

### Historia polskiej motoryzacji – tak się zaczęło....



Tak wyglądał 3,5 konny Peugeot którym Stanisław Grodzki (siedzi w aucie) w 1887 roku odbył podróż z Warszawy do Paryża. „Belle époque” piękne lata na przełomie wieku XIX i XX to m.in. okres fascynacji nowym, wspaniałym wynalazkiem: samochodem. To też czas pionierów ("tych wspaniałych mężczyzn na ich szalejących maszynach"), którzy utorowali drogę postępowi w komunikacji i transporcie, czyniąc życie ich wnuków i prawnuków wygodniejszym i łatwiejszym. Stulecie tego wyczynu Juliusz Siudziński z Warszawy postanowił uczcić budując napędzaną silnikiem Fiata 126 replikę zabytkowego wehikułu, którą zamierzał dotrzeć do stolicy Francji. Dojechał tylko do Poznania gdyż zawiedli sponsorzy wyjazdu.



Do Polski samochód dotarł dość wcześnie: 10 lat po roku 1886, w którym na ulice Mannheimu wyjechał pojazd Karla Benza, wprawdzie trójkołowy, ale uznany przez historyków motoryzacji za pierwszy samochód. Wtedy też Gottlieb Daimler, twórca pierwszego pojazdu (motocykla) napędzanego silnikiem spalinowym, pokazał swój pierwszy pojazd czterołowy.

#### **Pionier warszawskiego automobilizmu**

Pionierem motoryzacji w Polsce był człowiek, którego nazwisko powinniśmy wspominać z szacunkiem, bo przez długie lata odgrywał wielką rolę w rodzącym się polskim automobilizmie. Był nim młody przemysłowiec, Stanisław Grodzki, wówczas trzydziestolatek, który prowadził w Warszawie rodzinną firmę „Alfred Grodzki”, dobrze znaną w rolniczej Kongresówce. Zaopatrywała ona we wszystko, czego mógł potrzebować rolnik lub ziemianin, od maszyn i narzędzi rolniczych począwszy, a kończąc na nasionach zbóż i innych pożytecznych roślin. Późniejszy współtwórca i działacz Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego i Automobilklubu Polski był warszawiakiem z krwi i kości. Urodził się w Warszawie w trudnym dla Polaków okresie dziejów, trzy lata po Powstaniu Styczniowym. Był człowiekiem wykształconym, nauki techniczne pobierał za granicą. Poznał Anglię, Francję i Niemcy, bacznie obserwował tam wszystkie nowości techniczne i nawet wtedy, gdy powrócił do kraju i przejął ster rodzinnej firmy, nadal utrzymywał ścisłą więź ze swymi przyjaciółmi ze studiów. Ambicją jego było, by w firmie "Alfred Grodzki" jak najszybciej znalazły się nowe maszyny i nowoczesne narzędzia. Propagował je gorliwie. I oto pewnego dnia pan Stanisław połknął nowego bakcyła, którego nie tylko nie mógł, lecz wręcz nie chciał się pozbyć aż do końca swoich dni. Był nim automobil! Samochodowa pasja Stanisława Grodzkiego skierowała jego kroki do Niemiec i Francji. W tej rozpoznawczej podróży, obok małych samochodów Karla Benza, pan Stanisław wybrał pojazdy z firmy braci Peugeot. Spisał stosowne umowy i stał się przedstawicielem obu tych marek w Królestwie Polskim.

#### **Pierwsze Benzy w Warszawie!**

Z niecierpliwością czekał przybycia do Warszawy pierwszych zamówionych aut. Około 20 sierpnia 1896 roku znalazły się w Warszawie pojazdy Benza i uradowany pan Stanisław mógł odbyć pierwsze próby na podwórzu swej firmy, przy ulicy Senatorskiej 23. Rankiem 25 sierpnia 1896 roku dwa Benzy wyjechały z jego zakładu, by skierować się ulicą Bielańską do Placu Bankowego i z powrotem na Senatorską. Jeden prowadził fabryczny

## Materiał turystyczny – 7 runda TMMP 2023

---

mechanik, za kierownicą drugiego usiadł sam Stanisław Grodzki! Po południu tego samego dnia, oba Benzzy pokonały znacznie dłuższą trasę, do Planu Trzech Krzyży i z powrotem.



