

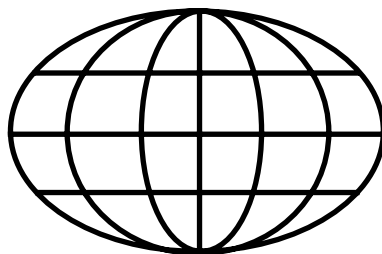
ISSN 0867-3888

AKADEMIA WYCHOWANIA FIZYCZNEGO
IM. BRONISŁAWA CZECHA W KRAKOWIE

FOLIA TURISTICA

Historia turystyki

Nr 19 – 2008



KRAKÓW 2008

Redaktor naczelny:

Andrzej Matuszyk

Rada naukowa:

*Stefan Bosiacki, Milan Ďuriček, Ryszard Galecki,
Stanisław Liszewski, Krzysztof Podemski, Janusz Zdebski*

Redaktor naukowy numeru:

Dobiesław Dudek

Kolegium redakcyjne:

Wiesław Alejskiak, Zygmunt Kruczek, Ryszard Winiarski

Sekretarz redakcji:

Sabina Owsianowska

Artykuły recenzowane

Adiustacja:

Barbara Przybyło

Adres Redakcji:

Akademia Wychowania Fizycznego
al. Jana Pawła II 78, 31-571 Kraków
tel. 012 683-12-78
e-mail: barbara.przybylo@awf.krakow.pl



© Copyright by
University School of Physical Education, Krakow, Poland

Opracowanie DTP: Ryszard Sasorski (Dział Nauki i Wydawnictw AWF Kraków)

Druk: Sowa – Druk na Życzenie, www.sowadruk.pl, tel. 022 431-81-40

SPIS TREŚCI

Antoni Mączak: <i>Turystyka europejska: wieki XVI–XIX</i>	5
Dobiesław Dudek: <i>Pojęcie turystyki w polskiej tradycji terminologicznej</i>	27
Ewa Roszkowska: <i>Austriackie środowiska wojskowe a powstanie i rozwój narciarstwa w Galicji (1891–1914)</i>	75
Artur Kurek: <i>Na tropach galicyjskiej turystyki motorowej</i>	91
Małgorzata Orlewicz-Musiał: <i>Turystyka góraska w Towarzystwie Gimnastycznym „Sokół” w latach 1867–2007</i>	113
Eligiusz Małolepszy: <i>Turystyka w działalności wiejskich organizacji młodzieżowych w Polsce do 1939 roku</i>	141
Marek Czyż: <i>Twórczość literacka o tematyce górskiej Jana Alfreda Szczepańskiego „Jaszcza” (1902–1991)</i>	155
Piotr S. Szlezynger: <i>Sport i turystyka lotnicza w dwudziestoleciu międzywojennym w Małopolsce. Wybrane zagadnienia</i>	187



CONTENTS

Antoni Mączak: <i>European tourism: XVI–XIX centuries</i>	5
Dobiesław Dudek: <i>Understanding of the notion of tourism in the Polish terminological tradition</i>	27
Ewa Roszkowska: <i>Austrian military circles and the origins of skiing and its development in Galicia (1891–1914)</i>	75
Artur Kurek: <i>On the track of the Galician motorcycle touring.</i>	91
Małgorzata Orlewicz-Musiał: <i>History of mountains expeditions of Gymnastic Society “Falcon” 1867–2007</i>	113
Eligiusz Małolepszy: <i>Tourism in the activities of rural youth organizations until 1939</i>	141
Marek Czyż: <i>Jan Alfred Szczepański’s “Jaszcz” (1902–1991) literature output concerning mountains themes</i>	155
Piotr S. Szlezynger: <i>Airplane and balloon sports in the 1920s in Małopolska</i>	187

TURYSTYKA EUROPEJSKA: WIEKI XVI–XIX

*Antoni Mączak**

Wprowadzenie

Pojęcie turystyki, dyskutowane w odniesieniu do czasów dzisiejszych, ma także wymiar historyczny. Nie znaczy to jednak, spieszę zastrzec, by można było „współczesność” (powiedzmy: drugą połowę wieku XX) przeciwstawić „całej przeszłości”. Choć i w tym zakresie zmiany zachodzą dziś nieporównanie szybciej niż w stuleciach minionych, podróżowanie dla wypoczynku, dla ciekawości innych krajów, czy ogólnie dla przyjemności, odgrywało inną i wciąż zmieniającą się rolę. Było to zarówno wynikiem technicznych warunków podróży, jak i ewolucji etyki. Jeśli na plan pierwszy wysunąć tak wyraźny dziś wypoczynkowy charakter turystyki, to pamiętać trzeba, jak wielkiego wysiłku wymagała jeszcze w XVII stuleciu podróż po Europie, jeśli tylko wychodziło się poza najwyżej rozwinięte kraje i najbardziej w nich uczęszczane szlaki. Nie wolno też zapominać o zmieniającym się z wielu przyczyn stosunku do wypoczynku w ogóle, o etycznych aspektach tego zjawiska.

Dla tych wszystkich powodów dzieje turystyki *sensu stricto* otwiera dopiero schyłek wieku XVI. Wówczas podróż zagraniczna poczyna być dla niektórych grup społecznych niemal obowiązkiem – to z jednej strony, a z drugiej – powstaje wówczas infrastruktura obliczona na obsługę owego ruchu, stopniowo rozwijają się regiony docelowe turystyki.

Jak zwykle, bez większego trudu można wskazać pojedyncze wczesne przykłady zjawisk, które z czasem rozwiną się w skali masowej. Do turystyki można by więc zaliczyć niejedną podróż średniowieczną, choć miotany ciekawością świata podróżny miał z reguły jakiś cel praktyczny: „pusta” ciekawość

* Prof. dr hab. Ryszard Winiarski otrzymał przed śmiercią prof. A. Mączaka wersję roboczą tego artykułu. Niestety prof. A. Mączakowi nie udało się dokonać ostatecznych poprawek i uzupełnień artykułu. Ze względu na liczne walory zdecydowaliśmy się opublikować tekst z niewielkimi odredakcyjnymi poprawkami. Tekst prof. A. Mączaka poddała standardowej korekcie B. Przybyło, niektóre niejasne przypisy zmuszeni byliśmy opuścić, a inne przypisy skróciliśmy, zaznaczając w tekście ingerencję redaktora naukowego prof. Dobiesława Dudka okrągłymi nawiasami.

była wówczas siostrą grzechu. W ogóle, pielgrzymka jako zbożny uczynek wiązała się w trudny dzień do pojęcia sposób z ciężkim grzechem. Oto wątpliwości pobożnego dominikanina z Ulmu (ok. 1480 r.). Ponad tysiąc nocy rozmyślał nad swoim zamiarem, od lat o tym marzył. Pytał ludzi doświadczonych i roztropnych, a wśród nich pewnego starego pielgrzyma-szlachcica (w miastach górnoniemieckich tego czasu pielgrzymowanie było przyjęte w najlepszych sferach kupiectwa i patriarchy). „Ów z wielkiego wzruszenia serca w te słowa wybuchnął: «Otóż wiedz, bracie, z całą pewnością, że gdyby starczył wiek mnie nie przytłoczył, nikt nie mógłby mnie odwrócić od odbycia zamierzonej peregrynacji.»” Brat Feliks zapytał z kolei (za zezwoleniem przeoryszy) pewną siostrę zakonną. „Ta zaś odrzekła, niezwykle okazując wesołość: «Prędko, prędko idźcie w drogę zamierzoną, próżno dłużej nie zwlekajcie, a Pan niech będzie towarzyszem waszej wędrówki.»”

Pielgrzymki, skoro o tym mowa, pozostawały (i trwają do dziś) w zawiłym związku z turystyką. W zasadzie mają cel odmienny, religijny, i związany z tym swoisty styl. Jednakże – modernizując terminologię – można śmiało widzieć w nich rodzaj, a nawet prekursora, turystyki kwalifikowanej. Zresztą właśnie ruch pielgrzymi, z rangi swej masowości, organizacji i koncentracji celów podróży, rozwinął już w średniowieczu (jakieś trzysta lat przed turystyką świecką *sensu strictiori*) swą własną infrastrukturę: regularnie rozmieszczone kaplice, hospicja i gospody pielgrzymie, które dziś z kolei stanowią atrakcję dla turystów zainteresowanych dawną architekturą. Zgoła świeckie – obok pobożnych – cele pielgrzymowania rysują się często, podobnie jak dziś. Zjawisko było złożone i wieloznaczne; wystarczy wspomnieć, że odbycie dalekiej, kosztownej i ryzykownej pielgrzymki zadawali nie tylko jako pokutę spowiednicy, ale i jako karę sędziowie świeccy. W wiekach XVII i XVIII w krajach katolickich (protestanci pielgrzymek nie uznawali), zwłaszcza w księstwach Rzeszy, starano się urzędowo ograniczyć udział w dalekich pielgrzymkach „ludu”, zwłaszcza wiejskiego, i zakładano dla niego miejscowe ośrodki kultu, co pozwalało ograniczyć czas wędrówki do jednego – dwóch dni świątecznych.

1. Skala i zasięg społeczny wczesnej turystyki

Na rozwój podróży zagranicznych wielki i wielostronny wpływ wywarł renesans. Wzrosła wówczas siła przyciągania Italii, do czego przyczyniła się sława północnowłoskich uniwersytetów. Tak więc już w ostatniej ćwierci XVI wieku zamożna szlachta i mieszczaństwo wielu krajów zwykło wysyłać synów na studia, do Włoch lub do renomowanych uczelni na północ od Alp. Młodzieńcza (często w wieku 12–14 lat), dłuższa, czasem wieloletnia podróż za granicę stała się wówczas także symbolem statusu społecznego. W kra-

jach, gdzie administracja państwowa nabrała cech profesjonalnych (co u nas zaznaczy się dopiero w ostatnich latach I Rzeczypospolitej), edukacja zagraniczna, traktowana bardzo serio i trwająca 2–4 lata, stawała się w tym czasie warunkiem otrzymania stanowiska w służbie królewskiej. W najlepiej pod tym względem zbadanej Danii przeciętny czas studiów zagranicznych, zwykle w kilku krajach Kontynentu, wynosił ponad 3 lata. Również w Szwecji młodzież szlachecka i *standspersoner* (plebejusze o wysokim statusie) odbywali długie, starannie opracowane podróże po Niemczech, Niderlandach, Włoszech i Francji. Wreszcie w Rosji Piotra I, monarcha w ramach programu modernizacji państwa, wysłał znaczną grupę *dworian w obowiązkową*, za własne pieniądze, podróż na Zachód.

Młodzież zapisywała się na uniwersytety, ale poznawała także kraje, odwiedzano wybitnych i ustosunkowanych ludzi. Studiowano *in situ* architekturę militarną, najwyżej rozwiniętą we Włoszech i Niderlandach. Poważne cele podróży, które stawiał synowi ojciec, młodzieniec z reguły doskonale godził z rozrywką; wiele na to dowodów w korespondencji i wspomnieniach. Ostrego rozgraniczenia tych spraw nie da się dziś przeprowadzić: fechtunku i eleganckiej jazdy konnej (ang.: *the Great Horse*) w XVII wieku można się było najlepiej nauczyć w Mediolanie. Gdzie zatem kończyła się przyjemność, a zaczynał znój nauki?

Podejmuje się dziś próby oszacowania liczby podróżujących w ten sposób, wszelkie liczby mogą mieć jednak tylko znaczenie orientacyjne. Do podróżujących panów należy dodać ich niższego stanu wychowawców (guwernerów), którzy niekiedy korzystali więcej niż ich wychowankowie.

Tak rozumiany ruch turystyczny rósł szybko i mimo przestróg konserwatywnych zwolenników tzw. *armchair travel*. W XVII wieku podróż stała się uznanym *passé-temps*. Książę Henri de Rohan, ze znakomitej francuskiej rodziny protestanckiej, w podróżowaniu widział najlepszy sposób zapelnienia czasu, kiedy nie było na horyzoncie... żadnej wojny. Paradoksalnie natomiast wojna domowa i rządy republikańskie w Anglii (1642–1660) przyczyniły się do zwiększenia napływu na kontynent Anglików, w tym także tych, którzy nie będąc koniecznie emigrantami politycznymi, lepiej czuli się wówczas za Kanałem la Manche. Od około 1660 r. pojawiła się stosunkowo liczna grupa uczonych „naturalistów”, zwykle członków powstających akademii i towarzystw naukowych, badających niezbyt systematycznie, ale z wielkim zapałem okazy przyrody żywej, minerały i skamieliny. Intelktualiści, zbieracze odwiedzali się wzajemnie; wymieniali informacje, a niekiedy i zbiory. Uczona podróż uzupełniała intensywną korespondencję między erudytami. Rozpowszechnione już w XVI stuleciu gabinety osobliwości (fr. *cabinets des curiosités*; niem. *Kunst- und Wunderkammer*) przyciągały ciekawych i znawców. Uprzedzając uwagi o ośrodkach zainteresowania turystycznego, warto

zauważyć, że sława bogatych gabinetów osobliwości (niekiedy reklamujących się drukowanymi katalogami) – poprzedników późniejszych muzeów – wzmacniała ruch turystyczny. Ton nadawali temu pomniejsi panujący. Podróże młodych książąt były opisane przez ich dworzan, a rękopisy tych relacji krążyły w sferach dworskich; w Niemczech bywały też publikowane¹.

W wieku XVIII natężenie turystyki znacznie rośnie. Niepomierne wzrasta literatura na ten temat: snobizm nakazuje spisywanie wrażeń z podróży, zaś u schyłku stulecia lokalne pisma zamieszczają opisy nawet niedalekich wycieczek.

Co interesowało, co skłaniało do podróży ludzi epoki Oświecenia? Wieloletnia podróż dla zdobycia wiedzy zmieniła swój charakter, bowiem powstały, zwłaszcza w Niemczech uczelnie nowego typu, kształcące przyszłych oficerów (akademie rycerskie, najstarsze jeszcze w XVI wieku – w Siegen i Tybindze) i urzędników (Getynga, od 1736)². Wypadało natomiast w dalszym ciągu „poznawać świat”, odwiedzając najświetniejsze miasta Europy, a więc Paryż, Wenecję, Amsterdam, Londyn. Poszukuje się męskiej rozrywki, z której sławne stają się bale maskowe w Wenecji (tamtejsze kurtyzany już w XVI stuleciu mogły liczyć na wielbicieli z Niemiec i Anglii). W opinii brytyjskiej Paryż otaczała atmosfera skandalu, co po wprowadzeniu urlopów pracowniczych w drugiej połowie XIX wieku nie miało przyczynić się miało do popularności kilkudniowych wypadów za Kanał. W XVIII wieku, kiedy obyczaje były zgoła nie wiktoriańskie, pamiętniki Brytyjczyków jadących – głównie ale nie tylko – do Paryża i Francji pełne są anegdot o chętnych miejscowych damach i (niekiedy przemęczonych) wędrujących kawalerach.

Wiek XVIII to czas *Grand Tour* – wielkiego objeżdżania Europy. Sam termin wprowadził w r. 1667 Richard Lassels, ale przyjął się on powszechnie dopiero w stuleciu następnym³. W niemieczyźnie używa się terminów *Kavalierstour* czy *Aus- i Fortbildungsreise* dla określenia wyjazdów do szkół i dla uzupełnienia studiów.

¹ Na brukselskim dworze Habsburgów przełomu XV i początku XVI wieku powstały najwcześniejsze (i najciekawsze) z nich, opisujące podróże książąt do Hiszpanii. Dają one obraz percepcji świata iberyjskiego (ale także Niemiec, a nawet Irlandii) przez Nidelandczyków. Por. *Re-lations des voyages des souverains des pays-Bas*, wyd. Gachard, Bruxelles. (...)

² Warto zauważyć, że w Getyndze już w połowie XVIII wieku profesor historii Johannes David Köhler wielokrotnie ogłaszał wykład *O sztuce właściwego wykorzystania podróży*, wskazując studentom, jakich muzeów, galerii i bibliotek nie powinni pominąć jeżdżąc po Europie. Z kolei August Ludwig Schlözer (1735–1809) w latach 1772–1796 prowadził tam *Reiss-Collegium*, z którego zachowały się skrupulatne notatki studenta, prowadzone w semestrze zimowym 1795/96: *Vorlesungen über Land- und Seereisen gehalten von Herm Professor Schlözer*, wyd. Gottingen 1962.

³ Na temat Lasselsa pisał E. Chaney, *The Grand Tour and the Great Rebellion: Richard Lassels and 'The Voyage of Italy' in the Seventeenth Century*, CIRVI, Geneva – Turin 1985. Jest to najlepsza znana mi monografia z zakresu podróży w XVII wieku.

2. Regiony turystyczne

Czołówka listy krajów budzących zainteresowanie nie zmieniała się wiele od czasów, kiedy zaczęto mówić o turystyce: na pierwszym miejscu znajdują się Włochy, na drugim – Francja. Hiszpania długo pozostawała poza listą z przyczyn politycznych: obawiano się bowiem inkwizycji. Nie jeździli tam więc w XVI wieku Anglicy, jednak dwóch Polaków – Anonim wędrujący samotnie w r. 1595, a nieco później Jakub Sobieski – pozostawili interesujące zapiski z podróży po Iberii.

W Anglii, która stawała się ojczyzną nowoczesnej turystyki, w r. 1732 członkowie *Dining Club* założyli *Society of Dilettanti*, złożone z gentlemanów, którzy zaliczyli już podróż do Włoch. Krytykowano ich styl, jednak *Dilettanti* popierali turystykę kwalifikowaną: wysłali na koszt klubu do Grecji dwóch uczonych, których odkrycia zapoczątkowały systematyczne studia nad zabytkami starożytnej Hellady⁴.

Ta ostatnia pozostawała długo poza zainteresowaniami turystycznymi Europejczyków. Traktowano ją po trosze jako półdziką prowincję Turcji, w której zainteresowanie budził jedynie Konstantynopol-Stambuł. Ściągano hellenistyczne i hellenistyczne rzeźby, handel którymi kwitł w XVII stuleciu bujnie, poszukiwania i nabywanie powierzano jednak raczej agentom. Miało się to zmienić u schyłku stulecia, po części za przyczyną francuskich i angielskich dyplomatów. Także lord Byron wybrał się do Grecji nie jako turysta, lecz jako bojownik o wolność Greków; jednak jego legenda stać się miała w XIX wieku potężnym czynnikiem reklamy turystycznej tego kraju⁵.

Regułą wczesnej turystyki było, że kierowała się ku miastom. Krajobrazy poczęły interesować dopiero romantyków, choć w późnym wieku XVIII fascynowano się już Alpami⁶, a wcześniej jeszcze modne stały się wyprawy „do

⁴ Richard Chandler, *Travels in Asia Minor and Greece. By the late...* Korzystałem z: A new ed. with corrections and remarks by Nicholas Revett, Esq. To which is prefixed an introductory account of the author by Ralph Churton, M.A. Archdeacon of St. David's, t. I–II, Oxford 1825. *Dilettanti Society* wysłało trzy osoby, filologów i artystę, do Azji Mniejszej i Grecji na dwa lata. Oprócz niezwykle ważnego opisu podróży Chandler wydał jeszcze dwa tomy-albumy materiałów z podróży. (...)

Inicjatywa *Dilettanti* jest ważna, był to bowiem swoisty klub weteranów turystyki. Silne były jednak także związki turystyki z ówczesnymi towarzystwami naukowymi. W czteroletnią wyprawę do Niderlandów, Niemiec, na Bałkany i do Austrii wysłało swego członka dra Edwarda Browna Królewskie Towarzystwo Medyczne. Jego raport, który nie miał tematyki specyficznie naukowej, natomiast nader interesujące uwagi o krajach, obyczajach, krajobrazach, został wkrótce po powrocie wydany drukiem; ukazały się także przekłady – niemiecki i częściowy francuski.

⁵ Przewodnik Johna Murraya z r. 1844 (...) przytaczał wiersze i notował obserwacje lorda Byrona; oglądano kobiety, z którymi był związany, podglądano nawet *Maid of Athens*, o której pisał.

⁶ (...) Por. także Sir Gavin de Beer, *Early Tourists in the Alps*, New York 1967.

wód”. Turyści polscy i innych narodowości spotykali się więc w Paryżu na Sorbonie, ale jeśli na przykład zapowiadała się ciekawa egzekucja⁷ – wtedy wspólnie wynajmowano okna wychodzące na place de Grève. Z mniejszych ośrodków przyciągały we Francji miasta nad Loarą, gdzie podobno mówiono najczystszą francuzszczyzną (Blois, Saumur); podobną renomę miała we Włoszech Siena.

Gdy wraz z uprzemysłowieniem Europy Zachodniej turystyka rozszerzyła znacznie swój zasięg społeczny, z jednej strony skoncentrowała się w kilku najbardziej modnych miastach i regionach, z drugiej zaś – zaczęto szukać nowych szlaków. Porównanie kolejnych wydań przewodników turystycznych po krajach Europy i Bliskim Wschodzie wskazuje, że od połowy stulecia świat staje się otwarty (dla tych, których na to stać) i coraz lepiej przystosowany do ich turystycznych potrzeb. W XVIII wieku odkryta zostaje Szwajcaria i rośnie zainteresowanie znanymi od czasów rzymskich „wodami”. W ten sposób rozwija się turystyka „po zdrowie” – do kąpielisk i pijalni wód mineralnych – a nieco później modna staje się podróż sportowa, zdobywanie górskich szczytów. Zanim pojęciem stanie się Czarodziejska Góra – Davos, *tout le monde* mówić będzie o Matterhornie i Jungfrau.

3. Informacja turystyczna – przewodniki

Opisy podróży już w średniowieczu stanowiły przedmiot zainteresowania. Po wynalezieniu druku wśród najwcześniejszych wydawnictw (inkunabułów) znalazły się opisy pielgrzymek i przewodnik po Wiecznym Mieście (w 1475 r. przypadał kolejny rok jubileuszowy!). Od połowy XVI wieku relacje z podróży stanowią poważny dział publikacji książkowych, bywają przekładane na języki obce. Jest regułą, iż opis odbytej podróży bywa ujmowany tak, by mogli z niego korzystać wyruszający śladem autora: relacja ma być przewodnikiem. Podobnie funkcjonują relacje rękopiśmienne, krążące wśród znajomych. Pierwotnie (do początków XVI wieku) mają one formę itinerarium: podają nazwy miejscowości i odległości między nimi w milach. Odczuwa się dumę autora z ogromu przebytej trasy. Niewielki format książeczek wskazuje, że mają być używane w drodze. Niewiele zachowało się itinerariów naprawdę podręcznych, jak zwój pergaminowy z wykazem miejscowości na trasie Wenecja – Rzym, następnie Rzym – Genua i dalej po Niemczech, do Antwerpii, Londynu, Pragi i Budy (1552–1576)⁸. Zanotowano nie tylko mile, ale także lokalne miary tkanin i elementarne wiadomości o ich rodzajach. Już jednak u schyłku XV wieku infor-

⁷ Jak napisał Jakub Sobieski, było tak, gdy w 1610 r. miano rozrywać wołami mordercę króla Henryka IV (1610 r.) (...).

⁸ Staatsbibliothek Berlin, Ms. germ. Oct. 285.

macje bywają znacznie bogatsze. Z jednej strony zaznacza się dążenie do porównywania widzianych obiektów, z drugiej zaś – chęć notowania szczegółów w przekonaniu, że one są najważniejsze. Niekiedy podaje się nawet trywialne, ale jakże potrzebne dane, typu: Jakie ma być zaopatrzenie na drogę morską (pasażerowie zazwyczaj żywili się z własnego prowiantu)? Gdzie dać na przechowanie zbyt ciężki bagaż? Gdzie w Wenecji nabyć posłanie na statek?

Jako materiał liczbowy, obok tradycyjnych odległości i długości dziennej trasy, pojawiają się ceny. Znajdujemy je w sprawozdaniach przedkładanych władzom dla uzasadnienia wydatków podróży czy ojcom dla wyliczenia się z oszczędnej gospodarki powierzonymi środkami. Podróżujący po Europie i na Lewant Anglik Fynes Moryson zebrał i przekazał w druku niemal codzienne dane o kosztach noclegu i wiktury (dla siebie i konia!), poniesionych w toku wieloletnich podróży między Szkocją, Anglią, Danią, Niemcami, Polską, Czechami, Włochami i Francją. Informacje te służą dziś sprawdzeniu jego obserwacji syntetycznych na temat cen i stosunków rynkowych w Europie i mogą być podstawą do dalszych wniosków porównawczych⁹. Niewątpliwie budziły też zainteresowanie pierwszych czytelników.

Związek między relacją z konkretnej podróży a przewodnikiem turystycznym był silny aż do połowy XIX stulecia. Jednak pierwszy przewodnik w ścisłym tego słowa znaczeniu ukazał się w r. 1552 (natychmiast przedrukowywany przez konkurencję) pt. *Przewodnik po drogach Francji*¹⁰. Składał się głównie z itinerariów, jego autor-wydawca, Charles Etienne, podał jednak także nieco informacji o miejscowościach i rad dla wędrujących. W XVII wieku największą popularnością cieszyły się niemieckie przewodniki Martina Zeillera¹¹. Zawierają one ogrom informacji, nawet pewne wskazówki bibliograficzne, jednak nie jest prawdziwe twierdzenie autora, że wszystkie trasy sprawdził osobiście. Równoległe doń mnożą się *Deliciae (Délices)*, zachęcające do odwiedzenia danego kraju.

Rozwój sieci pocztowej w Europie Zachodniej i Środkowej przyniósł nowe wydawnictwa informacyjne; dla dziejów turystyki najciekawsze z nich jest *II buratino veridico (Prawdomówna marionetka, pomyślana jako uniwersal-*

⁹ F. Moryson, *An Itinerary of...*

¹⁰ Edycja krytyczna: Gh. Estienne, *La guide des chemins de France de 1553 par Charles...*, wyd. J. Bonnerot, 2 t., *Bibliothèque de l'École des Hautes Etudes. Sciences Historiques et Philologiques*, t. CLV, CLVII, Paris 1936.

¹¹ M.in. *Itinerarium Hispaniae oder Raiß Beschreibung durch die Königreich Hispanien und Portugal*, Nürnberg 1637; *Martini Zeilleri Anderste Beschreibung deß Königreichs Polen und Großheritogthums Litauen* [...], Ulm 1617; (...) *Neue Beschreibung der Königreiche Denemarck unnd Norwegen* [...], Ulm 1648; *Martini Zelleri Germania Nov-Antiqua, das ist. – Reyßbuch durch Hoch und Nider Teutschland auch benachbarte königreiche, Fürstenthumb und Länder, als Ungarn, Siebenbürgen, Dännemarck, Schweden, Polen &c. So vor alters zu Teytschland gerechnet worden seyn* [&c.], Straßburg 1674;

ny podręcznik turysty po wielu krajach Europy). Autor zdaje się pisać prawdę twierdząc, że trasy te odbył wielokrotnie. Udziela mnóstwa praktycznych rad, zamieszcza też słowniczki z fonetyczną włoską wymową najpotrzebniejszych wyrazów i zwrotów”.

Tu wspomnieć trzeba licznie reprezentowany, znany też dziś, gatunek wydawniczy – rozmówki w obcych językach. Stanowiły one z reguły uzupełnienie podręcznych słowników dwu- lub więcej (do ośmio-) języcznych. Kieszonkowy rozmiar tych książeczek przypominał podobne wydawnictwa dzisiejsze, a tematyka dotyczyła typowych sytuacji, w jakich bywa podróżny: w gospodzie, w sklepie itd. Ukazując się w wielu edycjach przez lat kilkadziesiąt rozmówki, początkowo bardzo realistyczne, traciły z czasem związek z rzeczywistością, zwłaszcza że w toku XVII stulecia zanikła pierwotna szczerą rubasność tematyki i słownictwa¹². Niezwykłym sukcesem wydawniczym stały się *Mirabilia*, jak określano przewodniki po świętościach Rzymu. W latach 1475–1600 ukazało się drukiem 127 ich wydań, a w XVII stuleciu – 381 dalszych¹³.

Prawdziwie nowoczesne przewodniki wprowadziła do obrotu wydawniczego od r. 1836 londyńska firma John Murray¹⁴. W ciągu kilku lat pokryły one wiele krajów Europy, przy czym już trzeci – po Holandii i Niemczech Północnych z Prusami (1836) oraz po Południowych Niemczech i krajach nadunajskich (1837) – dotyczył Rosji z Finlandią i Królestwem Polskim oraz Skandynawii (1839). Zawierały one, jak podobnego typu wydawnictwa dzisiejsze, wiadomości wstępne o krajach, praktyczne wskazówki dotyczące do-

¹² Do swoistej degeneracji gatunku przyczyniły się dwa czynniki: w kolejnych wydaniach z XVII i XVIII wieku nie dbano o uaktualnienie treści; natomiast w XIX i XX wieku piętno wywarła, dziś wprost humorystyczna, bezduszną metodą nauki języków obcych, utożsamiana ze szkołą Berlitz’a, a także oddziaływała ostra cenzura obyczajowa. W czasie pierwszej wojny światowej żołnierz brytyjski czy amerykański otrzymywał podręczniki francuskiego pełne informacji o uprzęży końskiej, ekwipunku i komendzie. (...).

Natomiast interesujące i wielce informatywne były rozmówki dla żołnierzy napoleońskich na Śląsku (francusko-niemiecko-polskie), wydane we Wrocławiu. Zostały one omówione i wydane we fragmentach: A. Maćzak, „Francuz w polskiej gospodzie czyli grzeczność zda mi się żołnierska” w: *Francja–Polska XVIII–XX w. Studia z dziejów kultury i oikityki poświęcone Profesorowi Andrzejowi Zahorskiemu w sześćdziesiątą rocznicę urodzin* Warszawa 1983, s. 105–111.

¹³ Największą kolekcję przewodników po Rzymie i Włoszech posiada Biblioteka Herziana w Rzymie. Twórca tej kolekcji, Ludwig Schudt, opracował je naukowo. Por. jego *Le guide di Roma. Materialien zu einer Geschichte der römischen Topographie*, Wien 1930. Por. tegoż *Italienreisen im 17. und 18. Jahrhundert*, Wien 1959 (*Römische Forschungen der Bibliotheca Herziana*, t. XV).

¹⁴ S. Smiles, *A Publisher and His Friends*, London 1891. Wiarygodność Johna Murraya uwiecznił fakt, że po śmierci Byrona zgodnie z wolą zmarłego osobiście spalił w kominku powierzoną sobie przez Poetę korespondencję. W biurze firmy wisi olejny obraz przedstawiający to wydarzenie.

kumentów podróży, niezbędnego wyposażenia, jakości hoteli, tras itd., a także stosunków miejscowych. Opracowywane były przez autorów kompetentnych, choć ściśle biorąc amatorów¹⁵, i szeroko przytaczały współczesne i dawniejsze opinie podróży. Jest świadectwem swoście powolnego w zestawieniu z dzisiejszym upływem czasu, że *Murray* dla Grecji z r. 1840 (I wydanie) przytaczał opisy zabytków dokonane jeszcze w r. 1676¹⁶. Liczne bywały nawiązania do literatury pięknej (turystyka w połowie XIX stulecia była domeną ludzi zamożnych i wykształconych). Wreszcie przewodnik po Hiszpanii (1845) sam został uznany za dzieło literackie i szeroko omówiony w *Cambridge History of English Literature*. Jego autor, Robert Ford, po obszernych wskazówkach ogólnych, zwłaszcza jak się na miejscu zachowywać, jak zwracać do osób miejscowych (*murraye* były pod tym względem doskonałe i mają wartość dla dzisiejszego historyka kultury) prowadził czytelnika trasami ułożonymi wedle zainteresowań: sztuką, przyrodą, rybołówstwem.

Ogólnie biorąc, nowoczesny w tych przewodnikach był układ według dróg lub linii kolejowych, oszczędnie wprowadzane skróty, z czasem także znaki umowne. Ówczesny turysta potrzebował nie tylko suchych i ścisłych informacji; fragmenty relacji z podróży, obficie przytoczone w przewodniku, dawały wzorce reakcji na dzieła sztuki, krajobraz, zachęcały do naśladowania. Podobnie redagowane były konkurencyjne serie przewodników, zwłaszcza Karla Baedekera, którego nazwisko stało się symbolem gatunku.

Studium porównawcze przewodników turystycznych po krajach Europy i strefy śródziemnomorskiej czeka na autora. Mogłoby ono ukazać w skali z górą półtora stulecia ewolucję warunków podróży – technicznych a także politycznych¹⁷ – i przemiany zainteresowań środowisk uprawiających turystykę.

¹⁵ Niektóre przewodniki były autoryzowane; pisał m.in. John Murray III, wśród autorów uderza znaczna liczba szlachty, pisali je więc często ludzie „z towarzystwa” z osobistym doświadczeniem podróżniczym. *A Handbook for Travellers in Northern Europe*, London 1839, opracowany został przez brytyjskiego konsula w Moskwie; zawiera on także część poświęconą Królestwu Polskiemu, ujętą z dużą sympatią dla Polaków. Ukazał się on także pod tytułem wycieczającym kraje, które opisuje. Również wydanie z r. 1865 zawiera w ramach zwięzłej historii Polski jedną stronicę o Powstaniu Styczniowym, pełną nazwisk i informacji o losach dowódców (brak Traugutta).

Informację o autorstwie zawdzięczam Wydawnictwu, które uprzejmie przesłało mi też listę swych *Handbooks*; School of Slavonic and East European Studies Uniwersytetu Londyńskiego zamówiła dla mnie w British Library obszerny zestaw kopii przewodników (Murray i Baedeker); prof. Emma Harris, dyrektorka Ośrodka Studiów Brytyjskich Uniwersytetu Warszawskiego była uprzejma pomocą w uzyskaniu egzemplarzy niektórych innych.

¹⁶ *A Hand-Book for Travellers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor, and Constantinople ...* John Murray, London 1840.

¹⁷ Wiele mówiące jest np. porównanie zaleceń dla Brytyjczyków przybywających do Rosji (1838) i do Hiszpanii (1845). Mimo przestrzeganej już wówczas zasady, by nie krytykować w tekście przewodnika stosunków w kraju odwiedzanym, rady *Murraya* stanowią dobre tło dla lektury markiza Custine’a.

4. Infrastruktura turystyki

Jak już była o tym mowa, jako pierwsze wykształciły się w Europie szlaki pielgrzymie, znaczone kaplicami i klasztorami, w których pątnicy mogli liczyć na opiekę (szpitale) i gościnę. Najbardziej znane i do dziś widoczne w krajobrazie artystycznym Europy Południowo-Zachodniej są szlaki wiodące do Komposteli (Santiago de Compostela)¹⁸. U schyłku XVI wieku tworzą się podobne sieci gospód i zajazdów nie tylko w miastach, ale i przy drogach – w miejscach, gdzie wypadało popasać. Od gospód obsługujących okoliczną ludność odróżniały się one zwykle posiadaniem nazwy, która miała niekiedy przyciągnąć przybyszów z odległych stron¹⁹.

O dekoracji i urządzeniu gospód wiemy niemało, bowiem interesowało to autorów relacji z podróży. Standardy wyposażenia różniły się w zależności od regionów. Na Wschodzie (Brandenburgia, Polska i Litwa poza wielkimi miastami), jak żartowano, bydło wyjadało słomę spod głowy podróżnego, a kury dziobały jego stopy; bywały kłopoty z dostaniem przyzwoitego (wedle wysokich standardów angielskich) mięsa²⁰. Natomiast w Krakowie, a zwłaszcza w Gdańsku, cudzoziemiec mógł liczyć na doskonałe przyjęcie po stosunkowo niskich w skali europejskiej cenach. Na Wschodzie i Północy warunki noclegu były odmienne. W Szwecji jeszcze w późnym XVII wieku mieszkało się u miejscowych pastorów. W państwie moskiewskim podróżujący cudzoziemiec (zwłaszcza gość oficjalny) był gościem cara i z tej racji miał ograniczone i kontrolowane kontakty z miejscową ludnością. Carski *pristaw* miał dbać o jego wygody. W Turcji mieszkało się w „kanach” (karawanserajach), gdzie możliwość odosobnienia się była bardzo ograniczona (choć wielu Europejczyków chwaliło je sobie; najlepiej było postarać się za zapłatą o janczara, którego obecność zapewniała bezpieczeństwo przynajmniej od lokalnych urzędników. Postęp w zakresie usług gospodnich był w tych krajach znikomy. Na przeciwnym biegunie (Hiszpania, Portugalia) było podobnie: hiszpańskie *ventas*, położone z dala od większych miast (i szlaków do Komposteli), wyglądały nie lepiej niż to przedstawia film *Rękopis znaleziony w Saragossie*.

Natomiast w Anglii, w Niderlandach i całej dolinie Renu, aż po główne ośrodki Szwajcarii, oraz w miastach północnych Włoch liczne gospody dawa-

¹⁸ Jestem szczerze wdzięczny Padre Groppi z klasztoru kapucynów w Parmie, który wraz z innymi braćmi wskazał mi szlak pielgrzymi do Rzymu, wyraźnie znaczone kościółkami, często jeszcze preromańskimi.

¹⁹ Jednak w Anglii, przodującej pod względem poziomu gospód, Ryszard III w r. 1393 nakazał nadanie każdej z nich nazwy.

²⁰ Por. na ten temat w *Obronie Polski* Łukasza Opalińskiego. Por. *Wybór pism*, opr. St. Grzeszczyk, Warszawa 1959.

ły standard doprawdy wysoki²¹. W najdroższych gospodach już w wieku XVII zamożny turysta mógł oczekiwać osobnej izby z zamkiem u drzwi, a nawet z ubikacją. Liczna służba zapewniała podstawowe usługi (ogień na komin-ku, woskowe świece, upranie odzieży, czystą pościel). Obowiązkiem dziewcząt służebnych było zdjęcie gościowi przynajmniej butów i zgoda na całusa. Gość dostawał też ciepłą wodę do mycia, jeśli tego sobie życzył (ta ostatnia usługa wyróżniała, zdaniem Morysona, gospody w Gdańsku). Jedzono i pito zwykle przy wspólnym stole, gdzie zasiadał także gospodarz; służba w końcu stołu lub w kuchni (ale do kuchni wysyłał także żonę Albrecht Dürer, samemu ga-wędząc z gospodarzem). Roztropność nakazywała umówić się o ceny przed posiłkiem (nocleg uważano za dodatek do wieczornego głównego posiłku).

Najlepsze gospody były bogato wyposażone: obrusy, cynowe (zamiast glinianych) naczynia, nawet kryształy. W Niderlandach wisiały na ścianach obrazy olejne (Albrecht Dürer płacił za noclegi portretowaniem w rysunku gospodarzy). Było zwyczajem arystokracji pozostawiać w gospodach ślad swego pobytu w postaci herbów, analogicznie jak dziś restauratorzy i hotelarze wieszają fotografie goszczonych VIP-ów opatrzone ich autografami. Atrakcją w skali europejskiej były luksusowe gospody w Holandii, zwłaszcza sławny w pierwszej połowie XVII wieku Briloft w Amsterdamie, którego wodotryski i „kunszty” (automaty mechaniczne) podziwiała i opisało wielu turystów (w tym Marek i Jan Sobiescy); gospodarz był uczonej, jedzenie jednak podobno marne.

Rezerwacja miejsc hotelowych nie była znana aż po późny wiek XIX. Mamy za to wiele świadectw kłopotów z ich znalezieniem. Arystokraci zwykli podróżować z orszakiem i liczną służbą, potrzebną nie tylko dla obsługi osobistej pana, ale także jego koni i wozów. Gospody nie były pojemne, jak dziś wytworzone hotele, arystokraci lubili je więc wynajmować w całości, usuwając turystów mniej ważnych. Jednak nawet wielcy tego świata, przynajmniej do późnego XVII stulecia, nie mogli być pewni wygodnego noclegu w drodze, poza wielkimi miastami.

Życie turysty zdążającego w XVIII wieku z Londynu do Paryża barwnie opisał Lawrence Sterne w klasycznej *Podróży sentymentalnej*²². Klasycznej, bowiem narzuciła ona pewien styl podróżowania i widzenia odwiedzanego

²¹ W Północnych Niderlandach w XVIII wieku właściciele gospód należeli do najzamożniejszych mieszczan. Wśród ok. 11,000 najbogatszych przedstawicieli piętnastu przodujących pod tym względem zawodów znajdujemy ich prawie ośmiuset z ogólnym dochodem 678,000 na 24 miliony dla wszystkich 15 grup zawodowych łącznie. Por. J. de Vries i A. van der Woude, *The First Modern Economy. Success, Failure and Perseverance of the Dutch Economy, 1500–1815*, Cambridge 1996, s. 594 i tab. 11.27.

²² Lawrence Sterne, *A Sentimental Journey through France and Italy*, 1768, pierwsze wyd. pol. 1817.

świata. W owym stuleciu wyrobiła się już sieć służąca turystyce, ta zaś stała się towarzyskim obowiązkiem ludzi zamożnych i dobrze urodzonych. Owa sieć obejmowała Niderlandy, Francję i Włochy po Rzym, rzadziej [sięgała] po Neapol, jeszcze rzadziej po Sycylię. Zapomniano już Blois czy Saumur, gdzie w XVI–XVII wieku młodzi Anglicy uczyli się francuskiego; teraz modna stała się Szwajcaria i Prowansja.

Między gospodami była droga. Turyści, niedysponujący własnym środkiem transportu, korzystali z okazji, od XVII wieku także z usług przedsiębiorstw transportu konnego. W następnym stuleciu w wyżej rozwiniętych regionach rozpowszechniły się dylizanse, poczta wiązała przewóz korespondencji z przewozem pasażerów²³. Zdumiewająco nowoczesny był rozwinięty w XVII wieku transport ciągnionymi przez konie barkami na kanałach Północnych Niderlandów: był niedrogi, wygodny, punktualny (wedle godzinnego rozkładu jazdy)²⁴, w pełni nowoczesny.

Wielki napływ turystów do Włoch wykształcił tam zawodowych przewoźników-przewodników (*vetturini, piocacci*), którzy mieli zapewniać opiekę nieorientowanym, zagubionym cudzoziemcom. Nie cieszyli się oni dobrą opinią: ich nieuczciwość i powiązanie z rabusiami stanowiły *topos* równie silnie zakorzeniony w opinii Europejczyków z naszej strony Alp, jak inne grzeszne cechy narodowe Włochów, z trucicielstwem włącznie. We wszystkich większych ośrodkach Europy, które przyciągały turystów, oferowali swe usługi przewodnicy miejscowi. Sądząc z informacji, zanotowanych przez kilku podróżujących w XVII wieku Polaków, bywali oni równie niekompetentni i mało wiarygodni, co ich współcześni następcy, którzy za napiwek, *tip* czy bakszysz prowadzą dziś zagubionego cudzoziemca do zabytków Kairu czy Rzymu²⁵.

Najwięcej wiemy o oprowadzających z Rzymu. Niemalym powodzeniem i renomą cieszył się tam u schyłku XVI wieku szwajcar papieski, Giovanni Alto (Hans Gross lub Hoch). Obsługiwał on liczną klientelę niemieckoję-

²³ Folklor dylizansu przekazał, obok wielu innych autorów, Charles Dickens w *Klubie Pic-kwicka*. Podróż rosyjską kibitką (która nie musi się kojarzyć z wywózką na Sybir!) przedstawił wcześniej Aleksandr N. Radiszczew w powieści filozoficznej *Droga z Petersburga do Moskwy* (1790, wyd. pol. 1954). Krytyczne uwagi kosztowały go wyrok śmierci, zamieniony przez cesarową na syberyjskie zesłanie – znów droga kibitką.

Trąbka jako symbol poczty wywodzi się od sygnału, którym pocztylion dawał z siódła czy kozła znać o swoim zbliżaniu się; chodziło tu o szybkie podstawienie rozstawnych koni. Por. w naszej tradycji wiersz Syrokomli: „Ja w tej izbie spać nie mogę, inną izbę daj sąsiedzie, bo ta okna ma na drogę, a po drodze poczta jedzie”. Jak to w Polsce, dźwięk trąbki przypominał starym wiarusowi sygnał do boju.

²⁴ Zob. Jan de Vries, *Barges and Capitalism. Passenger Transportation in the Dutch Economy, 1632–1839*, A.A.G. *Bijdragen*, t. 21, Wageningen 1978.

²⁵ Te uwagi dedykuję – sam pierwszy naiwny – uprzejmym nieznanym, którzy wskazali mi drogę w San Gimignano i Jerozolimie.

zyczną, w tym Skandynawów i Polaków; turyści wpisywali mu się do sztambucha²⁶. Sztych, na którym dał się sportretować, ilustruje jego zawodową dumę. Strzelistą postać gwardzisty z halabardą otacza tam grupa mizernej postury klientów; całość umieszczona na tle skomasowanych budowli Wiecznego Miasta.

5. Bezpieczeństwo ruchu turystycznego

Po połowę wieku XVII – a w odniesieniu do regionów pogranicznych i górskich południowych Włoch oraz Sycylii przynajmniej sto lat dłużej – niemal każdy autor wspomnień z podróży dowodził, że przeżył przygodę z rabusiami na drogach – podobnie jak ten, kto przebył Kanał La Manche czy płynął wzdłuż wybrzeży Morza Śródziemnego z reguły opisywał jakiś straszny sztorm, z którego ledwie uszedł z życiem. Nie sposób ogólnie ocenić stopnia ryzyka, a raczej można je oszacować w jednym tylko kontekście. Otóż u schyłku XVI i na początku następnego stulecia złotnicy londyńscy, spełniający także rolę bankierów, przyjmowali zakłady od podróżnych, którzy udawali się do Ziemi Świętej i Syrii, oferując 5 za 1 w razie szczęśliwego powrotu; jadący do Włoch ryzykował mniej: dostawał 3 za 1. W jedynym znanym i wczesnym (początek drugiej połowy XVI wieku) przypadku oszacowania ryzyka podróży do Rosji kalkulacja ryzyka była oszałamiająca: 20 za 1!

Barwne opisy napadów wojskowych maruderów czy włoskich *briganti* wskazują, że chcieli oni na pieniądze i kosztowności, nie na życie podróżnych. W XVIII i pierwszej połowie XIX wieku sławę miejsc szczególnie niebezpiecznych zdobyły okolice Wezuwiusza i wzgórza Sycylii (przypomina się mickiewiczowska Birbante Rocca), a ryzyko porwania przez zbójców podniecało podobno Angielki w kwiecie wieku.

Pojedynczy turyści – jak i my dzisiaj – starali się kryć gotówkę jak najgłębiej. Najczęściej wkładali złote i srebrne monety do wydrążonych obcasów, kryli je w pończochach, zaszywali w kaftanach. Znany nam już Moryson, gdzieś w Górnych Niemczech owinął pieniądze w bardzo brudną bieliznę, tak iż rabusie wyrzucili węzełek z obrzydzeniem zamiast zbadać jego zawartość. Inny sprytny Anglik pisze, że widząc zbliżających się zbrojnych chytrze zdjął czapkę i zręcznie odegrał żebraka: jałmużny starczyło mu podobno na obiad w gospodzie!

Gdy dziś unikamy przewozu gotówki korzystając z czeków podróżnych i kart kredytowych, tak kiedyś (od XVI stulecia powszechnie) nabywano *letters of exchange*. Podróżny wpłacał pieniądze bankierowi w miejscu zamieszkania, wskazując miasta, które zamierza odwiedzić. Jego bankier (w Londynie

²⁶ Nad sztambuchami Giovanniego Alto pracuje obecnie prof. Wojciech Tygielski.

byli to złotnicy z Goldsmith Street) wysyłał polecenie swym korespondentom, a kopię wręczał klientowi. Ten, po przybyciu na miejsce, otrzymywał gotówkę²⁷. Bankierzy korzystali z różnicy kursów walut, traktując obsługę turystów jako element bezgotówkowego obrotu pieniężnego, obejmującego począwszy od przełomu XIII i XIV wieku całą zachodnią Europę, Warto dodać, że Polacy jeszcze w XVII wieku z reguły nie orientowali się w tym systemie, choć Gdańsk i Wrocław, a w mniejszym stopniu także Kraków, były weń włączone (kursy walut na trasie Amsterdam – Gdańsk publikowano w Niderlandach od 1609 r.). Bawiącym w obcych krajach polskim paniczom ojcowie wysyłali co pewien czas przez godnego zaufania dworzanina woreczki monet.

Gdy czytamy opisy rozboju na drogach, trudno oddzielić prawdę od fantazji i przechwałki. Istotną wskazówką jest jednak, że planując trasy podróży starano się unikać regionów, „gdzie pełno zbójców na drodze”, a zwłaszcza w lasach. Kto nie wędrował pieszo, łączył się w grupy; wynajmowano także zbrojną ochronę. W XVII wieku, wjeżdżając na tereny o znacznym ryzyku napotkania oddziałów wojskowych lub po prostu „kup swawolnych”, dobrze było opłacić się jednej z tych grup. Przy całej odmienności sytuacyjnej łatwo dostrzec szczegóły zaskakująco znajome: pewna dobrze sytuowana Angielka, zmuszona w czasie wojny trzydziestoletniej jechać przez teren walk, od napotkanego oddziału „kupiła cegłę”, czyli oznakowaną bryłkę wypalanej gliny, co inne oddziały maruderów rzeczywiście honorowały.

