

Krzysztof Błażejowski

## W imię wielkości Polski Pierwszy start bydgoskich sportowców na igrzyskach olimpijskich

Na pierwsze igrzyska olimpijskie, w których Polacy wzięli udział w 1924 r. w Paryżu, Polski Komitet Olimpijski wysłał wioślarzy w skiffie i czwórce ze sternikiem. Bydgoscy wodniacy, choć liczyli się w skali krajowej, przepadli z kretelem w ogólnokrajowych eliminacjach do igrzysk, mimo iż decydujące o składzie reprezentacji regaty rozgrywane były w Łęgnowie. Bydgoskim sportowcom i działaczom zrobiło się z tego powodu wstyd. W kolejnych latach wioślarstwo w Polsce rosło w siłę, ciesząc się rekordowym zainteresowaniem publiczności, mediów i tzw. czynników państwowych, pełniąc rolę niemal sportu narodowego. W Bydgoszczy zapanowała wówczas atmosfera szczególnej mobilizacji. Na igrzyskach w Amsterdamie w 1928 r. powinna wystąpić wioślarska załoga z Bydgoszczy – taki był powszechnie wygłaszany cel. Przyszły sukces na igrzyskach stał się sprawą niezwykle ważną, prestiżową, rangi nie tylko miejskiej, regionalnej, ale i państwowej. W powszechnej świadomości wynik sportowy miał być odzwierciedleniem siły i żywotności całego narodu, jak i sprawności odrodzonego niedawno państwa.

Było jasne, że skoro najlepszy polski tor wioślarski jest w Bydgoszczy, działa tu wiele klubów, zatem na igrzyska kandydatów z Bydgoszczy nie zabraknie. Trzeba jednak było brać pod uwagę i to, że wioślarze z innych, większych miast, a zwłaszcza Poznania i Warszawy, wcale nie będą mieli zamiaru odpuszczać. I właśnie na tych trzech ośrodkach Polski Związek Towarzystw Wioślarskich postanowił jesienią 1927 r. skupić przygotowania olimpijskie<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> „Sport Wodny”, luty 1928, s. 45.

Dwa lata po paryskich igrzyskach, w 1926 r., czwórka ze sternikiem BTW sięgnęła na mistrzostwach Europy w Lucernie po brązowy medal. To było przetarcie szlaku, wdarcie się na europejskie salony. Po raz pierwszy, po sześciu latach startów i mozolnych treningów, bydgoscy wioślarze poczuli się mocni, równi najlepszym. Dopięli tego przy wiosłach: Franciszek Bronikowski, Mieczysław Figurski, Leon Birkholz i Franciszek Janik. Sternikiem osady był ówczesny naczelnik BTW, Franciszek Brzeziński, człowiek, o którym mówiło się, że o wioślarstwie wie wszystko. To on miał wskazać drogę na igrzyska – w przenośni i swoim osobistym przykładem. Wspólnie z Dudkowskim został szefem komisji technicznej BTW odpowiadającej za wyszkolenie wioślarzy. Człowiekiem numer 3 bydgoskich wiosł był wówczas Stefan Siemiątkowski, także wioślarz i działacz klubowy, który otrzymał nominację na kierownika ośrodka przygotowań olimpijskich w Bydgoszczy<sup>2</sup>.

Ale nie wszyscy z medaliści z Lucerny mieli pojechać na olimpiadę. O składzie późniejszej „amsterdamskiej” czwórki ze sternikiem miały rozstrzygnąć dziesiątki przypadków. Już w 1927 r. betewiacy do mistrzostw kraju, rozgrywanych – jakżeby inaczej – w Bydgoszczy, wystawili swoją czwórkę plus z jedną zmianą: miejsce Figurskiego zajął Lipiński. Osada ta jednak przegrała z poznaniakami, natomiast złoto zdobyła czwórka bez sternika BTW złożona z wioślarzy bez sukcesów na koncie, pozostających dotąd w cieniu kolegów. Dało to wiele do myślenia klubowym władzom. W tym sezonie zwrócił na siebie uwagę przede wszystkim bardzo utalentowany szlakowy, młody Bernard Ormanowski, który do Bydgoszczy przyjechał z Lipinek, zagubionej w Borach Tucholskich wsi.

Do spełnienia były określone kryteria, przygotowane przez Polski Związek Towarzystw Wioślarskich. W skład każdej osady miało wchodzić co najmniej 50 proc. seniorów, załogant powinien był ważyć co najmniej 65 kg, a dla czwórki bez sternika minimum wagi powinno sięgać 280 kg. Wprowadzono też obowiązkowe badanie lekarskie zawodników, a dokonywać tego miał lek. med. Misiuro. Ponadto każdy ośrodek miał obowiązek zgłosić podwójną liczbę zawodników kandydujących do osady olimpijskiej (przy czwórce – 8, przy ósemce – 16 wioślarzy)<sup>3</sup>.

W letnie miesiące 1927 r. zdecydowano, że BTW ubiegać się będzie o olimpijską nominację dla czwórki ze sternikiem, drugiej pod względem prestiżu osadzie. Najbardziej liczącą się ósemkę odpuszczono, nikt nie miał wątpliwości, że warszawiaczy dysponują i dysponować będą lepszą załogą. Dlatego

<sup>2</sup> „Dziennik Bydgoski”, 3 IV 1928, s. 9.

<sup>3</sup> „Sport Wodny”, luty 1928, s. 45.

presja na własną czwórkę plus była ogromna. Już w październiku 1927 r. na zebraniu plenarnym BTW dyskutowano o tym, jak najlepiej przygotować zawodników w okresie zimowym i jakie poczynić starania, by wyjazd na igrzyska doszedł do skutku<sup>4</sup>. Sekretarz BTW w sprawozdaniu rocznym za 1927/1928 zapisał: „Musimy zatem wyteńczyć wszystkie siły, aby osada nasza ostatecznie zwycięsko wyszła z biegów eliminacyjnych i z tem zadokumentowała, że wioślarstwo bydgoskie stoi na wysokości swego zadania i że godne jest reprezentować Polskę na arenie międzynarodowej, jak to już raz skutecznie uczyniła”<sup>5</sup>.

„Dziennik Bydgoski” tak pisał o oczekiwaniach mieszkańców miasta: „Należy pracować pod nadzorem fachowców, nie szczędzić środków materialnych, rzucić wszystko na szalę, aby kochane przez wszystkich wioślarstwo nasze wyjechało do Amsterdamu. Zawczasu trzeba pomyśleć o dobrej łodzi i o środkach finansowych. Miasto pomoże, i Pomorze pomoże, wszyscy pomożemy i damy, co mamy na ten zbożny cel”<sup>6</sup>.

BTW rozpoczęło kampanię zbierania pieniędzy na fundusz olimpijski, apelując m.in. do swoich członków: „Obowiązkiem rzeszy sportowej jest dać wszystko z siebie, aby przez wzmożoną pracę i poświęcenie wywalczyć zaszczytne miejsce barwom polskim. Obowiązkiem społeczeństwa w imię wielkości Polski jest usiłowania te moralnie i materialnie poprzeć. Kup i noś stale propagandowy żeton olimpijski! Złóż niezwłocznie daninę na fundusz olimpijski!”<sup>7</sup>.

