

Andrzej Bogunia-Paczyński

AUTOMOBILERÓW WĘŻOWA DROGA PRZEZ MĘKĘ

Utworzony w marcu 1908 r. w Krakowie Galicyjski Klub Automobilowy – pierwsze na ziemiach polskich zrzeszenie automobilistów – już latem tego samego roku zorganizował inauguracyjny rajd samochodowy, tzw. „I wycieczkę karpacką GKA”, ze Lwowa do Krakowa. Uczestniczyło w nim zaledwie 14 załóg, z których 8, po 4-dniowej jeździe, dotarło do mety na krakowskim Ryнку.

Główną imprezą GKA w sezonie w 1909 r. miała być długodystansowa „wycieczka gremialna” Kraków–Warszawa–Lwów zaplanowana na 2–10 czerwca. Jednakże w ostatnich dniach kwietnia Austriacki C.K. Klub Automobilowy – przy którym GKA był afiliowany – zwrócił się do działaczy krakowskich z prośbą o pomoc przy organizacji „Prinz-Heinrich-Fahrten”, czyli Jazdy Księcia Henryka (pruskiego), młodszego brata cesarza Wilhelma II, znanego miłośnika i propagatora automobilizmu. Ten wielki międzynarodowy „konkurs na niezawodność dla powozów turystycznych” rozgrywany był w tym roku po raz drugi, na trasie Berlin–Monachium. Droga drugiego, najdłuższego etapu z Wrocławia do Tatrzańskiej Łomnicy (409 km) wiodła m.in. przez Oświęcim, Kęty, Andrychów, Wadowice, Suchą Beskidzką, Maków Podhalański, Osielec, Jordanów, Chabówkę, Nowy Targ i Czorsztyn¹.

Zarząd Galicyjskiego Klubu Automobilowego przyjął na siebie obowiązek przygotowania „toru” pomiędzy Oświęcimiem a Czorsztynem i zapewnienia porządku na tym właśnie odcinku. W krótkim czasie wyremontowano kilka kilometrów gościńców, sprawdzono wszystkie mosty, przejazdy, roгатki kolejowe i krzyżówki dróg; wzmocniono posterunki żandarmerii i straży granicznej, powołano gwardię obywatelską złożoną z członków „Sokoła”, strażaków, dozorców, dróżników i cyklistów. Starostwa i magistraty wydały specjalne zarządzenia i „okólniki bezpieczeństwa publicznego”, wiele budynków udekorowano flagami, kwiatami i lampionami. Energiczne działania członków zarządu GKA – zwłaszcza najbardziej czynnego

¹ Na wydanej przez organizatorów mapie trasy Czorsztyn nazwano *Bélo*, a Nowy Targ – *Neumarkt (Novitarg)*; zwraca również uwagę użycie w odniesieniu do ziem Królestwa Polskiego nazwy *Polen* oraz pominięcie (!) Krakowa.

Jana hr. Brandysa z Wielkich Dróg (właściciela licznych dóbr ziemskich w powiecie wadowickim) – zyskały uznanie obserwatorów i dziennikarzy, choć w prasie lokalnej nie brakowało też głosów krytycznych wobec gorliwości, z jaką „dla pruskiej wycieczki” naprawiano od dawna zaniedbane drogi i ulice.

W Klikuszowej pod Obidową, w dniu przejazdu, urządzony został punkt sanitarny z ambulansem ratunkowym oraz warsztat reperacyjny, stacja benzynowa i skład opon (pierwszy znajdował się w Wadowicach, w każdym było przygotowane po 200 „gum”). Zaaranżowano tu nawet „stanowisko widokowe z placem zajezdnym dla automobilów, fur, fiaków i powozów osób przybywających od pociągu z Chabówki”², spodziewano się bowiem liczego napływu gości z Krakowa i okolicy. Istotnie, mimo nie sprzyjającej pogody do Klikuszowej przybyły tłumy publiczności, by obserwować zmagania pionierów automobilizmu – nazywanych wówczas „samochodowcami”, „wyścigowcami”, „automobilerami”.

