

Dariusz Stypa

# Kluby i sekcje motocyklowe w Bydgoszczy w okresie międzywojennym

Sport motocyklowy na Pomorzu w okresie międzywojennym rozwijał się w czterech miastach tego regionu: w Bydgoszczy, Grudziądzu, Toruniu i Gdyni. Dodatkowo zdarzało się, że niektóre kluby tworzyły swe filie bądź organizowały imprezy w mniejszych miejscowościach, mając na celu szerszą popularyzację tego i tak popularnego już sportu.<sup>1</sup>

Z dostępnego materiału źródłowego wynika, że Bydgoszczy należy się pierwszeństwo, jeżeli chodzi o prężność działania klubów i sekcji motocyklowych (szczególnie do 1935 r.). Wydaje się, że było to efektem szybkiego rozwoju tutaj tej dyscypliny zaraz po odzyskaniu niepodległości przez Polskę. Rozwój ten przebiegał bardzo żywiołowo, obejmując kolejno poszczególne dzielnice miasta. Już w pierwszych pięciu latach powstały 34 ogniw wychowania fizycznego i sportu, w których było zorganizowanych ok. 5 tys. osób. Przeciętnie w każdym następnym roku statystyki wykazywały istnienie 50 jednostek sportowych. Były to bardzo aktywne kluby sportowe, osiągające znaczące wyniki, oraz małe, o krótkiej żywotności.<sup>2</sup>

Pionierem motocyklizmu w Bydgoszczy był, założony 20 listopada 1923 r. w Białej Sali Bazaru w Poznaniu, Wielkopolski Klub Automobilistów i Motocyklistów, na czele którego stanął gen. Kazimierz Raszewski.<sup>3</sup> Inne źródła podają też datę 25 sierpnia tego samego roku.<sup>4</sup> Głównym celem stowarzyszenia było: budzenie i krzewienie zamiłowania do sportu automobilowego, popieranie motoryzacji we wszystkich przejawach, urządzenie zawodów sportowych i wycieczek turystycznych, współpraca z władzami celem utrzymania, w oparciu o przepisy drogowe, porządku na drogach w mieście jak i poza nim. Planowano też wydawanie fachowych pism, przewodników i map. W roku następnym nazwę zmieniono na Automobilklub Wielkopolski - Poznań (dalej AW), a jego działalność do 1928 r. objęła też Pomorze.<sup>5</sup>

Pierwsze zawody motocyklowe AW zorganizował wspólnie z Automobilklubem Polskim w maju 1924 r. w Poznaniu na trójkącie szos u wylotu ulicy Grunwaldzkiej (dzisiaj znajduje się tam nowa dzielnica). Na starcie stanęły 23 samochody i 27 motocykli. Zwycięzcami zostali: Czerniak, Koszczyński i Gunsch - sławni motocykliści z Poznania.<sup>6</sup>

AW rozwijał się bardzo szybko i już w drugi dzień Zielonych Świątek 1924 r., z okazji przybycia do Bydgoszczy automobilistów poznańskich, została tu założona Filia AW pod prezesurą dyr. Władysława Maciejewskiego. Ponadto Zarząd tworzyli: wiceprezesa - Jan Piotrowski i Oskar Adolf Jende, sekretarz - Józef Szymczak, skarbnik - Karol Bauer i przewodniczący komisji sportowej - inż. Januszkiewicz. Pierwszą imprezą, w której nowo

powstała sekcja wzięła udział, była wycieczka klubowa do Ciechocinka, zorganizowana przez AW 27 lipca tego samego roku. Komandorem rajdu-wycieczki był Józef Szymczak, a z bydgoskiej Filii udział wzięło 17 samochodów i 1 motocykl – Indian. Za przejazd przez mosty w Fordonie i w Toruniu płacono po 25 groszy od wozu, natomiast za przejazd zwykłą szosą w Nieszawie odpowiednio po 2 złote. Wywołało to oburzenie uczestników i źle świadczyło o Starostwie w Nieszawie. W Ciechocinku miał miejsce uroczysty obiad, kawa oraz dancing w restauracji „Bristol”. Wieczorem nastąpił powrót do domu zniszczoną po ostatniej powodzi szosą Solec-Bydgoszcz. Zawód sprawili automobiliści z Torunia, których zjawilo się tylko pięciu.<sup>7</sup>

Pierwszą znaczącą imprezą, którą zorganizowała bydgoska Filia AW, były wyścigi automobilowe i motocyklowe na trasie Osowa Góra-Wojnowo-Mrocza-Nakło-Osowa Góra, przeprowadzone 25 października 1924 r. Trasa była pełna dziur, miejscami wilgotna, z kilkoma ostrymi skrętami. Na starcie stanęło 14 motocykli. Najlepszy czas osiągnął Rogowski z Unii Poznań, natomiast najlepszymi wśród zawodników bydgoskich byli: Ksawery Borowski na motocyklu indian scout oraz Drangelattes. Pierwszy otrzymał wieniec, a drugi dyplom. Zawody były bardzo udane, przy trasie kibicowało kilka tysięcy sympatyków. Zostały skrytykowane jednak w prasie, ponieważ tego samego dnia cała Polska oddawała hołd Henrykowi Sienkiewiczowi, którego trumnę wystawiono w Warszawie.<sup>8</sup>

Zarząd AW Filia w Bydgoszczy na 1927 r. ukształtował się następująco: prezes - dr Jerzy Gliński, wiceprezes - mec. Marcin Śpikowski, sekretarz - Józef Szymczak, skarbnik - Edmund Mietlicki, przewodniczący komisji sportowej - Oskar Adolf Jende. Wszyscy byli mieszkańcami Bydgoszczy.<sup>9</sup>

W następnym 1928 r. 29 marca w hotelu Lengninga w Bydgoszczy odbyło się walne zebranie AW Filii Bydgoszcz. W skład Zarządu weszli: prezes - dr Ryszard Fryling, wiceprezes - dyr. Jackowski, sekretarz - Józef Szymczak, skarbnik - Edmund Mietlicki.<sup>10</sup> Było to ostatnie walne zebranie jako Filii AW. Jesienią, 22 października 1928 r., uchwałą zebrania konstytucyjnego oddział bydgoski AW został przekształcony w samodzielną placówkę, która przyjęła nazwę Automobilklubu Pomorskiego. Pierwszym prezesem został szambelan Lucjan Prądyński, sekretariat klubu mieścił się przy ul. Matejki 10. Automobilklub został zapisany 31 grudnia 1928 r. w rejestrze stowarzyszeń Sądu Grodzkiego w Bydgoszczy pod numerem 142. W momencie założenia liczył 70 członków. Za cele postawiono sobie poparcie rozwoju automobilizmu oraz obronę praw i przywilejów członków. Realizować to zamierzano poprzez odczyty naukowe, pokazy, konkursy, wycieczki czy wyścigi. Główny kierunek działalności skierowano na automobilizm, odsuwając trochę na bok motocyklizm.<sup>11</sup> Członkowie Automobilklubu prowadzili działalność turystyczno-krajoznawczą, brali udział w różnego rodzaju jazdach konkursowych, zjazdach plakietowych i gwiazdzystych, wycieczkach i wyścigach samochodowych. Wspomnieć należy podróż samochodową po Polsce członków jeszcze Filii bydgoskiej: Marcinkowskiego, Gabriela, Szymczaka, Lunda i Czajkowskiego, czy udział w wyścigach na trasie Stryj-Bilcze-Wolica pod Lwowem w 1926 r., gdzie Gabriel zdobył trzecią nagrodę.<sup>12</sup> Automobilklub Pomorski zorganizował, jeszcze jako Filia AW, w lutym 1925 r., Wielki Rajd Pomorski na trasie Bydgoszcz-Grudziądz-Toruń-Bydgoszcz, potem, już po usamodzielnieniu, w pierwszym okresie działalności, urządzał wszechpolskie zjazdy nad morze do Gdyni w latach 1930, 1932-1933. Szczególnie pa-

miętny był zjazd w 1930 r., z którego bydgoscy automobiliści wrócili z najcenniejszą w historii Automobilklubu Pomorskiego nagrodą. Był to srebrny puchar z napisem: „Nagroda Pana Prezydenta Rzeczypospolitej dla zwycięskiego klubu automobilowego w zjeździe nad morze 26-29 czerwca 1930 roku”. Puchar wręczał osobiście prezydent Ignacy Mościcki.<sup>13</sup>

W dniach 17 i 18 września 1938 r. została zorganizowana jazda konkursowa do Bydgoszczy z okazji X-lecia Pomorskiego Automobilklubu. Kilkanaście miesięcy wcześniej, w wyniku jego inicjatywy, pracowało już biuro techniczne z siedzibą w Toruniu i ekspozyturami w Bydgoszczy i Gdyni, które rozwinęło w swym rejonie działalność w zakresie udostępniania prawa jazdy.<sup>14</sup>

Mimo że od momentu swego zaistnienia Automobilklub Pomorski większą wagę przywiązywał do samochodów, co miało swe uzasadnienie w związku z istnieniem od 1925 r. Klubu Motocyklistów Bydgoszcz<sup>15</sup>, to organizowanie i współorganizowanie imprez, w których startowali też motocykliści, nie było mu obce. Za przykłady mogą służyć m.in. wyścigi na Osowej Górze w czerwcu 1929 r., jazda zrecznościowa na Stadionie Miejskim 14 września 1930 r. czy też kilka innych.<sup>16</sup> Potwierdza to jednak fakt, że Automobilklub Pomorski był jednostką elitarną, skupiającą przede wszystkim właścicieli samochodów.