Od listopada 1927 r. w specjalnie w tym celu wynajętej szkolnej sali w Gimnazjum Matematyczno-Przyrodniczym im. Mikołaja Kopernika dwa razy w tygodniu prowadzono ćwiczenia gimnastyczne, początkowo w soboty i poniedziałki w godz. 19-21, a od grudnia w środy i piątki w tych samych godzinach. Zajęcia prowadził st. sierż. Kuncewicz<sup>8</sup>.

Specjalistyczny trening wioślarski odbywał się w basenie wioślarskim wynajmowanym od niemieckiego klubu Frithjof, dysponującego najlepszymi w Bydgoszczy warunkami. Ćwiczone w soboty i poniedziałki wieczorem po trzy godziny aż do kwietnia 1928 r.<sup>9</sup> Dodatkowo przy użyciu nowoczesnego sprzętu zakupionego za granicą w grudniu 1927 r. rozgrywano mecze hokejowe na Starym Kanale Bydgoskim przy Łabędziej Wyspie. Obowiązywało hasło: „Wszystko dla igrzysk”. Zamówiono też dwie najnowocześniejsze

<sup>4</sup> „Dziennik Bydgoski”, 8 X 1927, s. 8.

<sup>5</sup> M. Plewiński, *Brązowa czwórka z Amsterdamu*, rkps.

<sup>6</sup> „Sport Pomorski”, 2 XII 1927, s. 1.

<sup>7</sup> M. Plewiński, op. cit.

<sup>8</sup> „Sport Pomorski”, 2 XII 1927, s. 4.

<sup>9</sup> M. Plewiński, op. cit.

łodzie: czwórkę bez sternika „Rekin” polskiej produkcji oraz zagraniczną czwórkę ze sternikiem. I sprowadzono trenera – Manfreda Goetza.

Ten bremeńczyk, świetny wioślarski fachowiec, przyjechał do Bydgoszczy 25 stycznia 1928 r. Miał za sobą pracę trenerską w Lipsku, Hamburgu i Kilonii. Przed przybyciem do Bydgoszczy trenował sportowców klubu Helias Berlin.

Goetz za niemałe, jak na tutejsze warunki, pieniądze (połowę płacił PZTW) podjął się przygotowania osady mającej sięgnąć po olimpijski medal. I słowa dotrzymał! Zanim do tego doszło, oceniany był różnie, pisano o nim m.in.: „trener bardzo dobry, ale brak mu chęci do intensywnej pracy”<sup>10</sup>.

Goetz był jednak prawdziwym fachowcem. Szybko uznano w klubie jego autorytet i raczej nikt nie wtrącał się do jego metod pracy. Jak to ocenił sekretarz klubu, Władysław Żewicki, sporządzając sprawozdanie za lata 1928/1929, komisja techniczna, w której gestii spoczywało trenowanie zawodników, „wyćwiczeniem tem mało się interesowała. Wszystko pozostawiono na barkach trenera, który dbając naturalnie w pierwszym rzędzie o wytrenowanie regatowców, również mało się troszczył o początkujących”<sup>11</sup>.

Tymczasem obie zamówione łodzie dotarły do klubu jeszcze przed końcem 1927 r.

Z końcem marca, kiedy tylko lody na Brdzie puściły, rozpoczął się sezon na wodzie. Trener Goetz był zwolennikiem jak najwcześniejszego rozpoczęcia treningów. Pierwsza przymiarka do składu czwórki plus była zaskakująca. Z brązowej osady w Lucernie zostali tylko Birkholz i Bronikowski. Do nich dołączyli Kazimierz Redlarski, jako szlakowy, i Edmund Jankowski. Jednak już na początku sezonu Redlarskiego zastąpił utalentowany, młody Bernard Ormanowski. Dalsze roszady były także możliwe. Tylko „Tata” Brzeziński, jako sternik, zdawał się być spokojny i pewny udziału w igrzyskach.

Na początku kwietnia wszystkie kluby wioślarskie z Bydgoszczy działające w ramach ośrodka przygotowań olimpijskich wspólnie zorganizowały uroczystość przyrzeczenia treningowego wioślarzy ubiegających się o wyjazd do Amsterdamu. Impreza miała miejsce w auli Gimnazjum Klasycznego przy pl. Wolności, a przyrzeczenie przy sztandarze BTW odebrał gen. Wiktor Thommée. Brzmiało ono: „Przyrzekam uroczyście, że biorąc czynny udział w zaszczytnym zadaniu przygotowania wioślarskiego, przestrzegać będę ściśle wszystkich przepisów treningu regatowego, poniosę chętnie wszelkie trudy i złożę wszystkie siły i dobrą wolę dla chwały mego klubu i wioślarstwa polskiego”<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> Ibidem.

<sup>12</sup> „Dziennik Bydgoski”, 10 V 1928, s. 8.



Sezon oficjalnie został otwarty 6 maja 1928 r. Otrzymała się defilada, w której tradycyjnie uczestniczyły oprócz BTW także i inne kluby wioślarskie z Bydgoszczy, m.in.: Gryf, Bydgoski Klub Wioślarek i niemiecki Frithjof.

Następnie przeprowadzono serię krajowych zawodów kwalifikacyjnych, decydujących o tym, które z osad pojedą do Amsterdamu. Obserwatorów z zewnątrz zadziwiała wyniki pracy trenera Goetza. „Przegląd Sportowy” relację z pierwszych regat kwalifikacyjnych, które odbyły się 24 czerwca w Warszawie na Wiśle na wydłużonym do 2400 m torze przy przeciwnym wietrze i silnej fali, zacytował „Świetna forma wioślarzy bydgoskich”. „Stylen i długością pociągnięcia – informował dziennik – wyróżniały się osady BTW”<sup>13</sup>. Czwórka z Bydgoszczy wygrała swój bieg z piętnastosekundową przewagą nad poznańskim Trytonem. Ósemka uległa warszawiakom z AZS-u, natomiast w trzeciej konkurencji kwalifikacji olimpijskiej – jedynekach – bydgoszczanie nie startowali.

Drugie olimpijskie regaty kwalifikacyjne rozegrano w Bydgoszczy 1 lipca. Przyjechało na nie ponad 300 wioślarek i wioślarzy zrzeszonych w 25 polskich towarzystwach wioślarskich, w tym z tak odległych miast jak Kraków czy Grodno, co świadczyło o mobilizacji na dużą skalę w obliczu zbliżających się igrzysk. Bydgoska czwórka ze sternikiem w takim samym zestawieniu jak w Warszawie po raz drugi okazała się bezapelacyjnie najlepsza, wyprzedzając poznańskie KW 1904 i AZS. Triumfowała także ósemka. Wyjazd na igrzyska stawał się coraz bliższy. – A może w składzie ósemki znajdzie się miejsce dla kilku bydgoszczan? – rozważano w klubie. Tak zrodził się projekt uwzględnienia w składzie ósemki do Amsterdamu dwóch wioślarzy z AZS Warszawa, jednego z Torunia i pięciu z BTW Bydgoszcz. Osada miałaby trenować w Bydgoszczy<sup>14</sup>.