Ogólnie przestrzeganą regułą było ukrywanie tożsamości. W XVI wieku we Włoszech niebezpiecznie było być Niemcem (a więc „Lutrem”) – lepiej było udawać niemowę. Szczególnie Anglicy epoki renesansu przekazali wiele sposobów ukrywania swego pochodzenia w krajach katolickich. Jeden z najbardziej doświadczonych turystów swego czasu, student, a później uczo-ny i ambasador w Wenecji, Sir Henry Wotton zalecał, by każdy, kto ma coś do ukrycia, właśnie afiszował się swym wyglądem. Któż np. posądzi właściciela ogromnego pióra przy kapeluszu, że chce ujść niepostrzeżenie? Moryson opisywał, jak w pewnej niemieckiej gospodzie oszukiwali się wzajemnie z innym Anglikiem co do pochodzenia. Morysonowi doskonała znajomość języków obcych pozwoliła w końcu zdemaskować przestraszonego wyspiarza.

Wiele instruktarzy z XVI–XVIII wieku zalecało brać z sobą w podróż parę pistoletów (bywały one jeszcze przez znaczną część XIX stulecia umieszczane wśród niezbędnego bagażu turystów brytyjskich wybierających się na Bliski Wschód); szpada była jeszcze w XVIII wieku oznaką statusu szlacheckiego i nie można się było bez niej obyć. W niektórych jednak miastach, zwłaszcza

²⁷ Wymagało to jednak pewnej orientacji w geografii: pewien siedemnastowieczny Anglik opisuje, jak poszukiwał wskazanego bankiera w Genewie (*Geneva*), pomieszawszy ją z Genuą (ang. *Genoa*). Moryson poświęca europejskim systemom pieniężno-kredytowym i wymianie pieniądza wnikliwy i niezmiernie ciekawy rozdział.

cza włoskich, należało oddać wszelką broń już wchodząc w bramę miejską; odzyskiwano ją przy wyjeździe. Te przepisy policyjne budziły respekt i grozę, bowiem powszechnym stereotypem myślowym było przekonanie o rozpanoszeniu się skrytobójców, o pistoletach ukrywanych między okładkami książek itp.

Od schyłku XVII stulecia (trudno wskazać datę czy nawet dekadę) problem rozboju na drogach i ogólnie ryzyka (z wyjątkiem terenów marginalnych we Włoszech, o czym była mowa) znika z kart relacji z podróży. Dotyczy to także ryzyka politycznego: osłabły antagonizmy wyznaniowe, a nie przyjęła się jeszcze obawa przed szpiegostwem, której ofiarą padać będą później *feindliche Untertanen/Staatsbürger* czy *enemy aliens*. Wojny w XVIII wieku na szczeblu generałów i królów prowadzone były po dżentelmeńsku, tak więc znakomity lekarz angielski, dr Martin Lister, którego wojna zastała we Francji, nie widział powodu przyspieszania swego powrotu na Wyspę²⁸.

6. Higiena

Jakkolwiek higiena minionych czasów, widziana z perspektywy dzisiejszych społeczeństw rozwiniętych, przedstawia się słabo, turyści wczesnej ery nowożytnej mieli poczucie kłopotów, a nawet ostrego zagrożenia zdrowia. Najtrudniejsze problemy nasuwała sama technika podróżowania. Wiele o tym pisali piechurzy i byłoby zbyt ciężkie wyjaśniać sprawę szerzej. Sytuację skrajną zanotował mieszczanin z Pomorza, Bartholomäus Sastrow, który w pierwszej połowie XVI wieku chętnie pokonywał długie trasy (przez całe Niemcy do Włoch): przepocną, zawszoną koszulę zdzierał w końcu całymi płatami z grzbietu. Ogólnie więcej interesowano się praniem bielizny, niż myciem ciała.

Wielu podróżowało konno; jeszcze w połowie XVII wieku uważano to za najodpowiedniejszy dla zdrowego mężczyzny sposób poznawania świata. W XIX wieku koń lub muł był jedynym środkiem lokomocji w Grecji, gdzie jeszcze koło połowy stulecia drogi bite sięgały zaledwie kilka mil poza Ateny i Pireus; podobnie na południu Włoch. Kompresom na obolałe od siodła miejsca poświęcano wiele uwagi.

Z turystycznych notatek najwięcej dowiadujemy się o żywności. Lokalne zwyczaje kulinarne były mocno zróżnicowane, choć dieta (poza sferą konsumpcji elitarnej) prostsza niż dzisiaj. Obcej kuchni obawiano się. Trudno określić, od kiedy, ale nie przed schyłkiem XIX stulecia, zaczęto podróżować

²⁸ Przykładem dr Marlin Lister, Anglik który po wybuchu wojny z Francją opuszcza ten kraj bez specjalnego pośpiechu i nie doświadcza żadnych represji. M. Lister, *A Journey to Paris in the Year 1698*, wyd. R.P. Stearns, Urbana, IL 1967.

dla zaznania rozkoszy kulinarnych²⁹. Zagraniczna kuchnia bywała przedmiotem zainteresowania, rzadko podziwu. Obawiano się raczej groźnych skutków dla nieprzyzwyczajonych. Ojcowie z Północy przestrzegali swych synów przed nadużywaniem we Włoszech owoców i oczywiście wina. Literatura instruktażowa, a także specjalne podręczniki higieny dla podróżujących³⁰ zalecały wstawanie wczesne, unikanie słońca, jedzenie umiarkowane, bez pośpiechu, aby dobrze pokarm przeżuć. Wydaje się jednak, że regułą było „wielkie żarcie” w gospodzie, przeciągające się do późna i kończące je *Schlaffdrunck* przed samym snem.

Higiena podróży miała jednak także inny aspekt. Przed połową XIX stulecia zjawiskiem rozpowszechnionym były zarazy. Niektóre kraje, a zwłaszcza Włochy, żyły w psychozie tego niebezpieczeństwa. Każdy przybysz był potencjalnym zagrożeniem i dlatego oczekiwano od niego, by mógł wykazać się świadectwem zdrowia (*bolletino di sanità*), stwierdzającym, że miasto, z którego właśnie wyjechał, jest wolne od zarazy. Wojskowe kordony sanitarne stały się dość skuteczne dopiero w XVIII stuleciu. Jednak – podobnie jak dziś – wszelkie kontrole i ograniczenia omijały osoby prawdziwie wysokiego stanu i ich orszaki.

Podróż konno, wozami bez resorów, często odkrytymi, pod drogach nieutwardzonych (postęp w tych sprawach przypada dopiero na schyłek XVIII wieku) stanowiła znaczne ryzyko dla zdrowia. Stąd liczne i różnorodne rady i zalecenia doświadczonych turystów, a także lekarzy specjalistów. Podstawo-

²⁹ W znanej mi literaturze pamiętnikarskiej wyjątek pod tym względem stanowi Francuz, François Regnard, który po opisie długiej podróży, m.in. do Szwecji i Polski, z entuzjazmem rzucił się w podróż z Paryża do gospód Normandii i do Chaumont. Godne czerwonej edycji *Guide Michelin* z jej symbolami doskonałości gościny i restauracji. Dramaturg i poeta układa na ten temat wiersze:

*Pour quinze jours de campagne,
Enfin nous voilà partis
De la ville de Paris.
Le bon Dieu nous accompagne;
Sur-tout bon gîte, bon lit,
Avec du vin de Champagne;
Sur-tout bon gîte, bon lit,
Belle hôtesse, bon appetite.*

(Dalej wiele o gospodach, jedzeniu i kobietach w danej miejscowości). W Chaumont zaś śpiewa: *Vive le Roi et Béchamel*. Trzy gwiazdki *Michelina*?

Œuvres complete [s] de Regnard ..., par M.G. [arnier] Nouvelle édition, I, Paris 1790, ss. 386, 397.

³⁰ Stagl, Justin (wyd.), *Apodemiken. Eine rasonnierte Bibliographie der reisetheoretischen Literatur des 16., 17. und 18. Jahrhunderts*, w serii *Quellen und Abhandlungen zur Geschichte der Staatsbeschreibung und Statistik*, 2., Paderborn 1983. Najpopularniejszym podręcznikiem higieny podróży był Guglielmo Grattarolego *De regimine iter agentium...* Basileae 1561.

we zalecenia były proste: ruszać w drogę wcześniej, unikać słońca, jeść powoli. Umiarkowanie we wszystkim! Doktor Guglielmo Grattaroli, autor popularnego podręcznika dla turystów, zalecał oprócz maści i lekarstw specjalną odzież i obuwie, także przystosowane do terenów górskich (żelazne raki nakładane na buty).

7. Wiek XIX: początki turystyki nowoczesnej

Do powstania nowoczesnej turystyki przyczyniło się kilka zjawisk: rozwój społeczeństwa mieszczańskiego, znaczny wzrost zamożności i postęp oświaty w krajach Zachodu, wreszcie rozwój techniki komunikacyjnej. Podróżowanie przestało być oligopolem arystokracji i warstw najbogatszych. Warunki po temu niezbędne spełnił rozwój sieci kolei żelaznych – obniżając cenę i znacznie zwiększając prędkość podróży. Zmieniła się zarazem organizacja turystyki.

WXIX stuleciu kilka zjawisk całkowicie zmieniło infrastrukturę turystyki: dni wolne od pracy i płatne urlopy, rozwój sieci dróg bitych i kolei żelaznych (statków parowych), wreszcie wzrost zamożności społeczeństw i promocja turystyki w postaci wystaw o zasięgu międzynarodowym. Dla Brytyjczyków przełomem stał się *Bank Holiday Act* z r. 1871, wprowadzający cztery wolne poniedziałki; nie były one jednak płatne. Płatne urlopy rozpowszechniły się stopniowo w ostatniej ćwierci XIX wieku we Francji wprowadzono je ustawowo dopiero po pierwszej wojnie światowej. Kto te nieliczne dni wolne wykorzystywał na wyjazdy, które możemy zakwalifikować jako turystykę? Lord Byron napisał w r. 1812:

Dzień to jest siódmy, weselny dzień ludu.
Ty znasz, Londynie, ten dzień modłów, święta,
Gdy mieszczuch, uczeń, rzemieślnik bez trudu
Puszcza zarobek, każdy wystrychnięty
Gdy konie, bryczki i im równe sprzęty,
Dryndy i wózki, po przedmieściach pędzą –
Do Hampsted, Brentford, Harrow świerzbią pięty
Aż szkapsko ciągnąc przestanie... ³¹

Kolej żelazna miała z tych niedzielnych podróży uczynić turystów. Władze nalegały na to w interesie moralności publicznej. Parlament brytyjski już w r. 1844 nakazał kompaniom kolejowym wprowadzenie tanich przejazdów (do pensa za milę, tzw. „pociągi parlamentarne”); miało to wzmocnić „więzy rodzinne z racji wizyt u rodziców i krewnych”, ale także umożli-

³¹ G.G. Byron, *Wędrowki Czajd Harolda*, przełożył Jan Kasprzewicz, w: *Wybór dzieł*, red. J. Żuławski, Warszawa 1986, pieśń I strofa LXIX.

wić wycieczki „gwoli niewinnej i zdrowej rozrywki w dni świąteczne”. Wkrótce oceniono, że w ciągu Zielonych Świątek wyjechało z Londynu na 1–2 dni aż sto pięćdziesiąt tysięcy osób: turystyka niedaleka, ale masowa. Liberalny *Manchester Guardian* pisał, że „narodziny tego nowego i taniego środka transportu to jakby nałożenie na tydzień skrzydeł wiatru przykutemu wyrobnikowi... i przyśrubowanemu do miejsca sprzedawcy”. Był to też czynnik rozwoju gospodarczego: w 1837 r. uważano, że 50 tysięcy – to maksimum ruchu z Londynu do ulubionego kąpieliska Brighton; po dziesięciu latach przekroczone te obliczenia sześciokrotnie. Nic więc dziwnego, że gdy w r. 1851 jedenaście nadmorskich miejscowości letniskowych (w zasięgu Londynu i wielkich miast przemysłowych) liczyło 163 tys. mieszkańców; pół wieku później takich miast było 48 z 900 tysiącami stałych mieszkańców. Po raz pierwszy w dziejach turystyki (pomijając Rzym) infrastrukturę nastawiono na turystę masowego. Działał nacisk pasażerów. W r. 1838 pociągi nie pomieściły wszystkich chętnych obejrzenia wyścigów konnych w *Derby Day*. Turystyka stawała się w Anglii ważną dziedziną przedsiębiorczości. Wedle tradycji firmy Thomas Cook 9 czerwca 1841 r. szedł do odległego 15 mil Leicester na wiec towarzysztwa trzeźwości. Wówczas miał wpaść na pomysł, by następne wyprawy zorganizować koleją i zbiorowo. Jeszcze tego samego roku nowo założona firma obsłużyła kilka tysięcy osób i rozpoczęła intensywne reklamowanie turystyki zbiorowej i indywidualnej. Początek został zrobiony.

Rozwój przedsiębiorstw turystycznych szedł odtąd w kierunku rozszerzenia usług i wydłużenia tras. Biuro Thomasa Cooka pierwszą zorganizowaną *package tour* (ten termin nie był jeszcze znany) wysłało na Kontynent w r. 1856. Wkrótce koleje wprowadziły ulgowe bilety powrotne i tanie rodzinne³². Wciąż jednak na trasach do Francji i Belgii (statki dostosowywały się do rozkładów kolei) dominowały bilety I klasy; wagony trzeciej klasy włączono tam dopiero w r. 1867, w związku z wielką wystawą w Paryżu.

Wielkie, światowe wystawy stały się bowiem potężnym bodźcem turystyki europejskiej. Pierwszą była londyńska Wielka Wystawa Przemysłu Wszystkich Narodów (1851), dwie następne zorganizowano w Paryżu (1855 i 1867).

³² Nieco więcej na temat kosztów i warunków podróży koleją w *Peregrynacje, wojaże, turystyka...*, s. 258–260. Zainteresowany czytelnik znajdzie informacje na ten temat w literaturze pamiętnikarskiej XIX wieku. Nawet w listach Zygmunta Krasińskiego. Por. np. Z. Krasiński, *Listy do Delfiny Potockiej* opr. Zb. Sudolski, Warszawa 1975. List 447, Wiedeń 22 XI 1845: „...całą noc nie w swoim koczku, ale w powozie kolei przymuszony siedzieć. A gdym przybył o 5-ej z rana, jeszcze przy latarniach, zaczęto mnie przetrząsać i do nitki przetrząśnięto”. A nieco dalej: „...Przez tę noc całą przebyta na kolei, w powozie nie moim...” (podkr. AM); list 479, Frankfurt n.M 24.VIII 1845. „Z Heidelbergu wczoraj tą nową koleją Przybyłem tu, dziwną koleją, nie dokończoną, na której w niektórych miejscach ustaje machina a ludzie się przyprzegają i ciągną.” Na podstawie listu datowanego z Brukseli 6 X 1846 wnoskują, że Wieszczy był chyba pierwszym znanym Polakiem, który wskakiwał do ruszającego pociągu. Z powodzeniem.

Były to imprezy o silnym ładunku propagandy państwowej, więc Francja – pokonana przez Prusy w r. 1870 – zorganizowała ich trzy (1878, 1889 i 1904)³³. Wokół wielkich międzynarodowych atrakcji (oprócz wystaw także targi) biura podróży organizowały szerszy ruch turystyczny: zbiorowe wycieczki, które dawały wysoki komfort za stosunkowo niską cenę. Obliczone one były na rosnącą liczbowo klasę średnią.

Ruch międzynarodowy ułatwiało uproszczenie dokumentów podróży. Przed I wojną światową paszporty i wize w większości krajów Zachodu nie były już potrzebne; ostro pod tym względem odróżniały się Rosja i Turcja. Pozostały ograniczenia i kontrole celne. Wydawca ostrzegał nabywców przewodnika, by go dobrze chowali przed celnikami tureckimi, którzy mają polecenie konfiskować *murraye*. *Baedekery* nie były zakazane w Rosji (w przeciwieństwie do wydawnictw Johna Murraya brak w nich było przyjaznych uwag o Polsce; odwrotnie: pojawiał się nawet żart o Suworowie i zdobytej przezeń Pradze!), ale opis rosyjskiej granicznej odprawy celnej w Aleksandrowie Kujawskim (podany, by przygotować na to niemieckiego turystę) przypomina *mutatis mutandis* najgorsze czasy realnego socjalizmu. Wokół wagonów stali żołnierze z bagnetami na karabinach. Pasażerowie musieli (przy pomocy tragarzy) wyładować bagaż, który celnicy przeglądali na długich stołach. Żydów poddawano rewizji osobistej, jako że posądzano ich o szmugiel kosztowności w jedną, a brukselskich koronek w drugą stronę. Różnica atmosfery politycznej po obu stronach granicy była ogromna. Doskonale ją oddają pamiętniki *Anny Dostojewskiej*.

Industrializacja Europy Zachodniej powiększyła rozdział między standardami życia elit w tym regionie a warunkami bytowania w wielu odwiedzanych krainach. Wzrost wymagań, zwłaszcza w dziedzinie higieny osobistej i troski o zdrowie, wymagał szczególnych starań w podróży. Turysta miał teraz do dyspozycji specjalne pudła na lekarstwa, pudry i wody pachnące³⁴. Gdy około połowy XIX wieku zaczęto licznie odwiedzać Egipt, Turcję i Grecję, gentleman-znawca lub tylko snob brał ze sobą nie tylko wannę i flagę brytyjską, ale także drabinę (i drabinki sznurowe), aby wchodzić do wnętrza piramid, moskitierę, małą biblioteczkę historyczno-archeologiczną, indyjską herbatę (innej Brytyjczyk nie pijał) i wiele innych rzeczy niedostęp-

³³ Nadto, przed I wojną światową, trzy wystawy zorganizowano w Stanach Zjednoczonych: w Filadelfii (1878), Chicago (1893) i St. Louis (1904). Nie bywają one jednak zaliczane do wystaw światowych. Kilka konwencji międzynarodowych (1912, 1922 i 198) szczegółowo określiło warunki organizacji i status prawny wystaw światowych. Prestiż Francji trzeba było pogodzić z tradycyjną atrakcją Paryża, jaką była lekka muza i seks. To grało ogromną rolę w wyobraźni wybierających się w podróż cudzoziemców.

³⁴ Problem stwarzały, aż po r. 1914, ogromne damskie kapelusze, przechowywane i przewożone w okrągłych drewnianych pudłach.

nych w Aleksandrii: Kolejne wydania przewodników wskazują, że coraz więcej takich rzeczy można było kupić na Malcie, a z czasem także w Aleksandrii i Kairze. Szczególnie szybki i spektakularny był rozwój infrastruktury turystycznej Aten. W przeciwieństwie do Stambułu (wciąż mówiono: Konstantynopola), Aleksandrii czy miast Syrii-Palestyny, Ateny, stolica niepodległego królestwa Grecji (z Bawarczykiem, a następnie Duńczykiem na tronie), rozwijały się na sposób zachodni³⁵. Jednak hotele spełniające wysokie standardy europejskie istniały jedynie w Atenach, skąd wygodne drogi bite prowadziły jedynie kilka mil w różnych kierunkach. Dopiero sława wykopalisk Schliemanna w Mykenach, odsłonięcie ruin Delf i Olimpii stworzyły podstawę dla rozbudowy infrastruktury turystycznej³⁶. Również w Hiszpanii w połowie XIX stulecia Brytyjczyk, Francuz czy Niemiec poza kilku większymi miastami nie czuł się jeszcze jak w Europie. Brak danych o rozwoju turystyki polskiej, zwraca jednak uwagę fakt, że dla elity intelektualnej, nawet tej ubogiej, wyjazdy na Zachód miały ogromne znaczenie. Zacytuję kilka zdań z pierwszej strony pamiętnika urodzonej w r. 1890 córki historyka-publicyisty Tadeusza Rawity Gawrońskiego a wnuczki Zygmunta Miłkowskiego (Jeża):

³⁵ Warto przytoczyć komentarz Amerykanina Johna Lloyda Stephensa, jednego z najciekawszych i niedocenionych pisarzy-turystów (1835):

The sentimental traveller must already mourn that Athens had been selected as the capital of Greece. Already have speculators and the whole tribe of 'improvers' invaded the glorious city; and while I was lingering on the steps of the Parthenon, a German, who was quietly smoking among the ruins, a sort of superintendent, whom I had met before, came up, and offering me a cigar [cygaro] and leaning against one of the lofty columns of the temple, opened upon me with 'his plans of city improvements', with new streets, and projected railroads, and the rise of lots. At first I almost thought it personal, and that he was making a fling at me in allusion to one of the greatest hobbies of my native city; but I soon found that he was as deeply bitten as if he had been in Chicago and Dunkirk [s]... Even I, deeply imbued with the utilitarian spirit of my country, and myself a quondam speculator in 'up-town lots'; would fain save Athens fro the ruthless hand of renovation...

Incidents of Travel in Greece, Turkey, Russia and Poland. By the author of Incidents of travel in Egypt Arabia Petrea, and the Holy Land in two volumes, t. I, London 1838. J.L. Stephens (1805–1852) stanie się znany dopiero po powrocie z Lewantu i Europy, odkryje piramidy Majów na Jukatanie: niemal zapomniany, lecz niezmiernie zasłużony dla rozwoju turystyki.

³⁶ Znany nam już Stephens, rozdarłszy sobie spodnie przy Bramie Lwów w Mykenach, wpadł w rozpacz, bo zaszyć (a może nawet kupić nowe!) można było wówczas dopiero w Atenach! Wzrost liczby obiektów do obejrzenia w Grecji przedstawia porównanie kolejnych wydań *Handbooks for Trevel*. Piąte (1884) jest znacznie obszerniejsze od poprzednich i szczegółowo omawia muzea. Wykopaliska w Olimpii uważa za drugorzędne (*of course*), ale odsłoniły 130 rzeźb z marmuru, 1500 fragmentów marmurowych, 13000 brązów, 1000 terrakot, 400 inskrypcji, 800 ich fragmentów, wreszcie 6000 monet (s. 514–536). Ta kwantyfikacja jest bardzo nowoczesna, jakby dziennikarska, ale przewodnik nie skąpi też cytatów z Sofoklesa, Liwiusza (po łacinie!), Milтона i Byrona.

„Mama urodziła się (...) w Belgradzie – *of all places* – a następnym dłuższym m.p. była prawie na pewno Bruksela, przed Szwajcarią. (...) Babunia była słabego zdrowia i o ile środki pozwalały, spędzała krótkie okresy w miejscowościach kuracyjnych”³⁷.

Zosia, córeczka żyjących z dnia na dzień rodziców-intelektualistów bez szans na posadę akademicką, jeździła jednak latem do Wenecji, bywała w Prowansji, w Genewie, „którą – jak pisała – witałam jak dobrą znajomą” i na Podolu.

Jak w poprzednich stuleciach, tak i w XIX wieku nie brakowało samotnych turystów konnych i pieszych. Turystyka piesza miała się nawet stać modna w Niemczech w związku rozwojem stowarzyszeń gimnastycznych oraz tzw. wędrowców (*Wandervögel*) i korporacji młodzieży studenckiej³⁸. Ci zaś, którzy w XVI wieku jeździli w dalekie kraje wierzchem, w XVII i następnym koczem czy kareta, teraz musieli się dostosować do przepisów kolei żelaznych. Oznaczało to ograniczenie ogromnego dotąd bagażu (cenniki kolejowe rygorystycznie ograniczały jego wagę).

*

Na turystykę spoglądano też z zewnątrz. Krytyczne argumenty moralne anglikańskiego biskupa Josepha Halla po dwustu latach ustąpiły satyrze i karykaturze. Miało to dawną ludową tradycję. W XVII stuleciu powracający z Kontynentu Anglik musiał się liczyć, że opadnie go w porcie tłum uliczników, wrzeszcząc za nim: *monsieur, French dog* i podobnie. „Francuski piesek” było, jak się zdaje, określeniem łagodnym. O londyńskim *Society of Dilettanti* (to już wiek XVIII) opowiadano, że rzeczywistą kwalifikacją na jego członka jest tylko mocna głowa. Sto, dwieście lat później przedmiotem żartów stali się turyści, którzy nie znali (lub nie uznawali) reguł wytwornego podróżowania, stworzonych przez *people of quality* (osoby z towarzystwa). Heine w Innsbrucku z rozbawieniem obserwował, jak jakiś Anglik nie umiał zgrać objaśnień przewodnika (zapewne *murraya!*), który trzymał w rękę, z oglądanym właśnie przez siebie grobowcem Habsburgów. Także karykaturzyści mieli teraz pole do popisu. Ulubiona postać Alphonse’a Daudeta, pan Tartarin („straszny mieszczanin” z prowansalskiego Tarascon) w Alpach i Algerii, rosyjscy turyści Lejkina w Paryżu, opisani przez Marka Twaina Amerykanie na wycieczce w Europie i Ziemi Świętej – to tylko bohaterowie najpopularniejszych opowieści satyrycznych sprzed I wojny światowej.

³⁷ Ubolewam, że pamiętniki Zofii Kozarynowej (*Sto lat: gawęda o kulturze środowiska*, Londyn 1982, Wrocław 1992, cytuję ze s. 6. II wydania), przynoszące znakomity (także pod nas interesującym względem) materiał dla trzech pokoleń rodziny inteligenckiej uszły uwagi recenzentów.

³⁸ John Murray wydał w latach 1864–1867 cztery *Knapsack Guides for Travellers* po Włoszech i górach Norwegii, Szwajcarii i Alp austriackich.

Europejczyk (i Amerykanin), który w podróż dla rozrywki wyruszał coraz częściej, chętnie oglądał się też w krzywym zwierciadle literatury. Przyspieszone tempo życia i komunikacji oraz upowszechnienie po II wojnie światowej turystyki zorganizowanej dodało kolejny motyw satyry: „jeśli dziś czwartek, to jesteśmy w Belgii...”

Z konieczności podaję jedynie literaturę przedmiotu bezpośrednio związaną z tokiem wywodów. Dalej z reguły pomijam odsyłanie do własnych prac na temat XVI–XVII wieku; *Życie codzienne w podróżach po Europie w XVI–XVII w.*, PIW, Warszawa 1978, 1980; tam szerzej omawiam materialne (także finansowe) i kulturowe aspekty podróżowania i wskazuję bibliografię tematu (nowe, przerobione wydanie: *Odkrywanie Europy*, Novus Orbis, Gdańsk 1998). Na temat kulturowej strony wczesnej turystyki – *The Traveller's View: Self-Perception of Europe in the 16th and 17th Centuries* – referat w druku, nakładem Institut für Europäische Geschichte w Moguncji; *Die Alten und das Getreide zusammendenken... „Natura” i „kultura” w refleksjach z podróży do Grecji* złożone do książki pamiątkowej prof. Rexa Rexheusera. O podróżowaniu ogólnie pisałem w ujęciu popularnym: *Peregrynacje, wojaże, turystyka*, Czytelnik, Warszawa 1980.

POJĘCIE TURYSTYKI W POLSKIEJ TRADYCJI TERMINOLOGICZNEJ

*Dobiesław Dudek**

Zarys treści: Celem artykułu jest przedstawienie rozumienia pojęcia turystyki w polskiej tradycji terminologicznej. Proces wyodrębniania się turystyki z różnych form podróżowania był zjawiskiem historycznym i przechodził różne etapy. Na proces kształtowania się nowożytnej turystyki wpływały różne czynniki rozwoju.

Słowa kluczowe: historia kultury fizycznej, peregrynacja, pielgrzymka, pątnictwo, podróż, wędrówka, wojaż, taternictwo, alpinizm, turystyka

Przystępując do analizy pojęcia turystyki w polskiej tradycji terminologicznej w pierwszej kolejności dokonajmy historycznej retrospekcji, ponieważ jak zauważają badacze, proces wyodrębniania się turystyki spośród różnych form podróżowania rozpoczął się dość wcześnie¹.

Peregrynant i peregrynacja

Ludzie podróżowali od zarania dziejów w różnych celach. W antycznej Grecji terminu *per-epi-demos* (dosłownie cudzoziemiec, nierezydent) używano dla określenia pielgrzyma lub przygodnego podróżnego. W czasach rzymskich łacińskie słowo *peregrinus* oznaczało osobę podróżującą przez obce kraje bądź nie mającą prawa obywatelstwa. Powstało z połączenia dwóch wyrazów *per-agros*, oznaczającego tego, który idzie przez pole, poza miejscem swego zamieszkania, daleko od domu. Określenie *peregrinatio* oznaczało pobyt poza krajem, wędrówkę, podróżowanie, zwiedzania obcych krajów. Prawdopodobnie już w XI w. pojęciem *peregrinus* zaczęto określać osobę podejmującą podróże w celach religijnych.

* Dr hab., prof. nadzw., Zakład Historii i Organizacji Kultury Fizycznej AWF Kraków, al. Jana Pawła II 78.

¹ J. Bogucki, A. Woźniak, *Turystyka*, [w:] Encyklopedia kultury polskiej XX wieku. Kultura fizyczna. Sport. Pod redakcją Z. Krawczyka, Warszawa 1997, s. 117.

W łacińskich zabytkach piśmienniczych w Polsce pojęcia *peregrinus* i *peregrinatio* oznaczały każdego wędrowca i wszelką wędrowkę, bez względu na cel podróży. W polskim języku, obok łacińskiego słowa **peregrynacja**, pojawiły się stosowanie wymiennie terminy: pielgrzym i pielgrzymka oraz pątnik i pątnictwo².

W okresie średniowiecza – jak twierdzą historycy – podejmowano podróże jedynie w celach użytecznych, politycznych lub religijnych. Przemieszczania się z miejsca na miejsce ze względów poznawczych lub przyjemnościowych prawdopodobnie jeszcze wtedy nie znano. Pierwsze polskie **peregrynacje** do miejsc świętych w Palestynie miały miejsce dopiero po przyjęciu chrześcijaństwa. Najstarsza wiadomość o polskiej **peregrynacji** palestyńskiej pochodzi z 1154 r., kiedy to najmłodszy syn Krzywoustego, Henryk, książę sandomierski, odbył pierwszą znaną nam pielgrzymkę do Jerozolimy, a śladem jego **peregrynował** w 1161 r. Jaksa z Miechowa. W XIII i XIV w. o polskich pielgrzymkach do Ziemi Świętej nic nie wiemy. Z tego okresu zachowała się relacja z jednej z najstarszych **peregrynacji** dyplomatycznych z 1245 r. odbytej przez Benedykta Polaka, franciszkanina wrocławskiego, do Mongolii. Pomimo że zapis z tej **peregrynacji** został wydany jedynie w języku francuskim i do dzisiejszego dnia nie został przetłumaczony na język polski, musimy go w tym miejscu przypomnieć, ponieważ jest to jedyny zachowany opis podróży Polaka aż po wiek XVI³.

Inne informacje o polskich **peregrynacjach** pielgrzymkowych do Palestyny pochodzą dopiero z okresu Odrodzenia. Niestety żaden z naszych pielgrzymów XV w. nie pozostawił po sobie ani dziariusza, ani opisu zwiedzanych miejsc świętych, lub przekazy pisemne nie przetrwały do naszych czasów. Znana jest jedynie **peregrynacja** pielgrzymkowa do grobu św. Katarzyny z 1483 roku⁴.

Dopiero na początku XVI w. bernardyn krakowski, brat Anzelm, pozostawił najstarszy opis Palestyny, którą zwiedzał w latach 1507–1508⁵. (W 1509 r. odbyła się polska **peregrynacja** do Ziemi Świętej, Betlejem i Jerozolimy, której wrażenia zostały następnie spisane i wydane w postaci przewodnika w języku łacińskim. W 1595 r. książka została prawdopodobnie przetłuma-

² A. Jackowski, *Pielgrzymki = Turystyka pielgrzymkowa = Turystyka religijna? Rozważania terminologiczne*, „Turyzm” 1998, t. 8, z. 1, s. 10; A. Jackowski, *Zarys geografii pielgrzymek*. Prace geograficzne z. 85. Prace Instytutu Geograficznego UJ, z. 107, Kraków 1991; L. Casson, *Podróże w starożytnym świecie*, Wrocław 1981.

³ T.F. Hahn, *Anonima diarjusz peregrynacji włoskiej, hiszpańskiej i portugalskiej z r. 1595*, Lwów 1935, s. 4.

⁴ **Peregrynacja** arabska albo do grobu S. Katarzyny panny y męczenniczki, [...] w roku pańskim 1483 pielgrzymowanie, Kraków 1610.

⁵ F. Bujak, *Najstarszy opis Ziemi Świętej polskiego pochodzenia*, Kraków 1900.

czona na język polski, niestety nie wiemy, czy została wydana drukiem. Natomiast na pewno relacja z tej **peregrynacji** ukazała się w 1722 r. w Supraślu⁶.) Drugim z kolei pątnikiem, który napisał diariusz swojej **peregrynacji** do Ziemi Świętej był Jan Goryński, pielgrzymujący około roku 1560 do Jerozolimy⁷. Trzecią znaną **peregrynację** pielgrzymkową do Ziemi Świętej odbył w latach 1582–1584 Mikołaj Krzysztof książę Radziwiłł⁸.

Renesansowe **peregrynacje** o celach polityczno-dyplomatycznych, kupiecko-handlowych, naukowo-geograficznych czy wreszcie **peregrynacje** z niskich pobudek, takich jak podboje i żądza zysku zostały bardzo szczegółowo opisane w dziele francuskim, przetłumaczonym na język polski w 1842 r., pt. *Historia podróży i odkryć dokonanych na morzu i lądzie od początku XV wieku aż do dni naszych*⁹ oraz w niemieckim opracowaniu, również przetłumaczonym na język polski w 1878 r., pt. *Historia wielkich odkryć geograficznych w XV i XVI wieku*¹⁰.

Epoka Odrodzenia, odwołując się do tradycji antycznego świata, wprowadziła do tradycji europejskiej **peregrinatio** świata o podłożu świeckim, dlatego w tej epoce należy doszukiwać się genezy nowoczesnego podróżowania.

⁶ Zob. przypis nr 18.

⁷ **Peregrynacje** do Ziemi Świętej (z przed r. 1570) Jana Goryńskiego, Warszawa 1914.

⁸ **Peregrynacja** albo pielgrzymowanie Jaśnie Oświeconego Pana, Jego Mości Pana Mikołaja Chryzstofa Radziwiłła do Ziemi Świętej, Kraków 1607; Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła **peregrynacje** do Ziemi Świętej (1582–1584), wydał J. Czubek, Kraków 1925; K. Hartleb, Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła pielgrzymka do ziemi św., [w:] Prace historyczne w 30-lecie działalności profesorskiej Stanisława Zakrzewskiego, Lwów 1934, s. 1; Szerzej zob.: J.S. Bystron, Polacy w Ziemi Świętej, Syrii i Egipcie 1147–1914, Kraków 1930.

⁹ *Historia podróży i odkryć dokonanych na morzu i lądzie od początku XV wieku aż do dni naszych*, przełożona z francuskiego przez Wojciecha Szymanowskiego, Warszawa 1842; Zob. również: *Rys historyczny podróży w celu czynienia odkryć przedsięwziętych*, „Dziennik podróży lądowych i morskich” 1827, T. I, nr 2, s. 97; J.N. Leszczyński, *Kolumb czyli o źródłach jego głównej idei robienia nowych odkryć na Zachodzie Europy*, „Pielgrzym” 1843, t. I, s. 74; t. II, s. 51, s. 157, s. 269; J. N. Leszczyński, *Rozprawa historyczna o Kolumbie, czyli o źródłach jego głównej idei robienia nowych odkryć na Zachodzie Europy*, Warszawa 1843; W. Irving, *Żywot i podróże Krzysztofa Kolumba*, Warszawa 1843; L. Tatomir, *Przegląd podróży i odkryć w świecie arktycznym*, Lwów 1875; F. Czerny, *Charakter dzisiejszych wypraw do Afryki*, Kraków 1882; F. Czerny, *O wpływie wielkich odkryć geograficznych na Polskę i jej oświatę w XVI wieku*, Kraków 1886; L. Warnicki, *O odkryciu Ameryki przez Krzysztofa Kolumba*, Lwów 1892; W. L. Anczyc, *Księga sławniejszych odkryć geograficznych [...]*, Warszawa 1897; *Podróże i badania geograficzne*, [w:] *Historia XIX stulecia*. Pod red. A. Czechowskiego, Warszawa 1901, Tom I, s. 78; M. Gawlik, *Dzieje odkryć geograficznych*. Biblioteka Macierzy Polskiej nr 69, Lwów 1912; A. B. Dobrowolski, *Wyprawy polarne. Historia i zdobycze naukowe*, Warszawa 1914.

¹⁰ O. Peschel, *Historia wielkich odkryć geograficznych w XV i XVI wieku*, przełożył z niemieckiego Józef Tretiak, Lwów 1878.

W połowie XV w. fascynacja owymi **peregrynacjami** ogarnęła również polską szlachtę, która zwiedzała najczęściej Włochy, Francję, Hiszpanię, Anglię, Niderlandy, Niemcy i Grecję. **Peregrynacje** stały się istotnym składnikiem ogólnego wykształcenia i były częścią życia kulturalno-politycznego polskich elit, dlatego kontynuowano **peregrynacje** pielgrzymkowe, odbywano **peregrynacje** dyplomatyczne¹¹ oraz te związane z podjęciem nauki za granicą¹².

Znawca problematyki H. Barycz pisał, że epoka Odrodzenia przyniosła **peregrynacje**, których dotychczas w nowożytnym świecie nie spotykano. Motywy ich wypływały „[...] teraz z wrodzonej człowiekowi ruchliwości, żądzy zmiany miejsca, chęci rozkoszowania się pięknem krajobrazu, a najwięcej bodaj z rozbudowanej ciekawości, z pragnienia rozszerzenia horyzontów wiedzy”¹³.

Przekonywująco na temat kształtowania się w epoce Odrodzenia nowego rodzaju **peregrynacji** pisał w 1939 r. również J. Czubek: „Nasuwa się pytanie, czy te liczne rzesze Polaków, podróżujących po obcych krajach, miały zawsze jakiś cel wyraźnie oznaczony, czy też byli między nimi także i zwyczajne obieżyświaty, po dzisiejszemu turyści, którzy bez widocznego celu dla przyjemności, dla zbierania wrażeń odbywali dalekie podróże. Że turystyka u nas już w XVI w. była znacznie rozwinięta, można wnosić ze słów Jana Kochanowskiego, szlachcica nader skromnej fortuny:

Gdziem potem nie był, czegom nie kosztował!
Jażem przez morze głębokie żeglował,
Jażem Francuzy, ja Niemce, ja Włochy,
Jażem nawiedził Sybilline lochy.

Wiemy skądinąd, że poeta nie tylko «nawiedzał» obce kraje, ale także i wiele się tam pod dobrymi mistrzami nauczył i wiele skorzystał, poznając utwory literackie na miejscu, że głównym celem jego **peregrynacji** było zwiedzanie obcych krajów, a nie nauka. Musiała więc być już w XVI w. niemała liczba Polaków, których prosta ciekawość i chęćka podróżowania, a może i żądza przygód gnała za granicę”¹⁴. Na udokumentowanie tego nowego zja-

¹¹ K. Hartleb, *Jan z Ocieczyna Ociecki jego działalność polityczna i dyaryusz podróży do Rzymu 1501–1548*, [w:] Archiwum naukowe wydawnictwa Towarzystwa dla popierania nauki Polskiej, Lwów 1917, t. VIII, z. 3, s. 1; J. I. Kraszewski, *Podróże i poselstwa polskie do Turcji a mianowicie: podróż E. Otwinowskiego 1557, Jędrzeja Taranowskiego komornika j.k.m. 1569 i poselstwo Piotra Zborowskiego 1568*, Kraków 1860; A. Gawiński, *Peregrynacje Andrzeja Wilczka*, Lwów 1937.

¹² H. Barycz, *Polacy na studiach w Rzymie w epoce odrodzenia (1440–1600)*, [w:] „Archiwum komisji do dziejów oświaty i szkolnictwa w Polsce” 1938, nr 4; M. Rywocki, *Księgi peregrynackie 1584–1587*, Kraków 1910.

¹³ H. Barycz, *Podróże polskie do Neapolu w wiekach XV–XVIII*, Warszawa 1939, s. 3–4.

¹⁴ Anonima *diaryusz peregrynacji włoskiej, hiszpańskiej, portugalskiej (1595)*, wydał Jan Czubek, Kraków 1925, s. IV.

wiska J. Czubek podawał, że zachowany „pierwszy polski dziennik podróży nieznanego turysty polskiego” pochodził z 1595 r. i nosił tytuł: *Anonima diarjusz peregrynacji włoskiej, hiszpańskiej, portugalskiej*¹⁵.

Peregrynant nie mógł się oczywiście obejść bez przewodnika. Najstarszy przewodnik wydany w języku łacińskim przez Polaka księdza Piotra Mieszkowskiego pochodził z 1625 r. i nosił tytuł: *Institutio peregrinationum*. Wbrew tytułowi dzieło było dedykowane raczej nie tyle samej wyjeżdżającej młodzieży, ile wysyłającym ją rodzicom czy opiekunom. Jak zauważa T.F. Hahn, przewodnik jest o tyle ciekawy, ponieważ „[...] pochwała jedynie podróże przedsiębiorane dla wykształcenia, przynoszące korzyści ojczyźnie, potępia zaś podróże, których jedyną pobudką jest ciekawość poznania obcych krajów”, po czym badacz uzupełniając swoją narrację konkludował, że Mieszkowski „[...] potępia bezapelacyjnie wszelkie podróże same dla siebie, całą właściwą turystykę”¹⁶.

Najstarszy ze znanych przewodnik **peregrynanta**, napisany w języku polskim, został wydany w 1665 r. pod tytułem: *Delicje, ziemie włoskie, abo prawdziwe, y istotne opisanie, co tylko we włoskich krajach, [...] znajdują się raritet, [...]*¹⁷. Następny mało znany przewodnik **peregrynanta** pochodził z roku 1722 i nosił tytuł: *Peregrynacya prawdziwego opisanie Ziemi Świętej, Betleem, y Jerozolimy, gdzie Pan nasz Jezus Chrystus: żyjąc nauczał [...]*¹⁸. Inny ukazał się w 1751 r. i nosił tytuł *Dystrakcyje podróżnych. Pobożne, uczonne y uciészne dla pobożnych y ciekawych peregrynantow [...]*¹⁹.

¹⁵ Ibidem, s. XII; T.F. Hahn, *Anonima diarjusz peregrynacji włoskiej, hiszpańskiej i portugalskiej z r. 1595*, Lwów 1935.

¹⁶ T. F. Hahn, op. cit., s. 9 i 12; Podobnie zauważa: K. Hartleb, *Polskie dzienniki podróży w XVI w., jako źródła do współczesnej kultury*, Lwów 1920, s. 12, pisząc: „podróż służyć winna rozwojowi trzech czynników: prudentiae, scientiae, morum, wartości inne, jak rozrywka, przyjemność, schodziły na plan najdalszy, lub nawet usuwano je w zupełności, jako unicestwiający walory główne”.

¹⁷ *Delicje, ziemie włoskie, abo prawdziwe, y istotne opisanie, co tylko we włoskich krajach, po wolnych a głównych miastach, y w każdym mieyscu, od starożytności, kościołow, pałacow, pyramid, ogrodow, nagrobkow y inszych wielu, do widzenia godnych, znajdują się raritet, doskonałym drog y odległości jednego od drugiego miasta miasteczka. Przytym y opisanie moneety, każdemu ciekawemu w czytaniu powabne, y peregrynantom w te tam kraie, zbyt wygodne, potrzebne, y pożyteczne przez jednego ANONIMA, z niemieckiego na polski przetłumaczone język, Kraków 1665.*

¹⁸ *Peregrynacya prawdziwego opisanie Ziemi Świętej, Betleem, y Jerozolimy, gdzie Pan nasz Jezus Chrystus: żyjąc nauczał, tam się narodził, y zaś nas grzesznych w teyże Ziemi umarł y pogrzebion. Naprzód przez ludzi godnych duchownych y świeckich peregrynujących w roku 1509 łacinskim językiem, wydana a na polski język w roku 1595 przetłumaczona. Teraz znowu kosztem Jerzego Krakiewicza obywatela wileńskiego, do druku podana w Supraślu roku 1722; Jeden z autorów pisał: „Nigdzie nie znalazłem wzmianki o tym tak dawnym wydaniu (1595) wspomnianej podróży w języku polskim [...]”, za: „Biblioteka Polska” 1825, t. IV, s. 48.*

¹⁹ J. Brzozowski, *Dystrakcyje podróżnych. Pobożne, uczonne y uciészne dla pobożnych y ciekawych peregrynantow [...]*, Częstochowa 1751.

Łacińskie słowo **peregrynacje** w języku polskim było w użyciu jeszcze przez cały wiek XVII i XVIII²⁰, aby w związku z rozwojem narodowych języków w XIX w. wyjść z mody i powszechnego użycia. Jeżeli wracano do tego słowa, to raczej w konwencji literackiej niż pierwotnego znaczenia. Natomiast częściej używano terminów: pielgrzym i pielgrzymka, rzadziej zaś – pątnik i pątnictwo.

Pielgrzym i pielgrzymka – pątnik i pątnictwo

W dawnych wiekach **pątnikiem** lub **pielgrzymem** zwano wędrowca, który podejmował podróż z pobudek religijnych.

Oddajmy głos historykowi K.W. Wójcickiemu, który w pierwszej połowie XIX w. o **pątnikach** pisał: „**Pątnicy**, jak ich zwano później **pielgrzymami** w XV i XVI wieku w wielkim poważaniu byli. Odziani włosiennicą, habitem, z kosturem w ręku odwiedzali miejsca święte. Jerozolima, Rzym i Loret, sławne cudami miejsca w Hiszpanii i Francji, widziały wielu **pielgrzymów** polskich. [...] Duch prawdziwej pobożności, ożywiał pierwsze towarzystwa **pielgrzymów**; głód, niewczas, ciężkie trudy, znosił cierpliwie każdy **pątnik**, odżywiany na siłach tą jedyną nadzieją, że tymi zbiera dla siebie przyszłe zbawienie. Zskrzepiał omgłałe kroki, radością pobożną, gdy był bliżej miejsca świętego ku któremu zmierzał. I słusznie ich cześć otaczała, i szacunek powszechny. Kiedy się wszczęła reforma Lutera, **pielgrzymi** nasi doznawali wiele obelg i przykrości od nowowierców. [...] Prawda że i sami **pątnicy**, przy późniejszym zepsuciu, złą o sobie sławę rozszerzyli; do drużyny **pielgrzymów** wkradli się oszusty, którzy niecny frymark z rzeczy świętych robili. Tym sposobem, pierwiastkowych **pielgrzymów** powaga zdeptaną została, gdy lotry i łgarze skorupianym okryci płaszczem, korzystali z łatwowiernej pobożnej a ciekawej gawiedzi”²¹.

²⁰ *Jana Rybińskiego podróż naukowa za granicę w latach 1616–1623*, [w:] A. Danysz, Studia z dziejów wychowania w Polsce. Prace monograficzne z dziejów wychowania i szkolnictwa w Polsce nr 3, Kraków 1921, s. 194; W Bibliotece Przyjaciół Nauk w Poznaniu był zdeponowany rękopis pt. „*Summayusz wszystkich percepty i expensy w obcych krajach pod czas peregrynacyey Jegomości Pana Jana z Tuczna Tuczyńskiego, podkomorzycza inowłocławskiego* [...]” datowany na 1654 r. Rękopis liczył 92 karty i zawierał dokładny spis wydatków braci Tuczyńskich na dwie podróże zagraniczne po naukę w kolegium jezuickim w Ingolstacie w Bawarii, zob.: *Młodzi Tuczyńscy w kolegium jezuickim w Ingolstacie w latach 1654–1659, napisał A. Danysz*, Poznań 1899; *Obraz dworów europejskich na początku XVII wieku przedstawiony w Dzienniku podróży Królewicza Władysława, syna Zygmunta III, do Niemiec, Austrii, Belgii, Szwajcarii i Włoch w roku 1624–1625 skreślony przez Stefana Paca* [...]. Z rękopisu wydał J. K. Plebański, Wrocław 1854.

²¹ K.W. Wójcicki, *Obrazy starodawne*, Warszawa 1843, t. II, s. 155 i dalsze.

