

Robert Gawet

Tłumaczenie

ORCID: 0000-0001-5947-9229

(Muzeum Podgórze Oddział Muzeum Krakowa)

Automobilizm galicyjski

Albo też jedzie... jedzie! Smuga niewonnego dymu ze spalonej benzyny, zmieszana z kędzierzawym kurzem gościńca, ciągnie się w ślad za nim, na przodzie wiatr oddech zapiera, po bokach migają drzewa, staje przerażony wieśniak ze swymi szkapietami...¹

W Galicji automobilizm rozwijał się przy braku rodzimej motoryzacji, aczkolwiek istniał dostęp do osiągnięć innych krajów koronnych (Czech, Austrii Górnej). Z powodu braku rodzimej produkcji w Galicji rozwój automobilizmu przebiegał wolniej i mniej dynamicznie. Podróże indywidualnymi samochodami pozostawały domeną najbogatszych, stąd zwano je „pańską rozrywką”. Najnowsze badania pokazują, że w Galicji upowszechniała się komunikacja wykorzystująca linie omnibusów motorowych, a jej rozwój był zaskakująco dynamiczny. Indywidualni automobilści uczestniczyli też w „wycieczka automobilowych” (por. rajdy amatorskie) organizowanych przez galicyjskie stowarzyszenia automobilistów. Ostatnią podróżą, w jaką wyruszyli z Galicji, był wyjazd na fronty I wojny światowej. Ci, którym udało się pokonać trud, z tej „wycieczki” wracali już jako pionierzy automobilizmu polskiego.

Słowa kluczowe: motoryzacja, automobilizm, komunikacja, Galicja, podróże

Motoryzacja i automobilizm to dwie połączone ze sobą dziedziny życia, jednak różne od siebie. Mimo to nazbyt często sprowadzamy je do wspólnego mianownika. Być może jest to wynik tego, że nawet internetowy serwis PWN w tym względzie nie jest jednomyślny. Do hasła „automobilizm” przypisane są bowiem dwa znaczenia tego słowa². Według *Słownika języka polskiego PWN* automobilizm to: 1) sport samochodowy 2) daw. „motoryzacja”. Jednak już według *Słownika języka polskiego* pod redakcją W. Doroszewskiego automobilizm to „komunikacja samochodowa, sport samochodowy”. Co ciekawe, w odniesie-

¹ *Na złamanie karku czyli automobil od Stromnegera*, „Kurier Lwowski” z 4 VI 1905, s. 2.

² *Automobilizm*, www.sjp.pwn.pl [dostęp 29.12.2019].

niu do pojęcia „motoryzacji” taka rozbieżność praktycznie nie występuje³. *Słownik języka polskiego PWN* podaje, że „motoryzacja” oznacza „wprowadzenie do transportu pojazdów mechanicznych; też: ogół zagadnień z tym związanych”, natomiast według *Słownika języka polskiego* pod redakcją W. Doroszewskiego „motoryzacja” to: „zastępowanie (albo zastąpienie) siły ludzkiej i zwierzęcej siłą mechaniczną (zwłaszcza siłą silników spalinowych); zaopatrywanie w silnik; w znaczeniu węższym: wprowadzanie dużej liczby pojazdów mechanicznych (samochodów, motocykli itp.); mechanizowanie, motoryzowanie, zmotoryzowanie; dziedzina techniki zajmująca się tymi sprawami”. Zajmując się obu dziedzinami w ujęciu historycznym, w wyniku prowadzonych badań i analiz, bliższe są mi wyjaśnienia znaczeń podawane przez W. Doroszewskiego.

Chyba jednak wzajemne powiązania i różnice obu pojęć – w sposób najbardziej obrazowy – tłumaczy historia, jaka przydarzyła się niemieckiemu wynalazcy Karlowi Benzowi i jego żonie Bercie. Właściwie były to dwie odrębne historie, powiązane jednak ściśle ze sobą, zupełnie jak motoryzacja powiązana jest z automobilizmem i na odwrót.

W roku 1886 Karl Benz opatentował swój pojazd napędzany silnikiem benzynowym, którego próbné jazdy przeprowadził rok wcześniej⁴. Następnie zbudował nieco zmodyfikowane, kolejne dwa pojazdy swojego pomysłu. Jednak mimo podjętej akcji marketingowej, jakbyśmy to dzisiaj powiedzieli, Benzowi nie udawało się ich sprzedać. Mimo wystawienia jednego z nich na wystawie przemysłowej w Paryżu, mimo entuzjastycznego powitania pojazdu przez paryżan w czasie jazdy reklamowej ulicami tego miasta, nikt nie był gotów kupić choćby jednego egzemplarza. I w tym miejscu historia motoryzacji zatrzymała się niebezpiecznie w miejscu. Nie wiadomo, ile by ten zastój trwał, gdyby nie pani Berta Benz... Nie mogąc przekonać męża do kontynuowania „akcji promocyjnej”, zaniepokojona mocno stanem finansów rodzinnych, postanowiła wziąć sprawy w swoje ręce. Rankiem pewnego sierpniowego dnia 1888 r.⁵, wykorzystując twardy sen męża, wraz ze swoimi synami zapakowała się do jednego z pojazdów Pana Benza i ruszyła w podróż do rodziny mieszkającej w Prozheim. Planowana podróż miała liczyć – bagatela – ponad sto kilometrów. Późnym popołudniem, pokonawszy szereg trudności napotkanych po drodze, cała trójka szczęśliwie osiągnęła cel podróży⁶. Pani Berta nie omieszkała powiadomić o tym telegraficznie swego męża⁷. Tak oto, gdy motoryzacja, dostaw-

³ *Motoryzacja*, www.sjp.pwn.pl [dostęp 29.12.2019].

⁴ W. Rychter, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1962, s. 60.

⁵ „*Mutter Benz*” 90 Jahre, „Österreichische Auto-Rundschau” 1939, nr 9, s. 13.

⁶ W. Rychter, dz. cyt., s. 65.

⁷ Była to pierwsza depeza informująca o wyprawie automobilowej, jaką kiedykolwiek nadano.

szy zadyszki, stanęła w miejscu, automobilizm przejął inicjatywę i posunął ich wspólne dzieje do przodu. Bo jak to było do przewidzenia, zainteresowanie samochodem Benza, dzięki któremu pokonano tak długi dystans, wzrosło znacząco i zewsząd posypały się zapytania i zamówienia.

Mało kto wie, że zanim Karl Benz zbudował swój napędzany silnikiem automobil, inny Niemiec, Siegfried Marcus, skonstruował w Wiedniu pojazd napędzany również silnikiem benzynowym. Dokonał tego dziesięć lat przed Benzem, w roku 1875⁸. Zaprezentował go na ulicach Wiednia i wyprodukował nawet w trzech egzemplarzach, licząc na zainteresowanie i ich sprzedaż z zyskiem⁹. Niestety, wiedeńczycy chłodno przyjęli jego wynalazek. Do dziś można jeden z jego pojazdów oglądać w wiedeńskim Muzeum Techniki. Przeprowadzone nad nim badania wykazały, że silnik znajdujący się w muzealnym ekspozycie został zamontowany dopiero w latach 90. XIX w.¹⁰ Świadczy to o tym, że S. Marcus próbował swój pojazd unowocześnić. Brakło jednak kogoś takiego, jak Berta Benz, kto zająłby się promocją wynalazku. Ostatecznie pierwszymi, którzy w monarchii austro-węgierskiej zaczęli produkować seryjnie samochody, byli bracia Gräf. Produkcję pod marką Gebrüder Gräf uruchomili w roku 1895¹¹.

W Galicji ostatecznie nigdy nie podjęto produkcji samochodów, mimo to były one obecne na jej drogach, a automobilizm rozwijał się podobnie jak w całej monarchii. Jedyne skala tego zjawiska była mniejsza. Pierwszy samochód na galicyjskich drogach pojawił się w sierpniu 1897 r. Właścicielem tego sprowadzonego z Paryża automobilu był Kazimierz Odrzywolski, pionier przemysłu naftowego¹². Przyjazd maszyny do Lwowa był wydarzeniem zapowiadającym przez prasę galicyjską. Pisały o tym krakowski „Czas”¹³, „Gazeta Lwowska”¹⁴ i „Kuryer Lwowski”¹⁵. Ten ostatni omówił nawet całą sprawę nieco szerzej. Oprócz informacji o planowanym pojawieniu się na ulicach Lwowa pierwszego samochodu¹⁶ napisano, że „Istnieje we Lwowie konsorcjum, które ma zamiar na wypadek, gdyby się te powozy na brukach lwowskich okazały praktycznymi i gdyby odnośne władze udzieliły przedsiębiorstwu koncesji pod korzystnymi warunkami, sprowadzić pewną liczbę samochodów i oddać

⁸ A.M. Rostocki, *Historia starych samochodów*, Warszawa 1981, s. 59.

⁹ W. Rychter, dz. cyt., s. 57.

¹⁰ A.M. Rostocki, dz. cyt., s. 60.

¹¹ Tamże, s. 105.

¹² A. Bogunia-Paczyński, *Cracovie automobile. Początki motoryzacji w Krakowie (1895–1918)*, Kraków 1999, s. 11.

¹³ *Samochód*, „Czas” 1897, nr 188, s. 2.

¹⁴ *Samochód*, „Gazeta Lwowska” 1897, nr 187, s. 3.

¹⁵ „Kuryer Lwowski” z 18 VIII 1897, s. 4.

¹⁶ W tamtym czasie wbrew obecnie panującemu przekonaniu w powszechnym użyciu w języku polskim były zarówno „automobil”, jak i „samochód”.

je do publicznego użytku”¹⁷. Niestety, nie wspomniano o tym, w jakiej formie te samochody miałyby zostać oddane do publicznego użytku. Czy chodziło o uruchomienie ich sprzedaży, czy też o ich wynajmowanie. A. Bogunia-Paczyński wspomina również, że wraz z informacjami prasowymi na temat przejazdu przez Kraków owego samochodu pojawiły się ostrzeżenia o zagrożeniu, jakie może powodować zbliżanie się do będącego w pędzie pojazdu¹⁸. Wiąże on jednocześnie te anonsy prasowe z wypowiedzią Antoniny Domańskiej. Na wieść o przejeździe samochodu przez Kraków miała ona stwierdzić: „A skąd ja niby mogę wiedzieć, czy znajduję się akurat w dalszym czy bliższym sąsiedztwie tego wytworu głupoty ludzkiej, która jeszcze mianuje to dużym postępem! Jakie to niebezpieczne, po cóż to się fabrykuje – żeby ludzi zabijać, czy co?!!!” Był więc samochód sprowadzony przez K. Odrzywolskiego jednocześnie pierwszym samochodem w Galicji, próbą stworzenia pierwszego przedsiębiorstwa samochodowego oraz powodem skandalu i oburzenia w pewnych kręgach krakowskiej socjety. Jednocześnie przejazd nim z Paryża do Lwowa zapoczątkował erę dalekich podróży samochodowych uprawianych przez galicyjskich automobilistów.

