodników – 506,40 zł. Koszty delegacji sędziowskich i kilometrówek wyniosły 484 zł, a posiłki 445,70 zł. Wśród pomniejszych kwot bardzo ciekawą pozycją, która nie została

⁴³ Uczestnicy Rajdu Monte Carlo podziwiali piękno starego Gdańska, „Dziennik Bałtycki” 15.01.1966, nr 12(6696), s. 2.

wzięta pod uwagę w preliminarzu, jest telegram do Monte Carlo i rozmowy z Warszawą, które kosztowały 111,30 złotych⁴⁴.

Ostatnie sprawy związane z RMC 1966 zbiegły się w Automobilklubie Morskim z przygotowaniem do walnego zebrania klubu, podczas którego na prezesa wybrano dotychczas piastującego tę funkcję Karola Rzeszuta, a do zarządu trafiły osoby wcześniej w nim niezasiadające, a działające w dużej części właśnie przy organizacji RMC⁴⁵.

Polski etap 35. RMC 1966 zakończył się z sukcesem i bez przeszkód. Niedługo potem szczęście zaczęło opuszczać zarówno zawodników, jak organizatorów. 16 stycznia na ostatnim etapie dojazdu, zaledwie 250 kilometrów od Monte Carlo, wydarzył się śmiertelny wypadek, w którym zginęło dwóch zawodników jadących z Lizbony – José-Luis Pampyn i Rafael Taravilla⁴⁶.

Dzień po wypadku samochody, które dotarły do Monte Carlo i zmieściły się w limitach czasowych, wystartowały we wspólnej próbie sportowej. Wyłoniono z niej zawodników, którzy zmierzli się w próbach górskich. Jak się okazało, próbę i odcinki specjalne ponownie wygrało BMC mini, które triumfowało w Rajdzie Monte Carlo od 1964 r. Załogi mini zajęły trzy pierwsze miejsca. Kolejne zwycięstwo Mini było niewygodne dla organizatorów, którzy obawiali się spadku atrakcyjności rajdu. Poprosili zatem komisarzy sportowych, aby bardzo dokładnie przyjrzeni się zwycięskim pojazdom. Komisarze policzyli wszystkie zęby na zębatkach w skrzyni biegów, zdjęli opony z kół i zważyli koła, a następnie osobno zważyli opony. Wreszcie przeprowadzili oględziny świateł. W efekcie wszystkie trzy zwycięskie mini oraz czwartego lotusa cortinę zdyskwalifikowano za nieregulaminowe żarówki reflektorów, używane tylko na odcinkach specjalnych. W ten sposób rajd wygrał Pauli Toivonen jadący Citroënem DS 21, zgodnie z oczekiwaniami większości francuskojęzycznych kibiców.

Werdykt komisarzy technicznych i komisji sędziowskiej wzbudził kontrowersje i protesty działaczy i kibiców z całego świata, które urosły do rangi skandalu. Sprawa trafiła do sądu, który po latach przyznał rację BMC, choć wyników rajdu ostatecznie nigdy nie formalnie nie poprawiono. W następnym roku swoje mistrzostwo potwierdziło mini już z właściwymi żarówkami – ponownie zajęło pierwsze miejsce w klasyfikacji 36. RMC 1967. Natomiast 35. RMC do dziś jest ewidentnym przykładem niedozwolonego manipulowania wynikami w sporcie. I to nie tylko samochodowym⁴⁷.

Przez dwie dekady przejazd przez Trójmiasto kawalkady sportowych aut biorących udział w najślawniejszej i najstarszej rajdowej imprezie na świecie należał do najważniejszych sportowych i towarzyskich wydarzeń na Wybrzeżu o randze międzynarodowej. Obserwowało go na żywo kilkanaście tysięcy fanów motoryzacji i sportów motorowych. W szarej rzeczywistości PRL-u był też jedną z niewielu

⁴⁴ AAM,teczka XXXV Rajd Monte Carlo 1966, pismo Automobilklubu Morskiego nr 27/1/66, do Automobilklubu Warszawskiego z dnia 25.01.1966.

⁴⁵ T. Czayka, *Automobilklub Morski 1936–1983*, druk wewnętrzny AKM, Gdynia 1984, s. 13.

⁴⁶ Motorsport Memorial, www.motorsportmemorial.org [dostęp: 3.12.2021].

⁴⁷ N. Garton, *1966 Monte Carlo Rally: In defence of rallying's most disputed result*, Autosport, 22.01.2021, www.autosport.com [dostęp: 5.12.2021].

okazji doświadczenia zachodniego stylu życia i ekskluzywnego międzynarodowego środowiska motosportu. Dla Automobilklubu Morskiego organizacja punktu kontroli czasu RMC była też jedyną w czasach PRL-u, oprócz udziału Andrzeja Szulca w Rajdzie Acropolis 1972 i Rajdzie Monte Carlo 1973, okazją do zapisania się w historii światowego sportu motorowego.

Bibliografia

Źródła

XXXV Rallye Automobile Monte Carlo 14–22 Janvier 1966 – Reglement, L'Automobile Club Monte Carlo, Monte Carlo 1965.