Podobnie o **pielgrzymach** pisał W.A. Maciejowski: „Polscy **pielgrzymi pątnikami** (od *put*, droga) albo podróżnikami nazywani, zachodzili w dalekie strony, bo aż do Kompostelli w Hiszpanii. Od czasu rozprawiania u nas o reformie kościoła, kiedy duchowieństwo podupadło w znaczeniu, pogardzać zaczęło i **pielgrzymami**, zwłaszcza gdy widziano, że wielu jedynie z chęci próżniactwa i włóczenia się po świecie, świętobliwe te odprawia wędrówki. [...] Nie raz **pielgrzym pielgrzymowi** kradł w drodze święte bulle, tudzież potrzebne do podróży papiery, a mianowicie też paszporty. Bo za granicą, a szczególnie też w państwach Weneckich, nie pozwalano podróżować bez paszportu. [...] Biskupi polscy widząc złe skutki **pielgrzymek**, a sądząc jednak że one są do zbudowania wiernych niezbędnie potrzebne, starali się usilnie o zaprowadzeniu poprawy w tej mierze”²².

W okresie zaborów zachowało się pierwotne znaczenie terminu **pątnik i pielgrzym**. Jeden z autorów w początku wieku XIX w. pisał: „Odwiedzanie miejsc świętych, śladami Jezusa Chrystusa naznaczonych i zaszczyconych, a szczególnie Grobu Pańskiego, jest jedyną pobudką, dla której [...] pobożni wędrowcy, podróż tę przedsięwiorą”²³. Jednak w miarę upływu czasu, w większości wypraw **pielgrzymkowych i pątnicznych** zaczęto łączyć cele czysto religijne z celami narodowymi, poznawczymi, naukowymi i kulturalnymi. W różnych relacjach z tych wypraw, wraz z upływem czasu, pojawiały się wątki dotyczące zwiedzania bliskich i dalekich stron, uroków podróży czy też szanowaniu zabytków²⁴. Dlatego jeden z **pielgrzymów** argumentował: „Korzyść stąd podwójna, bo i wiarę się krzepi i umysł wzbogaca nowymi wiadomościami”²⁵. Nic więc dziwnego, że istniała silna potrzeba napisania i wydrukowania przewodników dla **pielgrzymów i pątników**, które to dzieła były wzorowane na klasycznych przewodnikach podróżniczych²⁶. W XIX w. nikt oczywiście jeszcze nie śmiał twierdzić, że ten typ **pielgrzyma i pątnika**, w niektórych przypadkach, mógł przypominać swojskiego tury-

²² W.A. Maciejowski, *Polska aż do pierwszej połowy XVII wieku pod względem obyczajowym i zwyczajowym*, Warszawa 1842, T. IV, s. 90–101.

²³ *Opisanie miast Jeruzalem i Bethleem tudzież okolic i miejsc świętych zwiedzanych przez pobożnych pielgrzymów* [...], Warszawa 1835, s. 3; F. Gondek, *Wspomnienia z pielgrzymki do Ziemi Świętej w roku 1859 odbytej*, Bochnia 1860.

²⁴ A. Kantecki, *Polska pielgrzymka do Rzymu z r.p. 1877*, Poznań 1877; T. Gerstmann, *Polska pielgrzymka uczniów do Rzymu w roku 1905*, Lwów 1905; *Pamiętka pielgrzymki do Gniezna*, Poznań 1909.

²⁵ J. Górka, *Podróż do ziemi świętej*, Kraków 1913, s. 5–6.

²⁶ W. Smoczyński, *Rzym jego kościoły i pomniki. Upominek pielgrzymom polskim*, Kraków 1879; *Objaśnienia dla pątników biorących udział w pielgrzymce polskiej do Rzymu w kwietniu 1893 r.* [...], Tenczynek 1893; *Objaśnienie dla pątników biorących udział w pierwszej pielgrzymce Tercyany z Polski do Rzymu* [...] w roku 1900, Kraków 1900; *Przewodnik dla pielgrzymów do Ziemi Świętej*, Wiedeń 1909.

stę. Ówcześni dostrzegali jednak zmianę wielowiekowej obyczajowości i ewolucję zjawiska, ponieważ dobrze wiadano, że starodawni **pielgrzymi** byli w większości ubogimi chrześcijanami, a „[...] dzisiaj potrzeba mieć miliony żeby być **pielgrzymem**; trzeba przywieść na statku powóz z herbami i orszak służby, odzianej jak panowie”²⁷.

W okresie zaborów doszło do poszerzenia zakresu pojęciowego **państwa** oraz **pielgrzymy** i miały one kilka różnych znaczeń.

W pierwszej kolejności słów **państwo i pielgrzym** używano w znaczeniu filozoficzno- egzystencjonalnym, rozumianym jako synonim każdej podróży odbytej w czasie i przestrzeni oraz symbol rozstania z rodzinnym domem, pożegnania z ojczyzną lub podróż do kresu życia. Obrazowo przecież M. Morawski przedstawiał: „Życie to ziemskie, tak znikome i tak częstym przepłatanym płaczem, przecież to ma dobrego i ważnego, że jest **pielgrzymką** do nieba. [...] Bierz więc, duszo moja kostur **pielgrzymi**, który ci Zbawiciel podaje – tj. mocną wolę kroczenia w Jego ślady; trzymaj przed sobą lampkę wiary, świecąc w tym ciemnym miejscu; idź krok w krok za tą świętą Drogą; a ona cię poprowadzi przez Prawdę do Życia”²⁸.

W związku z tak szerokim ujęciem terminu, nazwę **państwa i pielgrzymy** przeniesiono również na każdego popowstaniowego polskiego emigranta, wygnańca bez ojczyzny lub tułacza po obcych krajach. Powstaniec K. Gaszyński w obozie pod Kołuszynem w kwietniu 1831 r., w swoim poemacie *Pieśni pielgrzymy polskiego* zanotował:

Pamiętasz bracie kochany
 Gdyśmy zawsze w dni wiosnowe
 Wychodzili na Bielany
 Obchodzili święto majowe,
 Nucąc wraz Boże daj,
 By nam lepszy nadszedł Maj.
 Ci którzy nam więzy dali
 Znosząc majową ustawę,
 Jeszcze srodze zabraniali
 Święcić drogą ojców sławę,
 Smutno żyć, smutno żyć
 Gdy się trzeba z sercem kryć. [...]

²⁷ *Odźwierny Watykanu przez Méry*, „Magazyn Powszechny Użytecznych Wiadomości” 1844, t. IX, z. XII, s. 84.

²⁸ M. Morawski, *Pielgrzymka życia*, Kraków 1888, s. 5; *Pielgrzym*, [w:] „Zbieracz Literacki” 1838, nr 17, s. 156; *Pielgrzym*, [w:] „Zbieracz Literacki” 1838, nr 21, s. 165; *Pielgrzym*, [w:] „Szkółka dla młodzieży” 1854, s. 139–140.

Gdy tak dręczyły tyrany,
 Pamiętasz kochany bracie,
 Chodziliśmy na Bielany
 Płakać po wolności stracie
 Nućąc wraz Boże daj!
 By nam lepszy nadszedł maj!
 Lecz w nas męstwo nie upada,
 Każdy ramię wznosił gotowe,
 I jedna noc listopadowa
 Wróciła nam dni majowe
 Przyszedł czas, przyszedł czas
 Który z więzów rozkuł nas. [...]
 A więc bracie mój kochany,
 Gdy nadejdą dni wiosenne,
 Znów pójdziemy na Bielany
 Obchodzić święto majowe,
 Nućąc już Boże daj
 By kwitł wiecznie taki maj²⁹.

Te historyczne wydarzenia stały się inspiracją do sformułowania idei **państictwa** narodowego, które rozumiano jako zwiedzanie polskich ziem ze względu na miłość do zniewolonej ojczyzny, ponieważ „Wycieczki do Krakowa stają się dla ludu równorzędne z nabożeństwami **pielgrzymkowymi** do Częstochowy, Kalwarii i innych miejsc, cudami słynącymi. Potrzeba zaspokojenia pewnych potrzeb moralnych jest dla obu faktów tłem zasadniczym. W jednym wypadku rolę grają czynniki religijne, w drugim narodowe: istota zjawiska w obu ta sama, słusznym więc jest, że wycieczki do Krakowa nazwaliśmy **państictwem** narodowym”³⁰. Przy czym, na fali uniesienia patriotycznego, pojawiały się głosy, które nawoływały do rugowania niepolskich słów, gdyż: „[...] **put** wyraz słowiański znaczy toż co droga, stąd **putny, państw, państictwo**; za cóż używać **pielgrzym, pielgrzymka**, słów żywcem wziętych z niemieckiego **pilgrum**, zwłaszcza że za pierwszym jest powaga najcenniejszych pisarzy naszych”³¹.

²⁹ K. Gaszyński, *Pieśni pielgrzymy polskiego*, Paryż 1833, s. 30; Podobnie zob.: *Powołanie nasze tułaczce*, „**Pielgrzym** Polski” 1833, s. 99; A. Gawroński, *Upominek dla Braci pielgrzymów politycznych polskich*, Lyon 1846; *Rozmyślenia religijne i polityczne X. Trepki pielgrzymy z nad brzegów Wisły*, Paryż 1840.

³⁰ K. Borelowski, *Państictwo narodowe. W sprawie wycieczek ludowych i szkolnych do Krakowa*, Kraków 1912, s. 2–3.

³¹ „**Państw** Narodowy”, Lwów 1827, s. 6; **Pielgrzym** – z niem. *Pilgrim*, [za:] A. Brückner, *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Kraków 1927, s. 408.

Obecnie w Polsce mamy do czynienia z co najmniej dwoma podejściami do zjawiska **pielgrzymek**. Środowiska kościelne konsekwentnie stoją na stanowisku, że **pielgrzymowanie**, poza grzebaniem zmarłych, pozostaje najstarszą i jedną z podstawowych form religijności – wyznaniem wiary, aktem pobożności, spotkaniem z Bogiem. Nie wyklucza to w tym wypadku, że turystyka może być jednym z wielu środków realizacji celów **pielgrzymkowych**³². Środowiska laickie, ateistyczne i libertyńskie, na fali prądów neoliberalnych płynących z Europy Zachodniej, dążą do zeświecczenia **pielgrzymek** i traktowania ich jako jeszcze jednej formy zwykłej turystyki, co stanowi zagrożenie dla światowych systemów religijnych.

Podróżnik i podróż – wędrowiec i wędrowka

W języku staropolskim na określenie zwiedzania, poznawania bliskich lub odległych stron, do najczęściej używanych należy zaliczyć dwa pojęcia: **wędrowka**³³ i **wędrowiec**³⁴, zwany często **wędrownikiem**³⁵, oraz **podróż**

³² J. M. Dyduch, *Pielgrzymowanie do sanktuariów w świetle przepisów kościelnych*, [w:] Geografia i Sacrum. Profesorowi Antoniemu Jackowskiemu w 70 rocznicę urodzin. Pod redakcją B. Domańskiego i S. Skiby, T. 1, Kraków 2005, s. 213; S. Kowalczyk, *Antropologiczno-aksjologiczny sens religijnych pielgrzymek*, [w:] Aksjologia turystyki, Praca zbiorowa pod redakcją Z. Dziubińskiego, Warszawa 2006, s. 127; M. R. Chehab, *[Pielgrzym czy turysta] Uświęcona forma turystyki*, „Przekrój” 9 VIII 2007, nr 32.

³³ **Wędrować** – z niem. *Wandern*, [za:] A. Brückner, *Słownik etymologiczny*, op. cit., s. 608; „**Wędrowka** (z niem. *Wander*) dawniej oznaczał wyłącznie podróż zagraniczną i to prawie zawsze pieszą, którą rzemieślnik po skończeniu terminu, dla wydoskonalenia się w swoim rzemiośle odbywał. Każdy cech przepisywał, jak długo czeladnik **wędrować**, to jest: pracować w zagranicznych warsztatach powinien. Zwykle taka **wędrowka** trwała trzy lata i dopiero po jej odbyciu tytuł majstra można było otrzymać. Dzisiaj **wędrowka** bierze się zwykle za podróż w celu zwiedzania odległych krajów”, A.S. Krasieński, *Słownik synonimów polskich*, Kraków 1885, t. I, s. 521–522.

³⁴ **Wędrowka**, „Zorza dziennik młodemu wiekowi poświęcony”, Warszawa 1843, z. I, s. 2; K. Bujnicki, *Nowa wędrowka po małych drogach. Szkice obyczajowe [...]*, Wilno 1852; J. Korzeniowski, *Wędrowki oryginalne*, Wilno 1852; F.S. Dmochowski, *Nowe drogi. Opowiadania i marzenia ziemianina*, Warszawa 1859, s. 47; S. Kowalski, *Wędrowki studenta*, Lwów 1865; L. Kunicki, *Wędrowki stryjaska*, Warszawa 1869; K. Dickens, *Klub Pickwicka czyli wyprawy i wędrowki, przygody i czyny Samuela Pickwicka i członków korespondentów klubu jego imienia*, Kraków 1899.

³⁵ *Rozmowa między wędrownikiem ze stolicy i grabarzem*, „Pamiętnik Lwowski” 1816, s. 377; L. Pietrusiński, *Wspomnienia z Wenecji, kolei żelaznej lipnicko-wiedeńskiej, Wiednia, Karpat wadowickich, Frankfurtu nad Menem, i przelotu z Krakowa do Tatr spiskich*, T. III, Warszawa 1845, s. 168; F. S. Dmochowski, *Obrazy obyczajów i wspomnienia podróży zebrane z najnowszych autorów i podróżników*, Warszawa 1935, s. 34.

i **podróżnik**³⁶. Nie popełnimy błędu, jeżeli powiemy, że możemy uznać te określenia za synonimy, gdyż w 1832 r. jeden z autorów pisał: „Nazwałem was młodymi **wędrownikami**, ponieważ życie człowieka porównać można z **podróżą**”³⁷. Już XVIII i w pierwszej połowie XIX wieku pojęcia **podróżnik** i **wędrowiec** miały ugruntowaną pozycję w publicystyce, literaturze i poezji³⁸. O powszechności stosowania w języku polskim pojęć **wędrowiec** i **podróżnik** mogą świadczyć również tematyczne tytuły prasowe wychodzące na ziemiach polskich pod zaborami³⁹. Na ogólną liczbę 37 czasopism z zakresu **podróżnictwa**, krajoznawstwa i turystyki, wychodzących na ziemiach polskich pod zaborami, 14 zawierało w tytule słowa **podróż** lub **wędrowiec**. Oto ich pełne zestawienie za lata 1805–1914:

- „Wybór **podróż** znakomitszych na koło ziemi, w różne jej strony, czyli geografia historyczna dla zabawy i nauki młodzieży tudzież dojrzałych osób” wydawany w Warszawie w 1805 r.

³⁶ S. Jabłonowski, **Podróż** do rożnych kraioiw Europy i Azji przez misyonarzow S. J. w roku 1690 odprawiona [...], Warszawa 1795; **Podróż** krolewska dnia 9 października zaczęta a dnia 8 grudnia zakończona r.p. 1781, b.m. i d.w.; Wylizanie osób które z J. K. Mością w **podróż** się udają 1787, [w:] K. W. Wójcicki, Archiwum domowe do dziejów i literatury krajowej z rękopisów i dzieł najnowszych [...], Warszawa 1856, s. 125; Prokopowicz, **Podroże** papieżow, Brzeg 1788; **Podróż** do Turek y Egiptu z przydanym dziennikiem **podróż** do Holandyi podczas rewolucji 1787 z francuskiego przełożona, Warszawa 1789; P. Taqllément, **Podróż** do wyspy miłości czyli list do przyjaciela z francuskiego w Supraślu roku 1789; **Wiadomości o państwie tureckim** [...] to jest **podróż** przez prowincje tureckie, Warszawa 1797; **Opis Egiptu podług najnowszego podróży** Pana Volney z francuskiego krotko zebrany przez Jana Nowickiego, Kraków 1800; **Dziennik podróży** Stanisława Staszica 1789–1805 z rękopisów wydał Czesław Leśniewski, [w:] „Archiwum do dziejów literatury polskiej”, Kraków 1931, tom XVII; **Podroże** kapitana Gulliwer a rożne dalekie kraie w języku angielskim napisane, Kraków 1804; J. H. Campe, **Zbiór podróży** ważnych i ciekawych dla nauki i zabawy młodych [...], wyd. I, Kraków 1794, (wyd. II 1805); **Dziennik podróży** i zdarzeń Hrabiego Beniowskiego na Syberyi, w Azji i Afryce, Kraków 1898 (wyd. I 1797 r); P. Carteret, **Wybór podróży** znakomitych na koło ziemi i w różne jej strony, czyli geografia historyczna dla zabawy i nauki młodzieży tudzież dojrzałych osób, Warszawa 1805; A. Le Brun, **Wspomnienia lekarskie z podróży** odbytej w roku 1812 do Niemiec, Francji i Belgii, Warszawa 1843; N. A. Demidow, **Podróż** w Rossyi południowej i Krymie, Warszawa 1845; **Podróż** Feliksa Borunia do Rzymu i Paryża, Kraków 1863.

³⁷ **Drogowskaz dla młodych wędrowników** na rozstajnych drogach. Głos do młodzieży, przyjętej do stołu Bożego, Warszawa 1832, s. 1.

³⁸ **Katalog niektórych książek polskich, łacińskich, niemieckich i francuskich znajdujących się u Michała Grölla księgarza narodowego** [...], Warszawa 1796; **Katalog wypożyczalni książek polskich, niemieckich, francuskich i angielskich J. Gumplowicza w Krakowie ulica Bracka**, Kraków 1883; **Katalog informacyjny biblioteki kolejowej przy drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Literatura piękna, książki dla dzieci i młodzieży**, Warszawa 1912; **Katalog książek polskich wypożyczalni A. Gumplowicza w Krakowie przy ul. Brackiej 9**, Kraków 1913.

³⁹ T. Z. Bednarski, **Polskie czasopiśmiennictwo turystyczno-krajoznawcze**, „Zeszyty Prasoznawcze” 1967, nr 3, s. 92.

- „*Dziennik **podróży** lądowych i morskich*” wydawany w Warszawie w 1827 r.
- „*Kolumb – pamiętnik **podróży** lądowych i morskich, najnowszych odkryć jeograficznych, wiadomościom statystycznym oraz z tymi w styczności pozostającym poświęcony*” wydawany w Warszawie w latach 1828–1829.
- „*Wybór **podróży** najciekawszych*” wydawany w Warszawie w 1830 r.
- „***Podróż** malownicza około świata. Porządny zbiór najciekawszych wiadomości i odkryć z Bayrona, Kartera, Bougainvilla, Koka, Laperouza, Vancouvera*” wydawana w latach 1835–1836 w Warszawie.
- „***Podróż** malownicza po Europie*” wydawana w latach 1836–1838 w Warszawie.
- „***Podróż** Powszechna Obrazowa*” – 1837.
- „*Kolumb Nowy – pamiętnik **podróży** i wiadomości statystycznych*” wydawany w Warszawie w latach 1838–1840.
- „*Księga Świata. Wiadomości z dziedziny nauk przyrodzonych, historii krajów i ludów, żywoty znakomitych ludzi, **podróże**, opisy ciekawych miejscowości, wód słynniejszych, odkrycia i wynalazki, ważniejsze zajęcia przemysłowe, obrazy towarzyskie, statystyczne, ekonomiczne [...]*” wydawana w Warszawie w latach 1851–1863.
- „***Wędrowiec** – pismo obejmujące **podróże** i wyprawy połączone z opisem zwyczajów i obyczajów ludów cudzoziemskich, życiorysy sławnych cudzoziemców, powiastki i przekłady z literatury zagranicznej, wiadomości z dziedziny nauk przyrodniczych, przemysłu i technologii, rozmaitości itd.*” wydawany w Warszawie w latach 1863–1906.
- „***Podróżujący Kurier***” wydawany w Krakowie w latach 1907–1910.
- „***Wędrowki** i przygody poświęcone opisom **podróży**, ziem, ludów, przyrody*” wychodzące w latach 1907–1914 jako bezpłatny dodatek do warszawskiego tygodnika „Dobra Gospodyni”.
- „*Przez lądy i morza. Ilustrowany tygodnik powieści, przygód myśliwskich, opisów **podróży**, ziem i ludów wszystkich części świata*” wychodzący we Lwowie i Warszawie w 1912.
- „*Biblioteka **Podróżna**. Miesięcznik powieściowo-nowelistyczny, wychodzi 1-go każdego miesiąca*” w Krakowie, Warszawie i Poznaniu w 1914 r.

Nie sposób nie wspomnieć o tygodnikach poświęconych naukom przyrodniczym, takich jak: „*Przyroda i Przemysł*” wychodzącym w 1856 r. w Poznaniu, którego pierwszym działem przedmiotowym były „*Opisy krajów i okolic, **podróże** i **wędrowki***” czy też „*Wszechświat*”, wychodzący w Warszawie od 1882 r., który posiadał stały dział: „*Geografia, **podróże** i wycieczki naukowe*”.

W Galicji pojęcie **podróży** miało również znaczenie prawne, dotyczyło bowiem przepisów administracyjnych regulujących ruch paszportowy w monarchii⁴⁰.

Słusznie pisze A. Matuszyk, że dość szybko „zauważono oddziaływania **podróży** na człowieka **podróżującego** – oddziaływania o charakterze wychowawczym”, po czym dodaje, iż „przeświadczenia o poznawczych wartościach **podróżowania** były w miarę powszechne już w starożytności i średniowieczu”. Choćby w formie wiekowych sentencji⁴¹.

Niejednokrotnie cytowano przeciw charakterystyczną sentencję Byrona, który miał powiedzieć: „lecz byli to **wędrowcy** po bezkresie wieków”⁴². Bardziej esencjonalny w podkreśleniu zjawiska określanego mianem **podróżny** był Jan Paweł Richter, którego słynne powiedzenie odnotowane w 1843 r. brzmiało: „**Podróż** jest życiem, a życie **podróżą**”⁴³. Podobne przesłanie odnajdujemy również w wierszu J.U. Niemcewicza z 1834 r. pt. *Podróżny*, w którym autor poetyzował:

Deszcz gęsty padał w całej swojej sile;
Lecz skoro ustał na chwilę,
Ja co wyjść lubię kiedy tylko mogę,
Wyszedłem w wieczór na publiczną drogę.
Kogóż spotykam? Oto **podróżnego**.
Nie poznałem go z wejrzenia pierwszego,
Tak był zmieniony, znużony i blady;
Opieszałymi ledwie włókł się ślady;
Rzekłbyś że puszczał się nurkiem,
Tak zeń woda ciekła ciurkiem.

„Żał mi cię przyjacielu, rzekłem mu żałośnie,
Ach! Jakżeś przemókł nieznośnie.”
A on mi na to: Okropna przygoda! [...]

(podróżny opowiada niebezpieczną wyprawę w góry, po wysłuchaniu której autor mówi:)

⁴⁰ *Karty legitymacyjne i paszporty do podróży. Przepisy dla podróżujących krajowców wewnątrz kraju*, [w:] Polski adwokat domowy, Lwów 1872, s. 233; *O paszportach*, [w:] M. Aleksandrowicz, Zbiór najnowszych ustaw i rozporządzeń administracyjnych [...] Lwów 1880, s. 74–76; *Przepisy paszportowe*, [w:] J. Piwocki, Zbiór ustaw i rozporządzeń administracyjnych, Lwów 1911, tom III, s. 288.

⁴¹ A. Matuszyk, *Pedagogika turystyki jako stosowana aksjologia podróży*, [w:] Nauki o turystyce, Studia i Monografie Nr 7, Część I, Pod redakcją R. Winiarskiego, Kraków 2003 wyd. 2, s. 127–128.

⁴² K. Gjellemp, *Wędrowcy świata. Romans poetyczny*, Lwów – Poznań 1924.

⁴³ *Szkice podrózne*, „Dziennik Mód Paryskich” 1843, nr 10, s. 73.

Niechaj się Pan mój, rzekłem, uspokoić raczy,
 Czyli wiesz, co tłum przygód w przechadzce twej znaczy?
 Wielkie się moralności mieszczą w niej odkrycia,
 Ta dzienna **podróż** twoja, jest to **podróż** życia.
 Ranek, południe, lekkim sporym krokiem
 Przeszedłeś, wracasz zwolna ciemnym nocy mrokiem”⁴⁴.

Oprócz sentencji i aforyzmów odwołujących się do motywu **podróży** zachowały się również bajki⁴⁵, przypowieści⁴⁶, humoreski⁴⁷, a nawet gry⁴⁸ wykorzystujące **podróż** jako alegorię moralną. W 1835 r. pewien **podróżnik** pragnął „[...] aby nasza **podróż** malownicza około świata, była – zarazem nauczającą i bawiącą”⁴⁹. Środowiska pedagogiczne i kościelne dostrzegały jednak, że kierowanie się wyłącznie przyjemnością lub rozkoszą zmysłową, jako najwyższym dobrem **podróży**, zuboża życie człowieka i dlatego wskazywali: „Bez wątpienia **podróżny** taki błądzi, bo wciąż szukając, nigdy nie znajdzie. Ale pod tym błędem, jak w głębi wszelkich błędów, znajdziemy wielką prawdę. Prawdą tą jest podwójna potrzeba, z ogólnego wypływająca prawa: potrzeba zaspokojenia powszechnej zmienności i potrzeba rozpraszania się i skupiania naprzemian; potrzeba przyływu i odpływu. To potrzeba ciała i ducha ludzkiego [...]”⁵⁰. Dlatego aby sfera profanum nie zdominowała sfery sakrum i bezpiecznie odbyć **podróż**, w XIX w. *Modlitwę w czasie podróży* odmawiano: „W drogę pokoju i szczęśliwości niech nas prowadzi wszechmocny i miłosierny Pan, i święty Archanioł jego Rafał niech nam towarzyszy w drodze, abyśmy w pokoju, w zdrowiu i weseli wrócili się do swoich. [...] Boże! [...] prosimy Cię, abyś i nas sługi Twoje w tej **podróży** zachować raczył. [...]

⁴⁴ *Nowe rozrywki dla dzieci przez Klementynę z Tańskich Hoffmanową*, t. II, Paryż 1834, s. 197–198.

⁴⁵ *Bajka w podróży*, „Tygodnik dla dzieci” 1829, nr 21, s. 216.

⁴⁶ *Dwaj podróżni. Przypowieść*, „Rozrywki dla dzieci” 1825, tom III, s. 54 oraz „Dziennik dla dzieci” 1830, s. 239; *Podróżny*, [w:] „Pamiętnik dla ptci pięknej” 1830, t. IV, s. 153; *Podróżny i skowronek*, [w:] S. Jachowicz, Powiastki i Bajki, Warszawa 1842, t. II, s. 126; *Podróżny*, [w:] J. A. Kacper, Wykład nauk dla ludu [...], Kraków 1850, s. 48; *Podróż*, [w:] F. Hoffman, Róg obfitości. 149 powiastek dla miłych dzieci, Warszawa 1878, s. 247; *Na drogę. Psychologia podróżowania*, „Księga Uciechy i Pożytku” 1903, s. 600.

⁴⁷ *Podróż*, [w:] Encyklopedia humoru, Redakcja i nakład M. Wałowski, t. III, Warszawa 1891, s. 212; *Pasażer*, [w:] tamże, s. 160.

⁴⁸ *Gra podróż*, [w:] „Biblioteczka Młodziańska” t. II, Wrocław 1809, s. 12; *Podróż do Londynu*, [w:] Zbiór rozmaitych zabaw w posiedzeniach [...], Warszawa 1821, s. 108; *Gra w podróżnego*, „Rozmaitości dla ludu wiejskiego” 1845, cz. III, s. 91; *Podróż po ziemiach polskich. Gra towarzyska dla dzieci, młodzieży i starszych osób*, Poznań 1877.

⁴⁹ *Podróż malownicza około świata* [...] wydana przez Towarzystwo *Podróżników* i Uczonych pod kierunkiem Pana Dumont D’urville, Warszawa 1835, s. 1.

⁵⁰ *Podróż*, [w:] E. Hello, Człowiek. Życie-Wiedza-Sztuka, Kraków 1907, s. 126.

Wysłuchaj Panie prośby nasze, a drogę sług Twoich w szczęściu i zbawieniu racz sprawować, abyśmy między wszystkimi drogami i kolejami życia tego, zawsze Twoim wspomżeniem obronieni byli. Przez Jezusa Chrystusa Pana naszego. Amen”⁵¹.

Już w XVI w. polski historyk M. Kromer pisał o **podróżach** Polaków: „Inni zaniedbawszy domowe sprawy, z narażeniem się na nędzę i niewygodę, chętnie idą **podróżować**, gdyż się im rzeczy obce lepiej od swoich podobają. Mowy tych narodów u których goszczą chętnie i łącno się nauczają; odzież, ruchy ciała i obyczaje, jako gdzie zapatrzą naśladować radzi, chluby z takowego wytworu szukają”⁵².

Pewna polska szlachcianka, **podróżująca** po ziemiach zaboru rosyjskiego w pierwszych latach XIX w., pisała: „**Podróże** bowiem zagraniczne zalecone modą, były i będą u nas w długim używaniu, gdyż z wszystkich świata mieszkańców, jesteśmy podobno najwierniejszymi mód hołdownikami”⁵³.

Echa tych negatywnych zjawisk związanych z **podróżowaniem** odnajdujemy w polskich przysłowiacz piętujących tych **podróżników i wędrowców**, którzy „[...] spieszyli do stolicy Franków w rozumieniu, że więcej nabędą rozumu, niż go mieli w własnej ojczyźnie”. Mówiono tedy o nich:

- „Ani w Paryżu, z owsianej kaszy nie urobją ryżu”,
- „I w Paryżu, nie robią z owsa ryżu”,
- „Kto z przyrodzenia głupi, i w Paryżu sobie rozumu nie kupi”,
- „Poślesz-li do Paryża osiołka głupiego, jeśli tu był osłem, tam nie będzie koń z niego”,
- „Niebo, nie umysł tacy odmieniają, którzy po rozum za morze biegają”,
- „Odmiana dalekich krajów, nie poprawi obyczajów”,
- „Kto się z wierzchu obłóczy w cudzoziemca, musi wyzuć wewnątrz Polaka: jakoż od tych Niemco-Polaków, Francuzo-Polaków, lub Włoch-Polaków najpewniejsza Polsce gotuje się zguba”.

⁵¹ *Modlitwa w czasie podróży*, [w:] S. Podworski, Drogi kalwaryjskie czyli książeczka do nabożeństwa służąca dla wygody pątników Kalwarię Zebrzydowską zwiedzających, Kraków 1883, s. 83–84.

⁵² M. Kromer, *Polska czyli o położeniu, obyczajach, urzędach* [...], Wilno 1853, s. 49.

⁵³ **Podróż z Włodawy do Gdańska powrotem do Nieborowa w roku 1816. Opisana w listach Wandy, Eweliny i Leokadii przez Polkę**, Wrocław 1823, s. 5. Nieco odmienną atmosferę podróży w zaborze austriackim odnotował pamiętnikarz krakowski pisząc: „Dzisiejsza (druga połowa XIX w. dod. autora) **podróżo** i kąpielomania nie trapiły ówczesnego (pierwsza połowa XIX w. dod. autora) społeczeństwa mieszczańskiego. Zdanie: «Niech sobie inni jadą zagranicę, Skutkiem uprzedzeń albo cudzej rady, Dla nas Krakowian lepsze Krzeszowice, Niż Akwizgrany, Trenczynu, Karlsbady», było we krwi ogółu i szukano uzdrowienia lub wytchnienia na świeżym powietrzu w uroczej dolinie Ojcowa, w pobliskich wioskach, w Swoszowicach lub słynnych z wody leczniczej Krzeszowicach”, J. Louis, *Życie światowe i towarzyskie w Rzeczpospolitej Krakowskiej (1816–1846)*, Kraków 1886, s. 51.

Wyjaśniając kontekst historyczny tych przysłów w 1830 r. K.W. Wójcicki pisał: „Z tych **wędrówek**, które pospolicie miały tylko na celu zabawę w rozkosznym mieście, zyskaliśmy to, że pozostałe skarbcce po naszych naddziałach wypróżniono, a przerobieni w cudzoziemców, na własnej ziemi niemożem poznać rodaków, ni z ubioru, ni z języka”⁵⁴.

Wspomniany K.W. Wójcicki, przytaczając inne przysłowie: „Był w Rzymie, a Papieża nie widział”, objaśniał ponownie, że „[...] ostatnie stosujemy pospolicie do tych **wędrowników**, co znajdując się w sławnych, ciekawych i pełnych drogich pamiątek miejscach, mając sposobność, nic nie widzieli”⁵⁵.

W innym przypadku **wędrowiec** był negatywnym bohaterem moralitetu górskiego z 1837 r. pt. *Wędrowiec w Alpach*, który to utwór ze względu na ponadczasowe przesłanie przytaczamy w całości:

Alpejską dróżką pnie się **wędrowiec**,
Mgły czarne wokół kryją manowiec;
I gdzie najbliższa przepaść wśród manowca,
Spotkał do domu spieszącego łowca.
Wróc cudzoziemcze! Na karku burza;
Niebo się w czarne tumany nurza,
Już błyskawica ostrzy żądła żmije,
Ryczy grzmot w górach i wściekły fen wyje.

Choć grzmot ryczy, choć niebo w mroku,
Obca mi trwoga, nie cofnę kroku;
Naprzód mię naprzód ciągnie tam wysoko,
W te światy gruzów chcę zapuścić oko!

Ej Powróć, powróć! Straszno u góry,
Gdy tam zawyje wicher ponury,
I w takt szalony, wśród przepastnych ciemnie,
Poczną się gody szatańskich tajemnic.

Choć piekło wicherzy, o to nie pytam –
Grzmiające lodowce witam was, witam!
Wraz z dziką burzą skrzydła me rozwinę,
Zanucę z wiatry, z obłokiem popłynę.

⁵⁴ K.W. Wójcicki, *Przysłowia narodowe*, Warszawa 1830, tom I, s. 68–72; Szerzej zob.: A.M. Fredro, *Przysłowia mów potocznych albo przestrogi obyczajowe, radne, wojenne*, Wrocław 1808.

⁵⁵ Ibidem, tom II, s. 92.

I śmiały orzeł skrył się w zamroczu,
 Ni kędy kozła na skałach zoczy;
 I pasterz z wyżyn schronił się w zaciszy,
 Ni łowieckiego hallo! Gdzie usłyszysz.

Choć się zwierz dziki, choć człowiek chroni,
 Cudza mi trwoga kroku niewzbroni;
 Muszę ja, muszę, gdzie ten szczyt urwiska,
 Muzyką wiatrów napoić słuch z bliska.

Muszę ja, muszę, zwiedzić te kraje,
 Gdzie błyskawica, kędy grzmot wstaje! –
 Rzekłszy, niezważał na przestrogi łowca,
 I nikt już odtąd niewidział **wędrowca**⁵⁶.

Żaden nowoczesny **podróżnik** wyjeżdżający za granicę nie mógł się oczywiście obejść bez przewodnika i rozmówek. Z bardziej profesjonalnych przewodników należy wymienić ten wydany w 1832 r. we Wrocławiu pt. *Najnowszy przewodnik **podróżny** przez Niemcy, Francją, Włochy i Szwajcaryą bardzo użyteczne i wygodne dziełko doręczne dla **podróżujących** wszelkiego stanu*⁵⁷, a z rozmówek te, które były opublikowane już w 1800 r. w Poznaniu pt. *Zbiór rozmów i wyrazów najpotrzebniejszych dla **podróżnych**, w czterech językach: francuzkim, rossyiskim, polskim i niemieckim*⁵⁸ oraz wydane w 1878 r. w Berlinie pt. *Nowy przewodnik w rozmowach nowoczesnych w języku francuskim, angielskim, niemieckim i polskim [...] do użytku **podróżnych** [...]*⁵⁹.

Na ziemiach polskich pod zaborami, równocześnie z polskim pojęciem **podróżnik** i wywodzącym się z niemieckiego **wędrowiec**, funkcjonowały spolszczone wersje dwóch francuskich wyrazów: *le voyageur* (podróżny) pisany najczęściej jako wojażer i *le voyage* (podróż) pisana jako wojaż.

⁵⁶ L.N., **Wędrowiec w Alpach**, „Pamiętnik Naukowy” Kraków 1837, tom I, s. 283.

⁵⁷ *Najnowszy przewodnik **podróżny** przez Niemcy, Francją, Włochy i Szwajcaryą bardzo użyteczne i wygodne dziełko doręczne dla **podróżujących** wszelkiego stanu*, Wrocław 1832.

⁵⁸ *Zbiór rozmów i wyrazów najpotrzebniejszych dla **podróżnych**, w czterech językach: francuzkim, rossyiskim, polskim i niemieckim*, Poznań 1800.

⁵⁹ *Nowy przewodnik w rozmowach nowoczesnych w języku francuskim, angielskim, niemieckim i polskim. Rozmowy zwyczajne, i poufale powiększone rozmowami o **podróżach**, drogach żelaznych, statkach parowych, do użytku **podróżnych** [...]*, Berlin 1878.

Wojazer i wojaż

W dziewiętnastowiecznym słowniku synonimów polskich autor zanotował: „**WOJAŻ** (franc. *voyage*, od *voie* droga) wyraz czysto francuski, wprowadzony do języka w wieku XVIII, oznacza podróż człowieka zwłaszcza wyższej klasy, w zamiarze zwiedzania obcych krajów. Mówi się: jechać na **wojaż**. A że **wojaż** nowemi talenty bogaci, jadą do cudzych krajów”⁶⁰.

W 1800 r. w poradniku pt. *Prawidła zdrowego i długiego życia* o znaczeniu tego typu podróży jeden z autorów pisał: „**Woiaze**. Ich pożytek wszelkie wyrazy przewyższa. Najzdrowsze i najskuteczniejsze podróże są te, które piechotą, albo jeszcze lepiej na koniu się odprawuje. [...] Krwiści niech się pierwszej radzą doktora, czy jechać mogą”⁶¹. W 1821 r. Ignacy Lubicz Czerwiński wydał vademecum pt. *Panicz Wojazer czyli; Co ón wprzód umieć i wiedzieć powinien, nim w zagranicznych podróżach, dalszego wykształcenia ciała i umysłu, szukać zechce*⁶², w którym stawiając zasadnicze pytanie: „Czy podróże zagraniczne są potrzebne?”, odpowiadał, że „[...] wszelki do obcych krajów **wojaż** w celu nauki, nie jest interesem małej wagi” i dalej dodawał, iż „[...] atoli samo imię **wojażu**, już jasno zapowiada, iż to jest plan, któremu stałość silna charakteru, toż wcześnie cnoty i nauki, towarzyszeń konieczne powinny”⁶³. Następnie w dziesięciu rozdziałach szczegółowo instruował, jakie warunki musi spełniać nowoczesny **wojaż i wojazer**.

Doskonałym uzupełnieniem tego przewodnika były rozmówki **wojażera**, pochodzące również z 1821 r. – wydane w języku polskim, niemieckim, francuskim i włoskim – pt. *Książeczka dla podróżnych (Manuel du Voyageur) z której się wyrazów potrzebnych w podróży i w różnych zdarzeniach ludzkiego życia nauczyć i z niemi się łatwo obeznać mogą*⁶⁴. Wielu pisarzy z pierwszych lat dziewiętnastego wieku utyskiwało jednak na brak rzetelnych przewodników **wojażera** dla obcokrajowców podróżujących po ziemiach polskich⁶⁵ i dla Polaków podróżujących po Europie⁶⁶, a samo słowo **wojaż** było w użyciu, jak się wydaje, do końca pierwszej połowy XIX wieku⁶⁷.

⁶⁰ A.S. Krasieński, *Słownik synonimów*, op. cit., t. I, s. 521.

⁶¹ *Prawidła zdrowego i długiego życia* [...], Lwów 1800, s. 18.

⁶² I.L. Czerwiński, *Panicz Wojazer czyli; Co ón wprzód umieć i wiedzieć powinien, nim w zagranicznych podróżach, dalszego wykształcenia ciała i umysłu, szukać zechce*, Lwów 1821.

⁶³ Ibidem, s. IV–V.

⁶⁴ Madam de Genlis, *Książeczka dla podróżnych z której się wyrazów potrzebnych w podróży i w różnych zdarzeniach ludzkiego życia nauczyć i z niemi się łatwo obeznać mogą*, Wrocław 1821.

⁶⁵ [K.J. Wawrzyniec], *Przewodnik dla podróżujących w Polsce i Rzeczypospolitej Krakowskiej* [...], Warszawa 1821.

⁶⁶ J. Flasiński, *Przewodnik dla podróżujących w Europie podług najnowszych źródeł złożony z dodaniem mapy drożnej kolei żelaznych i dróg pocztowych*, Warszawa 1851.

⁶⁷ *Wyprawa na woiaż*. Dzieło pogrobowe Józefa Szymanowskiego, Warszawa 1801; *Turczyn woiażujący*, powieść zabawna na 7 podróży podzielona z dzieł Galland, Warszawa 1823;

Krajowidz

Polską odpowiedzią na zalew francuszczyzny był podróżnik zwany **krajowidzem**. Przemierzał on w czasie i w przestrzeni terytorium w celach wypoczynkowych i poznawczych podziwiając „krajowidy”⁶⁸, czyli krajobrazy. W tym samym czasie Polacy podobnie postąpili z obcym terminem „geografia”, którą wymiennie określali „krajopisarstwem”⁶⁹, „ziemiopisarstwem”⁷⁰ lub „ziemioznawstwem”⁷¹ zaś „geografię szczegółową”⁷² nazywali „krajoznawstwem” czyli „opisem kraju naszego”⁷³. Krajopisarstwo i krajoznawstwo stały się nieuchronną potrzebą w edukacji młodzieży i podstawą wszelkiej aktywności **krajowidza**, o którym w 1800 r. pisano: „Grecy zachowywali poważną wielkość, póki mędrzy utrzymywali księgi praw pisane przez nieśmiertelnych prawodawców. Ci mędrzy, którzy są jeszcze przedmiotami sprawiedliwego podziwiania urabiali się przez podróże”⁷⁴. Podobnie jeden z uczestników pielgrzymki odbytej w 1812 r. do Ziemi Świętej instruował, że dla **krajowidza**: „Podróż w obce kraje i zwiedzanie ich, jest to dla ciekawego podróżnika jed-

Wiadomości o różnych gatunkach gumy podług niektórych wojażerów i naturalistów, Siedlce 1826; K. Boromej, *Wojaż Jacka Samochwał Gaduły dla ciekawych jego przyjaciół*, Wilno 1841; „W cudze kraje, za wysokie góry, za sine morza, – oto jak jeszcze definiuje czeladka nasza **wojaż** za granicę błogosławiąc z serca tej podróży, patrzy z utęsknieniem za odjeżdżającym [...]”, za: T. Padalica, *Listy z podróży*, t. I, Wilno 1859, s. 9.

⁶⁸ „Nateczów, gdzie kapiele żelazne, lub między górami, nic szczególnego nie nastręcza: pusty pałac, ogród zaniedbany, stawy wyschłe, budowle nieforemne i zrujnowane, nie zatrzymają lubownika krajowidów”, za: J. P., *Wspomnienia pod względem pięknych widoków i sztuki, z podróży urywkowej przedsiębraney w Polszcze lecie r. 1829*, „Kolumb” 1829, t. VIII, nr 45, s. 149–150; „Co więcej, kto wzrok swój zatopi w owe krajowidy, ten własną wyobraźnią i czuciem nieskończenie łatwiej i dzielniej ożywić je sam zdoła, niż za pomocą trzeciego, choćby najszczytniejszego poety”, za: *Szwajcaria*, „Kosmorama Europy”, t. 2, 1837.

⁶⁹ Eding, *Początki krajopisarstwa* [...], Warszawa 1768; *Mała Encyklopedia Polska*, Leszno i Gniezno 1841, t. I, s. 422.

⁷⁰ „Nauka XXXV. O ziemiopisarstwie. Co jest ziemiopisarstwo? Jest opisanie matematyczne, fizyczne i polityczne ziemi”, za: *Zbiór krótki encyklopedyczny wszystkich umiejętności* [...], cz. 1, Wrocław 1804, s. 227; *Ziemiopismo powszechne czasów naszych, dawnych także i szrednich tykające dla publiczney przysługi młodzi narodowej* przez Gyecego Alla, b.m. i d. w.; *Mała Encyklopedia Kupiecka*, Warszawa 1848, s. 5.

⁷¹ F. W. Hoffman, *Powszechne ziemioznawstwo czyli opisanie budowy i składu ziemi, jej stosunku do wszechświata*, [...], Warszawa 1853.

⁷² *Krajoznawstwo*, [w:] *Encyklopedia Wychowawcza*, Warszawa 1904, tom VI, s. 368.

⁷³ A. Schneider, *Encyklopedia do krajoznawstwa Galicji* [...], Lwów 1871; Por.: K. Kulwiec, *Krajoznawstwo w szkole*, [w:] *Księga pamiątkowa II polskiego kongresu pedagogicznego* odbytego w dniach 1 i 2 listopada 1909 r. we Lwowie.

⁷⁴ [A. H. Dampmartin], *Wyobrażenie o kształceniu rozumu i serca z przyłączeniem wypisów różnych angielskich*, tłumaczone z francuskiego przez Jana Nowickiego, Kraków 1800, Tom II, s. 80–81.

na z najdoskonalszych szkoła, która nie tylko dokładnie naucza wiadomości świata, ale też w nim znajdujące się rzeczy niejako palcem wskazuje. Jest też potrzebny wędrownikom podróżny zamiar: moim pierwszym było odwiedzenie Palestyny czyli Ziemi Świętej; drugim, poznanie interesujących przedmiotów. Do obydwóch dwie rzeczy przybrałem w towarzystwo: pierwszą pobożność, drugą ciekawość, które podróżnym zdają się być koniecznymi”⁷⁵.

Pionierzy, globtroterzy i obieżyświaty

Rozwój różnych form podróżowania w dziewiętnastowiecznej Europie spowodował, że na ziemiach polskich pod zaborami, pojawiły się nowe określenia na uczestników tych aktywności. Z angielskiej tradycji przejęto słowo **pionier**, którym nazywano ludzi wytyczających nowe drogi w dziedzinie poznania świata⁷⁶ oraz również angielskie słowo **globe-trotter**, określane przez polski słownik jako typ podróżnika: „wydeptujący całą kulę ziemską, żartobliwa nazwa dawana turystom, ustawicznie podróżującym po całym świecie”⁷⁷. To niepolskie określenie nie przyjęło się w rodzimym piśmiennictwie, chociaż w 1910 r. jeden z autorów o awanturkowej podróży J.F. Regnarda do Polski, pisał: „Przyszły poeta był w młodości wielkim, jak dziś mówią **Glob-trotterem**. Wędrował kolejno po Włoszech i Algierze, gdzie dostał się do niewoli u rozbójników morskich [...]”⁷⁸.

W 1913 r. został opublikowany artykuł poświęcony polskim **globtroterom** pt. *Podróżowanie i podróżomania*, a w nim krytyczne opinie: „Żyłka **globtrotterów** tkwi zarówno w mieszkańcu Warszawy, jak i żyjącym w zapadłym kącie ziemi obywatelu wiejskim, biednym naszym emigrancie oraz inteligencie. [...] «Signor Polacco», «der Polnische Graf», «Monsieur Polonais», jest ponętą owieczką do przystrzygania przez utuczoną międzynarodową rzeszę hotelarzy i restauratorów, łatwo wzbogacającą się najrentowniejszym przemysłem turystycznym. [...] Większość naszych rodaków podróżuje nie z potrzeby wewnętrznej i rozmysłu, lecz wskutek zwyczaju

⁷⁵ Pielgrzymka X. Józefa Drohoiowskiego reformata do Ziemi Świętej, Egiptu, niektórych wschodnich i południowych krajów, odbyta w roku 1788, 89, 90, 91, pobożno-ciekawej publiczności ofiarowana, t. I i II, Kraków 1812, cyt. ze wstępu.

⁷⁶ E.J. Cooper, *Pionierowie albo Źródła Suskehanny*, Wilno 1832; J. F. Cooper, *Pionierowie nad źródłami Suskehanny*, Lwów 1885; M. Haiman, *Polacy wśród pionierów Ameryki. Szkice historyczne*, Chicago 1930.

⁷⁷ M. Arcta, *Słownik wyrazów obcych*, Warszawa 1937, s. 103.

⁷⁸ W. Gosztottw, *O podróży J. F. Regnarda do Polski w r. 1682*, [w:] „Rzeczy ciekawe i pożyteczne” 1910, nr 3, s. 78.

i mody. Jeździmy, gdzie każe moda, jeździmy, parci tęsknotą zmiany otoczenia środowiska, nie wnikając w głębsze znaczenie kształtującego oddziaływania podróży”⁷⁹.

W języku polskim **globtroter** częściej zwany był „**obieżyświatem**”, czyli podróżnikiem, który odbywał „**podróżę naokoło świata**”⁸⁰. W okresie zaborów wychodziły trzy czasopisma mające w tytule ten polski odpowiednik, były to:

- „*Wybór podróży znakomitszych na koło ziemi, w różne jej strony, czyli geografia historyczna dla zabawy i nauki młodzieży tudzież dojrzałych osób*” wydawany w Warszawie w 1805 r.
- „*Podróż małownicza około świata. Porządny zbiór najciekawszych wiadomości i odkryć z Bayrona, Kartera, Bougainvilla, Koka, Laperouza, Vancouvera*”, wychodząca w latach 1835–1836 w Warszawie.
- „*Na około świata*” wydawany w Warszawie w latach 1901–1907.

