

Z BERLINA DO MONACHIUM - PRZEZ WADOWICE!

11 VI 1909: FERDYNAND PORSCHE,
ETTORE BUGATTI, WILHELM OPEL W WADOWICACH!

To wydarzenie prasa galicyjska zapowiadała w taki oto sposób: *„Już za kilka dni przez krańce zachodniej Galicji przejedzie wielka wycieczka automobilowa jaką urządzają kluby niemieckie - z Berlina do Monachium przez Wrocław, Oświęcim, Wadowice, Budapeszt, Wiedeń i Salzburg...”*

Utworzony w marcu 1908 r. w Krakowie Galicyjski Klub Automobilowy już latem tego samego roku zorganizował pierwszy rajd samochodowy. Liczącą blisko pół tysiąca kilometrów trasę „I wycieczki karpackiej GKA” ze Lwowa do Krakowa w 4-dniowej jeździe (14-17 VIII 1908) pokonało zaledwie osiem wozów; sześć załóg - w tym wszystkie krakowskie: Ustyanowicza, Rippera i Retingera, uważanych za faworytów - na metę przed pałacem Spiskim nie dotarło. Krakowianie, którzy swoje niepowodzenie tłumaczyli później już to „zepsuciem maszyn”, już to „zepsuciem dróg” (po długotrwałych deszczach), chcąc się zrehabilitować podjęli wkrótce przygotowania do następnej próby. Miała nią być jazda długodystansowa Kraków-Warszawa-Lwów zaplanowana od 2 do 10 czerwca 1909 r. Niestety, nie dane było krakowskim automobilistom wziąć rewanzu za pierwszą porażkę.

Oto bowiem na początku 1909 r. Austriacki c.k. Klub Automobilowy, przy którym afiliowany był GKA, zwrócił się z prośbą do działaczy krakowskich o pomoc i współudział w zorganizowaniu II Jazdy księcia Henryka („Prinz-Heinrich-Fahrten”). Rajd GKA został odwołany.

Książę Prus Henryk, młodszy brat cesarza Wilhelma II, wielki miłośnik i propagator automobilizmu, w roku 1908 zainicjował urządzenie wielkiego, międzynarodowego wyścigu samochodowego i konkursu „na niezawodność dla powozów turystycznych”. Po raz drugi zawody te rozgrywano właśnie w 1909 r. na trasie z Berlina poprzez Wrocław, Tatrzańską Łomnicę, Budapeszt, Wiedeń i Salzburg do Monachium (łącznie 1839 km). Ich organizacją zajmowały się, oprócz klubu austriackiego, także kluby - niemiecki, węgierski, bawarski oraz zaproszony do współpracy Galicyjski Klub Automobilowy z siedzibą w Krakowie.

Droga drugiego, najdłuższego etapu z Wrocławia do Tatrzańskiej Łomnicy (409 km) wiodła m.in. przez Oświęcim, Zator, Wadowice, Suchą Beskidzką, Maków Podhalański, Jordanów, Chabówkę, Nowy Targ i Czorsztyn. Zarząd GKA przyjął na siebie obowiązek przygotowania „toru” pomiędzy Oświęcimiem a Czorsztynem i zapewnienia porządku na tym właśnie odcinku. W krótkim czasie wyremontowano kilka kilometrów gościńców, sprawdzono wszystkie mosty, skrzyżowania i przejazdy, wzmocniono posterunki żandarmerii i powołano specjalną gwardię obywatelską złożoną z członków „Sokoła” i straży ogniowych, dozorców, dróżników i cyklistów.

Starostwa i magistraty wydały specjalne zarządzenia i „okólniki bezpieczeństwa publicznego”, wiele budynków udekorowano flagami i kwiatami. Energiczne działania GKA zyskały uznanie obserwatorów i dziennikarzy, choć w prasie lokalnej nie brakowało też głosów krytycznych wobec gorliwości z jaką „dla pruskiej wycieczki” naprawiano od dawna zaniedbane drogi i ulice.

W Klikuszowej pod Obidową, w dniu przejazdu, urządzony został punkt sanitarny z ambulansem ratunkowym oraz warsztat reparatorny, stacja benzynowa i skład opon (pierwszy znajdował się w Wadowicach, w każdym było przygotowane po 200 „gum”). Zaaranżowano tu nawet „stanowisko widokowe z placem zajezdnym dla samochodów, fur, fiaków i powozów osób przybywających od pociągu z Chabówki”, spodziewano się bowiem liczego napływu gości z Krakowa i okolicy. Istotnie, mimo nie najlepszej pogody, do Klikuszowej przybyły tłumy publiczności, by obserwować zmagania „wyciągowców” pod Obidową.

