

## NA TROPACH GALICYJSKIEJ TURYSTYKI MOTOROWEJ

*Artur Kurek\**

**Zarys treści:** W artykule przedstawiono genezę turystyki motocyklowej w Galicji, wskazując na jej związki z kolarstwem. To właśnie cykliści byli pierwszymi propagatorami motocyklizmu, a właściciele motorów wstępowali do stowarzyszeń kolarskich nie zawiązując własnych, z czasem natomiast owe stowarzyszenia zmieniały statut i nazwę na kluby kolarsko-motocyklowe. Pierwsze takie stowarzyszenia powstały we Lwowie w 1907 i 1909 roku, jednak działały tylko kilka lat. W Krakowie natomiast w 1912 roku powołano klub, który już od samego początku składał się zarówno z kolarzy, jak i motocyklistów. Klub ten funkcjonuje do dzisiaj. Poszukując zatem szczegółowych informacji o programach turystycznych wyjazdów na motorach należało sięgnąć do doświadczeń turystów kolarzy. Jednak tylko w dwóch stołecznych miastach dochodziło do organizacji grupowych wycieczek motocyklowych, gdyż nie natrafiono na żadną organizację z prowincji, która zrzeszałaby i motocyklistów.

**Słowa kluczowe:** historia kultury fizycznej, historia turystyki, turystyka motocyklowa, Galicja, XX wiek

Dzieje samobieżnego pojazdu na kołach, jak informuje J. Gierczak, są stosunkowo krótkie, mimo to jednak obfitują w pełne dynamiki i dramaturgii wydarzenia. Składają się na nie elementy wielu często mało ze sobą powiązanych wątków, takich jak historia rozwoju motocykla, technologia produkcji silnika czy całego zespołu napędowego oraz biografie osób związanych z tym pojazdem, a także sposoby jego wykorzystywania np. w turystyce<sup>1</sup>.

Tak zarysowaną problematyką zajmuje się wprawdzie dość szerokie grono badaczy<sup>2</sup>, nie natrafiono jednak na jakiegokolwiek opracowanie dotyczące dziejów motocyklowej turystyki w Galicji. Brak doniesień nie tylko na temat

\* Dr, Instytut Turystyki i Rekreacji AWF, Kraków, al. Jana Pawła II 78.

<sup>1</sup> J. Gierczak, *Fenomen auta w przestrzeni*, Wrocław 1994, s. 8.

<sup>2</sup> Do najbardziej zasłużonych w tej materii należy przede wszystkim zaliczyć Aleksandra Mariana Rostockiego, który jest autorem: *Kochajmy stare gruchoty*, Warszawa 1977; *Poczet twórców motoryzacji*, Warszawa 1980; *Historia starych samochodów*, Warszawa 1981; oraz współautorem wraz z T. Sokolowskim-Świat starych samochodów, Warszawa 1972, i z J. Tarczyńskim: *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988. Niewiele mniej zawdzięczamy Witoldowi Rychterowi: *Samochody*, Warszawa 1958; *Dzieje samochodu*, Warszawa 1987; należy też wspomnieć o pozycji J. A. Litwina, *Zarys historii sportu samochodowego*, Warszawa

dziejów motocyklowych eskapad w zaborze austriackim, ale w ogóle w Polsce. Na naszym rynku wydawniczym dostępne są jedynie tłumaczenia literatury obcej, ale i one nie zajmują się problematyką turystyczną<sup>3</sup>.

Na pierwszą bodaj wzmiankę o motocyklizmie w Galicji w dobie autonomii natrafiamy w pracy R. Wasztyła, przy okazji omawiania działalności klubu cyklistów i motocyklistów krakowskich. Również i autor tego doniesienia zajmował się sprawami sportu motorowego<sup>4</sup>.

## Pionierzy motocyklizmu

Premiera motocykla w Galicji miała miejsce w Krakowie w maju 1895 roku. Na temat tego wydarzenia zamieściły wzmianki dwa miejscowe dzienniki. Pierwszym był „Głos Narodu”, który w niedzielnym numerze z 12 maja tak pisał o tym wydarzeniu:

„Rower motorowy ogrzewany benzyną pojawił się w Krakowie. Nowym samochodem, własność p. Bartla, odbywają się próby dla przekonania się o jego użyteczności”<sup>5</sup>.

Nieco później zainteresowanie mieszkańców Krakowa wzbudziło inne wydarzenie, tak opisane przez inny dziennik w dniu 13 czerwca 1895 roku:

„Próby roweru z motorem benzynowym [...] wczoraj na błoniach się odbyły. [...] O próbach tych otrzymujemy następujące uwagi [...]: Na pierwszy rzut oka nowy rower benzynowy jest bardzo podobny do zwykłego roweru; zamiast pojedynczej ramy składa się z całego systemu rur pośród których mieści się zbiornik na benzynę, poniżej zaś cylindry i tłoki, działające równocześnie i wprawiające w ruch tylne koło. Uciążliwe porusza-

---

1980; oraz o zbeletryzowanych opowiadaniach historycznych W. Koryckiego: *Historyjki z klaksonem*, Warszawa 1985; *Demon szybkości*, Warszawa 1986, jednak żadne z tych opracowań nie traktuje o motocyklach.

<sup>3</sup> R. Brown, *Motocykle–encyklopedia*, Warszawa 2000; H. Wilson, *Encyklopedia motocykli*, Bielsko-Biała, 1997.

<sup>4</sup> R. Wasztyl, *Kolarstwo krakowskie w latach 1886–1918 i jego wkład w tworzenie podstaw organizacyjnych kolarstwa w Polsce w latach 1919–1920*, „Rocznik Naukowy AWF Kraków” 1900, t. XXIV; A. Kurek, *Tor kolarski Lwowskiego Klubu Cyklistów – zawody rowerowe i motorowe*, w: „Z najnowszej historii kultury fizycznej w Polsce” tom VII, praca zbiorowa pod red. L. Nowaka, Gorzów Wlkp. 2006.

<sup>5</sup> „Głos Narodu” 1895, nr 109, s. 6; warto przy tym dodać, że pojazdy samobieżne, poruszające się po drogach znane już były w tym czasie od paru lat. Chodzi tu o lokomobile parowe wykorzystywane np. w rolnictwie, transporcie itp. W 1895 roku, pojawiały się nawet ogłoszenia prasowe o sprzedaży używanych maszyn (patrz np. „Czas” 1895, nr 63, s. 4).

nie pedałami, przy zwykłym rowerze zastępuje przy rowerze benzynowym specjalny mechanizm wprawiany automatycznie w ruch przez kolejne eksplozje mieszaniny powietrza i pary benzynowej. Sprytnie zapobieżono eksplozji benzyny, której zapas ma wystarczyć do przebycia 240 km. Kierowanie odbywa się w ten sam sposób jak przy zwykłym rowerze. [...] śmiało powiedzieć można na podstawie wczorajszej próby, że nowa maszyna zapewnia szybkość jazdy i pewność zwrotów. Licznie zgromadzonych wytrawnych cyklistów ucieszyła pewność i szybkość z jaką jeżdżący powstrzymywał maszynę w największym pędzie. Mimo nierówności terenu i przeszkód z powodu licznego zebrania osób rower szedł z chyżością 50–60 km na godzinę”<sup>6</sup>.

W dalszej części relacji reporter informował o przedsiębiorcy, który trudnił się sprzedażą tego środka transportu oraz o stosunku do tej nowinki zainteresowanych nią widzów:

„Dotychczas sprowadził p. Niemetz do Krakowa trzy takie motory, mające przed sobą przyszłość. Jedna z tych maszyn znajduje się już w prywatnym posiadaniu, a liczba zapalonych do niej amatorów jest wielka, chłodząco działa tylko wysoka cena dotychczasowa”<sup>7</sup>.

Opisywane zdarzenia dotyczą dwóch różnych pokazów, z których pierwszy miał miejsce 11 maja 1895 roku. Zapewne ze względu na to, iż majowa prezentacja rozbudziła zainteresowanie widzów, doszło do kolejnego pokazu w czerwcu. Sprowadzony do Krakowa pojazd był wyprodukowany przez Zakłady „Hildebranda i Wolfmüllera w Monachium”. Produkowano tam, jak wiadomo jednoślady, pojazdy, których w sumie zmontowano ponad tysiąc i które znalazły nabywców w wielu krajach Europy<sup>8</sup>.