Archiwum Automobilklubu Morskiego,teczka XXXV Rajd Monte Carlo 1966:

pismo Automobilklubu Warszawskiego nr 2294, dotyczące organizacji XXXV Rajdu Monte Carlo, 4.10.1965.

pismo Automobilklubu Warszawskiego nr 2559/65 do Komendy Głównej Milicji Obywatelskiej w Warszawie, 10.11.1965.

pismo Automobilklubu Warszawskiego nr 2559/65 do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, 10.11.1965.

pismo Automobilklubu Morskiego, nr 390/65, odpowiedź na pismo nr 2294/65, z dnia 4.10.1965, w sprawie XXXV Rajdu Monte Carlo, 25.11.1965.

pismo zarządu AKM nr 461/12/65, w sprawie zorganizowania zebrania organizacyjnego dotyczącego PKC RMC, 22.12.1965.

pismo zarządu Automobilklubu Morskiego do Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku, 3.01.1966.

pismo KMO Województwa Gdańskiego nr/6/65 do Komendantów Powiatowych MO, 5.01.1966.

pismo Wydziału Gospodarki Komunalnej nr GKM-OE-13/1/66 do Dzielnicowego Zarządu Budynków Mieszkalnych nr 1, 5.01.1966.

pismo Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych w Gdańsku, nr WZDF 7w.651/166, do rejonów eksploatacji Elbląg, Gdańsk, Starogard, 7.01.1966.

pismo Automobilklubu Morskiego nr 11/1/66 do Automobilklubu Warszawskiego, 11.01.1966.

pismo Automobilklubu Morskiego nr 12/1/66 do Rady Głównej Automobilklubów Polski, 11.01.1966.

pismo Automobilklubu Morskiego nr 21/1/66 do Redakcji Polskiego Radia, 19.01.1966.

pismo Automobilklubu Morskiego nr 27/1/66 do Automobilklubu Warszawskiego, 25.01.1966.

Literatura

Czayka Tadeusz, *Automobilklub Morski 1936–1983*, Gdynia 1984.

Litwin Jan Andrzej, *Współczesny sport samochodowy*, Warszawa 1976.

- Mierkowski Bogumił, *Automobilklub Polski 1909–2009. Monografia*, Warszawa 2011.
- Piotrowicz Jerzy, *75 lat Automobilklubu Morskiego Klubu Obywatelskiego w Gdyni*, Gdynia 2011.
- Regulska Halina, *Samochodem przez dwudziestolecie*, Warszawa 1994.
- Rummel Aleksander, *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922–1980*, Warszawa 1985.
- Rychter Witold, *Moje dwa i cztery kółka*, Warszawa 1985.
- [Siedemdziesiąt] *70 lat PZM*, [red.] Stanisław Brzóska, Warszawa 2020.

Prasa

- „Dziennik Bałtycki” 11.01.1959, nr 9(4526).
- „Dziennik Bałtycki” 20.01.1959, nr 16(4533).
- „Dziennik Bałtycki” 20.01.1960, nr 17(4845).
- „Dziennik Bałtycki” 2.01.1965, nr 3(6378).
- „Dziennik Bałtycki” 14.01.1965, nr 11(6386).
- „Dziennik Bałtycki” 17.01.1965, nr 14(6389).
- „Dziennik Bałtycki” 15.01.1966, nr 12(6696).
- „Wieczór Wybrzeża” 6.01.1966, nr 4.

Źródła internetowe

- Automobile Club de Monaco, <https://acm.mc/homepage/> [dostęp: 30.10.2021].
- Bem Kazimierz, *Alice Heine, amerykańska księżniczka Monako. Uwielbiana przez przyjaciół, znienawidzona przez męża*, www.gazeta.pl, 13.08.2021 [dostęp: 2.09.2021].
- Callais Philippe, *Le rallye de Monaco 1911*, Rallye Rétro, <http://pcallais.free.fr/rallyeretro/monaco11.html> [dostęp: 2.09.2021].
- Cars Rally At Monte Carlo*, British Pathé News, 03/02/1949, Archive British Pathé, www.britishpathe.com [dostęp: 20.09.2021].
- [Dix-neuvième] 19. Rallye Automobile de Monte-Carlo 1949, www.ewrcresults.com [dostęp: 15.09.2021].
- Garton Nick, *1966 Monte Carlo Rally: In defence of rallying's most disputed result*, Autosport, 22.01.2021, www.autosport.com [dostęp: 05.12.2021].
- Kontrowersje wokół Rajdu Monte Carlo*, Red Bull Polska, 17.04.2017, www.redbull.com [dostęp: 15.08.2021].
- Legendarny Rajd Monte Carlo znów wystartuje z Warszawy*, www.polskieradio.pl [dostęp: 22.07.2021].
- Motorsport Memorial, www.motorsportmemorial.org [dostęp: 3.12.2021].
- Wierzbicki Mikołaj, *Rajd Monte Carlo*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 10.08.2021].

Streszczenie

Artykuł przybliży historię gdańskiego epizodu Rajdu Monte Carlo z 1966 r. Była to jedna z najważniejszych, a zarazem najbardziej kontrowersyjnych edycji tej słynnej imprezy, której początki sięgają 1911 r. Na podstawie dokumentów z archiwum Automobilklubu Morskiego udało się odtworzyć trasę, szczegóły przygotowań oraz organizacyjne pobytu w Gdańsku rajdowej kolumny zdążającej do Monte Carlo.

Słowa kluczowe: Automobilklub Morski, Gdańsk, Rajd Monte Carlo, sport, PRL

Summary

The Tri-City episode of the Monte Carlo Rally 1966

The article presents the history of the Gdańsk episode of the Monte Carlo Rally in 1966. The one of the most important and, in the same, most controversial edition this famous event. Author based on the documents from the archives of Automobilklub Morski, and old articles, reconstruct the route, preparations and organizational details of the rally column's, with stayed in Gdańsk during the way to Monte Carlo.

Keywords: Automobilklub Morski, Gdańsk, Rally Monte Carlo, Sport, Iron Courtain