Ten wniosek pozostał jednak bez echa ze strony władz polskiego wioślarstwa.

8 lipca w Łęgnowie miały się odbyć trzecie i ostatnie przedolimpijskie regaty, jednocześnie najważniejsze, ponieważ traktowane jako mistrzostwa Polski. Wszystko zdawało się być już wcześniej rozstrzygnięte. Podczas ostatnich zawodów kwalifikacyjnych do igrzysk status bydgoskiej czwórki plus miał się jedynie potwierdzić. Kwestia ósemki natomiast nadal pozostawała otwarta i właściwie wszystkie rozwiązania były możliwe. Naczelnik BTW, Franciszek Brzeziński, był pewny zwycięstwa czwórki ze sternikiem, miał natomiast obawy co do ósemki z uwagi na przewidywane zmęczenie wioślarzy

<sup>13</sup> „Przegląd Sportowy”, 30 VI 1928, s. 1.

<sup>14</sup> „Sport Pomorski”, 28 VI 1928, s. 1.

startujących wcześniej w czwórkach, a także dlatego, iż średnia waga wiosłarzy bydgoskich wynosiła około 63 kg, podczas gdy osady warszawskiego AZS-u 70 kg. Według ówczesnego stanu wiedzy im więcej ważyli wiosłarze, tym szybciej łódź płynęła, co dla bydgoszczan było powodem do obaw<sup>15</sup>.

Tego jednak, co się wydarzyło, nikt z bydgoszczan nie brał pod uwagę nawet w najczarniejszych snach. A początkowo zdawało się, że będzie tak pięknie. W wyścigu ósemek zaraz po starcie drugi szlakowy AZS Warszawa zatopił zbyt głęboko wiosło, łódź stanęła w miejscu. Dwie pozostałe osady, BTW Bydgoszcz i KW 04 Poznań, zyskały olbrzymią przewagę. Stopniowo, coraz wyraźniej na czoło wysuwali się bydgoszczanie, którzy świadomi dobrej pozycji... zbyt pewni wygranej zwolnili na 150 m przed metą. „P. Brzeziński, widząc swoją wygraną, nie poderwał nawet swojej załogi do finiszu – pisał „Przegląd Sportowy”. Poznań tymczasem dochodził ostrym finiszem i minął metę o dwie piąte sekundy przed BTW”<sup>16</sup>.

O starcie ósemki BTW na igrzyskach nikt z bydgoszczan nie śmiał już wspominać. Ale prawdziwą katastrofą okazał się bieg czwórek ze sternikiem. Od początku młoda osada poznańskiego KW 04 dotrzymywała kroku bydgoszczanom. W połowie długości toru doszło do zderzenia obu łodzi. Dziennikarz „Przeglądu Sportowego” ocenił, że winny był sternik BTW, Brzeziński<sup>17</sup>. Do drugiego zderzenia doszło w samej końcówce, jakieś 60 m przed metą. Załogi przestały wiosłować, a sternicy spierali się, kto tym razem zawinił. Nagle poznaniacy chwycili za wiosła i popłynęli do mety, którą osiągnęli, oczywiście, jako pierwsi. Po dłuższej naradzie komisji sędziowskiej osada poznańska uznana została za zwycięzców, osadę bydgoską natomiast zdyskwalifikowano jako odpowiedzialną za zderzenie na dystansie<sup>18</sup>. W BTW i całej Bydgoszczy zawrzało. Obserwatorzy podzielili się na dwie grupy: zwolenników decyzji sędziów i gorących jej przeciwników.

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich miał teraz twardy orzech do zgryzienia. Zwycięzca bydgoskich regat miał „przyrzeczone” miejsce w reprezentacji na igrzyska. I tego działacze KW 04 Poznań stanowczo się domagali. Jednak okoliczności zwycięstwa poznaniaków i poprzednie dwie wygrane betewiaków świadczyły o czymś zupełnie przeciwnym. Chcąc naśladować Salomona, PZTW orzekł, że zostaną zorganizowane jeszcze jedne – „ostateczne” – kwalifikacje w dniach 20-22 lipca w Łęgowie w formule trzech wyścigów: po jednym każdego dnia.

<sup>15</sup> „Dziennik Bydgoski”, 7 VII 1928, s. 4.

<sup>16</sup> „Przegląd Sportowy”, 14 VII 1928, s. 2.

<sup>17</sup> Ibidem.

<sup>18</sup> „Sport Pomorski”, 12 VII 1928, s. 1.

W przededniu tych regat panował jednak w środowisku wioślarskim prawdziwy ferment. PZTW publicznie oświadczył, iż dobrze by było, gdyby i czwórka plus, i ósemka na igrzyskach reprezentowała ten sam klub, co umożliwiłoby wysłanie do Amsterdamu w sumie 20 zawodników. Klub Wioślarski 04 z Poznania natomiast głośno i otwarcie protestował przeciwko dodatkowym wyścigom, utrzymując, że start w mistrzostwach Polski został rozstrzygający. W BTW także odbywały się gorączkowe narady i przygotowania. Trener Goetz postanowił podczas decydujących wyścigów zmienić sternika. Zamiast naczelnika Brzezińskiego, którego uznał winnym niepowodzenia na mistrzostwach kraju, w Łódce posadził 25-letniego „Kaszubę” spod Chojnic, Bolesława Drewka, od 4 lat w BTW, zdecydowanie łżejszego od swego poprzednika, dotąd wioślarza, który dopiero uczył się fachu sternika. Wywołało to prawdziwą burzę, zwłaszcza że wszyscy, poza Goetzem, wyznawali tezę o handicapie ciężaru wioślarza.

W piątek 20 lipca 1928 r., kiedy nadeszła pora startu czwórek ze sternikiem, na wodzie była tylko jedna osada, BTW, która samotnie popłynęła do mety. Poznaniacy w ramach protestu zbojkotowali start<sup>19</sup>.

Podobnie było następnego dnia. W sobotę bydgoszczanie stanęli na starcie, lecz nie popłynęli bez rywali. Wieczorem rozpoczęły się nerwowe rozmowy. Musiały być skuteczne, bowiem w niedzielę w Bydgoszczy pojawili się wioślarze KW 04 Poznań i stanęli na starcie. Jednak z zapowiadanej wielkiej rywalizacji niewiele wyszło. Osada BTW zwyciężyła, prowadząc z wyraźną przewagą, od samego początku wyścigu osiągając – mimo silnego przeciwnego wiatru – czas dobry jak nigdy wcześniej.

Trener Goetz triumfował. Skutki decyzji o wymianie Brzezińskiego na Drewka dojrzeli też inni fachowcy, wnioskując, iż właśnie to przesądziło o tak wyraźnym triumfie bydgoszczan. W ósemkach startowali wyłącznie zawodnicy AZS Warszawa, których pierwsza pozycja w kraju była niezagrożona. Wieczorem 22 lipca zapadła ostateczna decyzja, kto pojedzie do Amsterdamu. Niespodzianek nie było. PZTW rozwiązał też sprawę finansowania osad z dwóch różnych klubów, z czym wcześniej miał problem. Rezerwowym bydgoskiej czwórki ze sternikiem został betewiak Maksymilian Kugler, bowiem umiał jako jedyny z bydgoskich wioślarzy równie sprawnie wiosłować lewym i prawym wiosłem. Mógł zatem z powodzeniem zastąpić każdego z czwórki<sup>20</sup>.