Zanim przejdę do sedna mojej wypowiedzi, chciałbym jeszcze wytłumaczyć się z jednej decyzji, mającej zasadniczy wpływ na formę mojego opracowania. Chodzi o dobór materiałów historycznych, na których oparłem swoje rozważania. Zdecydowałem się bowiem skupić się głównie na tych pochodzących spoza Krakowa. U podstaw tej decyzji było to, że źródła krakowskie zostały już wykorzystane przez dwóch badaczy motoryzacji z okresu zaboru austriackiego. Opracowania Andrzeja Bogunia-Paczyńskiego¹⁹ oraz Artura Kurka²⁰ zainspirowały mnie do badań nad motoryzacją austro-węgierską.

Czym?

Nie ma automobilizmu bez automobili... to fakt. Jak one jednak wyglądały, kto je produkował, gdzie je kupowano? Tu znowu najlepiej sięgnąć do ówczesnej galicyjskiej prasy. Odpowiedź na te pytania znaleźć możemy również

¹⁷ „Kuryer Lwowski” z 18 VIII 1897, s. 4.

¹⁸ A. Bogunia-Paczyński, dz. cyt., s. 11.

¹⁹ *Mój Benz, moja Mercedes...*, Kraków 1992; *Samochodowcy, wyścigowcy, automobilery albo diabły i diabllice w daimlerowskich landach*, Kraków 1998; *Cracovie Automobile. Początki motoryzacji w Krakowie* [katalog wystawy w muzeum Inżynierii miejskiej w Krakowie], Kraków 1999.

²⁰ *Na tropach galicyjskiej turystyki motorowej*, „Folia Turistica” 2008, nr 19, s. 91–112; *Od przejażdżek automobilami do turystyki. Zarys dziejów turystyki samochodowej w Galicji do 1914 roku*, „Folia Turistica” 2010, nr 23, s. 135–152.

w policyjnych rejestrach samochodów i motocykli. Podawano w nich oprócz imienia i nazwiska właściciela oraz ewentualnego szofera markę, a czasami nawet model pojazdu. Niestety, spośród rejestrów policyjnych jedyny, jaki jest mi znany obecnie, to ten prowadzony przez c.k. Dyрекcję Policji w Krakowie. Niezwykle ciekawe byłoby zatem odnalezienie choćby szczątków pozostałych rejestrów. Pamiętać należy jednak, że wszystkie ich zapisy zaczynają się w roku 1906. W prasie informacje są mniej uporządkowane, ale stanowią równie istotne źródło wiedzy, ponieważ ukazują się one wraz z pierwszymi, nierejestrowanymi jeszcze przez policję pojazdami.

Markę pierwszego samochodu dopuszczonego we Lwowie do ruchu poznajemy dzięki notce zamieszczonej w „Kuryerze Lwowskim”²¹. Mowa w niej o tym, że „próba samochodu Victoria”²² odbyła się w sobotę 11 września 1897 r. przed południem. Wiele wskazuje na to, że był to wspomniany we wstępie samochód sprowadzony do Lwowa przez Kazimierza Odrzywolskiego. Dlaczego jednak dokonał on zakupu aż w Paryżu, zamiast kupić go w Niemczech, gdzie był produkowany? Wspomnianej próby dokonano w obliczu komisji składającej się z urzędników magistratu i policji. W jej efekcie, jak podaje notka prasowa, lwowski przedstawiciel firmy uzyskał zezwolenie używania samochodów w mieście Lwowie²³.

Dwa lata później, również w „Kuryerze Lwowskim”²⁴, zamieszczono reklamę firmy Pielecki i Ska ze Lwowa oferującej „Automobile samochody z motorami francuskimi Dion & Bouton”. Reklama okraszona została ryciną pokazującą niewielki, dwuosobowy pojazd na kołach podobnych do motocyklowych. Z treści reklamy wynika, że generalnie firma Pielecki i Ska prowadziła magazyn broni, rowerów, fonografów i latarni acetylenowych, a z pojazdów oprócz wspomnianych samochodów oferowała „trycikle”²⁵ i „rowery” napędzane silnikami o „sile 2 do 8 koni i chyżości 5 do 50 klm. na g.” Jak to w Galicji powiadano, prawdziwe „schwarz, mydło i powidło”.

Inny samochód o francuskiej proweniencji pojawił się na drogach Galicji w roku 1900. Stało się to za sprawą grupy wojskowych odbywających eksperymentalną podróż z Wiednia do Przemyśla samochodem typu Bolée wyprodukowanym na francuskiej licencji przez austriacką fabrykę Leerdorfer Automobilwerke²⁶. Przejazd ten budził podziw ówczesnych przede wszystkim dlatego, że

²¹ „Kuryer Lwowski” z 13 IX 1897, s. 2.

²² Chodzi tu o model samochodu Benza produkowanego pod tą nazwą.

²³ „Kuryer Lwowski” z 13 IX 1897, s. 2.

²⁴ „Kuryer Lwowski” z 26 VI 1899, s. 4.

²⁵ Pojazdy trójkołowe, trójkołowce.

²⁶ *Eine automobilistisch = militärische Dauerfahrt Wien-Przemyśl*, „Allgemeine Automobil-Zeitung” z 9 IX 1900, s. 18.

jego trasa prowadziła przez wysokie góry²⁷. Mimo to ten bądź co bądź prymitywny pojazd bez większego trudu poradził sobie z tym wyzwaniem.

Te pierwsze samochody przypominały konne powozy pozbawione dyszli, a jak widać, sprzedawane były przez gotowych podjąć ryzyko finansowe kupców handlujących wszelkiej maści technicznymi urządzeniami. Wizualne podobieństwo wczesnych automobili do pojazdów konnych wykorzystano w prasowej reklamie przedsiębiorstwa Stanisława Serwy z Rzeszowa. Prowadził on przy ul. Lenartowicza fabrykę powozów i wózków resorowanych, jednak wspomnianą reklamę z roku 1913 przyozdobiono właśnie wizerunkiem takiego wczesnego samochodu. Całej sprawie smaczku dodaje fakt, że w owym czasie taka sylwetka samochodu była już anachronizmem.

Przełomowym momentem dla wyglądu samochodów był bowiem rok 1901, kiedy to niemiecka firma Daimler zbudowała w pełni nowatorski model samochodu wyścigowego. Pojazd ten jako pierwszy na świecie charakteryzował się obniżoną i wydłużoną sylwetką oraz rozstawem osi znacznie większym od rozstawu kół. Zbudowano go po tym, jak kierowca pojazdu tej marki zginął w efekcie wypadku, biorąc udział w wyścigu w pobliżu Monte Carlo. To właśnie ten wypadek uzmysłowił producentom konieczność zmiany proporcji sylwetki samochodu w celu obniżenia jego środka ciężkości. Wydarzenia powyższe wielu historyków motoryzacji uznaje za narodziny samochodu we współczesnym rozumieniu tego słowa²⁸.

W tej nowej erze motoryzacji wspomniana już wcześniej firma Pielecki ze Lwowa nadal występowała na rynku jako „Magazyn Broni”, ale mimo to w ofercie handlowej z 1905 r. nadal posiadała samochody. Tym razem były to jednak pojazdy marki Puch, produkowane w austriackim Grazu²⁹.

W tamtym czasie zrodziła się idea „samochodu dla każdego”, dzięki któremu z dobrodziejstw automobilizmu miały skorzystać również mniej zamożne warstwy społeczeństwa. Taki dostęp do pojazdów mechanicznych zapewniały motocykle zwane w owym czasie „kołami motorowymi”. Jednak miłośnicy tego środka transportu stanowili odrębną grupę³⁰. Bliżej im było do cyklistów poruszających się na rowerach niż do osób podróżujących z użyciem czterech kółek. Jednym z takich samochodów „dla każdego” miał być był Ultramobile, „wózek samochodowy dla praktycznego użytku bez pomocy zawodowego kierownika”³¹.

²⁷ *Automobilem z Wiednia do Przemyśla.*, „Kuryer Lwowski” z 14 IX 1900, s. 3.

²⁸ A. Rostocki, T. Sokołowski, *Świat starych samochodów*, Warszawa 1972, s. 78.

²⁹ „Kuryer Lwowski” z 30 III 1905, s. 8.

³⁰ Tematyce podróżowania na motocyklach w Galicji poświęcił jeden ze swoich tekstów Artur Kurek; A. Kurek, *Na tropach galicyjskiej turystyki motorowej*, „Folia Turistica” 2008, nr 19, s. 91–112.

³¹ „Kuryer Lwowski” z 22 III 1906, s. 8.

Produkowany był on przez wiedeńską fabrykę Ign. Langhammer i Spółka, a oferowany przez jej lwowskie przedstawicielstwo, firmę Adolf Lindenberger z ulicy Akademickiej 15³². Innym tanim samochodem w tamtych czasach był trójkołowiec napędzany silnikiem o mocy 6 KM, produkowany przez firmę Cyklon Maschinenfabrik GmbH z Berlina. Możemy go znaleźć również pośród pojazdów zarejestrowanych w Krakowie³³. Przeciwnieństwem tych „samochodzików” były pojazdy wykorzystywane przez zamożniejszych nabywców. Oprócz ludzi z tzw. wyższych sfer do tej grupy należały różnorakie urzędy, zarówno te państwowe, jak i gminne. Wśród prywatnych użytkowników zarejestrowane były w Krakowie samochody różnorakich marek³⁴, zarówno produkowane w monarchii przez rodzimy przemysł (Laurin & Klement, Austro-Daimler czy Austro-Fiat...), jak i importowane (Opel, Benz, Ford...). Wśród marek dziś już zapomnianych znajdujemy m.in. Loraine Dietrich, Miracle czy Hupmobil.

Jeśli idzie o pojazdy kupowane przez urzędy, to niemieckiego Benza nabyło w 1908 r. namiestnictwo we Lwowie. Zanim jednak wprowadzono go do użytku, dokonano w nim bliżej nieokreślonych „adaptacji”³⁵. Samochody marki Laurin & Klement posiadały krakowskie Miejska Elektrownia i Wodociągi Miejskie³⁶.