Sportem motocyklowym w Bydgoszczy, w pełnym tego słowa znaczeniu, zajął się od połowy lat dwudziestych Klub Motocyklistów Bydgoszcz. W „Dzienniku Bydgoskim” z 20 kwietnia 1925 r. można znaleźć notatkę „Bacność motocykliści”, która nawołuje wszystkich zainteresowanych do przybycia tego dnia na Rybi Rynek, do lokalu Stara Bydgoszcz, w celu powołania klubu motocyklowego. Początek zebrania ustalono na godzinę 20.00.<sup>17</sup> W ten sposób motocykliści bydgoscy, skupieni dotąd w Filii AW, założyli 20 kwietnia 1925 r. Klub Motocyklistów Bydgoszcz (KMB). Na zebraniu założycielskim cele i zadania referował znany motocyklista, uczestnik zawodów motocyklowych na Osowej Górze i inicjator zawiązania KMB, Ksawery Borowski. Wybrano tymczasowy Zarząd w składzie: prezes - Ksawery Borowski, wiceprezes - Bronisław Bukowski, skarbnik - Marchlewski. Do komisji sportowej wybrano: Jahra, Riemera, Drangelattesa, Bunna oraz ponownie Marchlewskiego. Oprócz tego dyskutowano o szkołach szoferskich, warsztatach reperacyjnych, ubezpieczeniu motocykli, organizacji wyścigów, zjeździe delegatów klubów motocyklowych 23 maja 1925 r. w Poznaniu. Za najbliższe plany uznano udział w organizowanej 26 kwietnia przez Filię AW imprezie pod nazwą „Kilometre lancee” na szosie toruńskiej. Następne zebranie zaplanowano na 1 maja w hotelu „Pod Orłem”, gdzie zamierzano dokonać wyborów uzupełniających do Zarządu, a kolejne na 15 maja w hotelu „Boston”. W momencie założenia do KMB zapisało się 25 członków, natomiast pod koniec 1925 r. ich liczba zwiększyła się do 50.<sup>18</sup>

Pierwszą imprezą (nie licząc „Kilometre lancee”), w której wzięli udział zawodnicy KMB, były zorganizowane 14 czerwca 1925 r. przez Filię AW wyścigi motocyklowe i automobilowe na trójkącie szos ze startem i metą na Osowej Górze. Czołowe role odegrali zawodnicy KMB, a w szczególności Helmuth Bunn i Ernst Jahr, którzy zwyciężyli w swych kategoriach. Na wyróżnienie szczególnie zasłużył Jahr, który odłamał część kierownicy w Wojnowie, mimo to dojechał do mety na pierwszym miejscu.<sup>19</sup> Natomiast pierwszą imprezą, zorganizowaną samodzielnie przez KMB, były igrzyska sportowe w motocyklistyce pod nazwą „Dzień Sportu Motocyklowego”, przeprowadzone 26 lipca 1925 r. Impreza składała się z dwóch części. Pierwsza – to korso kwiatowe (przejazd ustrojonymi

motocyklami po ulicach Bydgoszczy), drugą była gymkhana motocyklowa (jazda zręcznościowa w różnych wymyślnych konkurencjach) na boisku VIII Dywizjonu Samochodowego przy ul. Gdańskiej, które ze względu na brak boiska sportowego z prawdziwego zdarzenia było już wcześniej wykorzystywane przez posiadaczy motocykli i samochodów. Udział wzięli wyłącznie bydgoszczanie, a pierwsze miejsce zdobył Paweł Sikorski należący do KMB.<sup>20</sup>

Dnia 4 października Bydgoski Klub Motocyklowy zorganizował pierwsze wyścigi w obsadzie międzynarodowej, które miały miejsce na znanym już trójkącie szos wokół Osowej Góry. Oprócz zawodników z Poznania, Grudziądza i gospodarzy, startowali też Niemcy z Motoklubu Gdańsk, m.in.: Steck, Drews, Rohr. KMB wystawił 20 motocyklistów, ale tylko w jednej klasie zwyciężył bydgoszczanin Niedbalski na triumfie. Po zawodach atrakcją było losowanie motocykla sarolea wśród kibiców, którzy nabyli bilety w sekretariacie klubu przy ul. Gdańskiej.<sup>21</sup>

Rok 1926 przyniósł pierwszy duży sukces. Po dobrych występach na wyścigach w Poznaniu, szczególnie juniora Konstantego Rzannego i Herberta Beitscha<sup>22</sup>, 18 lipca rozegrano wyścigi motocyklowe o Mistrzostwo Pomorza na trasie Białochowo-Welcz-Zakurzewo pod Grudziądzem. Pierwszy tytuł mistrzowski dla KMB, osiągając najlepszy czas dnia, zdobył Helmuth Bunn na AJS 350.<sup>23</sup> Na zakończenie sezonu bydgoszczanie wystartowali w rozegranych 12 września pod Grudziądzem I Szosowych Mistrzostwach Polski. Morawski zajął w swojej klasie pierwsze miejsce, a w ogólnej klasyfikacji Mistrzostw Polski - piąte.<sup>24</sup>

W 1927 r. po raz pierwszy rozegrano Mistrzostwa Bydgoszczy, które w dniach 27-28 sierpnia zorganizował Komitet Wychowania Fizycznego i Przystosobienia Wojskowego, ale, niestety, wyniki nie zachowały się.<sup>25</sup>

Dnia 30 marca 1928 r. na walnym zebraniu wybrano nowy Zarząd w składzie: prezes - Borowski, wiceprezes - Rutkowski, sekretarz - Rzanny, skarbnik - Petrykowski, kapitan sportowy - Sikorski i jego zastępca - Bunn. Sekretariat mieścił się przy ul. Śniadeckich 21a.<sup>26</sup> Sezon sportowy rozpoczął się udanie - od trzeciego miejsca w klasyfikacji ogólnej Edwarda Budy w I Rajdzie Motocyklowym Polskiego Związku Motocyklowego na trasie długości 677 km.<sup>27</sup> W niedzielę, 24 czerwca, gośćmi KMB byli przedstawiciele Toruńskiego Klubu Motorowego w sile 7 motocykli. Nadarzyła się okazja nawiązania ściślejszej współpracy, zważywszy wcześniejsze wypowiedzi prezesa Borowskiego o trudnościach w dojściu do porozumienia z sąsiadami zza miedzy.<sup>28</sup>

Tytuł Mistrza Pomorza i Klubu na 1928 rok zdobył na zawodach pod Grudziądzem, 1 lipca, hrabia Ludolf von Alvensleben z Ostromecka, reprezentujący KMB.<sup>29</sup> Hrabia Alvensleben był niewątpliwie najwybitniejszym zawodnikiem KMB z przełomu lat dwudziestych i trzydziestych oraz jednym z najlepszych w Polsce. Narosło jednak wokół tej postaci wiele niejasności, które chciałbym po części, w miarę posiadanego skąpego materiału źródłowego, wyjaśnić. Problem polega na tym, że było dwóch braci Alvenslebenów i obaj jeździli na motocyklach, ale który z nich odnosił większe sukcesy w kraju i na arenie międzynarodowej? W dostępnej dzisiaj prasie międzywojennej brak notatek z imprez sportowych, w których znalazłoby się zapisane imię Alvenslebena. Istnieje tylko jeden taki wyjątek w „Przeglądzie Sportowym” z 1931 r., a mianowicie fotografia zawodnika na motocyklu z podpisem: „Albrecht Alvensleben Mistrz W. M. Gdańska”.<sup>30</sup> Dotyczy to więc nie Ludolfa, ale starszego z braci Alvenslebenów.

Albrecht Werner i Ludolf (nazywani przez rodzinę Tito i Lulu)<sup>31</sup> byli synami Joachima Martina von Alvenslebena (później okazało się, że prawdziwym ojcem Albrechta był Argentyńczyk Rodriguez).<sup>32</sup> Matką Ludolfa była polska arystokratka Katarzyna Bnińska z Samostrzela<sup>33</sup>, nic więc dziwnego, że Lulu został wychowany w duchu polskim – był aktywnym członkiem polskich organizacji patriotycznych i sportowych, jak na przykład Astoria czy Strzelec. Razem z przyjaciółmi utworzył klub automobilowy, służył w polskim wojsku, miał polskie obywatelstwo i reprezentował Polskę w zawodach motocyklowych w kraju i za granicą. W czasie II wojny światowej służył w wojsku polskim na Zachodzie.<sup>34</sup> Całkowitym przeciwieństwem Ludolfa był Albrecht, który prowadził działalność antypolską, był zaciętym Niemcem, służył w zbrodniczym Selbstschutzu, później w SS, doprowadził do osadzenia Joachima Martina von Alvenslebena w obozie koncentracyjnym w Dachau, a potem w Buchenwaldzie. Albrecht po II wojnie światowej został uznany za zbrodniarza wojennego i skazany na karę śmierci. Wyroku jednak nie wykonano.<sup>35</sup> Brak danych co do tego, czy Albrecht miał polskie obywatelstwo, ale sądząc po jego postępowaniu, było to raczej wykluczone. Kwestia obywatelstwa jest bardzo istotna, ponieważ w sporcie motocyklowym walczyć o tytuły mistrzowskie w Polsce jak i reprezentować nasz kraj na arenie międzynarodowej mogli tylko obywatele polscy, a taki wymóg spełniał Ludolf. Nie tylko brał udział w walce o Mistrzostwo Polski, ale też był jej reprezentantem na imprezach międzynarodowych.<sup>36</sup> Ponadto w „Przeglądzie Sportowym” z 1929 r. ukazał się wywiad z hr. Alvenslebenem (bez imienia). Redaktor opisał go jako skromnego, młodego człowieka, który aktualnie odbywał służbę wojskową w Szkole Podchorążych w Grudziądzu, mistrza Pomorza z 1928 r. oraz rekordzistę i zdobywcę pierwszej nagrody w czerwcu na trasie śląskiej pod Katowicami. Zapytany o plany, odpowiedział, że chciałby wziąć jeszcze udział w 1929 r. w wyścigach we Lwowie, Budapeszcie i przede wszystkim w Grand Prix Europy (Grand Prix Międzynarodowej Federacji Klubów Motocyklowych) w Barcelonie.<sup>37</sup> Plany częściowo zostały zrealizowane. Ludolf von Alvensleben reprezentował Polskę 20 października na Grand Prix Międzynarodowej Federacji Klubów Motocyklowych w Barcelonie (w innych źródłach impreza ta jest określana jako Grand Prix Europy bądź Mistrzostwa Europy). Startując na nortonie, na trasie liczącej 330 km, zdobył czwarte miejsce, pokonując dystans w 3 godziny 24 minuty i 15 sekund, co daje średnią prędkość ok. 97 km/h. Wynik ten, przy tak silnej obsadzie, należy uznać za bardzo dobry.<sup>38</sup> Wiele więc wskazuje na to, iż opis w wywiadzie z „Przeglądu Sportowego” pasuje do postaci Ludolfa.