Wyścig rozpoczął się w Berlinie 10 czerwca 1909 r. - następnego dnia przez Galicję zachodnią, ściślej przez zachodnie krańce Galicji zachodniej, przejechało ponad sto samochodów uczestników II Jazdy księcia Henryka. Byli wśród nich sławni już wówczas kierowcy, głównie niemieccy, ale nie tylko, m.in. Ferdynand Porsche, Ettore Bugatti, Wilhelm Opel, Fritz Erle, Willy Poege, August Horch, Edward Fischer, Aleksander Kolowrat, Otto Hieronymus, a także sam ks. Henryk pruski, którego w Oświęcimiu uroczyste witał prezes c. k. Klubu austriackiego, margrabia Pallavicini. Działacze krakowscy, z prezesem Andrzejem ks. Lubomirskim na czele, proszeni przez Austriaków o przygotowanie oficjalnego powitania uchylili się od tego zaszczytu, tłumacząc brakiem środków finansowych na odpowiednio godne i wystawne przyjęcie tak wielkiego gościa. Natomiast dowództwo stacjonującego w Wadowicach 56 pułku piechoty podejmowało pruskiego księcia z wszelkimi wojskowymi honorami.

Jeden z uczestników rajdu, niemiecki kierowca Walter Oertel, w ogłoszonym później drukiem wspomnieniu sporo miejsca poświęcił opisowi drogi na odcinku od granicy pod Oświęcimiem aż do Tatrzańskiej Łomnicy. Oto obszerny fragment tej interesującej, z polotem i nie bez poczucia humoru, skreślonej relacji:

„Deszcz lał strumieniami, gdy dotarliśmy do granicy śląsko-austriackiej. Dzięki uprzejmemu potraktowaniu (...) pobyt nasz trwał krótko i już po godzinie wolno nam było przejść żółto-czarne słupy graniczne. Bardzo pocieszająco zabrzmiała przekazana nam przez uprzejmego strażnika informacja o drogach, które mieliśmy przed sobą: 'O, najpierw są dobre, ale potem w górach... Sami zobaczycie!'. Rzeczywiście zobaczyliśmy, gdyż to, co Austriacy nazywali dobrym, dało mi przedsmak uciech, które były dopiero przed nami w górach. Przez 'ładne' miasto graniczne Oświęcim jedzie się dalej na Zator. Tu poznałem nowy, cudowny system poprawiania drogi: po prostu bierze się żwir luzem, rozrzuca na drodze i czeka pokornie, aż zostanie zwałowany. Prawdopodobnie nam zastrzeżono ten zaszczyt. Tą nędzną drogą, która przez liczne ośle garby wcale nie staje się przyjemniejsza, jechało się wzdłuż rzeki Skawy przez Radoczę, Tomice do Wadowic, prowincjonalnego miasta galicyjskiego, na naszą część przystrojonego ozdobami i flagami. Po przejechaniu tam czegoś w rodzaju kanału (jako spad wodny nie dało się tego rowu, który musieliśmy pokonać w środku miejscowości, zdefiniować) jechaliśmy dalej przez Maków do Nowego Targu. Tu już góry zaczynały dawać znać o sobie i trzeba było wspinąć się autem po obfitującej w zakręty wężowej drodze w górę i w dół, jakby cała kolumna po zakończeniu jazdy

miała zostać przeniesiona do artylerii górskiej. Poza tym teren jest krajobrazowo wspaniały. Przełęczą Chabówki biegnie droga dalej przez galicyjsko-węgierską rzekę graniczną Dunajec, której most przybrany był odświętnie, i obok ruin zamku w Niedzicy (...) pod górę ku przełęczy Magury. To, co prowadzi w górę, to nie są właściwie serpentyny, lecz pętle z zakrętami ostrymi jak szpilka do włosów. Jeżeli więc ktokolwiek poczuje w sobie pilną potrzebę przestudiowania jazdy po zakrętach, wtedy chciałbym takiemu zalecić do ćwiczenia pięćdziesiąt razy przełęcz Magury tam i z powrotem, z góry na dół. Gdyby po tym jeszcze nie potrafił - nie da się już takiemu pomóc. Więc wspieiliśmy się żwawo na tę piękną wysokość, z której przy dobrej pogodzie powinno się mieć ładny widok na Wysokie Tatry (mówię powinno, gdyż kiedy byłem na szczycie łało jak z cebra i nie było mowy o widoku). Ostrożnie zszedłem znowu w dół i jechałem potem lasem przecudnej pięknosci i dziewiczosci. (...) Drogę ułatwiono nam w ten sposób, że na wszystkich skrzyżowaniach dróg postawiono ludzi z błękitnymi chorągiewkami. Biedacy stali przemoczeni do suchej nitki i wskazywali nam właściwą ścieżkę. (...) Tu zresztą dawała się we znaki różnorodność języka, gdyż kiedy pytało się czy daleko jeszcze do Tatrzańskiej Łomnicy następowało energiczne machanie chorągiewką w kierunku jazdy. 'Nic, niemiecki, nic...' - było hasłem głównym. Lecz nawet najdłuższa jazda ma swój koniec. Wyjeżdżając z lasu ujrzałem nagle położoną przede mną Tatrzańską Łomnicę. Jeszcze krótka trasa i - meta osiągnięta!"