Na galicyjskich drogach pojawiły się również samochody ekskluzywne, z nadwoziami całkowicie zabudowanymi stanowiącymi w tamtym okresie szczyt komfortu dostępny jedynie nielicznym. Pośród nich były pojazdy, którymi zagraniczni automobiliści, najczęściej należący do arystokracji, przemierzali Galicję. Takim samochodem „nowej konstrukcji, wyglądającym jak oszklona karetka”³⁷ podróżował w roku 1902 z Wiednia do Rosji rosyjski książę Mikołaj Galicy (1850–1925).

Oprócz samochodów osobowych, zarówno tych prywatnych, służbowych czy wykorzystywanych jako taksówki, warto wspomnieć również o pojazdach do masowej komunikacji. Obecnie nazywamy je potocznie autobusami, wtedy najczęściej mówiono o nich omnibusy motorowe. Pomysł takiej komunikacji zrodził się m.in. w Krakowie, gdzie w 1907 r. zastanawiano się nad „zaprowadzeniem przez miasto ruchu automobilowego na linii między mostem Podgórskim a dworcem kolejowym”³⁸. Również do dworca kolejowego miał kursować

³² Tamże.

³³ Archiwum Narodowe w Krakowie, zespół Akta Dyrekcji Policji w Krakowie, sygn. DPKr 177; sygn. DPKr 87.

³⁴ Tamże.

³⁵ „Goniec Polski” z 22 VII 1908, s. 6.

³⁶ Archiwum Narodowe w Krakowie, zespół Akta Dyrekcji Policji w Krakowie, sygn. DPKr 177, s. 344.

³⁷ *Na automobiliu*, „Kuryer Lwowski” z 25 VI 1902, s. 4.

³⁸ *Automobile miastowe*, „Kuryer Lwowski” z 26 X 1907, s. 3.

omnibus w Drohobyczu. Był to „dość wygodny, cały oszklony wehikuł, o sile 35 HP, w którym znajduje 20 osób pomieszczenie”³⁹. Oczywiście wraz z podróżnymi przewożono ich bagaże. Radość z tego nowoczesnego środka transportu była jednak krótka, bo już po niespełna miesiącu zaprzestano jego użytkowania. Powodem było „zdarcie płaszczy gumowych na kołach, a ponieważ właścicielowi nie opłaciłoby się nowych sprowadzać – więc zawleczono samochód pod szepę, gdzie ma zimować”⁴⁰.

Inną specyficzną formą komunikacji były pojazdy obsługiwane przez pocztę. Spełniały one bowiem podwójną rolę. Przewoziły osoby z ich bagażami osobistymi i przesyłki pocztowe. W omnibusach pocztowych upatrywano sposobu na rozwiązanie problemów z brakiem w niektórych miejscach komunikacji kolejowej. Z tego też powodu w 1906 r. zaproponowano uruchomienie komunikacji pocztowej na trasach Stanisławów – Boliorodczany i Stanisławów – Tyśmienica⁴¹.

Samochody w owym czasie kupowano za pośrednictwem zlokalizowanych w Galicji licznych przedsiębiorstw handlowych oferujących wyroby konkretnych producentów. Jak już wspomniałem, pierwszym z nich była lwowska firma Pielecki i Ska prowadząca skład broni. Z czasem zainteresowanie sprzedażą pojazdów mechanicznym wykazywali również handlowcy z innych branż. W roku 1906 samochody francuskiej marki de Dion Bouton oferował m.in. Dom dla Ziemiaków, mający swoje placówki we Lwowie, Krakowie, Czerniowcach, Stanisławowie, Tarnopolu, Rzeszowie i Kołomyi⁴². Z czasem sprzedażą samochodów zaczęły się zajmować wyspecjalizowane firmy. Należał do nich I Galicyjski Zajazd dla Automobilów z Przemyśla, który w roku 1907 podjął próbę zorganizowania wystawy nowych oraz giełdy używanych samochodów⁴³. Przedsięwzięcie to miało towarzyszyć Zjazdowi Poczmystrów, a na wystawie miały być prezentowane „automobile pocztowe oraz wozy motorowe dla różnych potrzeb P.P. Rozwozicieli towarów, Piekarzy, Hoteli, Nafciarzy, Rzeźników, Kantyniarzy”⁴⁴. Niektóre firmy oferowały również samochody używane do nabycia w swoich siedzibach, tak jak Auto Central Garage E. Rudawski i Ska z Krakowa. W marcu 1913 r. proponował on „okazyjnie do sprzedania automobile używane” marek Gräf & Stift, Laurin & Klement (w tym jeden omnibus tej marki), Germania, Mercedes, Peugeot, Cotterau i Dion-Bouton⁴⁵. Część z firm

³⁹ *Z letnisk i uzdrowisk*, „Kuryer Lwowski” z 19 VII 1909, s. 6.

⁴⁰ Tamże, s. 7.

⁴¹ *Automobile pocztowe*, „Kurjer Stanisławowski” z 28 X 1906, s. 3.

⁴² *Przewodnik po Galicyi...* (wydanie letnie), Kraków 1906, s. 62.

⁴³ „Goniec Polski” z 26 II 1907, s. 81.

⁴⁴ Tamże.

⁴⁵ „Czas”, nr 101 z 1 III 1913, s. 5.

oprócz sprzedaży pojazdów oferowała również, tak jak krakowski „Autogarage” z Karmelickiej, „Przechowywanie. Oczyszczanie. Reparacje”⁴⁶. Poszczególni przedsiębiorcy zabiegali zazwyczaj o możliwość sprzedaży pojazdów danej marki. Bywało jednak, że inicjatywa wychodziła od producenta tych pojazdów. Przykładem takich poszukiwań przedstawicieli handlowych przez producenta samochodów może być ogłoszenie zamieszczone w „Kuryerze Lwowskim” z grudnia 1906 r.: „We wszystkich większych miastach Austro-Węgier poszukiwani są zastępcy, rozporządzający kapitałem, dla absolutnie – pierwszorzędnej, renomowanej marki – automobilowej. Ewentualnie oddanem zostanie zastępstwo dla większych okręgów. Zapewnione wielkie poparcie przez bardzo dużą reklamę. Oferty uprasza się nadsyłać do ekspedycji anonsów Hans Cuno, Berlin S. W. 48 pod B. B. 41”⁴⁷. Dziwne w tym wszystkim jest to, że ogłoszeniodawca chciał pozostać anonimowy, z miejsca składania ofert można jedynie się domyśleć, że chodzi o kogoś z licznych niemieckich producentów samochodów.

Na koniec, choć powszechnie zjawisko automobilizmu odnosi się obecnie do komunikacyjnego⁴⁸ wykorzystania pojazdów samochodowych, warto wspomnieć również o samochodach ciężarowych. Szczególnie w okresie początkowym, gdy swoją obecnością na galicyjskich drogach przyczyniały się do oswajania się przeciętnego zjadacza chleba z pojazdami mechanicznymi, tym bardziej że pojazdy te były jednymi z pierwszych, jakie zobaczyli na własne oczy. W roku 1903 olbrzymie jak na owe czasy ciężarówki wojskowe pojawiły się w Krakowie i Przemyśle. Poruszały się one nie tylko w obszarze twierdz, ale też odbywały dalsze przejazdy. Informację o samochodzie jeżdżącym po Krakowie możemy znaleźć w „Czasie”⁴⁹. O przejeździe przez Rzeszów samochodu należącego do przemyskiego, wojskowego magazynu prowiantowego informował „Głos Rzeszowski”⁵⁰. W obu relacjach podkreślano znaczne gabaryty pojazdów.

Kto?

Do zaistnienia automobilizmu niezbędni są również zafascynowani samochodami ludzie. Oczywiście w Galicji takich też nie brakowało. Kim oni byli, z jakich pochodzili sfer, jakimi profesjami się parali? Cytowana już tutaj

⁴⁶ *Przewodnik po Galicyi...* (wydanie letnie), Kraków 1907, s. 62.

⁴⁷ „Kuryer Lwowski” z 7 XII 1906, s. 8.

⁴⁸ Upraszczając sprawę, można przyjąć, że komunikacja samochodowa to przewóz ludzi za pomocą pojazdów mechanicznych, natomiast transport to przewożenie pojazdami mechanicznymi wszelkiego rodzaju surowców, towarów, urządzeń.

⁴⁹ *Samochód do celów wojskowych*, „Czas” z 17 IX 1903, s. 2.

⁵⁰ *Automobil*, „Głos Rzeszowski” z 5 VII 1903, s. 3.

A. Domańska tak o nich pisała, przy okazji pojawienia się pierwszego samochodu w Krakowie:

No i w Krakowie już mamy – automobil – machinę poruszającą się za pomocą motoru [...]. Wszyscy zachwyceni, a taki Mycielski, taki Tomkowicz, a Kossak, a Wyczółkowski – jak to-to w Rynku zobaczyli, zaraz poczuli się w samym środku Paryża!!!⁵¹

Padają powszechnie znane nazwiska, które potem możemy odnaleźć w policyjnym wykazie samochodów⁵² zarejestrowanych w Krakowie, prowadzonym od 1906 r. na mocy obowiązującego w monarchii austro-węgierskiej prawa⁵³. Pośród nazwisk odnotowanych w krakowskich rejestrach samochodów znaleźć możemy m.in. Stanisława Wieczorka – właściciela realności Długa 10, Lucjana Stefana Wilkoszewskiego – koncypienta adwokackiego, Dominika hrabiego Potockiego i Kazimierza księcia Lubomirskiego⁵⁴.

W tym miejscu jasno trzeba zaznaczyć, że nie każdy posiadacz samochodu, będący zapalonym zwolennikiem automobilizmu, sam zasiadał za jego kierownicą. Często prowadzenie swojego pojazdu cedował na zatrudnionego w tym celu profesjonalnego szofera⁵⁵. Tu znowu, sięgając do krakowskiego rejestru, odnajdziemy nazwiska kilku z nich: Hugo Figar – zatrudniony przez Tadeusza Stryjeńskiego, Michał Worgo – pracujący u Kazimierza ks. Lubomirskiego, Karol Mally – kierujący samochodem należącym do Piotra Guzikowskiego. Ciekawe jednak jest to, że często w wypadkach z udziałem samochodu odpowiedzialnością za zaistniałe zdarzenie obarczano jednak właściciela pojazdu. Z taką opinią spotkać się możemy m.in. w powiązanej z ruchem ludowym „Kuryerze Lwowskim”. Autor krótkiego tekstu zatytułowanego *Na złamanie karku*⁵⁶ pisał tak:

Gdyby przynajmniej zaryzykowano tylko życie samych właścicieli samochodów, którzy mogą dysponować własnym życiem, niestety, giną po większej części ci, którzy dla kawałka chleba pełnią funkcję maszynistów, strzelców etc., lub też przechodnie.