Tego dnia były radość i łzy. Te drugie – zwłaszcza „Taty”, któremu igrzyska „odjechały” w ostatnim starcie próbnym.

<sup>19</sup> „Sport Pomorski”, 26 VII 1928, s. 4.

<sup>20</sup> „Przegląd Sportowy”, 29 VII 1928, s. 2.



Następne dni przyniosły w mieście prawdziwą euforię. Akcja zbierania dodatkowych funduszy na pokrycie kosztów wyjazdu, zainicjowana jeszcze w maju 1928 r. przez wielkiego sympatyka sportu i dziennikarza, majora Wojciecha Albrychta, nabrała nagłego przyspieszenia. Nosiła ona nazwę „Łańcuszek na fundusz olimpijski”. Ostatecznie w ramach tej akcji udało się zebrać skromną kwotę (75 zł) głównie w środowisku wioślarskim. Pieniądze przekazane zostały zarządowi BTW, który przeznaczył je na pokrycie kosztów podróży bydgoskich olimpijczyków<sup>21</sup>.

Wioślarze z Bydgoszczy wyjechali do Amsterdamu pociągiem. 29 lipca 1928 r. o godz. 14 zostali pożegnani na dworcu bydgoskim przez członków i sympatyków klubu. Dojechali do Poznania, tam przesiedli się i dalej wspólnie z ósemką warszawską podróżowali już bezpośrednio do największego miasta Holandii. Czterej członkowie BTW pojechali z nimi na własny koszt, jako pomocnicy i kibice. Byli to druhowie: Żewicki, Minge, Jabłoniowski i Kaszubowski<sup>22</sup>.

Łódź betewiaków została wysłana pociągiem towarowym 5 dni wcześniej pod opieką konwojenta Filipiaka, członka BTW. Do stolicy Niemiec, Berlina, Filipiak jechał parę dni, kilkakrotnie interweniując w drodze z powodu długich postojów pociągu na stacjach węzłowych. W Berlinie doszło niemal do dramatu. Kiedy Filipiak posilał się, wagon został doczepiony do innego składu i odjechał. Dopiero po długich i mozolnych poszukiwaniach udało się go odnaleźć na innym dworcu w tym samym mieście<sup>23</sup>.

W ten sposób zawodnicy przyjechali do Amsterdamu 30 lipca rano, a dopiero po południu do miasta igrzysk dotarła łódka. Ale betewiakom jej nie wydano, ponieważ adresatem był... Polski Komitet Olimpijski w Amsterdamie. Dopiero następnego dnia, po wpłaceniu kaucji, wioślarze odebrali łódź<sup>24</sup>.

Na miejscu igrzysk od razu bydgoszczan opanowały wielkie emocje. Betewiaci startowali już wcześniej w mistrzostwach Europy, ale igrzyska były jednak czymś zupełnie innym. Atmosfera, a przede wszystkim obecność sportowców z całego świata, robiły ogromne wrażenie.

Henryk Niezabitowski, wioślarz reprezentacyjnej ósemki, tak opisywał swoje pierwsze wrażenia: „Po przybyciu do Amsterdamu w dn. 30 lipca udaliśmy się przede wszystkim na tor wioślarski Sloten, położony 7 km za miastem. Tu już rojło się od «konkurencji». Łodzie wszelkiego typu z osadami

<sup>21</sup> „Sport Pomorski”, 2 VIII 1928, s. 8.

<sup>22</sup> M. Plewiński, op. cit.

<sup>23</sup> Ibidem.

<sup>24</sup> „Sport Wodny”, sierpień 1928, s. 242.



mówiącemi niemal wszystkimi językami świata uwijały się po ciemnej wodzie w przeróżnych kierunkach”<sup>25</sup>.

Z kolei Wiktor Junosza, dziennikarz z Warszawy, słaWił warunki, jakie Polski Komitet Olimpijski sprawił naszym zawodnikom w Amsterdamie. „Przygotowanie ekspedycji polskiej i jej pobytu w Amsterdamie było zakrojone na dość szeroką skalę. Widać od razu, że ma się do czynienia nie z grupą zupełnie bezpretensjonalnych półzawodników-półwidzów, lecz z ekspedycją państwa, mającego zamiar nie tylko obserwować, ale i czynnie walczyć, które dostarcza więc swym atletom jak największych udogodnień. Rzeczywiście pod tym względem Polacy są poprostu uprzywilejowani. Zawodnicy polscy mieszkają po czterech w olbrzymich salach szkolnych, o ogromnych, zajmujących całą ścianę oknach, mając do dyspozycji dwa piękne podwórka o bajecznie czystym powietrzu, pięć ciepłych natrysków. Jeżdżą nasi autobusem, będącym cały dzień do rozporządzenia, a w hallu, ślicznie udekorowanym przez panie z Komitetu Przyjęcia spędzają wolne chwile, słuchając warszawskiego radja przy pomocy pięciu głośników, grając na fortepianie, czytając zaprenumerowane dla nich pisma krajowe i książki polskie, dostarczone przez konsulat. (...) Zakwaterowani są Polacy najlepiej ze wszystkich uczestników; tak twierdzą zgodnie wszyscy z tym obeznani. A jeśli chodzi o odżywianie to dość powiedzieć, że mimo swych słynnych apetytów, atleci nasi nie są w stanie zjeść tego wszystkiego, co się ukazuje na stole. Na pierwsze śniadanie kawa lub herbata z mlekiem, 4 rodzaje bułeczek i chlebków, keksy, ser (oczywiście holenderski), masło, marmelada, dwa jajka na miękko; obiad – przekąska, zupa, potwornej wielkości kawał mięsa (prawie wszyscy zostawiają) z wieloma jarzynami, deser, owoce, winogrona, banany, jabłka etc. Kolacja w tym samym guście. Mimo więc usilnego treningu, nikomu nie ubywa na wadze”<sup>26</sup>.

Pierwszy trening na wodach toru regatowego odbył się w środę, na dwa dni przed startem. Dojazd do toru zajął druhom z czwórki plus około 20 minut taksówkami. Na miejscu przekonali się, że tor jest wąski, ma zaledwie 35 m szerokości. Mieściły się na nim obok siebie jedynie dwie osady. Poważną wadą było to, że z jednej strony tor był osłonięty groblą, z drugiej osłony nie miał, przez co w czasie silnego wiatru powstawała na nim fala powodująca znaczne utrudnienie dla załogi, która akurat wylosowała ten gorszy tor<sup>27</sup>. Pozostałe urządzenia natomiast były bez zarzutu, pod niektórymi względami przewyższające standard toru w Bydgoszczy. Na mecie znajdowały się bowiem dwie

<sup>25</sup> „Przegląd Sportowy”, 15 VIII 1928, s. 6.

<sup>26</sup> „Przegląd Sportowy”, 1 VIII 1928, s. 3.