Jak można się dowiedzieć z zacytowanych relacji prasowych, pierwszym właścicielem i zarazem użytkownikiem motocykla w Galicji był krakowski kupiec, niejaki Bartel. Nabył ten pojazd od miejscowego przedsiębiorcy Henryka Niemetza, który już w 1887 roku sprzedawał rowery. Wspomniany biznesmen był zresztą pierwszym w Krakowie, jak i w Galicji człowiekiem interesu, który zainteresował się ich sprzedażą. Prawdopodobnie dlatego sprowadził tu produkt firmy Hildebrand & Wolfmüller, która jako pierwsze na świecie przedsiębiorstwo podjęła się produkcji motorów na skalę przemysłową. Niestety motory nie były tak poszukiwanym towarem, jak wcześniej importowane angielskie jednoślady, co można wnioskować z braku wzmianek w prasie na temat kolejnych nowych posiadaczy motocykli w Krakowie, czy nawet

<sup>6</sup> „Czas” 1895, nr 134, s. 3.

<sup>7</sup> Ibidem.

<sup>8</sup> H. Wilson, *Encyklopedia ...*, op. cit. s. 82; R. Brown, *Motocykle...*, op. cit. 159.

ogólnikowych informacji o tych pojazdach. Nie natrafiono na żadne inne informacje na ten temat w dziewiętnastowiecznej prasie krakowskiej<sup>9</sup>.

Warto jeszcze zatrzymać się przy sprzedawanym w Krakowie motocyklu. Otóż pomimo pochwalnych recenzji – monachijska maszyna nie była idealna. Układ hamulcowy składał się bowiem ze stalowej łyżki, dociskanej do opony przedniego koła oraz pełniącej funkcję hamulca awaryjnego masywnej płozy, przymocowanej stalową linką do motoru, którą w razie potrzeby kierowca rzucał na ziemię<sup>10</sup>.

We Lwowie natomiast premiera motocykla odbyła się kilka lat po krakowskiej. Nie ma pewności, kto w stołecznym mieście Galicji jako pierwszy pojawił się na motorze. Prawdopodobnie był to Józef Vejtruba z Pragi, który przyjechał do Lwowa koleją 1 maja 1900 roku, przywożąc „[...] ze sobą koło motorowe (Dion-Bouton) o sile 2 ½ koni”. Został on zaproszony do Lwowa przez Lwowski Klub Cyklistów w celu prowadzenia treningów dla miejscowych kolarzy, a przywieziony motor miał wspomóc tę inicjatywę<sup>11</sup>.

Nie można też jednoznacznie wskazać pierwszego we Lwowie posiadacza roweru motorowego, jak wówczas nazywano ten pojazd. Możliwe, że był nim jeden z czterech zawodników występujących w wyścigach motocyklowych, które rozegrano na lwowskim torze kolarskim w 1902 roku. Na starcie pojawili się wówczas: Pielecki, Gustowicz, Łukasiewicz (jechali motorami marki „Republik”) oraz Kahane („Helios”)<sup>12</sup>.

Wymieniony pośród pierwszych posiadaczy motocykla Tadeusz Gustowicz był osobą bardzo zasłużoną osobą dla lwowskiego sportu. Propagował sportu motorowy, kolarski oraz inne dyscypliny i formy aktywności sportowej we Lwowie. Był członkiem zarządu Lwowskiego Klubu Cyklistów. Od 1900 roku ten „[...] znany [...] sportsmen i właściciel handlu sportowego” stał się dzierżawcą jedyne go w Galicji welodromu znajdującego się we Lwowie za rogatką stryjską, gdzie organizował różne zawody sportowe. O jego działalności prasa pisała nawet, że nastawiona była „[...] na zysk, a nawet wyzysk”<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> H. Niemetz, tak reklamował swój sklep w 1887 roku: „Główny skład angielskich Bicyklówi Trycyklów na Galicję i W. Ks. Krakowskie [...] sukienice l. 30”; „Dziennik Polski” 1887, nr 29, s. 2; nr 35, s. 3.

Kwerendą objęto następujące dzienniki krakowskie: „Czas”, „Głos Narodu”, „Nowa Reforma”, z lat 1895–1907 i na wiadomości o firmie H. Niemetza, jak i o jakiegokolwiek innej sprzedającej później motocykle nie natrafiono.

<sup>10</sup> H. Wilson, *Encyklopedia ...*, op. cit., s. 82; R. Brown, *Motocykle...*, op. cit. 159.

<sup>11</sup> „Gazeta Narodowa” 1900, nr 127, s. 2. Nie napotkano na wzmianki w lokalnej prasie o motocyklu we Lwowie przed 1900 rokiem i wspomnianym prażaninem.

<sup>12</sup> „Słowo Polskie” 1902, nr 438, s. 2 - 3; „Kurier Lwowski” 1902, nr 249, s. 3.

<sup>13</sup> „Gazeta Sportowa” 1901, nr 4, s. 30; „Słowo Polskie” 1901, nr 163, s. 9; „Przewodnik Gimnastyczny” 1901, nr 10, s. 81.

Poza stołecznymi miastami także i na prowincji pojawiły się motocykle. Prawdopodobnie było to w pierwszej dekadzie XX wieku, gdyż w 1904 roku w prasie stołecznej pojawiła się pierwsza wzmianka o właścicielu motoru z prowincji. Był nim porucznik Hempfling z Jarosławia. Posiadał on motor marki „Puch”, na którym wielokrotnie startował w zawodach na lwowskim torze. Możliwe, że i w tym samym czasie pojawiły się motocykle w Przemyśle, gdzie już w 1906 roku prasa doniosła o dwóch posiadaczach tego środka transportu. Byli nimi: „Szybowicz [...] współpracownik firmy p. Witolda Trandy w Przemyśle; Górniak”<sup>14</sup>.

Na temat liczby motocykli i ich właścicieli niestety nie napotkano pełnych informacji. Jedynie Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Krakowie posiada ich spis, ale dotyczy on tylko motorów zarejestrowanych przez krakowski magistrat. Według tego spisu było tutaj 46 motocykli przed wybuchem Wielkiej Wojny, jeden został ujęty w rejestrze w 1906 roku, w 1909 – dwa i tyle samo w roku następnym, w 1911 było ich 7, a 14 zapisano w 1912 roku. Co najmniej jeden obywatel Krakowa zarejestrował motor w 1913 roku. Niestety w przypadku pozostałych 20 brak danych o roku rejestracji<sup>15</sup>.

W 1902 roku we Lwowie znajdowały się co najmniej cztery motocykle, ale ich liczba bez wątpienia z biegiem lat wzrosła. Najprawdopodobniej zainteresowanie nimi musiało być spore, skoro w 1905 roku miejscowy mechanik i elektromechanik Karol Domiczek zaczął tu sprzedawać „[...] rowery motorowe słynnej marki «Puch» jedno- dwucylindrowe z bocznymi lub przednimi siedzeniami”. Sprzedaż odbywała się w jego sklepie i magazynie mieszczącym się przy ul. Sykstusa 23 oczywiście we Lwowie<sup>16</sup>. Był to prawdopodobnie pierwszy taki punkt handlowy w stolicy Galicji, a drugi po krakowskim.

Na prowincji również rosło zainteresowanie kołami motorowymi, jak nazywano wówczas motory. Najprawdopodobniej trzecim ośrodkiem pod względem ich liczby był Przemyśl. Tam w 1907 roku zaczęto je sprzedawać, o czym tak informowała lwowska prasa:

„Witold Tranda w Przemyśle – sklep: ul. Franciszkańska 7, – warsztaty: ul. Gimnazjalna 6. – Warsztaty mechaniczne dla naprawy rowerów, motorów i automobilów.– Zastępstwo firm: Opiel–Darracq i Laurin & Klement. – Motory i Voiturettes, Rowery „Waffenrad”. – Własne garaże (zajazdy) dla automobili. – Na składzie: benzyna, oliwa, karbid i akumulatory”<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> „Nowości Ilustrowane” 1905, nr 31, s. 3; „Gazeta Narodowa” 1906, nr 174, s. 2; nr 201, s. 3; nr 202, s. 3; „Gazeta Lwowska” 1906, nr 192, s. 4.

<sup>15</sup> Wojewódzkie Archiwum Państwowe. Akta Dyrekcji Policji w Krakowie, sygnatura 177, *Rejestr dla motocyklów prowadzony po myśli § 29 rozporządzenia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu z dnia 27 września 1905 r. p. p. L. 156.*

<sup>16</sup> „Gazeta Lwowska” 1905, nr 61, s. 12; nr 69, s.14; nr 78, s. 10.

<sup>17</sup> „Gazeta Narodowa” 1907 87, s. 4; nr 89, s. 4; nr 95, s. 4; nr 101, s.4; nr 106, s. 4 itd.