11 czerwca 1909 r. przez Galicję Zachodnią, ściślej przez jej zachodnie krańce, przejechało 108 automobili uczestników II Jazdy Księcia Henryka. Byli wśród nich m.in.: Ferdynand Porsche, Ettore Bugatti, Wilhelm Opel, Fritz Erle, Willy Poege, August Horch, Edward Fischer, Aleksander Kolowrat, Otto Hieronymus, a także sam książę Henryk pruski, którego w Oświęcimiu uroczyste witał prezes Austriackiego Klubu Automobilowego, margrabia Pallavicini³. O rozmiarach sensacji, jaką na galicyjskiej prowincji wzbudzić musiało pojawienie się tylu mechanicznych wehikułów naraz, niech świadczy orientacyjne porównanie: 108 automobili, które przejechały jednego dnia od Oświęcimia do Czorsztyna, to akurat mniej więcej tyle, ile było w owym czasie zarejestrowanych pojazdów samochodowych w całej Galicji.

W ogłoszonej później drukiem relacji jednego z uczestników Jazdy, niemieckiego kierowcy Waltera Oertla, sporo miejsca poświęcono opisowi trasy na odcinku od granicy pod Oświęcimiem aż do Tatrzańskiej Łomnicy. Fragment ten wart jest przytoczenia w całości:

Niestety, bóg pogody znów nie był z nami kierowcami Jazdy Księcia Henryka: deszcz lał strumieniami, gdy około godziny jedenastej dotarliśmy do granicy śląsko-austriackiej. Dzięki uprzejmemu potraktowaniu, którego doznaliśmy ze strony urzędników straży granicznej, pobyt nasz trwał krótko i już po godzinie od przyjazdu wolno nam było przejść żółto-czarne słupy graniczne.

² *Wielka Jazda automobilowa*, „Czas”, 1909, nr 130 (10 VI), s. 1.

³ Działacze krakowscy, z prezesem GKA Andrzejem ks. Lubomirskim na czele, proszeni przez Austriaków o przygotowanie oficjalnego powitania uchylili się od tego zaszczytu, tłumacząc brakiem środków finansowych na odpowiednio godne i wystawne przyjęcie tak wielkiego gościa.

Książę Henryk pruski jako właściciel tytularny stacjonującego w Wadowicach 56 pułku piechoty był tam przez wojskowość szczególnie uroczyste witany.

Bardzo pociesząco zabrzmiała przekazana nam przez uprzejmego urzędnika celnego informacja o drogach, które mieliśmy przed sobą: „O, najpierw są dobre, ale potem w górach... Sami zobaczycie!”. Człowiek ten miał rację, rzeczywiście zobaczyłem, gdyż to, co Austriacy nazywali dobrym, dało mi przedsmak uciech, które były dopiero przed nami w górach. Przez „ładne” miasto graniczne Oświęcim jedzie się dalej na Zator. Tu poznałem cudowny system poprawiania drogi. Po prostu bierze się żwir luzem, rozrzuca na drodze i czeka pokornie, aż zostanie zwałowany. Prawdopodobnie nam zastrzeżono ten zaszczyt. Tą nędzną drogą, która przez liczne osłe garby wcale nie staje się przyjemniejsza, jechało się wzdłuż rzeki Skawy przez Radoczę, Tomice do Wadowic, prowincjonalnego miasta galicyjskiego, na naszą cześć przystrojonego ozdobami i flagami. Po przejechaniu tam czegoś w rodzaju kanału, gdyż jako spad wodny nie dało się tego rowu, który musieliśmy przejechać w środku miejscowości, zdefiniować – jechaliśmy dalej przez Maków Podhalański do Nowego Targu. Tu już góry zaczynały dawać znać o sobie i trzeba było wspinać się autem po obfitującej w zakręty węzowej drodze w górę i w dół, jakby cała kolumna po zakończeniu jazdy miała zostać przeniesiona do artylerii górskiej. Poza tym teren jest krajobrazowo wspaniały. Przełęczą Chabówki biegnie droga dalej przez galicyjsko-węgierską rzekę graniczną Dunajec, której most przybrany był odświętnie, obok ruin zamku w Niedzicy, nieco lepszą drogą pod górę przez Matyasfalu i Hanuszfalu, ku przełęczu Magury. To, co prowadzi w górę, to nie są właściwie serpentyny, lecz pętle z zakrętami ostrymi jak szpilka do włosów. Jeżeli więc ktokolwiek poczuje w sobie pilną potrzebę gruntownego przestudiowania jazdy po zakrętach, wtedy chciałbym takiemu zalecić do ćwiczenia pięćdziesiąt razy przełęcz Magury tam i z powrotem, z góry na dół. Gdyby po tym jeszcze nie potrafił – nie da się już takiemu pomóc. Więc wspięliśmy się całkiem sprawnie i żwawo na tą piękną wyniosłość, z której zresztą przy dobrej pogodzie powinno się mieć bardzo ładny widok na Wysokie Tatry. Mówię – powinno się, gdyż kiedy właśnie byłem na szczycie łało jak z cebra i nie było mowy o widoku. Ostrożnie zszedłem znowu w dół i jechałem potem przez lasy precudnej piękności i dziewiczości, które już przed laty jako turysta przemierzyłem był wąską drogą leśną ku upragnionej mecie. Drogę ułatwiono nam w ten sposób, że rozważny Węgierski Automobilklub postawił na wszystkich skrzyżowaniach dróg ludzi z błękitnymi chorągiewkami. Biedacy stali przemoczeni do suchej nitki pod drzewami i wskazywali nam właściwą ścieżkę. Bez żywych drogowskazów w każdym razie nie dotarłbym do Tatrzańskiej Łomnicy, a pewnie nie ja jeden. Tu zresztą dawała się już we znaki różnorodność języka, gdyż kiedy pytało się tych biedaków, czy daleko jeszcze do Tatrzańskiej Łomnicy, następowało energiczne machnięcie chorągiewką w kierunku jazdy. „Nic, niemiecki, nic...” – było hasłem głównym. Lecz nawet najdłuższa jazda ma swój koniec. Wyjeżdżając z lasu ujrzałem nagle położoną przede mną Tatrzańską Łomnicę. Jeszcze krótka trasa i – meta osiągnięta. [...] Kiedy godzinę później, umyty i przebrany, zajmowałem się jak najintensywniej kawałem mięsa, który mi pan starszy ze