⁵¹ A. Bogunia-Paczyński, *Cracovie Automobile...*, s. 11.

⁵² Rejestry te z różnych lat znajdują się w zasobie Archiwum Narodowego w Krakowie w zespole „C.K. Dyrekcja Policji w Krakowie 1848–1919” pod sygn. DPKr 177.

⁵³ *Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych*, cz. LXII, 7 X 1905, s. 395–397.

⁵⁴ Archiwum Narodowe w Krakowie, zespół Akta Dyrekcji Policji w Krakowie, sygn. DPKr 177; sygn. DPKr 87.

⁵⁵ Przy okazji warto wyjaśnić kwestię pochodzenia nazwy „szofer”. Ma ono swoje źródło we francuskim określeniu *chauffeur*. Zanim zaczęto nim nazywać człowieka kierującego samochodem, oznaczało palacza, zarówno tego z lokomotywy, okrętu, jak również pojazdu drogowego napędzanego silnikiem parowym. Co ciekawe, zdarzało się w polskojęzycznej prasie używać określenia „palacz” zamiast „szofer”. Przykładem może być anons prasowy *Katastrofa automobilowa zamieszczony w „Kuryerze Lwowskim”* z 25 VIII 1905 r.

⁵⁶ *Na złamanie karku*, „Kuryer Lwowski” z 7 IV 1904, s. 2.

Czasami ataki na zwolenników automobilizmu i ich maszyny przybierały realną formę. Tak było jesienią 1908 r. w Podgórzu, gdzie nieznani sprawcy przecięli opony w omnibusie kursującym od kilku dni z Krakowa do Myślenic, podczas jego postoju na podgórskim rynku⁵⁷. Do poważniejszej sytuacji doszło natomiast w Zakopanem. W sierpniu 1908 r.⁵⁸ górale sprzeciwiający się kursowaniu omnibusu pomiędzy Zakopanem a Morskim Okiem napadli na pojazd będący własnością przedsiębiorcy o nazwisku Deptuch⁵⁹ i pobili kierowcę⁶⁰.

Warto wspomnieć też o tych, którzy w rozwoju automobilizmu widzieli dla siebie atrakcyjne źródło dochodów poprzez sprzedaż samochodów czy też prowadzenie warsztatów naprawczych i garaży. Osoby te same również posiadały prywatne automobile. Należeli do nich Witold Ustyanowicz, właściciel Krakowskiego Galic. Auto Garage, i Emil Rudawski, który oferował do sprzedaży w Krakowie samochody Marki Laurin & Klement. Obaj zresztą byli zapalonymi sportowcami biorącymi udział w wyścigach samochodowych⁶¹. Inną grupę stanowili przedsiębiorcy trudniący się utrzymaniem firm komunikacyjnych. Należał do nich Adam Trzecieski (1850–1911), który w 1905 r. otrzymał koncesję od władz Stanisławowa⁶². Był on jednocześnie właścicielem kopalni ropy naftowej⁶³ i reprezentantem na Galicję „fabryki belgijskiej wyrabiającej omnibusy automobilowe”⁶⁴.

Naturalną kolejną losu była, wraz ze wzrostem ilości samochodów i ich posiadaczy w Galicji, chęć do zrzeszania się. Stosunkowo wyczerpująco kwestię tę opisał Andrzej Bogunia-Paczyński w książce *Samochodowcy, wyścigowcy, automobilery albo diabły i diabllice w daimlerowskich landach*⁶⁵. Oprócz podania za nim podstawowych wiadomości, chciałbym je jedynie wzbogacić o informacje z prasy pozakrakowskiej.

Z inicjatywą powstania organizacji skupiającej automobilistów wystąpił wiosną 1907 r. zarząd powstałego w roku 1906 w Krakowie Krajowego Związku Turystycznego. Rozesłano wtedy stosowne zaproszenia, jednak do pierwszego spotkania niewielkiej grupy zapaleńców doszło dopiero pół roku później. Mieli oni pod przewodnictwem Zygmunta Rosnera – pełniącego funkcję sekretarza KZT – opracować statut organizacji.

⁵⁷ *Wrogowie automobilów*, „Goniec Polski” z 27 XI 1908, s. 5.

⁵⁸ *Napad górali na automobil*, „Goniec Polski” z 17 VIII 1908, s. 7.

⁵⁹ „Kuryer Lwowski” z 1 VIII 1908, s. 6.

⁶⁰ Jak widać z powyższego, komunikacja zarobkowa pomiędzy Zakopanem a Morskim Okiem stanowiła niezwykle gorący temat już 112 lat temu.

⁶¹ A. Bogunia-Paczyński, *Mój Benz, moja Mercedes...*, Kraków 1992, s. 27.

⁶² *Omnibusy automobilowe w Stanisławowie*, „Kurjer Stanisławowski” z 24 XII 1905, s. 2.

⁶³ *Omnibusy automobilowe w Stanisławowie*, „Kurjer Stanisławowski” z 9 III 1905, s. 3.

⁶⁴ *Omnibusy automobilowe w Stanisławowie*, „Kurjer Stanisławowski” z 13 VIII 1905, s. 2.

⁶⁵ A. Bogunia-Paczyński, *Samochodowcy...*

O podjętych staraniach w tym względzie informowała również prasa lwowska, a dokładnie „Kuryer Lwowski” w styczniu 1908 r. Ukazała się w nim informacja, że

Komitet, zajmujący się organizacją galic. klubu automobilistów, rozesłał do właścicieli samochodów odezwę, zapraszając ich na posiedzenie w piątek 24. bm. o g. 5. po południu, w biurach krajowego Związku turyst. odbyć się mające. Przedmiot obrad stanowić będzie dyskusja nad projektem statutu. Wstęp tylko dla zaproszonych. Osoby, któreby zaproszeń nie otrzymały, uprasza komitet o zgłoszenie się w czwartek przedpołud. do biura Związku turyst.⁶⁶

Na posiedzeniu KZT przyjęto statut, który kilka dni później skierowany został do Namiestnictwa we Lwowie celem zatwierdzenia. Stało się to 1 lutego 1908 r.⁶⁷, i tak Galicyjski Klub Automobilowy zaczął oficjalnie funkcjonować. Mimo że miał swoją działalnością obejmować całą Galicję zgodnie z par. 3 statutu, jego walne zgromadzenia odbywały się w Krakowie. Z czasem doszło na tym punkcie do konfliktu pomiędzy członkami „krakowskimi” i „lwowskimi”, a w roku 1912 do poważnego kryzysu w działalności GKA⁶⁸. W jego wyniku szereg klubu opuściło wielu krakowian.

Wobec powyższego niezrzeszeni krakowscy automobiliści i byli członkowie GKA powołali do życia sekcję automobilową przy Krajowym Związku Turystycznym w roku 1913⁶⁹. Sekcja ta w kwietniu 1914 r. przekształciła się w samodzielną organizację pod nazwą Krakowski Klub Automobilowy przy Krajowym Związku Turystycznym⁷⁰.

Jakie były dalsze losy GKA, trudno dzisiaj orzec. A. Bogunia-Paczyński nie podaje w tym względzie żadnych informacji, brak ich również z prasy galicyjskiej z tamtego okresu. Co prawda wydawany w Wiedniu „Allgemeine Automobil-Zeitung” jeszcze w numerze z połowy lipca 1918 r. podaje, że GKA funkcjonuje w dwóch swoich lokalach, krakowskim przy Wiślniej 7 i lwowskim przy Fredry⁷¹, ale informacja ta wygląda na powielaną automatycznie, bez weryfikacji, z numeru na numer.

Z czasem do zwiększenia ruchu automobilowego w Galicji przyczyniła się również armia austro-węgierska. Eksperymentowano w niej z samochodami od roku 1898. Wtedy to 9 października po raz pierwszy testowano w Wiedniu samochód ciężarowy w roli ciągnika artyleryjskiego. Na terenie Galicji wojskowe samochody pojawiły się najprawdopodobniej po raz pierwszy w roku

⁶⁶ *Klub automobilistów*, „Kuryer Lwowski” z 22 I 1908, s. 8.

⁶⁷ A. Bogunia-Paczyński, *Samochodowcy...*, s. 15.

⁶⁸ Tamże, s. 177.

⁶⁹ Tamże, s. 83.

⁷⁰ *W Krajowym Związku Turystycznym*, „Głos Rzeszowski”, nr 9 z 12 IV 1914, s. 5.

⁷¹ *Offizielle Mitteilungen des Galizischen Automobil-Club*, „Allgemeine Automobil-Zeitung” z 19 VII 1918, s. 5.

1900. Najpierw 1 września, podczas eksperymentalnego przejazdu z Wiednia do Przemyśla⁷², następnie 11 września podczas cesarskich manewrów w okolicach Jasła⁷³.

Dlaczego?

Przyczyny, dla których Galicjanie wyruszali w drogę samochodami, nie różniły się zasadniczo od tych, dla których my dzisiaj wybieramy samochód jako środek komunikacji. Początkowo dominował rozrywkowy charakter przejazdów, najczęściej z nadmierną na owe czasy prędkością. Redaktorzy związanego z ruchem ludowym „Kuryera Lwowskiego” ochrzczili ten sposób wykorzystywania samochodu „zabawką pańską”⁷⁴. Ale jak już wcześniej wspominałem, myśl zarobkowego wykorzystywania samochodów w Galicji powstała wraz ze sprowadzeniem do Lwowa pierwszego z nich.

Podróże samochodem podejmowano, podobnie jak dzisiaj, zarówno w celach prywatnych, służbowych, jak i zawodowych. Urzędnicy wyruszali w drogę dla dokonania inspekcji, jak choćby marszałek kraju, hrabia Stanisław Henryk Badeni, który w roku 1908 automobilem „lustrował powiat łańcucki i jego zakłady”⁷⁵. Innym razem samochodem Namiestnictwa we Lwowie udano się w podróż celem „skontrolowania robót około regulacji Bystrzycy i Dniestru”⁷⁶.