Jak już wspomnieliśmy, niezwykle trudno jest oszacować ogólną liczbę kół motorowych w Galicji. Chcąc ją wskazać, można ewentualnie porównać ją z liczbą samochodów. Pełną listę posiadaczy samochodów w Galicji zawiera pierwszy numer „Gazety Automobilowej” z 1911 roku. Czytamy tam, że z początkiem 1911 roku w Galicji 199 obywateli posiadało własne samochody. W Krakowie zamieszkiwało ich najwięcej, bo 57, drugim ośrodkiem był Lwów z 26 automobilistami, 7 było w Przemyślu, 5 – w Zakopanem i 4 – w Żywcu. Kolejnym dużym ośrodkiem, gdzie napotkać można było automobilistów, było zagłębie wydobywcze ropy naftowej w Dołach Jasielsko-Sanockich. Mieszkało tu w sumie 14 posiadaczy samochodów. Następne było podobne zagłębie w okolicach Brodów z 8 egzemplarzami. Ponadto w 65 miastach Galicji znajdowało się po jednym wehikule<sup>18</sup>.

Mając na uwadze powyższe zestawienie, można chyba przypuszczać, że podobnie rozkładała się liczebność motorów. Było ich jednak mniej niż aut, co nie powinno dziwić, jeśli się ma w pamięci warunki atmosferyczne panujące w Galicji, jak i dzisiejsze proporcje odnośnie do liczby tych pojazdów. Prawdopodobnie zatem przed Wielką Wojną liczba zarejestrowanych kół motorowych w Galicji mieściła się w przedziale pomiędzy 100 a 200.

### Stowarzyszenia motocyklistów

Prawdopodobnie pierwszym stowarzyszeniem zrzeszającym galicyjskich motocyklistów był **Lwowski Klub Młodzieży Cyklistów**, powstał on w 1901 roku, a dokładnie 8 lutego, kiedy to c.k. Namiestnictwo we Lwowie zatwierdziło jego statut<sup>19</sup>.

Jednak ze względu na sposoby prowadzenia działalności, klub z czasem zaczął odbiegać od określonych w zatwierdzonym na początku XX wieku unormowaniu. Doprowadziło to w końcu do walnego nadzwyczajnego zebrania, które odbyło się 18 kwietnia 1907 roku, a na nim:

„[...] uchwalono zmienić nazwę Lwowskiego Klubu Młodzieży Cyklistów na Lwowski Klub Cyklistów i Motorzystów nie mniej statut poprzedni, który nie odpowiadał obecnym warunkom uchwalono zmienić i przedłożyć Wysokiemu c.k. Namiestnictwu zupełnie nowy do łaskawego zatwierdzenia”<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> „Gazeta Automobilowa” 1911, nr 1, s. 8–9.

<sup>19</sup> Centralne Państwowe Historyczne Archiwum we Lwowie (dalej CPHA), sygn. 146, t. 25, k. 561, s. 11, Decyzja o zatwierdzeniu statutu LKMC.

Możliwe, że jeszcze wcześniej niż LKMC motocyklistów zrzeszał Lwowski Klub Cyklistów, do którego należał T. Gustowicz.

<sup>20</sup> CPHA, sygn. 146, t. 25, k. 561, s. 13, pismo zarządu LKMC z prośbą o zmianę statutu i nazwy klubu na Lwowski Klub Cyklistów i Motorzystów.

Jak można z tego wnosić, do owego klubu motocykliści należeli już przed oficjalną zmianą jego nazwy. Bez wątpienia właśnie za ich sprawą doszło do tej zmiany. Prośba o zatwierdzenie nowego statutu wpłynęła do c.k. Namiestnictwa w połowie lipca 1907 roku, a zatwierdzenie nastąpiło 6 września 1907 roku<sup>21</sup>. Ze względu na fakt, iż Lwowski Klub Cyklistów i Motorzystów był pierwszą organizacją w Galicji, która popierała turystykę motorową, warto chociaż w skrócie przybliżyć jego statut.



**Ryc. 1.** Odznaka LKCİM

*Źródło:* ze zbiorów kolekcjonera E. Gryglewicza (fot. autora)

Jak już wspomiano, siedzibą LKCİM, podobnie jak LKMC był Lwów, członkowie nosili odznakę z widniejącą nazwą klubu (ryc. 1), natomiast celem klubu było:

- „a) popieranie i rozszerzanie sportu kołowego i motorowego w ogólności,
- b) urządzenie wyścigów na torze i na drogach,
- c) urządzenie wspólnych wycieczek.”

Na fundusz klubu składało się wpisowe, składki członków (wówczas zwane wkładkami), dochody z wyścigów, dobrowolne datki oraz grzywny. LKCİM podobnie jak większość ówczesnych klubów cyklistów zrzeszał członków: honorowych, wspierających, czynnych, zamiejscowych i elewów. Warto tu zaznaczyć, że członkiem czynnym, jak i zamiejscowym mógł być: „[...] kolarz i motorzysta nieposzlakowanej czci, który popiera sport kołowy i motorowy”. Członkowie ci bez względu na umiejętności zobowiązani byli popierać

<sup>21</sup> CPHA, sygn. 146, t. 25, k. 561, s. 33; Decyzja o zatwierdzeniu statutu LKCİM.

zarówno kolarstwo, jak i motocyklizm. Jednak nie wystarczyło to jeszcze, by stać się członkiem stowarzyszenia, gdyż o tym decydował zarząd bezwzględnie większością głosów.

Każdy nowo przyjęty musiał uiścić wpisowe w kwocie 1 korony waluty austriackiej, a potem już jako członek płacić po tyle samo z góry za każdy miesiąc. Była to stosunkowo niewielka kwota, zważywszy np. na fakt, że członkowie nieistniejącego już wówczas Lwowskiego Klubu Cyklistów płacili po 3 korony i to jeszcze w XIX wieku<sup>22</sup>.

Wszyscy członkowie w myśl statutu otrzymywali legitymacje klubowe, mieli prawo do noszenia odznaki klubu (ryc. 1), brania udziału w wyścigach, ćwiczeniach i wycieczkach klubowych. Wystąpić z klubu mogli po zawiadomieniu o tym zarządu (zwanego w statucie wydziałem), co nie zwalniało ich jednak z płacenia składek, które musieli wnieść na 3 miesiące z góry od daty wystąpienia. Poza wystąpieniem z klubu członek mógł być z niego wykreślony, gdy nie uiszczał składek, lub wykluczony, gdy działał na szkodę klubu.

Władzę w klubie sprawowało walne zgromadzenie i zarząd. Największą władzą w klubie dysponowało walne zgromadzenie, zwoływane raz do roku w lutym lub marcu. Wybierało ono ze swojego grona zarząd, mogło także dokonywać zmian w statucie, rozstrzygać o wykluczeniu członka czy samorozwiązaniu. Na okres pomiędzy walnymi zgromadzeniami władzę w klubie przejmował zarząd. Składał się z prezesa, jego zastępcy, sekretarza, skarbnika oraz 5 członków. Mogli oni pełnić funkcję: naczelnika toru lub kapitana jazdy, ale nie było to konieczne. Ich zadaniem generalnie była pomoc w organizacji zawodów i wycieczek, a także wypełnianie obowiązków w zastępstwie nieobecnych funkcyjnych. Posiedzenia zarządu musiały się odbywać przynajmniej raz w miesiącu.

Ważną funkcję z punktu widzenia działalności klubu pełnili konsulowie. Byli to, jak głosił statut, „zastępcy klubu” na stałe mieszkający poza Lwowem. Zadaniem ich – oczywiście poza nawiązywaniem stosunków z miejscowymi kolarzami czy motocyklistami i staraniem się o ich pozyskanie dla klubu – była pomoc w organizacji zawodów i wycieczek po terenie, na którym pełnili oni swoją funkcję.

Dalsze postanowienia dotyczyły komisji rewizyjnej, zmian statutu i rozwiązania klubu, które mogło nastąpić za „[...] zgodą 2/3 głosów członków na własnym zgromadzeniu obecnych”. Gdy natomiast rozwiązanie nastąpiłoby w inny sposób niż uchwałą walnego zgromadzenia, wówczas majątek klubu miał być przekazany „na własność Towarzystwa «Sokół Macierz we Lwowie»”<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> Na temat działalności LKC czytaj: C. Michalski, *Z dziejów kultury fizycznej we Lwowie w II połowie XIX stulecia*, w: *Lwów-miasto-społeczeństwo-kultura*, praca zbiorowa pod red. H. Żalińskiego i K. Karolczaka, t. I, Kraków 1995, s. 76–77.