Następne roczne walne zebranie KMB miało miejsce 26 kwietnia 1929 r. w miejscu założenia klubu, na Rybim Rynku. Liczba członków wynosiła 48, a Zarząd na kolejny rok działalności przedstawiał się następująco: prezesem ponownie został Borowski, wiceprezesem – Roman Gonczerzewicz, sekretarzem – Karowski, zastępcą sekretarza – F. Bork, skarbnikiem – Stanisław Petrykowski, gospodarzem – Bronisław Passuth. Komisja sportowa to: kapitan sportowy – Paweł Sikorski, zastępca – Bunn oraz K. Steller, P. Łabicki i Bronisław Passuth jako jej członkowie. Natomiast komisję rewizyjną tworzyli: B. Gawrych, Franciszek Butowski i Wł. Mielnik, a jej przewodniczącym był Jaszkowski.<sup>39</sup>

Sezon ten należał niewątpliwie do Ludolfa Alvenslebena, który – oprócz wcześniej opisanego startu w Barcelonie – zwyciężył w rajdzie z okazji „Cudu nad Wisłą”, został wice mistrzem Lwowa w wyścigach na szosie, gdzie rywalizował m.in. z jedyną dotychczas

polską motocyklistką Loteczkową.<sup>40</sup> Pechowo zakończyło się II Grand Prix Polski połączone z IV Szosowymi Motocyklowymi Mistrzostwami Polski na trasie pod Mysłowicami. Mimo świetnej jazdy i wielkich szans na zwycięstwo, Lulu zanotował defekt motocykla, co uniemożliwiło mu ukończenie wyścigu. Wielka szkoda, ponieważ fachowcy uważali, że z Polaków tylko Alvensleben mógł nawiązać walkę z faworytami z Niemiec. Niestety, nie był to ostatni pech Ludolfa na imprezie rangi mistrzowskiej, a najtrudniejsze do zrozumienia miały dopiero nadejść.<sup>41</sup>

Kolejny, 1930 r., był jubileuszowym, ponieważ KMB obchodził uroczystość pięciolecia istnienia, a Zarząd na ten sezon ukształtował się następująco: prezes - Ksawery Borowski, sekretarz - Władysław Cywiński, skarbnik - Bronisław Makowski, kapitan sportowy - Konstanty Rzanny oraz jego zastępca - Paweł Sikorski. W porównaniu z dniem założenia, liczba członków wzrosła o połowę - do 50.<sup>42</sup> Z okazji jubileuszu 18 maja zorganizowano zjazd plakietowy do Bydgoszczy, na który przybyło 140 motocyklistów.<sup>43</sup>

Po okresie świętowania zawodnicy wrócili do swej statutowej działalności. 8 czerwca na szosie pod Katowicami odbyło się III Grand Prix Polski. W stawce 29 zawodników z Niemiec, Anglii, Szwajcarii, Stanów Zjednoczonych i Polski doskonałe trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji zajął hr. Alvensleben na motocyklu norton 500, ulegając tylko Szwajcarowi i Niemcowi. Osiągnął ponadto najlepszy czas jednego okrążenia (27,4 km), które przejechał ze średnią prędkością 117 km/h. Bardzo dobrze zaprezentował się też inny zawodnik z KMB - Alfons Ziółkowski, zajmując pierwsze miejsce w klasie 175 ccm (centymetrów sześciennych).<sup>44</sup>

W tym samym sezonie w Bydgoszczy po raz pierwszy odbyły się wyścigi dirt track na torze Stadionu Miejskiego w Bydgoszczy. Angielskie określenie słów „dirt track” oznacza dosłownie „brudny tor”, polska nazwa, używana do dzisiaj, to wyścigi żuźlowe czy na żuźlu, nie znaczy to jednak, że wszystkie tory posiadały nawierzchnię typowo żuźlową. Często, szczególnie w początkowym okresie, były to tory ziemne, a wyścigi określano po prostu jako „żuźlowe”. Impreza miała miejsce w wielkanocny poniedziałek 20 kwietnia, i była drugą tego rodzaju w Polsce, po urządzonej trochę wcześniej w Poznaniu.<sup>45</sup>

Zanim przybliżę szczegóły, cofnijmy się do 1922 r., ponieważ ówczesne wydarzenia miały wpływ na narodziny tradycji wyścigów na żuźlu w Bydgoszczy. 12 marca tego właśnie roku powstał Miejski Komitet Wychowania Fizycznego w Bydgoszczy, którego celem miało być zorganizowanie od podstaw życia sportowego w tym mieście, kierowanie pracami organizacyjnymi, stworzenie bazy urządzeń oraz koordynowanie działalności stowarzyszeń wychowania fizycznego i klubów sportowych. Przewodniczącym Zarządu został gen. dyw. Władysław Jung - na co dzień dowódca 15 Dywizji Piechoty. Jeszcze tego samego roku Zarząd złożył wniosek do Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy o przydział terenu pod budowę boiska. Przyznano 280 hektarów na łąkach bielawskich i 12 mld marek na wykonanie prac, według projektu inż. Bogdana Raczkowskiego, z czego 8 mld na boisko.<sup>46</sup> Dnia 3 sierpnia 1924 r. prezydent Rzeczypospolitej Stanisław Wojciechowski w towarzystwie wojewody poznańskiego Adolfa Bnińskiego, w asyście opiekunów budowy - dyr. Karola Bauera i por. Marcina Matuszewskiego, dokonał otwarcia nie w pełni ukończonego Stadionu Miejskiego.<sup>47</sup> Dopiero w sierpniu 1926 r. budowa płyty boiska dobiegła końca, a dodatkowych prac wymagały jeszcze: bieżnia i skocznie. Ostatecznie stadion (obecny obiekt Polonii przy ul. Sportowej) był gotowy w 1929 r. Zbudowano trybunę

z żelbetonu dla ok. 2 tys. widzów z możliwością dalszej rozbudowy. Pod trybuną powstały szatnie dla mężczyzn i kobiet, poza tym: kawiarnia, restauracja, pokoje klubowe, natryski. Wokół płyty boiska nie zbudowano jednak jeszcze upragnionego toru do wyścigów motocyklowych, a tylko bieżnię lekkoatletyczną. Wcześniejsze próby mediacji, czynione ze strony działaczy KMB, nie przekonały miejskich urzędników do tego pomysłu.<sup>48</sup>

W 1930 r. działacze KMB, będący pod wrażeniem wyścigów żużlowych w Poznaniu, nie zamierzali rezygnować z organizacji takiej samej imprezy na bydgoskim Stadionie Miejskim. Jednak gospodarze stadionu nie chcieli się zgodzić na starty motocyklistów na ukończonej rok wcześniej bieżni lekkoatletycznej w obawie przed jej zniszczeniem. Po negocjacjach na początku lipca udało się ostatecznie przekonać magistrat (argumentem był fakt, że w Poznaniu na boisku Sokoła motocykle wcale nie zniszczyły podobnej bieżni) i zaczęto przygotowania do zorganizowania widowiska.<sup>49</sup>

Pierwsze wyścigi na żużlu, zorganizowane 20 lipca 1930 r., różniły się od rozgrywanych dzisiaj. Podstawowa różnica dirt tracku z okresu międzywojennego i dzisiejszego to oczywiście sprzęt, technika pokonywania wiraży i sam sposób rozpoczynania wyścigu. Zawodnicy stawali około 25 metrów za motocyklami ustawionymi na linii startu, następnie na sygnał startera dobiegali do nich, odpalali maszyny i ruszali w określoną ilość okrążeń. Później zmieniono to na start podobny do takiego, jaki oglądamy dzisiaj na stadionach żużlowych (nie było jednak maszyny startowej), dodatkowo rozgrywając w trakcie zawodów jeden czy dwa tak zwane biegi sprawności, w których rozpoczynano ściganie się na starych zasadach. Długość torów wynosiła od 400 do 1.000 metrów, na starcie wyścigu stawało 3-4 zawodników, zależnie od szerokości trasy.<sup>50</sup>

Impreza rozpoczęła się o godz. 15.00. Wcześniej odbyła się defilada uczestników, którzy wraz z motocyklami przemaszerowali ul. Gdańską, co wywołało spore zainteresowanie mieszkańców Bydgoszczy. Na wałach wokół bieżni zasiadło kilka tysięcy kibiców. Przed startem żużlowców na stadion przybyli uczestnicy I Rajdu Nowego Kuriera, którzy wystartowali w Poznaniu, a na stadionie w Bydgoszczy osiągnęli półmetek. Po zmierzeniu czasów, oczyszczeniu maszyn i wlaniu benzyny, udali się w drogę powrotną do Poznania. Piąte miejsce w tym rajdzie zajął Alfons Ziółkowski z KMB.<sup>51</sup> Wyścigi na torze rozegrano w dwóch klasach. W eliminacjach ścigano się na 10 okrążeniach (każde po 400 metrów), natomiast w finale na 20 okrążeniach. Zwycięzcą finału został Edward Buda z KMB na motocyklu rudge.<sup>52</sup> Impreza bardzo się podobała. Jedynymi niezadowolonymi byli urzędnicy miejscy, ponieważ stan bieżni po zawodach pozostawiał wiele do życzenia. Jednak w organizacji takich wyścigów zwrócono dobry interes i porozumiano się co do tego, że już jesienią powstanie na stadionie nowy tor, typowy dla wyścigów motocyklowych z nawierzchnią ziemną.<sup>53</sup>

Zanim do tego doszło, 10 sierpnia miał miejsce drugi wyścig dirt trackowy w Bydgoszczy, a pierwszy przy sztucznym świetle, które zainstalowała firma Świetlik z Bydgoszczy. Start zaplanowano na 20.00, co umożliwiło uczestnictwo zawodnikom, którzy tego samego dnia po południu występowali na podobnych wyścigach na boisku Olimpij Grudziądz. Tam najlepszy czas osiągnął Ziółkowski z KMB.<sup>54</sup> W wieczornym finale w Bydgoszczy spotkali się: Ziółkowski, Piotrowski, Beitsch (wszyscy KMB) oraz Czerniak (Unia Poznań). Zwyciężył ten pierwszy, jadący na rudge 500, pokonując 20 okrążeń w 10 minut. Swoją drogą, pogratulować kondycji. Niestety, ponownie po tych zawodach doszło

do zgrzytów z powodu zniszczenia bieżni lekkoatletycznej. Wszelkie zarzuty odparto. Oto argumenty: wyścigi nie odbywają się często, po nich wszelkie nierówności są niwelowane, są wspaniałą rozrywką dla kibiców, a ponadto wkrótce problem zniknie, gdy powstanie tor motocyklowy, którego kosztorys przedstawił już w 1924 r. inż. Głowacki.<sup>55</sup>