Do 6-etapowego rajdu wystartowało z Berlina 108 samochodów - po tygodniu na mecie w Monachium zameldowało się 96 załóg. Dwanaście wozów, które nie ukończyły konkursu zostało wycofanych właśnie na trasie z Oświęcimia do Tatrzańskiej Łomnicy, nie były bowiem w stanie pokonać trudów jazdy górskiej. II etap miał więc decydujące znaczenie dla końcowej klasyfikacji. „Długi i trudny etap Wrocław - Tatrzańska Łomnica odegrał praktycznie rolę konkurencji rozstrzygającej - pisał W. Oertel - Kto szczęśliwie zostawił z sobą galicyjską trasę, tę kamienistą, rozmiękczoną i ciągle wyboistą drogę krzyżową, temu dalsza jazda żadnej trudności nie do pokonania zaoferować już nie mogła”.

Ostatecznie zwycięzcą II Jazdy księcia Henryka został Wilhelm Opel jadący na samochodzie swojego imienia, marki najliczniej zresztą reprezentowanej w tych zawodach.

* * *

Wyobraźmy sobie te sto kilka automobili pędzących po galicyjskich gościńcach: to tak, jakby właściciele wszystkich miejscowych samochodów - tyle bowiem, około stu, było wówczas zarejestrowanych w całej Galicji - umówili się i jednego dnia przedfilowali w swoich maszynach od Oświęcimia do Czorsztyna. Przejazd tak wielkiej liczby samochodów, nawet w wolnym spacerowym tempie, musiałby być nie małą sensacją, a cóż dopiero, jeśli auta gnały do mety „czwartą szybkością"! „Z tumanów kurzu wyłoniły się automobile, a w nich ucieleśnione diabły łuskające ogromnymi szklami okularów, o skórzanych fartuszkach sięgających aż po hiszpańskie bródki, i ucieleśnione diabllice, za którymi łopotwały ogony jedwabnych szalów...” - tak Stanisław Broniewski opisywał („Igraszki z czasem”) ów wspomniany na wstępie rajd z udziałem kilku galicyjskich amatorów w 1908 r. - rok później musiało to wyglądać znacznie bardziej groźnie i dramatycznie: najszybszymi ówczesnymi samochodami

ścigali się przecież najlepsi w Europie zawodowi kierowcy. Przejazd stu kilku ryczących, wyjących i dymiących żelaznych potworów z diabolicznie zaiste wyglądającymi „palaczami” nie mógł nie wstrząsnąć galicyjską prowincją.

O ile w mieście samochód można było wtedy zobaczyć raz na jakiś czas, o tyle poza jego rogatkami wciąż pozostawał zjawiskiem wyjątkowym, niemal jeszcze nieznanym.

Na drogach Galicji zachodniej pierwszy automobil pojawił się dokładnie sto lat temu - w 1903 r. Jego posiadaczem był Jan Brandys h. Radwan z Wielkich Dróg, właściciel licznych dóbr - m.in. w Barwałdzie, Brodach, Wysokiej, Brzeźnicy i Łękawicy - członek-założyciel GKA i jeden z najczynniejszych organizatorów etapu galicyjskiego II Jazdy (nawiasem mówiąc, absolwent krakowskiego „Nowodwórka”-Staszka Wyspiańskiego kolega z klasy). Sprowadzony przez niego z Francji landaulet „Delaunay-Belleville” otrzymał pierwszy w policyjnym spisie powiatu wadowickiego numer rejestracyjny: „S 785”. I tym właśnie wozem objeżdżał młody dziedzic, potomek „panów na Kalwarii”, swoje rozległe włości pomiędzy Skawiną, Kalwarią i Wadowicami, budząc postrach wśród okolicznych włościan, a jeszcze większym wśród koni. „Samochód Brandysa, pierwszego człowieka, co jechał samochodem przez Barwałd wzbudził w okolicy wielką sensację i przestрах” - zanotował kronikarz tej miejscowości, Józef Malczyk („Kronika Barwałdu”). Po książęcym zaś rajdzie w 1909 r., dzięki któremu mógł zobaczyć jak jeżdżą zawodowcy - Brandys też poczuł się prawdziwym rajdowcem, tym bardziej, że kupił właśnie nowy i szybki samochód: „Austro-Daimlera” z nadwoziem torpeda. Na efekty nie trzeba było długo czekać: „Niedługo jednak cieszył się swą maszyną - pisze Malczyk - bo rozbił się tuż przy statule św. Floriana koło Kalwarii”.