Turysta i turystyka

Tymczasem w Europie zachodniej pojawiło się zupełnie nowe pojęcie **turystyka**, które było – jak zauważa A. Matuszyk – „jedną ze współczesnych postaci podróżowania”⁸¹.

Oddajmy głos historykowi turystyki A. Mączakowi, który w sprawie genezy europejskiego pojęcia **turystyka** pisał: „Angielskiego terminu *Grand Tour* użyje po raz pierwszy dopiero w 1670 roku Richard Lassels, pisząc o *Grand Tour of France the Giro of Italy*. Charakterystyczne określenia: we wszystkich z nich tkwi sens podróży okrężnej po różnych trasach, dla poznania krajów. Jest ona «wielka» z racji długości trasy i czasu trwania, a ma być także pamiętnym, szczególnym wydarzeniem, podróżą życia. [...] Było przecież tradycją, a nawet głównym motywem *Grand Tour*; zbierać wiadomości o ludach, ich władcach, sile państwa i odrębności ustrojów. [...] Aż po XVIII wiek, a właściwie po nowoczesną masową **turystykę** rodzinną, społeczność **turystów** była niemal wyłącznie męska i przeważnie młoda. Wszak podróż zagraniczna, trwająca od roku do trzech, miała w XVI–XVIII wieku przygo-

⁷⁹ M. Dienstl, *Podróżowanie i podróżomania*, „Wieś i Dwór” 1913, z. XV, s. 12–13.

⁸⁰ J. Verne, *Podróż naokoło księżycy*, Warszawa 1870; A. Storch, *Na około świata czyli pogoń za szczęściem*, Kraków 1878; *ABC wszechświata czyli niebywała jeszcze podróż naokoło świata*, którą Stach odbył, a Kazimierz Gliński opisał, Warszawa 1895; S. Schnur-Peplowski, *Obrazy z przeszłości Galicji i Krakowa (1772–1858)*, Lwów 1896, s. 20; W. Umiński, *Podróż naokoło świata piechotą i w podobłocznych krainach*, Warszawa 1900; L. Boegli, *Avanti. Listy z podróży naokoło świata*, Lwów 1908.

⁸¹ A. Matuszyk, *Pedagogika turystyki jako stosowana aksjologia podróży*, [w:] *Nauki o turystyce*, op. cit., s. 127.

tować młodego szlachcica do przyszłej działalności publicznej, w toku której nie było już zazwyczaj czasu na wojaże. [...] Rewolucja francuska [okres w historii Francji przypadający na lata 1789–1799. uzup. aut.] zadała ostateczny cios arystokratycznej *Grand Tour* Anglików po kontynencie”⁸². A. Mączak pisze dalej, że „[...] w XVIII stuleciu nastąpi ważna kulturowa przemiana: początkowo jedyna w życiu dłuższa impreza **turystyczna** u schyłku epoki utraci ową wyłączność – choć tymczasem tylko w sferach zamożnych i oświeconych, najwcześniej u Anglików. Nawykną oni do kilkakrotnego odwiedzania kontynentu, narzucają ten styl «Europejczykom», otwierając epokę nowej **turystyki**”⁸³.

Nieco odmiennie na ten sam temat pisali J. Warszyńska i A. Jackowski: „Według niektórych badaczy słowa **turysta** i **turystyka** są pochodzenia francuskiego (od *tour* – podróż), pomimo że po raz pierwszy zastosowano je w XVIII w. na Wyspach Brytyjskich dla określenia podróży na kontynent europejski angielskiej młodzieży z wyższych sfer udającej się do szkół francuskich, niemieckich i in. w celu uzupełnienia edukacji. Podróże te zwano *grand tour*, a podróżnych zaczęto określać mianem *tourist*. W roku 1811 w czasopiśmie «Sporting Magazyn» pojęciem **turystyka** (*tourizm*) objęto ogół wycieczek czy podróży do miejsc atrakcyjnych zarówno pod względem krajobrazowym, jak i zabytków oraz wszelkie migracje o charakterze naukowym czy przyjemnościowym. W wielu późniejszych wydawnictwach (zwłaszcza francuskich) **turystą** (*touriste*) nazywana była każda osoba odbywająca podróż dla przyjemności, «dla zaspokojenia ciekawości lub zabicia czasu» natomiast **turystykę** określano jako «zamiłowania i zwyczaję **turysty**» lub «zamiłowanie do zmiany miejsca pobytu i bardzo miły sport», czy też «zespół zasad regulujących podróże dla przyjemności». Począwszy od końca XIX w. pojęcia **turystyki** i **turysty** stosowane są niemal we wszystkich językach świata”⁸⁴.

Łatwo zauważyć, że europejskie znaczenie pojęcia **turystyki** w przedziale czasowym od końca XVIII w. do pierwszych lat XX w. ulegało zmianie znaczeniowej.

Za jednego z pionierów wprowadzenia do polskiej terminologii słowa **turysta** – pisanego z braku polskiego odpowiednika jeszcze w formie przejściowej jako **tour'ysta** – należy uznać Ludwika Pietrusińskiego, który użył tego określenia w swoich drukowanych wspomnieniach już w 1845 roku⁸⁵.

⁸² A. Mączak, *Peregrynacje. Wojaże. Turystyka*, Warszawa 2001, s. 142, 171, 193, 213.

⁸³ Ibidem, s. 142.

⁸⁴ J. Warszyńska, A. Jackowski, *Podstawy geografii turystyki*, Warszawa 1978, s. 20–21.

⁸⁵ L. Pietrusiński, *Wspomnienia z Wenecji*, op. cit.; Por.: J. Ślusarczyk, *Historia turystyki*, [w:] *Nauki o turystyce*, op. cit., s. 81; P. Halemba, *Początki polskiej turystyki na Śląsku Cieszyńskim i w Beskidzie Śląskim*, [w:] *Z najnowszej historii kultury fizycznej w Polsce*, Tom VII. Pod redakcją Leonarda Nowaka, Gorzów Wielkopolski 2006, s. 27.

Współcześni polscy badacze przyjmowali, że pojęcie **turystyka**, w aktualnie obowiązującej pisowni, wprowadził Xaw.F.A.E. Łukaszewski w 1847 r., identyfikując je z „podróżnym, przechodniem”⁸⁶. W świetle najnowszych ustaleń Iwony Cybuli wiemy już, że naukowcy mylili się, bowiem słowo **turysta** autorka zidentyfikowała jeszcze we wcześniejszych polskojęzycznych źródłach prasowych, chociażby tych z 1844 roku⁸⁷. Podobnie S. Milewski w swojej pracy przytacza list pewnego podróżnika, który już w 1830 r. użył określenia **turystyka**⁸⁸. Oznacza to, że pojęcie **turystyka** było w użyciu przez polskie elity dużo wcześniej niż dotychczas sądzono.

Pomimo że inne słowniki z tamtych lat, nie notowały pojęcia **turystyki**⁸⁹ – aż do roku 1891, kiedy zdefiniowano **turystę** jako „podróżnika, odbywającego większe wycieczki”⁹⁰ – to termin ten powoli ulegał w polskim piśmiennictwie popularyzacji. Z zachowanych przekazów źródłowych wnosimy, że słowo **turystyka** zaczęło się pojawiać częściej w piśmiennictwie polskim już w pierwszych latach drugiej połowy wieku XIX⁹¹, znacznie częściej w ostatnich 20 latach wieku XIX⁹². Analiza tytułów bibliograficznych A. Jackow-

⁸⁶ Xaw.F.A.E. Łukaszewski, *Słownik podręczny wyrazów obcych i rzadkich w języku polskim używanych*, Królewiec 1847, s. 292.

⁸⁷ *Odźwierny Watykanu przez Méry*, „Magazyn Powszechny Użytecznych Wiadomości” 1884, t. IX, z. XII, s. 84.

⁸⁸ S. Milewski, *Podróże bliższe i dalsze czyli urok komunikacyjnych staroci*, Warszawa 2006, s. 34.

⁸⁹ Słowa **turystyka** nie notują tak miarodajne źródła jak: *Słownik Języka Polskiego Lindego* z 1859 r., wileński *Słownik Języka Polskiego* A. Zdanowicza z 1861 r. (pomimo że autor deklaruje, iż pozycja ta zawierała „znaczny liczbę wyrazów z obcych języków polskiemu przyswojonych”), *Encyklopedia Powszechna Orgelbranda* z 1866 r. i *Podręczna Encyklopedia Powszechna* A. Wiślickiego z 1874 r.

⁹⁰ *Encyklopedia Powszechna Kieszonkowa wraz ze słownikiem wyrazów obcych w języku polskim używanych*, Warszawa 1891, s. 1878.

⁹¹ „Ludzie tacy są postrachem dla flanerów (flaneur f. – wałęsający się po ulicach. dop. aut.) i **turystów** nie lubiących tracić chwili czasu na próżno”, za: T. Tripplin, *Anglia dziś i dziesięć lat temu. Wspomnienia z podróży po Anglii przez autora podróży po Dani, Szwecji, Norwegii*, Warszawa 1851, s. 130; K. Gaszyński, *Listy z podróży po Włoszech*, Lipsk 1853, s. 142; *Podróże do piekła z notatek modnego turysty spisał Napoleon Dębicki*, Warszawa 1862; E. Chłopicki, *Notatki z różnoczasowych podróży po kraju*, Warszawa 1863, s. 122; J. Gordon, *Turysta z musu*, Lwów 1873.

⁹² *Turysta, przewodnik dla podróżujących, zawierający rozkłady jazdy na kolejach żalaznych, informacje dla podróżujących, mapy kolei żelaznych i ogłoszenia* (Na letni sezon 1880 r., rok I, z. 1) nakładem **Turysty**, druk „Gazety Lekarskiej”, Warszawa 1880, stron 56; „*Towarzystwo Tatrzańskie stara się także o inne wygody turystów* [...]”, za: Sz. Bitwa, *Listy z Podhala tatrzańskiego*, Lwów 1881, s. 23; [J. Rakowski], *Najnowsze szkie wschodu z poglądem politycznym i ekonomicznym na stan krajów skreślił Turysta Ziemanian*, Kraków 1885; Z. Cieszkowski, *Wspomnienia z Ater*, Kraków 1886, s. 4 i 11; A. Borucki, *Nasze góry. Malownicze opisanie Karpat i Tatr oraz ich mieszkańców*. Część II Tatry, Cieszyn [1888], s. 74; A. D., *Przechadzki po*

skiego za lata 1900–1944 upoważnia do wniosku, że upowszechnienie słowa **turystyka** przypada jednak dopiero na początkowe lata XX w. Szczególną popularyzację słowa **turystyka** należy odnotować w ostatnich trzech latach poprzedzających wybuch I wojny światowej.

O popularności terminu **turystyka** mogą świadczyć również tytuły prasowe i nazwy towarzystw zawierające w sobie to określenie. W okresie zaborów wychodziło kilka czasopism, które miały w tytule słowo **turysta**. Pierwszym czasopismem był „**Turysta**” wydawany w Kołomyi w 1883 r., w następnej kolejności były: „**Przegląd Zdrojowy i Turystyczny**” wychodzący w 1907 r. w Krakowie, „**Przegląd Zdrojowy, Sportowy i Turystyczny**” wychodzący w 1908 r. w Krakowie, „**Przegląd Zdrojowo-Kąpielowy i Przewodnik Turystyczny**” wychodzący od 1909 r. w Krakowie, „**Turysta Polski**” wychodzący w 1912 r. jako dodatek do warszawskiego pisma „Świat”, „**Nasza Turystyka**” wychodząca jako dodatek do „Naszyc Zdroi” w latach 1913–1914 we Lwowie oraz „**Zdrownictwo i Turystyka**” wychodzące w 1914 r. we Lwowie.

Na ziemiach polskich pod zaborami słowo **turystyka**, po raz pierwszy, w nazwie stowarzyszenia pojawiło się w 1903 r. Organizacja nazywała się **Sekcja Turystyczna Towarzystwa Tatrzańskiego** w Zakopanem oraz dwukrotnie w 1906 r.: w Krakowie – **Krajowy Związek Turystyczny** i we Lwowie – **Akademicki Klub Turystyczny**. Poniżej publikujemy chronologiczny wykaz polskich towarzystw działających w szerokim obszarze **turystyki**, aby ukazać zarówno stan organizacyjny, jak i ewolucję nazewnictwa:

1. Towarzystwo Tatrzańskie w Krakowie – 1873.
2. Oddział Czarnohorski Towarzystwa Tatrzańskiego w Kołomyi – 1879.
3. Oddział Towarzystwa Tatrzańskiego w Szczawnicy – 1885.
4. Oddział Pieniński Towarzystwa Tatrzańskiego w Krościenku nad Dunajcem – 1893.
5. Sekcja **Turystyczna** Towarzystwa Tatrzańskiego w Zakopanem – 1903.
6. Oddział Babiogórski Towarzystwa Tatrzańskiego w Żywcu – 1905.
7. „Beskid” Oddział Towarzystwa Tatrzańskiego w Nowym Sączu – 1906.
8. Krajowy Związek **Turystyczny** w Krakowie – 1906.
9. Polskie Towarzystwo Krajoznawcze w Warszawie – 1906.

Rzymie, Lwów 1888, s. 117; F. Romanowski, *Przewodnik po Częstochowie dla pątników i turystów z dodaniem wiadomości o przemyśle i handlu*, Kraków 1893; S. Bełza, *W górach olbrzymich*, Warszawa 1893, s. 99; S. Bojanowski, *Sylwetki koni orientalnych i ich hodowców*, Kraków 1906, s. 9; T. Dybczyński, *Z teki turysty. Opis 88-o milowej pieszej podróży po kraju*, Warszawa 1909; J. Smrek, *Nad Lemanem. Kartki z pamiętnika turysty*, Lwów 1910; A. J. Ostoja, *Nad morzem, z notatek turysty*, (miejsce i rok wydania nie ustalony); Warring, *Z krańców Sybiru, zapiski turysty*, (miejsce i rok wydania nie ustalony).

10. Akademicki Klub **Turystyczny** we Lwowie – 1906.
 11. Karpackie Towarzystwo Narciarzy we Lwowie – 1907.
 12. Sekcja Narciarska Towarzystwa Tatrzańskiego w Zakopanem – 1907.
 13. Sekcja Krajowego Związku **Turystycznego** w Stanisławowie – 1909.
 14. Akademicki Związek Sportowy w Krakowie – 1909.
 - a. Sekcja Krajoznawczo-**Turystyczna** AZS.
 - b. Sekcja Narciarska AZS.
 15. Sekcja wycieczkowa Ogniska nauczycielskiego w Krakowie – 1909.
 16. Tatrzańskie Towarzystwo Narciarzy w Krakowie – 1910.
 17. Polskie Towarzystwo **Turystyczne** „Beskid” w Cieszynie na Śląsku – 1910.
 18. Sekcja Narciarska AKT we Lwowie – 1911.
 19. Sekcja Narciarska Towarzystwa Tatrzańskiego w Krakowie – 1912.
 20. Sekcja **Turystyczna** Kraj. Związku Zdrojowisk i Uzdrowisk we Lwowie – 1912.
 21. Robotniczy Klub **Turystyczny** w Krakowie – 1913.
 22. Towarzystwo Krajoznawcze w Poznaniu – 1913.
- Dokładniejszego sprecyzowania pojęcia **turysty i turystyki** doczekaliśmy się dopiero po zakończeniu I wojny światowej.

Turystyka na rozstaju dróg przed 1914 r.

Już przed I wojną światową w Europie doszło do różnicowania się **turystyki**. Pierwszy kierunek rozwoju **turystyki** pozostawał w obszarze masowej kultury fizycznej, drugi nazywano **turystyką** sportową i trzeci związany był z rozwojem **turystyki** rozumianej jako dział gospodarki narodowej.

Największym przedsiębiorcą **turystycznym** w Europie był Anglik Tomasz Cook, który w 1841 r. założył pierwsze profesjonalne biuro podróży pod nazwą „The Cook and Son”. Drugim pod względem wielkości przedsiębiorstwem **turystycznym** w Europie było założone we Francji w 1876 r. „Międzynarodowe Towarzystwo Wagonów Sypialnych (Compagnie Internationale des Wagons Lits)⁹³. We Francji już w 1910 r. powstał pierwszy organ opieki państwowej nad **turystyką** pod nazwą **Office National du Tourisme**, który podlegał Ministerstwu Robót Publicznych. W 1911 r. zbliżone urzędy powołały rządy Hiszpanii pod nazwą **Komisariatu Królewskiego dla Spraw Turystyki** oraz Austrii tworząc **Wydział Propagandy Turystycznej** przy Ministerstwie Robót Publicznych.

⁹³ *Biuro dla podróżnych Cook'a*, „Wędrowiec” 1877, nr 14, s. 214; T. Dziekoński, *Biura podróży z zarys historycznym i organizacyjnym*, Warszawa 1935, s. 3–4.

Rodzime inicjatywy na polu gospodarki turystycznej

Podobnie polskie środowiska w Galicji, zainteresowane wykorzystaniem **turystyki** dla celów gospodarczych, w 1906 r. w Krakowie powołały społeczną organizację pod nazwą **Krajowy Związek Turystyczny** (KZT), którego celem było: „Do zadań społecznych, obchodzących wszystkie warstwy ludności, zarówno rolnicze, jak też przemysłowe i handlowe, należy stworzenie i wzmożenie ogólnokrajowego dobrobytu nie tylko przez korzystne spieniężenie artykułów wytworzonych na targach światowych, lecz także przez odpowiednie wyzyskanie piękności, dzieł sztuki, i zabytków kultury, w jakie kraj obfituje”⁹⁴. Działacze KZT wiedzieli doskonale, że we wszystkich rozwiniętych krajach Europy „**turystyka** nowożytna, była nie tylko sportem, ale i przemysłem. Z **turystyką** bowiem wiąże się, o **turystykę** opiera się, cały szereg ważnych gałęzi przemysłu. A im bujniejsza jest ta **turystyka**, im pełniejszym jest ruch obcych, tym większa jest też liczba gałęzi przemysłu żyjących z **turystyki**, tym liczniejsze i szersze w tym względzie horyzonty krajowi się otwierają”⁹⁵. Dlatego galicyjscy działacze, dostrzegając zmiany w ewolucji **turystyki** i wykształcenie się kierunku gospodarczego, podjęli działania zmierzające w kierunku komercjalizacji rodzimej **turystyki**, której celem było „ożywienie ruchu [**turystycznego**], który się ma przyczynić do ekonomicznego dźwignięcia całej okolicy [...]”⁹⁶. Zdawano sobie jednocześnie sprawę, że bezwzględnym warunkiem realizacji „pomnożenia bogactwa ekonomicznego kraju” był przyjazd zagranicznych gości, czyli jak pisano ówczesnie: „zakrajowców – więc tak Królewiak i Poznańczyk jak też Czech, Tyrolczyk lub Słoweniec, rozumie się obok mniej u nas niestety częstych złotonośnych Anglików, Francuzów lub Amerykanów”⁹⁷, ponieważ: „Obcy **turysta** jednak pozostawi także grosz z zagranicy przywieziony w naszym kraju i tym sposobem przyczyni się do jego wzbogacenia: zarobi jednostka, skorzysta gmina, miasta, kraj – a grosz ten wcale nie do pogardzenia. Według obliczeń przybliżonych, wynosi obecnie zysk Galicji, przysporzony przez turystów zakrajowych, rocznie około 10 000 000 koron, sam Kraków gościł u siebie w ciągu roku 1911-go okragłe 100 000 obcych, między nimi około 40 000 z poza granic państwa, a przyczynek ich na korzyść bilansu gospodarczego miasta za-

⁹⁴ Sprawozdanie z czynności **Krajowego Związku Turystycznego** w Krakowie za czas od 18 lipca 1906 r.

⁹⁵ **Krajowy Związek Turystyczny** w Krakowie, „Wieś i Dwór” 1913, z. I, s. 16.

⁹⁶ Ibidem, s. 18.

⁹⁷ Ibidem s. 19; Jak zachęcić cudzoziemców do zwiedzania naszego Kraju? Nakładem **Krajowego Związku Turystycznego**, Kraków 1907; *O znaczeniu ekonomicznym ruchu **turystycznego***, „Przegląd Zdrojowy i Turystyczny” 1907, nr 12, s. 1; A. Neumanowa, *W sprawie **turystyki***, „Wieś i Dwór” 1913, z. I, s. 15.

znaczył się co najmniej 2 000 000 koron”⁹⁸. Do środków realizacji tego zadania zaliczano: szeroką kampanię propagandową wśród miejscowej ludności celem uświadomienia korzyści materialnych wynikających z rozwoju ruchu **turystycznego**, wpływanie na administrację państwową w celu wprowadzenia różnych udogodnień związanych z rozwojem ruchu **turystycznego**, modernizację funkcjonowania poczty i upowszechnienie telegrafu i telefonu, budowę nowoczesnych dróg i nowych linii kolejowych, wprowadzenie komunikacji omnibusów, wydawanie przewodników i publikacji reklamowych oraz rozpowszechnianie ich za pośrednictwem zagranicznych biur podróży, organizowanie polskich biur podróży i informacji **turystycznej**, urządzenie zawodów sportowych, wykładów, kongresów i wystaw międzynarodowych, budowanie obiektów sportowych, gastronomicznych, schronisk, hoteli i urządzeń sanitarnych, unowocześnianie już istniejących zdrojowisk i stacji klimatycznych, szkolenie personelu usługowego ze szczególnym uwzględnieniem znajomości języków obcych.

Na ziemiach polskich pod zaborami rozwój **turystyki** masowej i sportowej związany był nierozłącznie z ewolucją pojęć „taternictwo” i „taternik”.

Taternictwo i taternik

W połowie XIX w. na określenie regionalnego „podróżnictwa tatrzańskiego”, „turystyki tatrzańskiej” lub „turysty tatrzańskiego”⁹⁹ używano nowych ówczesznie określeń **taternik i taternictwo**. W pionierskim okresie funkcjonowania **taternictwo** i turystyka były więc właściwie tymi samymi pojęciami¹⁰⁰.

W 1902 r. S. Drohojowski napisał piękny wiersz pt. **Taternik**, który przypomina tamte pionierskie dni:

Wstępuję w kraj kamieni, a zdradliwe szlaki
Przyjmują podróżnika ostrą gościnnością,

⁹⁸ Ibidem s. 17.

⁹⁹ M. Świerż, *Stanisław Stasic w Tatrach*, Lublin 1926, s. 2–3.

¹⁰⁰ Wyczerpująco na ten temat zob.: M. Czyż, *Historiografia polskiego taternictwa i alpinizmu w latach 1909–1939*, [w:] *Przeszłość polskiej kultury fizycznej*. Pod red. M. Orlewicz-Musiał i R. Wasztyła, Zeszyty Naukowe Nr 89, Wydanie specjalne, AWF Kraków 2004, s. 273; Pierwszym znanym z nazwiska polskim podróżnikiem po Tatrach był Michał Chrościński, który opisał swoje wrażenia w drugiej połowie XVII w. w dziele pt. *Opisanie ciekawe gór Tatrów za Nowym Targiem, na cały świat słynących, wszelkimi klejnoty i bogactw ozdobionych i niezliczonymi minerałami napętnionych*, za: *Michała Chrościńskiego opisanie gór Tatrów wydał Stanisław Eliaż Radzikowski*, Kraków 1905; M. Świerż, *Stanisław Stasic w Tatrach*, Lublin 1926; Pierwszym polskim przewodnikiem po Tatrach było opracowanie: E. Janoty pt. *Przewodnik w wycieczkach na Babią Górę, do Tatr i Pienin*, Kraków 1860.

Jak surową gór synów darzą wytwnością,
I każą odszukiwać drogi tajne znaki.

Ten młody komu miękkie te szare opoki,
I wesół dla igraszki przełęczami bieży,
Dla niego lekkie w halach po upłazach skoki,
Ten wzniosłe nasze wirchy, z morzem równomierzy.

Już jesteśmy w urwiskach, choć z ciała nie zzuci,
I dłuższym naszą drogę w zygzaki i koła,
Wiatr nam świszcząc urąga, gdy lawiny kłóci.

Ten stanie taternikiem kto przejść tędy zdoła,
Zda się wołają na mnie ...nie przejdzie...on wróci!...
Za echem! my druhowie; to echo mię woła¹⁰¹.

Konsekwentny podbój Tatr i związana z tym zmiana obyczajowości, polegająca na przenikaniu bardzo modnego ówczesnie sportu do **turystyki** górskiej, doprowadziły do tego, że na przełomie wieku XIX i XX pod pojęciem **taternictwa** rozumiano wyłącznie „sport wysokogórski”, który rozwijał się równolegle z „popularną górską turystyką”¹⁰². Jednocześnie już na kilka lat przed wybuchem I wojny światowej pojawiła się tendencja do europeizacji rodzimego **taternictwa** sportowego przez nazywanie go alpinizmem lub al-

¹⁰¹ S. Drohojowski, *Wrażenia z gór*, Kraków 1902, s. 51.

¹⁰² *Mieczysław Świerz. Ku czci człowieka gór* (Praca zbiorowa), Kraków 1933, s. 5; Periodyzację dziejów **taternictwa**, od **turystyki taterniczej** do **taternictwa sportowego**, wyjaśnił: M. Świerz, *Zarys dziejów taternictwa* Polskiego, Kraków 1913 s. 5 i dalsze; Ciekawie wspomniano o ewolucji **taternictwa** w opracowaniu pt. *Taternicy z przed lat 80. Z dziennika Hieronima Ciechanowskiego z r. 1854*, Kraków 1932, pisząc: „Daleko liberalniej przyznawano tytuł **taternika** wówczas, gdy nazwa ta była jeszcze nowa. Rodziła się zaś ona prawie współcześnie z nadaną Zakopanemu godnością letniej polskiej stolicy [...]. Gdy do Zakopanego zaczęło zjeżdżać na całe lato po kilkaset osób, zaczęły się też wśród młodzieży upowszechniać wycieczki na trudniejsze nieco przełęcze i szczyty. Za **taternika** uchodził jednak już ten, kto przebył pierwszą **taternicką** próbę, a był nią (pozał się Boże!) stary piarżysty Zawrat na szlaku do Morskiego Oka. [...] Poważnym **taternikiem** zostawał już ten, kto był na Rysach, Łomnicy, a cóż dopiero na Lodowym, Gierlachu, Wysokiej... Ani więc równać się ówczesnemu przeciętnemu **taternikowi**, z przed lat pięćdziesięciu, z dzisiejszym. – Obaj uprawdzie chętnie się chlubil poniesionym trudem i przebytymi niebezpieczeństwami. Ówczesny jednak szukał może więcej tych wrażeń, jakie daje przyroda, i niewątpliwie więcej stykał się z ludem podhalańskim, dla którego często nadmiernie się entuzjazmował. Dzisiejszy dba więcej o wrażenia sportowe, wysiłków i niebezpieczeństwa szuka, wszelki folklor prawie pomija”, s. 3–4. W innym miejscu autor opracowania pisał o pionierach **taternictwa**, że: „Oglądali zaś Tatry przez pryzmat doby poromantycznej, tak, jak dzisiejsi **taternicy** są dziećmi ery sportu i rekordu”, ibidem, s. 6, zob.: Z. Pręgowski, *Z turystyki narciarskiej ubiegłego sezonu*, „Wieś i Dwór” 1913, z. IX, s. 22.

pinizmem sportowym¹⁰³. W 1906 r. w prasie lwowskiej ukazał się doskonały artykuł A. Lewickiego pt. *Alpinizm i taternictwo*, w którym autor wyjaśniał: „W znaczeniu najszerszym turystyka obejmuje zarówno podróżowanie, celem zwiedzania krajów, miast, zabytków, historycznych lub zakładów pracy, jak też wyprawy naukowe, lub odbywane w jakichś celach praktyczno-badawczych. Sport więc górski były tylko częścią składową w powyższy sposób rozumianej turystyki. Posiada on jednakże tyle cech odmiennych, że należałoby mu raczej wyznaczyć odrębne i zupełnie samoistne stanowisko w dziedzinie pojęć pokrewnych”¹⁰⁴. Intensywny rozwój alpinizmu sportowego nastąpił w odrodzonej Polsce.

Dalsze różnicowanie się turystyki w latach 1918–1939

W Polsce dwudziestolecia międzywojennego można wyróżnić trzy¹⁰⁵ podstawowe kierunki rozwoju **turystyki**: **turystyka** jako forma kultury fizycznej, **turystyka** sportowa czyli alpinizm i **turystyka** rozumiana jako dział gospodarki narodowej.

Turystyka jako forma kultury fizycznej

Pierwsza grupa specjalistów traktowała **turystykę** jako integralną część masowej kultury fizycznej. Akcentowali oni system wartości pisząc wręcz o „**kulturze turystycznej**”¹⁰⁶, oraz nawiązując do tradycji pionierów **turystyki** górskiej okresu zaborów, argumentowali: „O ile beztrudne wakacjonowanie na letnisku nie wywiera prawie żadnego twórczego, kształcącego

¹⁰³ S. Komornicki, *Z dziejów taternictwa polskiego*, „Taternik” 1909, nr 4, s. 69; Z. Klemensiewicz, *Zasady taternictwa*, Lwów 1913.

¹⁰⁴ A. Lewicki, *Alpinizm i taternictwo*, „Gazeta Lwowska” 1906, nr 181, 182, 184, 186, 188.

¹⁰⁵ Renomowane wydawnictwo encyklopedyczne z 1939 r. błędnie wyróżnia jedynie dwa kierunki w rozwoju polskiej **turystyki**. Pierwszy został nazwany **turystyką zwykłą lub bierną** i dotyczył instytucjonalnych form wypoczynku, a więc **turysty**, który wykupywał świadczenia **turystyczne** w biurze podróży. Drugi kierunek został nazwany **turystyką sportową lub czynną**. I tu został popełniony kardynalny błąd, ponieważ w ramach **turystyki** sportowej wymieniana jest zarówno **turystyka** masowa jak i sportowy alpinizm. To pewne, że cele, zasady, środki, metody i warunki **turystyki** masowej i sportowej są zupełnie rozbieżne. Zob.: K. Narkiewicz-Jodko, *Turystyka*, [w:] Świat i Życie. Zarys encyklopedyczny współczesnej wiedzy i kultury. Red. nac. Z. Łempicki, Lwów – Warszawa 1939, s. 1154–1162.

¹⁰⁶ *Kultura turystyczna*, „Wierchy” 1926, s. 169; S. Faecher, *O narciarską kulturę turystyczną*, „Turysta w Polsce” 1935, nr 2, s. 3; K. Klein, *O kulturę w turystyce wodnej*, „Turysta w Polsce” 1935, nr 7, s. 2.

wplywu na charakter, o tyle **turystyka** rozwija w niesłychany sposób odwagę, przedsiębiorczość, spryt, zaradność, wytrwałość i tym podobne przymioty charakteru. Nielada przecież trzeba być zuchem, by się zdecydować wziąć plecak na plecy, kij do ręki i tak per pedes ruszyć w świat¹⁰⁷.

Podobnie wypowiadali się przedstawiciele **turystyki** wodnej pisząc: „Istotną wartość **turystyki**, leży w oddziaływaniu, nie na stronę fizyczną, a psychiczną. **Turystyka** stawiając nas w nowych sytuacjach wyrzyna, niejako z koliska codziennych zainteresowań – stwarza zewnętrzny punkt widzenia. Pozwala z dala ujrzeć nasz zwykły świat, z innej strony, umożliwia obejrzenie ogólnej struktury naszego życia. **Turystyka** indywidualna, to duchowe rekolekcje. Ucieczka od świata, zbliżenie sam na sam do przyrody – nawrót ku bezpośredniości prostocie, nawiązywanie nici z naturalnym podłożem życia. Z reakcji i wczucia się w naturę powstaje dwudźwięk, wygrany na strunach woli i uczucia: instynkt pionierski, zdobywczy, kroczący naprzód i odkrycie jedności z przyrodą przez kontemplację jej¹⁰⁸. Niektórymi grupami wodniaków targały jednak wewnętrzne sprzeczności, uważali bowiem, że „Regatowcy i **turyści** stać winni obok siebie, nie przeciw sobie”, by za chwilę jednak przyznać prymat **turydom**: „Nie jednostki uprzywilejowane fizycznie stawiane być mają na piedestał zwycięscy, ale cały Naród, przez oderwanie się od zgubnego wpływu miasta, przez nauczenie się jak poznawać przyrodę i jak ją kochać, ma stać się narodem złożonym z ludzi zdrowych, dzielnych i lepszych¹⁰⁹”.

Do tego samego kierunku zaliczamy **turystykę** szkolną. W 1928 r. ukazał się Okólnik Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w sprawie szkolnych wycieczek **turystyczno-krajoznawczych**, w którym minister postanawiał: „W trosce o kształcenie przyszłego obywatela Rzeczypospolitej nauczycielstwo wszelkich szkół winno kłaść duży nacisk na wycieczki **turystyczno-krajoznawcze**, które są nader ważnym uzupełnieniem wychowania szkolnego. Krzepią one zdrowie młodzieży, dają niezbędne poczucie piękna i bogactwa ziemi rodzinnej, budzą uczucia patriotyczne i instynkty państwowo-twórcze. [...] Uznając wycieczki **turystyczno-krajoznawcze** za wysoce wartościowy czynnik w wychowaniu młodzieży, polecam tę sprawę specjalnej uwadze nauczycielstwa i władz szkolnych¹¹⁰”.

Kierunek sportowy w **turystyce** reprezentowali alpinisci i alpinizm.

¹⁰⁷ *O propagandę turystyki*, „Junak” 1929, nr 14, s. 1; M. Orłowicz, *Literatura turystyczna Polski*, Warszawa 1937.

¹⁰⁸ A. Heinrich, *Turystyka, ale jaka?*, „Sport Wodny” 1934, s. 397.

¹⁰⁹ J. J. Fischer, *Regaty czy turystyka*, „Sport Wodny” 1934, s. 355–356.

¹¹⁰ *Wskazania wychowawcze zawarte w rozporządzeniach i okólnikach Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym MWRiOP*, Łódź 1935, s. 127.

Turystyka sportowa – alpinista i alpinizm

W dwudziestoleciu międzywojennym dla kierunku sportowego w taternictwie stosowano określenie: **alpinizm**¹¹¹. W 1939 r. w renomowanym wydawnictwie encyklopedycznym Z. Klemensiewicz definiował: „Taternictwo jest odłamem **alpinizmu**. Taternikiem nazywamy **alpinistę** czynnego w Tatrach”¹¹². Podczas jednego z odczytów w Oddziale Warszawskim Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego T. Jaroszyński precyzował, że: „Taternik – to najbardziej doskonały, prawdziwy sportowiec”¹¹³.

Dość szybko w ramach polskiego **alpinizmu** wyodrębniły się jednak dwa nurty: **alpinizm wyczynowy** i **alpinizm profesjonalny**.

Najważniejszym środkiem **alpinizmu wyczynowego** było współzawodnictwo sportowe, a celem ostatecznym rekord, dlatego niektórzy autorzy porównywali go do innych sportów boiskowych pisząc: „Trzeba raz jeszcze powtórzyć: powojenny swój rozmach zawdzięcza taternictwo swemu wybitnie sportowemu charakterowi, i – co za tym idzie – zupełnie świadomości celów, które dla każdego sportu, czy będzie nim sport boiska, czy przestrzeni, wyrażają się w słowie: rekord. Stając się w całej pełni sportem, musiało taternictwo ogarnąć te wszystkie czynniki, które dopingują i podnoszą wyniki i wartość sportu”¹¹⁴. W prasie specjalistycznej pojawiały się jednak niepokojące głosy, które wskazywały, że: „im bardziej taternictwo sportowieje w znaczeniu boiskowym, tym trudniej jego prozelitom utrzymać taternicki stosunek do gór”¹¹⁵. Wyjaśnijmy, że w tym ujęciu „taternicki stosunek do gór” oznaczał odwołanie się do znanych reminiscencji związanych z etosem taterników minionych lat.

Nieuniknioną konsekwencją rozwoju **alpinizmu wyczynowego** była jego profesjonalizacja. Sprawę tę ujawniono w Polsce na początku lat trzydziestych ubiegłego wieku. W prasie pojawiły się liczne dyskusyjne artykuły i repliki.

Obroncy czystości sportu **alpinistycznego** pisali: „Jak każdy sport, tak i taternictwo kończy się tam, gdzie kończy się bezinteresowność materialna taternika i gdzie rozpoczyna się ciągnięcie zysków ze sportu w tej, czy w in-

¹¹¹ *O należyte miejsce dla turystyki*, „Sport Wodny” 1927, nr 1, s. 3.

¹¹² *Taternictwo*, [w:] Świat i Życie. Zarys encyklopedyczny współczesnej wiedzy i kultury. Red. nac. Z. Łempicki, Lwów – Warszawa 1939, s. 1037.

¹¹³ T. Jaroszyński, *Z psychologii i higieny taternictwa*, „Higiena Ciała i Sportu” 1926, nr 3, s. 34.

¹¹⁴ Z. Dąbrowski, *Dziś i jutro taternictwa*, „Taternik” 1932, s. 75; J. Kiełpiński, *W sprawie taternictwa boiskowo-sportowego*, „Taternik” 1932, s. 55.

¹¹⁵ Z. Dąbrowski, op. cit., s. 78; *W sprawie nagród przyznawanych za wyczyny alpinistyczne*, „Taternik” 1936/37, s. 211.

nej formie. Taternik przestaje być z tą chwilą taternikiem i powinien utracić prawa członka klubu. Dążenie do wprowadzenia profesjonalizmu do taternictwa godzi w jeden z jego najistotniejszych walorów tj. bezinteresowność materialną, jest próbą odarcia tego najszlachetniejszego ze sportów, z jego ideologii, opartej na młodzieńczej żądzy czynu i umiłowania piękna, w jego naturalnej, pierwotnej postaci”¹¹⁶. Realści wiedzieli doskonale, że profesjonalizacja **alpinizmu** i dalszy rozwój tego nurtu jest nieunikniony, mimo że oficjalnie potępiono zjawisko i nigdy nie zalegalizowano w Polsce profesjonalizmu sportowego¹¹⁷.

Interesy polskich sportowców-**alpinistów** reprezentował Polski Klub Wysokogórski działający przy Polskim Towarzystwie Tatrzańskim.

Turystyka jako dział gospodarki narodowej

Po odzyskaniu niepodległości państwo polskie od razu zajęło się **turystyką**, którą uważano za przemysł **turystyczny**, będący jednym z działów gospodarki narodowej. Dla zarządzania tą sferą państwa powołano w 1919 r., za przykładem innych państw, **Referat Turystyki** przy ówczesnym Ministerstwie Robot Publicznych. Po likwidacji Ministerstwa Robót Publicznych w 1932 r. opiekę nad **turystyką** przejęło Ministerstwo Komunikacji, przy którym utworzono z dniem 1 sierpnia 1932 r. **Wydział Turystyki Ogólnej**¹¹⁸.

W 1935 r. M. Fularski w opublikowanej książce pt. *Turystyka jako dział gospodarki narodowej* pisał: „W miarę rozwoju środków komunikacyjnych rozrasta się ruch wycieczkowy, mając na widoku nie tylko cele poznawcze, wychowawcze, lecz i rozrywkowe oraz odpoczynkowe. Ruch ten wyodrębnia się i przybiera nazwę **turystyki**. Powyższa definicja nie daje

¹¹⁶ A. Sokołowski, *Taternictwo a profesjonalizm*, „Taternik” 1933, s. 7.

¹¹⁷ J. A. Szczepański, *Problemat profesjonalizmu w sporcie górskim*, „Taternik” 1933, s. 75; W. Stanisławski, *O profesjonalistach tatrzańskich i przyszłości taternictwa*, „Taternik” 1933, s. 105.

¹¹⁸ M. Orłowicz, *Organizacja turystyki i sportu w Polsce*, „Roboty Publiczne” 1919, nr 5; *Polska Biblioteka Turystyczna* wydana z subwencji Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie (13 woluminów za lata 1920–1924); M. Orłowicz, *Rząd a turystyka*, „Przegląd Turystyczny” 1925, nr 1, s. 14; *Protokół zjazdu w sprawie popierania turystyki odbytego w Warszawie dnia 17 marca 1931 [...]*, Warszawa 1931; *Sprawozdanie komisji między ministerialnej do zbadania zagadnień turystyki 1928–1931*, Warszawa 1931; M. Orłowicz, *Organizacja opieki państwowej nad turystyką za granicą i w Polsce*, [w:] *Turystyka w życiu gospodarczym*, Warszawa 1933, s. 14; *Opieka państwowa nad turystyką*, „Polska Gospodarcza” 1934, z. 39, s. 1186; *Protokół zjazdu referentów turystyki przy urzędach wojewódzkich i dyrekcjach kolejowych odbytego w Krakowie w dn. 18 grudnia 1934*, Warszawa 1935.

nam jednak pełnego obrazu wpływu i znaczenia ruchu **turystycznego** w różnych dziedzinach życia państwowego, zwłaszcza w dziedzinie gospodarki narodowej”¹¹⁹.

Spróbujmy zreasumować nasze rozważania dotyczące trzech sposobów rozumienia pojęcia **turystyki** w II Rzeczypospolitej. W tym okresie wyodrębniły się trzy główne kierunki rozwoju **turystyki**: **turystyka** jako forma kultury fizycznej, **turystyka** sportowa, czyli alpinizm i **turystyka** rozumiana jako dział gospodarki narodowej. Wszystkim tym trzem zupełnie różnym formom działalności ludzkiej nadano jednak tę samą nazwę – **turystyka**. Rodziło to poważne konsekwencje związane z opisem i identyfikacją tych zjawisk. Problem ten szczególnie podnosiła specjalistyczna prasa, która pisała: „Zagadnienia **turystyczne** są ciągle jeszcze oceniane w Polsce z fałszywego punktu widzenia. Wśród olbrzymiej ilości ludzi ze słowem **turysta** i **turystyka** łączą się pojęcia ciężkich butów, plecaka, laski i namiotu, które są w rzeczywistości związane tylko z drobnym fragmentem ruchu **turystycznego** tj. **turystyką** sportową. Winę ponosi tu przede wszystkim brak osobnych terminów językowych na określenie dwu odrębnych zagadnień, które np. w języku niemieckim lub czeskim mają swe odrębne, jasne określenia. Niemieckie TOURISTIK lub czeskie TURISTIKA odnoszą się właśnie do owej turystyki sportowej, przeważnie górskiej, a w każdym razie wędrowniczej, połączonej z wysiłkiem fizycznym, pewnym prymitywnym, nieraz użyciem specjalistycznego sprzętu jak rower, kajak lub narty, a odbywanej w celach wyłącznie rozrywkowych. Natomiast ruch, który u nas również nazywamy **turystycznym**, lecz który może odbywać się bez żadnego wysiłku, w ramach pełnego komfortu, w celach nie zawsze rozrywkowych, lecz także i leczniczych, pielgrzymkowych, naukowych lub innych, lecz mający z **turystyką** sportową wspólne cechy w postaci zmiany miejsca pobytu i poznawania odwiedzanego terenu, nazywa się w języku niemieckim FREMDENVERKEHR, w czeskim CIZINECKI RUCH. Obydwa te terminy oddają właściwy sens zagadnienia, którego istotą jest ruch obcych, oczywiście nie obcych w znaczeniu cudzoziemców, lecz obcych tj. nie zamieszkałych stale w danych terenie. Znalezienie odpowiedniego terminu polskiego byłoby bardzo na czasie, gdyż uchroniłoby od wielu nieporozumień i konfliktów. [...] Jasne uświadomienie

¹¹⁹ M. Fularski, *Turystyka jako dział gospodarki narodowej*, Warszawa 1935, s. 3; Tenże, *Zagadnienia ruchu turystycznego*, Warszawa 1935, s. 7; również: W. Goetel, *Turystyka w Polsce jako czynnik poprawy sytuacji gospodarczej*, [w:] Wskazania dotyczące poprawy współczesnej sytuacji gospodarczej, Kraków 1932; S. Podworski, *Turystyka w naszym życiu gospodarczym*, [w:] *Turystyka w życiu gospodarczym*, Warszawa 1933, s. 6; T. Krzyżewski, *Propaganda turystyczna* Lwowa, Lwów 1937; S. Leszczyński, *Zagadnienia geografii turystyki*, Sprawozdanie z działalności Studium Turystyki UJ za okres 1 V 1936–30 IX 1937, Kraków 1937, nr 3–4, s. 1; *Hotele i pensjonaty w Polsce. Nakładem Naczelnej Organizacji Polskiego Przemysłu Hotelowego*, Warszawa 1937/8.

sobie tych różnic jest konieczne i ważne, gdyż jak powiedzieliśmy, sama zbieżność nomenklatury powoduje nieporozumienia i niepotrzebne nieraz konflikty¹²⁰. O konfliktach wynikających z dualizmu nazewnictwa nie będziemy pisać, gdyż powinno to stanowić temat osobnej rozprawy, natomiast musimy powiedzieć, że najważniejszą konsekwencją takiego stanu rzeczy była dezorientacja znacznej części społeczeństwa, a nawet wprowadzenie w błąd opinii publicznej. Dlatego co bardziej światli fachowcy uważali, że należy wprowadzić odrębne określenia dla obu tych różnych rodzajów **turystyki**. Proponowano pozostawić nazwę „**turystyka**” lub z przymiotnikowymi dostawkami jako „**turystyka masowa**” czy też „**turystyka przemysłowa**” wyłącznie dla ruchu rozumianego jako gałąź gospodarki narodowej, natomiast wszystkie rodzaje **turystyki** związane w różnym zakresie ze sportem zalecano nazywać „**turystyką sportową i krajoznawczą**”, „**turystyką wędrowniczą**” lub „**turystyką czynną**”¹²¹.

Echa ewolucji rozwoju i różnicowania się zjawiska **turystyki** w Polsce okresu międzywojennego odnajdujemy w dwóch ramowych definicjach. Autorzy warszawskiego Słownika Języka Polskiego z 1919 r. definiowali **turystę** jako tego, który „odbywa większe wycieczki dla przyjemności”, **turystykę** zaś jako „podróżowanie w charakterze **turysty**”¹²². Słownik Wyrazów Obcych Trzaski, Everta i Michalskiego z 1939 r. podtrzymywał definicję **turysty**, poszerzył jednak pojęcie **turystyki** – nawiązując do wcześniejszych definicji europejskich – pisząc, że jest to „sport wycieczkowy, podróżowanie dla przyjemności, ogół kwestii związanych z organizacją tego rodzaju podróży”¹²³.

Zakończenie

We współczesnych czasach **turystka**, jako dział kultury fizycznej, nie jest specyfikowana przez ustawę z 1996 r. o kulturze fizycznej, ponieważ **turystyka** została uznana za dział gospodarki narodowej i jako taka podlega zupełnie innym regulacjom prawnym¹²⁴. Tylko **turystyka sportowa** – nazwana al-

¹²⁰ *Co to jest turystyka? Wielki przemysł czy... sport!*, „Jedziemy” 1939, nr 6, s. 3.

¹²¹ *Dwa różne światy pod wspólnym szyldem turystyki*, „Jedziemy” 1939, nr 7, s. 1; *Co to jest turystyka*, „Jedziemy” 1939, nr 8, s. 3; *Urojony konflikt między „turystyką czynną” i „turystyką masową”*, „Jedziemy” 1939, nr 9, s. 4–5; *W odróżnieniu od „turystyki masowej” turystyka wędrownicza oznaczałby wszystkie inne rodzaje turystyki sportowej i krajoznawczej*, „Jedziemy” 1939, nr 11, s. 2.

¹²² *Słownik Języka Polskiego*, J. Karłowicz [...], Warszawa 1919, t. VII, s. 172.

¹²³ *Encyklopedyczny słownik wyrazów obcych*, Trzaski, Everta i Michalskiego, Warszawa 1939, s. 2270.

¹²⁴ *Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych*, DzU RP nr 133, poz. 884; *Ustawa z dnia 25 czerwca 1999 r. o Polskiej Organizacji Turystycznej*, DzU RP nr 62, poz. 689.

pinizmem – została włączona w zakres funkcjonowania Ministerstwa Sportu. W świetle najnowszych regulacji prawnych alpinizm jest uznawany za jedną z wielu dziedzin sportu, którą tworzą cztery dyscypliny: wspinaczka wysokogórska, wspinaczka sportowa, alpinizm jaskiniowy i narciarstwo wysokogórskie. W dokumentach Ministerstwa Edukacji Narodowej **turystyka** funkcjonuje jako doskonały środek wychowania i wychowania fizycznego¹²⁵.