Starania o nowy tor zakończyły się pomyślnie i już 21 września odbył się dirt track na nowym torze ziemnym Stadionu Miejskiego. Dużą była w tym zasługa kierownika Komitetu Wychowania Fizycznego por. Matuszewskiego. Bieżnia lekkoatletyczna została zwężona z 8 do 6 torów, a wokół niej urządzono tor ziemny o długości 440 metrów. Walczono w tej imprezie o Mistrzostwo Bydgoszczy, a tytuł zdobył Edward Buda, nazywany na trybunach „latającym hełmem”.<sup>56</sup>

Ukoronowaniem udanego sezonu KMB były rozegrane 5 października pierwsze wyścigi na torze ziemnym o Mistrzostwo Wielkopolski i Pomorza z udziałem zawodników z W. M. Gdańska, Poznania, Torunia, Grudziądza i Bydgoszczy. Po zaciętej walce i defekcie faworyta Ziółkowskiego w finale zwyciężył Edward Buda. W wyścigu klasy do 500 ccm Ziółkowski kierował jedną ręką, a drugą zatykał bak, aby nie wylała się benzyna. W tym biegu pokonał późniejszego zwycięzcę finału. Warto też wspomnieć o sukcesie Beitscha w klasie do 350 ccm przed Rohrem z W. M. Gdańska, triumfátorem dirt tracku w Hamburgu.<sup>57</sup> Bydgoszczanie startowali też w wyścigach na żużlu w Poznaniu, Toruniu (24 sierpnia pierwsze derby Pomorza) i Grudziądzu, wszędzie zajmując czołowe lokaty.<sup>58</sup>

Mimo że 1930 r. dla sympatyków sportu motocyklowego w Bydgoszczy stał pod znakiem wyścigów na żużlu, to zawodnicy KMB startowali też 7 września na V Szosowych Mistrzostwach Polski na trasie pod Grudziądzem. Złośliwość przedmiotów martwych spowodowała, że Ludolf Alvensleben (miał najlepszy czas na jedno okrążenie), Buda, Beitsch, Sikorski, Piotrowski i Ziółkowski nie ukończyli zawodów. Największy dramat przeżył ten ostatni, okrzyknięty rewelacją mistrzostw. Przewodził stawce przez 260 km (całkowity dystans wynosił 300 km), mając już dwie minuty przewagi nad późniejszym triumfátorem Koszczyńskim z Poznania. Na cztery okrążenia przed metą z powodu awarii musiał przerwać jazdę.<sup>59</sup> Alfons Ziółkowski to nowa gwiazda, wychowanek KMB, który pojawił się w 1930 r. Był bardzo wszechstronnym sportowcem. Oprócz jazdy na motocyklu, grał w piłkę (trenował w K.S. Polonia Bydgoszcz), jeździł na łyżwach, grał w hokeja i uprawiał lekkoatletykę (chyba stąd wspaniała kondycja).<sup>60</sup> W 1930 r. zgłosił akces do Batalionu Podchorążych Rezerwy Piechoty nr 7a, stacjonującego w Jarocinie. Mimo to nie opuszczał wyścigów motocyklowych. Po październikowych startach na stadionie w Bydgoszczy w prasie wydrukowano podziękowania dla majora Krauze – dowódcy szkolenia podchorążych rezerwy w Jarocinie – za pozwolenie na start Ziółkowskiemu, który sprowadził sobie też do wojska motocykl, na którym trenował i pełnił jednocześnie funkcję gońca motorowego.<sup>61</sup> Na początku 1931 r. został zawodnikiem Unii Poznań, co było korzystne dla jego kariery sportowej, zważywszy na niewielką odległość Jarocina od Poznania. Cały czas był jednak uważany za bydgoszczanina i opisując dalej jego sukcesy, za takiego będę go uznawał.<sup>62</sup>

W 1930 r., oprócz sukcesów sportowych, miało miejsce także wiele osiągnięć organizacyjnych. Szczególnie zasłużyli się w tej materii działacze KMB: prezes – Borowski, skarbnik – Bronisław Makowski (dzięki niemu uzyskano wysokie dochody z czterech zorganizowanych dirt tracków) oraz sekretarz – prof. Władysław Cywiński.<sup>63</sup>



Zanim w następnym roku doszło do walnego zebrania, w dniach 10 i 11 stycznia 1931 r. w Zakopanem, na torze zimowym, odbyły się doroczne zawody automobilowe i motocyklowe. Alfons Ziółkowski, jeszcze jako członek KMB, zajął trzecie miejsce oraz ustanowił rekord w skoku w dal na motocyklu, uzyskując wynik 5,25 m.<sup>64</sup>

Nowy Zarząd KMB został wyłoniony 12 marca, prezesem po raz siódmy z rzędu został Ksawery Borowski, nie zmienili się też skarbnik i sekretarz. Wiceprezesem został Bernard Gawrych, kapitanem sportowym wybrano Konstantego Rzannego, gospodarzem klubu Georga Drangelattesa, a sekretarzem komisji sportowej Floriana Borka. Oprócz niego w jej skład weszli: Alvensleben, Beitsch (jako przewodniczący), Drangelattes, Sikorski, Brzeziński i Zimmerman. Powołano też komisję balotującą, rewizyjną i sąd honorowy. Warto zwrócić uwagę, że wiele osób ze składu kierownictwa KMB to zawodnicy, a liczba członków klubu wynosiła 62, z czego 44 posiadało własne motocykle.<sup>65</sup> Wcześniej wyróżnienie spotkało Rzannego, który na Zgromadzeniu Walnym Polskiego Związku Motocyklowego w Katowicach 6 kwietnia 1930 r. został wybrany do Komisji Sportowej PZM jako jej kapitan na Pomorze.<sup>66</sup>

W marcu 1931 r. sport motocyklowy w Bydgoszczy poniósł wielką stratę. W wypadku drogowym zginął Helmuth Bunn, mistrz Pomorza z 1926 r. Feralnego dnia kierował motocyklem harley davidson z przyczepką, w której siedział inny motocyklista KMB - Paweł Sikorski. Lewą stroną jezdni jechał gospodarz wozem konnym. Bunn wyprzedzał prawą stroną i dał w tym momencie sygnał klaksonem. W tej samej chwili woźnica zjechał na prawo, zajeżdżając drogę motocyklistom. Bunn nie miał żadnej drogi ucieczki i uderzył w drzewo. Odniesione obrażenia głowy spowodowały, że zmarł w drodze do szpitala. Sikorski doznał złamania żeber, co na jakiś czas wyłączyło go ze sportu i pracy zawodowej. Zajmował się handlem zbożem, a mieszkał przy ul. Grunwaldzkiej. Helmuth Bunn był przedstawicielem fabryk motocyklowych, mieszkał przy ul. Gdańskiej 153. W chwili śmierci miał 24 lata.<sup>67</sup>

Pogrążeni w smutku członkowie KMB musieli jednak dalej pracować, ponieważ czekał ich trudny sezon. Pierwsze pomyslane informacje nadeszły z Mysłowic, gdzie 31 maja 1931 r. na wyścigach motocyklowych z udziałem zawodników zagranicznych, w klasie ponad 350 ccm, zwyciężył bydgoszczanin Stańczyk.<sup>68</sup>

Niecały miesiąc później elita polskich motocyklistów spotkała się na IV Grand Prix Polski pod Katowicami, walcząc o nagrodę Prezydenta RP Ignacego Mościckiego. Na starcie stanęło 60 zawodników z Polski, Niemiec, USA, Austrii, Belgii, Czechosłowacji, Szwajcarii, Francji. Dwanaście okrążeń trasy Giszowiec-Murcki-Mysłowice najszybciej pokonał znakomity Szwajcar Oilter, drugi, ze stratą pięciu minut, był Alvensleben. Dostyc duża przewaga zwycięzcy była spowodowana tym, że startował na maszynie motosacoche 500, specjalnie przygotowanej przez producenta do wyścigów. Alvensleben jechał motocyklem tej samej marki i pojemności, ale produkcji seryjnej. Już w okresie międzywojennym uwidaczniała się przewaga zawodników fabrycznych, specjalnie opłacanych, dysponujących najlepszym sprzętem. Wracając do Grand Prix pod Katowicami, za wielki sukces należy uznać występ Alvenslebena, który pokonał jednego z faworytów - Herberta Adama z Norymbergi.<sup>69</sup>

Nieoczekiwanie dla sympatyków i działaczy KMB pojawiły się problemy z organizacją zawodów żużlowych na Stadionie Miejskim w Bydgoszczy. Magistrat zażyczył sobie po 700 zł za każde wynajęcie stadionu na imprezy motocyklowe. Po trudnych negocjacjach,

w których pomocą służył radca – mec. Śpikowski, urzędnicy zgodzili się na 100 zł od imprezy. Skutkiem tego, 5 lipca odbyły się kolejne, piąte w historii Bydgoszczy, wyścigi żużlowe, tym razem w obsadzie międzynarodowej. Zjawił się też sławny motocyklista Rohr z Niemiec, który w ostatniej chwili wycofał się, podobno z powodu choroby, ale był to raczej wykręt z obawy przed rywalizacją ze świetnym Alvenslebenem, z którym Niemiec wcześniej przegrał na swoim torze w W. M. Gdańsku. Zwycięzcą zawodów został Ziemer z Niemiec, na specjalnie do tego typu wyścigów przygotowanym motocyklu douglas 500. Finał został rozegrany według nowej zasady z wyrównaniem szans (tzw. handicap). Polegało to na ustawieniu motocykli o mniejszej pojemności bardziej z przodu (nawet do 2/3 okrążenia). Finał stawał się atrakcyjniejszy i dawał nadzieję na zwycięstwo zawodnikom startującym na słabszych maszynach.<sup>70</sup> Szkoda, że w tych wyścigach nie uczestniczył Ziółkowski, wtedy walka byłaby jeszcze ciekawsza. Zrekompensował sobie to jednak zwycięstwem tego samego dnia na wyścigach dirt trackowych o Nagrodę Miasta Łodzi, w których pokonał świetnych – Dochę i Frankowskiego z Warszawy.<sup>71</sup>