Oprócz indywidualnie prowadzonych eskapad istniała również potrzeba „grupowego” oddawania się automobilizmowi. Przykładem takiego wykorzystania automobili w Galicji mogą być wielkie manewry, które rozpoczęły się 10 września 1900 r. w okolicach Jasła. „Dla wykonania próbnych podróży znajduje się przy naczelnej komendzie jeden lekki i jeden czteroosobowy wóz samochodowy, przy obu za komendach armji po jednym lekkim wózku motorowym, a w każdej głównej kwaterze korpusnej (z wyjątkiem korpusu X) samochód ciężarowy”⁷⁷. Jak wynika z przytoczonej notki prasowej, liczba automobili użytych w tych manewrach nie była może imponująca, ale zrobiono to w planowy i w pełni przemysłany sposób.

Również cywilni użytkownicy samochodów podejmowali się „grupowych” działań. W roku 1908 nowo powstały Galicyjski Klub Automobilowy zorgani-

⁷² *Eine automobilistisch = militärische Dauerfahrt Wien–Przemyśl*, „Allgemeine Automobil-Zeitung” z 9 IX 1900, s. 18.

⁷³ *Manewry cesarskie*, „Kuryer Lwowski” z 12 IX 1900, s. 5.

⁷⁴ *Zabawka pańska*, „Kuryer Lwowski” z 22 VII 1903, s. 3.

⁷⁵ *Łańcut Marszałek Kraju*, „Kuryer Lwowski” z 4 IX 1908, s. 6.

⁷⁶ „Kurjer Stanisławowski” z 18 IX 1910, s. 3.

⁷⁷ *Manewry cesarskie*, „Kuryer Lwowski” z 12 IX 1900, s. 5.

zował wspólną, długodystansową jazdę próbną. Jej celem było „zaanimowanie do większych wspólnych wycieczek, zbadanie dróg i obliczenie ilości zużytej benzyny względnie w razie urządzenia wyścigów automobilowych (o ile c.k. Namiestnictwo zezwoli) ustanowienie stacji benzynowych”⁷⁸.

Czasami takie wspólne spotkania automobilistów były urządzone przez przedsiębiorców z branży motoryzacyjnej. Podejmowali oni ten organizacyjny wysiłek, aby wyróżnić się wśród coraz większej konkurencji. Taki właśnie cel przyświecał Emilowi Rudawskiemu z Krakowa podczas organizacji 12 września 1909 r. rewii samochodowej połączonej z wyścigiem⁷⁹. Na początek zaproszeni goście mieli obejrzeć prowadzone przez niego garaże i warsztaty wraz z funkcjonującą w nich stacją benzynową i składem handlowym marki „Laurin & Klement”. Następnie miał się odbyć start krótkiego wyścigu, pierwszej takiej próby sportowej krakowskich automobilistów. Niejako wisienką na tym automobilowym torcie był nakręcony przy okazji dokumentalny film zatytułowany *Rewia automobilów w Krakowie i wyścigi na górze mogiłańskiej*. Ten pierwszy polski film o tematyce motoryzacyjnej zrealizowany został przez miejscową wytwórnię „Cyrk Edison”⁸⁰. Niestety, do dzisiaj nie udało się go odnaleźć, zapewne uległ zniszczeniu.

W Galicji zdecydowano się również na zorganizowaną komunikację samochodową. Podobnie jak obecnie, miała być realizowana głównie przy pomocy taksówek i autobusów. Taksówki, zwane podówczas dorożkami automobilowymi, miały zasadniczo służyć do poruszania się po miastach i w ich najbliższej okolicy. Wraz z udzielaniem koncesji na prowadzenie przedsiębiorstwa taksówkowego wyznaczano zazwyczaj miejsca ich postoju i taryfę obowiązującą za przejazd. W 1906 r. władze Lwowa, przyznając J. Schrenzlowi pozwolenie dla trzech pojazdów, wyznaczyły postoje dla nich przy pl. Mariackim, przed teatrem miejskim i koło jednego z hoteli⁸¹. Co się zaś tyczyło taryfy, ustalono, że „Jedna jazda w dzień ma kosztować 2 kor.; najdroższa taryfa jest do placu powyścigowego (10 kor. w dzień, 12 kor. w porze nocnej). Za jazdę wedle czasu opłata wynosić ma 3 kor. w dzień za pierwsze pół godziny, każdy dalszy kwadrans jedną koronę”⁸². Ciekawostką może stanowić każdorazowe ustalanie taryfy dla konkretnego przedsiębiorcy. W ten oto sposób ten sam lwowski magistrat dwa miesiące później, w stosunku do opisanej powyżej koncesji, przekazał policji do zatwierdzenia dla taksówek będących własnością T. Schwenzla następującą taryfę: „w dzień (od 6 rano do 11 wieczór) za ujechanych 600 metrów

⁷⁸ *Sport automobilowy*, „Kuryer Lwowoski” z 11 VII 1908, s. 6.

⁷⁹ A. Bogunia-Paczyński, *Samochodowcy...*, s. 34.

⁸⁰ Tamże, s. 37.

⁸¹ Niestety, brak jest informacji, o który z ówczesnych lwowskich hoteli chodziło.

⁸² *Dorożki automobilowe we Lwowie*, „Kuryer Lwowoski” z 16 VIII 1906, s. 2.

drogi lub ośmiominutowe czekanie 1 kor.; za każde następne 300 metrów lub czterominutowe czekanie 20 halerzy. W nocy za 400 metrów przebytej drogi lub 8 minut czekania 1 kor., za każde dalsze 200 m drogi lub 4 minuty czekania 20 halerzy⁸³. Jedynym wytłumaczeniem odmienności tej taryfy mógł być fakt, że objęte nią samochody miały mieć zamontowane „taksometry”⁸⁴, chyba jako pierwsze, i to nie tylko we Lwowie, ale i w całej Galicji. W stołecznym Lwowie można było skorzystać z usług taksówki, zamawiając ją również telefonicznie. Reklamę o takiej usłudze zamieszono w „Gońcu Polskim” z lipca 1907 r. Czytamy w niej, że „Automobile kursują z dniem dzisiejszym. Zamówienia przyjmuje chauffeur ul. Jagiellońska 6, lub Telefon 167”⁸⁵. W niektórych przypadkach przedsiębiorstwa taksówkowe, pragnąc zwiększyć swój zysk, znacząco rozszerzały swoją ofertę. Przykładem może być Zakład Automobilowych Dorożek Piotra Guzikowskiego z Krakowa. Oferował on swoje pojazdy do wynajęcia „na śluby, polowania i wycieczki [...] na godziny, dnie i miesiące”⁸⁶.

Natomiast omnibusy pozwalały przede wszystkim na docieranie do miejsc osamotnionych, gdzie szansa na dojazd koleją nie było. Do takich należały wszelkiej maści „zakłady kąpielowe” i pensjonaty. Jednym z pierwszych, który dostrzegł w komunikacji samochodowej szansę dla prowadzonego zakładu kąpielowego w Rymanowie, był jego właściciel, hrabia Jan Potocki. Pod koniec roku 1901 zakupił on automobil „celem przewozu gości kąpielowych ze stacji do zakładu kąpielowego”⁸⁷. Niestety, na przeszkodzie stanęli mu urzędnicy starostwa, którzy wydali zgodę jedynie na wykorzystywanie automobilu w dzień, i to na dodatek na ograniczonym mocno odcinku drogi⁸⁸. Również władze niektórych miast podejmowały starania o zaprowadzenie zorganizowanej komunikacji samochodowej. Tak było m.in. we Lwowie w kwietniu 1902 r., kiedy to podjęto „rokowania w sprawie ułatwienia komunikacji na sam plac powystawowy, a to dla zaprowadzenia samochodów benzynowych, kursujących z miasta wprost na wystawę i napowrót”⁸⁹. Bywało, że wprowadzeniem komunikacji omnibusowej wyrażały zainteresowanie osoby zamieszkałe w znacznej odległości od miejsca, w którym pragnęły „założyć swój interes”. Tak było w przypadku Stanisławowa, gdzie stosowną koncesję na „prowadzenie przedsiębiorstwa przewozu osób i ręcznych pakunków omnibusami automobilowymi”⁹⁰ otrzymał Adam Trzecie-

⁸³ *Taryfa automobilów*, „Kuryer Lwowski” z 17 X 1906, s. 3.

⁸⁴ Tamże.

⁸⁵ „Goniec Polski” z 2 VII 1907, s. 8.

⁸⁶ „Czas”, nr 250 z 5 VI 1910, s. 4.

⁸⁷ *Automobil zakazany*, „Kuryer Lwowski” z 12 XII 1901, s. 3.

⁸⁸ Tamże.

⁸⁹ „Kuryer Lwowski” z 9 IV 192, s. 2.

⁹⁰ *Omnibusy automobilowe w Stanisławowie*, „Kurjer Stanisławowski” z 24 XII 1905, s. 2.

ski (1850–1911). Miało tych omnibusów kursować dziesięć, przewożąc pasażerów z dworca kolejowego do miasta i kursujących po samym mieście⁹¹.

Organizowano również przejazdy automobilowe jako atrakcję towarzyszącą pobytowi w uzdrowiskach. Informacje te zamieszczano w ich reklamach, starając się tą atrakcją przyciągnąć klientów. Wycieczki w Pieniny, na Spisz i do Zakopanego oferowano między innymi w Krynicy⁹². Z podobnych pobudek bliżej nieokreślona spółka automobilowa planowała uruchomienie komunikacji samochodowej z Jaremczy aż do samej granicy z Węgrami⁹³. Liczono, że takie przedsięwzięcie znacząco wpłynie na zwiększenie ruchu turystycznego w okolicy. Czasami wprowadzenie linii omnibusowej stanowiło atrakcję nawet dla mieszkańców danego miasta. Tak było w przypadku uruchomienia linii Kraków – Wieliczka. Informator „Kuryera Lwowskiego” donosił, że „innowacja ta tak się podobała publiczności, że mnóstwo osób nie mających żadnego interesu w Wieliczce, zamówiło sobie miejsca w omnibusie, aby się tylko autobusem przejechać”⁹⁴.

Kolejnym pomysłem na przyciągnięcie klienteli było oferowanie miejsc postojowych dla jej samochodów. W reklamie z października 1911 r. krakowski Grand Hotel obok pokoi z oświetleniem elektrycznym, restauracji, kawiarni z cukiernią oferował „Auto-Garage”⁹⁵. W Zakopanem natomiast dla członków Krajowego Związku Turystycznego pensjonat „Klemensówka” proponował nieodpłatnie „remizę na samochody”⁹⁶.