<sup>23</sup> CPHA, sygn. 146, t. 25, k. 561, s. 13–33, statut Lwowskiego Klubu Cyklistów i Motorzystów we Lwowie, §§ 1–6, 8, 9, 15, 16, 24, 27–30, 33, 34, 40, 42, 45, 51, 52, 61, 63, 68, 71.

Pierwszy zarząd LKCiM składał się z dra Seweryna Persona – prezesa, Karola Domiczka – jego zastępcy, Stanisława Jaworskiego – sekretarza oraz: Pawłowskiego, Majewskiego, Giłwinowicza, inż. Stobieckiego i Kobielnika. Stowarzyszenie posiadało własny lokal klubowy przy ul. Cłowej 14, oczywiście we Lwowie<sup>24</sup>.

Na temat nowo powstałego klubu bardzo szybko zaczęła pisać lokalna prasa, podkreślając, że: „[...] rozwinął bardzo ożywioną działalność. [...] zakrzętnął się obok urzędzenia wyścigów, [...] wynajął osobny lokal dla członków, [...] robi wszystko, co tylko możliwe, aby ruch sportowy w szerokich kołach młodzieży lwowskiej ożywić [...]. Zmieniony statut towarzystwa dopuszcza też kobiety do grona członków, co również powinno się przyczynić do ożywienia towarzyskości w łonie klubu”. Z innych osobliwości związanych z tym kolarsko-motocyklowym stowarzyszeniem warto jeszcze przypomnieć, że członkowie klubu na wszelkich oficjalnych wyjazdach czy imprezach mieli obowiązek: „[...] jawić się w przepisowych czapkach, które – jak wówczas pisano były do nabycia w sklepie p. Müllera pl. Halicki”<sup>25</sup>.

Generalnie działalność LKCiM w całym 1907 roku oceniana była przez miejscową prasę bardzo pozytywnie, klub bowiem „[...] dużo żywotności okazywał, [...] żywotności o tyle w porównaniu z innymi latami pożyteczniejszej, że nie zaniedbywano wycieczek, których przy bardzo nieraz licznym udziale członków, urządzono w sezonie kilkanaście”. Największym echem w miejscowej prasie odbiła się przejażdżka z 19 maja 1907 roku „[...] do Janowa i Dobrostan w celu zwiedzania zakładów wodociągowych”, a także wypad za miasto z 18 sierpnia obejmujący „[...] wycieczkę do Żółkwi, połączoną ze zwiedzaniem zamku”. Niestety w prasie nie wspomniano o środkach transportu wykorzystywanych przez turystów, można jednak przypuszczać, że znajdowali się pośród nich i motocykliści. Zresztą podobnie było z wycieczkami organizowanymi w następnych latach<sup>26</sup>.

Niestety tej opisywanej w prasie żywotności starczyło raptem na kilka lat. Jak twierdził były zastępca prezesa Karol Domiczek: „Lwowski Klub Cyklistów i Motorzystów we Lwowie z powodu braku członków przestał funkcjonować w roku 1910”. Ostatecznie wykreślono LKCiM z katastru

<sup>24</sup> CPHA, sygn. 146, t. 25, k. 561, s. 13, Odpis protokołu sporządzonego dnia 18 kwietnia 1907 roku o godz. 10 w nocy podczas nadzwyczajnego walnego zgromadzenia; Sprawozdanie z nadzwyczajnego walnego zgromadzenia LKCiM.

<sup>25</sup> „Gazeta Narodowa” 1907, nr 95, s. 2; „Słowo Polskie” 1907, nr 95, s. 2; nr 274, s. 5.

<sup>26</sup> „Gazeta Lwowska” 1907, nr 113, s. 3; nr 188, s. 4; Szerzej na temat turystyki w lwowskich stowarzyszeniach kolarskich czytaj: A. Kurek, *Galicyjskie stowarzyszenia kolarskie. Charakterystyka i działalność*, Kraków 2008 – w druku.

stowarzyszeń 29 marca 1913 roku<sup>27</sup>. LKCiM działał zatem przez trzy lata: od 1907 do 1910 roku.

Rozwiązanie pierwszego w Galicji klubu zrzeszającego motocyklistów najprawdopodobniej przyczyniło się do powołania nowej organizacji tego typu. Do powołania nowego stowarzyszenia doszło podobnie jak w przypadku wcześniej opisywanego LKCiM poprzez zmianę nazwy i zatwierdzenie nowego statutu. Stowarzyszenie, które najprawdopodobniej zostało zasilone motocyklistami z rozwiązanego LKCiM – to Galicyjskie Towarzystwo Cyklistów z siedzibą we Lwowie. Wkrótce zmieniło ono nazwę na **Galicyjskie Towarzystwo Cyklistów i Motorzystów**, do czego doszło 31 maja 1910 roku, gdy statut GTCiM został przez c.k. Namiestnictwo we Lwowie zatwierdzony. Siedzibą klubu był również Lwów, językiem urzędowym – polski. Celem działania było natomiast:



**Ryc. 2.** Odznaka GTCiM

*Źródło:* ze zbiorów kolekcjonera E. Gryglewicza (fot. autora)

„[...] dążenie do rozwoju sportu kolarskiego i motorowego, budzenie, pielęgnowanie i krzewienie zamiłowania do turystyki i wyścigów jako też udzielanie członkom swoim nauki i praktycznych wskazówek”. Wspomniany cel miał być realizowany poprzez: „[...] wycieczki zbiorowe, konkursy turystyczne, wyścigi drogowe i torowe, rekordy, naukę jazdy na rowerach i motorach, reje, zebrania”. Pierwszym prezesem był najprawdopodobniej dr Henryk Mikolasch. Oprócz niego do zarządu wszedł też Michał Błazek jako skarbnik<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> „Słowo Polskie” 1908, nr 18, s. 9; CPHA, sygn. 146, t. 25, k. 561, s. 36, Protokół spisany dnia 27 marca 1913 roku w c.k. Dyrekcji policji z K. Domiczkiem, zastępcą prezesa towarzystwa LKCiM we Lwowie.

<sup>28</sup> CPHA, sygn. 146, t. 25, k. 1610, s. 23, Pismo Wydziału GKC z maja 1910 roku do c.k. Namiestnictwa we Lwowie z prośbą o zmianę statutu; CPHA, sygn. 146, t. 25, k. 1610, s. 25–30; Statut Galicyjskiego Towarzystwa Cyklistów i Motorzystów, §§ 1–4.

O działalności tego klubu w dziedzinie turystyki motorowej można jedynie spekulować na podstawie zapisu w statucie. Jednoznacznie sformułowania pozwalają bowiem przypuszczać, że stowarzyszenie takie wyjazd najprawdopodobniej organizowało. Niestety nie natrafiono na żadne informacje potwierdzające to przypuszczenie. Zresztą i opinie ówczesnych Polaków na temat działalności klubu były podzielone. Oto fragment stanowiska prasy warszawskiej:

„Galic. Towarzystwo Cyklistów i Motorzystów we Lwowie [...]. Po kilkuletnim istnieniu, z jaśniejszymi kiedy niekiedy przebłyskami, musiało, wskutek nierządu i braku planowej roboty, zlikwidować swoje interesy”<sup>29</sup>.

Działalność GTCiM nie trwała długo, podobnie zresztą jak i LKCiM. Stowarzyszenie to „[...] z powodu braku członków przestało funkcjonować w roku 1912”. Skarbnik Michał Błażek, zapytany o możliwość ewentualnego ponownego powołania do życia klubu, stwierdził, że jest to wykluczone. Tym samym po dwóch latach działalności, a w trzecim roku po założeniu, GTCiM zostało wykreślone z rejestru galicyjskich stowarzyszeń, co nastąpiło ostatecznie 15 listopada 1913 roku<sup>30</sup>.

Po rozwiązaniu galicyjskiego stowarzyszenia do czasu I wojny światowej nie powoływano już w stolicy Galicji klubów jednoczących motocyklistów. Wprawdzie miejscowa prasa w 1914 roku pisała: „[...] otwarcie sezonu Lwowskiego Tow. Kolarzy i Motorzystów odbędzie się jutro [...]”. W innym znowu dzienniku czytamy o: „programie wycieczek Lwowskiego Towarzystwa Kolarzy i Motorzystów na sezon letni”. Inny zaś dziennik informował o tym, że: „[...] o urządzenie mistrzostwa Galicji toczyły spór dwa kluby, a mianowicie Krakowski [...] i Lwowskie Towarzystwo Kolarzy i Motorzystów”<sup>31</sup>.

