



POCZĄTKI TOWARZYSTWO AUTOMOBILISTÓW KRÓLESTWA POLSKIEGO

1909 – 1918

Stanisław Grodzki za sterem jednego z pierwszych w Polsce samochodów, w 1896 roku.

NARODZINY AUTOMOBILIZMU NA TERENIE POLSKI

Narodziny automobilizmu na terenie Polski przypadają pod koniec XIX wieku, kiedy na terenie ówczesnego Królestwa Polskiego pojawił się samochód z silnikiem benzynowym. Miało to miejsce około 30 lat po wynalezieniu przez Francuza, **Étienne Lenoira**, silnika spalinowego.

Wynalazek ten umożliwił **Carlowi Benzowi** zbudowanie pierwszego na świecie prawdziwego samochodu, którym jego twórca wyjechał w 1885 roku na ulice Mannheim. Był to trójkołowiec o rurowej konstrukcji podwozia, na kołach szprychowych z napędem silnikiem spalinowym (opatentowany w 1886 roku). Równoległe z **Benzem** (z zawodu ślusarzem) nad samochodem z silnikiem benzynowym pracował – z powodzeniem – drugi Niemiec, inżynier z zawodu, a konstruktor z zamiłowania – **Gottlieb Daimler**.



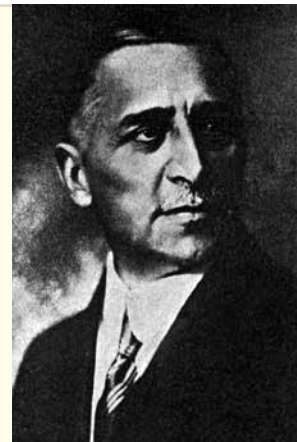
Pierwszy pojazd Benz.

Wspomnieć należy, że w ogóle samochód, czyli „pojazd dwuśladowy z własnym napędem, zdolny do samodzielnego poruszania się”, wyjechał na drogi już 100 lat wcześniej, ale był to pojazd z napędem parowym. O tym, jak rewolucyjny był to wynalazek, świadczą wydane wówczas w Anglii – gdzie głównie kursowały „parowe dylizanse” – przepisy nakazujące, aby pojazdy te poprzedzał człowiek z czerwoną flagą, ostrzegający o niebezpieczeństwie na drodze.

Zawdzięczany **Daimlerowi i Benzowi** przełom w konstrukcji samochodu, ułatwiający jego budowę i zwiększający wydajność jego użyteczność, spowodował szybki, jak na ówczesne czasy, rozwój automobilizmu. Dowodem tego niech będzie zorganizowanie, już w 1894 roku, pierwszego wyścigu samochodowego na trasie Paryż – Rouen, nazwanego przez jego organizatora,

1909 – 1918

STANISŁAW GRODZKI



Był wybitnym i wielce zasłużonym działaczem Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego, a następnie Automobilklubu Polski – kontynuatora działalności towarzystwa.

Urodzony w 1866 roku, kształcąc się za granicą, posiadał wiedzę i zamiłowanie do techniki oraz wiarę w postęp dokonywany za pomocą maszyn. Objął po swym ojcu **Alfredzie Grodzkim** dom rolniczo-handlowy mieszczący się w Warszawie przy ul. Senatorskiej 33, zadbał o jego wysoki poziom, uzyskując przedstawicielstwo czołowych zagranicznych fabryk maszyn rolniczych.

Jako pierwszy w Polsce już w 1896 roku sprowadził, w wyniku umowy zawartej z firmą **Carla Benza** (uzyskując jej przedstawicielstwo), dwa samochody tej marki i odbył nimi pierwsze, wzbudzające sensację, próbne jazdy po Warszawie – najpierw z ul. Senatorskiej do pl. Bankowego i z powrotem, a następnie dalej, do pl. Trzech Krzyży i z powrotem.

Nieomal z chwilą powstania Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego (w grudniu 1909 roku) **Stanisław Grodzki** wstąpił w szeregi towarzystwa i został wybrany jego sekretarzem. Z zapałem pracował nad rozwojem tej pierwszej w Polsce placówki automobilizmu.