Niespełna miesiąc później, 2 sierpnia, motocykliści KMB udali się na zawody żużlowe do Torunia. Większość wyścigów zakończyła się sukcesem bydgoszczan. Prawdopodobnie ten fakt spowodował, że po udanej imprezie doszło do niemiłego incydentu. Otóż, ani zaraz po turnieju, ani na wieczornym bankiecie we Dworze Artusa, gospodarze nie wręczyli bydgoszczanom zasłużonych nagród. Doszło do bulwersującej sytuacji, po której sekretariat wydał oświadczenie, że od tej pory zostają zerwane wszelkie stosunki sportowe i towarzyskie z prezesem klubu z Torunia. Po oświadczeniu doszło do kolejnych incydentów i w rezultacie członkowie KMB opuścili salę.<sup>72</sup> W czasie gdy jeżdżono w Toruniu, o wiele przyjemniejsze chwile przeżywał Alvensleben, który zwyciężył w międzynarodowych zawodach żużlowych w Mysłowicach.<sup>73</sup>

Tydzień później miała miejsce druga edycja Rajdu Nowego Kuriera, tym razem ze startem i metą w Bydgoszczy, a półmetkiem w Poznaniu. W ramach tego rajdu walczone o tytuł Mistrza Województwa Poznańskiego. W kategorii do 250 ccm zwyciężył Paweł Pokoń, a w klasie do 350 ccm – Kwiram, obaj z KMB. Ten ostatni okazał się też najlepszy w klasyfikacji drużynowej.<sup>74</sup> Po zakończeniu rajdu rozegrano na Stadionie Miejskim zawody dirt trackowe, w których zwyciężył Alfons Ziółkowski na rasowanym rudge 500.<sup>75</sup>

Na zakończenie sezonu, 20 września, pod Grudziądzem odbył się VI Wyścig Szosowy o Mistrzostwo Polski. Zapewne motocykliści KMB brali w nim udział, ale, niestety, informacje o wynikach tej imprezy nie zachowały się.<sup>76</sup>

Kolejny, 1932 r. ponownie pełen był imprez i sukcesów sportowych, których głównymi aktorami byli bydgoszczanie. Rozpoczęło się od zdobycia w czerwcu przez Alvenslebena „Złotego Kasku” na trawiastym torze w Ławicy pod Poznaniem, gdzie zdystansował elitę polskich motocyklistów. Bardzo dobre wyniki zaliczyli też: Ziółkowski i Zakrzewski z Bydgoszczy.<sup>77</sup> Dobrą dyspozycję potwierdził Lulu dwa tygodnie później podczas próby szybkości na jednokilometrowym odcinku trasy Bydgoszcz-Koronowo (między 9 a 10 km). Odcinek ten przejechał na nortonie 500 w czasie 22,9 s, co daje średnią 156,9 km/h. Wynik ten był nowym rekordem Polski w tej klasie motocykli, lepszym od poprzedniego, uzyskanego przez Nagengasta z Poznania, o ok. 13 km/h.<sup>78</sup>

Świeżo upieczony rekordzista Polski 3 lipca na trasie pod Poznaniem wziął udział w V Grand Prix Polski połączonym z VII Szosowymi Mistrzostwami Polski. Alvensleben

w obecności 4,5 tys. kibiców zdecydowanie zwyciężył, wyprzedzając drugiego w klasyfikacji o 3 okrążenia. Był to prawdziwy nokaut. W polu pozostawił wiele pokonanych gwiazd z Polski i zagranicy, na przykład ubiegłorocznego zdobywcę Grand Prix Polski - Szwajcara Oiltera. Przy ogłaszaniu wyników oficjalnych sędziowie wprawili jednak bydgoszczanina w osłupienie, informując, że został zdyskwalifikowany za obcą pomoc przy tankowaniu i w wyniku tego pozbawiono go tytułu Mistrza Polski i Grand Prix Polski. Cała sprawa zakrawała na kpinę, tym bardziej, że sam poszkodowany przyznał się do obcej pomocy, ale przy pozbieraniu się z upadku, co było zrozumiałe, gdyż mógł stanowić zagrożenie na trasie. Twierdził też, że sam widział, jak wielu innych zawodników korzystało z obcej pomocy przy tankowaniu, ale nikogo więcej nie zdyskwalifikowano. Wydaje się, że komuś zabrakło wyobraźni lub po prostu zrobiono to celowo, nie mogąc pokonać wspaniałego zawodnika w uczciwej walce na trasie. Początkowo Lulu nie przyjął żadnej nagrody, dopiero po namowach odebrał 500 zł i portfel, ufundowane przez Polski Monopol Spirytusowy. W tej dziwnej sytuacji zwycięzcą został Erwin Schreiber z Warszawy na motocyklu excelsior. Na pocieszenie bydgoszczanom zostało tylko Mistrzostwo Polski Alfonsa Ziółkowskiego w klasie 350 ccm.<sup>79</sup>

Swą dobrą formę Ziółkowski potwierdził 7 sierpnia w Mysłowicach na I Żuźlowych Mistrzostwach Polski, które zostały rozegrane na torze ziemnym Stadionu Wychowania Fizycznego i Przynależności Wojskowego. W klasie 350 ccm zajął drugie miejsce i zdobył tytuł I Wicemistrza Polski.<sup>80</sup>

Miesiąc wcześniej, 10 lipca, KMB zorganizował pierwszy w tym sezonie dirt track o Mistrzostwo Bydgoszczy. W finale, po zaciętej walce, zwyciężył Alfons Ziółkowski na AJS 350, wyprzedzając Alvenslebena na nortonie 500. Bardzo dobrze zaprezentował się debiutant z KMB Jan Witkowski, który zwyciężył w kategorii juniorów. Późniejszy trzykrotny mistrz Polski, mimo że reprezentował barwy klubu bydgoskiego, w wywiadzie dla „Gazety Gdańskiej” oznajmił, że urodził się w Chełmnie, tam mieszka, uważa się za chełmianina i życzy sobie, aby w relacjach z imprez o tym pamiętano. Jeszcze inną ciekawostką tych zawodów był start pierwszy raz motocykli o bardzo małej pojemności skokowej silnika, które nazywano rowerami z silnikiem. W tej kategorii zwyciężył Tornow z Bydgoszczy na motocyklu (raczej motorowerze) tornado. Maszyny te produkowano w mieście nad Brdą.<sup>81</sup>

Udane występy Ziółkowskiego na żuźlu zapoczątkowały wyjazdem na tradycyjne, rozgrywane do dzisiaj, zawody na żuźlu o „Złoty Helm” w Pardubicach (Czechosłowacja), które odbyły się 2 października. Nie wszedł do finału, ale walka z elitą zawodników z jedenastu krajów przyniosła mu sporo nowych doświadczeń.<sup>82</sup>

Następny sezon był dalszym ciągiem sukcesów zawodników KMB, mimo że ogólna sytuacja w polskim motocyklizmie zaczynała się pogarszać. Odbiło się to na liczbie członków bydgoskiego klubu, która zmalała do 43, z czego 30 posiadało własne motocykle. Zarząd na 1933 r. ukształtował się następująco: prezesem po raz dziewiąty z rzędu został K. Borowski, wiceprezesem - Rudolf Heydeman, sekretarzem - Jan Patalas, skarbnikiem - Edward Słomiński, komisarzem sportowym - Eryk Pokoim, sekretarzem komisji sportowej - dr Bohdan Kabarowski, gospodarzem - Karol Gehrke, a referentem prasowym - Konstanty Rzanny. Do komisji rewizyjnej powołano wspomnianego Rzanego, Stellera i Steinborna, a sąd honorowy tworzyli: dr Kabarowski i Rudolf Heydeman. Ponadto usta-

lono składkę miesięczną w wysokości 2 zł.<sup>83</sup> Ze skąpego materiału źródłowego dowiadujemy się o zorganizowaniu w tym sezonie przez KMB dwóch dirt tracków. Szczególnie udany był drugi, rozegrany 1 października, z którego dochód przeznaczono na budowę Domu Katolickiego przy parafii św. Trójcy. Spragnieni żużla kibice zjawili się w liczbie ok. 8 tys., podziwiając bardzo dobre występy zawodników bydgoskiego klubu: Jana Witkowskiego, Kurta von Haw, Pokolma, Steinborna, Fajtanowskiego i Smeji. Słabszy dzień mieli natomiast Ziółkowski i Alvensleben.<sup>84</sup>

Poza Bydgoszczą zawodnicy KMB też spisywali się bardzo dobrze. VI Grand Prix Polski, połączone z VIII Szosowymi Mistrzostwami Polski, odbyło się 18 czerwca na nowej trasie pod Katowicami. Ponownie (który to już raz) pech dotknął Alvenslebena. W trakcie jazdy przez cały czas walczył koło w koło z bardzo szybkim Józefem Wałą z Austrii. Kiedy na 17 okrążeniu (na 20) bydgoszczanin miał już 2 minuty przewagi, chyba nikt z 50 tys. kibiców nie wierzył, że coś lub ktoś może mu przeszkodzić w zdobyciu podwójnej korony (Grand Prix i Mistrzostwo Polski), która jak najbardziej należała się Alvenslebenowi. Na początku 20 okrążenia przewaga nad Wałą była już przytłaczająca, ale w chwilę później lider jechał już bez powietrza w tylnej oponie i ostatnią rundę zamiast w 7 minut pokonał w 12. Austriak to wykorzystał i zameldował się na mecie jako pierwszy, z przewagą tylko pół minuty nad drugim Alvenslebenem. Jedynym pocieszeniem dla Ludolfa był zdobyty wreszcie – upragniony, pierwszy i jedyny – tytuł Szosowego Motocyklowego Mistrza Polski. Jednocześnie jego drugie miejsce w Grand Prix było ostatnim sukcesem sportu bydgoskiego w tej szosowej imprezie.<sup>85</sup>

Na początku 1934 r. w rejestrze Biura Miejskiego Urzędu WFIPW znajdowało się 25 organizacji sportowych. Jedną z nich był KMB, który w tym sezonie zorganizował trzy ważne imprezy żużlowe, o których informacje zachowały się do dzisiaj. Pierwsza z kolei odbyła się 2 czerwca, przy sztucznym świetle, o tytuł Mistrza Bydgoszczy. W finale Tomaszewski był drugi, a Witkowski trzeci (obaj z KMB).<sup>86</sup> W sierpniu dirt track zorganizował Związek Strzelecki, co było zgodne z nową tendencją, zauważalną w całym polskim sporcie motocyklowym, polegającą na angażowaniu się w tę dziedzinę wojska. Już w latach 1931–1932 i 1934 r. KMB organizował biegi patrolowo-sprawnościowe, w których brali udział zawodnicy i żołnierze. Konkurencja polegała zazwyczaj na regularnej jeździe sztafetowej motocyklem, znajdowaniu ukrytych znaków w terenie i jeszcze innych zadaniach. Z reguły zawody kończyły się po południu strzelaniem. Wszystko to miało na celu podniesienie sprawności wojskowej motocyklistów i motocyklowej żońierzy, które to mogły przydać się w warunkach bojowych.<sup>87</sup>