Powyższe doniesienia dotyczą Lwowskiego Towarzystwa Kolarzy powołanego w tym mieście w 1913 roku, natomiast informacje prasowe należy traktować jako zgodne z ówczesną manierą, która nakazywała łączyć kolarzy z motocyklistami<sup>32</sup>.

---

Przekonanie o tym, że to Mikolasch był pierwszym prezesem GTCiM wynika z faktu, iż cała korespondencja w sprawie zatwierdzenia statutu, jak i pismo z Dyrekcji c.k. policji we Lwowie kierowane było do niego. Poza tym patrząc na listę założycieli widać, że często pojawia się w tych dokumentach nazwisko Henryka Mikolascha, a zatem bez wątplenia to on był motorem powołania do życia tej organizacji i na pewno jej prezesem.

<sup>29</sup> „Przegląd Sportowy” (dodatek do „Świat”) 1913, nr 1, s. 23.

<sup>30</sup> CPHA, sygn. 146, t. 25, k. 1610, s. 34–35, Protokół spisany d. 11 listopada 1913 roku z M. Błażekiem w Dyrekcji c.k. policji we Lwowie.

<sup>31</sup> „Słowo Polskie” 1914 nr 135, s. 11; „Wiek Nowy” 1914, nr 3815, s. 13; „Nowa Reforma” 1914, nr 137, s. 2, oczywiście nie są to jedyne informacje o Lwowskim Towarzystwie Kolarzy i Motorzystów o innych informowała „Gazeta Lwowska” 1914, nr 126, s. 4; „Czas” 1914, nr 250, s. 1.

<sup>32</sup> Wojewódzkie Archiwum Państwowe we Lwowie, Akta Dyrekcji Policji, sygn. 350, t. 1, k. 3399, Wykaz znajdujących się we Lwowie związków strzeleckich, towarzystw sokolich i skautów etc. w 1914 roku, nic nie wspomina o Lwowskim Towarzystwie Kolarzy i Motorzystów, można natomiast odnaleźć tam informacje o wspomnianym Lwowskim Towarzystwie Kolarzy.

Rozwiązanie lwowskich klubów zrzeszających motocyklistów nie zamknęło drogi do powołania takiego stowarzyszenia w innych miejscowościach Galicji. W Krakowie wzorem Lwowa również powołano do życia **Krakowski Klub Cyklistów i Motorzystów**. Tym razem jednak organizacja ta powstała jako stowarzyszenie kolarzy i motocyklistów. Statut zatwierdziło c.k. Namiestnictwo we Lwowie 21 maja 1912 roku. Celem działania klubu było „popieranie i rozszerzanie sportu kołowego i motorowego”<sup>33</sup>.



**Ryc. 3.** Odznaka KKCiM

*Źródło:* ze zbiorów kolekcjonera E. Gryglewicza (fot. autora)

W pierwszym sprawozdaniu Wydziału KKCiM z czynności za rok 1912 stwierdzono, że klub „[...] został zawiązany w dniu 1 maja” 1912 roku, chociaż pismo z prośbą o zatwierdzenie statutu stowarzyszenia wysłano do c.k. Namiestnictwa nazajutrz, dnia 2 maja 1912 roku. Widniały na nim podpisy: Zenon Wołoszynowski, zamieszkały w Krakowie, ul. Loretańska 6; Franciszek Zucker, także krakus z ul. Karmelickiej 35 i Leon Nass z Dębnik, z ul. Pocztowej 11<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> CPHA sygn 146, t. 25, k. 14480, Druk c.k. Namiestnictwa we Lwowie z adnotacją zatwierdzającą statut Krakowskiego klubu Cyklistów i Motorzystów; CPHA, sygn. 146, t. 25, k. 14480, § 4, Statut Krakowskiego Klubu Cyklistów i Motorzystów.

<sup>34</sup> CPHA sygn 146, t. 25, k. 14480, Pismo o zatwierdzenie statutu „Krakowski Klub Cyklistów i Motorzystów z d. 2.05.1912 roku, *I. Sprawozdanie Wydziału Krakowskiego Klubu Cyklistów i Motorzystów z czynności za rok 1912*, Kraków 1913, s. 3, 5.

Jak wspomniano, statut klubu został zatwierdzony 21 maja 1912 roku, a zatem właśnie tę datę należałoby uznać za początek funkcjonowania tej organizacji. Data 1 maja nie jest ani datą walnego zgromadzenia klubu, gdyż miało to miejsce 29 kwietnia, ani datą wysłania pisma zarządu nowo powstałej organizacji z prośbą o zatwierdzenie. Prawdopodobnie założyciele przyjęli ją ze względów estetycznych<sup>35</sup>.

Głównym celem działalności KKCiM, według jego statutu, było: „popieranie i rozszerzanie sportu kołowego i motorowego”. Była to pierwsza z zasadniczych różnic pomiędzy statutami klubów ściśle kolarskich i kolarско-motocyklowych. Druga różnica wiązała się ze składem zarządu. Do jego pierwszego składu weszło „[...] dwóch kapitanów dla cyklistów i motorzystów: [...] drugim (wybrano) p. Józefa Eisena”. Właśnie powołanie drugiego kapitana jazdy specjalnie dla motocyklistów stanowiło kolejną różnicę. Poza tymi elementami statut KKCiM nie odbiegał od unormowań stowarzyszeń kolarskich, gdyż zagadnienia dotyczące: funduszy, członków, władzy, sposobu rozwiązywania sporów, majątku itp. ujęto podobnie<sup>36</sup>.

Krakowski klub był ostatnim stowarzyszeniem zawiązanym w dobie autonomii galicyjskiej, które przyjmowało do swojego grona motocyklistów. Po nim nie powołano już żadnego podobnego zarówno w Krakowie, jak i we Lwowie czy w ogóle w Galicji. KKCiM w przeciwieństwie do lwowskich klubów dotrwał nie tylko do czasów I wojny światowej, ale funkcjonuje nieprzerwanie do dzisiaj. Należą do niego, podobnie jak w zeszłym stuleciu kolarze oraz motocykliści<sup>37</sup>. Bez wątplenia jednak największe zasługi na niwie propagowania motocyklizmu położyły lwowskie stowarzyszenia, które działały od 1907 do 1912 roku. Włączając w to jeszcze działalność krakowskiego stowarzyszenia można stwierdzić, że nieprzerwanie od 1907 roku do czasu I wojny w Galicji funkcjonował jakiś klub, który miał w swoich celach propagowanie turystyki motocyklowej. Kończąc ten wątek rozważań należy jeszcze dodać, że mimo kwerendy prasy galicyjskiej oraz innych materiałów źródłowych ze zbiorów archiwalnych

<sup>35</sup> CPHA sygn 146, t. 25, k. 14480, Druk c.k. Namiestnictwa we Lwowie z adnotacją zatwierdzającą statut Krakowskiego klubu Cyklistów i Motorzystów.

<sup>36</sup> CPHA, sygn. 146, t. 25, k. 14480, Statut Krakowskiego Klubu Cyklistów i Motorzystów, § 4; „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1912, nr 107, s. 6; „Głos Narodu” 1912, nr 104, s. 3 i „Nowiny” 1912, nr 106, s. 3.

Na temat statutów krakowskich klubów kolarskich czytaj: R. Wasztyl: *Kolarstwo krakowskie w latach 1886–1918* ..., op. cit. oraz tegoż autora: *Narodziny krakowskiego kolarstwa*, „Kultura Fizyczna” 1988, nr 5–6.

<sup>37</sup> Wywiad przeprowadzony przez autora z prezesem KKCiM (dzisiejsza nazwa to: Krakowski Klub Cyklistów i Motocyklistów, „Smok”) Stanisławem Gustabem w siedzibie klubu – Kraków ul. Dietla 67/7a 16 czerwca 2008 roku. Warto przy tym dodać, że dzisiaj klub liczy ponad 1500 członków czynnych, a zarząd składa się z 11 członków, w tym dwóch kobiet.

stołecznych i prowincjonalnych poza wymienionymi klubami nie natrafiono na ślady istnienia jakiegokolwiek innego stowarzyszenia działającego w Galicji w dobie autonomii, które jako jeden ze swoich celów deklarowałoby propagowanie turystyki motocyklowej. Tym samym można stwierdzić, że promowanie tej formy turystyki było sprawą tylko stowarzyszeń ze Lwowa i z Krakowa.