Polska motoryzacja rozpoczęła się z górą sto lat temu od Stanisława Grodzkiego. Pierwsze samochodowe jazdy po ulicach Warszawy wywołały zrozumiałe zainteresowanie. Pierwszą wiadomość o nich „Kurier Warszawski” zakończył słowami: „...o możliwym wprowadzeniu u nas (samochodów przyp. W.P.) pomówimy po zakończeniu prób. Już w parę dni później w gazecie można było przeczytać: „... Ceny samochodów są dziś jeszcze wysokie; [...] najdroższe „karety landeau” na 6 osób z motorem 5-konnym 3400 rubli, w miarę jednak rozpowszechnienia samochodów ceny spaść muszą bardzo znacznie. Są to bądź co bądź ekwipaże przyszłości, może bardzo niedalekiej.” Nie mylił się warszawski dziennikarz sprzed bez mała stu lat! Pan Stanisław jeździł swymi samochodami trochę prawem kaduka, toteż zwrócił się do oberpolicmajstra, płk, Gressnera, o dopuszczenie ich do ruchu. W sobotę 29 sierpnia 1896 roku oberpolicmajster wraz ze swym pomocnikiem osobiście zapoznał się z Benzem w ruchu i zadowolony z jego zwrotności, skuteczności hamulców itp. dał zgodę na kursowanie tych samochodów po Warszawie. We wrześniu 1896 roku firma „Alfred Grodzki” znalazła pierwszego kupca na samochód " Karola Temlera. Było więc już przedstawicielstwo dwóch wytwórni samochodowych, zarejestrowane zostały pierwsze pojazdy, był pierwszy nabywca samochodu. Automobilizm w Warszawie stał się więc faktem.

**„... w cwał na samochodzie!”**



Wehikuly czterokołowe były drogie, Stanisław Grodzki stwierdził, że największym popytem cieszyć się będą trójkołowce De Dio-Bouton. Stanisław Grodzki otworzył przed samochodem drzwi, a raczej bramę do Polski i od roku 1896 wszystko samo się potoczyło. W ostatnim wydaniu popularnej „Muchy” z tego roku pojawił się już nawet rysunek Nowego Roku 1897 nadjeżdżającego autem, a pod nim podpis: "Nie po grudzie, nie po lodzie, ale w cwał w samochodzie". Sylwestrowe życzenie sprawdziło się. W roku 1897 coraz częściej w gazetach drukowane były ogłoszenia powstających przedstawicielstw zagranicznych marek samochodowych. Nie wydaje się, aby martwiło to Stanisława Grodzkiego. On sam pozyskał reprezentację „malucha” owych czasów trycykla De Dion-Bouton.

W naturze człowieka leży współzawodnictwo. Zrozumiałe więc, że pierwsi konstruktorzy i posiadacze samochodów chcieli wypróbować prędkość i wytrzymałość swych wspaniałych maszyn. W roku 1897 taka przemożna chęć ogarnęła też naszego pioniera automobilizmu, Stanisława Grodzkiego. Postanowił więc wziąć udział w wyścigu Paryż - Dieppe. W tym czasie Stanisław Grodzki dysponował już najnowszym modelem Peugeotota z 3,5-konnym silnikiem na licencji Daimlera. Wraz z mechanikiem Emilem Kraentlerem i redaktorem Zygmuntem Józefem Nazimskim z "Cyklisty" wyruszył 10 lipca 1897 roku w daleką i w ówczesnych latach niełatwą wyprawę do Francji. Prawie 2000 kilometrów przejechali w ciągu 17 dni, z czego 5 dni trwało oczekiwanie w Berlinie na części zamienne. Nie zdążyli więc na start wyścigu, lecz Automobile-Club de France