Grand Prix Polski w 1934 r. nie przeprowadzono. PZM zlecił jedynie KMB zorganizowanie 6 września III Żużlowych Mistrzostw Polski (I i II edycja miały miejsce w Mysłowicach w 1932 r. i 1933 r.). Niestety, wyniki imprezy bydgoskiej nie zachowały się.<sup>88</sup> W tym samym sezonie KMB, określany w prasie jako ruchliwy, powołał do życia swe delegatury w Inowrocławiu i Toruniu. Z tego powodu zorganizowano sztafety motocyklowe z Bydgoszczy do tych miast.<sup>89</sup> Pechowo sezon zakończył się dla Pawła Pokolma, któremu w trakcie jazdy ulicą Gdańską zapalił się motocykl. Maszyna nie była ubezpieczona, a straty wyniosły ok. 1.500 zł.<sup>90</sup>

Kolejne 12 miesięcy to okres jubileuszowy dla KMB. Od założenia klubu minęło już 10 lat. Na początku 1935 r. zakończyła się 10-letnia działalność jako prezesa wielkiego

miłośnika sportu motocyklowego i jednego z prekursorów tej dziedziny życia w Bydgoszczy, Ksawerego Borowskiego. Nowym prezesem został Aureliusz Janecki – właściciel firmy „Polski Fiat”, mającej siedzibę przy ul. Gdańskiej 29.<sup>91</sup> Efektem dziesięcioletniej działalności klubu pod wodzą Borowskiego było m.in. założenie na stadionie toru ziemnego do wyścigów na żużlu, który uważany był wówczas za najlepszy tego rodzaju tor w Polsce. Ponadto KMB w tym okresie zorganizował 37 imprez i wyścigów, z czego 16 to były dirt tracki.<sup>92</sup>

W dniu 11 maja odbył się zjazd gwiazdźdźisto-plakietowy do Bydgoszczy z okazji 10-lecia KMB, a następnego dnia jubileuszowe wyścigi dirt trackowe na Stadionie Miejskim o Mistrzostwo Bydgoszczy. Na zjazd przybyło 100 maszyn, a tytuł Żużlowego Mistrza Bydgoszczy zdobył Paweł Pokoń. W nagrodę otrzymał marmurowy zegar. Wieczorem w sali „Elizjum” przy ul. Gdańskiej odbył się uroczysty wieczorek towarzyski.<sup>93</sup>

Pod koniec sezonu 1934 r. powstało w Bydgoszczy nowe stowarzyszenie sportowe pod nazwą: Motocyklowy Klub Związku Strzeleckiego (MKZS lub KMZS Bydgoszcz). Wydarzenie to było pochodną wcześniej wspomnianego zaangażowania się wojska w sport motocyklowy. MKZS i KMB postawiły na współpracę i w rocznicę powstania tego ostatniego wspólnie powołały do życia Komitet Międzyklubowy, któremu za cele postawiono unormowanie i usprawnienie organizacji zawodów motocyklowych. Ponadto miało to wpływać na podniesienie poziomu imprez i uszlachetnić współzawodnictwo. Komitet stał się jednostką samodzielną, działając pod własną flagą. W jego skład wchodził, jako prezydium, automatycznie każdorazowi prezesi i kapitanowie sportowi obydwu klubów, a ściśle zarządy klubów tworzyły Plenum Komitetu Międzyklubowego. Ustalono też wykaz wyścigów, jakie Komitet miał zorganizować w 1935 r. Pierwszą wspólną imprezą KMB i MKZS były rozegrane 28 kwietnia zawody o Mistrzostwo Klubu na Stadionie Miejskim. Startował m.in. mistrz Bydgoszczy Paweł Pokoń, który od bieżącego sezonu reprezentował barwy MKZS Bydgoszcz.<sup>94</sup>

Dnia 20 czerwca na Stadionie Miejskim w Bydgoszczy, który od 4 czerwca nosił nazwę im. Marszałka Piłsudskiego, odbyły się, zorganizowane przez miejscowy MKZS, wyścigi żużlowe o Mistrzostwo Pomorza. Tytuły dla Bydgoszczy zdobyli: Świdzki (MKZS) i Fajtanowski (KMB).<sup>95</sup> Był to jednak tylko wstęp i sprawdzenie możliwości organizacyjnych bydgoszczan przed najważniejszą imprezą sezonu, a może nawet całego okresu międzywojennego w Bydgoszczy. PZM, doceniając prężność działania i organizacji klubów bydgoskich oraz posiadanie najlepszego toru do wyścigów na żużlu w Polsce, zlecił im zorganizowanie 14 i 15 sierpnia 1935 r. Międzynarodowych Mistrzostw Polski na Żużlu. Dodatkowo do imprezy miał być mecz Polska-Zagranica.<sup>96</sup> Do przeprowadzenia zawodów zabrał się Komitet Międzyklubowy na czele ze swym prezydium, w składzie: prezesi KMB i MKZS - Janecki i Kabaciński oraz kapitanowie sportowi - von Haw i Paweł Pokoń.<sup>97</sup> Prace ruszyły pełną parą. Tor został przebudowany, w większości przez bezrobotnych. Zużyto odpady z budów miejskich, przerzucono 3 tys. fur ziemi, nawieziono 350 fur łomu, na koniec wszystko to ubito. Wybudowano też prowizoryczne trybuny na 5 tys. osób. W efekcie miał powstać tor, który byłby absolutnie bezkonkurencyjny w całej Polsce.<sup>98</sup> Dodatkowo postarano się o rozpropagowanie imprezy poprzez zapowiedzi i transmisję w radiu, wynegocjowano 75-procentowe zniżki w Ministerstwie Komunikacji na bilety powrotne dla uczestników. Jedynym utrudnieniem po wypadku, jaki zdarzył się w Warszawie, był zakaz wpuszczania na stadion dzieci poniżej 4 lat.<sup>99</sup>

Do zawodów zgłosiło się ok. 60 zawodników z Polski, m.in. takie sławy i wielokrotni medaliści Mistrzostw Polski, jak: Krysta, Bathelt, Baron, bracia Geyerowie, Breslauer, Langier, Mieloch oraz oczywiście czołówka sportowców bydgoskich.<sup>100</sup> Gości zagranicznych reprezentowali Austriacy, Niemcy, Jugosłowianie oraz absolutna egzotyka, ciemnoskóry osiemnastolatek – Gene Tella z Abisynii.<sup>101</sup>

Po przebudowie długość toru wynosiła 530 metrów. Rozegrano 24 wyścigi. W finale z wyrównaniem o Mistrzostwo Polski zwyciężył Jan Witkowski z KMB na BSA 350, pokonując Geyera z Sosnowca na rudge 250 i Krystę z Bielska na rudge 500. W kategorii 250 ccm mistrzem Polski został Świderski z MKZS Bydgoszcz. Szkoda tylko, że mecz Polaków z gośćmi zagranicznymi zakończył się bardzo wysokim zwycięstwem gości. Stało się tak być może dlatego, że dziwnym trafem do reprezentacji Polski nie powołano żadnego zawodnika gospodarzy, a przecież chociażby Witkowski miał duże szanse w walce z przeciwnikami.<sup>102</sup> Wywołało to niedosyt wśród bardzo licznie przybyłej publiczności, bo nic tak bardzo nie podgrzewa atmosfery na trybunach, jak emocjonowanie się jazdą swoich pupili. Tym bardziej, że kibice w Bydgoszczy byli bardzo wymagający, oczekiwali szaleństw w tempie 70-85 km/h. Wiadomo też, że taka prędkość na dirt tracku równa się 100-120 km/h na prostej szosie. Na pocieszenie zostały widzom sukcesy Witkowskiego i Świderskiego oraz wspaniała jazda championa z Wiednia, mistrza Austrii – Leopolda Killmayera, który prezentował całkiem odmienny styl jazdy na żuźlu. Jego rekord średniej prędkości ustanowiony na torze w Paryżu wynosił 105 km/h (był to niewątpliwie dłuższy tor niż ten w Bydgoszczy), a na przykład Krysta w Bydgoszczy osiągnął 86 km/h.<sup>103</sup>

Impreza wypadła bardzo okazale, organizacja stała na najwyższym poziomie, o czym świadczy chociażby list przesłany przez czołowego zawodnika z Niemiec – Alfreda Rummrycha – na ręce prezydenta Bydgoszczy Leona Barciszewskiego, w którym dziękował za serdeczne przyjęcie, ugoszczenie, wspaniałą organizację, kapitalny stadion i tor.<sup>104</sup>

Pod koniec sezonu doszło do transferowego hitu. Do MKZS Bydgoszcz przeszedł znakomity motocyklista ze Śląska, uznawany za numer 2-3 w Polsce jeżeli chodzi o sportowców występujących na wyścigach dirt trackowych. Mowa o 26-letnim Kempce (Kęпка?), który na stałe przeniósł się do miasta nad Brdą, kupując od Stańczyka warsztat mechaniczny przy ul. Dworcowej. Pierwszą imprezą, w której wystartował, już w nowych barwach, był międzyklubowy dirt track w Bydgoszczy 22 września, walnie przyczyniając się do zwycięstwa swego klubu nad KMB.<sup>105</sup>

Nowy sezon zapisał się w historii Bydgoszczy kilkoma zorganizowanymi wyścigami na żuźlu, były to m.in.: mecz żuźlowy Polska-Niemcy, dwie imprezy o mistrzostwo Bydgoszczy oraz kilka imprez mniejszej rangi. Bydgoski MKZS przeprowadził też dirt track na torze w Inowrocławiu.<sup>106</sup>

Wiosna rozpoczęła się pechowo dla Rudolfa Kunkiela, zawodnika z Bydgoszczy, syna mistrza piekarskiego z ul. Długiej 11 – O. Kunkiela, który jadąc motocyklem, uderzył w drzewo i sezon wyścigowy musiał rozpocząć trochę później.<sup>107</sup>