## Śladami turystyki motocyklowej

Galicjskie kluby kolarsko-motocyklowe zgodnie ze swoimi celami statutowymi organizowały wyjazdy turystyczne. Jednak ówczesne relacje prasowe o tych eskapadach nie zawierają informacji, jakich środków lokomocji używano. Zresztą nie tylko prasa o tym milczała. Przykładowo w I sprawozdaniu KKCiM czytamy tylko, że „19 maja odbyła się wycieczka do Skawiny, w której wzięło udział 36 członków. – 2 czerwca do Wieliczki z udziałem 30 członków. – 9 czerwca do Bielan z udziałem...” itd.<sup>38</sup>

Analizując zatem tylko wspomniane wyżej źródła, można by mieć wątpliwości, czy faktycznie dochodziło do motocyklowych wyjazdów turystycznych. Warto zatem sięgnąć i do innych dokumentów źródłowych. W księdze protokołów KKCiM przy notatce dotyczącej „VI Posiedzenia Wydziału z dnia 16 maja 1913 roku” w punkcie 4 czytamy:

„P Rudnicki zdaje relację co do nagród turyst. i proponuje następujące punkty na co się wydział zgadza i uchwała:

[...]

c) dla motorzystów 4000 klm za wycieczki codzienne

d) dla motorzystów 2000 klm za wycieczki w niedz. i święta

na czas od 1go czerwca do 31 października 1913 roku. Członkowie chcący brać udział w turystyce mają się zgłaszać do klubu do 31go maja br. – Uczestnicy dłuższych wycieczek mają zawiadomić kapitana Igo o dacie rozpoczęcia i kierunku wycieczki i podawać osobiście wiadomości z każdego kierunku”<sup>39</sup>.

Na temat rozstrzygnięcia konkursu turystycznego wraz z informacjami o jego uczestnikach czy zwycięzcach to źródło nic nie podaje. Natomiast na jednym z jesiennych posiedzeń stwierdzono jedynie: „4) Nagrody rozdane będą na zabawie klubowej”<sup>40</sup>.

<sup>38</sup> I. *Sprawozdanie Wydziału ...*, op. cit., s. 6.

<sup>39</sup> Archiwum Krakowskiego Klubu Cyklistów i Motocyklistów „Smok”, Kraków ul. Dietla 67/7a, *Protokoły Krakowskiego Klubu Cyklistów i Motorzystów 1912*, s. 21 (księga bez paginacji, numeracja stron autora).

<sup>40</sup> *Ibidem*, s. 35.

Najprawdopodobniej w ogłoszonym w 1913 roku konkursie turystycznym wzięli udział i motocykliści. Świadczyć może o tym fakt, że w roku następnym, na kwietniowym posiedzeniu również uchwalono podobny regulamin konkursowy, gdzie:

„Postanowiono ustanowić i wyznaczyć nagrody za turystykę. Mianowicie jeźdźcy, którzy zrobili [...] 3000 km na motorze otrzymają żetony, kto zaś zrobi największą ilość klm. Wydział K. K. C. i M. prócz tego Prezes i Gospodarz ofiarowali nagrody konkursowe dla tych, którzy się wykażą największą ilością wycieczek klubowych”<sup>41</sup>.

Bez wątpienia doszło zatem do motocyklowych wyjazdów turystycznych, albowiem gdyby w 1913 roku nikt nie wziął w nich udziału, to pojawiłaby się zapewne wzmianka o tym przy ogłaszaniu kolejnego konkursu. Możliwe również, że nie wspomniano by o nim w ogóle. Wydaje się przy tym, że i we lwowskich stowarzyszeniach było podobnie. Przyjmując zatem, że turystyka motorowa była organizowana, to jednak brak informacji o programach takich wyjazdów. Biorąc pod uwagę to, że kluby organizujące turystyczne wyjazdy motocyklowe były również i klubami kolarskimi, a w prasie jak i w sprawozdaniach nie precyzowano wówczas jakim środkiem transportu się posługiwano, wydaje się więc, iż o programach i rodzajach takich eskapad można więcej powiedzieć, analizując wszelkie informacje o organizowanych wycieczkach.

Już od momentu pojawienia się w Galicji pierwowzoru roweru, jego użytkownicy wykorzystywali go do turystyki. Ze względu na nieliczną grupę posiadaczy tych jednośladów, wycieczki rowerowe, w zasadzie były wyjazdami indywidualnymi, z czasem, gdy liczba właścicieli rowerów wzrosła, zaczęto wyjeżdżać gromadnie. Jednak wyjazdy indywidualne nie zanikły. Z biegiem lat wzrosła i długość wycieczek. Zrazu, z powodu bardzo prymitywnej konstrukcji pierwszych rowerów, jeżdżono tylko w okolice najbliższe miejscu zamieszkania pierwszych turystów kolarzy. Później, wraz z polepszenia się konstrukcji dostępnych w Galicji rowerów, jak i z poprawą kondycji fizycznej cyklistów, zaczęto jeździć nawet na kilkusetkilometrowe, wielodniowe wyjazdy, nie rezygnowano jednak i z tych z wypadów w najbliższe okolice<sup>42</sup>.

W czasie, gdy powstały w Galicji stowarzyszenia kolarzy, obraz tej formy turystyki stawał się co raz bardziej urozmaicony. Jednym z częstych powodów wyboru takiej a nie innej destylacji była chęć spotkania z miejscowymi kolarzami. Przykładem niech będą następujące wycieczki: w 1900 roku oddział kolarzy towarzystwa sokolego z Rzeszowa odbył „[...] w czasie Zielonych Świąt wycieczkę do Tarnowa na zlot „Sokołów”; tarnowscy cykliści or-

<sup>41</sup> Ibidem, s. 52.

<sup>42</sup> Więcej na temat pierwszych wycieczek kolarskich czytaj: A. Kurek, *Początki turystyki...*, op. cit., s.

ganizowali wycieczki do Okocimia, by tam spotykać się z zaprzyjaźnionymi kolarzami z Okocimskiego Klubu Kolarzy „Gambrius”. Żywieccy kolarze, członkowie miejscowego TG „Sokół”, odbyli kilka wycieczek w 1908 roku, by wziąć udział w „W uroczystościach sokolich [...] w Podgórzu, Chrzanowie i Jaworznie”, w 1910 roku prawie wszyscy członkowie kolarskiego stowarzyszenia z Niepołomic przyjechali „do Bieńczyc w czasie pobytu druhów z Królestwa”. Podobnie było i w latach następnych<sup>43</sup>.

Innym elementem uatrakcyjniającym rowerową eskapadę była rywalizacja biorących w niej udział kolarzy. Prasa, informując o takiej wędrówce na kołach, wyrażała się o niej jak o wyścigach. Czasem jednak w trakcie przejażdżki rowerowej spontanicznie dochodziło do rywalizacji kolarzy<sup>44</sup>.

Jeszcze bardziej wymagającą od turystów kolarzy były, jak wówczas mówiono, wycieczki treningowe, wycieczki wyścigowe, albo nawet towarzyskie czy po prostu turystyczne. Zaczął je najprawdopodobniej jako pierwszy organizować krakowski oddział kolarzy TG „Sokół”. Poniżej przedstawiamy relację z jednej z takich wycieczek, którą zorganizowano 23 października 1904 roku:

„Wycieczka turystyczna oddziału kolarskiego „Sokoła” do Chełmka i z powrotem odbyła się w ubiegłą niedzielę według programu, wykazując wytrwałość i energię naszych kolarzy. Z powodu zbyt późnionej pory roku, obawy przed błotem i złym stanem dróg zapisało się do niej tylko 13 członków, których o wpół do 9 - tej rano wypuścił z przed gmachu „Sokoła” starter p. Obert. Zaraz za Krakowem wycofał się jeden z jeźdźców z powodu zepsucia się maszyny, ale reszta pędziła z energią mimo przejmującego chłodu jesiennego poranka i dosięgała półmetka w Libiążu przy 49 km w czasie między g. 10 m. 35, a 11 godziną 15 minut przed południem. Do mety w gmachu „Sokoła” przyjechał pierwszy p. Dembiński, świeży mistrz oddziału zużywszy na przejazd 100 kilometrów, odliczając przymusowy odpoczynek w Libiążu, 4 godziny 36 minut; drugi [...]. Ponieważ wszyscy uczestnicy wycieczki odbyli ją w 8 godzinach, przeto wszyscy otrzymali srebrne odznaki pamiątkowe”<sup>45</sup>.