Jego zasługi dla towarzystwa, a później dla Automobilklubu Polski były nieocenione. Cechy jego charakteru, prawość, otwarty umysł, a także dobre wychowanie i wytworność jednały mu wszystkich. Dla władz państwowych w niepodległej Polsce był autorytetem w dziedzinie automobilizmu. Dzięki niemu Automobilklub mógł brać czynny udział w kształtowaniu wszelkich decyzji państwowych i opracowywaniu przepisów prawnych, a także podatkowych dotyczących automobilistów. W 1923 roku w dowód uznania dla jego zasług i zalet wybrany został dożywotnio Członkiem Honorowym Automobilklubu Polski.

Od momentu powołania w 1921 roku na stanowisko sekretarza generalnego Automobilklubu Polski, a później już jako jego prezes (05.02.1923–31.08.1927), **Stanisław Grodzki** służył Automobilklubowi Polski do końca swego bogatego żywota – zmarł 24 października 1927 roku.

paryski dziennik „Le Petit Journal”, „Konkurem pojazdów bez koni”. Triumfotorem wyścigu był **Gottlieb Daimler**, albowiem uznane za zwycięzców samochody – Peugeot i Panhard & Levassor – miały właśnie silniki Daimlera.

W 1895 roku, tym samym, w którym odbył się wyścig samochodowy na trasie Paryż – Bordeaux – Paryż, jego organizator, **Albert hr. de Dion**, postanowił utworzyć stały komitet, który zajmąby się sportem samochodowym. W ten oto sposób powstał pierwszy na świecie klub – Automobil Club de France.

Na terenie Polski pionierem motoryzacji i automobilizmu był niewątpliwie **Stanisław Grodzki**. W 1897 roku sprowadził on 3,5-konny „wózek” Peugeot i w tymże roku odbył nim podróż do Paryża, z zamiarem wzięcia udziału w organizowanym przez Automobilklub Francji wyścigu na trasie Paryż – Dieppe

(o długości 170 km). Trasa dojazdowa wiodła przez Sochaczew, Kutno, Frankfurt n. Odrą, Berlin, Magdeburg, Hannover, Rheine, Venlo, Brukselę, Arras, Dieppe do Paryża.

Grodzki dokonał tym samym niezwykłego jak na epokę wyczynu sportowego. W podróży towarzyszył mu Alzatzczyk, **Emil Kreantler**, pełniący rolę mechanika i sekretarz redakcji „Cyklisty”, **Zygmunt Józef Naimski**, który miał za zadanie pisanie reportaży z podróży.

„Szybkość – samochody posiadają trzy szybkości: małą, średnią i wielką. Wielka szybkość wynosi na ogół 17 km/godz. Można jednak w miejscowościach płaskich i niezamieszkałych osiągnąć jeszcze większe szybkości, dochodzące do 20 km/godz., ale te wielkie szybkości wymagają od kierowcy ogromnej uwagi i nie są nigdy zalecane. Mała szybkość jest używana na wzniesieniach i w trudnych przejazdach”.
Informacja zamieszczona w katalogu fabryki Panhard & Levassor z 1892 roku.

W ciągu 17 dni, w tym 13 dni samej jazdy, przebyto prawie 2000 km. Mimo że na początek wyścigu się spóźniono, to w Dieppe, a następnie w Paryżu, **Stanisław Grodzki** w swoim pojeździe przyjmowany był uroczysto – uhonorowany został specjalnym odznaczeniem Automobilkлубu Francji.

Od tego momentu Stanisław Grodzki, należąc do grona najbardziej zapalonych polskich automobilistów i śledząc postęp w tej dziedzinie na świecie, sprowadzał coraz to nowsze modele szybko ulepszanego w tym czasie samochodu.

Można śmiało powiedzieć, że z końcem 1896 roku automobilizm zagościł w Warszawie na stałe. Działały przedstawicielstwa firm samochodowych (Benza i Peugeot), pojawili się pierwsi nabywcy pojazdów (mimo ich wysokich początkowo cen), rozpoczęto rejestrację samochodów.