słowami „Proszę bardzo, wasza łaskawość...” polecił jako uosobienie wszelkich ziemskich rozkoszy, to przecież wiedziałem, co robiłem przez ten dzień. Ale jednak było pięknie i jazdy przez przełęcz Magury nie zapomnę do końca mojego życia⁴.

Do 6-cio etapowej Jazdy Księcia Henryka wystartowało z Berlina 108 samochodów – po tygodniu na mecie w Monachium zameldowało się 96 załóg. 12 wozów, które nie ukończyły konkursu, zostało wycofanych właśnie na trasie z Oświęcimia do Tatrzańskiej Łomnicy, nie były bowiem w stanie pokonać trudów jazdy górskiej. II etap miał więc decydujące znaczenie dla ostatecznej klasyfikacji.

Długi i trudny etap Wrocław – Tatrzańska Łomnica odegrał praktycznie rolę konkurencji rozstrzygającej – pisał W. Oertel. – Kto szczęśliwie zostawił za sobą galicyjską trasę, tę już to kamienistą, już to rozmiękzoną i ciągle wyboistą drogę krzyżową, temu dalsza jazda żadnej trudności nie do pokonania zaoferować już nie mogła⁵.

II Jazda Księcia Henryka była największym wydarzeniem w europejskim sporcie samochodowym roku 1909⁶. Nie uczestniczył w niej wprawdzie żaden z polskich pionierów automobilizmu, ale impreza ta upamiętniła się udziałem organizacyjnym Galicyjskiego Klubu Automobilowego, który przygotowywał i zabezpieczał najtrudniejszy odcinek najważniejszego etapu tej wielkiej międzynarodowej próby automobilowej: ową galicyjsko-tatrzańską „drogę krzyżową”.

⁴ W. O e r t e l, *Prinz-Heinrich-Fahrten im Jahre 1909*, Berlin 1909, z. II, s. 10–11.

⁵ Ibidem, s. 12.

⁶ II Jazda Księcia Henryka odbyła się w dniach 10–18 czerwca 1909 r.; 6-cio etapowa trasa, licząca 1839 km, prowadziła z Berlina przez Wrocław, Tatrzańską Łomnicę, Budapeszt, Wiedeń, Salzburg do Monachium. Organizatorami Jazdy były: Niemiecki Klub Automobilowy, Austriacki C.K. Klub Automobilowy, Węgierski Klub Automobilowy i Bawarski Klub Automobilowy. Zwycięzcą został Wilhelm Opel jadący samochodem swojego imienia (marki najliczniej reprezentowanej w tych zawodach).