<sup>27</sup> „Sport Wodny”, sierpień 1928, s. 242.

metrowej długości tablice z numerami torów 1 i 2. Pozwalały one widzom zgromadzonym w okolicy mety, zanim mieli szansę dojrzeć płynących wiosłarzy, orientować się w przebiegu rywalizacji. W miarę przewagi jednej z łodzi jej numer podnosił się, zaś drugi – opadał. Przy pół łodzi przewagi – do połowy górnego numeru, przy całej łodzi – o całą długość tablicy. Przy kilku długościach – odpowiednio niżej. Wyruszenie łodzi na dystans obwieszczał publiczności strzał startera. Wzdłuż kanału biegła droga, po której posuwał się jednocześnie ze ścigającymi się łodziami samochód z małą radiostacją nadawczą, wysyłającą na bieżąco komunikaty o stanie rywalizacji na torze, które były natychmiast przekazywane widzom za pomocą „gigantofonów”. Dzięki temu przez pierwsze 1700 m, zanim łódki stawały się widoczne na mecie, obserwatorzy mieli wiadomości z trasy i mogli emocjonować się przebiegiem rywalizacji<sup>28</sup>.

Czasy uzyskane przez polskie osady podczas pierwszych treningowych przejazdów były bardzo słabe. W konsekwencji przyniosły rozczarowanie, obawy co do dalszych startów, a przede wszystkim konsternację: jak to możliwe? Dopiero następnego dnia okazało się, że nie ma powodów do obaw. Do kanału Sloten podłączone były pracujące na co dzień młyny, które wprawiały wodę w ruch, przez co w tym czasie sportowcy wiosłowali właściwie pod prąd. Na czas zawodów młyny były wyłączane<sup>29</sup>.

Do rywalizacji czwórek ze sternikiem zgłosiło się 11 osad. Rywalami Polaków byli wiosłarze z Wielkiej Brytanii, Belgii, Japonii, Francji, Monako, Niemiec, USA, Szwajcarii, Węgier i Włoch<sup>30</sup>. Organizatorzy ustalili bardzo skomplikowany system eliminacji pucharowych. Najpierw losowano rywalizujące ze sobą pary, zwycięzcy awansowali szczebel wyżej, natomiast pokonani, po wylosowaniu rywali, rozgrywali repasaż, którego zwycięzcy kwalifikowali się do następnej rundy. Dwie kolejne porażki eliminowały osadę z zawodów<sup>31</sup>. Bydgoszczanie jako pierwszego przeciwnika wylosowali osadę Japonii w składzie: K. Nose, M. Tsuchida, J. Takashima, H. Sato, sternik T. Sonobe, przy czym Polakom przypadł tor drugi, lepszy, Azjatom – pierwszy, gorszy. Rywalizację, która miała miejsce 2 sierpnia, opisano następująco: „Nie lekceważąc drobnych przeciwników, nasi ciągnęli ambitnie, długo, równo i silnie. Japończycy nadrabiali tempem. Do pół toru trzymali się „nos w nos”, następnie „spuchli” i skończyli o 3 długości. Polacy jechali w pięknym stylu,

<sup>28</sup> „Przegląd Sportowy”, 15 VIII 1928, s. 4.

<sup>29</sup> „Sport Wodny”, sierpień 1928, s. 242.

<sup>30</sup> M. Plewiński, op. cit.

<sup>31</sup> „Sport Wodny”, sierpień 1928, s. 243.

robiąc trzeci z kolei czas dnia. Japończycy na mecie, co do jednego, mdleli<sup>32</sup>. Osada polska osiągnęła czas 7:31,48, rywale – 7:49,0. W pozostałych wyścigach Szwajcarzy (7:35,36) pokonali Francuzów (7:42,0), Węgrzy (7:49,24) Wielką Brytanię (8:01,0), Niemcy (7:19,48) Amerykanów (7:20,0) i Belgowie (7:41,48) reprezentantów Monako. Włosi wyciągnęli wolny los. Mimo to musieli samotnie przepłynąć dystans 2000 m. Uczynili to w czasie 7:34,6.

Następnego dnia, 3 sierpnia, miały miejsce repasaże. Francja (7:48,8) pokonała Monako (8:02,4), a USA (7:43,0) – Japonię (7:51,4)<sup>33</sup>. Przegrane osady odpadły z dalszej rywalizacji. Pozostało 9 kandydatów do olimpijskich laurów<sup>34</sup>. Polacy jako kolejnego rywala wylosowali Francuzów.

Reprezentację Francji stanowili zawodnicy klubów paryskich Club i Saint Nautique de la Marne: Roger Ruffier, Henri Gatineau, Leon Le Cornu, Georges Piot i sternik Andre Decours. Byli to groźni rywale. Na szczęście mieli za sobą już dwa wyścigi, byli zatem bardziej zmęczeni, ponadto Polacy wylosowali lepszy tor, co okazało się mieć ogromne znaczenie.

Władysław Żewicki, obecny w Amsterdamie sekretarz BTW, tak opisał ten wyścig w swoim sprawozdaniu nadesłanym do redakcji „Dziennika Bydgoskiego”: „Właśnie w chwili odjazdu naszej osady na start rozpoczęło mocno padać (jak z cebra), również wiatr wzmógł się znacznie tak, że warunki atmosferyczne były bardzo fatalne. Pozatem nie udało się start. Nasza osada ruszyła za późno. Francja wykorzystując tę okazję, wysunęła się o jedną łódź i prowadziła pewnie do 200 metrów. Polacy dogonili następnie długimi pociągnięciami. Do 1000 metrów toczyła się nadzwyczaj zacięta walka; ze zmiennym szczęściem prowadziła raz Polska, raz Francja o  $\frac{1}{4}$  łodzi. Szybkimi uderzeniami z wyczerpaniem wszystkich sił starała się Francja na 1750 metrów wyrównać dystans, co jej się częściowo udało. Jednak osada Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego zachęcona okrzykami rodaków z Bydgoszczy i Warszawy nie dała sobie wydrzeć zwycięstwa; powiększała stale dystans i wygrała znów w dobrej formie o jedną długość w doskonałym czasie 7:46,36. Czas osady francuskiej, która doszła do mety całkiem wyczerpana 7:50,48<sup>35</sup>.

W pozostałych biegach Belgowie (7:55,4) pokonali Węgrów (8:03,4), Włosi (7:14,6) – Niemców (8:04,4), a Szwajcarzy (7:46,4) – Amerykanów (7:49,4)<sup>36</sup>. Następnego dnia, w niedzielę, była przerwa w regatach ze względu

<sup>32</sup> Ibidem, s. 244.

<sup>33</sup> [www.sports-reference.com/olympics/summer/1928/ROW/mens-coxed-fours](http://www.sports-reference.com/olympics/summer/1928/ROW/mens-coxed-fours)

<sup>34</sup> M. Plewiński, op. cit.

<sup>35</sup> „Dziennik Bydgoski”, 8 VIII 1928, s. 3.

<sup>36</sup> [www.sports-reference.com...](http://www.sports-reference.com...), op. cit.



na pobożność Holendrów i tradycje niedzielnego wypoczynku; dozwolone były jedynie treningowe przejażdżki i to nie w czasie trwających mszy<sup>37</sup>.