Tam, gdzie ludzie decydują się na podróż samochodem, zawsze pojawia się widmo wypadku drogowego. Wypadki drogowe z udziałem automobili, jeśli wierzyć doniesieniom prasowym, zdarzały się w Galicji nader często. Trudno orzec, gdzie i kiedy w całej Galicji doszło do pierwszego nieszczęśliwego zdarzenia drogowego. Jednak w dodatku nadzwyczajnym do „Kuryera Lwowskiego” z 14 października 1899 r. możemy przeczytać, że „Pierwszy wypadek ze samochodem zdarzył się kupcowi składu broni p. Pileckiemu⁹⁷, a to na ulicy Hetmańskiej. Najechał mianowicie na 5 letnie dziecko Marcina Łakoty, zam. pod l. 7 przy ulicy Kopernika. Na szczęście dziecku nic poważnego się nie stało”⁹⁸.

⁹¹ *Omnibusy automobilowe w Stanisławowie*, „Kurjer Stanisławowski” z 3 IX 1905, s. 3.

⁹² *Krynica*, „Czas”, nr 274 z 11 VII 1914, s. 3.

⁹³ „Kurjer Stanisławowski” z 27 X 19012, s. 3.

⁹⁴ *Omnibus automobilowy*, „Kuryer Lwowski” z 21 XI 1908, s. 3.

⁹⁵ „Czas”, nr 471 z 15 X 1915, s. 2.

⁹⁶ „Kuryer Lwowski” z 15 VII 1907, s. 4.

⁹⁷ Nazwisko zostało przekreślone, chodzi tu o kupca Pieleckiego, tego samego, który reklamował się w „Kuryerze Lwowskim” z 26 czerwca 1899 r. jako sprzedawca samochodów z silnikami Dion & Bouton.

⁹⁸ *Pierwszy wypadek*, „Kuryer Lwowski” z 14 X 1899, dodatek nadzwyczajny, s. 2.

Bywały również sytuacje, w których wypadek ograniczał się do uszkodzenia samochodu, najczęściej z powodu awarii jego mechanizmów. Przykładem może być awaria samochodu, którym podróżował przez Galicję ks. Mikołaj Galicyn. W jego pojeździe doszło do pęknięcia wału napędowego na rogatce Gródeckiej we Lwowie. Naprawa trwać miał kilka dni⁹⁹. Dużo poważniejsza w skutkach była awaria samochodu należącego do Alfreda Chłapowskiego (1874–1940). W wyniku urwania się koła podczas jazdy jego samochód przewrócił się, przygniatając jego i kierowcę. Obyło się jednak bez groźnych obrażeń obu panów¹⁰⁰.

Niewątpliwie największy zagrożeniem dla wszystkich uczestników wypadków była nadmierna – jak na owe czasy – prędkość samochodów. To z jej powodu szkody były zazwyczaj wielkie, częstokroć niestety nieodwracalne. Mimo wprowadzenia stosownych przepisów, mimo utyskiwania dziennikarzy, wskazywania z imienia i nazwiska winnych część galicyjskich automobilistów poruszała się ze zbytnią fantazją: „Niejednokrotnie już podnoszono publicznie skargi na to, że rozmaici pankowie, rozbijający się po mieście automobilami, lekceważą zupełnie bezpieczeństwo przechodniów. Zapadła wprawdzie w magistracie uchwała, że jazda automobilami zredukowaną być musi do chyżości jazdy dorożek, ale nie ma komu tego dopilnować, więc jadą na złamanie karku jak dawniej. Tembardziej nie uważają ci sportowcy za stosowne jechać przyzwyczajeni za rogatkami miasta, choć tam był ruch jak największy”¹⁰¹.

Dokąd?

Chyba najbardziej niezwykłymi automobilowymi podróżami w owym czasie były te długodystansowe. Niektóre z pokonywanych tras jeszcze dzisiaj stanowiłyby wyzwanie dla niejednego kierowcy czy pojazdu. A gdy uświadomimy sobie, jak prymitywnymi pojazdami je odbyto, podziw dla ówczesnych śmiazków musi być jeszcze większy. Często były to wyjazdy trwające czas dłuższy, jak w przypadku hrabiego Andrzeja Potockiego (1861–1908), który w roku 1902 udał się swoim samochodem na zagraniczny wypad¹⁰².

Wraz z upływem czasu i oswojeniem się społeczeństwa z samochodami zaczęto urządzać wycieczki automobilowe dostępne dla coraz to szerszych kręgów społeczeństwa. Galicyjski Klub Automobilowy urządził w 1908 r. 6-dniową wspólną jazdę na trasie Kraków – Lwów – Rymanów – Szmeks – Zakopane

⁹⁹ *Na automobilu*, „Kuryer Lwowski” z 25 VI 1902, s. 4.

¹⁰⁰ *Wypadek automobilem*, „Kuryer Lwowski” z 29 IX 1903, s. 3.

¹⁰¹ *Szalona jazda automobilami*, „Kuryer Lwowski” z 25 VII 1905, s. 3.

¹⁰² „Kuryer Lwowski” z 21 IX 1902, s. 4.

– Kraków¹⁰³. Zapewne wzorując się na GKA, sekcja wycieczkowa Ogniska nauczycielskiego z Krakowa proponowała swoim uczestnikom wycieczkę „wprost z Krakowa przez Mogilany, Myślenice, Chabówkę, Nowy Targ, Czorsztyn do Czerwonego Klasztoru, stąd łodziami do Szczawnicy; ze Szczawnicy przez Krościenko, Czorsztyn i dalej tą samą drogą do Krakowa tego samego dnia”¹⁰⁴.

Obok tych zapierających ówczesnym dech w piersiach długich eskapad również przejazdy na krótszych dystansach były niezwykle atrakcyjne i pożądane. Na czoło wysuwa się tu zapewnienie przejazdu ze stacji kolejowej do centrum miasta, zakładu kąpielowego czy pensjonatu... Za każdym takim przedsięwzięciem musiał jednak stać racjonalny rachunek ekonomiczny. Dlatego też te krótkie kursy były częścią linii o dłuższym dystansie. Zapewniający komunikację między Bochnią a Wiśniczem omnibus, należący do bocheńskiej Spółki automobilowej, jednocześnie każdego dnia trzykrotnie odwoził i przywoził wiśnickich podróżnych do każdego pociągu osobowego zatrzymującego się na stacji kolejowej. Ponadto w każdą niedzielę spółka zapewniała połączenie z Bochni do Brzeska i Okocimia¹⁰⁵. Ta sama spółka czyniła starania o omnibusowe połączenie Krakowa z Myślenicami i Zakopanem, Krynicy z Muszyną i Starego Sącza ze Szczawnicą¹⁰⁶. Kolejnym miastem galicyjskim mającym komunikację zbiorową był Rzeszów. W październiku 1909 r. uruchomiono tam dwa połączenia: do Tyczyna-Błażowej i do Głogowa¹⁰⁷.

Niezależnie, blisko czy daleko, automobilem czy omnibusem, aby szczęśliwie odbyć podróż, niezbędna była... przejezdna droga. Stan dróg był w niektórych rejonach tak fatalny, że wręcz ostrzegano publicznie przed ich użytkowaniem dla celów podróży samochodowej. Tak było w roku 1909 r., kiedy to w krakowskim „Czasie” ukazał się alarmujący anons o treści: „Otrzymujemy następujące pismo: Jazda automobilem przez Chabówkę, Rokiciny, Rabę Wyżną, Bielankę, Sieniawę i Nowy Targ do Zakopanego jest obecnie niebezpieczną, gdyż drogi w powiecie myślenickim, a szczególnie mosty nie są odpowiednie do jazdy kołowej. W najopłakańszym stanie znajdują się mosty w Rabie Wyżnej i Sieniawie”¹⁰⁸. Odpowiednie władze starały się sukcesywnie o poprawę jakości dróg. Jednym z przejawów tych starań było podjęcie przez władze krajowe stosownych działań w roku 1906 „celem silniejszej budowy gościńców i odpowiedniej rekonstrukcji gościńców rządowych i krajowych w ten sposób,

¹⁰³ *Automobilem przez Galicję*, „Kuryer Lwowski” z 4 VII 1908, s. 8.

¹⁰⁴ *Z Krakowa*, „Kuryer Lwowski” z 6 V 1909 (wydanie popołudniowe), s. 4.

¹⁰⁵ *Spółka automobilowa w Bochni*, „Kuryer Lwowski” z 9 X 1908, s. 5.

¹⁰⁶ Tamże.

¹⁰⁷ *Omnibusy automobilowe*, „Głos Rzeszowski”, nr 41 z 10 X 1909, s. 2; *Ruch automobilowy*, „Głos Rzeszowski”, nr 43 z 17 X 1909, s. 24.

¹⁰⁸ *Ostrzeżenie dla automobilistów*, „Czas”, nr 111 z 17 V 1909, s. 2.

aby nadawały się do ruchu automobilowego¹⁰⁹, ale też – można dodać – mobilności związanej z pokonywaniem szlaków przemian cywilizacyjnych, jakie towarzyszyły pojawieniu się pojazdów mechanicznych na galicyjskich drogach.

Automobilność galicyjska to zjawisko, z którym mamy do czynienia zarówno w sferze odbywania podróży z punktu A do punktu B, jak i w pokonywaniu dystansu dzielącego społeczeństwo osadzone w konserwatywnym postrzeganiu świata od ludzi zafascynowanych postępem technicznym i wykorzystywaniem nowinek cywilizacyjnych w codziennym życiu. Ten drugi rodzaj podróżowania był o wiele trudniejszy, wiązał się bowiem z przełamywaniem obaw i lęków przed „nieznanym nowym”. Obecnie trudno nawet sobie nam wyobrazić, jaki szok musiał towarzyszyć każdemu, kto po raz pierwszy, i to niezależnie od jego statusu społecznego, wykształcenia czy też miejsca zamieszkania, zobaczył pojazd poruszający się „bez konia”.