Najważniejszymi wydarzeniami tego sezonu były: drugi tytuł Mistrza Polski Jana Witkowskiego<sup>108</sup>, pierwsze miejsce Kurta von Hawa w kategorii 250 ccm na Szosowych Mistrzostwach Pomorza pod Grudziądem<sup>109</sup> oraz nowy rekord szybkości na 1 km w klasie 250 ccm. Został on pobity na trasie Swarzędz-Kostrzyn (koło Poznania) przez Alfonsa Ziółkowskiego na motocyklu DKW i wyniósł 139,15 km/h, co było wynikiem lepszym

od dotychczasowego rekordu Weyla z Poznania. Dla porównania – najlepszy wynik w tej kategorii na świecie został pobity także na DKW i wtedy wynosił 168 km/h.<sup>110</sup>

Skąpy materiał źródłowy nie pozwala w pełni odtworzyć działalności motocyklistów bydgoskich w ostatnich trzech latach przed wojną. Jednak ten, który jest dostępny, pozwala wnioskować, że ilość sukcesów nie była już tak duża, jak to się zdarzało wcześniej. Coraz częściej nad bydgoszczanami górowali rywale zza miedzy, tj. z Grudziądza i Gdyni. Co prawda Jan Witkowski zdobył swoje trzecie z rzędu Mistrzostwo Polski, ale był to ostatni tytuł mistrzowski motocyklistów z klubów bydgoskich w okresie międzywojennym. Być może jedną z przyczyn były zmiany regulaminowe, w wyniku których o Mistrzostwie Polski nie decydowała już jedna impreza w sezonie, ale ich cykl.<sup>111</sup>

Jak już wspominałem, nie odnotowano zbyt wielu sukcesów, warto więc wspomnieć o tych, które były. Dnia 17 października 1937 r. Alfons Ziółkowski, reprezentujący MKZS Bydgoszcz, został Mistrzem Gdyni w wyścigach na żużlu.<sup>112</sup>

W 1939 r. na zawodach dirt trackowych o Mistrzostwo Pomorza po raz pierwszy w oddzielnym wyścigu wystąpiły panie z Bydgoszczy. Tytuł zdobyła Michalska. Wśród mężczyzn najlepszymi okazali się bydgoszczanie: Śrubkowski i Tornow.<sup>113</sup>

Poza tym było kilka sukcesów organizacyjnych, przeprowadzono kilkanaście imprez, z których na wyróżnienie zasłużyła seria trzech trójmeczów między zawodnikami z MKZS Gdynia, Unii Poznań i KMB Bydgoszcz. Ścigano się na motorkach o najmniejszej pojemności (m.in. na bydgoskich tornado), a jeden z trójmeczów odbył się na stadionie w Bydgoszczy. W końcowej klasyfikacji KMB zajął, niestety, ostatnie miejsce.<sup>114</sup> Nie zrażeni tym zawodnicy wzięli 9 lipca udział w wyścigu ulicznym w Gdyni, ale ponownie bez powodzenia.<sup>115</sup>

Tego samego roku pojawiły się w Bydgoszczy nowe kluby motocyklowe: Fabryki Tornowa (próby działalności można zauważyć już wcześniej pod nazwą Klubu Sportowego „Torneda”, założonego w maju 1934 r. przy Fabryce Rowerów i Motocykli „Tornedo”) i Klub Motocyklowy FPTK.<sup>116</sup>

Ostatnie imprezy przed wybuchem II wojny światowej były organizowane często pod kątem korzyści dla obronności kraju i nie zawsze samo ściganie się na motocyklach miało największe znaczenie. Jako przykłady można przytoczyć, rozegrany 4 czerwca, bieg gońca motorowego (wystartowało 70 maszyn prywatnych i 30 wojskowych), zorganizowany przez Komitet Międzyklubowy, w trakcie którego zawodnicy mieli do wykonania wiele zadań stricte wojskowych, oraz wcześniejszy trójmecz na żużlu, rozegrany 21 maja, z którego 25 procent dochodu przeznaczono na Fundusz Obrony Narodowej.<sup>117</sup>

W sierpniu 1939 r. rozegrano Mistrzostwa Pomorza na żużlu na Stadionie Miejskim w Bydgoszczy, których organizacji podjął się KMB. W biegu finałowym drugie i trzecie miejsce zajęli bydgoszczanie: Tomaszewski i Willy Tornow. Ten ostatni jednak się nie spisał, przegrywając z kobietą i tylko fakt, że nie była ona członkinią żadnego klubu, pozwolił zdobyć mu tytuł w klasie do 100 ccm.

Impreza ta była ostatnią, jaką rozegrano w Bydgoszczy przed wybuchem II wojny światowej.<sup>118</sup>

## Przypisy

- 1 „Motocykl i Cyclecar”, 1937, nr 1, s. 22-24; „Dziennik Bydgoski” (dalej cyt.: DZBG), 1925, nr 93, s. 5; „Przegląd Sportowy” (dalej cyt.: PS), 1927, nr 36, s. 2; PS, 1931, nr 63, s. 2; PS, 1939, nr 57, s. 4.
- 2 *Bydgoskie obiekty i ich twórcy*, „Ilustrowany Kurier Polski”, 1983, nr 159, s. 3.
- 3 *60 lat sportów motocyklowych i samochodowych*, Poznań 1967, s. 13.
- 4 PS, 1938, nr 95, s. 4.
- 5 *60 lat sportów...*, s. 13; „Auto”, 1938, nr 10, s. 534.
- 6 PS, 1938, nr 95, s. 4; *60 lat sportów...*, s. 18.
- 7 DZBG, 1924, nr 198, s. 6; DZBG, 1924, nr 199, s. 6; DZBG, 1924, nr 214, s. 9; DZBG, 1924, nr 196, s. 2; K. Mrozik, *Osiągnięcia bydgoskiego sportu w czasach II Rzeczypospolitej*, [w:] „Kronika Bydgoska 1992”, XIV, Bydgoszcz 1993, s. 260.
- 8 DZBG, 1924, nr 254, s. 8; DZBG, 1924, nr 252, s. 6; DZBG, 1924, nr 250, s. 7; „Auto”, 1924, nr 22, s. 350.
- 9 „Auto”, 1927, nr 15, s. 5.
- 10 PS, 1928, nr 15, s. 5.
- 11 A. Perlińska, *Pomorski Automobilklub powstał w 1929 roku*, [w:] „Kalendarz Bydgoski 1983”, R. 16, s. 163; PS, 1928, nr 15, s. 5; „Auto”, 1938, nr 10, s. 534; K. Mrozik, *Osiągnięcia...*, s. 260.
- 12 „Sport Pomorski” (dalej cyt.: SP), 1926, nr 2, s. 2; „Kurier Bydgoski” (dalej cyt.: KB), 1938, nr 215, s. 7; SP, 1925, nr 26, s. 5.
- 13 K. Mrozik, *70-lecie Automobilklubu Bydgoskiego*, DZBG, 1998, nr 108, s. 11; „Tygodnik Sportowy” (dalej cyt.: TS), 1932, nr 52, s. 1; „Auto”, 1932, nr 6, s. 28; „Auto”, 1933, nr 32, s. 2; PS, 1928, nr 15, s. 2.
- 14 PS, 1938, nr 74, s. 5; DZBG, 1938, nr 211, s. 11; PS, 1938, nr 31, s. 5.
- 15 TS, 1935, nr 19, s. 2.
- 16 „Auto”, 1930, nr 10, s. 36; TS, 1929, nr 14, s. 2.
- 17 DZBG, 1925, nr 91, s. 8.
- 18 DZBG, 1925, nr 93, s. 5; DZBG, 1925, nr 100, s. 6; DZBG, 1925, nr 113, s. 8; TS, 1935, nr 19, s. 2; *100 lat sportu na Kujawach i Pomorzu*, praca zbiorowa pod red. prof. dr. hab. W. Jastrzębskiego, Bydgoszcz 1993, s. 63; K. Mrozik, *Osiągnięcia...*, s. 259; *50 lat Bydgoskiego Klubu Sportowego Polonia*, Bydgoszcz 1970, s. 50.
- 19 DZBG, 1925, nr 137, s. 6; DZBG, 1925, nr 135, s. 9.
- 20 PS, 1925, nr 12, s. 5; DZBG, 1925, nr 166, s. 7; DZBG, 1925, nr 174, s. 6.
- 21 DZBG, 1925, nr 22, s. 8; SP, 1925, nr 39, s. 2; SP, 1925, nr 27, s. 3-4; DZBG, 1925, nr 220, s. 8.
- 22 „Auto”, 1926, nr 7, s. 211; SP, 1926, nr 29, s. 4.
- 23 SP, 1926, nr 29, s. 4; SP, 1927, nr 1, s. 1.
- 24 SP, 1926, nr 36, s. 1; SP, 1926, nr 39, s. 4; „Gazeta Bydgoska” (dalej cyt.: GB), 1926, nr 213, s. 7.
- 25 SP, 1926, nr 54, s. 2; DZBG, 1927, nr 179, s. 9.
- 26 SP, 1928, nr 14, s. 4.
- 27 PS, 1928, nr 14, s. 2; SP, 1928, nr 27, s. 1.
- 28 Ibidem, s. 1; SP, 1926, nr 27, s. 1.
- 29 PS, 1929, nr 58, s. 4; TS, 1929, nr 19, s. 3.
- 30 PS, 1931, nr 56, s. 6.
- 31 A. Sucharska, *Czas jak strumień... Z dziejów Ostromecka*, Bydgoszcz 1990, s. 65; TS, 1929, nr 33, s. 1; A. Perlińska, *Jeszcze raz o Ostromecku i jego właścicielach*, [w:] „Kalendarz Bydgoski 1991”, s. 232.
- 32 T. Herdzin, *Trzech Ludolfów von Alvensleben*, [w:] „Pomorze i Kujawy”, 2000, nr 1, s. 28; A. Sucharska, op. cit., s. 63-65; J. Świetlik, *Historia Ostromecka dla Ostromecka*, Bydgoszcz 1997, s. 17.
- 33 T. Herdzin, op. cit., s. 28; K. Perlińska, *Jedź do Ostromecka*, „Bydgoski Informator Kulturalny”, 1998, nr 7-8, s. 51-53.
- 34 A. Sucharska, op. cit., s. 68; A. Perlińska, op. cit., s. 234; PS, 1929, nr 58, s. 3; T. Herdzin, op. cit., s. 28.
- 35 A. Perlińska, *Jeszcze raz...*, s. 235; T. Herdzin, op. cit., s. 28-29; Ludolf Alvensleben, *Moje serce zostało w Polsce*, „Gazeta Pomorska”, 1990, nr 220, s. 3.