TOWARZYSTWO AUTOMOBILISTÓW KRÓLESTWA POLSKIEGO (TAKP).



Gdy automobilizm, który pojawił się na ziemiach polskich pod koniec lat 90. XIX wieku, rozwinął się i zakorzenił, jego miłośnicy i pionierzy poczuli potrzebę zakładania, na wzór Zachodu, własnych stowarzyszeń automobilowych – był to początek klubowej działalności.

Od lewej:
Kazimierz Olszowski i Adrian Chełmicki – założyciele TAKP.



Znak Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego.

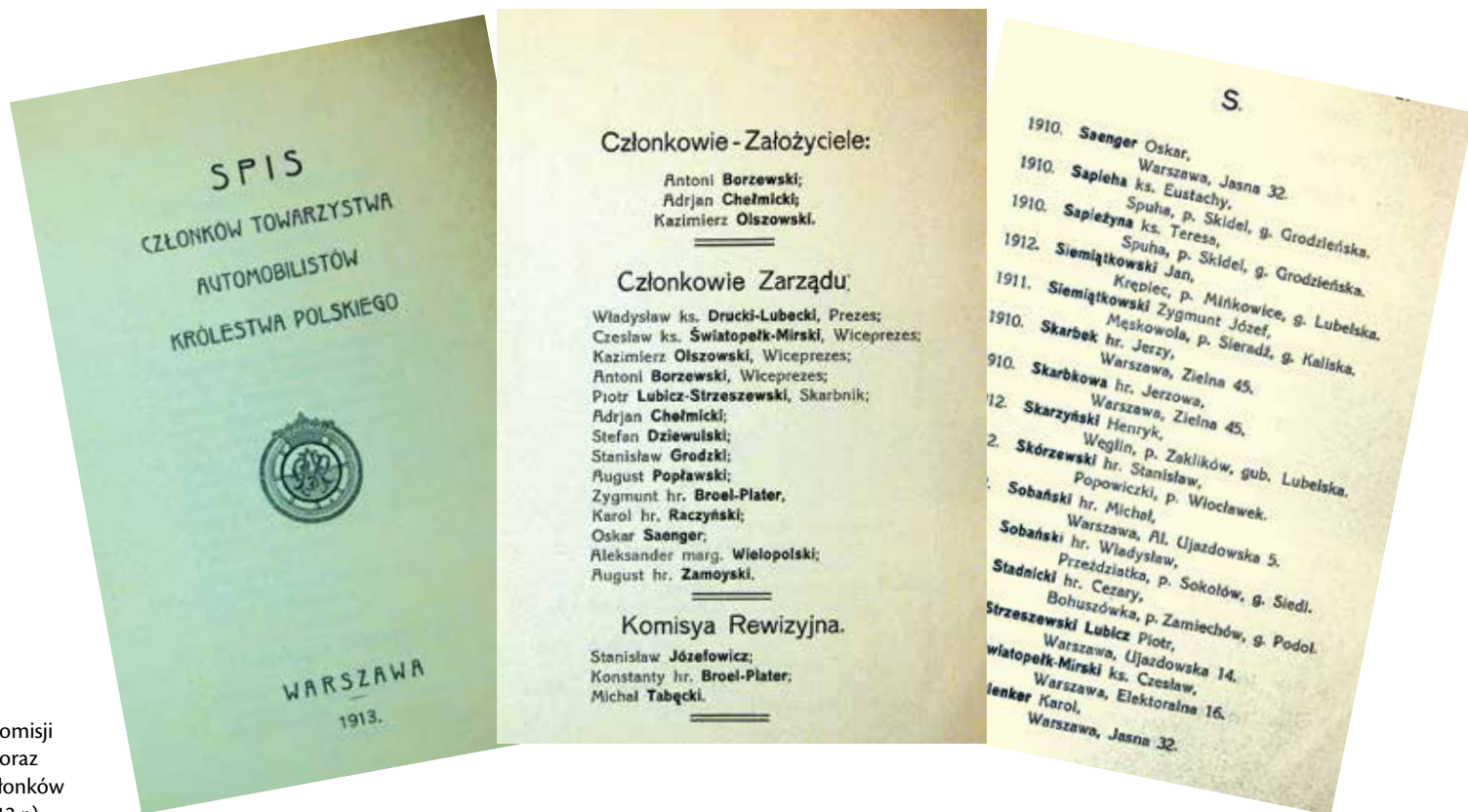
Uznaje się, że jako pierwsi tę potrzebę zorganizowania się – w sposób właściwy, z uwagi na ówczesną sytuację na ziemiach polskich – zrealizowali automobilisci z terenu zaboru austriackiego, gdzie w 1908 roku powołano do życia Galicyjski Klub Automobilowy (GKA) działający w Krakowie i we Lwowie. Jego pierwszym prezesem został wybrany **Andrzej hr. Potocki** (namiestnik Galicji), który był tylko, i to na krótko, prezesem tytularnym. Kierowniczą rolę w GKA spełniał **Dominik hr. Potocki**, który na pierwszym walnym zgromadzeniu objął funkcję I wiceprezesa.