Jako przykład mogą posłużyć cytowane już na wstępie krytyczne wobec automobilizmu wypowiedzi A. Domańskiej. Były jednak w tej dyspacie głosy starające się być głosem rozsądku. Krytykujące z jednej strony brak rozważań wielu ówczesnych automobilistów, jaki im towarzyszył w trakcie jazdy samochodem, jednocześnie piętnujące tych, którzy z nieskrywaną satysfakcją patrzyli na zmagania tych, którym samochód odmówił posłuszeństwa. Do tych głosów należy krótki tekst z 1905 r. zamieszczony z „Kuryerze Lwowskim”¹¹⁰. To z niego pochodzi zacytowany na wstępie fragment. Warto przytoczyć również jego zakończenie:

Bo automobil bez kwestji jest wehikułem przyszłości, a po udoskonaleniu i wypróbowaniu bardzo być może, że zastąpi konie dorożkarskie, wozy ciężarowe i stanie się głównym środkiem miejskiej komunikacji. To samo przecież było z rowerem. Kto sobie przypomni maszyny z jednym olbrzymim kołem i drugim małym kółkiem z tyłu, na której ludzie sobie karki łamali, a popatrzy dziś na listonoszów rozwożących rowerami telegramy, ekspresów załatwiających na rowerze pospieszne posyłki itd., to ma od razu obraz przyszłości samochodów. Trzeba jednak naprzód, żeby sobie sportsmeni trochę zeber połamali, żeby paru z nich nadwyrężyło sobie karki w piekielnej jeździe, a potem dopiero będzie można na serio mówić o samochodowej komunikacji. Każda nowa rzecz wymaga ofiar, a młodość jest zawsze burzliwa. Musi się więc samochód trochę postarzyć, pozbyć się prędkiego usposobienia, które mu każe na złamanie karku robić po 60 kilometrów na godzinę, a wtedy nawet najpoważniejszy filister z brzuchem jak beczka, nie będzie się obawiał powierzyć swej cennej osoby automobilowi i jego benzynowym motorom. Być może nawet, że chwila ta nie jest zbyt daleka, kiedy przezorny p. Stromenger, nie zaniedbując wprawdzie wyrobu powozów, szorów i półszorków, wprowadził w zakres swojego handlu także samochody. Zobaczymy jednak...¹¹¹

Latem 1914 r. przyszło galicyjskim automobilistom wyruszyć w jeszcze jedną podróż w nieznaną... podróż nieoczekiwaną i niechcianą, na wojenną

¹⁰⁹ *Krajowa rada kolejowa*, „Kuryer Lwowski” z 12 VII 1906, s. 7.

¹¹⁰ *Na złamanie karku czyli automobil od Stromnegera*, „Kuryer Lwowski” z 4 VI 1905, s. 2.

¹¹¹ Tamże.

tułaczkę. Jedni z nich, tak jak Wojciech Kossak jako dowódca ochotniczego Oddziału automobilowego, „podróżowali automobilami” wraz z regularną armią¹¹², inni, jak Jan Włodek, który wstąpił ochotniczo do Legionów wraz ze swoim automobilem Fiat¹¹³. Jedni i drudzy nie mogli nawet przypuszczać, że ta najdłuższa w ich życiu wyprawa zaprowadzi ich do wolnej Polski.

Suplement

Rok 1906 był przełomowy dla ruchu automobilowego w Galicji. Wtedy to bowiem po raz pierwszy

Władze austriackie wydały nowe przepisy co do jazdy samochodami i motocyklami. Brzmia one w streszczeniu jak następuje: Do jazdy po drogach i ulicach publicznych dopuszczone będą tylko te automobile, motory i motocykle, które poddane urzędowej próbie, uznane zostaną przez komisję za odpowiednie; do kierowania automobilami dopuszczone będą osoby, które ukończyły najmniej 18 lat życia, zdały egzamin na kierownika i otrzymały w dyrekcji policji pozwolenie na jazdę motorami. Prośby o zatwierdzenie pewnego typu motoru, jak niemniej prośby o dopuszczenie do egzaminu należy wносить do Namiestnictwa we Lwowie.

Każdy pojazd motorowy musi być zaopatrzony w trąbkę sygnałową, w nocy zaś i podczas mgły muszą być automobile i motocykle z bocznym wózkiem oświetlone dwiema bezbarwnymi latarkami sygnałowymi, motocykle bez bocznych wózków jedną latarką. Wszystkie pojazdy motorowe muszą być zaopatrzone w znamiona i liczby porządkowe. Pojazdy z Galicji mają nosić literę S. W mieście niewolno jechać z większą szybkością, jak 15 km. na godzinę. Podczas mgły w miejscach, w których przegląd ulicy jest utrudnionym, na skrzyżowaniach ulic, przy wyjeżdżaniu i wjeżdżaniu do bram domów, na mostach, wąskich ulicach, przy silnym ruchu publiczności dozwolona jest chyżość najwyższej 6 km. na godzinę. Kierownik pojazdu motorowego ma mieć zawsze przy sobie urzędowe świadectwo zatwierdzenia jego wozu, względnie typu, pozwolenie na kierowanie pojazdem (legitymację, wystawioną na fotografii) i rezolucję, którą wyznaczono pojazdowi znamiona¹¹⁴.

Powyższe przepisy doczekały się po dwóch latach aktualizacji. Jej zasadnicze treści przedstawił, czujny jak zwykle¹¹⁵, „Kuryer Lwowski”:

Ministerstwo spraw wewnętrznych wydało rozporządzenie dodatkowe o ruchu samochodowym, w którym zwraca uwagę władz na ścisłe przestrzeganie i poprzednich odnośnych rozporządzeń. Zaostrza ono przedewszystkiem rozporządzenie co do szybkości jazdy. Mianowicie: w miejscach zamkniętych, na krzyżowaniu się ulic i na ulicach wąskich lub w miejscach, gdzie odbywa się bardziej ożywiony ruch, ogranicza chyżość automobilów do 6 kilometrów

¹¹² A. Bogunia-Paczyński, *Samochodowcy...*, s. 101.

¹¹³ A. Rybicki, *Z kamerą na froncie i w departamencie. Jan Włodek 1885–1940 fotoreporter legionowej epopei*, Kraków 2010, s. 14.

¹¹⁴ *Samochody i motocykle*, „Kurjer Stanisławowski” z 1 VII 1906, s. 1–2.

¹¹⁵ W „Kuryerze Lwowskim” w okresie 1896–1918 fraza „automobil” występuje 562 razy, a fraza „samochod” 246 razy. Wszystko wskazuje na to, że pośród gazet tytuł ten zajmował czołową pozycję, jeśli chodzi o tematykę automobilową.

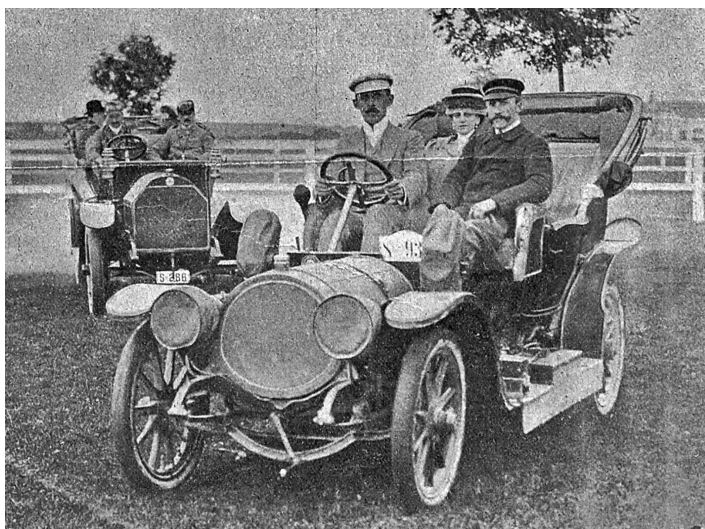
na godzinę (tyle drogi odbywa się w tym czasie pieszo), pozatem przeciętna szybkość ruchu ma wynosić 15 kilometrów na godzinę (tj. trap konia), wyjątkowo zaś w miejscach otwartych zupełnie, najwyżej 45 km. na godzinę. Następnie ministerstwo żąda od władz bezwarunkowego pociągania do odpowiedzialności właścicieli samochodów, którzy jadą już to bez numerów, już też mają numera zamazane błotem lub zasłonięte, a również tych, którzy w obrębie miasta zanieczyszczają ulice dymem benzynowym. W razie choćby jednego tylko przypadku pociągnięcia do odpowiedzialności karnej właściciela samochodu z powodu niedbałości i spowodowania utraty zdrowia lub życia u obcych ma być bezwarunkowo odebrana właścicielowi licencja na jazdę samochodem¹¹⁶.



Fot. 1. Namiastka samochodu, kwadrycyklowy roweron benzynowy „De Dion Bouton” podczas pierwszych jazd w Krakowie ok. roku 1899. Za kierownicą siedzi jego właściciel, Awit Schubert

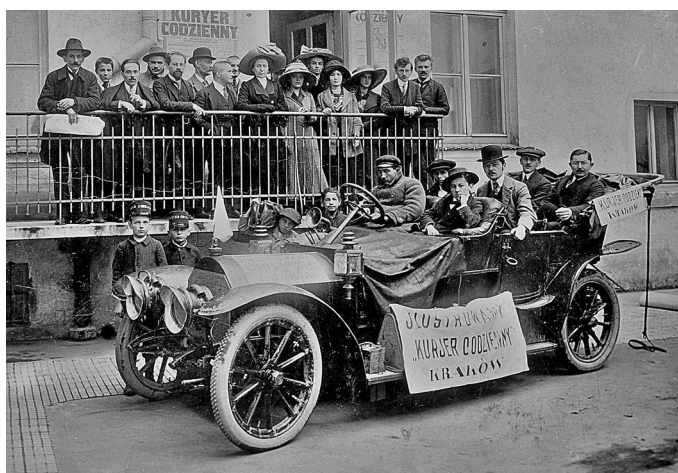
Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/3862/1.

¹¹⁶ *O ruchu samochodowym*, „Kuryer Lwowski” z 23 I 1908 (wydanie popołudniowe), s. 4.



Fot. 2. Samochód marki Germania należący do prezesa Galicyjskiego Klubu Automobilowego. Zdjęcie wykonane po dotarciu samochodu do Lwowa w ramach zorganizowanej przez GKA w roku 1908 wycieczki automobilowej

Źródło: „Nowości Illustrowane”, nr 34 z 22 VIII 1908, s. 3, fot. M. Münz.



Fot. 3. Członkowie redakcji i administracji krakowskiego „Ilustrowanego Kurjera Codziennego” przed siedzibą redakcji 8 września 1912 r., przed wyruszeniem redakcyjnego Austro-Daimlera 38HP w Wielką Okrężną Podróż Automobilową. W redakcyjnym samochodzie siedzą m.in. Marian Dąbrowski i Kazimierz Dobija, za kierownicą Rudolf Kopetz

Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/11/1055/1.