Bibliografia

Źródła drukowane

1. A. D., *Przechadzki po Rzymie*, Lwów 1888.
2. *ABC wszechświata czyli niebywała jeszcze podróż naokoło świata*, którą Stach odbył, a Kazimierz Gliński opisał, Warszawa 1895.
3. Anczyc W. L., *Księga sławniejszych odkryć geograficznych [...]*, Warszawa 1897.
4. *Anonima diarjusz peregrynacji włoskiej, hiszpańskiej, portugalskiej (1595)*, wydał Jan Czubek, Kraków 1925.
5. Arcta M., *Słownik wyrazów obcych*, Warszawa 1937.
6. *Bajka w podróży*, „Tygodnik dla dzieci” 1829, nr 21.
7. Barycz H., *Podróże polskie do Neapolu w wiekach XV–XVIII*, Warszawa 1939.
8. Barycz H., *Polacy na studiach w Rzymie w epoce odrodzenia (1440–1600)*, [w:] „Archiwum komisji do dziejów oświaty i szkolnictwa w Polsce” 1938, nr 4.
9. Bełza S., *W górach olbrzymich*, Warszawa 1893.
10. „Biblioteka Polska” 1825, t. IV.
11. Bitwa Sz., *Listy z Podhala tatrzańskiego*, Lwów 1881.
12. *Biuro dla podróżnych Cook’a*, „Wędrowiec” 1877, nr 14.
13. Boegli L., *Avanti. Listy z podróży naokoło świata*, Lwów 1908.
14. Bojanowski S., *Sylwetki koni orientalnych i ich hodowców*, Kraków 1906.
15. Borelowski K., *Pątnictwo narodowe. W sprawie wycieczek ludowych i szkolnych do Krakowa*, Kraków 1912.

¹²⁵ Rozporządzenie MENiS z dnia 8 listopada 2001 r. w sprawie warunków i sposobów organizowania przez publiczne przedszkola, szkoły i placówki krajoznawstwa i **turystyki**, DU 2001, nr 135, poz. 1516; Rozporządzenie MENiS z dnia 9 grudnia 2003 r. w sprawie dopuszczalnych form realizacji czwartej godziny obowiązkowych zajęć wychowania fizycznego, DU 2003, nr 217, poz. 2128.

16. Boromej K., *Wojaż Jacka Samochwał Gaduły dla ciekawych jego przyjaciół*, Wilno 1841.
17. Borucki A., *Nasze góry. Malownicze opisanie Karpat i Tatr oraz ich mieszkańców*. Część II Tatr, Cieszyn [1888].
18. Brückner A., *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Kraków 1927.
19. Brzozowski J., *Dystrakcje podróżnych. Pobożne, uczone y ucieszne dla pobożnych y ciekawych peregrynantow [...]*, Częstochowa 1751.
20. Bujak F., *Najstarszy opis Ziemi Świętej polskiego pochodzenia*, Kraków 1900.
21. Bujnicki K., *Nowa wędrówka po małych drogach. Szkice obyczajowe [...]*, Wilno 1852.
22. Bystron J.S., *Polacy w Ziemi Świętej, Syrii i Egipcie 1147-1914*, Kraków 1930.
23. Campe J.H., *Zbiór podróży ważnych i ciekawych dla nauki i zabawy młodych [...]*, Kraków 1794.
24. Carteret P., *Wybór podróży znakomitych na kolo ziemi i w różne jej strony, czyli geografia historyczna dla zabawy i nauki młodzieży tudzież dojrzałych osób*, Warszawa 1805.
25. Chłopicki E., *Notatki z różnoczasowych podróży po kraju*, Warszawa 1863.
26. Cieszkowski Z., *Wspomnienia z Aten*, Kraków 1886.
27. *Co to jest turystyka*, „Jedziemy” 1939, nr 8.
28. *Co to jest turystyka? Wielki przemysł czy... sport!*, „Jedziemy” 1939, nr 6.
29. Cooper F.J., *Pijonierowie albo Źródła Suskehanny*, Wilno 1832.
30. Cooper F.J., *Pionierowie nad źródłami Suskehanny*, Lwów 1885.
31. Czerny F., *Charakter dzisiejszych wypraw do Afryki*, Kraków 1882.
32. Czerny F., *O wpływie wielkich odkryć geograficznych na Polskę i jej oświatę w XVI wieku*, Kraków 1886.
33. Czerwiński I.L., *Panicz Wojazer czyli; Co ón wprzód umieć i wiedzieć powinien, nim w zagranicznych podróżach, dalszego wykształcenia ciała i umysłu, szukać zechce*, Lwów 1821.
34. [Dampmartin A.H.], *Wyobrażenie o kształceniu rozumu i serca z przyłączeniem wypisów różnych angielskich, tłumaczone z francuskiego przez Jana Nowickiego*, t. II, Kraków 1800.
35. Dąbrowski Z., *Dziś i jutro taternictwa*, „Taternik” 1932, s. 75.
36. *Delicje, ziemie włoskie, abo prawdziwe, y istotne opisanie, co tylko we włoskich kraiach, po wolnych a głównych miastach, y w każdym miejscu, od starożytności, kościołow, pałacow, pyramid, ogrodow, nagrobkow y inszych wielu, do widzenia godnych, znajduie się raritet, doskonałym drog y odległości jednego od drugiego miasta miasteczka. Przytym y opisanie monety, każdemu ciekawemu w czytaniu powabne, y peregrynan-*

- tom w te tam kraie, zbyt wygodne, potrzebne, y pożyteczne przez jednego ANONIMA, z niemieckiego na polski przetłumaczone język, Kraków 1665.
37. Demidow N.A., *Podróż w Rosyji południowej i Krymie*, Warszawa 1845.
 38. Dickens K., *Klub Pickwicka czyli wyprawy i wędrówki, przygody i czyny Samuela Pickwicka i członków korespondentów klubu jego imienia*, Kraków 1899.
 39. Dienstl M., *Podróżowanie i podróżomania*, „Wieś i Dwór” 1913, z. XV.
 40. Dmochowski F.S., *Nowe drogi. Opowiadania i marzenia ziemianina*, Warszawa 1859.
 41. Dmochowski F.S., *Obrazy obyczajów i wspomnienia podróży zebrane z najnowszych autorów i podróżników*, Warszawa 1935.
 42. Dobrowolski A.B., *Wyprawy polarne. Historia i zdobycze naukowe*, Warszawa 1914.
 43. *Drogowskaz dla młodych wędrowników na rozstajnych drogach. Głos do młodzieży, przyjętej do stołu Bożego*, Warszawa 1832.
 44. Drohojowski S., *Wrażenia z gór*, Kraków 1902.
 45. *Dwa różne światy pod wspólnym szyldem turystyki*, „Jedziemy” 1939, nr 7.
 46. *Dwaj podróżni. Przypowieść*, „Rozrywki dla dzieci” 1825, t. III.
 47. Dybczyński T., *Z teki turysty. Opis 88-o milowej pieszej podróży po kraju*, Warszawa 1909.
 48. Dziekoński T., *Biura podróży z zarysie historycznym i organizacyjnym*, Warszawa 1935.
 49. „Dziennik dla dzieci” 1830.
 50. *Dziennik podróży Stanisława Staszica 1789–1805 z rękopisów wydał Czesław Leśniewski*, [w:] „Archiwum do dziejów literatury polskiej”, Kraków 1931, tom XVII.
 51. *Dziennik podróży i zdarzeń Hrabiego Beniowskiego na Syberyi, w Azji i Afryce*, Kraków 1898.
 52. Eding, *Początki krajopisarstwa [...]*, Warszawa 1768.
 53. *Encyklopedia Powszechna Kieszonkowa wraz ze słownikiem wyrazów obcych w języku polskim używanych*, Warszawa 1891.
 54. *Encyklopedia Powszechna Orgelbranda* z 1866.
 55. *Encyklopedyczny słownik wyrazów obcych*, Trzaski, Everta i Michalskiego, Warszawa 1939.
 56. Faecher S., *O narciarską kulturę turystyczną*, „Turysta w Polsce” 1935, nr 2.
 57. Fischer J.J., *Regaty czy turystyka*, „Sport Wodny” 1934, s. 355–356.

58. Flasiński J., *Przewodnik dla podróżujących w Europie podług najnowszych źródeł złożony z dodaniem mapy drożnej kolei żelaznych i dróg pocztowych*, Warszawa 1851.
59. Fredro A.M., *Przysłowia mów potocznych albo przestrogi obyczajowe, radne, wojenne*, Wrocław 1808.
60. Fularski M., *Turystyka jako dział gospodarki narodowej*, Warszawa 1935.
61. Fularski M., *Zagadnienia ruchu turystycznego*, Warszawa 1935.
62. Gaszyński K., *Listy z podróży po Włoszech*, Lipsk 1853.
63. Gaszyński K., *Pieśni pielgrzyma polskiego*, Paryż 1833.
64. Gawiński A., *Peregrynacje Andrzeja Wilczka*, Lwów 1937.
65. Gawlik M., *Dzieje odkryć geograficznych*. Biblioteka Macierzy Polskiej nr 69, Lwów 1912.
66. Gawroński A., *Upominek dla Braci pielgrzymów politycznych polskich*, Lyon 1846.
67. Gerstmann T., *Polska pielgrzymka uczniów do Rzymu w roku 1905*, Lwów 1905.
68. Gjellem K., *Wędrowcy świata. Romans poetyczny*, Lwów – Poznań 1924.
69. Goetel W., *Turystyka w Polsce jako czynnik poprawy sytuacji gospodarczej*, [w:] Wskazania dotyczące poprawy współczesnej sytuacji gospodarczej, Kraków 1932.
70. Gondek F., *Wspomnienia z pielgrzymki do Ziemi Świętej w roku 1859 odbytej*, Bochnia 1860.
71. Gordon J., *Turysta z musu*, Lwów 1873.
72. Gosztowtt W., *O podróży J. F. Regnarda do Polski w r. 1682*, [w:] „Rzeczy ciekawe i pożyteczne” 1910, nr 3.
73. Górka J., *Podróż do ziemi świętej*, Kraków 1913.
74. *Gra podróż*, [w:] „Biblioteczka Młodziańska” t. II, Wrocław 1809.
75. *Gra w podróznego*, „Rozmaitości dla ludu wiejskiego” 1845, cz. III.
76. Hahn T.F., *Anonima diarjusz peregrynacji włoskiej, hiszpańskiej i portugalskiej z r. 1595*, Lwów 1935.
77. Hahn T.F., *Anonima diarjusz peregrynacji włoskiej, hiszpańskiej i portugalskiej z r. 1595*, Lwów 1935.
78. Haiman M., *Polacy wśród pionierów Ameryki. Szkice historyczne*, Chicago 1930.
79. Hartleb K., *Jan z Ocieczyna Ociecki jego działalność polityczna i dyaryusz podróży do Rzymu 1501–1548*, [w:] „Archiwum naukowe wydawnictwa Towarzystwa dla popierania nauki Polskiej”, Lwów 1917, t. VIII, z. 3.
80. Hartleb K., *Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła pielgrzymka do ziemi św.*, [w:] Prace historyczne w 30-lecie działalności profesorskiej Stanisława Zakrzewskiego, Lwów 1934.

81. Hartleb K., *Polskie dzienniki podróży w XVI w., jako źródła do współczesnej kultury*, Lwów 1920.
82. Heinrich A., *Turystyka, ale jaka?*, „Sport Wodny” 1934, s. 397.
83. *Historia podróży i odkryć dokonanych na morzu i lądzie od początku XV wieku aż do dni naszych*, przełożona z francuskiego przez Wojciecha Szymanowskiego, Warszawa 1842.
84. Hoffman F.W., *Powszechne ziemioznastwo czyli opisanie budowy i składu ziemi, jej stosunku do wszechświata*, [...], Warszawa 1853.
85. *Hotele i pensjonaty w Polsce*. Nakładem Naczelnej Organizacji Polskiego Przemysłu Hotelowego, Warszawa 1937/8.
86. Irving W., *Żywoć i podróże Krzysztofa Kolumba*, Warszawa 1843.
87. J. P., *Wspomnienia pod względem pięknych widoków i sztuki, z podróży urywkowej przedsiębraney w Polsce lecie r. 1829*, „Kolumb” 1829, t. VIII, nr 45.
88. Jabłonowski S., *Podroz do rozných kraioć Europy i Azji przez missonarzow S. J. w roku 1690 odprawiona* [...], Warszawa 1795.
89. *Jak zachęcić cudzoziemców do zwiedzania naszego Kraju?* Nakładem Krajowego Związku Turystycznego, Kraków 1907.
90. *Jana Rybińskiego podróż naukowa za granicę w latach 1616–1623*, [w:] A. Danysz, *Studia z dziejów wychowania w Polsce*. Prace monograficzne z dziejów wychowania i szkolnictwa w Polsce nr 3, Kraków 1921.
91. Janota E., *Przewodnik w wycieczkach na Babią Górę, do Tatr i Pienin*, Kraków 1860.
92. Jaroszyński T., *Z psychologii i higieny taternictwa*, „Higiena Ciała i Sportu” 1926, nr 3.
93. Kantecki A., *Polska pielgrzymka do Rzymu z r.p. 1877*, Poznań 1877.
94. *Karty legitymacyjne i paszporty do podróży. Przepisy dla podróżujących krajowców wewnątrz kraju*, [w:] Polski adwokat domowy, Lwów 1872.
95. *Katalog informacyjny biblioteki kolejowej przy drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Literatura piękna, książki dla dzieci i młodzieży*, Warszawa 1912.
96. *Katalog książek polskich wypożyczalni A. Gumplowicza w Krakowie przy ul. Brackiej 9*, Kraków 1913.
97. *Katalog niektórych książek polskich, łacińskich, niemieckich i francuskich znajdujących się u Michała Grölla księgarza narodowego* [...], Warszawa 1796.
98. *Katalog wypożyczalni książek polskich, niemieckich, francuskich i angielskich J. Gumplowicza w Krakowie ulica Bracka*, Kraków 1883.
99. Kiełpiński J., *W sprawie taternictwa boiskowo-sportowego*, „Taternik” 1932, s. 55.

100. Klein K., *O kulturę w turystyce wodnej*, „Turysta w Polsce” 1935, nr 7.
101. Klemensiewicz Z., *Zasady taternictwa*, Lwów 1913.
102. Komornicki S., *Z dziejów taternictwa polskiego*, „Taternik” 1909, nr 4.
103. Korzeniowski J., *Wędrówki oryginała*, Wilno 1852.
104. Kowalski S., *Wędrówki studenta*, Lwów 1865.
105. *Krajowy Związek Turystyczny w Krakowie*, „Wieś i Dwór” 1913, z. I.
106. *Krajoznawstwo*, [w:] Encyklopedia Wychowawcza, t. VI, Warszawa 1904.
107. Krasieński A.S., *Słownik synonimów polskich*, t. I, Kraków 1885.
108. Kraszewski J.I., *Podróże i poselstwa polskie do Turcji a mianowicie: podróż E. Otwinowskiego 1557, Jędrzeja Taranowskiego komornika j.k.m. 1569 i poselstwo Piotra Zborowskiego 1568*, Kraków 1860.
109. Kromer M., *Polska czyli o położeniu, obyczajach, urzędach [...]*, Wilno 1853.
110. Krzyżewski T., *Propaganda turystyczna Lwowa*, Lwów 1937.
111. *Kultura turystyczna*, „Wierchy” 1926, s. 169.
112. Kulwieć K., *Krajoznawstwo w szkole*, [w:] Księga pamiątkowa II polskiego kongresu pedagogicznego odbytego w dniach 1 i 2 listopada 1909 r. we Lwowie.
113. Kunicki L., *Wędrówki stryjaszka*, Warszawa 1869.
114. L. N., *Wędrowiec w Alpach*, „Pamiętnik Naukowy” Kraków 1837, tom I.
115. Le Brun A., *Wspomnienia lekarskie z podróży odbytej w roku 1812 do Niemiec, Francji i Belgii*, Warszawa 1843.
116. Leszczyński S., *Zagadnienia geografii turystyki*, Sprawozdanie z działalności Studium Turystyki UJ za okres 1 V 1936 – 30 IX 1937, Kraków 1937, nr 3–4.
117. Leszczyński J.N., *Kolumb czyli o źródłach jego głównej idei robienia nowych odkryć na Zachodzie Europy*, „Pielgrzym” 1843, t. I, s. 74; t. II, s. 51, s. 157, s. 269.
118. Leszczyński J.N., *Rozprawa historyczna o Kolumbie, czyli o źródłach jego głównej idei robienia nowych odkryć na Zachodzie Europy*, Warszawa 1843.
119. Lewicki A., *Alpinizm i taternictwo*, „Gazeta Lwowska” 1906, nr 181, 182, 184, 186, 188.
120. Louis J., *Życie światowe i towarzyskie w Rzeczypospolitej Krakowskiej (1816–1846)*, Kraków 1886.
121. Łukaszewski Xaw.F.A.E., *Słownik podręczny wyrazów obcych i rzadkich w języku polskim używanych*, Królewiec 1847.
122. Maciejowski W.A., *Polska aż do pierwszej połowy XVII wieku pod względem obyczajowym i zwyczajowym*, t. IV, Warszawa 1842.

123. Madam de Genlis, *Książeczka dla podróżnych z której się wyrazów potrzebnych w podróży i w różnych zdarzeniach ludzkiego życia nauczyć i z nimi się łatwo obeznać mogą*, Wrocław 1821.
124. *Mała Encyklopedia Kupiecka*, Warszawa 1848.
125. *Mała Encyklopedia Polska*, t. I, Leszno i Gniezno 1841.
126. *Michała Chrościńskiego opisanie gór Tatrów wydał Stanisław Eliasz Radzikowski*, Kraków 1905.
127. *Mieczysław Świerz. Ku czci człowieka gór* (Praca zbiorowa), Kraków 1933.
128. *Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła peregrynacje do Ziemi Świętej (1582–1584)*, wydał J. Czubek, Kraków 1925.
129. *Młodzi Tuczyńscy w kolegium jezuickim w Ingolstacie w latach 1654–1659, napisał A. Danysz*, Poznań 1899.
130. *Modlitwa w czasie podróży*, [w:] S. Podworski, *Drogi kalwaryjskie czyli książeczka do nabożeństwa służąca dla wygody pątników Kalwarię Zebrzydowską zwiedzających*, Kraków 1883.
131. Morawski M., *Pielgrzymka życia*, Kraków 1888.
132. *Na drogę. Psychologia podróżowania*, „Księga Uciechy i Pożytku” 1903.
133. *Najnowszy przewodnik podróżny przez Niemcy, Francją, Włochy i Szwajcaryą bardzo użyteczne i wygodne dziełko doręczne dla podróżujących wszelkiego stanu*, Wrocław 1832.
134. Narkiewicz-Jodko K., *Turystyka*, [w:] Świat i Życie. Zarys encyklopedyczny współczesnej wiedzy i kultury. Red. nac. Z. Łempicki, Lwów – Warszawa 1939.
135. Neumanowa A., *W sprawie turystyki*, „Wieś i Dwór” 1913, z. I.
136. *Nowe rozrywki dla dzieci przez Klementynę z Tańskich Hoffmanową*, t. II, Paryż 1834.
137. *Nowy przewodnik w rozmowach nowoczesnych w języku francuskim, angielskim, niemieckim i polskim. Rozmowy zwyczajne, i poufale powiększone rozmowami o podróżach, drogach żelaznych, statkach parowych, do użytku podróżnych [...]*, Berlin 1878.
138. *O należyte miejsce dla turystyki*, „Sport Wodny” 1927, nr 1.
139. *O paszportach*, [w:] M. Aleksandrowicz, *Zbiór najnowszych ustaw i rozporządzeń administracyjnych [...]*, Lwów 1880.
140. *O propagandę turystyki*, „Junak” 1929, nr 14.
141. *O znaczeniu ekonomicznym ruchu turystycznego*, „Przegląd Zdrojowy i Turystyczny” 1907, nr 12.
142. *Objaśnienia dla pątników biorących udział w pielgrzymce polskiej do Rzymu w kwietniu 1893 r. [...]*, Tenczynek 1893.
143. *Objaśnienie dla pątników biorących udział w pierwszej pielgrzymce Tercyany z Polski do Rzymu [...] w roku 1900*, Kraków 1900.

144. *Obraz dworów europejskich na początku XVII wieku przedstawiony w Dzienniku podróży Królewicza Władysława, syna Zygmunta III, do Niemiec, Austrii, Belgii, Szwajcarii i Włoch w roku 1624–1625 skreślony przez Stefana Paca [...]. Z rękopisu wydał J. K. Plebański, Wrocław 1854.*
145. *Odźwierny Watykanu przez Méry*, „Magazyn Powszechny Użytecznych Wiadomości” 1884, t. IX, z. XII.
146. *Opieka państwowa nad turystyką*, „Polska Gospodarcza” 1934, z. 39.
147. *Opis Egiptu podług najnowszego podroży Pana Volney z francuskiego krotko zebrany przez Jana Nowickiego*, Kraków 1800.
148. *Opisanie miast Jeruzalem i Bethleem tudzież okolic i miejsc świętych zwiedzanych przez pobożnych pielgrzymów [...]*, Warszawa 1835.
149. Orłowicz M., *Literatura turystyczna Polski*, Warszawa 1937.
150. Orłowicz M., *Organizacja opieki państwowej nad turystyką za granicą i w Polsce*, [w:] *Turystyka w życiu gospodarczym*, Warszawa 1933.
151. Orłowicz M., *Organizacja turystyki i sportu w Polsce*, „Roboty Publiczne” 1919, nr 5.
152. Orłowicz M., *Rząd a turystyka*, „Przegląd Turystyczny” 1925, nr 1.
153. Ostoja A. J., *Nad morzem, z notatek turysty*, (miejsce i rok wydania nie ustalony).
154. Padalica T., *Listy z podróży*, t. I, Wilno 1859.
155. *Pamiętka pielgrzymki do Gniezna*, Poznań 1909.
156. „Pamiętnik Narodowy”, Lwów 1827.
157. *Peregrynacja arabska albo do grobu S. Katarzyny panny y męczenniczki, [...] w roku pańskim 1483 pielgrzymowanie*, Kraków 1610.
158. *Peregrynacje do Ziemi Świętej (z przed r. 1570) Jana Goryńskiego*, Warszawa 1914.
159. *Peregrynacya abo pielgrzymowanie Jaśnie Oświeconego Pana, Jego Mości Pana Mikołaja Chryzstofa Radziwiła do Ziemi Świętej*, Kraków 1607.
160. *Peregrynacya prawdziwego opisania Ziemi Świętej, Betleem, y Jerozolimy, gdzie Pan nasz Jezus Chrystus: żyjąc nauczał, tam się narodził, y zaś nas grzesznych w teyże Ziemi umarł y pogrzebion. Naprzód przez ludzi godnych duchownych y świeckich peregrynujących w roku 1509 łacińskim językiem, wydana a na polski język w roku 1595 przetłumaczona*. Teraz znowu kosztem Jerzego Krakiewicza obywatela wileńskiego, do druku podana w Supraślu roku 1722.
161. Peschel O., *Historia wielkich odkryć geograficznych w XV i XVI wieku*, przełożył z niemieckiego Józef Tretiak, Lwów 1878.
162. *Pielgrzym*, [w:] „Szkółka dla młodzieży” 1854, s. 139–140.
163. *Pielgrzym*, [w:] „Zbiornik Literacki” 1838, nr 17.
164. *Pielgrzym*, [w:] „Zbiornik Literacki” 1838, nr 21.

165. *Pielgrzymka X. Józefa Drohoiowskiego reformata do Ziemi Świętej, Egiptu, niektórych wschodnich i południowych krajów, odbyta w roku 1788, 89, 90, 91, pobożno-ciekawej publiczności ofiarowana*, t. I i II, Kraków 1812.
166. Pietrusiński L., *Wspomnienia z Wenecji, kolei żelaznej lipnicko-wiedeńskiej, Wiednia, Karpat wadowickich, Frankfurtu nad Menem i przelotu z Krakowa do Tatr spiskich*, Warszawa 1845.
167. *Podręczna Encyklopedia Powszechna A. Wiślickiego z 1874.*
168. *Podroz krolewska dnia 9 października zaczęta a dnia 8 grudnia zakończona r.p. 1781*, b.m. i d.w.
169. *Podróże kapitana Gulliwera w różne dalekie kraie w języku angielskim napisane*, Kraków 1804.
170. *Podróż do Londynu*, [w:] Zbiór rozmaitych zabaw w posiedzeniach [...], Warszawa 1821.
171. *Podróż do Turcyi y Egiptu z przydanym dziennikiem podróży do Holandyi podczas rewolucji 1787 z francuskiego przełożona*, Warszawa 1789.
172. *Podróż Feliksa Borunia do Rzymu i Paryża*, Kraków 1863.
173. *Podróż malownicza około świata [...] wydana przez Towarzystwo Podróżników i Uczonych pod kierunkiem Pana Dumont D'urville*, Warszawa 1835.
174. *Podróż po ziemiach polskich. Gra towarzyska dla dzieci, młodzieży i starszych osób*, Poznań 1877.
175. *Podróż z Włodawy do Gdańska powrotem do Nieborowa w roku 1816. Opisana w listach Wandy, Eweliny i Leokadii przez Polkę*, Wrocław 1823.
176. *Podróż*, [w:] E. Hello, Człowiek. Życie-Wiedza-Sztuka, Kraków 1907.
177. *Podróż*, [w:] Encyklopedia humoru, Redakcja i nakład M. Waławski, t. III, Warszawa 1891.
178. *Podróż*, [w:] F. Hoffman, Róg obfitości. 149 powiastek dla miłych dzieci, Warszawa 1878.
179. *Podróże do piekła z notatek modnego turysty spisał Napoleon Dębicki*, Warszawa 1862.
180. *Podróże i badania geograficzne*, [w:] Historia XIX stulecia. Pod red. A. Czechowskiego, t. I, Warszawa 1901.
181. *Podróżny i skowronek*, [w:] S. Jachowicz, Powiastki i Bajki, t. II, Warszawa 1842.
182. *Podróżny*, [w:] „Pamiętnik dla płci pięknej” 1830, t. IV.
183. *Podróżny*, [w:] J.A. Kacper, Wykład nauk dla ludu [...], Kraków 1850.
184. Podworski S., *Turystyka w naszym życiu gospodarczym*, [w:] Turystyka w życiu gospodarczym, Warszawa 1933.
185. *Polska Biblioteka Turystyczna wydana z subwencji Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie* (13 woluminów za lata 1920–1924).

186. *Powołanie nasze tułacze*, „Pielgrzym Polski” 1833, s. 99.
187. *Prawidła zdrowego i długiego życia* [...], Lwów 1800.
188. Pręgowski Z., *Z turystyki narciarskiej ubiegłego sezonu*, „Wieś i Dwór” 1913, z. IX.
189. Prokopowicz, *Podróże papieżów*, Brzeg 1788.
190. *Protokół zjazdu referentów turystyki przy urzędach wojewódzkich i dyrekcjach kolejowych odbytego w Krakowie w dn. 18 grudnia 1934*, Warszawa 1935.
191. *Protokół zjazdu w sprawie popierania turystyki odbytego w Warszawie dnia 17 marca 1931* [...], Warszawa 1931.
192. *Przepisy paszportowe*, [w:] J. Piwocki, *Zbiór ustaw i rozporządzeń administracyjnych*, t. III, Lwów 1911.
193. *Przewodnik dla pielgrzymów do Ziemi Świętej*, Wiedeń 1909.
194. [Rakowski J.], *Najnowsze szkice wschodu z poglądem politycznym i ekonomicznym na stan krajów skreślił Turysta Ziemiańin*, Kraków 1885.
195. Romanowski F., *Przewodnik po Częstochowie dla pątników i turystów z dodaniem wiadomości o przemyśle i handlu*, Kraków 1893.
196. *Rozmowa między wędrownikiem ze stolicy i grabarzem*, „Pamiętnik Lwowski” 1816.
197. *Rozmyślenia religijne i polityczne X. Trepki pielgrzyma z nad brzegów Wisły*, Paryż 1840.
198. *Rys historyczny podróży w celu czynienia odkryć przedsiębranych*, „Dziennik podróży lądowych i morskich” 1827, T. I, nr 2.
199. Rywocki M., *Księgi peregrynackie 1584–1587*, Kraków 1910.
200. Schneider A., *Encyklopedia do krajoznawstwa Galicji* [...], Lwów 1871.
201. Schnur-Peplowski S., *Obrazy z przeszłości Galicji i Krakowa (1772–1858)*, Lwów 1896.
202. *Słownik Języka Polskiego* A. Zdanowicza, Wilno 1861.
203. *Słownik Języka Polskiego* Lindego z 1859.
204. *Słownik Języka Polskiego*, J. Karłowicz [...], t. VII, Warszawa 1919.
205. Smoczyński W., *Rzym jego kościoły i pomniki. Upominek pielgrzymom polskim*, Kraków 1879.
206. Smrek J., *Nad Lemanem. Kartki z pamiętnika turysty*, Lwów 1910.
207. Sokołowski A., *Taternictwo a profesjonalizm*, „Taternik” 1933, s. 7.
208. *Sprawozdanie komisji między ministerialnej do zbadania zagadnień turystyki 1928–1931*, Warszawa 1931.
209. *Sprawozdanie z czynności Krajowego Związku Turystycznego w Krakowie za czas od 18 lipca 1906 r.*
210. Stanisławski W., *O profesjonalistach tatrzańskich i przyszłości taternictwa*, „Taternik” 1933, s. 105.

211. Storch A., *Na około świata czyli pogoń za szczęściem*, Kraków 1878.
212. Szczepański J. A., *Problemat profesjonalizmu w sporcie górskim*, „Taternik” 1933, s. 75.
213. *Szkice podróżne*, „Dziennik Mód Paryskich” 1843, nr 10.
214. *Szwajcaria*, „Kosmorama Europy” 1837, t. 2.
215. Świerż M., *Stanisław Stasic w Tatrach*, Lublin 1926.
216. Świerż M., *Zarys dziejów taternictwa Polskiego*, Kraków 1913.
217. Taqlllement P., *Podróż do wyspy miłości czyli list do przyjaciela z francuskiego w Supraślu roku 1789*.
218. *Taternictwo*, [w:] Świat i Życie. Zarys encyklopedyczny współczesnej wiedzy i kultury. Red. nac. Z. Łempicki, Lwów – Warszawa 1939.
219. *Taternicy z przed lat 80. Z dziennika Hieronima Ciechanowskiego z r. 1854*, Kraków 1932.
220. Tatomir L., *Przegląd podróży i odkryć w świecie arktycznym*, Lwów 1875.
221. Tripplin T., *Anglia dziś i dziesięć lat temu. Wspomnienia z podróży po Anglii przez autora podróży po Dani, Szwecji, Norwegii*, Warszawa 1851.
222. *Turczyn woiażujący, powieść zabawna na 7 podróży podzielona z dzieł Galland*, Warszawa 1823.
223. *Turysta, przewodnik dla podróżujących, zawierający rozkłady jazdy na kolejach żalaznych, informacje dla podróżujących, mapy kolei żelaznych i ogłoszenia* (Na letni sezon 1880 r., rok I, z. 1) nakładem Turysty, druk „Gazety Lekarskiej”, Warszawa 1880.
224. Umiński W., *Podróż naokoło świata piechotą i w podobłocznych krajinach*, Warszawa 1900.
225. *Urojony konflikt między „turystyką czynną” i „turystyką masowa”*, „Jedziemy” 1939, nr 9.
226. Verne J., *Podróż naokoło księżyca*, Warszawa 1870.
227. *Wodróżnieniu od „turystyki masowej” turystyka wędrownicza oznaczałby wszystkie inne rodzaje turystyki sportowej i krajoznawczej*, „Jedziemy” 1939, nr 11.
228. *W sprawie nagród przyznawanych za wyczyny alpinistyczne*, „Taternik” 1936/37, s. 211.
229. Warnicki L., *O odkryciu Ameryki przez Krzysztofa Kolumba*, Lwów 1892.
230. Warring, *Z krańców Sybiru, zapiski turysty*, (miejsce i rok wydania nie ustalony).
231. [Wawrzyniec K.J.], *Przewodnik dla podróżujących w Polsce i Rzeczypospolitej Krakowskiej [...]*, Warszawa 1821.
232. *Wędrowka*, „Zorza dziennik młodemu wiekowi poświęcony”, Warszawa 1843, z. I.

233. *Wiadomości o państwie tureckim [...] to jest podróż przez prowincje tureckie*, Warszawa 1797.
234. *Wiadomości o różnych gatunkach gumy podług niektórych wojażerów i naturalistów*, Siedlce 1826.
235. Wójcicki K.W., *Obrazy starodawne*, t. II, Warszawa 1843.
236. Wójcicki K. W., *Przysłowia narodowe*, Warszawa 1830, tom I.
237. *Wskazania wychowawcze zawarte w rozporządzeniach i okólnikach Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym MWRiOP*, Łódź 1935.
238. *Wyliczanie osób które z J. K. Mością w podróż się udają 1787*, [w:] K. W. Wójcicki, *Archiwum domowe do dziejów i literatury krajowej z rękopisów i dzieł najnowszych [...]*, Warszawa 1856.
239. *Wyprawa na woiaż*. Dzieło pogrobowe Józefa Szymanowskiego, Warszawa 1801.
240. *Zbiór krótki encyklopedyczny wszystkich umiejętności [...]*, cz. 1, Wrocław 1804.
241. *Zbiór rozmów i wyrazów najpotrzebniejszych dla podróżnych, w czterech językach: francuzkim, rossyjskim, polskim i niemieckim*, Poznań 1800.
242. *Ziemiopismo powszechne czasów naszych, dawnych także i szrednich tykające dla publiczney przystugi młodzi narodowej przez Gyecego Alla*, b.m. i d. w.

Akty normatywne

1. *Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych*, DzU RP nr 133, poz. 884.
2. *Ustawa z dnia 25 czerwca 1999 r. o Polskiej Organizacji Turystycznej*, DzU RP nr 62, poz. 689.
3. *Rozporządzenie MENiS z dnia 8 listopada 2001 r. w sprawie warunków i sposobów organizowania przez publiczne przedszkola, szkoły i placówki krajoznawstwa i turystyki*, DU 2001, nr 135, poz. 1516.
4. *Rozporządzenie MENiS z dnia 9 grudnia 2003 r. w sprawie dopuszczalnych form realizacji czwartej godziny obowiązkowych zajęć wychowania fizycznego*, DU 2003, nr 217, poz. 2128.

Opracowania

1. Bogucki J., Woźniak A., *Turystyka*, [w:] *Encyklopedia kultury polskiej XX wieku*. Kultura fizyczna. Sport. Pod redakcją Z. Krawczyka, Warszawa 1997.

2. Casson L., *Podróże w starożytnym świecie*, Wrocław 1981.
3. Halemba P., *Początki polskiej turystyki na Śląsku Cieszyńskim i w Beskidzie Śląskim*, [w:] Z najnowszej historii kultury fizycznej w Polsce, Tom VII. Pod redakcją Leonarda Nowaka, Gorzów Wielkopolski 2006.
4. Jackowski A., *Pielgrzymki = Turystyka pielgrzymkowa = Turystyka religijna? Rozważania terminologiczne*, „Turyzm” 1998, t. 8, z. 1.
5. Jackowski A., *Zarys geografii pielgrzymek*. Prace geograficzne z. 85. Prace Instytutu Geograficznego UJ, z. 107, Kraków 1991.
6. Dyduch J.M., *Pielgrzymowanie do sanktuariów w świetle przepisów kościelnych*, [w:] Geografia i Sacrum. Profesorowi Antoniemu Jackowskiemu w 70 rocznicę urodzin. Pod redakcją B. Domańskiego i S. Skiby, T. 1, Kraków 2005.
7. Kowalczyk S., *Antropologiczno-aksjologiczny sens religijnych pielgrzymek*, [w:] Aksjologia turystyki, Praca zbiorowa pod redakcją Z. Dziubińskiego, Warszawa 2006.
8. Chehab M.R., *[Pielgrzym czy turysta] Uświęcona forma turystyki*, „Przekrój” 9 VIII 2007, nr 32.
9. Bednarski T.Z., *Polskie czasopiśmiennictwo turystyczno-krajoznawcze*, „Zeszyty Prasoznawcze” 1967, nr 3.
10. Matuszyk A., *Pedagogika turystyki jako stosowana aksjologia podróży*, [w:] Nauki o turystyce, Studia i Monografie Nr 7, Część I, Pod redakcją R. Winiarskiego, Kraków 2003.
11. Ślusarczyk J., *Historia turystyki*, [w:] Nauki o turystyce, Studia i Monografie Nr 7, Część I, Pod redakcją R. Winiarskiego, Kraków 2003.
12. Mączak A., *Peregrynacje. Wojáže. Turystyka*, Warszawa 2001.
13. Warszzyńska J., Jackowski A., *Podstawy geografii turystyki*, Warszawa 1978.
14. Milewski S., *Podróże bliższe i dalsze czyli urok komunikacyjnych staroci*, Warszawa 2006.
15. Czyż M., *Historiografia polskiego taternictwa i alpinizmu w latach 1909–1939*, [w:] Przeszłość polskiej kultury fizycznej. Pod red. M. Orlewicz-Musiał i R. Wasztyła, Zeszyty Naukowe Nr 89, Wydanie specjalne, AWF Kraków 2004

Abstract**Understanding of the notion of tourism
in the Polish terminological tradition**

Content outline: The purpose of this article is to present the understanding of the notion of tourism in the Polish terminological tradition. The process of isolating tourism from different ways of travelling was a historical phenomenon which consisted of various stages. The development of modern tourism was influenced by diverse factors.

Keywords: history of physical education, peregrination, pilgrimage, travel, hiking, voyage, mountaineering, alpinism, tourism.

AUSTRIACKIE ŚRODOWISKA WOJSKOWE A POWSTANIE I ROZWÓJ NARCIARSTWA W GALICJI (1891–1914)

*Ewa Roszkowska**

Zarys treści: Celem niniejszego artykułu jest próba weryfikacji dotychczasowych poglądów na temat roli wojska w dziejach narciarstwa polskiego oraz ustalenie relacji między narciarstwem wojskowym a cywilnym, uprawianym przez Polaków z Galicji w latach 1891–1914, czyli od momentu wprowadzenia przez cesarsko-królewską armię systematycznego w tej dziedzinie szkolenia aż do wybuchu I wojny światowej.

W świetle przeprowadzonych badań ustalono, że systematyczne stosowanie nart w c.k. armii było niemal równoczesne z pierwszymi próbami narciarskimi Polaków. Chociaż wojsko stacjonujące w Galicji nie mogło liczyć na wsparcie tutejszego narciarstwa cywilnego, jak to miało miejsce w alpejskich rejonach monarchii austro-węgierskiej, liczba wyszkolonych żołnierzy-narciarzy była nieporównywalnie większa, niż cywilów uprawiających narciarstwo w Galicji na przełomie XIX i XX w. Doświadczenia w tej dziedzinie Korpusów I, X i XI c.k. armii bez wątpienia służyły popularyzacji narciarstwa wśród ludności polskiej. Relacje prasowe na temat narciarskich wyczynów żołnierzy i oficerów c.k. armii, bezpośrednia obserwacja ich ćwiczeń narciarskich, czy wreszcie możliwość stawiania pierwszych kroków na nartach podczas służby wojskowej, bądź pod kierunkiem oficerów c.k. armii austriackiej na kursach cywilnych, budziły zainteresowanie narciarstwem u wielu Polaków, stając się często impulsem do późniejszego, samodzielnego uprawiania przez nich tej dyscypliny. Nie bez znaczenia były też pierwsze broszury wydane dla potrzeb wojska i polskie podręczniki narciarskie, których autorzy czerpali inspirację z doświadczeń narciarstwa militarnego. Nie ulega zatem wątpliwości, że narciarstwo wojskowe nie było ściśle oddzielone od cywilnego i, jak wykazano wyżej, przyczyniło do ukształtowania się oraz rozwoju narciarstwa polskiego w Galicji.

Słowa kluczowe: sport, historia, narciarstwo, Galicja

Najprawdopodobniej za sprawą Romana Kordysa przyjmuje się bezkrytycznie¹ w naszej literaturze, że austriackie formacje wojskowe² „nie odegrały żadnej roli w powstaniu polskiego narciarstwa”³, jak i:

* Dr, Zakład Alpinizmu i Turystyki Kwalifikowanej, AWF Kraków, al. Jana Pawła II 78.

¹ S. Ziemia, *Śladami dwóch desek*, Kraków 1955, G. Młodzikowski, J.A. Ziemilski, *Narciarstwo. Zarys Encyklopedyczny*, Warszawa 1957, Z. Pręgowski, *Dzieje narciarstwa polskiego do 1914 roku*, Warszawa 1994.

² W artykule tym będzie się na ogół używać określenia armia austriacka, rozumiejąc pod tym pojęciem jednostki wojskowe cesarsko-królewskiej armii austro-węgierskiej.

³ R. Kordys, *Początki polskiego narciarstwa*, „Narciarstwo Polskie” Kraków 1925, s. 23.

„[...] bez godnego wpływu na rozwój narciarstwa u nas były wojskowe patrole narciarskie istniejące w Galicji od ostatnich lat zeszłego wieku, jak w ogóle narciarstwo na usługach armii. Nawiasowo mówiąc poziom wojskowego narciarstwa był nadzwyczaj niski [...], mimo iż począwszy od 1904 r. urządzano nawet większe wycieczki górskie (np. na Howerlę). Ścisłe odgraniczenie sfer wojskowych od reszty ludności sprawiło, że wpływ narciarstwa wojskowego, który i w lepszych okolicznościach nie mógł być wielki, zmałał do zera”⁴.

Pierwszym, który zwrócił uwagę na konieczność weryfikacji tego poglądu był Ryszard Wasztyl⁵. Pisał on:

„[...] wbrew dotychczasowym poglądom nie można wykluczyć, że w Galicji pierwsi przypięli do nóg narty ci wybrani nasi rodacy, którzy podczas wzmiankowanej zimy [1891/92 – E.R.] służyli tutaj w armii austriackiej. Najprawdopodobniej właśnie wtedy rozpoczęto w niej «ćwiczenia na nartach»”⁶.

Podążając za jego wskazówkami, podjęto się badań nad rozwojem narciarstwa wojskowego w Galicji⁷ i na tej podstawie poddano rewizji stanowisko Kordysa. Przedmiotem niniejszego artykułu jest zatem próba ustalenia związków i zależności między narciarską działalnością realizowaną przez c.k. armię a rozwojem narciarstwa cywilnego w Galicji w latach 1891–1914.

Mieszkańcy Galicji, zważywszy na fakt, iż stanowiła ona część Austro-Węgier, mieli ułatwiony kontakt i dostęp do nowinek zachodnich, gdzie od momentu wyprawy Fridjofa Nansena na Grenlandię, a przede wszystkim niemieckiego wydania jego książki opisującej to wydarzenie⁸, narty stały się obiektem fascynacji wielu osób, a także przedmiotem zainteresowania organów administracji państwowej, wśród których jednym z pierwszych było c.k. Reichskriegsministerium. U źródeł zainteresowania tegoż ministerstwa nartami, oprócz ówczesnej mody na jazdę na nartach spowodowanej wyczynem i publikacją Nansena, doświadczeniami wojsk skandynawskich czy poczynaniami narciarskimi studiujących w Europie Środkowej Norwegów i Szwedów, znalazły się doświadczenia pojedynczych patroli narciarskich zakładanych przez oficerów c.k. armii austriackiej, stacjonujących w korpusach w połu-

⁴ R. Kordys, *Rozwój narciarstwa polskiego*, „Taternik” 1909, nr 3, s. 55.

⁵ R. Wasztyl, *Przyczynek do genezy polskiego narciarstwa*, „Wychowanie Fizyczne i Sport” 1988, nr 4, s. 108.

⁶ R. Wasztyl, *U źródeł polskiego narciarstwa*, „Kalendarz narciarski PZN” 2002, s. 131.

⁷ Jednym z efektów badań autorki niniejszego artykułu jest publikacja: E. Kuczaj-Jasińska [E. Roszkowska], *Początki narciarstwa wojskowego w Galicji*, „Studia Humanistyczne” 2003, nr 3, s. 181–198.

⁸ F. Nansen, *Auf die Schneeschuhen durch Groenland*, Berlin 1891.

dniowej i zachodniej części monarchii, jak również pierwsza, napisana przez Austriaka – Wilhelma von Wangenheima⁹, publikacja podkreślająca m.in. przydatność umiejętności jazdy na nartach w służbie wojskowej.

Narciarska broszura Wangenheima dobrze znana była Leopoldowi Świerzowi, sekretarzowi Towarzystwa Tatrzańskiego. Świadczy o tym jego akceptacja dla zamierzeń propagowanych przez Austriaka, tj. sprowadzenia

„[...] z wysokiej północy nauczycieli biegłych w narciarstwie w celu wyuczenia tego kunsztu żołnierzy, którzy wysłużywszy lata wojskowe, najłatwiej w różnych stronach rozpowszechnią wśród starych i młodych narciarstwo”¹⁰.

Świerz popierał wojskowe szkolenie narciarskie, najprawdopodobniej dlatego, że uważał narciarstwo za jedną z dyscyplin mogących przyczynić się do „fizycznego odrodzenia narodu”, a w rezerwistach wyszkolonych przez wojsko w jeździe na nartach, podobnie jak w turystach odwiedzających zimą Zakopane, widział prekursorów narciarstwa i istotne źródło upowszechniania tej dyscypliny wśród cywili¹¹.

Także Władysław Spausta opisując narty w „Sylwaniu”, propagował jazdę na nich. W tym celu przedstawiał ówczesne osiągnięcia narciarskie Norwegów, wojskowych patroli narciarskich czy kursy narciarstwa organizowane pod przewodnictwem majora Oskara Schadka właśnie w Theresianische Akademie w Wiener Neustadt¹².

Publikacje informujące o osiągnięciach narciarstwa militarne go zapewne budziły zainteresowanie nartami wśród ogółu społeczeństwa, zwłaszcza te drukowane w prasie codziennej. W tym względzie ważną rolę, w początkach XX w., odegrało lwowskie „Słowo Polskie”. Donosiło ono nie tylko o osiągnięciach narciarstwa militarne go¹³, ale też o ćwiczeniach corocznie organizowanych na zakończenie szkolenia, zamieszczało informacje na temat sprzętu czy organizowanych w Austrii „Ski-Derby”, obejmujących wyścigi i skoki na nartach. Podawało również nazwiska zwycięzców i osiągnięte przez nich czasy¹⁴.

⁹ W. Freiherr von Wangenheim, *Die norwegische Schneeschuhe (Ski). Das nützlichste Geräth zur Ueberwindung der dem Vehrkehr durch Schnee bereiteten Hindernisse*. Hamburg 1892.

¹⁰ *O narciarstwie*, „Kurjer Zakopiański” 1892, nr 7, s. 4.

¹¹ L. Świerz, *Wycieczka do Morskiego Oka zimową porą. O zaprowadzeniu w naszym kraju narciarstwa*, „Pamiętnik Towarzystwa Tatrzańskiego” 1892, s 32.

¹² W. Spausta, *Prastara nowość (ski – narty – łyże)*, (odbitka z „Sylwana”), Lwów 1894, s. 11–12.

¹³ Przykładowo w „Słowie Polskim” ukazały się artykuły: *Narty (Ski)* z dnia 8 marca 1900 r.; *Wojskowe oddziały narciarskie i O wycieczce oddziału narciarzy wojskowych w Alpach Austriackich* z dnia 2 lutego 1901 r.; *Notatka o próbach z nartami w wojsku francuskim*, z 23 lutego 1902 r.

¹⁴ Z. Pręgowski, *Dzieje narciarstwa polskiego do 1914 roku*, Warszawa 1994, s. 94.

Ponadto dostępne były niemieckojęzyczne czasopisma sportowe. Wszystko to zapewne przyczyniło się do wzrostu zainteresowania narciarstwem, również wśród młodych ludzi (uczniów, studentów), a przede wszystkim do rozwoju kierunku sportowego w narciarstwie.

Przeprowadzone badania sugerują jednak, że w Galicji główny nurt inspiracji nartami nadszedł bezpośrednio z armii austriackiej. Stało się to dzięki dążeniom c.k. Reichskriegsministerium do utworzenia w każdym korpusie oddziałów narciarskich, mających strzec granic zimą. W przypadku Galicji ich początek był równoczesny z działaniami prowadzonymi w korpusach znajdujących się w zachodniej części cesarstwa i przypadł na zimę 1891/92¹⁵. Od tego też roku narciarskie poczynania oddziałów wojskowych były postrzegane przez ludność cywilną, a szybkość poruszania się patroli narciarskich w terenie trudnym do przejścia na piechotę, wzbudzała zainteresowanie osób, zaliczanych później do pionierów polskiego narciarstwa. Trzeba tu podkreślić, że trzy stacjonujące w Galicji Korpusy c.k. armii (I, X i XI) nie ukrywały działalności prowadzonej w tym zakresie, jak można by stwierdzić w oparciu o publikacje Romana Kordysa. Wręcz odwrotnie. Potwierdza to Z. Pręgowski, pisząc:

„Niezależnie od tego [tj. enuncjacji prasowych – E.R.] działały we Lwowie przecież nie w tajemnicy, ale na oczach tuziemców austriackie wojskowe oddziały narciarskie oraz ćwiczyli na wzgórzach pojedynczy oficerowie. [...] znaleźli się wówczas tacy narciarze lwowscy, których do nart zachęciły widziane ćwiczenia na tych przyrządach dokonywane w mieście przez wojskowych garnizonowych, a co sami wyraźnie stwierdzają we własnych wspomnieniach”¹⁶.