- 36 „Nowy Kurier” (dalej cyt.: NK), 1930, nr 220, s. 5; „Motocykl i Cyclecar”, 1939, nr 3, s. 133; „Motocykl i Cyclecar”, 1938, nr 3, s. 107-108; PS, 1932, nr 54, s. 4; PS, 1933, nr 49, s. 5; PS, 1929, nr 55, s. 4.
- 37 PS, 1929, nr 58, s. 3; „Auto”, 1929, nr 12, s. 611.
- 38 „Auto”, 1928, nr 12, s. 611; „Gazeta Gdańska” (dalej cyt.: GG), 1929, nr 222, s. 6; A. Perlińska, *Jeszcze raz...*, s. 234.
- 39 K. Mrozik, *Osiągnięcia...*, s. 259-260; TS, 1929, nr 19, s. 3; „Gazeta Sportowa” (dodatek do „Gazety Bydgoskiej”, dalej cyt.: GS), 1929, nr 14, s. 2.
- 40 PS, 1929, nr 60, s. 2; TS 1929, nr 33, s. 1.
- 41 PS, 1929, nr 55, s. 4.
- 42 TS, 1930, nr 21, s. 1.
- 43 Ibidem, s. 1; TS, 1930, nr 42, s. 1.
- 44 PS, 1930, nr 47, s. 5.
- 45 PS, 1930, nr 30, s. 3; DZBG, 1930, nr 232, s. 7; DZBG, 1930, nr 165, s. 9.
- 46 K. Mrozik, *Jak budowano bydgoski Stadion Miejski i boisko im. Świtały*; „Kalendarz Bydgoski 1986”, R. 19, s. 65; Idem, *Organizacja i dorobek Miejskiego Komitetu WFiPW w Bydgoszczy w latach 1922-1939*, „Kronika Bydgoska 1976-1979”, VII, Bydgoszcz 1986, s. 234-235.
- 47 Ibidem, s. 3; K. Mrozik, *Jak budowano...*, s. 65.
- 48 Ibidem, s. 67.
- 49 K. Błażejowski, *Bydgoskie żuźlowe początki*, „Express Bydgoski”, 1996, nr 86, s. 12.
- 50 DZBG, 1930, nr 165, s. 9.
- 51 DZBG, 1930, nr 167, s. 8; NK, 1930, nr 167, s. 5; K. Błażejowski, op. cit., s. 12.
- 52 NK, 1930, nr 168, s. 11; DZBG, 1930, nr 167, s. 8.
- 53 K. Błażejowski, op. cit., s. 12; DZBG, 1930, nr 232, s. 7; TS, 1930, nr 40, s. 1.
- 54 DZBG, 1930, nr 185, s. 9; TS, 1930, nr 33, s. 1.
- 55 DZBG, 1930, nr 185, s. 9; TS, 1930, nr 38, s. 1.
- 56 TS, 1930, nr 39, s. 2; DZBG, 1930, nr 232, s. 7; K. Błażejowski, op. cit. s. 12.
- 57 Ibidem, s. 12; TS, 1930, nr 41, s. 1; PS, 1930, nr 82, s. 5; TS, 1930, nr 42, s. 1; K. Mrozik, *Osiągnięcia...*, s. 260.
- 58 PS, 1930, nr 84, s. 4; DZBG, 1930, nr 247, s. 9; DZBG, 1930, nr 238, s. 10; „Gazeta Gdańska” (dalej cyt.: GG), 1930, nr 195, s. 8; DZBG, 1930, nr 199, s. 9.
- 59 PS, 1930, nr 74, s. 5; TS, 1930, nr 37, s. 2.
- 60 DZBG, 1930, nr 239, s. 10; TS, 1931, nr 23, s. 1.
- 61 Ibidem, s. 1; DZBG, 1930, nr 232, s. 7.
- 62 DZBG, 1931, nr 98, s. 10.
- 63 TS, 1930, nr 42, s. 1; DZBG, 1931, nr 63, s. 11.
- 64 PS, 1934, nr 17, s. 2; DZBG, 1931, nr 63, s. 11; TS, 1931, nr 23, s. 1; NK, 1930, nr 290, s. 13; GS, 1930, nr 42, s. 1.
- 65 DZBG, 1931, nr 60, s. 10; TS, 1931, nr 47, s. 1; GS, 1931, nr 12, s. 2.
- 66 Ibidem, s. 1; PS, 1930, nr 30, s. 2.
- 67 DZBG, 1931, nr 71, s. 10.
- 68 DZBG, 1931, nr 125, s. 7; K. Błażejowski, op. cit., s. 12.
- 69 M. Krynicki, *Sport motocyklowy na przelomie*, PS, 1931, nr 47, s. 5; PS, 1931, nr 52, s. 2; PS, 1931, nr 53, s. 2.
- 70 DZBG, 1931, nr 155, s. 9; K. Błażejowski, op. cit., s. 12; PS, 1931, nr 56, s. 6.
- 71 DZBG, 1931, nr 154, s. 10.
- 72 PS, 1931, nr 63, s. 2; GG, 1931, nr 178, s. 8; K. Błażejowski, op. cit., s. 12.
- 73 PS, 1931, nr 61, s. 5; DZBG, 1931, nr 178, s. 10.
- 74 TS, 1931, nr 31, s. 1; PS, 1931, nr 65, s. 5.
- 75 Ibidem, s. 5; DZBG, 1931, nr 154, s. 10.
- 76 PS, 1931, nr 5, s. 5.
- 77 PS, 1932, nr 49, s. 5; TS, 1932, nr 24, s. 2; *60 lat sportów...*, s. 18.

- 78 PS, 1931, nr 31, s. 4; GG, 1932, nr 148, s. 5.  
79 PS, 1932, nr 54, s. 4; TS, 1932, nr 27, s. 2; PS, 1932, nr 55, s. 4.  
80 TP, 1932, nr 31, s. 2; NK, 1932, nr 181, s. 6.  
81 GG, 1935, nr 184, s. 9; DZBG, 1932, nr 157, s. 8; TS, 1932, nr 28, s. 2.  
82 NK, 1932, nr 230, s. 10.  
83 DZBG, 1933, nr 85, s. 9; GB, 1933, nr 87, s. 7.  
84 TS, 1933, nr 41, s. 2; TS, 1933, nr 39, s. 2; PS, 1933, nr 80, s. 5; PS, 1933, nr 38, s. 4; TS, 1933, nr 19, s. 2; DZBG, 1933, nr 212, s. 10.  
85 PS, 1933, nr 43, s. 5; PS, 1933, nr 50, s. 1-2; PS, 1933, nr 49, s. 5; PS, 1933, nr 40, s. 5; TS, 1934, nr 1, s. 1.  
86 TS, 1934, nr 23, s. 2; „Kurier Bydgoski” (dalej cyt.: KBG), 1934, nr 140, s. 7.  
87 TS, 1934, nr 23, s. 2; TS, 1932, nr 22, s. 1; TS, 1932, nr 18, s. 2; TS, 1931, nr 17, s. 1; TS, 1934, nr 34, s. 2; PS, 1934, nr 68, s. 4.  
88 PS, 1934, nr 40, s. 3; NK, 1934, nr 136, s. 1; PS, 1933, nr 56, s. 4; NK, 1932, nr 188, s. 14.  
89 TS, 1934, nr 16, s. 2; GG, 1934, nr 92, s. 10; GG, 1934, nr 70, s. 8; KBG, 1934, nr 93, s. 5.  
90 DZBG, 1934, nr 102, s. 13.  
91 DZBG, 1935, nr 229, s. 8; TS, 1935, nr 20, s. 1; TS, 1935, nr 31, s. 2.  
92 TS, 1935, nr 19, s. 2.  
93 Ibidem, s. 2; TS, 1935, nr 20, s. 1.  
94 DZBG, 1934, nr 188, s. 15; DZBG, 1935, nr 141, s. 14; DZBG, 1935, nr 139, s. 11; TS, 1935, nr 17, s. 2; TS, 1935, nr 20, s. 1.  
95 DZBG, 1935, nr 142, s. 10; DZBG, 1935, nr 140, s. 9.  
96 PS, 1935, nr 71, s. 4; TS, 1935, nr 17, s. 2.  
97 TS, nr 31, s. 2.  
98 Ibidem, s. 2; TS, 1935, nr 30, s. 2.  
99 TS, 1935, nr 31, s. 2.  
100 Ibidem, s. 2.  
101 TS, 1935, nr 30, s. 2.  
102 PS, 1935, nr 86, s. 5; DZBG, 1935, nr 188, s. 11.  
103 TS, 1935, nr 31, s. 2; TS, 1935, nr 17, s. 2; PS, 1935, nr 86, s. 5.  
104 TS, 1935, nr 38, s. 2.  
105 KBG, 1935, nr 217, s. 6; KBG, nr 221, s. 7.  
106 „Auto i Technika Samochodowa” (dalej cyt.: AiTS), 1936, nr 6, s. 232-233.  
107 DZBG, 1936, nr 84, s. 11.  
108 TS, 1936, nr 20, s. 2; TS, 1936, nr 29, s. 2; AiTS, 1937, nr 6, s. 344; AiTS, 1936, nr 6, s. 232-233; TS, 1936, nr 18, s. 1.  
109 AiTS, 1936, nr 10, s. 430-431; AiTS nr 8, s. 330.  
110 Ibidem, s. 330.  
111 *50 lat GKS Olimpia Grudziądz, Grudziądz 1978* (dalej cyt. 50 lat GKS), s. 78; „Motocykl i Cyclecar”, 1939, nr 3, s. 133.  
112 KB, 1937, nr 189, s. 4; KB, 1937, nr 190, s. 7.  
113 DZBG, 1939, nr 187, s. 2; TS, 1939, nr 32, s. 2.  
114 Ibidem, s. 2; PS, 1939, nr 57, s. 4; „Motocykl i Cyclecar”, 1937, nr 1, s. 23.  
115 TS, 1939, nr 32, s. 2; „Motocykl i Cyclecar”, 1939, nr 7, s. 332.  
116 TS, 1939, nr 19, s. 2; K. Mroziak, *Stowarzyszenia i kluby sportowe międzywojennej Bydgoszczy*, [w:] „Kronika Bydgoska 1993”, T. XV, Bydgoszcz, 1994, s. 150.  
117 TS, 1939, nr 19, s. 2; TS, 1939, nr 21, s. 2; „Auto”, 1939, nr 3, s. 123; DZBG, 1939, nr 128, s. 13.  
118 TS, 1939, nr 32, s. 2.