W poniedziałek, w piątym dniu regat, odbyły się repasaże dla osad, które w pierwszych trzech dniach zawodów przegrały tylko raz. Były to ekipy Węgiei i Niemiec. Zdecydowanie triumfowali nasi zachodni sąsiedzi w niesamowitym, budzącym respekt u wszystkich rywali czasie (6:58,4; czas Węgrów to 7:00,4), dołączając do osad, które miały walczyć o medale. Przedziwny regulamin sprawił, że zamiast parzystej liczby załóg było ich pięć. Poza Polską – Szwajcaria, Włochy, Niemcy i Belgia. Biało-Czerwoni wylosowali na kolejnych rywali tych ostatnich. I tym razem sprzyjało im szczęście w losowaniu torów.

Oto kolejna relacja druha Żewickiego: „Punktualnie o godzinie 2.50 popołudniu ogłosił wystrzał oraz megafony radjowe, że bieg się rozpoczął. Rozstawiliśmy się po całym torze, aby dodać naszym wioślarzom otuchy. Podali pierwszy rezultat: na 250 metrów prowadzi Belgja o 1 i ½ długości. Zwątpiliśmy! Nareszcie zmiana! Na 1300 metrów łódzie się wyrównały. Zająłem razem z sympatycznym druhem Kuglerem punkt obserwacyjny na 1450 metrów. Tutaj już daje się zauważyć przewagę Polaków. Nasze krzyki robią swoje! Prowadzą o ½ długości. Spokojnymi uderzeniami zwiększają dystans do 1 długości. Wytężeniem wszystkich sił zachęcona przez swoich rodaków i Francuzów starała się mocna osada belgijska dogonić Polaków, co jej się nie udało. Różnicą ½ długości przeszli nasi znów w dobrej formie przez metę, witani radosnymi okrzykami przez publiczność, szczególnie Polaków”<sup>38</sup>.

Polska osada osiągnęła czas 7:29,0, belgijska – 7:30,2. W skład tej ostatniej wchodził: Jean Bauwens, Alphonse de Wette, Charles van Son, Theo Wambeke i sternik Maurice Delplanck<sup>39</sup>. W drugiej konfrontacji na tym etapie rozgrywek Włosi (7:18,4) pokonali Niemców (7:26,4), natomiast Szwajcarzy samotnie przepełnęli dystans w żółwym tempie (8:02,4)<sup>40</sup>. Zestawiając używane dotąd czasy, jasne było, że wszystkich przewyższają Włosi. Polacy i Szwajcarzy – te dwie ekipy, które utrzymały się jeszcze „w grze”, uzyskiwały czasy na zbliżonym poziomie.

Zgodnie z regulaminem teraz to Włosi mieli spotkać się ze Szwajcarią, Polacy posiadali natomiast prawo do „wolnego przejazdu”. Zwycięzca powinien spotkać się z Polską w potyczce o mistrzostwo olimpijskie, natomiast pokonanej osadzie (włoskiej lub szwajcarskiej) przypadał medal brązowy.

<sup>37</sup> M. Plewiński, op. cit.

<sup>38</sup> „Dziennik Bydgoski”, 11 VIII 1928, s. 5.

<sup>39</sup> Z. Porada, *Starożytnie i nowożytnie igrzyska olimpijskie*, Warszawa 1980, s. 629.

<sup>40</sup> www.sports-reference.com..., op. cit.

8 sierpnia na torze Sloten niezawodni reprezentanci Italii (6:43,4) pokonali wyraźnie Helwetów (6:46,8). Betewiacy przepłynęli samotnie tor w całym żwawym tempie (7:20,4).

Teraz miał nastać dzień odpoczynku przed wielkim finałem Polska – Włochy. Biało-Czerwoni faworytami nie byli, jednak nie można było ich szans przekreślać z góry. Ale wydarzenia 9 sierpnia miały zupełnie inny przebieg niż zakładano.

Rano zebrał się komitet regat. Sformułowano na jego posiedzeniu postulat skierowany w stronę Polaków, aby zgodzili się zrezygnować z miejsca w finale i rozegrali najpierw repasaż ze Szwajcarami. Uzasadnieniem miał być „duch sportu”, który – według organizatorów zawodów – mógłby zostać naruszony, gdyby Polacy dostali się do finału, nie rywalizując z nikim w półfinale. Tym samym zanegowano uchwalony wcześniej regulamin. Z takim wnioskiem do komitetu wystąpili dzień wcześniej Szwajcarzy, dysponując „argumentem” w postaci prezesa międzynarodowej federacji wioślarskiej<sup>41</sup>.

Przedstawiciel Polskiego Komitetu Olimpijskiego, Jerzy Loth, tę „propozycję nie do odrzucenia” przyjął. Wokół mówiono o „rycerskiej” i „fair play” postawie Polaków<sup>42</sup>. Inne jednak były odczucia wioślarzy. Bernard Ormanowski bez ogródek stwierdził: – „Brakło nam ducha walki, gdyż czuliśmy, że nas wykantowano”<sup>43</sup>.

Polacy tym razem wylosowali pierwszy, gorszy tor. Jeszcze raz sięgnijmy do relacji Władysława Żewickiego: „Wobec wspaniałych dotychczasowych zwycięstw liczyliśmy na wygraną ze Szwajcarią, jednak nasza osada nie przyzwyczajona do rannych biegów, nie będąc zupełnie w dyspozycji przegrała niestety bieg o 1¼ długości po nadzwyczaj zaciętej walce. Start udał się naszym wioślarzom. Na 250 metrów toru prowadzi Polska o 1 metr. Jednak Szwajcarzy fizycznie o wiele silniejsi (...), wiosłując 36 uderzeń na minutę, doganiają osadę polską i uzyskują na 750 metrów pół długości. Na 1500 metrów wynosi dystans pomiędzy łodziami jedną długość. Nasi wioślarze starają się nadmiernym wysiłkiem wyprzedzić przeciwnika na finiszu, co im się jednak nie udaje. W czasie 7:14,4 zwyciężyła pewnie Szwajcaria. Czas 7:19,6”<sup>44</sup>.

Ekipa Szwajcarii płynęła w składzie: Emil Haas, Joseph Meyer, Otto Bucher, Karl Schweger, sternik Fritz Bosch<sup>45</sup>.

<sup>41</sup> K. Błazejewski, *Wiosłem z Brdy wyrosłe*, Bydgoszcz 2000, s. 28

<sup>42</sup> M. Plewiński, op. cit.

<sup>43</sup> K. Błazejewski, op. cit.

<sup>44</sup> „Dziennik Bydgoski”, 14 VIII 1928, s. 5.

<sup>45</sup> Z. Porada, op. cit., s. 629.

Przyczyny tej porażki tak przedstawiał po powrocie do Bydgoszczy jeden z wioślarzy, Edmund Jankowski: „Bieg naznaczono nagle, musieliśmy byli wcześniej wstać, aby na 3 godziny przed biegiem spożyć śniadanie, które o godzinie 7-mej wcale nam nie smakowało. W czasie biegu byliśmy faktycznie głodni i nie mogliśmy jechać pełną siłą”<sup>46</sup>.