Taki obraz z przeszłości zachował w swojej pamięci jeden z pierwszych polskich narciarzy – Henryk Gąsiorowski:

„Było to roku pańskiego 1891 lub 1892, kiedy zimową porą pierwszy raz w życiu widziałem długie drewniane łyżwy na nogach patroli wojskowej, nie pomnę, czy z pułku liniowego, czy z obrony krajowej. Zaraz sobie pomyślałem, że gdybym ja miał takie sprzęty na nogach, to bym raźniej od tej patroli pohulał po bezkresnych przestrzeniach Dąbrowy. [...] na razie skończyło się na powzięciu na własne oczy wiadomości, że coś podobnego istnieje, zakłada się na nogi i jazda!”¹⁷.

Wspomnienia pionierów polskiego narciarstwa wyraźnie wskazują, że dopiero dzięki narciarskim poczynaniom wojskowych zobaczyli, jakie możliwości daje umiejętność jazdy na nartach i zafascynowali się tym na tyle, aby

¹⁵ E. Kuczaj-Jasińska, op. cit.

¹⁶ Z. Pręgowski, *Dzieje narciarstwa ...*, op. cit., s. 97.

¹⁷ H. Gąsiorowski, *Wspomnienia z pierwszych moich wycieczek narciarskich*, [w:] Z. Pręgowski, *Złota księga narciarstwa polskiego. Karpaty Wschodnie*, Warszawa 1992, s. 91.

rozpocząć samodzielne próby. To źródło inspiracji było ważne nie tylko dla Gąsiorowskiego, prof. Bolesława Błażka, czy Józefa Marcinków, ale wydaje się, że odegrało pewną rolę w działalności narciarskiej Stanisława Barabasza. Co prawda Barabasz nigdy oficjalnie nie przyznał się do tego, jednak podejmowane przez niego próby jazdy na nartach zdają się to potwierdzać. Barabasz mieszkając w Krakowie początkowo jeździł na nartach na Błoniach, potem przeniósł się pod Kopiec Kościuszki, gdzie od zimy 1891/92 narciarstwo trenowali wojskowi z I Korpusu c.k. armii austriackiej¹⁸. Być może właśnie ten fakt był powodem zmiany miejsca prób Barabasza. Tutaj bowiem miał sposobność podpatrzenia ćwiczeń narciarskich prowadzonych przez wojskowych. Można nawet przypuszczać, że skoro „spotykał wojskowych i zaznajamiał się z nimi”, mógł także z nimi ćwiczyć. Do takiego wniosku skłaniają jego słowa: „niewiele jednak od nich skorzystałem, nauczyłem się tylko obrotu w miejscu”¹⁹. Trudno dzisiaj powiedzieć, jaki był poziom ówczesnego szkolenia narciarskiego w I Korpusie c.k. armii. Wydaje się, że jak na owe czasy musiał być względnie wysoki, skoro dowództwo 12. dywizji wojsk piechoty zdecydowało się, w sobotę 16 lutego 1895 r., zorganizować zawody narciarskie²⁰. O zawodach tych donosił „Czas” krakowski²¹ oraz wspominał sam Barabasz. Barabasz nie podał jednak daty ich odbywania. Podkreślał natomiast, że był wówczas jedynym „cywilem” na nartach²². Tymczasem zawody te i czas ich rozgrywania zasługują na szczególne odnotowanie. Przede wszystkim należy wyraźnie skonstatować, że udział w nich wzięli żołnierze I Korpusu c.k. armii, a ściślej odbywający w nim służbę wojskową Polacy, co wykazał już w swoim artykule R. Wasztyl²³. Ponadto były to nie tylko pierwsze w Galicji wojskowe zawody, ale pierwsze w ogóle zawody narciarskie zorganizowane na ziemiach pol-

¹⁸ Ćwiczenia narciarskie przeprowadzane były w 5. i 12. dywizji piechoty tegoż korpusu. Jak wynika ze sprawozdania przechowywanego w Österreichisches Staatsarchiv w Wiedniu każdy oddział wojskowy posiadał już wówczas „większą liczbę narciarzy” – Österreichisches Staatsarchiv Wien [Austriackie Archiwum Państwowe w Wiedniu – dalej ÖStA], Kriegsarchiv [Archiwum Wojenne – dalej KA], sygn. KM 1894 5A 7–11/1, *Sprawozdanie dowództwa c.k. I Korpusu – M.A {Militär Akten} nr 6423 z 26 października 1893 r. z przeprowadzenia ćwiczeń patrolowych*.

¹⁹ S. Barabasz, *Wspomnienia narciarza*, Zakopane 1914, s. 14.

²⁰ ÖStA, KA, sygn. KM 1894, 5A 79 – 10, *Sprawozdanie dowództwa c.k. I Korpusu – MA nr 2749 z 13 maja 1895 r. o podjętych ćwiczeniach z nartami odnośnie rozkazu A13, nr 1006 z 1894 r.*

²¹ Anons o zawodach, a następnie szczegółowe sprawozdanie z nich zamieścił „Czas” 1895, nr 39, s. 2 i nr 41, s. 3.

²² Powątpiewa w to Z. Pręgowski pisząc: „Charakterystyczne, że tego jednego na nartach cywila nie zauważył sprawozdawca dziennika „Czas”, który ogłosił w tym piśmie dokładny przebieg tych wyścigów” – Z. Pręgowski, *Dzieje narciarstwa ...*, op. cit., s. 43.

²³ R. Wasztyl, *Przyczynek ...*, op. cit., s. 107–108.

skich. Sam pomysł, jak i sposób ich przeprowadzenia był pewną formą popularyzacji narciarstwa przez środowiska wojskowe wśród cywili, których, jak donosiła ówczesna prasa, było całkiem sporo, bowiem

„Wzgórza w Krakowie pomiędzy Zwierzyńcem a Wolą Justowską zaroili się w sobotę po południu od kilku tysięcy ciekawych, wojska i publiczności, którzy zgromadzili się w celu oglądania urządzonych po raz pierwszy w Krakowie przez komendanta 12 dywizji piechoty”²⁴.

Było to wydarzenie o dużym zainteresowaniu społecznym. Co prawda nie wiadomo, czy ktoś z obserwujących zmagania żołnierskie rozpoczął uprawianie narciarstwa. Można przypuszczać, że tak, skoro w sklepach pojawiły się narty typu norweskiego. W następnych latach poszczególne korpusy, niemal co roku, urządzały zawody narciarskie, traktując je, jako formę sprawdzenia umiejętności wyszkolonych żołnierzy.

W przyszłości współzawodnictwo sportowe stało się punktem styku narciarstwa militarnego i cywilnego. Nastąpiło to dopiero w XX stuleciu, kiedy w polskim narciarstwie cywilnym zainteresowano się kierunkiem sportowym i zaczęto urządzać zawody. Od samego początku, tj. od 1910 r.²⁵, brali w nich udział żołnierze-narciarze.

„Wojskowość interesująca się tym sportem, mającym na wypadek wojny wielkie znaczenie w służbie rekonesansowej, poleciła przez komendy korpusne oficerom wzięcie udziału w tych wyścigach i wydelegowała nawet do Zakopanego jednego z oficerów sztabowych z Krakowa”²⁶.

Z „Nowości Ilustrowanych” wiadomo, że reprezentowane były wszystkie trzy korpusy stacjonujące w Galicji, tj. krakowski, lwowski i przemyski²⁷.

Trzeba nadmienić, że żołnierze (najczęściej oficerowie), zgłaszali swój akces do polskich stowarzyszeń narciarskich. Sprzyjało to wymianie doświadczeń i równocześnie pozwoliło im uczestniczyć w zawodach cywilnych. Startowali oni w barwach klubów, których byli członkami. Na ogół rozgrywano wspólne konkurencje dla wojska i cywili. Natomiast Tatrzańskie Towarzystwo Narciarzy (TTN), dwukrotnie – 16 lutego 1912 i 31 stycznia 1914 r. przygo-

²⁴ *Wyścigi na ski*, „Gazeta Narodowa”, 1895, nr 51.

²⁵ Pierwsze cywilne zawody narciarskie w Galicji urządził dla własnych członków w 1907 i 1908 r. lwowski Klub Sportowy „Czarni”. Zdaniem Fredro-Bonieckiego były to „próby odosobnione, które nie wywarły głębszego wpływu na rozwój narciarstwa współzawodniczego, stanowią jednak wczesny pomnik kierunku sportowego w narciarstwie” – A. Fredro-Boniecki, *Historia narciarstwa polskiego 1907–1914*, „Narciarstwo Polskie” 1925, t. 1, s. 56.

²⁶ *Pierwsze polskie zawody narciarskie*, „Gazeta Powszechna” z 19 marca 1910 r.

²⁷ „Nowości Ilustrowane” z 15 marca 1910 r.

towało zawody, w których były odrębne biegi²⁸. W takiej konwencji zawody narciarskie, od 1912 r., rozgrywało też wojsko. Pierwsze miały miejsce w Tatrach (na Kalatówkach) 2 lutego 1912 r.²⁹

Także kwestie sprzętowe powiązane były z c.k. armią austriacką. Najprawdopodobniej za sprawą ćwiczeń narciarskich prowadzonych w I i X Korpusie, w tartaku księcia Eustachego Sanguszki w Rudach koło Tarnowa uruchomiono – jak ustalili R. Wasztyl – już w grudniu 1892 r., produkcję nart³⁰. Rozpoczęcie jej było opłacalne tylko przy większym zamówieniu, a takie wówczas mogło złożyć tylko wojsko. Potwierdzają to dokumenty X Korpusu c.k. armii austriackiej stacjonującego w Przemyślu, dla którego tartak ten wykonywał narty także w latach następnych³¹. Z kolei, we wschodniej Galicji produkcją sprzętu narciarskiego dla wojska, od zimy 1893/94 zajmował się tartak w Tarnopolu³². Wyroby obu firm dostępne były również dla cywili. Przykładowo narty produkowane w Rudach można było zakupić „na składzie w handlu żelaznym Tadeusza Pawłowskiego”, a „tarnopolskie” we Lwowie u Stanisława Pieleckiego³³. Trudno jednoznacznie stwierdzić, czy zamawiając narty wojsko określało ich parametry techniczne i technologiczne. Takich danych w dokumentach Korpusów I, X i XI brak. Można przypuszczać, że musiano podawać szczegóły konstrukcyjne nart i technologię ich produkcji, gdyż sprzęt ten był wówczas mało znany, a c.k. armia była inicjatorem jego wprowadzania i wytwarzania. Być może za wzór w tym zakresie służyły narty norweskie, w jakie początkowo wyposażano wojsko, bądź, od sezonu zimowego 1893/94, zachowana w dokumentach Wydziału 6. c.k. Reichskriegsministeriumu anonimowa broszura *Praktische Verwendbarkeit der Schneeschuhe für Militärzwecke*, datowana na 6 czerwca 1893 r., której *Praktisch informatorischer Theil* (Część praktyczno-informacyjna) poświęcona jest m.in. detalom dotyczącym konstrukcji nart³⁴. Znał ją na pewno Oskar Schadeck i być może również komendanci tych korpusów, w których najpierw wprowadzano narciarstwo. W późniejszych latach dane takie mogło wojsko czerpać z obowiązujących je

²⁸ Z. Pręgowski, *Dzieje narciarstwa ...*, op. cit., s. 253.

²⁹ *Ibidem*, s. 252.

³⁰ R. Wasztyl, *Przyczynek ...*, op. cit., s. 105–106.

³¹ ÖStA, KA, sygn. KM 1895 5A 79 – 10 (*Dokumenty I, X i XI Korpusu c.k. armii austriackiej*).

³² ÖStA, KA, sygn. KM 1894 13 A 11–16 (*Raport dowództwa c.k. XI Korpusu – M.A. nr 1919 z dnia 28 kwietnia 1894 r. – o przeprowadzonych próbach z nartami, odnośnie rozkazu Wydziału 13 nr 979 z 1893 r.*)

³³ „Gazeta Narodowa” 1893, nr 7, s. 4; „Pogoń” 1893, nr 52, s. 8 – podano za: R. Wasztyl, *Przyczynek ...*, op. cit., s. 107.

³⁴ Są tam informacje na temat parametrów nart, ich budowy, materiału z jakiego powinny być konstruowane, sposobów mocowania itp. – ÖStA, KA, sygn. KM 1893 6A 13 – 4/7 (*Praktische Verwendbarkeit der Schneeschuhe für Militärzwecke* z 6 czerwca 1893 r.)

instrukcji: *Anleitung für den Gebrauch der Schneeschuhe und Schneereifen*³⁵ i *Anleitung für den Gebrauch und die militärische Verwendung der Ski und Schneereifen*³⁶, jak i też własnych doświadczeń z nartami.

O dużo większej wadze dla powstania i rozwoju polskiego narciarstwa był fakt, że Józef Schnaider, jeden z prekursorów narciarstwa w Galicji i autor pierwszego wydanego w języku polskim podręcznika narciarskiego, z jazdą na nartach zapoznał się podczas „służby w armii austriackiej w latach 1892–1895”³⁷. Nie udało się ustalić miejsca odbywania obowiązkowego szkolenia wojskowego przez Schnaidera, ale można przypuszczać, że jazdę na nartach ćwiczył wówczas pod okiem instruktora, absolwenta Militär Hochschule z Wiener Neustadt. Wyuczona tam technika poruszania się na nartach przez wiele lat – praktycznie do wizyty Zdarskyego we Lwowie w 1904 r. – była dominująca w polskich poczynaniach narciarskich. Tak jeździli narciarze z Kolonii Tatarowskiej, gdzie Schnaider był zatrudniony, a wiele lat później Jerzy Maślanka czy Roman Kordys, którzy pierwsze kroki na nartach stawiali zgodnie z zaleceniami zawartymi w podręczniku Schnaidera.

Najprawdopodobniej także w czasach służby wojskowej Schnaider zaznał się z ówczesną niemieckojęzyczną literaturą narciarską. Stąd pierwszy polski podręcznik narciarski – *Na nartach skandynawskich* – był wzorowany nie tylko na książce Nansena, ale również na opracowaniach austriackich i niemieckich, co autor w wielu, lecz nie we wszystkich przypadkach, podkreśla. Szczególnie mocno zostało to zarysowane w rozdziale III, którego treść oraz materiał ilustracyjny zaczerpnięty został z prac: Andreea Scheliessniga – zarządcy lasów z St. Lambrecht w Dolnej Austrii, zapalonego narciarza i autora artykułów dotyczących narciarstwa³⁸, z którym *nota bene* Schnaider odbywał służbę wojskową w tym samym oddziale; z drugiego, ilustrowanego wydania książki Wangenheima³⁹; broszury nadleśniczego z Krainy E. H. Schollmeyera⁴⁰; czy popularnego

³⁵ *Anleitung für den Gebrauch der Schneeschuhe und Schneereifen*, Wien 1897.

³⁶ *Anleitung für den Gebrauch und die militärische Verwendung der Ski und Schneereifen*, Wien 1908.

³⁷ Cytat z listu J. Schnaidera do Zenobiusza Pręgowskiego. Podano za Z. Pręgowski, *Dzieje narciarstwa...*, op. cit., s. 49.

³⁸ Schnaider na stornach 34–38 swojej książki wykorzystał artykuł A. Scheliessniga opublikowany w „Österreichische Forstzeitung” w 1892 r., nr 14.

³⁹ Ilustracje zamieszczone na stronach 39, 75, 88–89 podręcznika Schnaidera odpowiadają rysunkom znajdujących się w książce Wangenheima – W. Freiherr von Wangenheim, *Die norwegischen Schneeschuhe (Ski). Das nützlichste Geräth zur Ueberwindung der dem Vehrkehr durch Schnee bereiteten Hindernisse*, Wyd. II, Hamburg 1895. (s. 39, 75, 88–89)

⁴⁰ E. H. Edler von Schollmayer, *Auf Schneeschuhen. Ein Handbuch für Forstleute, Jäger und Touristen*, Klagenfurt 1893.

na początku lat dziewięćdziesiątych opracowania *Das Schneeschuhlaufen*⁴¹. Także informacja dotycząca nowego rozwiązania mocowania buta do narty, stworzonego przez K. Engela z Lilienfeldu, najprawdopodobniej pochodziła z reklamy zamieszczonej w prasie austriackiej⁴². *Na nartach skandynawskich* jest zatem przykładem wpływu doświadczeń austriackich środowisk wojskowych, a także leśnych na rozwój zarówno techniki jazdy na nartach, jak i polskiej literatury narciarskiej. Jak mocne było to powiązanie świadczy najlepiej to, że Schnaider, chociaż wykorzystał własne doświadczenia narciarskie nabyte w Tatarowie, nie potrafił uwolnić się od wiadomości i umiejętności uzyskanych w czasie służby wojskowej, stąd jego podręcznik, mimo że wydany w 1898 r., był odzwierciedleniem stanu wiedzy na temat nart i narciarstwa w Europie Środkowej z pierwszej połowy lat dziewięćdziesiątych XIX w.

Również drugi polski podręcznik narciarski, wydany dziesięć lat później nakładem Krajowego Związku Turystycznego (KZT) i Zakopiańskiego Oddziału Narciarzy Towarzystwa Tatrzańskiego (ZON TT), zakres wiadomości dotyczący techniki jazdy opierał głównie na doświadczeniach i metodach stosowanych w c.k. armii. Mowa tutaj o *Podręczniku narciarskim*⁴³ autorstwa H. Bobkowskiego i M. Zaruskiego. Szczegółowo przedstawiał alpejską technikę narciarską i do 1918 r., tj. do wydania *Podręcznika narciarskiego*, opracowanego przez inż. Aleksandra Bobkowskiego, stanowił nie tylko „jedyny polski podręcznik, traktujący systematycznie o nauce jazdy na nartach”⁴⁴, ale też w wielu przypadkach zastępował instruktora. Odegrał zatem ważną rolę w rozwoju polskiego narciarstwa. W tym przypadku wiele zawdzięcza się Henrykowi Bobkowskiemu, który nie tylko nabył umiejętność jazdy na nartach podczas służby wojskowej – był uczniem Mathiasa Zdarskyego⁴⁵ – ale, po ukończeniu Militär

⁴¹ *Das Schneeschuhlaufen. Eine Darstellung der Geschichte und der Bedeutung des Schneeschuhlaufens für Militär=, Jagd=, Sport= und Verkehrswezens, sowie eine Zusammenstellung der für die Ausbildung desselben zu beachtenden praktischen Grundregeln*, oprac. i wyd. przez redakcję „Der Tourist”, Berlin 1892.

⁴² Wykorzystanie wymienionych w tekście materiałów przez Schnaidera potwierdza rękopis podręcznika zachowany w zbiorach archiwalnych Muzeum Tatrzańskiego w Zakopanem Są to wyrwane z wymienionych pozycji (z tekstem w języku niemieckim na odwrocie, który ułatwia identyfikację), przycięte i wstawione do rękopisu podręcznika kartki. Muzeum Tatrzańskie w Zakopanem – zbiory archiwalne (dalej MT-ZA), sygn. AR/NO/347.

⁴³ H. Bobkowski, M. Zaruski, *Podręcznik narciarstwa według zasad alpejskiej szkoły jazdy na nartach*, Kraków 1908.

⁴⁴ A. Fredro-Boniecki, *Historia narciarstwa polskiego 1907 – 1914*, „Narciarstwo Polskie”, Kraków 1925, t.1, s. 54.

⁴⁵ Lilienfedzką metodę jazdy na nartach zaczęto w c.k. armii wprowadzać od sezonu 1897/98, natomiast Mathias Zdarsky osobiście prowadził wojskowe szkolenie narciarskie w latach 1903–1910 – M. Neulinger, *Die Entwicklung des Militärischen Skilaufes in Österreich bis 1938* (praca magisterska – niepublikowana). Institut für Sportwissenschaften der Universität Wien, Wien 1989, s. 14.

Hochschule w 1906 r., został „c.k. porucznikiem i instruktorem oddziałów narciarskich”⁴⁶. Szkolił austriackie oddziały wojskowe w Neustadt⁴⁷. Bobkowski był też pierwszym polskim zawodnikiem startującym w zawodach narciarskich za granicą⁴⁸. Można przypuszczać, że to jego zawodowe zajmowanie się szkoleniem narciarskim żołnierzy spowodowało, że Mariusz Zaruski poprosił go o prowadzenie dla polskiej ludności cywilnej kursów narciarskich w Zakopanem w 1907 i w 1909 r. Z zachowanych dokumentów wynika, że w tym ostatnim szkoleniu uczestniczyło 28 osób⁴⁹. Bobkowski był również kierownikiem kursu narciarskiego w Zakopanem zorganizowanego w 1911 r. przez TTN⁵⁰. Jego osobę chwaliła prasa krakowska podkreślając, że jest jednym z pierwszych instruktorów w c.k. armii⁵¹ i zarazem jednym „[...] z najwybitniejszych narciarzy polskich, tak pod względem sportowym, jak i pedagogicznym chlubnie zapisanym w rozwoju narciarstwa w armii...”⁵².

Kolejną osobistością, ściśle związaną z c.k. armią, był zawodowy oficer i zarazem wybitny narciarz oraz twórca nowej techniki jazdy, łączącej szkołę norweską z lilienfeldzką – Georg Bilgeri. Przyjechał on do Lwowa na zaproszenie Karpackiego Towarzystwa Narciarzy (KTN) w 1914 r. dwukrotnie. Najpierw w dniach 19–21 stycznia prowadził w Sławsku kurs narciarski, potem wraz z członkami KTN oraz Wilhelmem Hanselem z Wiednia i Walterem Delmarem z Budapesztu odbył od 24 marca do 3 kwietnia wycieczkę narciarską po Czarnohorze, Karpatach Marmarowskich i Rodniańskich, dokonując przy okazji wielu pierwszych wejść⁵³. Jego wizyta miała na celu zapoznanie naszych narciarzy z nową, obowiązującą już w Austrii techniką jazdy. Wycieczka natomiast stanowiła istotny dowód jej przydatności w terenie górskim. Nie trzeba dodawać, jak cenny w szkoleniu był bezpośredni kontakt z Bilgerim, zaliczanym wówczas do najlepszych narciarzy i instruktorów, a przez jego osobę z austriacką wojskową szkołą narciarską.

⁴⁶ H. Bobkowski, M. Zaruski, *op. cit.*, strona tytułowa.

⁴⁷ Z. Radwańska-Paryska, W. H. Paryski, *Wielka Encyklopedia Tatrzańska*, *op. cit.*, s. 97.

⁴⁸ http://pl.wikipedia.org/wiki/Henryk_Karol_Korab-Bobkowski.

⁴⁹ *Sprawozdanie Zakopiańskiego Oddziału Narciarzy Towarzystwa Tatrzańskiego z czynności Oddziału za czas od 1 kwietnia 1909 do 10 marca 1910 r.* – Muzeum Tatrzańskie w Zakopanem – zbiory archiwalne (dalej MT-Z-ne), sygn. AR/NO/234.

⁵⁰ Informowała o tym „Nowa Reforma” z 17 grudnia 1911 r. oraz „Czas” z 22 grudnia 1911 r.

⁵¹ „Nowa Reforma” z 17 grudnia 1911 r.

⁵² *Kurs narciarski w Zakopanem, Tatrzańskie Towarzystwo Narciarzy*, „Czas” z 22 grudnia 1911 r.

⁵³ Z. Pręgowski, *Dzieje narciarstwa ...*, *op. cit.*, s. 256.

W świetle przytoczonych faktów można stwierdzić, że cytowany na początku niniejszego artykułu pogląd R. Kordysa na temat roli wojska w rozwoju polskiego narciarstwa nieco odbiega od rzeczywistości. Narty wzbudziły zainteresowanie c.k. Reichskriegsministerium już w 1891 r. Wojskowe szkolenie narciarskie, początkowo prowadzone przez pojedynczych oficerów, szybko zostało ujęte w formę zorganizowaną, a od 1897 r. opartą o ściśle określoną instrukcję szkolenia, opracowaną przez podpułkownika Oskara Schadka, komendanta Militär- Turn und Fechtlehrerkurs w Wiener Neustadt, pt. *Anleitung für den Gebrauch der Schneeschuhe und Schneeschuhreifen*. Owa instrukcja, wzorowana na praktyce narciarskiej autora oraz Norwegów oddelegowanych do pracy w Wiener Neustadt, najprawdopodobniej uwzględniała również doświadczenia narciarskie opisane w sprawozdaniach z poszczególnych Korpusów (także tych stacjonujących w Galicji). Formalnie obowiązywała do 1907 r., mimo że już zimą 1897/98 w XIV Korpusie zaczęto wprowadzać technikę lilienfeldzką, której pełny rozkwit przypadł na początek XX w., a szczególnie zasługi położyli Mathias Zdarzsky i Georg Bilgeri.

Poziom narciarstwa wojskowego przełomu XIX i XX w. nie różnił się drastycznie od umiejętności narciarskich cywili z zachodniej części monarchii. Inaczej wyglądało to w Galicji, gdzie biegłość narciarzy wojskowych w posługiwaniu się nartami była znacznie wyższa, niż ówczesnych narciarzy cywilnych, czego dowodem mogą być wspomniane zawody na Sikorniku w Krakowie, a w późniejszych latach wysokie lokaty żołnierzy-narciarzy w cywilnych emulacjach sportowych. Wojskowe próby narciarskie podejmowano nie tylko w miejscu stacjonowania wojska, ale też od sezonu zimowego 1894/95, a więc dziesięć lat wcześniej, niż podał Kordys, odbywano dalsze wycieczki, także w terenie górskim⁵⁴. Wzmianki o wojskowych ćwiczeniach narciarskich, realizowanych w górach ukazywały się również w prasie polskiej. Stąd wiadomo było, że od 1905 r. wejścia narciarskie wojska na Howerlę należały niejako do tradycji. Narciarskie patrole wojskowe wchodziły także na inne szczyty

⁵⁴ W Korpusie I urządzano wielodniowe marsze patrolowe na nartach z Krakowa przez Beskidy, pokonując dziennie 50 km – ÖStA, KA, sygn. KM 1895, 5A 79 – 10 (*Sprawozdanie dowództwa c.k. I Korpusu – MA nr 2749 z 13 maja 1895 r. – o podjętych ćwiczeniach z nartami*); a Korpus XI organizował patrole narciarskie na trasach: Czerniowce – Kołomyja (80 km w 3 dni), Czerniowce – Suczawa (85 km w 3 dni), Kimpulung przez Karpaty do Bystrzycy (132 km w 5 dni) – ÖStA, KA, sygn. KM 1895, 5A 79 – 10 (*Sprawozdanie dowództwa c.k. XI Korpusu z przeprowadzonych ćwiczeń narciarskich z 17 maja 1895 r.*).

Czarnohory, dokonując przy tej okazji pierwszych wejść⁵⁵. Ponadto odbywano ćwiczenia wojskowe w Beskidach i Tatrach⁵⁶.

Reasumując powyższe rozważania należy skonstatować, że stosowanie nart przez żołnierzy c.k. armii austriackiej na obszarze Galicji przypadło niemal równocześnie z pierwszymi próbami pionierów polskiego narciarstwa. Liczba wyszkolonych przez wojsko narciarzy trudna jest do oszacowania, ale z pełną odpowiedzialnością można stwierdzić, że była nieporównywalnie większa, niż liczba cywili uprawiających narciarstwo w Galicji w ostatnim dziesięcioleciu XIX w. i na początku XX w. Trzeba tu jednocześnie zaznaczyć, że żołnierze służący w korpusach galicyjskich rekrutowali się przeważnie spośród miejscowej, a więc także polskiej ludności. Zatem Polacy mieli możliwość zapoznania się z nartami, sposobami szkolenia właśnie w wojsku. Najlepszym tego przykładem jest Józef Schnaider.

Wojsko stacjonujące w Galicji nie mogło liczyć na wsparcie narciarstwa cywilnego, jak to miało miejsce w innych rejonach monarchii, gdyż takowe było jeszcze w początkowym stadium rozwoju i swoim poziomem znacznie odbiegało od umiejętności posiadanych przez ówczesnych żołnierzy-narciarzy. Natomiast doświadczenia narciarskie Korpusów I, X i XI c.k. armii austriackiej bez wątpienia służyły popularyzacji tej dyscypliny wśród ludności polskiej, co potwierdzają wspomnienia pionierów polskiego narciarstwa. Wydaje się więc, że ćwiczenia narciarskie inicjowane przez środowiska wojskowe od początku lat dziewięćdziesiątych XIX w. aż do pierwszych lat XX w., torowały drogę do późniejszego, dynamicznego rozwoju narciarstwa polskiego. Enuncjacje prasowe na temat wyczynów narciarskich oddziałów c.k. armii, bezpośrednia obserwacja ćwiczeń narciarskich realizowanych w korpusach stacjonujących na terenie Galicji, czy wreszcie możliwość stawiania pierwszych kroków na nartach podczas służby wojskowej, bądź pod kierunkiem oficerów c.k. armii austriackiej, szkolących na kursach cywilnych, budziły fascynację narciarstwem u wielu Polaków, stając się często zalążkiem

⁵⁵ Przykładowo „17–19 lutego 1906 r. kpt. Kuttner i porucznicy Reichel, Schwetz, Faulhaber i Radke na czele patroli wojskowej przeszli na nartach z Worochty przez Ardżeluzę, Zaroślak, Breskuł pod Howerlę, skąd przez Pietros, Szesę do Jasienia, co w rzeczywistości oznacza, iż wspomniani wojskowi dokonali I trawersu przez „Plecy” Howerli mylnie nazwanej Breskułem, I przejścia Połanicy Harmanieskiej, oraz I wyjścia (granią północno-wschodnią, tj. od strony Howerli) na Pietros czarnohorski i Szesę” – cytata ze *Sprawozdania Oddziału Czarnohorskiego Towarzystwa Tatrzańskiego w Kołomyi* opublikowanego w „Pamiętniku Towarzystwa Tatrzańskiego” 1907, s. 52 (podano za Z. Pręgowski, *Dzieje narciarstwa ...*, op. cit., s. 251).

⁵⁶ Zob. *Wycieczka wojskowa na Ski do Zakopanego*, „Przegląd Zakopiański” z 14 marca 1901 r., *O ćwiczeniach na „sci” wojskowych austriackich w Zakopanem*, „Przegląd Zakopiański” z 6 lutego 1902 r.,

do jego późniejszego, samodzielnego uprawiania. Nie bez znaczenia były też broszury narciarskie wydane dla potrzeb wojska, czy pierwsze polskie podręczniki narciarskie, których autorzy inspiracje zaczerpnęli z doświadczeń narciarstwa militarnego.

Nie ulega zatem wątpliwości, że narciarstwo wojskowe nie było ściśle oddzielone od cywilnego i w pewnym stopniu przyczyniło się do ukształtowania i rozwoju narciarstwa polskiego w Galicji.

Bibliografia

Źródła:

1. Archiwalne:

Österreichisches Staatsarchiv Wien [Austriackie Archiwum Państwowe w Wiedniu], Kriegsarchiv [Achiwum Wojenne]:

- *Praktische Verwendbarkeit der Schneeschuhe für Militärzwecke* z 6 czerwca 1893 r.
- *Sprawozdanie dowództwa c.k. I Korpusu – M.A {Militär Akten} nr 6423 z 26 października 1893 r. z przeprowadzenia ćwiczeń patrolowych*. Sygn. KM 1894 5A 7 –11/1.
- *Dokumenty I, X i XI Korpusu c.k.armii austriackiej*. Sygn. KM 1895 5A 79 – 10.
- *Sprawozdanie dowództwa c.k. I Korpusu – MA nr 2749 z 13 maja 1895 r. o podjętych ćwiczeniach z nartami odnośnie rozkazu A13, nr 1006 z 1894 r.* Sygn. KM 1894, 5A 79 – 10.
- *Raport dowództwa c.k. XI Korpusu – M.A. nr 1919 z dnia 28 kwietnia 1894 r. – o przeprowadzonych próbach z nartami, odnośnie rozkazu Wydziału 13 nr 979 z 1893 r.* Sygn. KM 1894 13 A 11–16.
- *Sprawozdanie dowództwa c.k. I Korpusu –MA nr 2749 z 13 maja 1895 r. – o podjętych ćwiczeniach z nartami*). Sygn. KM 1895, 5A 79 – 10.
- *Sprawozdanie dowództwa c.k.X I Korpusu z przeprowadzonych ćwiczeń narciarskich z 17 maja 1895 r.* Sygn. KM 1895, 5A 79 – 10.

Muzeum Tatrzańskie w Zakopanem – zbiory archiwalne:

- Rękopis podręcznika J. Schnaidera *Na nartach skandynawskich*. Sygn. AR/NO/347.
- *Sprawozdanie Zakopiańskiego Oddziału Narciarzy Towarzystwa Tatrzańskiego z czynności Oddziału za czas od 1 kwietnia 1909 do 10 marca 1910 r.* Sygn. AR/NO/234.

2. Drukowane:

- *Anleitung für den Gebrauch der Schneeschuhe und Schneereifen*, Wien 1897.
- *Anleitung für den Gebrauch und die militärische Verwendung der Ski und Schneereifen*, Wien 1908.
- Barabasz S., *Wspomnienia narciarza*, Zakopane 1914.
- Bobkowski H., Zaruski M., *Podręcznik narciarstwa według zasad alpejskiej szkoły jazdy na nartach*, Kraków 1908.
- *Das Schneeschuhenlaufen. Eine Darstellung der Geschichte und der Bedeutung des Schneeschuhenlaufens für Militär=, Jagd=, Sport= und Verkehrswesens, sowie eine Zusammenstellung der für die Ausbildung desselben zu beachtenden praktischen Grundregeln*, oprac. i wyd. przez redakcję „Der Tourist”, Berlin 1892.
- Nansen F., *Auf die Schneeschuhen durch Groenland*, Berlin 1891.
- Schnaider J., *Na nartach Skandynawskich*. Podręcznik dla zwolenników sportu narciarskiego z 41 rycinami. Nakładem autora, Kraków 1898.
- Schollmayer E. H., Edler von, *Auf Schneeschuhen. Ein Handbuch für Forstleute, Jäger und Touristen*, Klagenfurt 1893.
- Świerż L., *Wycieczka do Morskiego Oka zimową porą. O zaprowadzeniu w naszym kraju narciarstwa*, „Pamiętnik Towarzystwa Tatrzańskiego” 1892, s. 32.
- Wangenheim W. Freiherr von, *Die norwegischen Schneeschuhe (Ski). Das nützlichste Geräth zur Ueberwindung der dem Vehrkehr durch Schnee bereiteten Hindernisse*, Wyd. II, Hamburg 1895.
- Wangenheim W. Freiherr von, *Die norwegische Schneeschuhe (Ski). Das nützlichste Geräth zur Ueberwindung der dem Vehrkehr durch Schnee bereiteten Hindernisse*. Hamburg 1892.

Opracowania:

- Fredro-Boniecki A., *Historia narciarstwa polskiego 1907–1914*, „Narciarstwo Polskie” 1925, t. 1, s. 33–61.
- Gąsiorowski H., *Wspomnienia z pierwszych moich wycieczek narciarskich*, [w:] Z. Pręgowski, *Złota księga narciarstwa polskiego. Karpaty Wschodnie*, Warszawa 1992, s. 91.
- http://pl.wikipedia.org/wiki/Henryk_Karol_Korab-Bobkowski.
- Kordys R., *Rozwój narciarstwa polskiego*, „Taternik” 1909, nr 3, s. 51–58.
- Kordys R., *Początki polskiego narciarstwa*, „Narciarstwo Polskie” Kraków 1925, s. 16–32.

- Kuczaj-Jasińska E. [Roszkowska E.], *Początki narciarstwa wojskowego w Galicji*, „Studia Humanistyczne” 2003, nr 3, s. 181–198.
- *Kurs narciarski w Zakopanem*, *Tatrzańskie Towarzystwo Narciarzy*, „Czas” z 22 grudnia 1911 r.
- Młodzikowski G., Ziemilski J. A., *Narciarstwo. Zarys Encyklopedyczny*, Warszawa 1957.
- *Narty (Ski)*, „Słowo Polskie” z 8 marca 1900 r.
- Neulinger M., *Die Entwicklung des Militärischen Skilaufes in Österreich bis 1938* (Niepublikowana praca na prawach rękopisu, przechowywana w bibliotece Österreichisches Staatsarchiv oraz w bibliotece Institut für Sportwissenschaften der Universität Wien), Wien 1989.
- Notatka o próbach z nartami w wojsku francuskim, „Słowo Polskie” z 23 lutego 1902 r.
- *O ćwiczeniach na „sci” wojskowych austriackich w Zakopanem*, „Przegląd Zakopiański” z 6 lutego 1902 r.,
- *O narciarstwie*, „Kurjer Zakopiański” 1892, nr 7, s. 4.
- *O wycieczce oddziału narciarzy wojskowych w Alpach Austriackich*, „Słowo Polskie” z 2 lutego 1901 r.
- *Pierwsze polskie zawody narciarskie*, „Gazeta Powszechna” z 19 marca 1910 r.
- Pręgowski Z., *Dzieje narciarstwa polskiego do 1914 roku*, Warszawa 1994.
- Z. Pręgowski, *Złota księga narciarstwa polskiego. Karpaty Wschodnie*, Warszawa 1992.
- Spausta W., *Prastara nowość (ski – narty – tyże)*, (odbitka z „Sylwana”), Lwów 1894.
- Wasztyl R., *U źródeł polskiego narciarstwa*, „Kalendarz narciarski PZN” 2002, s. 131–133.
- Wasztyl R., *Przyczynek do genezy polskiego narciarstwa*, „Wychowanie Fizyczne i Sport” 1988, nr 4, s. 103–111.
- *Wojskowe oddziały narciarskie*, „Słowo Polskie” z 2 lutego 1901 r.
- *Wycieczka wojskowa na Ski do Zakopanego*, „Przegląd Zakopiański” z 14 marca 1901 r.
- *Wścigi na ski*, „Gazeta Narodowa”, 1895, nr 51.
- Z. Radwańska-Paryska, W. H. Paryski, *Wielka Encyklopedia Tatrzańska*, Poronin 1995.
- Ziemia S., *Śladami dwóch desek*, Kraków 1955.

Czasopisma:

- „Czas” 1895, 1911
- „Gazeta Narodowa” 1895

- „Gazeta Powszechna” 1910
- „Kurjer Zakopiański” 1892
- „Nowa Reforma” 1911.
- „Nowości Ilustrowane” 1910
- „Österreichische Forstzeitung” 1892
- „Przegląd Zakopiański” 1901–1902
- „Słowo Polskie” 1900–1902, 1904–1905, 1910

Abstract

Austrian military circles and the origins of skiing and its development in Galicja (1891–1914)

The goal of this article is an attempt to verify the so far opinions on the role of the army in the history of Polish skiing and to define the relations between military and civil skiing practised by Poles in Galicja in the years 1891–1914, i.e. from the moment of introducing regular training in the Imperial and Royal Army until the break-out of World War I.

On the basis of carried out research it has been stated that the regular use of skies in the R.I. Army was just about simultaneous to the first skiing experiences of Poles. Although the army based in Galicja could not count on the support of the local civilian skiing circles, as it was in the case of the Alpine regions of the Austro-Hungarian Empire, the number of trained soldier-skiers was significantly higher than the number of civilians enjoying skiing in Galicja at the turn of the 19th and 20th centuries. Without doubt the experience in this field of the 1st, 10th and 11th Corps of the R.I. Army had influence on popularizing skiing among the Polish population. Newspaper reports about the achievements of soldiers and officers of the R.I. Army, direct observation of their training in skiing and finally the possibility of trying first steps in skiing during military service or under the guidance of R.I. Army officers during open courses for civilians brought about great interest in skiing among many Poles. Thus this became a stimulus for later independent development of the discipline. The first brochures issued for the needs of the army as well as Polish skiing books / manuals, the authors of which took inspiration from the experience of military skiing, were of great importance at that time.

There is no doubt that military skiing was not strictly separated from civilian one and as shown above, had influence on the formation and development of Polish skiing in Galicja.

Keywords: sport, history, skiing, Galicja

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 turystyce¹.

Tak zarysowaną problematyką zajmuje się wprawdzie dość szerokie grono badaczy², 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.

¹ J. Gierczak, *Fenomen auta w przestrzeni*, Wrocław 1994, s. 8.

² 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. Sokołowskim-*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 turystyczną³.

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 motorowego⁴.

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. Bartła, odbywają się próby dla przekonania się o jego użyteczności”⁵.

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.

³ R. Brown, *Motocykle-encyklopedia*, Warszawa 2000; H. Wilson, *Encyklopedia motocykli*, Bielsko-Biała, 1997.

⁴ 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.

⁵ „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”⁶.

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”⁷.

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 Europy⁸.

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

⁶ „Czas” 1895, nr 134, s. 3.

⁷ Ibidem.

⁸ 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 krakowskiej⁹.

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 ziemię¹⁰.

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 inicjatywę¹¹.

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”)¹².

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”¹³.

⁹ H. Niemetz, tak reklamował swój sklep w 1887 roku: „Główny skład angielskich Bicyklowi Trycyklów na Galicje i W. Ks. Krakowskie [...] sukiennice 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.

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

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

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

¹³ „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”¹⁴.

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 rejestracji¹⁵.

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 Lwowie¹⁶. 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”¹⁷.

¹⁴ „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.

¹⁵ 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.*

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

¹⁷ „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 Przemyśle, 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 wehikule¹⁸.

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 statut¹⁹.

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 statutu poprzedni, który nie odpowiadał obecnym warunkom uchwalono zmienić i przedłożyć Wysokiemu c.k. Namiestnictwu zupełnie nowy do łaskawego zatwierdzenia”²⁰.

¹⁸ „Gazeta Automobilowa” 1911, nr 1, s. 8–9.

¹⁹ 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.

²⁰ 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 roku²¹. 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 wspomniano, 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

²¹ 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 wieku²².

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»”²³.

²² 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.

²³ 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, Gilwinowicza, inż. Stobieckiego i Kobielnika. Stowarzyszenie posiadało własny lokal klubowy przy ul. Cłowej 14, oczywiście we Lwowie²⁴.

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”²⁵.

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 zaniebdywano 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 latach²⁶.

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

²⁴ 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.

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

²⁶ „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 roku²⁷. 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 Błażek jako skarbnik²⁸.

²⁷ „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.

²⁸ 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 wyjazdy 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”²⁹.

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 roku³⁰.

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”³¹.

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 motocyklistami³².

Przekonanie o tym, że to Mikolasch był pierwszym prezesem GKCiM 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.

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

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

³¹ „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.

³² 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”³³.



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 11³⁴.

³³ 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.

³⁴ 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 estetycznych³⁵.

Głównym celem działalności KKCiM, według jego statutu, było: „pocieranie 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 podobnie³⁶.

Krakowski klub był ostatnim stowarzyszeniem związanym 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 motocykliści³⁷. 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

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

³⁶ 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 czytają: R. Wasztyl: *Kolarstwo krakowskie w latach 1886–1918* ..., op. cit. oraz tegoż autora: *Narodziny krakowskiego kolarstwa*, „Kultura Fizyczna” 1988, nr 5–6.

³⁷ 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

Galicyskie 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 Bielania z udziałem...” itd.³⁸

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”³⁹.

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”⁴⁰.

³⁸ I. Sprawozdanie Wydziału ..., op. cit., s. 6.

³⁹ 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).

⁴⁰ 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”⁴¹.

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 wspomiano 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 okolice⁴².

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”; tarnowski cyklisci or-

⁴¹ Ibidem, s. 52.

⁴² 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 „Gambrinus”. 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 druhow z Królestwa”. Podobnie było i w latach następnych⁴³.

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 kolarzy⁴⁴.

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 wytrzymałość i energię naszych kolarzy. Z powodu zbyt spóźnionej 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”⁴⁵.

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

⁴³ „Gazeta Rzeszowska” 1900, nr 20, s. 2; nr 21, s. 4; „Pogon” 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.

⁴⁴ 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.

⁴⁵ „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 Janowa⁴⁶.

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 sprężyści 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 zawstydić i święciły triumfy w skokach przez sznurek. Do dobrej zabawy przyczyniło się niewątpliwie doskonale obszerne miejsce pod Skałą Kmity i bufet obficie zaopatrzone, a o umiarkowanych cenach”⁴⁷.

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:

⁴⁶ „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.

⁴⁷ „Nowiny” 1906, nr 127, s. 4.

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

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 turystycznych⁴⁹.

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.

⁴⁸ „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.

⁴⁹ „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 motorowcami lub co najwyżej skuterami, jednak i tak w rękach wykorzystujących go do podróży turystów stawał się o wiele bardziej mobilny niż rower. Po porożeniu 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 dokumentów⁵⁰. Skoro jednak turystyka motocyklowa była organizowana przez stowarzyszenia kolarsko-motocyklowe, zatem musiała mieć podobny do kolarskiej charakter. Bez wątpienia 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.

⁵⁰ 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: Łucznanowice, 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; „Kolo. 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” 1900, 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

TURYSTYKA GÓRSKA W TOWARZYSTWIE GIMNASTYCZNYM „SOKÓŁ” 1867–2007 w świetle źródeł prasowych

*Małgorzata Orlewicz-Musiał**

Zarys treści: W opracowaniu przedstawiono dzieje turystyki górskiej Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”. Pierwsze większe wycieczki w góry zostały zainicjowane w 1883, kiedy członkowie „Sokoła” lwowskiego wyjeżdżali w rejon Karpat Wschodnich. W grupie najwybitniejszych propagatorów tej formy turystyki w Towarzystwie Gimnastycznym „Sokół” znaleźli się Walery Eljasz-Radzikowski i Michał Kirkor, a wśród wybitnych działaczy najbardziej znaczącą postacią był Edward Kubalski. Wśród pasm górskich, największą popularnością cieszyły się Wschodnie Bieszczady, rejony Tatr, Pienin i pasmo Babiej Góry. Artykuł przybliży, w jaki sposób zmienił się charakter turystyki górskiej Towarzystwa na przestrzeni lat.

Słowa kluczowe: historia kultury fizycznej, Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”, turystyka górska

XIX wiek sprzyjał podróżowaniu. Rozwój dróg i kolei na terenie Galicji zmieniał obraz ówczesnej rzeczywistości. Zanim doszło do istotnych przeobrażeń natury politycznej, jakie zapoczątkowała autonomia galicyjska, na ziemiach zaboru austriackiego zaczęły pojawiać się nowe szlaki komunikacyjne, co niewątpliwie odegrało ważną rolę w przyspieszeniu ich rozwoju cywilizacyjnego¹. Życie społeczne na obszarze ziem polskich ulegało licznym przeobrażeniom. Nowa sytuacja polityczna (autonomia), o której wspomniano wcześniej, kształtująca warunki życia na ziemiach polskich, stała się impulsem do powstawania nowych zjawisk. Jednym z nich była popularyzacja ruchu wycieczkowego. Z racji położenia geograficznego i uwarunkowań przyrodniczych najpopularniejszą formą wędrówek zarówno indywidualnych, jak i grupowych stały się wycieczki górskie². Do tej pory większość badań histo-

* Dr Małgorzata Orlewicz-Musiał, AWF Kraków, Instytut Nauk Humanistycznych, Zakład Historii i Organizacji Kultury Fizycznej.

¹ S. Szczepanowski, *Pisma*, t. III, Lwów 1912, s. 463–7, [w:] *Galicja w dobie autonomicznej (1850–1914)*. Wybór tekstów w opracowaniu Stefana Kieniewicza, Wrocław, 1952, s. 19.

² W. Krygowski, *Dzieje Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego*, Warszawa – Kraków 1988, s. 9–11.

rycznych dotyczących tej formy działalności koncentrowała się głównie na opisywaniu działań na terenie Tatr³. Nie sposób więc kwestionować roli Towarzystwa Tatrzańskiego w promocji turystyki górskiej. Analizując problem kształtowania się turystycznych struktur organizacyjnych w Galicji, nasuwa się jednakże istotne spostrzeżenie, iż prawdopodobnie pierwszą organizacją promującą wycieczki na tym terenie było Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”. Oczywiście nie można porównywać skali działalności prowadzonej na tym polu przez obie organizacje. W pierwszym okresie istnienia Towarzystwa Gimnastycznego, tzn. od 1867 r., rozwój turystyki sokolej (choć nazwa ta pojawiała się jeszcze w terminologii sokolej sporadycznie), był bardziej deklaracyjny niż realny⁴, a wędrówki górskie na większą skalę zyskiwały popularność dopiero w późniejszym okresie działalności Towarzystwa Gimnastycznego⁵. Początkowo promowane przez „Sokoła” wycieczki odbiegały swym charakterem od tego, co zwykło się określać tym mianem w latach późniejszych. Choć wypełniano je ćwiczeniami gimnastycznymi na wolnym powietrzu, były to raczej pikniki czy też „majówki”⁶, ale właśnie w ten niekonwencjonalny sposób zaczęto popularyzować ruch wycieczkowy w Towarzystwie Gimnastycznym „Sokół”.