Zupełnie inny charakter, chociaż także związany z rywalizacją, miały tak zwane konkursy turystyczne, o czym zresztą już informowaliśmy. Natomiast jeszcze inny rodzaj wycieczek kolarskich związany był z tak zwanymi

<sup>43</sup> „Gazeta Rzeszowska” 1900, nr 20, s. 2; nr 21, s. 4; „Pogoń” 1908, nr 24, s. 4; „Czas” 1910, nr 271, s. 2; „Przegląd Sokoli” 1910, nr 7, s. 40; „Nowiny” 1912, nr 139, s. 4; nr 142, s. 6.

<sup>44</sup> O takich wyjazdach czytaj: A. Kurek, *Zarys działalności oddziałów kolarskich towarzystw gimnastycznych „Sokół” w Galicji w XIX wieku*. W: 130 lat Sokolstwa Polskiego. Międzynarodowa Konferencja Naukowa, Kraków–Lwów 21.06–30.06. 1997. Kraków 1997, s. 67 i kolejne.

<sup>45</sup> „Czas” 1904, nr 238 poranny, s. 1; nr 246 poranny, s.1; o kolejnych tego turystycznych wycieczkach stukilometrowych czytaj: „Nowiny” 1905, nr 267, s. 4; „Czas” 1908, nr 237 w, s. 2; 1910, nr 469, s. 3; 1912, nr 481, s. 2; „Nowa Reforma” 1908, nr 414, s. 1; „Przegląd Sokoli” 1909, nr 1, s. 11–12; „Ilustrowany Tygodnik sportowy”, 1914, nr 1, s. 14.

wyjazdami na „otwarcie sezonu kolarskiego” (czasami pisano – „wycieczkowego”). Sezon zwykle otwierano w maju, rzadziej w czerwcu, a sporadycznie w kwietniu. Termin był uzależniony od warunków pogodowych. Wyjeżdżano zawsze w niedzielę lub święta w najbliższe okolice miasta, w którym miał siedzibę organizujący wyjazd klub. Z Krakowa wybierano się najczęściej do Skały Kmity, ale też do Liszek, Mogilan, Mogiły, Wieliczki, Swoszowic. Z Lwowa wybierano się do Zimnej Wody, Gródka Jagiellońskiego, Brzuchowic, Winnik i Janowa<sup>46</sup>.

Programy takich wycieczek były do siebie podobne, a ich różnorodność zależała od liczby uczestników, proponowanych zajęć, ewentualnego bufetu, kosztów uczestnictwa, pogody itd. Niestety relacje z takich otwarć były niezwykle rzadko zamieszczane czy to w prasie, czy w sprawozdaniach. Dużo częściej pisano o planach, a nie o ich realizacji. Poniżej przedstawiamy jedną z nielicznych, a zarazem najciekawszą relację na jaką natrafiono (dotyczy inauguracji sezonu krakowskiego oddziału kolarzy TG „Sokół” przeprowadzonej 6 maja 1906 roku):

„Wycieczka «otwarcia sezonu» O. K. S. K. do Zabierzowa udała się nie spodziewanie dobrze, tak pod względem ilości osób, jak i zabawy. Kilkadziesiąt osób obojga płci bawiło się ochoczo, a nasi sprzężyci zadziwili widzów umiejętnością i zapalem, tak w powolnej jeździe na rowerach, jak i w skoku wzwyż, mocowaniach i w gonitwie za piłką. Nawet młode panie nie dały się kolarzom zawstydzić i święciły triumfy w skokach przez sznurek. Do dobrej zabawy przyczyniło się niewątpliwie doskonałe obszerne miejsce pod Skałą Kmity i bufet obficie zaopatrzony, a o umiarkowanych cenach”<sup>47</sup>.

Turystyka rowerowa połączona z rozrywką czy wyjazdy o charakterze rozrywkowo-towarzyskim, jak również można nazwać ten sposób spędzania czasu, to nie ostatnia z form turystyki kolarskiej. Wycieczki na rowerach, których celem było zwiedzanie zabytków, zapoznawanie się z historią, tradycją, czy kulturą odwiedzanych miejsc organizowane były w zasadzie od chwili, gdy zaczęto wyjeżdżać z miast. U schyłku pierwszego dziesięciolecia XX wieku pojawił się też i nowy motyw wyjazdów, o czym tak informowała prasa:

---

<sup>46</sup> „Koło. Kalendarz Sportowy” 1895, s. 31–44; „Nowa Reforma” 1900, nr 105, s. 3; nr 117, s. 2; 1901, nr 107, s. 2; 1908, nr 224, s. 1; nr 226, s. 1; nr 359, s. 3; 1910, nr 240, s. 1; 1911, nr 217, s. 1; 1912, nr 241, s. 2; „Czas” 1901 nr 109 wieczorny, s. 2; 1908, nr 119 wieczorny, s. 3; 1909, nr 98 poranny, s. 1; 1913, nr 239, s. 1; „Słowo Polskie” 1902, nr 233, s. 4; 1905, nr 222, s. 3; 1906, nr 207, s. 6; 1907, nr 330, s. 8; nr 367, s. 6; 1908, nr 167, s. 6; nr 222, s. 9; nr 326, s. 4; „Nowiny” 1905, nr 122, s. 4; nr 140, s. 5; „Przegląd Sokoli” 1909, nr 1, s. 11.

<sup>47</sup> „Nowiny” 1906, nr 127, s. 4.

„[...] dnia 5 czerwca wyjechało kilkunastu druhów do Niepołomic, gdzie niezamordowanie do zmierzchu pracowali przy sypaniu kopca grunwaldzkiego, poczym przy świetle lampionów wrócili do Krakowa”<sup>48</sup>.

Bardzo aktywny na tym polu był zwłaszcza KKC*i*M, który w samym 1913 roku kilkakrotnie zorganizował wyjazdy do Niepołomic. Wycieczki tego typu można by nazwać wychowawczo-patriotycznymi czy krajoznawczo-patriotycznymi, nie były to tylko wyjazdy do Niepołomic w celu sypania kopca. Zadaniem miejscowych stowarzyszeń było zachęcenie swoich członków do poznawania pamiątek po dawnej niepodległej ojczyźnie. Przykładowo zarząd krakowskiego TG „Sokół” informował, że „[...] wycieczki, odbyte w granicach dawnej Rzeczypospolitej, mają pierwszeństwo [...]” przy ubieganiu się o nagrody w konkursach turystycznych<sup>49</sup>.

Zaprezentowane wcześniej formy turystyki kolarskiej, co jest oczywiste, nie obejmują wszystkich dokonań galicyjskich kolarzy na tej niwie. Zostały jednak wskazane główne jej postacie, które występowały w stołecznych klubach. Wycieczki te ze względu na liczbę uczestników można podzielić na: wyjazdy indywidualne i grupowe, a mając na uwadze cel, pogrupować można je na: towarzyskie, o charakterze sportowym, zabawowo-rozrywkowe, krajoznawcze i krajoznawczo-patriotyczne. Wydaje się, iż podobne formy miała turystyka motocyklowa organizowana przez galicyjskie kluby zrzeszające motocyklistów.

## Zakończenie

Pierwsze sprowadzane na teren zaboru austriackiego motocykle sprzedawane były przez kupców, którzy najpierw trudnili się handlem rowerami. O ocenę możliwości wykorzystania motoru i jego przydatności do podróży pytano właśnie kolarzy. Zresztą oni też byli pierwszymi propagatorami motoru, czego wyrazem było chociażby przyjmowanie do własnych stowarzyszeń – motocyklistów. Poza tym w omawianym okresie wszystkie kluby, które zrzeszały motocyklistów, były wspólnym przedsięwzięciem z kolarzami. Gdy powoływano nowe kluby składające się wyłącznie z kolarzy, w prasie nierzadko nazywano je rowerowo-motocyklowymi, co bez wątplenia świadczyło o powszechnym utożsamianiu z sobą obu środków transportu. Same zaś motocykle często nazywano kołami motorowymi czy rowerami z silnikami.

<sup>48</sup> „Nowa Reforma” 1910, nr 240, s. 1; *XXVI Sprawozdanie Wydziału Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie z czynności za rok 1910, Kraków 1911*, s. 25.

<sup>49</sup> „Nowa Reforma” 1910, nr 240, s. 1; 1912, nr 241, s. 2; 1913, nr 203, s.3; nr 223, s.2; „Naprzód” 1912, nr 122, s. 4; „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1912, nr 167, s. 5; „Ilustrowany Tygodnik sportowy”, 1914, nr 1, s. 2.