10 sierpnia w finale amsterdamskich regat olimpijskich na kanale Sloten Włosi (6:47,8) pokonali Szwajcarów (7:03,4)<sup>47</sup>. Po tym wyścigu odbyła się dekoracja medalistów w kategorii czwórek ze sternikiem. Na najniższym stopniu podium stanęli bydgoszczanie, a na ich szyjach zawisły brązowe medale.

Wieczorem tego dnia Polski Komitet Olimpijski urządził w Amsterdamie dla brązowych medalistów specjalne przyjęcie z udziałem m.in. prezesa PKOl, księcia Kazimierza Lubomirskiego, i polskiego konsula. Potem wszyscy udali się do... największego amsterdamskiego kina na specjalny seans filmowy. Właściciel tego przybytku X Muzy, z pochodzenia Polak, w taki właśnie sposób uczcił sukces rodaków<sup>48</sup>. Następnego dnia nadszedł czas powrotu.

Mieszkańcy Bydgoszczy z niecierpliwością oczekiwali przyjazdu medalistów. Do BTW nadszedł telegram od polskiej ekipy z Amsterdamu ustalający czas przyjazdu do Bydgoszczy na środę 15 sierpnia o godz. 14.30 na dworzec główny pociągiem pośpiesznym z Piły.

W „Gazecie Bydgoskiej” pojawił się apel „do sportowców i całego obywatelstwa m. Bydgoszczy z tem, aby wszyscy, kto żyw przybyli na dworzec w celu powitania dzielnych wioślarzy, na które sobie rzetelnie zasłużyli, walcząc wprost po bohatersku o honorowe miejsce dla barw państwa i sportu polskiego. Powitanie to będzie zasłużoną nagrodą dla zwycięzców, a podniętą do dalszej wytężonej pracy dla szerokich mas sportowców”<sup>49</sup>.

Tak się też stało. Przyjazd medalistów okazał się jednym z najważniejszych wydarzeń w dziejach Bydgoszczy. Przynajmniej tak można było sądzić po wypowiedzianych słowach powitania i zachowaniu bydgoszczan. „O godz. 14-tej odjechało z przystani BTW do dworca kolejowego 10 samochodów ustrojonych w kwiaty i wieńce, z flagami BTW. O godz. 14.30 przed dworcem oraz przyległe ulice wypełniły tysięczne rzesze sportowe i sympatycy sportu. Na peronie ustawili się wioślarze w galowych mundurach, delegaci prawie wszystkich bydgoskich towarzystw sportowych i przysposobienia wojskowego, drużyna morska harcerzy, liczne grono wioślarek, przedstawiciele KWF i PW, prasy itd. O godz. 14.45 nadjeżdża pociąg. Już z dala widnieją wysta-

<sup>46</sup> „Dziennik Bydgoski”, 17 VIII 1928, s. 2.

<sup>47</sup> [www.sports-reference.com...](http://www.sports-reference.com...), op. cit.

<sup>48</sup> K. Błażejowski, op. cit., s. 29.

<sup>49</sup> M. Plewiński, op. cit.



wione z okna flagi BTW. Orkiestra gra marsze, olimpijczycy wychodzą i następują: powitania, całowania, gratulacje. Wioślarki i panie zgromadzone na peronie obdarzają wioślarzy kwiatami. Do zwycięzców przemówił p. dr Siemiątkowski, witając ich oraz składając serdeczne gratulacje. Członkowie BTW wynoszą olimpijczyków na rękach i lokują ich w pięknie udekorowanym samochodzie. Przeszło czterotysięczny tłum zebrany przed dworcem wznosi okrzyk na cześć zwycięzców. Fotografisci uganiają i fotografują zewszestrón. Podnosi się flaga olimpijska o pięciu kołach, przedstawiających pięć części świata i rusza wspaniały pochód. Na czele sunie samochód wiozący zwycięzców, za nim idą w czwórkach wioślarki, wioślarze, drużyna morska i długa kolumna samochodów. Obok ciągną ogromne rzesze publiczności. Na ulicy Śniadeckich, z balkonu domu p. Żółkiewicza zasypano samochód olimpijczyków mnóstwem kwiatów. Tak, w radosnym nastroju, przybywamy do szalasu BTW. Cała przystań BTW, Frithjofu i dziedziniec firmy Schlak i Dąbrowski tonąc w powodzi flag i sztandarów. (...) P. generał Thommée w swym przemówieniu podkreślił podobieństwo ambicji i chęci zwycięstwa u sportowców i żołnierzy. Jedni i drudzy dążą do zwycięstwa w obronie honoru i barw Rzeczypospolitej. Wiceprezydent miasta p. dr Chmielarski podkreślił, że uroczystość przyjęcia zwycięskiej załogi łączy się z rocznicą zwycięstwa nad bolszewikami. Aby Polska była silna, niechaj każdy Polak pracuje i pełni z całym poświęceniem obowiązki na nim ciężące. Sport jest potężną ideą odradzającą ludy. Wioślarze bydgoscy spełnili swój obowiązek włożony na nich”<sup>50</sup>.

Przemówień, życzeń, toastów i gratulacji tego wieczoru było bez liku. Przywiezione z igrzysk medale, odznaki, fotografie i inne pamiątki cieszyły się ogromnym zainteresowaniem, wędrowały z rąk do rąk. Fetowanie sukcesu przeciągnęło się głęboko w noc, a bohaterowie z czwórki przez wiele kolejnych dni byli podejmowani przez władze, instytucje, towarzystwa i osoby prywatne<sup>51</sup>. M.in. 1 września na cześć medalistów bankiet wydał Miejski Komitet Wychowania Fizycznego i Przynsposobienia Wojskowego. Olimpijczycy otrzymali w darze od władz miasta obraz pamiątkowy pomysłu prof. Mondrała przedstawiający zwycięską czwórkę BTW na finiszu<sup>52</sup>.

Największym jednak przeżyciem dla sportowców było przyjęcie na Zamku Królewskim w Warszawie, na które zostali zaproszeni wraz ze wszyst-

<sup>50</sup> „Dziennik Bydgoski”, 17 VIII 1928, s. 2.

<sup>51</sup> W. Żewicki, *Działalność Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego w pierwszych dziesięciu latach swojego istnienia*, Bydgoszcz 1930, s. 78.

<sup>52</sup> „Dziennik Bydgoski”, 4 IX 1928, s. 6

kimi olimpijczykami z Amsterdamu przez prezydenta Ignacego Mościckiego w dniu 2 grudnia 1928<sup>53</sup>.

W ogólnym entuzjazmie jedynym kłopotem była sprawa łodzi, na której betewiacy osiągnęli tak wielki sukces. Zatrzymali ją polscy celnicy na granicy, domagając się opłaty za jej wwóz do kraju w kwocie kilkuset złotych. Odzyskać sprzęt udało się dopiero po interwencji wyższych czynników państwowych<sup>54</sup>.

Bohaterowie amsterdamskich zmagani nigdy więcej nie usiedli razem do wyścigowej łodzi. Losy ich rozeszły się w przedziwny sposób.