Kilka lat wcześniej, bo w 1904 roku, w Poznaniu będącym pod zaborem pruskim założony został przez **Zygmunta Antoniewicza** Motor Club Posen nie o polskojęzycznej nazwie, ale z polskimi elementami w godle i na sztandarze – białym orłem na czerwonym tle.

Automobilisci z terenu Kongresówki (ziemie polskie pod zaborem rosyjskim) już w grudniu 1908 roku rozpoczęli prace przygotowawcze w celu powołania swojego stowarzyszenia.

Po lewej:
Replika „wózka” Stanisława Grodzkiego, którym odbył podróż do Paryża zbudowana przez członka Automobilkлубu Polski – Janusza Studzińskiego (członka Automobilkлубu Polski) w stulecie tego wyczynu.

1909 – 1918



Skład zarządu i komisji rewizyjnej TAKP oraz fragment listy członków (wg danych z 1913 r.).

Jednak opracowany projekt statutu przedstawiony do akceptacji władzom carskim został zatwierdzony dopiero 10 maja 1909 roku. Widniały pod nim podpisy członków założycieli Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego: **Antoniego Borzewskiego, Kazimierza Olszowskiego i Adriana Chelmickiego.**

Pierwsze zebranie organizacyjne TAKP odbyło się 7 grudnia 1909 roku w Hotelu Bristol w Warszawie. Na tym zebraniu uznano towarzystwo za ukonstytuowane i dokonano wyboru zarządu. Prezesem został **Władysław ks. Drucki-Lubecki**, a sekretarzem generalnym **Stanisław Grodzki**. W skład zarządu

weszli jeszcze: **Antoni Borzewski, Adrian Chelmicki, Kazimierz Olszowski, Karol hr. Raczyński, Piotr Lubicz-Strzeszewski i August hr. Zamoyski.** Z uwagi na małą liczbę uczestników zebrania, zarząd uznano za prowizoryczny z mandatem do 1 września 1910 roku, kiedy to zarząd powiększył się o kolejnych członków: **Czesława ks. Światopełka-Mirskiego, Stefana Dziewulskiego, Augusta Popławskiego, Zygmunta hr. Broel-Plater, Oskara Saengera, Aleksandra margr. Wielopolskiego.** Pod koniec tego roku towarzystwo zostało skartelizowane z Cesarskim Klubem Automobilowym w Petersburgu, który

Hotel Bristol w Warszawie – pierwsza siedziba TAKP (1909–1911).



1908 – 1918



Władysław ks. Drucki-Lubecki pierwszy prezes TAKP (z lewej) i jego następca – Zdzisław ks. Lubomirski.

reprezentował Rosję w AIACR (Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus – Międzynarodowym Związku Automobilklubów Uznanych).