Jak starano się udowodnić, turystyka motorowa w Galicji była w owym czasie nierozzerwalnie związana z kolarską, gdyż się z niej wywodziła. Zarząd klubu, chcąc zdopingować motocyklistów do brania udziału w wycieczkach, stosował taką samą formę zachęty jak do kolarzy. Różnice, oczywiście nieuniknione, wynikały z kilku faktów. Po pierwsze, nie natrafiono na jakąkolwiek organizację zrzeszającą motocyklistów poza Lwowem i Krakowem, a zatem grupowe wyjazdy motocyklowe organizowali jedynie motocykliści z tych stołecznych miast, którzy wyjeżdżali głównie w okolice rodzinnych miejscowości. Turystyka rowerowa natomiast była o wiele bardziej powszechna, w zasadzie w każdym mieście można było natrafić na stowarzyszenie skupiające miejscowych kolarzy. Po drugie, różnica wynikała z samych możliwości trakcyjnych motocykla, który wprawdzie w owym czasie nie posiadał zbyt wielkiej mocy i śmiało można by go porównać z dzisiejszymi motorowami lub co najwyżej skuterami, jednak i tak w rękach wykorzystujących go do podróży turystów stawał się o wiele bardziej mobilny niż rower. Po prostu można było przejechać na nim w ciągu jednego wyjazdu o wiele więcej kilometrów, a także częściej w wycieczkach brać udział. Z tych powodów zarząd KKCiM, organizując dla swoich członków konkursy turystyczne, stawiał wyższe wymagania motocyklistom niż kolarzom, mającym zamiar zdobyć nagrodę w konkursach turystycznych.

Na temat programów wycieczek zorganizowanych przez motocyklistów niestety nie odnaleziono dokumentów<sup>50</sup>. Skoro jednak turystyka motocyklowa była organizowana przez stowarzyszenia kolarsko-motocyklowe, zatem musiała mieć podobny do kolarskiej charakter. Bez wątplenia tak samo musiała być z indywidualnymi wyjazdami motocyklistów. W tym jednak wypadku takie eskapady wiązały się zapewne już nie tyle ze stołecznymi motocyklistami, ale ze wszystkimi właścicielami kół motorowych z Galicji.

## Bibliografia

### I. Źródła archiwalne

1. Archiwum Krakowskiego Klubu Cyklistów i Motocyklistów „Smok”, Kraków ul. Dietla 67/7a.
2. Centralne Państwowe Historyczne Archiwum we Lwowie. Zespół c.k. Namiestnictwa we Lwowie, Akta stowarzyszeń.

---

<sup>50</sup> Do analizy wykorzystywano wspomnienia, między innymi książkę A. Mycielskiego, *Chwile czasu minionego*, Kraków 1976, w której autor wspominał dzieciństwo i ojca Władysława hr. Mycielskiego, jednego z założycieli Krakowskiego Klubu Cyklistów, właściciela czterech folwarków: Łuczanowice, Dojazdów, Kocmyżów i Głęboka, obejmujących obszar 600 ha, niestety na temat motocykla znalazła się jedynie krótka wzmianka, że ojciec go posiadał.

3. Wojewódzkie Archiwum Państwowe we Lwowie, Akta Dyrekcji Policji we Lwowie.
4. Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Krakowie, Akta Dyrekcji Policji w Krakowie.
5. Zbiory prywatne, kolekcja Edwarda Gryglewicza, Kraków.

## II. Źródła ogłoszone drukiem

6. *I. Sprawozdanie Wydziału Krakowskiego Klubu Cyklistów i Motorzystów z czynności za rok 1912*, Kraków 1913.
7. *XXVI Sprawozdanie Wydziału Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie z czynności za rok 1910*, Kraków 1911, s. 25.

## III. Prasa

„Czas”, Kraków 1895–1914; „Dziennik Polski”, Lwów 1895–1900; „Gazeta Automobilowa”, Lwów 1911; „Gazeta Lwowska”, Lwów 1895–1914; „Gazeta Narodowa”, Lwów 1895–1913; „Gazeta Rzeszowski”, Rzeszów 1899–1900; „Gazeta Sportowa”, Lwów 1900–1901; „Głos Narodu”, Kraków 1895–1900; 1909–1914; „Ilustrowany Kurier Codzienny”, Kraków 1910–1914; „Ilustrowany Tygodnik Sportowy”, Kraków 1914; „Koło. Kalendarz Sportowy”, Lwów 1895; „Kurier Lwowski”, Lwów 1895–1900; „Naprzód”, Kraków 1901, 1908, 1910, 1912–1913; „Nowa Reforma”, Kraków 1895–1914; „Nowiny”, Podgórze 1903–1913; „Nowości Ilustrowane”, Kraków 1904–1905; 1908–1914; „Pogoń”, Tarnów 1895–1913; „Przegląd Sokoli”, Kraków 1909–1914; „Przegląd Sportowy” (dodatek do „Świat”), Warszawa 1913; „Przewodnik Gimnastyczny”, Lwów 1895–1914; „Słowo Polskie”, Lwów 1895–1908; „Wiek Nowy”, Lwów, pojedyncze numery z lat: 1910, 1914.

## IV. Wywiady

8. Wywiad z prezesem Krakowskiego Klubu Cyklistów i Motocyklistów „Smok” Stanisławem Gustabem w siedzibie klubu – Kraków ul. Dietla 67/7a – 26 czerwca 2008 roku.

## V. Opracowania

9. Bron. R., *Motocykle – encyklopedia*, Warszawa 2000.
10. Gierczak J., *Fenomen auta w przestrzeni*, Wrocław 1994.
11. Korycki W., *Demon szybkości*, Warszawa 1986.
12. Korycki W., *Historyjki z klaksonem*, Warszawa 1985.
13. Kurek A., *Tor kolarski Lwowskiego Klubu Cyklistów – zawody rowerowe i motorowe*, w: „Z najnowszej historii kultury fizycznej w Polsce” t. VII, praca zbiorowa pod red. L. Nowaka. Gorzów Wlkp. 2006.

14. Kurek A., *Zarys działalności oddziałów kolarskich towarzystw gimnastycznych „Sokół” w Galicji w XIX wieku*, w: 130 lat Sokolstwa Polskiego. Międzynarodowa Konferencja Naukowa, Kraków – Lwów 21.06–30.06. 1997. Kraków 1997.
15. Litwin J. A., *Zarys historii sportu samochodowego*, Warszawa 1980.
16. Michalski C., *Z dziejów kultury fizycznej we Lwowie w II połowie XIX stulecia*, w: *Lwów – miasto – społeczeństwo – kultura*, praca zbiorowa pod red. H. Żalińskiego i K. Karolczaka, t. I, Kraków 1995.
17. A. Mycielski, *Chwile czasu minionego*, Kraków 1976.
18. Rostocki A.M., *Historia starych samochodów*, Warszawa 1981.
19. Rostocki A.M., Tarczyński J., *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988.
20. Rostocki A.M., *Kochajmy stare gruchoty*, Warszawa 1977.
21. Rostocki A.M., *Poczet twórców motoryzacji*, Warszawa 1980.
22. Rostocki A.M., Sokołowski T., *Świat starych samochodów*, Warszawa 1972.
23. Rychter W., *Dzieje samochodu*, Warszawa 1987.
24. Rychter W., *Samochody*, Warszawa 1958.
25. Wasztyl R., *Narodziny krakowskiego kolarstwa*, „Kultura Fizyczna” 1988, nr 5–6.
26. Wasztyl R., *Kolarstwo krakowskie w latach 1886–1918 i jego wkład w tworzenie podstaw organizacyjnych kolarstwa w Polsce w latach 1919–1920*, „Rocznik Naukowy AWF Kraków” 1990, t. XXIV.
27. Wilson H., *Encyklopedia motocykli*, Bielsko – Biała, 1997.

## Abstract

### On the track of the Galician motorcycle touring

The first owner of the motorcycle in Galicia was a merchant from Cracow. His name was Bartel. In 1895 he was seen on the motorcycle made by Hildebrandt & Wolfmüller. It is probable that he made his first excursions as well. The clubs, of Lvov were the first that organized group touring on the motorcycles. The first club was the Club of Cyclist and motorcyclists of Lvov, which was established in 1907. The second one – the Club of Cyclists and motorcyclists of Galicia was founded in 1909. In Cracow the motorcycle touring was propagated by the Club of Cyclists and Motorcyclists of Cracow, which started its activity in 1912. The motorcycle tourism in Galicia was probably organized exclusively by the dwellers of the biggest cities and the number of the motorcyclists did not exceed 200.

**Keywords:** history of physical culture, history of tourism, motorcycle touring, Galicia, 20th century