Fot. 4. „Zmiażdżony samochodem: właścianin Krawczyk pod kołami samochodu p. Jana Fabicha”. Ilustracja do artykułu opisującego wypadek samochodowy w miejscowości Długie 26 września 1904 r.

Źródło: „Nowości Illustrowane”, nr 2 z 8 X 1904, s. 9.



Fot. 5. Wnętrze siedziby Galicyjskiego Klubu Automobilowego w Krakowie przy ul. Wiślniej 7

Źródło: „Allgemeine Automobil-Zeitung”, nr 49, cz. 2 z 4 XII 1910, s. 7.



„Phämobil“

2 cylindry 9 HP., 4 cylindry 12 HP.

Szofer zbędny! Idealne spreżynowanie na najgorszych drogach. Niezrównany w biegu pod górę. Chyżość do 75 km na godzinę. Automat. oliwienie, bieg wstecz, zbiornik benzyny na 500 km. Waga około 450 kg. Stalowa rama. Zużywa 7 litrów benzyny na 100 km. Nadzwyczaj zyskowny jako dorożka. Niezbędny dla inżynierów, lekarzy, kupców, agentów i t. d.

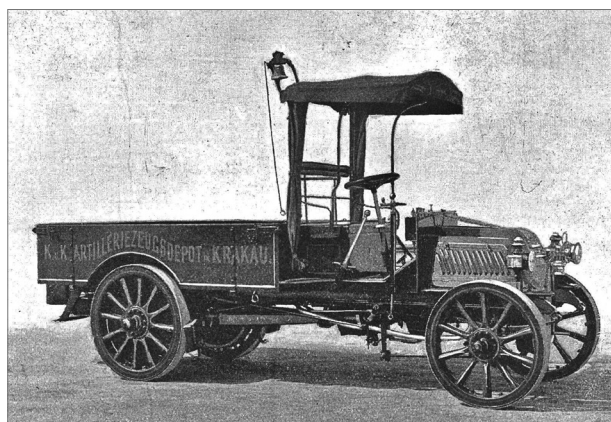
CENNIKI DARMO.

Reprezentacya na Galicye:

„Phämobil“ Kraków, ul. Lubicz 9.

Fot. 6. Reklama trójkolowców marki Phämobil oferowanych w 1913 r. przez przedstawicielstwo marki w Krakowie

Źródło: *Skorowidz przemysłowo-handlowy Królestwa Galicji 1913*, Lwów 1912, s. 456.



Fot. 7. Jedna z pierwszych dwóch wojskowych ciężarówek Daimler 12/14 HP, jakie pojawiły się w Krakowie w roku 1903. Samochód przedstawiony na ilustracji należał do K.u.K. Artilleriezeugsdepot in Krakau

Źródło: „Allgemeine Automobil-Zeitung”, nr 18 z 1 V 1904, s. 17.

Bibliografia

- Automobil*, „Głos Rzeszowski” z 5 VII 1903, s. 3.
Automobil zakazany, „Kuryer Lwowski” z 12 XII 1901, s. 3.
Automobile miastowe, „Kuryer Lwowski” z 26 X 1907, s. 3.
Automobile pocztowe, „Kurjer Stanisławowski” z 28 X 1906, s. 3.
Automobilem przez Galicję, „Kuryer Lwowski” z 4 VII 1908, s. 8.
Automobilem z Wiednia do Przemyśla, „Kuryer Lwowski” z 14 IX 1900, s. 3.
Bogunia-Paczyński A., *Cracovie automobile. Początki motoryzacji w Krakowie (1895–1918)*, Kraków 1999, s. 11.
Bogunia-Paczyński A., *Mój Benz, moja Mercedes...*, Kraków 1992.
Bogunia-Paczyński A., *Samochodowcy, wyścigowcy, automobilery albo diabły i diabllice w da-
imlerowskich landach*, Kraków 1998.
„Czas”, nr 101 z 1 III 1910, s. 5.
„Czas”, nr 250 z 5 VI 1910, s. 4.
„Czas”, nr 471 z 15 X 1915, s. 2.
Dorożki automobilowe we Lwowie., „Kuryer Lwowski” z 16 VIII 1906, s. 2.
Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych, cz. LXII,
7 X 1905, s. 395–397.
Eine automobilistisch = militärische Dauerfahrt Wien – Przemyśl, „Allgemeine Automobil-Zei-
tung” z 9 IX 1900, s. 18.
„Goniec Polski” z 26 II 1907, s. 81.
„Goniec Polski” z 2 VII 1907, s. 8.
„Goniec Polski” z 22 VII 1908, s. 6.
Klub automobilistów, „Kuryer Lwowski” z 22 I 1908, s. 8.
Krajowa rada kolejowa, „Kuryer Lwowski” z 12 VII 1906, s. 7.
Krynica, „Czas”, nr 274 z 11 VII 1914, s. 3.
Kurek A., *Na tropach galicyjskiej turystyki motorowej*, „Folia Turistica” 2008, nr 19, s. 91–112.
Kurek A., *Od przejażdżek automobilami do turystyki. Zarys dziejów turystyki samochodowej
w Galicji do 1914 roku*, „Folia Turistica” 2010, nr 23, s. 135–152.
„Kuryer Lwowski” z 18 VIII 1897, s. 4.
„Kuryer Lwowski” z 13 IX 1897, s. 2.
„Kuryer Lwowski” z 26 VI 1899, s. 4.
„Kuryer Lwowski” z 21 IX 1902, s. 4.
„Kuryer Lwowski” z 30 III 1905, s. 8.
„Kuryer Lwowski” z 22 III 1906, s. 8.
„Kuryer Lwowski” z 7 XII 1906, s. 8.
„Kuryer Lwowski” z 15 VII 1907, s. 4.
„Kuryer Lwowski” z 1 VIII 1908, s. 6.
„Kuryer Lwowski” z 9 IV 1912, s. 2.
„Kurjer Stanisławowski” z 18 IX 1910, s. 3.
„Kurjer Stanisławowski” z 27 X 1912, s. 3.
Łańcut Marszałek Kraju, „Kuryer Lwowski” z 4 IX 1908, s. 6.
Manewry cesarskie, „Kuryer Lwowski” z 12 IX 1900, s. 5.
„Muter Benz” 90 Jahre, „Österreichische Auto-Rundschau” 1939, nr 9, s. 13.
Na automobilu, „Kuryer Lwowski” z 25 VI 1902, s. 4.
Napad górali na automobil, „Goniec Polski” z 17 VIII 1908, s. 7.
Na złamanie karku, „Kuryer Lwowski” z 7 IV 1904, s. 2.
Na złamanie karku czyli automobil od Stromengera, „Kuryer Lwowski” z 4 VI 1905, s. 2.

- Offizielle Mitteilungen des Galizischen Automobil-Club*, „Allgemeine Automobil-Zeitung” z 19 VII 1918, s. 5.
- Omnibus automobilowy*, „Kuryer Lwowski” z 21 XI 1908, s. 3.
- Omnibusy automobilowe*, „Głos Rzeszowski”, nr 41 z 10 X 1909, s. 2.
- Omnibusy automobilowe w Stanisławowie*, „Kurjer Stanisławowski” z 13 VIII 1905, s. 2.
- Omnibusy automobilowe w Stanisławowie*, „Kurjer Stanisławowski” z 3 IX 1905, s. 3.
- Omnibusy automobilowe w Stanisławowie*, „Kurjer Stanisławowski” z 24 XII 1905, s. 2.
- Ostrzeżenie dla automobilistów*, „Czas”, nr 111 z 17 V 1909, s. 2.
- Pierwszy wypadek*, „Kuryer Lwowski” z 14 X 1899, dodatek nadzwyczajny, s. 2.
- Przewodnik po Galicyi...* (wydanie letnie), Kraków 1906, s. 62.
- Przewodnik po Galicyi...* (wydanie letnie), Kraków 1907, s. 62.
- Rostocki A., Sokołowski T., *Świat starych samochodów*, Warszawa 1972, s. 78.
- Rostocki A.M., *Historia starych samochodów*, Warszawa 1981, s. 59.
- Ruch automobilowy*, „Głos Rzeszowski”, nr 43 z 17 X 1909, s. 24.
- Rybicki A., *Z kamerą na froncie i w departamencie. Jan Włodek 1885–1940 fotoreporter legionewej epopei*, Kraków 2010, s. 14.
- Rychter W., *Dzieje samochodu*, Warszawa 1962, s. 60.
- Samochody i motocykle*, „Kurjer Stanisławowski” z 1 VII 1906, s. 1–2.
- Samochód*, „Czas” 1897, nr 188, s. 2.
- Samochód*, „Gazeta Lwowska” 1897, nr 187, s. 3.
- Samochód do celów wojskowych*, „Czas” z 17 IX 1903, s. 2.
- Sport automobilowy*, „Kuryer Lwowski” z 11 VII 1908, s. 6.
- Spółka automobilowa w Bochni*, „Kuryer Lwowski” z 9 X 1908, s. 5.
- Szalona jazda automobilami*, „Kuryer Lwowski” z 25 VII 1905, s. 3.
- Taryfa automobilów*, „Kuryer Lwowski” z 17 X 1906, s. 3.
- W Krajowym Związku Turystycznym*, „Głos Rzeszowski” nr 9 z 12 IV 1914, s. 5.
- Wrogowie automobilów*, „Goniec Polski” z 27 XI 1908, s. 5.
- Wypadek automobilem*, „Kuryer Lwowski” z 29 IX 1903, s. 3.
- Zabawka pańska*, „Kuryer Lwowski” z 22 VII 1903, s. 3.
- Z Krakowa*, „Kuryer Lwowski” z 6 V 1909 (wydanie popołudniowe), s. 4.
- Z lotnisk i uzdrowisk*, „Kuryer Lwowski” z 19 VII 1909, s. 6.

Galician automobilism

Summary

In Galicia automobilism developed despite local motorisation since there was access to the achievements of other countries of the Monarchy (Czechia, Upper Austria). Due to the lack of home production, in Galicia the development of automobilism proceeded more slowly and less dynamically. Rides by individual cars were available only for the affluent, which is why they were called “a lordly pastime”. The most recent research shows that in Galicia transportation based on motor omnibus lines became common as it developed in a surprisingly rapid manner. Individual automobilists took part in “automobile trips” (see amateur rallies) organised by Galician automobilists’ associations. Their last journey was the departure to the frontlines of WWI. Those who managed to overcome the hardship of this “trip” returned as the pioneers of Polish automobilism.

Key words: motorisation, automobilism, transportation, Galicia, travels