Od momentu przeprowadzenia się w 1912 roku z zajmowanego tymczasowo (przez około rok) lokalu w Hotelu Europejskim do własnej siedziby przy ul. Ossolińskich 6 (dawniej ul. Czystej) towarzystwo, poza dotychczasową działalnością – głównie reprezentacyjną i towarzyską, podjęło działalność wydawniczą. Wydano doskonałą, jak na owe czasy, mapę automobilową Królestwa Polskiego. Rozpoczęło działania w kierunku „nawiązania stosunków z władzami w sprawie uporządkowania ruchu na drogach”. Rozwinięto także szerszą działalność sportowo-turystyczną.

W tych latach towarzystwo działało pod kierownictwem drugiego w jego historii prezesa, którym był **Zdzisław ks. Lubomirski**. Towarzystwo było wysoce elitarnym klubem, bowiem w gronie 141 jego członków (wg danych z 1913 roku) byli m.in. książęta (18), hrabiowie (32), margrabiowie (2). Wzrost liczby członków w stosunku do 1909 roku, kiedy w TAKP było 9 członków, świadczy o dużym zainteresowaniu zrzeszaniem się polskich automobilistów.

W ciągu tego pięcioletniego okresu (do wybuchu pierwszej wojny światowej), Towarzystwo zdołało wiele dokonać. Przyczyniło się do poprawy stanu dróg i ich oznakowania, wydało pierwszy podręcznik dla kierowców oraz mapę dróg Królestwa Polskiego, a w 1914 roku atlas dróg. Miało także swój udział w organizacji Wystawy Przemysłowo-Sportowej i Międzynarodowej Wystawy Samochodów i Silników Przemysłowych dla Rolnictwa i Przemysłu. Prawie od samego początku swego

Z wybuchem I wojny światowej: „...Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego straciło w tym czasie grozy i przymusu podstawy i racje swego istnienia, ale jak wszystkie polskie organizacje w czasie niewoli, niezależnie od celów, którym służyły, uważało, iż nie jest jedynie zrzeszeniem sportowym czy towarzyskim, ale jednocześnie placówką narodową i społeczną, i dlatego nie zlikwidowało się, nie zawiesiło nawet swej działalności, ale porzucając cele sportowe, poświęciło się całkowicie pracy samarytańskiej i obywatelskiej, oddając jednocześnie na te cele swój niedawno luksusowo urządzony lokal”.

*Fragment z przemówienia prezesa Automobilklubu Polski, **Karola hr. Raczyńskiego**, w dniu jubileuszu 25-lecia klubu.*

istnienia TAKP wydawało miesięcznik *Lotnik i Automobilista*, należący do fachowych wydawnictw motoryzacyjnych ówczesnej Polski.

TAKP rozpoczęło także działalność sportowo-turystyczną; bo jak inaczej można nazwać te organizowane przez towarzystwo niegdysiejsze rajdy? Początkowo w tej rajdowej działalności współpracowano z Cesarskim Klubem Automobilowym z Petersburga. W 1913 roku rozpoczęto organizowanie imprez, co prawda skromnych, ale własnych, wzbogaconych nawet o próby sportowe, do których można zaliczyć np. wyścig kilometrowy. Była to jazda automobilem, w dzisiejszym rozumieniu turystyczna, jednak na czas, z rywalizacją o miejsce, stąd niewątpliwe były to początki sportu samochodowego, a jednocześnie i turystyki motorowej w klubie.



Członkowie TAKP w czasach wojny zajęli się aktywnie sprawami publicznymi. Z ich inicjatywy powstało Polskie Towarzystwo Pomocy Sanitarnej, które było zaczątkiem Polskiego Towarzystwa Czerwonego Krzyża. Z filii Towarzystwa Pomocy Jeńcom Słowianom, założonej w lokalu TAKP, wyłoniony został Komitet do Pomocy Jeńcom Polakom prowadzący szeroką działalność na terenie całej Rosji. Także z inicjatywy warszawskich automobilistów powstał, przekształcony później w agendę państwową, Komitet Likwidacji Strat Wojennych.

Hotel Europejski w którym pomieszczenia wynajmowało TAKP w latach 1911–1912.

1908 – 1918