Problematyka turystyki górskiej w pionierskim w tej dziedzinie stowarzyszeniu, Towarzystwie Gimnastycznym „Sokół”, nie znalazła szerszego odzwierciedlenia w literaturze zarówno turystycznej, jak i taternickiej. Dzieje Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego nie uwzględniają wycieczek sokolich⁷. Również publikacje opisujące wszechstronną działalność Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”, koncentrowały się głównie na zagadnieniach patriotycznych, wychowawczych, kulturalnych, paramilitarnych czy później sportowych. Pomijano w nich górską działalność „Sokoła”, która do dziś nie doczekała się kompleksowego opracowania. Wzmianki na temat wycieczek turystycznych organizowanych przez „sokolów” pojawiają się tylko na marginesie analizy innych form działania tej organizacji. Poza

³ J. Ślusarczyk, *Historia turystyki*, [w:] *Nauki o turystyce*, wyd. 2. poprawione i uzupełnione, pod red. R. Winiarskiego, cz. I, Kraków 2003, s. 69.

⁴ *Statut Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” we Lwowie*, [w:] „Przewodnik Gimnastyczny Sokół” 1888, nr 10, s. 77.

⁵ M. Orlewicz-Musiał, *Działalność turystyczna Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” na przełomie XIX i XX wieku w Galicji (zarys problematyki)*, [w:] *120 lat Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie*, pod red. A. Łopaty, Kraków 2005, wkładka (b.p.).

⁶ D. Dudek, *Materiały pomocnicze do ćwiczeń z historii rekreacji ruchowej*, Kraków 2005, s. 11.

⁷ Dzieje Towarzystwa Tatrzańskiego w opracowaniu Władysława Krygowskiego zostały opublikowane przed reaktywacją Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w 1989 r., w czasach, kiedy tematyka sokolstwa stanowiła politycznie niepoprawny temat. W. Krygowski, *Dzieje Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego...*, op. cit., s. 10–16.

wspomnieniami Edwarda Kubalskiego⁸, który dość obszernie opisał wycieczki jako zjawisko z perspektywy uczestnika, problematyką wypraw górskich zajmowali się autorzy opracowań dotyczących niektórych gniazd „Sokoła”. Problematykę górskich sokolich wycieczek Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie jako pierwszy zasygnalizował w swej pracy K. Toporowicz⁹. Wycieczki przeprowadzone przez członków gniazd sokolich obecnego powiatu suskiego oraz zręby narciarskiej turystyki sokolej zaprezentował A. Wiecheć¹⁰. Ten sam autor ukazał dzieje narciarstwa w Towarzystwie Gimnastycznym „Sokół”, toteż w niniejszym opracowaniu całkowicie pominięto to zagadnienie. Także A. Pawłowski wspominał o wycieczkach turystycznych grup krakowskiego „Sokoła” w Tatry prowadzonych przez znanego taternika Michała Kirkora¹¹. W książce *120-lecia Sokoła Krakowskiego*, wydanej z tej okazji, znalazła się krótka wzmianka mówiąca o wycieczkach tatrzańskich¹². O turystyce górskiej rzeszowskiego „Sokoła” pisał J. Rut¹³, a o wycieczkach sokolich na Babią Górę – A. Wiecheć¹⁴. Krótką wzmiankę o tym, że członkowie Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” z różnych zaborów uczestniczyli w zajęciach turystyki i krajoznawstwa zamieszcza A. Bogucki, jednakże nie wspomina o organizowanych dla nich wycieczkach górskich¹⁵. Z. Pawluczuk w sporządzonej przez siebie historiografii polskiego ruchu sokolskiego również nie wymienił żadnych artykułów dotyczących turystyki górskiej, co dowodzi, iż tematyka ta nie została poddana wyczerpującej analizie przez badaczy

⁸ Edward Kubalski, wybitny działacz Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” patrz: E. Kubalski, *Z przeżyć i wspomnień sokolich*, Kraków 1997 (przedmowa K. Toporowicza), s. 38 i dalej.

⁹ K. Toporowicz, *Powstanie i działalność Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie na polu wychowania fizycznego pod koniec XIX i na początku XX wieku (1885–1914)* – praca doktorska, Kraków 1964 (maszynopis).

¹⁰ A. Wiecheć, *Dzieje gniazd sokolich w obecnym powiecie suskim*, Wadowice 2001.

¹¹ A. Pawłowski, *Zarys historii PTG „Sokół” w Krakowie*, [w:] *120 lat Polskiego Towarzystwa...*, op. cit., s. 8.

¹² *Polskie Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” w Krakowie. Jubileusz 120-lecia*, Kraków 2005, s. 15.

¹³ J. Rut, *Działalność Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Rzeszowie na polu turystyki pieszej i rowerowej w latach 1886–1914*, [w:] *Z dziejów Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Polsce w 135. rocznicę powstania*, pod red. W. Cynarskiego, K. Obodyńskiego, M. Mirkiewicza, Rzeszów 2003.

¹⁴ A. Wiecheć, *Rozwój turystyki i eksploracji na Babiej Górze do 1918 r.*, [w:] *Szkice z dziejów turystyki w Polsce*, pod red. A. Nowakowskiego i S. Zaborniaka, Rzeszów 2005, s. 37–43; też: tenże, *Wkład „Sokoła” w rozwój narciarstwa w rejonie Babiej Góry – nasze wspólne dziedzictwo...*, ibidem, s.49–55.

¹⁵ A. Bogucki, *Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” na Pomorzu 1893–1939*, Bydgoszcz 1997, s. 180.

historii „Sokoła”¹⁶. Szersze opracowanie stanu badań dotyczącego turystyki TG „Sokół”, w tym problematyki wycieczek górskich, zostało zaprezentowane w innym artykule autorki¹⁷, a dalszego rozwinięcia tej problematyki podjął się Z. Pawluczuk¹⁸. Jak widać z powyższego rozważania, wiedza dotycząca wędrówek górskich Towarzystwa jest bardzo rozproszona i wymaga scalenia oraz szerszej analizy.

W poniższym opracowaniu wykorzystano głównie źródła prasowe przełomu wieku, gdzie istotną rolę, jako źródła informacji o wycieczkach w Tatry odegrały: „Przegląd Zakopiański”, publikacje Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”, głównie „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*”. Wykorzystano także sprawozdania z działalności TG „Sokół”¹⁹ znajdujące się w siedzibie Towarzystwa w Krakowie oraz w Archiwum Państwowym w Krakowie, w tym w Oddziale w Bochni, a także wybrane biogramy z Polskiego Słownika Biograficznego, w którym zamieszczono życiorysy ludzi związanych z Towarzystwem oraz opracowania, w których uwzględniono działalność gniazd związanych z turystyką górską. Zapoznano się ponadto z wydawnictwami wspomnieniowymi. Wiele cennych informacji dostarczają zwłaszcza wspomnienia Edwarda Kubalskiego, który sam wielokrotnie uczestniczył w wycieczkach górskich organizowanych przez „Sokoła”. Opracowanie okresu dwudziestolecia międzywojennego również oparto na czasopismach sokolich, problem działalności turystycznej po reaktywacji został natomiast zasygnalizowany głównie na podstawie danych zawartych w dostępnych czasopismach i na stronach internetowych, które można traktować jako elektroniczne odpowiedniki czasopism sokolich.

Celem opracowania jest zebranie rozproszonych danych dotyczących dziejów wędrówek górskich i przybliżenie tego fragmentu działalności turystycznej Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” od momentu utworzenia organizacji aż do czasów dzisiejszych. Dotyczy ona wszystkich pasm górskich, w których taka działalność była prowadzona.

¹⁶ Z. Pawluczuk, *Historiografia polskiego ruchu sokolskiego*, [w:] *120 lat Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” ...*, op. cit., s. 57–68.

¹⁷ M. Orlewicz-Musiał, *Działalność turystyczna Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” ...*, op. cit.

¹⁸ Z. Pawluczuk, *Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” a turystyka masowa i usportowiona*, referat wygłoszony podczas konferencji w Sopocie 21 listopada 2006; też Z. Pawluczuk, *Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” w rozwoju turystyki masowej i krajoznawstwa w Polsce w drugiej połowie XIX i w pierwszych latach XX wieku* [w:] *Materiały z konferencji naukowej z okazji 1000-lecia powstania PTK pt.: „Przeszłość – teraźniejszość – przyszłość”*, Łeba 2006, s. 108.

¹⁹ *Sprawozdanie Wydziału Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie z czynności za rok 1908*, druk Nakładem Towarzystwa, Kraków 1909.

Pisząc o turystyce górskiej (nazywanej w innych miejscach wycieczką) Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”, należałoby zastanowić się nad odpowiedzią na pytania, które pozwoliłyby spojrzeć z szerszej perspektywy na mniej znane zagadnienia z dziejów tej organizacji:

- Od kiedy Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” rzeczywiście zajęło się rozpowszechnianiem idei turystyki górskiej wśród swoich zwolenników?
- Kto z działaczy Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” znalazł się wśród propagatorów turystyki górskiej?
- Jakie rejony górskie cieszyły się największym zainteresowaniem turystów z Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”?
- Które gniazda sokole wykazywały się największą inicjatywą w organizacji tej formy działalności?
- Jaki zmieniał się charakter wędrówek górskich na przestrzeni lat?

Odpowiedź na te pytania pozwoli przybliżyć tę mniej znaną stronę działalności Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”.

Początki górskiej działalności wycieczkowej w Towarzystwie Gimnastycznym „Sokół”

Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”, utworzone w II połowie XIX wieku na terenie Galicji, było pierwszym stowarzyszeniem, które nosiło znamiona organizacji promującej szeroki wachlarz różnorodnych form kultury fizycznej. W tamtych latach na terenie zaboru austriackiego powstawały także inne organizacje deklarujące związek z aktywnością fizyczną, jak choćby utworzone we Lwowie w 1867 r. Towarzystwo Myśliwskie oraz powstałe w 1868 r. Towarzystwo Gimnastyczne Krakowskie²⁰. Jednakże to właśnie Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”, jako pierwsze wśród organizacji galicyjskich, zaproponowało **wycieczki** jako jedną z głównych form działalności wśród innych form aktywności fizycznej.

Turystyka w czasach galicyjskich nosiła miano „działalności wycieczkowej”. Takie też określenie często pojawiało się w literaturze publikowanej przez Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”. Wszelkie formy turystyki aktywnej, wymagającej od człowieka pokonywania niespotykanej na ówczesne warunki skali trudności, dla których nie ustalono jeszcze odrębnych nazw określano mianem „sportu”. M. Wolański w 1937 r. pisał w *Katechizmie Sokolim*, że w XIX wieku i na początku XX wieku turystyka uważana była za „dyscyplinę sportu” i tak też pojmowano ją w początkowym okresie działal-

²⁰ Wniosek taki nasuwa się po zapoznaniu się z wykazem stowarzyszeń działających na terenie Galicji. Por. D. Dudek, *Zarys dziejów i organizacja stowarzyszeń kultury fizycznej*, Kraków 2001, s. 134–136.

ności Towarzystwa Gimnastycznego²¹. Niejednokrotnie wycieczki górskie, z racji trudności technicznych, na jakie natykali się uczestnicy wypraw, rozważano w kategoriach wyczynu sportowego i jako wyczyn prezentowano kolejne wejścia na wierzchołki. W taki też sposób przedstawiano je w relacjach z wypraw publikowanych w czasopismach sokolich, gdzie przejścia górskich szlaków przez druhów stawiano na równi z ważnymi wydarzeniami o charakterze sportowym czy kulturalnym. Stąd też czasopiśmiennictwo sokołe stanowi istotne źródło do badań nad sokołą turystyką górską. Część wycieczek dokumentowano tam z ogromną precyzją (uwzględniając nazwiska uczestników, szlaki pokonywane przez grupy wycieczkowe oraz towarzyszące tym wycieczkom wydarzenia natury kulturalnej). Inne doniesienia ograniczały się, niestety, tylko do wzmianek o wyjściu w góry bez uwzględniania jakichkolwiek szczegółów.

Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” od samego początku, czyli od momentu swojego utworzenia w 1867 r., jako jeden z celów działalności zakładało prowadzenie wycieczek dla swych druhów, o czym świadczy zapis w Statucie²². Wędrówki organizowane przez „Sokoła” stały się jednym z ważniejszych sposobów realizacji zadań związanych z krajoznawstwem, które obejmowały podziwianie i poznawanie dawnych ziem polskich, odwiedzanie zabytków związanych z dziejami Polski, miejsc pochówku bohaterów narodowych czy sanktuariów. Łączyło się z tym rozbudzanie uczuć patriotycznych u młodych ludzi. Wędrówki górskie stanowiły natomiast jedną z atrakcyjniejszych form aktywności ruchowej, promowanej wśród członków tej organizacji. Łączyły w sobie różnorodnie elementy ćwiczeń fizycznych z walorami poznawczymi. Pomimo oryginalności, w II połowie XIX w. najpopularniejsze wśród druhów były tzw. „wycieczki gimnastyczne”, z przewagą elementów piknikowych i festynowych nad turystycznymi. I one wyraźnie, jeśli wziąć pod uwagę liczbę uczestników, dominowały nad pozostałymi wycieczkami. Turystyka górską stawiała wyższe wymagania przed swoimi uczestnikami, stąd jej elitarność a zarazem atrakcyjność dla młodych, sprawnych fizycznie ludzi. Tu dopiero dokonywała się pewna selekcja i weryfikacja uczestników.

Skąd brało się owo zainteresowanie wędrówkami góorskimi u gimnastyków z „Sokoła”? Odpowiedzią na pytanie będzie przypomnienie faktów z biografii ludzi związanych z tą organizacją. Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” skupiało w swoich szeregach przedstawicieli różnych środowisk, o których było powszechnie wiadomo, że interesowali się problematyką podróżniczą, krajoznawczą, sami uczestniczyli w wycieczkach turystycznych i niewątpliwie oddziaływali swym przykładem na wyobraźnię młodzieży. Wśród osób uczestniczących w działalności „Sokoła”, które zajmowały się turystyką górską,

²¹ M. Wolański, *Katechizm sokoli*, Lwów 1937, s. 25.

²² *Statut Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” we Lwowie...*, op. cit.

problematyką góralszczyzny i gór znaleźli się m.in. Michał Bałucki – pierwszy prezes krakowskiego „Sokoła”, poeci Jan Kasprzowicz i Władysław Tetmajer, Walery Eljasz-Radzikowski – malarz, fotograf, a zarazem autor przewodnika turystycznego²³ i twórca okładki „Przeglądu Gimnastycznego” oraz Stanisław Barabasz – pionier i popularyzator narciarstwa, który pełnił funkcję wiceprezesa gniazda „Sokoła” zakopiańskiego²⁴. Wspomniane tu osoby podnosiły rangę wycieczek, a swoim autorytetem pozyskiwały zwolenników dla tego rodzaju aktywności.

Ze szkodą dla badań nad turystyką górską w Towarzystwie Gimnastycznym „Sokół”, działalność turystyczna jego wybitnych działaczy była całkowicie pomijana w publikacjach o charakterze biograficznym, które prezentowały osoby działające w tej organizacji lub były z nią związane. Postać Michała Kirkora jako przewodnika wycieczek tatrzańskich krakowskiego „Sokoła” została przedstawiona w *Wielkiej Encyklopedii Tatrzańskiej*, gdzie zamieszczono krótką informację o jego wyprawie, w której uczestniczyli krakowscy gimnastycy „Sokoła”²⁵. Wszystkie przesłanki wskazują na to, iż prawdopodobnie Michał Kirkor²⁶ był jednym z czołowych popularyzatorów turystyki tatrzańskiej w krakowskim oddziale Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”. „Polski Słownik Biograficzny” zawiera biogram Kirkora, w którym nie uwzględniono jednak w ogóle tego epizodu z życia znanego taternika. W *Wielkiej Encyklopedii Tatrzańskiej* hasło poświęcone postaci Walerego Eljasza-Radzikowskiego, o którym wiadomo, iż był współorganizatorem wycieczek tatrzańskich Towarzystwa Gimnastycznego, również nie zawiera informacji o jego sokolej działalności²⁷. Pominięto w nim też jakże istotny fakt, iż był on członkiem i działaczem „Sokoła” w Zakopanem²⁸. Michał Bałucki (autor m.in. popularnej pieśni *Dla chleba* i jeden z poetów wprowadzających motywy górskie do twórczości poetyckiej), pierwszy prezes krakowskiego „Sokoła”, nie doczekał się wzmianki na temat swych związków z Towarzystwem,

²³ W. Eljasz-Radzikowski, *Ilustrowany przewodnik do Tatr, Pienin i Szczaunic*, Poznań 1870.

²⁴ Stanisław Barabasz został wybrany na prezesa TG „Sokół” w Zakopanem 11 maja 1902 roku, ale tej funkcji nie przyjął (prezesem został W. Szukiewicz) Barabasz pełnił funkcję wiceprezesa – zrezygnował w 1910 roku. M. Mantyka, *Z kart historii Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Zakopanem*, [w:] *Krajowy Złot Sokolstwa Polskiego. 110 lat Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Zakopanem*, Kraków 2004, s. 9.

²⁵ Z. i W. H. Paryscy, *Wielka Encyklopedia Tatrzańska*, Poronin 1995, s. 514; Z. Kirkor-Kiedroniowa, *Wspomnienia*, cz. 1, Kraków 1986.

²⁶ Michał Kirkor (1871–1907) lekarz, taternik działacz Towarzystwa Tatrzańskiego – W. Grzybek, *Michał Kirkor (1871–1907)*, „Polski Słownik Biograficzny”, T. XII/4, z. 55, 1967, s. 482.

²⁷ Z. i W. H. Paryscy, *Wielka Encyklopedia Tatrzańska...*, op. cit., s. 252–255.

²⁸ M. Mantyka, *Z kart historii Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Zakopanem...*, op. cit., s. 11.

trudno zatem na podstawie dostępnego piśmiennictwa wnioskować, czy realnie sam zajmował się tą formą turystyki w powiązaniu z Towarzystwem Gimnastycznym²⁹. Członkostwo „Sokoła” odnotowano w encyklopedycznym hasle Stanisława Barabasza³⁰. Sokola działalność Mariusza Zaruskiego, wspomniana przez J. Gaję³¹, nie została uwzględniona w tejże encyklopedii. Z. Krawczyk pisał, że Zaruski przebywając w Zakopanem pełnił rolę instruktora „Sokoła”, jednakże nie wyjaśnił, na czym ta praca polegała i czy miała związek z promowaniem sokolich wycieczek w góry³². Nazwisk turystek „sokolic” nie odnajdziemy też wśród pionierek wycieczek górskich, gdyż prawdopodobnie nie odegrały one większej roli w eksploracji gór³³. Poszukiwania są o tyle trudne, że biografowie nie eksponują turystycznej działalności działaczy „Sokoła” i odszukanie poszczególnych informacji, z racji znacznego rozproszenia źródeł, stanowi znaczną trudność w sporządzaniu syntezy sokolej turystyki górskiej.

Entuzjazm członków Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” towarzyszący wędrówkom górskim znalazł odzwierciedlenie we wspomnieniach. Działacz sokoli Edward Kubalski nazywał tę formę aktywności nie „ruchem wycieczkowym”, lecz „turystycznym”: „Turystyka – jak pisał – miała w nas zawsze gorących zwolenników. Cóż miłszego dla piechura – jak przyroda. Gdy się już zdeptało najbliższe, a tak piękne okolice pod Krakowem – Tyniec, Tenczynek, Mników, licząc w to gościnną Płazę pp. Boguckich – trzeba dalej! A więc Babia Góra, którą zdobyliśmy pierwszą wycieczką 27 sierpnia 1899 r. Ale to jeszcze nie to. Tatry – oto teren godny sprawnych gimnastyków. No i zaczęły się te coroczne wypady do naszych góry”³⁴. Tak Edward Kubalski nawiązywał do opowieści o górskich wycieczkach. Na podstawie opisów Kubalskiego należałoby sądzić, że krakowscy „sokoli” stosunkowo często organizowali krótkie wypady w rejon Jury Krakowsko-Częstochowskiej. Obfitość skał i ja-

²⁹ Z. i W. H. Paryscy, *Wielka Encyklopedia Tatrzańska...*, op. cit., s. 48–49; też obszerne pośmiertne wspomnienie nie nadmienia działalności Bałuckiego w krakowskim „Sokole”; B. Zawadzki, *Michał Bałucki*, „Wędrowiec” 1901, nr 43, s. 842–3 i dalsze.

³⁰ Z. i W. H. Paryscy, *Wielka Encyklopedia Tatrzańska...*, op. cit., s. 51; Działalność Stanisława Barabasza w zakopiańskim gnieździe „Sokoła” została doceniona w „Przeglądzie Zakopiańskim”: *...Jeśli „Sokół” rozwinął skrzydła do lotu, to jest niemal wyłączną zasługą druha St. Barabasza, który był tym dobrym, ożywiającym „Sokoła” duchem*, [S.], *Sokół*, „Przegląd Zakopiański” 1903, nr 25, s. 185.

³¹ J. Gaj, *Turystyka na przełomie XIX i XX wieku*, [w:] *Zarys historii turystyki w Polsce*, Wyższa Szkoła Ekonomiczna Warszawa 2003, s. 40.

³² Z. Krawczyk, *Człowiek wobec natury – Mariusz Zaruski*, „Kultura Fizyczna” 2000, nr 5–6, s. 15.

³³ M. Rotkiewicz, *Pionierki górskich szlaków turystycznych*, „Kultura Fizyczna” 1995, nr 7–8, s. 1–10.

³⁴ E. Kubalski, *Z przeżyć i wspomnień...*, op. cit., s. 38.

skiń oraz przyroda jurajska przyczyniły się do tego, że wędrowcy traktowali ten rejon jako namiastkę gór. Można jednak polemizować, czy taka forma wycieczek może być utożsamiana z wycieczkami górskimi.

E. Kubalski sugerował, że sokole ekspedycje w góry zapoczątkowano dopiero w 1899 r. Nie jest to do końca zgodne z rzeczywistością, gdyż sokola przygoda z górami zaczęła się kilka lat wcześniej za sprawą druhów z gniazda Sokola Macierzy we Lwowie i pojedyncze wycieczki w góry zainicjowano wcześniej.

Członkowie lwowskiego „Sokoła”, już w roku 1883 organizowali pierwsze górskie wycieczki. Początkowo obejmowały one rejon pasm Beskidów Skolskich³⁵. Cieszyły się dużym powodzeniem z racji stosunkowo niewielkiej odległości od Lwowa. „W ostatnich latach urządzali czynni członkowie Towarzystwa gimnastycznego «Sokół» w mniej lub więcej licznych wycieczkach, z początku w okolicy Lwowa, (Janów, Zółkiew, Czerlany, Lubień) później zaś i w dalsze miejscowości. [...] Uczestnicy tej wycieczki, zachęciwszy licznymi jej przyjemnościami, a zarazem świadomi trudów pieszej podróży w górach, urządzili w r.b. w dniach 29. 30 Czerwca i 1 Lipca w liczbie ośmiu, wycieczkę na większe rozmiary, której celem było poznanie okolic Borysławia, Urycza i bliższe zwiedzanie Korczyna, a co najważniejsza, góry Paraszki” [Paraszka – 1271 m n.p.m. – przyp. aut.]³⁶. W swojej relacji zwracali uwagę na chęć podejmowania wyzwań i zdobywania trudnych z punktu widzenia technicznego szczytów. „Pomimo zmęczenia, nie zaniedbano trudnego wyjścia na szczyt najwyższej środkowej skały, przyczem wspinanie, wspieranie i inne ćwiczenia gimnastyczne, wielką były pomocą. U stóp góry wykapano się pod wodospadem «Ricзки», utworzonym przez stopniowo napiętrzone skały, a który ochrzczono imieniem «Sokoła»”³⁷. Wnioskując z opisów, wycieczki te dla uczestników były atrakcyjnymi wyprawami na połoniny Wschodnich Bieszczadów. Wycieczki górskie, z racji nieporównywalnie większego wysiłku fizycznego i organizacyjnego, odbywały się o wiele rzadziej niż wycieczki „gimnastyczne” czy wizyty w gniazdach sokolich, a liczba uczestników każdego wypadu w góry była znacznie mniejsza.

Można przyjąć, że działacze lwowskiego „Sokoła” przez cały rok, z pominięciem okresu letniego, organizowali dla swoich członków wędrowki w rejonie górskie. Czas wakacyjny pozostawiono druhom Towarzystwa Gimnastycznego do realizacji własnych, indywidualnych planów wycieczkowych. Wychodzono z takiego założenia, że w okresie wakacji członkowie Towarzystwa na tyle wykorzystają ugruntowane w „Sokole” nawyki aktywnego ży-

³⁵ Część Bieszczadów położona na północ od głównego grzbietu Karpat, obecnie ta tereny Ukrainy.

³⁶ „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*” 1883, nr 8, s. 261.

³⁷ *Ibidem*.

cia i podróżowania po górach, że bez opieki sokolich instruktorów, sami we własnym zakresie będą kontynuowali tego rodzaju działalność. Wspominał o tym także „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*”: „Przez lato nie urządziło Towarzystwo żadnej wycieczki, członkowie jednak w większych lub mniejszych grupach zwiedzili piękne okolice Beskidu koło Skolego i dziki pas Czarnehorski, odbywając wycieczki nawet kilkudniowe piesze. O pożyteczności i przyjemności takich wycieczek, chyba nie potrzeba mówić; następująca dobrą sposobność zużytkowania nabytych ćwiczeniami sił i wytrwałości, a spędzone na nich chwile utkwiają na zawsze w pamięci”³⁸. Na podstawie dostępnych źródeł trudno jest oszacować skalę zjawiska i określić liczebność grup uczestniczących w tych indywidualnych wędrówkach.

W początkach lat dziewięćdziesiątych wędrówki „Sokoła” spotykały się z coraz większą aprobatą ze strony członków organizacji. 23 sierpnia 1891 r. odbyła się wspólna wycieczka „Sokołów” i straży ogniowej do Żegiestowa, natomiast 3 sierpnia kilkadziesiąt osób uczestniczyło w wycieczce do Andrychowa, a stamtąd na „Pańską Górę”³⁹. Obie imprezy miały w swoim programie festyny charakterystyczne dla towarzystwa. Niestety również w tym przypadku ze skrótego opisu nie wynika, czy przy tej okazji wędrowano po górach, czy też ograniczono się jedynie do wycieczek po najbliższych okolicach odwiedzanych miast.

Członkowie Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”, jako zwolennicy aktywności fizycznej, indywidualnie, we własnym zakresie odbywali wycieczki w Tatrach. Nie wiadomo jednak, w jakim stopniu ta turystyka w środowisku krakowskich „sokołów” była popularna. Nie wiadomo też, czy wspomniani turyści odbywali wycieczki w wyższe partie gór, czy tylko udawali się do miejscowości górskich w celach zdrowotnych. Jak pisano przy okazji analizy letniej działalności krakowskiego „Sokoła” w roku 1891, wakacyjna aktywność turystyczna jego członków była znacząca: „Bliskość naszych uroczych Tatr i licznych uzdrowisk do których w sezonie letnim wszystko z Krakowa dąży, by odetchnąć świeżym powietrzem i odpocząć po trudach rocznych, powoduje niezmierny zastój w naszym życiu sokolem, ruch wszelki na sali obumiera, tylko garstka członków i kilkanaście dziewczątek brało udział w ćwiczeniach przez czas wakacyjny”⁴⁰. Jednak pominięcie w tej wypowiedzi bardziej szczegółowych opisów dotyczących działalności turystycznej nie pozwala na wyciągnięcie dalszych wniosków co do charakteru tatrzańskich wypraw członków „Sokoła” i liczebności grup turystów. Nie można wykluczyć, iż te indywidualne wycieczki organizowane były z udziałem istniejącego od 1873 r. i prężnie działającego w tamtych latach Towarzystwa Tatrzańskiego.

³⁸ „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*” 1888, nr 10, s. 80.

³⁹ Tamże, 1891, nr 9, s. 74.

⁴⁰ Tamże, 1891, nr 10, s. 81.

Prawdopodobnie pierwsza propozycja zorganizowania większej sokołej wyprawy w Tatry wypłynęła od działaczy nowotarskiego „Sokoła” w 1893 roku⁴¹. Przy okazji zamieszczonego w „Przewodniku Gimnastycznym *Sokół*” opisu nowo powstałego gniazda w Nowym Targu, pismo wydrukowało apel przedstawiciela tego gniazda, Janusza Mikiewicza skierowany do członków organizacji z innych miast: „W tym celu udajemy się do Was druhy z propozycją tego rodzaju. Urządźcie gremialną wycieczkę w Tatry n.p. do „Morskiego Oka”, po drodze zatrzymacie się u nas w Nowym Targu [w ówczesnej pisowni – przyp. aut.]...”⁴². Wycieczka tatrzańska miała być połączona z festynem zorganizowanym przez nowotarzan. Niestety podczas kwerendy materiałów źródłowych nie odnaleziono dowodów potwierdzających realizację owego przedsięwzięcia.

Wiadomo natomiast, że w roku 1896 przedstawiciele krakowskich „sokółów” udali się do Zakopanego. Celem wyjazdu była nie tyle turystyka górską, ile pokazy gimnastyczne. Druhowie zorganizowali występy w celu zebrania funduszy na rzecz budującej się cieszyńskiej sokolni. Wycieczka w Tatry była atrakcyjnym uzupełnieniem wyjazdu. Korzystając z wypadu do stolicy Tatr, krakowianie sami we własnym gronie odbyli wycieczkę do Morskiego Oka. Nie wiadomo, czy pokonywali jeszcze inne trasy turystyczne, gdyż źródła milczą na ten temat, ale prawdopodobnie największe jezioro tatrzańskie stało się dla nich miejscem docelowym. Na pokazach gimnastycy efektywnie zaprezentowali się przed zakopiańską publicznością: „[...] ćwiczenia wypadły wspaniale, mimo iż w międzyczasie zdążyliśmy pójść i wrócić do Morskiego Oka – strudzone kolana drżały nam przy budowaniu piramid”⁴³, jak wspominał Kubalski. Dostrzega się więc pierwsze próby połączenia turystyki górskiej z działalnością z gimnastyczną.

Pierwsza wyprawa na Babią Górę odbyła się 27 sierpnia 1899 roku⁴⁴. Brak jednak szczegółowych danych co do szczegółów przeprowadzenia owej wycieczki.

Popularność pieszych wycieczek musiała rosnąć, gdyż w 1899 roku w TG „Sokół” powstał Oddział Wycieczek Górskich. K. Toporowicz sugeruje, że istniał prawdopodobnie tylko przez dwa lata⁴⁵. Brak dalszych

⁴¹ Liczące 50 druhów młode gniazdo nowotarskie pragnęło w ten sposób rozpropagować działalność sokolą na swoim terenie. A. Nowak, *Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” w Nowym Targu – początki działalności*, [w:] „Almanach Nowotarski” 1996, nr 1, s. 32.

⁴² J. Mikiewicz, *Nowy targ*, „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*” 1893, nr 7, s. 92.

⁴³ E. Kubalski, *Z przeżyć i wspomnień...*, op. cit., s. 32.

⁴⁴ Opisy wycieczek na Babią Górę zamieszcza W. Wiecheć w opracowaniu: *Dzieje gniazd sokolich w powiecie suskim...*, op. cit., s. 74, 76, 122, 126.

⁴⁵ Brak jakichkolwiek informacji w okresie późniejszym każe tak przypuszczać. K. Toporowicz. Patrz: K. Toporowicz, *Powstanie i działalność Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie...*, op. cit.

informacji odnoszących się do działań tego oddziału, nie pozwala odpowiedzieć na pytanie, jaką faktycznie rolę odegrał on w promowaniu turystyki górskiej.

„Przegląd Zakopiański” bardzo uważnie śledził planowane na 28 czerwca 1900 r. wyjazdy „sokołów” w Tatry, zamieszczając informacje dotyczące zarówno przygotowań, jak i samej imprezy⁴⁶. Z dużym wyprzedzeniem powiadamiał szczegółowo czytelników o wspólnych przygotowaniach zakopiańskiego gniazda i Towarzystwa Tatrzańskiego do przeprowadzenia tras wycieczkowych. „Wydział Towarzystwa Tatrzańskiego zarządził aby w schroniskach znaleźli **Sokoli** możliwe wygody i aby posiłku dla nich nie zabrakło”⁴⁷. Dalejszy przebieg imprezy można odtworzyć na podstawie lektury prasy. Dowiadujemy się z niej, że z Krakowa na ową wycieczkę przyjechało 30 druhów. Dla przybyszów zorganizowano 3 drogi wycieczkowe prowadzące do Morskiego Oka: pierwsza grupa przechodziła przez Zawrat, druga przez Świnicę (Świnnicę wg ówczesnej pisowni), trzecia przez Kozi Wierch. W sprawozdaniu nie wspomina się ani o dojeździe do Zakopanego, ani też nie podaje się nazwy miejsca, z którego wycieczka wyruszyła.

O umiejętności wędrowania po górskich ścieżkach Tatr dowiadujemy się z zamieszczonego w czasopiśmie opisu, który zdaje się sugerować, że niektórzy uczestnicy mogli po raz pierwszy przemierzać wysokogórskie szlaki. Jako przykład niech posłuży opis przejścia grupy na trasie wytyczonej przez szczyt Świnicy. Dowiadujemy się z niego, że nie wszyscy radzili sobie z trudnościami na szlakach turystycznych. Postawa jedynej żeńskiej uczestniczki imprezy, niewymienionej z imienia panny Bogdanikówny z Białej, która znalazła się w tej grupie, miała niebagatelne znaczenie dla maruderów. „Obecność kilkunastoletniego dziewczęcia sprawiła, że paru mniej silnych uczestników niebezpiecznej wyprawy, będąc blisko zupełnego upadku na duchu, krzepiło się jej odwagą”⁴⁸. Podczas tej imprezy prowadzącymi grupę wycieczkową byli Michał Kirkor i Z. Balicki⁴⁹, którzy następnego dnia z kilkoma osobami udali się na Miedziane. Pozostali poszli nad Czarny Staw, a „paru niestrudzonych” na Gerlach. Brak jednak dalszych szczegółów na temat frekwencji, przebiegu i efektu tamtej wycieczki. Zwiedzanie Tatr krakowscy „sokoli” rozszerzyli także na podziemia tatrzańskie. W trzecim dniu imprezy przeprowadzono wycieczkę połączoną ze zwiedzaniem jaskiń w dolinie Kościeliskiej (na trasie znalazły się Wąwóz Kraków, Smocza Jama, Jaskinia Raptawicka). Mimo że uczestnicy uznali

⁴⁶ „Przegląd Zakopiański” 1900, nr 25, s. 204.

⁴⁷ *Sokół Zakopiański krząta się przed przyjęciem Sokola Krakowskiego*, „Przegląd Zakopiański”, 1900 nr 26, s. 212.

⁴⁸ (b.a.), *Pobył Sokołów*, „Przegląd Zakopiański” 1900, nr 27, s. 224.

⁴⁹ Autor nie podaje imienia Balickiego.

impresę za udaną – to jednak negatywnie oceniono z punktu widzenia organizacyjnego działalność zakopiańskiego „Sokoła”, który nie podołał trudom przygotowań, zrzucając je na jednego człowieka⁵⁰.

W 1901 roku, w dniach 15 i 16 sierpnia, „Sokół” krakowski zorganizował kolejną wycieczkę zbiorową w Tatry. Współorganizatorem wycieczki był Wydział Towarzystwa Tatrzańskiego. Celem wyprawy było Morskie Oko, gdzie na zakończenie wędrówki zaplanowano imprezę kulturalną. „Wycieczce towarzyszyć będzie góralska muzyka, a druga przyjmować będzie przychodzące partye przy Morskim Oku. Odpoczynek urozmaicony będzie tańcami góralskimi przy oświetleniu bengalskich ogni”⁵¹. Program obejmował wycieczki trzy- i dwudniowe. Aby zdać sobie sprawę z tego, jaki był stopień trudności pokonywanych szlaków, przytoczę tym miejscu dane na temat przebiegu tras, jakie mieli do pokonania krakowscy gimnastycy. Trasa pierwsza wiodła przez Zawrat, Gładkie, Ciemnosmreczyńskie Stawy, Wrota Chałbińskiego, Morskie Oko (pierwszy dzień) Rysy do Popradzkiego Stawu, (drugi dzień) przez Koprówą Przełęcz, Hlińską Dolinę, Liliowe do Zakopanego (trzeci dzień); trasa druga obejmowała przejazd wózkami do Roztoki, a następnie przez Polski Grzebień (Mała Wysoka), Felkę (Dom Śląski), Smokowiec Różankę (pierwszy dzień), Łomnicę, przejście do Motor (drugi dzień) – (dla kobiet podano alternatywną propozycję: „panie mogą iść prosto do Motor i oczekiwać na powracających z Łomnicy”) – powrót do Zakopanego przez Przełęcz pod Kopą, Jaworzynę i drogą pieszo lub wózkami. Dla mniej wytrwałych przewidziano krótsze, dwudniowe trasy⁵².

Jedną z najwcześniejszych wycieczek wysokogórskich zorganizowanych w krakowskim „Sokole”, była ekspedycja na Łomnicę w 1901 roku. Michał Kirkor wraz z Kazimierzem Brzozowskim⁵³ poprowadzili członków Towarzystwa Gimnastycznego na szczyt tej góry, co znalazło odzwierciedlenie w artykule Michała Kirkora pt. *Wycieczka na Łomnicę*⁵⁴. Dr Michał Kirkor, lekarz medycyny, w gronie krakowskich „Sokołów” zasłynął tym że, jak wspominał Kubalski „[...] nas pociągnął i wodził po Tatrach, gdzie był tam u siebie w domu jako pierwszorzędny turysta. Tam też przy naszym wtórze wyciągał pięknym barytonem: Hej te góry!”⁵⁵. Za najwybitniejszego propagatora turystyki górskiej w „Sokole” uznawano właśnie Michała Kirkora, który w stroju góralskim i kaukaskim ka-

⁵⁰ (b.a.), *Pobył Sokołów*, „Przegląd Zakopiański” 1900, nr 27, s. 224.

⁵¹ *Wycieczka zbiorowa*, „Przegląd Zakopiański” 1901, nr 32, s. 300–301.

⁵² *Ibidem*.

⁵³ Paryscy w ogóle nie wspomnieli o wycieczkach górskich Brzozowskiego, Z. i W. H. Paryscy, *Wielka Encyklopedia Tatrzańska...*, op. cit., s. 514.

⁵⁴ M. Kirkor, *Wycieczka na Łomnicę*, „Ilustracja Polska” 1901 (za Z. i W. H. Paryscy, *Wielka...*, op. cit., s. 514.)

⁵⁵ E. Kubalski, *Z przeżyć i wspomnień...*, op. cit., s. 29.

peluszu prowadził grupy turystów. „Z nim szliśmy na Kozie Wierchy, Świnicę, wbiegali na Kościelec, wspinali się na Miedziane, Rysy czy Małą Wysoką – a że młodzieńcza energia rozsadzała nasze mięśnie, więc jeszcze na dodatek na szczycie budowaliśmy ze siebie **trójkę** czy gimnastyczną piramidę, albo wspinaliśmy się na szczyt krzyża na Giewoncie, aby być bliżej nieba i słońca”⁵⁶. W wycieczce prowadzonej przezeń na Krywań (Kubalski nie wspomina, kiedy to dokładnie było), uczestniczył późniejszy prezes oddziału Jan Nowicki. Autor wspomnień do pokonywanych przez „sokołów” wierzchołków zalicza: Kozie Wierchy, Świnicę, Kościelec, Miedziane, Rysy, Wysoką Giewont. Śladów tych wycieczek nie można jednak odnaleźć w sprawozdaniach oddziałów czy czasopismach, gdyż miały prawdopodobnie nieoficjalny charakter. Trudno też ustalić ich daty. Jedynie wspomnienie krzyża na Giewoncie pozwala nam domniemywać, że był to początek XX wieku. Kubalski wspomina też towarzystwo Sabały, który towarzyszył wycieczkom Sokolim przygrywając na skrzypkach⁵⁷.

W roku 1903 Tatry znów powitały przedstawicieli gniazd sokolich: „Część uczestników lwowskiego zlotu sokolego w drodze powrotnej zatrzymała się dla zrobienia kilku wycieczek w Zakopanem. Gości podejmował miejscowy Sokół i starał się im uprzyjemnić czas”⁵⁸. Brak jednak jakichkolwiek szczegółów odnośnie do liczebności uczestników oraz rodzaju wycieczek.

W tymże samym roku (1903) zakopiańskie gniazdo „Sokoła” przygotowało program ideowej działalności, który został zaprezentowany przez p. Beka, a ujmował m.in. w punkcie: „6) urządzać wycieczki po kraju, 7) organizować wycieczki chłopskie do Krakowa”. Ciekawe, że nie wspomniano o propozycji organizowania wycieczek górskich.

Zakopiańskie uroczystości gniazda towarzystwa, które odbywały się 1905 r., ponownie ściągnęły w Tatry druhów z „Sokoła”. Po przemarszach, nabożeństwach i przemowach zaplanowano wycieczki. Jak pisano: „[...] ruszyła drużyna Sokoła luźnymi gromadami – w Tatry”⁵⁹. Brak dalszego opisu nie pozwala dowiedzieć się czegoś więcej na temat wycieczki.

Szczytowym turystycznym osiągnięciem krakowskiego „Sokoła” była zimowa wyprawa na Łomnicę⁶⁰. Zważywszy na fakt, iż górska turystyka zimowa na ziemiach polskich w tamtych latach stawiała pierwsze kroki⁶¹, można to było uznać za duży wyczyn.

⁵⁶ Ibidem, s. 38–39.

⁵⁷ Ibidem, s. 32.

⁵⁸ (b.a.), *Sokoli*, „Przegląd Zakopiański” 1903, nr 27, s. 207.

⁵⁹ (b.a.), *Święto Sokole*, „Przegląd Zakopiański” 1905, nr 18, s. 148.

⁶⁰ Nie udało się odszukać dokładnej daty realizacji tej wyprawy.

⁶¹ E. Kuczaj-Jasińska, *Początki galicyjskiego taternictwa zimowego*, [w:] *Przeszłość polskiej kultury fizycznej*, pod. red. M. Orlewicz-Musiał, R. Wasztyła, Kraków 2004, s. 287–300.

O członkiniach Towarzystwa Gimnastycznego pisano nie bez dumy, zwracając uwagę na ich niezwykłą sprawność fizyczną: „[...] panie nasze jak kozice wdzierały się od źródła Eliasza prawie prostopadle na szczyt, drapiąc się na czworakach ku przerażeniu jakichś turystów węgierskich, których przewodnicy słowaccy wyciągali na linach”⁶². Kubalski jednak (po raz kolejny) nie wspomniał, kiedy ta wyprawa miała miejsce.

Gniazdo bocheńskie „Sokoła” również uczestniczyło w wycieczkach w góry. Kronika zawiera wpis o wycieczce dziesięciu druhów do Zakopanego, gdzie oprócz wyjścia w Tatry, mieli uczestniczyć w poświęceniu sztandaru⁶³.

Krakowskie gniazdo Towarzystwa doceniło wartość wycieczek górskich. Zaproponowano tam, aby utworzyć bazę turystyczną obejmującą gniazda sokołe Okręgu Krakowskiego. Postanowiono zająć się propagowaniem – obok turystyki letniej i zimowej. W konsekwencji tego w 1906 roku opracowano: *Regulamin dla pieszych wycieczek górskich*⁶⁴.

Trudno ocenić, na ile owe kroki organizacyjne wpłynęły na popularyzację tej formy aktywności, ale turystyka górską cieszyła się przez długi okres czasu zainteresowaniem ze strony „sokołów”.

Niewątpliwie do spadku częstotliwości urządzania atrakcyjnych wycieczek tatrzańskich w „Sokole” krakowskim przyczyniła się choroba i śmierć najwybitniejszego popularyzatora wypadów w góry Michała Kirkora⁶⁵. Jak pisał o nim E. Kubalski „A któż inny jak Michał – mocny, lekki zwinny – był bardziej predestynowany na «taternika»”⁶⁶.

W tym okresie poza Tatrami, które najczęściej odwiedzali członkowie Towarzystwa Gimnastycznego, trasy wycieczek, obejmowały także inne pasma górskie. Przykładowo w 1908 roku okręg krakowski zorganizował dwie wycieczki na Babią Górę oraz po jednym wypadzie w Tatry i w Pieniny⁶⁷. Możliwe że tych wycieczek było więcej.

W opisywanych latach zauważa się brak wzmianek o wycieczkach w rejonie Karpat Wschodnich. Trudno więc jednoznacznie stwierdzić, czy gniazda z okolic Lwowa zaprzestały tego typu działalności, czy wycieczki stały się na tyle popularne, że nie odczuwano potrzeby odnotowania ich w prasie.

W wycieczce na Babią Górę oraz do Zawoi w 1908 roku uczestniczyła pięciosobowa „sokoła” grupa (trzech mężczyzn i dwie kobiety) z suskie-

⁶² E. Kubalski, *Z przeżyć i wspomnień...*, op. cit., s. 29.

⁶³ APB (Bochnia), *Kronika Stowarzyszenia* (maszynopis).

⁶⁴ „Przegląd Sokoli” 1909, nr 1, s. 10.

⁶⁵ Michał Kirkor zmarł w 1907 r. na skutek gruźlicy. W. Grzybek, M. Kirkor, *Polski Słownik Biograficzny...*, op. cit., s. 482.

⁶⁶ E. Kubalski, *Z przeżyć i wspomnień...*, op. cit., s. 38.

⁶⁷ *Sprawozdanie Wydziału Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie z czynności za rok 1908*, Nakładem Towarzystwa, Kraków 1909, s. 14.

go gniazda⁶⁸. Rok później ich śladem poszli „sokoli” z gniazda makowskiego z wiceprezesem włącznie (brak danych o liczebności grupy)⁶⁹. Działalność wycieczkowa gniazd ulokowanych w bliskości gór była istotna w organizacji wypraw górskich. W 1909 r. gniazdo makowskie zorganizowało wycieczki na Ostrysz, Łysą Górę i Żarnówkę (Beskid Makowski) i na Babią Górę⁷⁰. A. Wiecheć w swoim opracowaniu zamieszcza (za „Przeglądem Sokolim”) propozycje wycieczek w takie rejony, jak: Barania Góra, Romanka, Pilsko, Skrzyczne, okolice Żywca⁷¹, natomiast brak dokładnego opisu co do sposobu ich realizacji. Nie potrafimy powiedzieć, ile z nich naprawdę się odbyło, a ile ujęto w planach wycieczkowych.

Popularność wędrowek przyczyniła się do reaktywacji Oddziału Turystycznego przy „Sokole Krakowskim” w 1910 roku⁷². Działacze nie dokonali jednak obiektywnej oceny roli, jaką odegrał w szerzeniu turystyki górskiej.

Warto ustalić program wypraw, w których uczestniczyli członkowie Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”. Wycieczki turystyczne w góry organizowano na dwa sposoby: jako zbiorowe, zwane przez uczestników „omnibusami”, oraz te, które przygotowywano z myślą o kameralnym, kilkuosobowym gronie, jak wspomina Kubalski⁷³. W trakcie przygotowań do wycieczek zbiorowych ogłaszano publicznie, że odbędzie się dla sympatyków sokolstwa nabór turystów, a następnie zabierano na wyprawy zarówno druhów, jak i gości. Tego typu imprezy były jednak dość kłopotliwe do organizacji ze względu na zróżnicowany stopień sprawności fizycznej uczestników. „Zbiorowe [wycieczki] były uciążliwe, zwłaszcza gdy jakiś druh łekliwego serca utknął w «kominie» Koziego i oświadczył, że dalej nie pójdzie, trzeba go więc było na barkach znosić”⁷⁴. Organizowano też wycieczki w mniejszych grupach, „[...] te najmilsze dobraną paczką «groniarzy» i przyjaciół...”⁷⁵. Prawdopodobnie bowiem preferowano wycieczki mniej liczne i mniej nagłośnione. Z tego też powodu nie odnotowano wszystkich wypraw. Wzmianki o nich odnajdujemy jedynie we wspomnieniach, gdyż źródła prasowe milczą na ten temat.

⁶⁸ A. Wiecheć, *Dzieje gniazd sokolich...*, op. cit., s. 122

⁶⁹ Ibidem, s. 122.

⁷⁰ Ibidem, s. 123.

⁷¹ „Przegląd Sokoli” 1910, nr 12, s. 4–5 por.: A. Wiecheć, *Dzieje gniazd sokolich...*, op. cit., s. 124.