Niestety, kraksa ta nie powstrzymała wyczynowych zapędów pioniera automobilizmu z Wielkich Dróg. W roku następnym Brandys spowodował wypadek na drodze pod Skawiną, nie zmniejszył bowiem szybkości na widok nadjeżdżającej z przeciwka furmanki - spłoszony koń przewrócił wóz, a kierujący nim chłop (gospodarz z Ochodzy) dostał się pod koła samochodu i zginął na miejscu. W październiku 1910 r. Sąd okręgowy w Krakowie uznał Brandysa winnym śmierci woźnicy i skazał go na miesiąc więzienia.

Jan Brandys był pierwszym właścicielem samochodu w Galicji zachodniej. Wyprzedził nawet pod tym względem innego sławnego „automobilera” - arcyks. Karola Stefana z Żywca, który pierwsze auto kupił dopiero w 1905 r. Ale arcyksiążę jak już zdecydował się zmotoryzować i założyć własną stajnię automobilową, to od razu sprawił sobie kilka powozów benzynowych na różne okazje. W 1911 zaś roku Habsburg z Żywca, pozazdrościwszy Hohenzollernowi z Königsbergu, próbował zorganizować konkurencyjną wobec Jazdy księcia Henryka - Jazdę arcyksięcia Karola Stefana na trasie Lwów-Zakopane-Żywiec-Wadowice-Kraków. Pomysłodawca ufundował już nawet puchar, a pani Zofia Brandysowa, żona Jana, też automobilistka, zapowiedziała ustanowienie oryginalnej „nagrody pań” - za najpiękniejszy wóz i... najślabszy rezultat. Planów tych jednak nie udało się nigdy zrealizować.

* * *

II Jazda księcia Henryka była największym wydarzeniem w europejskim sporcie samochodowym roku 1909. Nie uczestniczył w niej wprawdzie żaden z polskich kie-

rowców, jednak impreza ta upamiętniła się aktywnym współudziałem organizacyjnym Galicyjskiego Klubu Automobilowego w Krakowie, najstarszego polskiego zrzeszenia automobilistów.

Powyższego tekstu nie zilustrowano ani jedną fotografią archiwalną. Mimo wieloletnich poszukiwań nie udało się bowiem odnaleźć jakiegokolwiek zdjęcia wykonanego na trasie galicyjskiego etapu Jazdy księcia Henryka. A przecież tak niezwykle wydarzenie nie mogło ująć uwadze miejscowych fotografów: jeżeli nawet ówczesna technika fotograficzna nie pozwalała na uchwycenie pędzących pojazdów, to mieli oni okazję utrwalić je na kliszach podczas postoju na wadowickim Rynku, gdzie z pewnością niektóre automobile się zatrzymywały, aby dokonać wymiany „gum”, zorganizowany tu przecież był specjalny punkt serwisowy ze składem opon. Zupełnie zaś wyjątkową gratką dla wadowickich fotografów musiało być oficjalne i uroczyste, urządzone przez dowództwo 56 pp, powitanie na Rynku księcia Henryka pruskiego, uczestnika i głównego animatora rajdu.

Autor zwraca się z uprzejmą prośbą i apelem do wszystkich kolekcjonerów, archiwistów, miłośników i znawców historii Ziemi Wadowickiej, a zwłaszcza do potomków i rodzin wadowickich fotografów - o pomoc i współudział w poszukiwaniach dokumentacji fotograficznej z 11 czerwca 1909 r. Odnalezienie tych zdjęć, potwierdzających fakt, że Wadowice w 1909 r. znalazły się na trasie największego europejskiego rajdu automobilowego, byłoby nie lada sensacją.

•

Andrzej Bogunia - Paczyński - dziennikarz. Były kierownik artystyczny w Teatrze „Stu”. Współpracuje z „Dziennikiem Polskim”, a obecnie pracuje w TVN. Píše monografię Łękawicy.