Edmund Jankowski zaraz po olimpiadzie z dnia na dzień porzucił czynnowe uprawianie sportu. Wcześniej poza wioślarstwem uprawiał również w BTW łyżwiarstwo szybkie i hokej na lodzie, był wiceprezesem Pomorskiego Okręgowego Związku Hokeja na Lodzie. Później poświęcił się pracy w zakładach Siemens'a, a od maja 1932 r. do wybuchu II wojny był dyrektorem fabryki rowerów w Bydgoszczy przy ul. Dworcowej (własność teścia Jankowskiego, Anastazego Wasilewskiego). W BTW dalej działał jako członek zarządu, trener wioślarzy i kierownik sekcji sportów zimowych. Był też oficer rezerwy Wojska Polskiego, porucznikiem. Po kampanii wrześniowej wrócił do Bydgoszczy, gdzie został jako działacz Związku Zachodniego aresztowany przez Niemców, a następnie rozstrzelany, prawdopodobnie 1 X 1939 w Dolinie Śmierci pod Fordonem. Spoczywa na cmentarzu Bohaterów Bydgoszczy na Wzgórzu Wolności<sup>55</sup>.

Dwa lata po Jankowskim wioślarstwo porzucił Franciszek Bronikowski. W 1930 r. podjął pracę w założonej wspólnie z ojcem fabryce stylowych mebli Emil Bronikowski i Syn przy ul. Nakielskiej w Bydgoszczy. W latach 1930-1934 działał w zarządzie BTW, był gospodarzem taboru. W 1939 r. walczył w kampanii wrześniowej. Po wojnie wrócił do sportu i przez pięć kolejnych lat pływał dla BTW, definitywnie żegnając się z wioślarstwem w 1950 r. Po nacjonalizacji jego przedsiębiorstwa (włączonego potem do Bydgoskich Fabryk Mebli) przeniósł się do Milanówka pod Warszawą i tam prowadził kolejny zakład produkujący meble stylowe. Jednocześnie działał w PZTW, był trenerem i sędzią. Zmarł 1 XII 1964 w Milanówku i tam został pochowany. Jego sportowe tradycje kontynuuje wnuk Adam – wioślarz, olimpijczyk z Sydney i Aten<sup>56</sup>.

Leon Birkholc po igrzyskach kontynuował karierę, marzył o występie w Los Angeles w 1932 r., ale nie udało mu się zakwalifikować do ekipy olimpijskiej. Bydgoszcz na igrzyskach w Kalifornii reprezentował tylko Jerzy

<sup>53</sup> „Przegląd Sportowy”, 8 XII 1928, s. 1.

<sup>54</sup> „Dziennik Bydgoski”, 1 IX 1928, s. 8.

<sup>55</sup> <http://www.pkol.pl/pl/pages/display/10063>

<sup>56</sup> <http://www.pkol.pl/pl/pages/display/10072>

Braun. Birkholc pływał wyczynowo do 1935 r. W latach 1936-1937 był działaczem BTW, członkiem zarządu i naczelnikiem wioślarzy. Z zawodu był bankowcem, pracował w Poznańskim Banku Ziemian, a następnie w Komunalnej Kasie Oszczędności jako kasjer i buchalter. Zmobilizowany w 1939 r. brał udział w kampanii wrześniowej. Po krótkim pobycie w obozie jenieckim w Radomiu wrócił do Bydgoszczy. W latach 1945-47 ponownie działał w BTW, był jednocześnie ponownie wicedyrektorem Komunalnej Kasy Oszczędności w Bydgoszczy. Potem uwikłany w dość przypadkowe małżeństwo z Niemką oskarżoną o działalność antypolską opuścił Bydgoszcz. W 1960 r. wstąpił do Zgromadzenia Najświętszych Serc Jezusa i Maryi w Sokółce k. Polanicy Zdroju. Śluby wieczyste złożył w 1964 r. W marcu 1968 r. uległ wypadkowi motocyklowemu, w następstwie którego zmarł 26 kwietnia 1968 r. Spoczywa na cmentarzu we wsi Stary Wielisław w Kotlinie Kłodzkiej<sup>57</sup>.

Dwuletnią przerwę w wiosłowaniu po igrzyskach w Amsterdamie miał Bernard Ormanowski. Po przerwie wrócił do sportu i wystartował na mistrzostwach Europy. Pływał też w ósemkach, ale nie udało mu się odnieść sukcesów w zawodach międzynarodowych, choć była to wówczas najlepsza klubowa osada w Polsce. W BTW uprawiał też hokej na lodzie i łyżwiarstwo szybkie. Zdobył w sumie w mistrzostwach Polski 4 złote medale, 4 srebrne i 1 brązowy. Był kupcem, restauratorem. Sportową karierę zakończył dopiero w 1945 r., pełniąc jednocześnie rolę trenera w BTW, następnie uczył wiosłarstwa w Okręgowym Wojskowym Klubie Sportowym w Bydgoszczy (1950-1953) i Kolejowym Klubie Wioślarskim (1959-1976), był wychowawcą świetnej dwójki Broniec – Ślusarski. Zmarł jako ostatni z piątki „amsterdamszczyków” 7 grudnia 1984 r. w Bydgoszczy, spoczywa na cmentarzu parafii NSPJ przy ul. Ludwikowo<sup>58</sup>.

Najdłużej startował sternik Bolesław Drekow, bo aż do wybuchu II wojny światowej. Walczył w kampanii wrześniowej. Od 1920 r. był pracownikiem bankowości, śpiewał także w chórze „Echo”. Po II wojnie przeniósł się na Wybrzeże, został dyrektorem oddziału NBP w Gdańsku. Przez wiele lat prezesował OZTW w Gdańsku, miał uprawnienia sędziego międzynarodowego. Zmarł 10 listopada 1972 r. w Kudowie Zdroju, pochowany został na cmentarzu komunalnym w Gdańsku-Oliwie<sup>59</sup>.

Po brązowej czwórce pozostała legenda. W ich klubie, nadal istniejącym, w środowisku wiosłarzy, w Bydgoszczy legenda ta żyje do dziś.

<sup>57</sup> Ibidem.

<sup>58</sup> <http://www.pkol.pl/pl/pages/display/10057>

<sup>59</sup> <http://www.pkol.pl/pl/pages/display/10069>



### Summary

Bydgoszcz in the Second Republic of Poland was the most important rowing centre in Poland. It was here that the best Polish regatta course was located, and many strong clubs operated. Owing to the popularity of rowing in the city, collective efforts were made to prepare Bydgoszcz rowers for the Olympic Games in Amsterdam in 1928. A group of competitors, members of the Bydgoszcz Rowing Association was selected, and German coach Goetz was employed. After a series of qualification competitions, a four with coxswain turned out to be the best in Poland and gained the right to participate in the Olympic Games. In Amsterdam, on the Slotem course, the team: Edmund Jankowski, Franciszek Bronikowski, Leon Birkholz, Bernard Ormanowski and coxswain Bolesław DREWKA won the bronze medal. When the rowers returned to Bydgoszcz, they were officially welcomed at the railway station and escorted to the club's seat on the Brda River by thousands of residents. Due to different life fortunes of the five rowers, they never again started in one team.