⁷² „Przegląd Sokoli” 1919, nr 10, s. 55.

⁷³ E. Kubalski, *Z przeżyć i wspomnień...*, op. cit., s. 29; też: K. Toporowicz, *Powstanie i działalność...*, op. cit., s. 245.

⁷⁴ E. Kubalski, *Z przeżyć i wspomnień...*, op. cit., s. 29 i 38.

⁷⁵ Ibidem, s. 38.

W następnych latach turystyka sokoła znów skierowana została na tory imprez masowych i właśnie one zdominowały opisy w prasie. Dużym zainteresowaniem sympatyków ruchu cieszył się szczególnie Złot Grunwaldzki. Przy okazji zlotu planowano też wycieczki w góry z udziałem druhów. Relacji z tych imprez nie odnajdziemy w czasopismach, gdyż prasa skupiała się przede wszystkim na informacjach o obchodach jubileuszu.

Lata poprzedzające wybuch pierwszej wojny światowej nadały inne oblicze sokolej działalności turystycznej. W 1913 roku wydział zakopiańskiego „Sokoła”, wraz z Towarzystwem Tatrzańskim stał się współorganizatorem pięciodniowego kursu narciarskiego, podczas którego uczestnicy rekrutujący się z drużyn sokolich i skautowych brali udział w szkoleniu uczestników pod kątem terenowych ćwiczeń wywiadowczych. Owe kursy były także połączone z wycieczkami górskimi⁷⁶. Jednakże charakter tych imprez odbiegał od schematu, który wypracowano przez lata w TG „Sokół”. Idee poznawcze, których wyrazem było krajoznawstwo, ustąpiły idei przysposobienia wojskowego, i właśnie jej podporządkowano program wycieczek górskich, których głównym celem było przeszkolenie terenoznawcze. Na przełomie 1911 i 1912 roku gry i zabawy na świeżym powietrzu nadal były popularne wśród sokolich gimnastyków, organizowano wycieczki, jednak wzbogacono je m.in. o elementy musztry⁷⁷. W ten sposób aktywność fizyczna i ruch wycieczkowy stały się środkiem przysposabiania kadr wojskowych⁷⁸.

Charakter wycieczek Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” podlegał więc przemianom dyktowanym przez sytuację polityczną w Europie. Do poprzedniego kształtu powrócono dopiero wówczas, gdy Polska stała się niepodległym państwem.

Turystyka górska po odzyskaniu przez Polskę niepodległości

Pierwsza wojna światowa była dla „Sokoła” momentem przełomowym. Jej wybuch na kilka lat wstrzymał działalność Towarzystwa Gimnastycznego, a jego członkowie mieli możliwość praktycznego zweryfikowania swych idei na wojennych frontach. Po zakończeniu wojny znów zaludniły się „sokolnie”, choć nie

⁷⁶ M. Mantyka, *Z kart historii Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Zakopanem...*, op. cit., s. 11.

⁷⁷ J. Snopko, D. Dudek, *Rozwój ruchu sokolego w zaborze austriackim*, [w:] *Zarys dziejów Sokolstwa Polskiego w latach 1867–1997*, pod red. E. Małolepszego i Z. Pawluczuka, Częstochowa 2001.

⁷⁸ D. Dudek, *Działalność wojskowa Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” przed I wojną światową*, Nowy Sącz 1994, s.11.

w takim stopniu jak przed jej wybuchem. Liczba ćwiczących znacznie zmalała, gdyż uczestnictwo w walkach frontowych przerzedziło szeregi sokole. Niejednokrotnie też w samej organizacji zaczęły pojawiać się wątpliwości natury programowej, co także nie sprzyjało popularyzacji „Sokoła” i utrudniało pozyskiwanie nowych członków. W sytuacji, gdy wśród młodzieży coraz bardziej popularny stawał się sport, któremu „Sokół” początkowo nie był przychylny, a kształcenie w kierunku paramilitarnym przejmowały inne instytucje, zaczęto stawiać sobie pytanie: „czy sokolstwo ma nadal istnieć czy nie”?⁷⁹. Towarzystwo przetrzymało jednak kryzys i powróciło do swej wielokierunkowej działalności.

Zakończenie wojny i utworzenie państwa polskiego wywarły wpływ na ówczesną rzeczywistość. Polska jako odrodzony kraj nie stanowiła monolitu, gdyż naród zróżnicował się pod wpływem wieloletniego oddziaływania zaborców. Jak zauważył M. Wolańczyk, „[...] nowe zagadnienie, czego nie było przed wojną, tj. scalenie narodu, zachowującego wiele cech odrębnych odziedziczonych po zaborcach. Musi Sokolstwo dzisiaj ścierać stygmaty tych odrębności, które najbardziej utrudniają rozwój całego narodu – oto jedna z głównych agend, która spoczywa w ręku dzisiejszego sternika Sokolstwa, druga zaś również nowa – to wyprowadzenie organizacji z ciasnego podwórka na szerszą arenę”⁸⁰. Rozwijając tę myśl, należy podkreślić, iż to właśnie poznawanie ojczyzny, a więc krajoznawstwo i wędrówki po Polsce, miało stanowić punkt wyjścia integracji wszystkich Polaków, a także stać się ważnym elementem programu towarzystwa. Poznanie „nowej ojczyzny” stało się (a przynajmniej tak deklarowano) najważniejszym celem turystyki w „Sokole”. W „Przewodniku Gimnastycznym *Sokół*” Edward Kubalski pisał o istocie działań organizacji, które by prowadziły do utworzenia własnego programu dotyczącego aktywności ruchowej. Zwracał uwagę na walory turystyki i rekreacji w terenie⁸¹. Działacze „Sokoła” dostrzegali zmiany i zgodnie z duchem czasu interpretowali zmiany w podejściu do aktywności fizycznej na świecie, o czym świadczą dalszy rozwój organizacji.

W ruchu wycieczkowym, podobnie jak przed pierwszą wojną światową ważną rolę zaczęły znów odgrywać turystyka zlotowa, wycieczki sokole „do gniazd”, turystyka krajoznawcza⁸². Kontynuacja tego typu wycieczek, z położeniem akcentu na krajoznawstwo, odpowiadała przemianom programowym Towarzystwa Gimnastycznego.

⁷⁹ E. Kubalski, *Z przeżyć i wspomnień...*, op. cit., s. 72–74.

⁸⁰ M. Wolańczyk, *Dzieje Sokolstwa (skrót perspektywiczny)*, „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*”, 1 lipca 1929, nr 13, s. 153.

⁸¹ E. Kubalski, *Z przeżyć i wspomnień...*, op. cit., s. 36.

⁸² O ile w okresie poprzedzającym I wojnę światową wycieczki krajoznawcze były bardzo popularne i znalazły duże odzwierciedlenie w prasie, o tyle w okresie międzywojennym zostały one zastąpione raczej lokalnymi zlotami, w których uczestniczyli przedstawiciele więcej niż dwóch gniazd. Zastanawia brak wzmianek prasowych na temat wycieczek, na wzór tych sprzed

Niestety w latach powojennych wśród zwolenników organizacji zabrakło tak wielkich i znanych miłośników gór, takich jak Michał Kirkor czy Walery Eljasz-Radzikowski. Zastanawia również, dlaczego tak niewiele wzmianek prasowych informuje nas o wycieczkach organizowanych przez Towarzystwo. Nie pisał o nich także Edward Kubalski, który w swoich wspomnieniach poświęcił cały rozdział działalności górskiej, skupiając się głównie na wydarzeniach turystycznych przełomu wieku. Wycieczki z lat międzywojennych zostały, jak można przypuszczać, pominięte przez głównego orędownika turystyki górskiej w „Sokole”. Czyżby nie stanowiły już tak wielkiej atrakcji dla uczestników jak we wcześniejszym okresie? Prawdopodobnie wyjścia w góry członków „Sokoła”, które odbywały się w małych, kameralnych grupach i nie znalazły odzwierciedlenia w zapisach prasy sokolej. Można też sformułować tezę, iż się dynamicznie rozwijał Klub Wysokogórski Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego⁸³, przejął do swoich szeregów turystów górskich z „Sokoła”, poszukujących bardziej usportowionych form górskich eksploracji.

Próby zestawienia wycieczek w rejon Tatr i Gorców oraz Babiej Góry podjął się A. Wiecheć⁸⁴. Według jego opracowań, wśród najczęściej odwiedzanych regionów znalazły się Beskidy. W roku 1924 sekcja turystyczna gniazda w Bielsku zorganizowała wycieczki na Baranią Górę, Klimczok i Babią Górę⁸⁵. W 1924 roku sekcja z cieszyńskiego „Sokoła” zorganizowała wycieczkę do Wisły, zdobywając ponadto Stożek i Klimczok⁸⁶. Podczas związkowego kursu sokolego w Żywcu w 1928 roku poprowadzono wycieczkę na Babią Górę⁸⁷. W czasopismach znajdują się także wzmianki o wycieczkach górskich organizowanych przez gniazda nowotarskie czy żywieckie. Przykładowo w roku 1930 gniazdo z Nowego Targu połączyło wycieczkę w Pieńiny ze spływem Dunajca⁸⁸. Uczestnicy związkowego kursu gimnastycznego druhów w Żywcu w 1931 r. udali się na Skrzyczne, a w 1935 r. obóz „Sokolów” w Kowańcu (28 I – 9 II) stanowił punkt wypadowy w Gorce i Tatry⁸⁹. Źródła nie zawierają jednak tak istotnych danych, jak wybór szlaku czy miejsca odwiedzanego w trakcie przemarszu. W czasopismach nie podawa-

I wojny. Można rozważyć czy imprezy takie upowszechniły się do tego stopnia, że stając się codziennością pomijano je w prasie (co jest raczej mało prawdopodobne przy skrupulatności redaktorów sokolich), czy też formuła ta się przeżyła i została zastąpiona nową.

⁸³ J. Gaj, *Z dziejów turystyki usportowionej w Polsce (1873–1939)*, [w:] *Z najnowszej historii kultury fizycznej w Polsce*, t. V, pod red. B. Woltmanna, Gorzów Wlkp. 2002, s. 63.

⁸⁴ A. Wiecheć, *Dzieje gniazd sokolich...*, op. cit., s. 125.

⁸⁵ E. Kubalski, *Z przeżyć i wspomnień...*, op. cit., s. 39.

⁸⁶ „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*” 1925, nr 7–8, s. 84.

⁸⁷ Tenże, 1928, nr 19, s. 219.

⁸⁸ „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*” 1931, nr 10, s. 202.

⁸⁹ „Sokół Małopolski”, Lwów 1934, nr 4, s. 55; patrz też: A. Wiecheć, *Dzieje gniazd sokolich...*, op. cit., s. 125.

no też liczby uczestników, co uniemożliwia dziś ocenę skali popularności wycieczek wśród członków Towarzystwa. Prześledzenie innych opracowań dotyczących lokalnych gniazd sokolich nie przyniosło oczekiwanego rezultatu, gdyż sprawozdania z działalności skupiały się raczej na statystykach poszczególnych sekcji sportowych, całkowicie pomijając turystykę górską. Przykładem źródła prezentującego osiągnięcia sokolej turystyki tatrzańskiej może być prywatny album fotograficzny Marii Marszał, w którym, wśród wielu innych, znalazły się zdjęcia z imprez Towarzystwa. Zawiera on liczne fotografie z wycieczek góry, m.in. opatrzone podpisami: *wycieczka „Sokolów” X 1927 r., Zimna Woda, czy 1937 r., zdjęcia z Tatr (Krywań, Orla Perć, Dolina Pięciu Stawów)*. Pod zdjęciami znajdują się odręczne podpisy, niekiedy mało czytelne, co utrudnia dokładną analizę⁹⁰. Źródło to sygnalizuje tylko istnienie zjawiska, gdyż wnosi zbyt mało informacji dotyczących formy i organizacji imprez turystycznych.

Rozwój turystyki narciarskiej dał się zauważyć także w „Sokole”. Wycieczki piesze często uzupełniano wycieczkami narciarskimi, które z czasem stały się najpopularniejszą formą aktywności turystycznej. Narciarstwo (turystyczne) najprężniej rozwijało się w środowisku zakopiańskich „Sokolów”⁹¹. „Oprócz kursów narciarskich i zawodów, działalność oddziału «Sokół» zakopiańskiego objęła zimową turystykę górską, czego wyrazem był szereg poważnych wycieczek, jak przejście Czerwonych Wierchów, Kasprowego itd. Przy wielkiej ilości uczestników, dla których wspaniałe widoki zimowej przyrody były dostateczną nagrodą za trudy. Wartość podobnych wycieczek przyczyniających się niekiedy do rozwoju fizycznego rozumie już dzisiaj każdy, a wrażenia, które przeżywa narciarz w tym jakby zaczarowanym świecie blasków i słońca nie mają chyba równych sobie i na zawsze pozostają w pamięci. Spróbuj a przekonasz się, oto co można gorąco zalecić tym, którzy nie znają wartości tego królewskiego sportu”⁹². Tak pisano o zimowych wycieczkach w „Przewodniku Gimnastycznym *Sokół*”, aby zachęcić do uprawiania tego rodzaju turystyki.

Jeżeli skalę działalności próbowano by ocenić na podstawie liczby wycieczek, o przebiegu których informacje zamieszczano w czasopismach czy wspomnieniach sokolich, można by sugerować, że nastąpił znaczny spadek zainteresowania turystyką górską wśród członków Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w dwudziestoleciu międzywojennym w porównaniu do okresu

⁹⁰ *Album fotograficzny Marii Marszał*, własność prywatna, udostępniony przez TG „Sokół” w Krakowie, (b.d.w.).

⁹¹ A. Krzeptowski, *Narciarstwo wśród gromad sokolich*, „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*” 1928, nr 1, s. 6.

⁹² (b.a.) *Sokół a sport narciarski* „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*” 1924, nr 12, s. 139.

przełomu wieku. Możliwe jednak, o czym już wspomniano, że wycieczki zachowały się w pamięci uczestników, a informacje o nich nie zostały utrwalone na piśmie.

Kontynuacja tradycji turystycznej po reaktywacji Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w 1989 r.

Kolejna przerwa w dziejach „Sokoła”, tym razem bardzo długa, trwała od chwili wybuchu drugiej wojny światowej do 1989 r., a więc do czasów, gdy organizacja mogła wznowić działalność, po tym jak Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” na skutek polityki państwa komunistycznego zostało zdelegalizowane i nie miało możliwości funkcjonowania w rzeczywistości PRL-u.

Reaktywacja Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w 1989 r. Łączyła się z powrotem do tradycyjnej działalności w dziedzinie turystyki. Szczegółne miejsce zajmuje turystyka pielgrzymkowa⁹³ oraz wyjazdy do miast związanych z przedwojenną tradycją „Sokoła”. Zdecydowało to o wyborze celu wyjazdów sokolich druhów. Bardzo popularne stały się dawne polskie miasta na Ukrainie⁹⁴ i Litwie⁹⁵ jako cel wycieczek. Nie wspomina się jednak o wycieczkach w rejon y górskie które niegdyś przemierzali „sokoli”. Także częste stały się wyjazdy do Częstochowy i tropami Jana Pawła II⁹⁶. W relacjach z sokolich wojaży mówi się o pielgrzymce do Rzymu, podczas której druhowie udali się na spotkanie z papieżem⁹⁷, natomiast nie wspomina się o wycieczkach górskich szlakiem naszego Rodaka.

Tradycja wspinaczkowa, czy organizowania wycieczek pieszych w góry nie jest tak dynamiczna, jak należałoby oczekiwać po tak chlubnej przeszłości. Pomimo ambitnych planów, łącznie z popularyzacją wspinaczki górskiej poprzedzonej treningami na sztucznej ścianie (postanowiono bowiem wybudować w zakopiańskim „Sokole” ściankę wspinaczkową), rozwój tej formy wycieczek nie spełnił oczekiwań pomysłodawców⁹⁸. Zakładano też większy

⁹³ M. Szewczyk, *Sokoły pielgrzymują*, „Przegląd Sokoli” 2001, nr 8, s. 24; M. Kozłowska, *Rowerem do Fatimy*, „Przegląd Sokoli” 2003, nr, s. 14.

⁹⁴ A. Sikora, *Lwów – semper fidelis*, „Przegląd Sokoli” 2007, s. 11; K. Firlej, *Do Lwowa, do Lwowa na sokoli zew...*, ibidem, s. 2.

⁹⁵ A. Pawłowski, *Wyprawa do Wilna i na Litwę*, „Przegląd Sokoli” 2003, nr, s. 11.

⁹⁶ (b. a.) *Szlakami Jana Pawła II*, „Przegląd Sokoli” 2002, nr 9, s. 22; (b.a.) *Na pielgrzymim szlaku*, „Przegląd Sokoli” 2004, nr 15, s. 6.

⁹⁷ (b.a.) Fotoreportaż: *Nasze wojaże*, strona internetowa PTG Sokół, <http://sokol.org.pl/wojaze.htm>

⁹⁸ M. Szewczyk, *A jutro w Zakopanem...*, „Przegląd Sokoli” 2002, nr 9, s. 10.

rozwój sekcji turystyki górskiej w samym Zakopanem. Są to jednak głównie założenia i trudno powiedzieć, na jaką skalę i w jakim kierunku to zjawisko będzie się rozwijało w przyszłości.

Ciekawe, że bardziej dynamiczny rozwój turystyki aktywnej obserwuje się w innych dziedzinach. Przykładowo sekcja narciarska „Sokoła” z Czernichowa zakupiła sprzęt narciarski⁹⁹. Istnieje tam też sekcja żeglarska (podobnie jak w Zakopanem). Sekcja czernichowska turystyczna (17-osobowa) zorganizowała zajęcia ze wspinaczki, a także organizuje regularnie cotygodniowe wycieczki w góry¹⁰⁰. Natomiast ciekawostką jest to, że obecnie w krakowskim „Sokole”, który od lat szczycił się ugruntowaną pozycją czołowego propagatora turystyki górskiej, działa sekcja żeglarska, nie ma natomiast odpowiedniej sekcji wysokogórskiej.

Polityka paszportowa po 1989 roku pozwoliła miłośnikom gór z kręgu „Sokoła” rozwinąć działalność poza granicami Polski. Wycieczka na słowacką stronę Tatr, która odbyła się w dniach 18–19 września 2001 r., podczas imprezy „Pożegnanie lata z Sokolem”, stanowiła powrót do dawnej tradycji¹⁰¹. Delegacja polskich „sokołów” uczestniczyła w wycieczce do Kanady w Góry Skaliste. Imprezę przygotowali działacze kanadyjskich środowisk polonijnych sokolstwa¹⁰². Zorganizowano również sokołą wyprawę na Mount Blanc przy okazji zwiedzania Chamonix, miasta pierwszych Zimowych Igrzysk Olimpijskich. Nie była to jednak wyprawa wysokogórska, gdyż uczestnicy wyjechali kolejką na taras widokowy Aiguille du Midi. Podobny charakter miała wyprawa w okolice Matterhornu w Szwajcarii¹⁰³.

Obecnie większość wycieczek górskich sokolstwo organizuje we własnym środowisku, w mało licznych grupach i nie zawsze wzmianki o tych wydarzeniach odnajdujemy w różnych publikacjach. Należy jednak mieć nadzieję, że Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” będzie kontynuowało tę chlubną tradycję, a młode pokolenia „sokołów” coraz częściej będą odwiedzać góry.

⁹⁹ B. Kos, „Sokół” w Gminie Czernichów dzisiaj, „Przegląd Sokoli” nr 15, Kraków 2004, s. 3.

¹⁰⁰ A. Krempel, *Dzień Sokoła w Gminie Czernichów*, „Przegląd Sokoli” nr 15, Kraków 2004, s. 6. *Zajęcia sekcji w okresie nauki szkolnej odbywają się co tydzień na sali gimnastycznej zespołu szkół w Międzybrodziu Bialskim w każdy piątek od godz. 16.00 do 18.00. Raz w miesiącu organizowane są wycieczki górskie na terenie Beskidu Żywieckiego i Śląskiego, a także Tatr. Informacją została zamieszczona na oficjalnej stronie internetowej gniazda.*

¹⁰¹ M. Szewczyk, *Pożegnanie lata z Sokolem*, „Przegląd Sokoli” nr 9, Kraków 2002, s. 9.

¹⁰² A. Pawłowski, *Wycieczka w Góry Skaliste*, „Przegląd Sokoli, 2006, nr 22 i 2007, nr 23, s. 36–39.

¹⁰³ W. Nazarko, *Na olimpijskim szlaku pod skrzydłami „Sokoła”*, „Przegląd Sokoli, 2006, nr 22, s.17–18.

Podsumowanie

Odpowiadając na postawione wcześniej pytania stwierdza się, że początki górskiej turystyki sokolej sięgają roku 1883, kiedy członkowie „Sokoła” lwowskiego zorganizowali wycieczki w rejon Karpat Wschodnich. W latach dziewięćdziesiątych XIX wieku większość wycieczek górskich stała się udziałem początkowo „sokołów” lwowskich, a następnie krakowskich.

Do najwybitniejszych popularyzatorów turystyki górskiej w Towarzystwie Gimnastycznym „Sokół” zaliczyć należy: Walerego Eljasza-Radzikowskiego, Michała Kirkora, a wśród działaczy najbardziej znaczącą postacią był Edward Kubalski. Jego wspomnienia, pisane z punktu widzenia uczestnika, pozwoliły z szerszej perspektywy spojrzeć na całokształt sokolej turystyki górskiej.

Wśród pasm górskich największą popularnością jako destynacja turystyczna w początkowym okresie cieszyły się Wschodnie Bieszczady (Beskidy Skolskie – Beskid koło Skolego), pas Czarnohorski. Rejony te stały się przede wszystkim celem wycieczek gniazda lwowskiego. Krakowscy druhowie przemierzali nie tylko Tatry, ale również szlaki pienińskie, pasmo Babiej Góry. Warto też wspomnieć o wycieczkach w rejon Jury Krakowskiej (choć można polemizować, czy uznać te wypadki za wycieczki górskie). Na podstawie sprawozdań z działalności oraz źródeł prasowych, można doliczyć się kilkakrotnych zbiorowych wycieczek do Zakopanego i stamtąd do Morskiego Oka, na Świnicę, Zawrat, Kozie Wierchy, Babią Górę i szereg innych.

Biorąc pod uwagę gniazda, które wykazywały największą inicjatywę w organizacji turystyki górskiej, daje się zauważyć, iż przodowały duże ośrodki, zrzeszające znaczną liczbę członków, takie jak Lwów czy Kraków. Aktywność w przygotowywaniu wycieczek górskich wykazywał również „Sokół” zakopiański, współpracujący ściśle z Towarzystwem Tatrzańskim. Także w gniazdach usytuowanych na terenie Beskidów (Maków, Sucha Beskidzka) z racji bliskości gór promowano wśród własnych członków i przedstawicieli z zaprzyjaźnionych ośrodków wycieczki w pasmo Babiej Góry czy Pilska. Biorąc jednak pod uwagę lokalizację tego gniazda, należy stwierdzić, iż działalność w ramach turystyki górskiej nie była tak znacząca, jak należałoby się spodziewać. Stąd też wzięło się przypuszczenie, że nie wszystkie wycieczki zostały odnotowane w sprawozdaniach poszczególnych gniazd, toteż obraz turystyki sokolej stworzony na podstawie wspomnianych źródeł może być mylący i nie do końca odpowiada rzeczywistości.

Wycieczki górskie w początkowym okresie (XIX w.) miały charakter mało forsownych przechadzek, które z czasem przekształciły się w trudne eskapady, wiodące po najbardziej eksponowanych ścieżkach tatrzańskich. Pierwsze wycieczki górskie traktowano jako dodatek do wyjazdów, których głównym celem były pokazy gimnastyczne.

O ile w początkowym okresie wycieczki „Sokoła” cieszyły się zainteresowaniem ze strony prasy i odnotowywano je w dwu czasopismach organizacji: „Przewodniku Gimnastycznym *Sokół*” i „Przeglądzie Sokolim”, o tyle z czasem ich miejsce zajęły wzmianki poświęcone wyjazdom zlotowym i imprezom masowym. Ślady wydarzeń związanych z wycieczkami górskimi łatwiej można było odnaleźć w innych czasopismach, takich jak „Przegląd Zakopiański” czy „Ilustracja Polska”. W latach poprzedzających wybuch I wojny światowej dało się odczuć atmosferę zagrożenia i wzrost nastrojów paramilitarnych, które z czasem zdominowały działalność Towarzystwa Gimnastycznego, przez co wycieczki górskie zatraciły swój pierwotny charakter. Planowana górską działalność turystyczna została zahamowana przez postępujący proces militaryzacji działalności „Sokoła”. Ostatecznie przerwał ją wybuch wojny.

Turystyka góraska odrodziła się wraz z odzyskaniem niepodległości. Miała ona jednak inny charakter i wymiar. Okres dwudziestolecia międzywojennego to czas, w którym popularnością nadal cieszyły się wycieczki w góry. Ta forma aktywności turystycznej jednak na tyle spowszedniała, że niewiele z owych wyjazdów odnotowano w czasopismach.

Ostatnie lata działalności pokazują, że piesze wycieczki górskie organizowane przez Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” często ustępują popularnością innym formom turystyki aktywnej, tradycja sokoła jednak z pewnością nie zaniknie i nadal będzie kontynuowana na tym polu.

Bibliografia

I. Źródła archiwalne

APB (Bochnia), *Kronika Stowarzyszenia* (maszynopis)

(b.d.w.) *Album fotograficzny Marii Marszał*, własność prywatna, udostępniony przez TG „Sokół” w Krakowie.

II. Źródła drukowane

Wolański M., *Katechizm sokoli*, Lwów 1937,

Sprawozdanie Wydziału Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie z czynności za rok 1908, Nakładem Towarzystwa, Kraków 1909,

Statut Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” we Lwowie [w:] „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*” 1888, nr 10, s.77.

Eljasz-Radzikowski W, *Ilustrowany przewodnik do Tatr, Pienin i Szczawnic*, Poznań 1870.

III. Czasopisma

„Ilustracja Polska”, 1901.

„Polski Słownik Biograficzny”, T. XII/4, z. 55, 1967.

„Przegląd Sokoli” Kraków 2001, 2002, 2004, 2006.

„Przegląd Sokoli”, 1909, 1910, 1919.

„Przegląd Zakopiański” 1900, 1901, 1903, 1905.

„Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*” 1883, 1888, 1893, 1924, 1925, 1928, 1929, 1931.

„Sokół Małopolski”, Lwów 1934.

„Wędrowiec” 1901.

IV. Pamiętniki i wspomnienia

Kirkor-Kiedroniowa Z., *Wspomnienia*, cz. 1. Kraków. 1986.

Kubalski E., *Z przeżyć i wspomnień sokolich*, Kraków 1997 (przedmowa K. Toporowicza).

V. Artykuły i opracowania

(b.a.) *Na pielgrzymim szlaku*, „Przegląd Sokoli” nr 15, Kraków 2004, s. 6.

(b.a.) *Sokół a sport narciarski* „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*”, 1924, nr 12, s. 139.

(b.a.) *Szlakami Jana Pawła II*. „Przegląd Sokoli” nr 9, Kraków 2002, s. 22,

(b.a.) *Wycieczka zbiorowa* „Przegląd Zakopiański 1901, nr 32, s. 300–301.

(b.a.), *Pobyty Sokolów*, „Przegląd Zakopiański” 1900 nr 27, s. 224.

(b.a.), *Pobyty Sokolów*, „Przegląd Zakopiański” 1900, nr 27, s. 224.

(b.a.), *Sokoli*, „Przegląd Zakopiański” 1903, nr 27, s. 207.

(b.a.), *Święto Sokole*, „Przegląd Zakopiański” 1905, nr 18, s. 148.

[S.], *Sokół*, „Przegląd Zakopiański” 1903, nr 25, s. 185.

Bogucki A., *Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” na Pomorzu 1893–1939*, Bydgoszcz 1997.

Dudek D., *Działalność wojskowa Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” przed I wojną światową*, Nowy Sącz 1994.

Dudek D., *Materiały pomocnicze do ćwiczeń z historii rekreacji ruchowej*, Kraków 2005.

Dudek D., *Zarys dziejów i organizacja stowarzyszeń kultury fizycznej*, Kraków 2001.

Firlej K., *Do Lwowa, do Lwowa na sokoli zew...*, „Przegląd Sokoli” 2007, s. 2.

Gaj J., *Turystyka na przełomie XIX i XX wieku [w:] Zarys historii turystyki w Polsce*, Wyższa Szkoła Ekonomiczna Warszawa 2003, s. 40.

Gaj J., *Z dziejów turystyki usportowionej w Polsce (1873–1939) [w:] Z najnowszej historii kultury fizycznej w Polsce*, t. V, pod red. B. Woltmanna, Gorzów Wlkp. 2002.

- Galicja w dobie autonomicznej (1850–1914)*. Wybór tekstów w opracowaniu Stefana Kieniewicza, Wrocław, 1952, s. 19.
- Grzybek W., *Michał Kirkor (1871–1907)* „Polski Słownik Biograficzny”, T. XII/4, z. 55, 1967, s. 482.
- Kirkor M., *Wycieczka na Łomnicę*, „Ilustracja Polska”, 1901.
- Kozłowska M., *Rowerem do Fatimy*, „Przegląd Sokoli”, 2003, s. 14.
- Kos B., „Sokół” w Gminie Czernichów dzisiaj, „Przegląd Sokoli” nr 15, Kraków 2004, s. 3.
- Krawczyk Z., *Człowiek wobec natury – Mariusz Zaruski*, „Kultura Fizyczna” 2000,
- Krempel A., *Dzień Sokola w Gminie Czernichów*, „Przegląd Sokoli” nr 15, Kraków 2004,
- Krygowski W., *Dzieje Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego*, Warszawa–Kraków 1988
- Krzeptowski A., *Narciarstwo wśród gromad sokolich*, „Przewodnik Gimnastyczny Sokół”, 1928, nr 1, s. 6.
- Kuczaj-Jasińska E., *Początki galicyjskiego taternictwa zimowego* [w:] *Przeszłość polskiej kultury fizycznej*, pod. red. M. Orlewicz-Musiał, R. Wasztyl Kraków 2004, s. 287–300.
- Mantyka M., *Z kart historii Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Zakopanem*, [w:] *Krajowy Zlot Sokolstwa Polskiego. 110 lat Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Zakopanem*, Kraków 2004, s. 9.
- Mikiewicz J., *Nowy targ*, „Przewodnik Gimnastyczny Sokół” 1893, rok XIII, nr 7, s. 92.
- Nauki o turystyce*, wyd. 2. poprawione i uzupełnione, pod red. R. Winiarskiego, cz. I, Kraków 2003.
- Nazarko W., *Na olimpijskim szlaku pod skrzydłami „Sokola”*, „Przegląd Sokoli”, 2006, nr 22, s.17–18.
- Nowak A., *Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” w Nowym Targu – początki działalności* [w:] „Almanach Nowotarski” 1996, nr 1, s. 32.
- Orlewicz-Musiał M., *Działalność turystyczna Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” na przełomie XIX i XX wieku w Galicji (zarys problematyki)*, [w:] *120 lat Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie*, pod red. A. Łopaty, Kraków 2005, wkładka (b.p.).
- Paryski Z. i W. H., *Wielka Encyklopedia Tatrzańska*, Poronin, 1995,
- Pawluczuk Z., *Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” a turystyka masowa i usportowiona*, referat wygłoszony podczas konferencji w Sopocie 21 listopada 2006.
- Pawluczuk Z., *Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” w rozwoju turystyki masowej i krajoznawstwa w Polsce w drugiej połowie XIX i w pierwszych latach*

- XX wieku* [w:] *Materiały z konferencji naukowej z okazji 1000-lecia powstania PTK pt.: „Przeszłość – terażniejszość – przyszłość”*, Łeba 2006,
- Pawluczuk Z.: *Historiografia polskiego ruchu sokolskiego* [w:] *120 lat Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie*, pod red. A. Łopaty, Kraków 2005.
- Pawłowski A., *Wyprawa do Wilna i na Litwę*, „Przegląd Sokoli”, 2003, s. 11.
- Pawłowski A., *Wycieczka w Góry Skaliste*, „Przegląd Sokoli”, 2006, nr 22 i 2007, nr 23, s. 36–39.
- Pawłowski A., *Zarys historii PTG „Sokół” w Krakowie* [w:] *120 lat Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie*, pod red. A. Łopaty, Kraków 2005,
- Polskie Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” w Krakowie. Jubileusz 120-lecia*, Kraków 2005,
- Rotkiewicz M., *Pionierki górskich szlaków turystycznych* „Kultura Fizyczna” 1995, nr 7–8, s. 1–10.
- Rut J., *Działalność Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Rzeszowie na polu turystyki pieszej i rowerowej w latach 1886–1914* [w:] *Z dziejów Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Polsce w 135. rocznicę powstania*, pod red. W. Cynarskiego, K. Obodyńskiego, M. Mirkiewicza, Rzeszów 2003.
- Sikora A., *Lwów – semper fidelis*, „Przegląd Sokoli” 2007, s. 11.
- Snopko J., Dudek D., *Rozwój ruchu sokolego w zaborze austriackim* [w:] *Zarys dziejów Sokolstwa Polskiego w latach 1867–1997*, pod red. E. Małolepszego i Z. Pawluczuka, Częstochowa 2001.
- Sokół Zakopiański krząta się przed przyjęciem Sokola Krakowskiego*, „Przegląd Zakopiański”, 1900,
- Szewczyk M., *A jutro w Zakopanem...*, „Przegląd Sokoli” nr 9, Kraków 2002, s. 10.
- Szewczyk M., *Pożegnanie lata z Sokolem*, „Przegląd Sokoli” nr 9, Kraków 2002, s. 9.
- Szewczyk M., *Sokoły pielgrzymują*, „Przegląd Sokoli” nr 8, Kraków 2001, s. 24.
- Toporowicz K., *Powstanie i działalność Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie na polu wychowania fizycznego pod koniec XIX i na początku XX wieku (1885–1914)* – praca doktorska, Kraków 1964 (maszynopis).
- Wieheć A., *Dzieje gniazd sokolich w obecnym powiecie suskim*, Wadowice 2001.
- Wieheć A., *Rozwój turystyki i eksploracji na Babiej Górze do 1918 r.*, [w:] *Szkice z dziejów turystyki w Polsce*, pod red. A. Nowakowskiego i S. Zaborniaka Rzeszów 2005,

Wiecheć A., *Wkład „Sokoła” w rozwój narciarstwa w rejonie Babiej Góry – nasze wspólne dziedzictwo*, [w:] *Szkice z dziejów turystyki w Polsce*, pod red. A. Nowakowskiego i S. Zaborniaka Rzeszów 2005.

Wolańczyk M., *Dzieje Sokolstwa (skrót perspektywiczny)*, „Przewodnik Gimnastyczny *Sokół*”, 1 lipca 1929, nr 13, s. 153.

Abstract

History of mountains expeditions of Gymnastic Society “Falcon” 1867–2007

The author presents history of mountains expeditions Gymnastic Society “Falcon”. First big excursion was organized in 1883, to East Carpathia. In this expedition take part members of Society from Lwow. Most famous propagators was Walery Eljasz-Radzikowski, Michał Kirkor, and Edward Kubalski. Most popular mountains as a puprose of the “Falcons” visiting was: East Carpathia, Tatra, Pieniny, Babia Góra.

Keywords: history of phisical culture, Gymnastic Society “Falcon”, mountain tourism

TURYSTYKA W DZIAŁALNOŚCI WIEJSKICH ORGANIZACJI MŁODZIEŻOWYCH W POLSCE DO 1939 R.

*Eligiusz Małolepszy**

Zarys treści: Pierwsze koła młodzieży wiejskiej powstały jeszcze przed I wojną światową. W okresie międzywojennym działało kilka ogólnopolskich związków młodzieży wiejskiej: Centralny Związek Młodzieży Wiejskiej, Centralny Związek Młodzieży Wiejskiej „Siew” i Centralny Związek Młodej Wsi, Związek Młodzieży Ludowej, Związek Młodzieży Wiejskiej Rzeczypospolitej Polskiej „Wici”. Oprócz nich działały również związki o zasięgu regionalnym.

Turystyka była jedną z form działalności wiejskich organizacji młodzieżowych. Miała na celu walory kształcące, wychowawcze jak również była sposobem spędzania czasu wolnego. Elementy turystyki, jak np. organizowanie wycieczek, znajdowały się w statutach, regulaminach i uchwałach działalności kół i związków młodzieży wiejskiej. Ważną rolę w rozwoju turystyki wśród młodzieży wiejskiej odegrały Wiejskie Uniwersytety Ludowe. Upowszechniającą i propagującą rolę w zakresie turystyki odgrywała prasa wiejskich organizacji młodzieżowych.

Słowa kluczowe: turystyka, wiejskie organizacje młodzieżowe, Polska

Pierwsze koło młodzieży wiejskiej powołano w 1912 r. w Wólce Mławskiej (ziemia płocka)¹. W następnym roku (1913) koło młodzieży wiejskiej (KMW) zostało założone w Milanowie (ziemia siedlecka, okolice Parczewa)². Dość znaczny rozwój KMW nastąpił w latach 1916–1918. W 1918 r. istniało 167 kół, liczących 7004 członków, w tym 4118 chłopców i 2886 dziewcząt³.

W 1918 r. do rozwoju KMW przyczynił się Centralny Związek Kółek Rolniczych (CZKR)⁴. Inicjatywa CZKR polegała na stworzeniu formy prawnej dla organizacji młodzieży wiejskiej. Do kierowania całokształtem prac młodzieży wiejskiej zorganizowanej w kołach powołany został w maju 1918 r. zarząd sekcji KMW przy CZKR. Staraniem kierownictwa sekcji KMW przy

¹ * Dr hab. prof. AJD Eligiusz Małolepszy, Akademia im. Jana Długosza w Częstochowie, Instytut Kultury Fizycznej

„Drużyna”, 1919 nr 47–48, s. 5.

² Ibidem.

³ E. Małolepszy, *Kultura fizyczna w działalności wiejskich organizacji młodzieżowych II Rzeczypospolitej*, Częstochowa 2004, s. 20.

⁴ „Drużyna”, 1919 nr 47–48, s. 4.

CZKR, w dniach 21–23 czerwca 1919 r. odbył się w Warszawie Zjazd Delegatów KMW⁵. Najważniejszą decyzją podjętą na zjeździe było utworzenie Związku Młodzieży Wiejskiej (ZMW) przy CZKR w miejsce dotychczasowej sekcji KMW przy CZKR. Rok później (1920), po odłączeniu się CZKR od Centralnego Towarzystwa Rolniczego, w miejsce ZMW powołany został Centralny Związek Młodzieży Wiejskiej (CZMW) przy CZKR⁶.

W okresie międzywojennym, oprócz CZMW (1919–1928), działały jeszcze inne organizacje młodzieży wiejskiej: CZMW „Siew” i Centralny Związek Młodej Wsi (1928–1939), Związek Młodzieży Ludowej i sekcja wiejska Związku Młodej Polski (1926–1939), Związek Młodzieży Wiejskiej Rzeczypospolitej Polskiej „Wici” (1928–1939), Małopolski Związek Młodzieży przy Małopolskim Towarzystwie Rolniczym (1919–1931), Wołyński Związek Młodzieży Wiejskiej (1922–1939), Wielkopolski Związek Młodzieży Wiejskiej (1927–1936). Wiejskie organizacje młodzieżowe miały swoje organy prasowe, m.in. „Drużyna”, „Młoda Wieś” (wydawana w Łucku), „Młoda Wieś” (wydawana w Warszawie), „Nasza Drużyna”, „Siew”, „Siew Młodej Wsi”, „Wici”.

Na łamach „Drużyny” ukazywały się artykuły, doniesienia i materiały prezentujące krajoznawstwo i turystykę⁷. Numer 8 „Drużyny” z 1913 r. poświęcony został krajoznawstwu⁸. Adam Chętnik przybliżył czytelnikom strukturę i działalność Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego (PTK). Polskie Towarzystwo Krajoznawcze miało siedzibę w Warszawie i posiadało 23 oddziały prowincjonalne, m.in. w Chełmie, Częstochowie, Grójcu, Jędrzejowie, Kaliszu, Kielcach, Włocławku (Oddział Kujawski), Kutnie, Lublinie, Łapach, Łomży, Łowiczu, Łodzi, Miechowie, Olkuszu, Ostrołęce, Piotrkowie Trybunalskim, Radomiu, Siedlcach, Suwałkach, Wieluniu, Sosnowcu (Oddział Zagłębiowski), Zawierciu⁹. W numerze krajoznawczym

⁵ „Drużyna”, 1919 nr 23, s. 1–2; F. Piaścik, Centralny Związek Młodzieży Wiejskiej „Siew” – Centralny Związek Młodej Wsi, [w:] „Siew” i „Ractawice”. *Ruch młodowiejski w czasie pokoju i wojny*. Praca zbiorowa pod redakcją R. Olbrychskiego, Warszawa 1992, s. 26.

⁶ F. Piaścik, op. cit., s. 27.

⁷ Czasopismo „Drużyna” publikowane było w Warszawie w latach 1912–1920. 12 marca 1912 r. ukazała się „Drużyna” jako „Jednodniówka młodzieży ludowej”. Pierwszy numer „Drużyny” wydany został 1 kwietnia 1912 r. Pismo ukazywało się jako dwutygodnik, a od grudnia 1913 r. do maja 1915 r. jako tygodnik. Następnie do 1918 r. nie wydawano czasopisma. W 1918 r. ukazało się 21 numerów „Drużyny”. W 1920 r. wydano 26 numerów czasopisma, ostatni – w czerwcu 1920 r. Od 1918 r. „Drużyna” stała się organem sekcji KMW, a od 1920 r. organem ZMW. Zob. też, E. Małolepszy, *Kultura fizyczna i turystyka na wsi w Polsce w świetle czasopisma „Drużyna” w latach 1912–1920*, [w:] „Kultura Fizyczna”, 2007, z. VII. Praca zbiorowa pod redakcją J. Rodziewicz-Gruhn i E. Małolepszego. Częstochowa 2007, s. 25–34.

⁸ „Drużyna”, 1913 nr 8, s. 119–124, 126–136.

⁹ Ibidem, s. 123–124.

Tabela 1. Stan organizacyjny związków młodzieży wiejskiej w latach 1935 i 1938

Lp.	Nazwa organizacji	Rok 1935		Rok 1938	
		Liczba kół	Liczba członków	Liczba kół	Liczba członków
1.	Centralny Związek Młodej Wsi	4643	129000	5500	170000
2.	Wołyński Związek Młodzieży Wiejskiej	308	3756	458	9814
3.	Związek Młodzieży Wiejskiej RP „Wici”	2650	90000	2850	92000
4.	Związek Młodzieży Ludowej	830	29000	–	–
5.	Wielkopolski Związek Młodzieży Wiejskiej	127	2684	–	–

Źródło: „Społem”, 1934 nr 11–12, s. 6–8 (dane odnoszące się do Wielkopolskiego Związku Młodzieży Wiejskiej dotyczą stanu z 1934 r.); „Młoda Wieś” (Łuck), 1936 nr 17–18; 1938 nr 17, s. 5; „Siew” i „Raclawice”. *Ruch młodowiejski w czasie pokoju i wojny*. Praca zbiorowa pod redakcją R. Olbrychskiego, Warszawa 1992, s. 56.

przedstawiono zasady i regulamin organizowania wycieczek. Zalecano lekturę książki *Metodyka wycieczek krajoznawczych*¹⁰.

„Drużyna” odegrała ważną rolę w rozwoju turystyki mieszkańców wsi. W artykule pt. „W sprawie wycieczek w roku bieżącym” A. Jaros pisze: „Jak w wielu innych sprawach, tak i w wycieczkach pośredniczy nam nasza «Drużyna» i potrzebom stara się zadość uczynić”¹¹. Na temat ruchu wycieczkowego publikowano także artykuły czytelników, m.in. w numerze 8 czasopisma z 1913 r. ukazał się artykuł W. Iwanickiej i Jana Kozłowskiego¹².

W numerze 1 z 1912 r. zamieszczono materiał poświęcony wycieczce osób dorosłych i młodzieży z Łowicza i okolic do Warszawy¹³. Wycieczka była zorganizowana przez PTK, oddział w Łowiczu. W trakcie wycieczki uczestnicy zwiedzili muzea i zabytki Warszawy, a także byli w teatrze. Łowicki oddział PTK systematycznie organizował wycieczki, głównie o charakterze krajoznawczym, turystycznym, m.in. do Liskowa, Mirosławic¹⁴.

¹⁰ Ibidem, s. 131–132, 135–136.

¹¹ „Drużyna”, 1914 nr 16, s. 117–118.

¹² „Drużyna”, 1913 nr 8, s. 141–142.

¹³ „Drużyna”, 1912 nr 1, s. 20.

¹⁴ „Drużyna”, 1912 nr 5, s. 105–106; 1912 nr 6, s. 121–122; 1912 nr 7, s. 131–132.

Wycieczki organizowane były również przez młodzież szkół rolniczych oraz kółka rolnicze¹⁵. Czerniakowskie Kółko Rolnicze przygotowało w okresie od 11 do 22 czerwca 1913 r. wycieczkę na trasie Warszawa – Wilanów – Wola Grzybowska – Pszczelin – Łowicz i łowickie – Mirosławice – Mieczysławów – Kutno – Włocławek – Kruszynek – Marysin – Brześć Kujawski – Szpetal – Aleksandrów – Ciechocinek – Raciążek – Nieszawa – Bobrowniki – Dobrzyń – Płock – Wyszogród – Czerwińsk – Zakroczym – Warszawa¹⁶. Część trasy wycieczki uczestnicy przebyli koleją i statkiem. W wycieczce brali udział czytelnicy „Drużyny”.

„Drużyna” odegrała istotną rolę w tworzeniu KMW. We wrześniowym wydaniu „Drużyny” z 1918 r. czytamy: „Ażeby z młodzieży urobić zamiłowanych i oświeconych rolników oraz dzielnych obywateli kraju, Centralny Związek Kółek Rolniczych tworzy przy swych oddziałach Koła młodzieży wiejskiej. Młodzież taka, zorganizowana do pracy samodzielnie [...] ma możliwość współpracy, wyrabiania się i wychowania w duchu, jakiego czas i postępek wymagają. Obok [...] zachęcenia młodych do oświaty rolniczej, młodzież jednocześnie oddziałuje (dopełnienie autora) na siebie moralnie: przestaje palenia i karciarstwa, zwalcza pijaństwo i rozpustę, urządza gry i zabawy, wieczornice, teatry; uprawia ćwiczenia fizyczne, urządza wycieczki krajoznawcze. Wszystko to wyrabia życie towarzyskie i odwagę cywilną, kształci charakter, uszlachetnia”¹⁷. W projekcie regulaminu koła młodzieży wiejskiej, w zadaniach przewidziano kształcenie pod względem kulturalnym, narodowym, społecznym i zawodowym. Powyższe zadania koło młodzieży wiejskiej spełniało poprzez realizację gier ruchowych, wycieczek, wieczornic i zabaw¹⁸.

Projekt regulaminu przewidywał tworzenie przy kołach młodzieży wiejskiej sekcji. Sekcja oświatowa miała się zajmować m.in. opracowaniem planu wycieczek krajoznawczych oraz rolniczych na pokazy i wystawy¹⁹. Działalność turystyczną prowadzono w CZMW, CZMW „Siew” i Centralnym Związku Młodej Wsi. Na problemy turystyki zwrócono uwagę w statutach związków. W jednym z punktów statutu Centralnego Związku Młodej Wsi

¹⁵ „Drużyna”, 1913 nr 8, s. 132–134; 1913 nr 11, s. 1; 1913 nr 12, s. 195.

¹⁶ „Drużyna”, 1913 nr 11; 1913 nr 16, s. 235–236; 1913 nr 17, s. 247. Uczestnicy wycieczki zwiedzili m.in. Wilanów, uzdrowisko w Ciechocinku, gospodarstwa i szkoły rolnicze, zakłady przemysłu rolniczego.

¹⁷ „Drużyna”, 1918 nr 7–8, s. 2.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ „Drużyna”, 1918 nr 9–10, s. 2; 1919 nr 10, s. 6; 1919 nr 17, s. 2–4. Artykuł Piotra Olewińskiego „Zasady naszej organizacji”, w którym pisze: „[...] jako cel stawia sobie młodzież (w Kołach Młodzieży Wiejskiej – dopełnienie autora): wyrobienie się na dobrych obywateli Polski, przez [...] kształcenie się pod względem fizycznym. Zadania powyższe koło spełnia [...] przez gimnastykę, gry ruchowe wycieczki, wieczornice i zabawy”.

Tabela 2. Ruch wycieczkowy KMW przy CZKR w 1918 r.

Lp.	Ziemie	Wycieczki zorganizowane przez KMW	
		Liczba kół	Liczba uczestników wycieczek
1.	warszawska	14	2817
2.	płocka	2	58
3.	kaliska	6	176
4.	radomska	2	48
5.	łomżyńska	2	30
6.	lubelska	7	139
7.	siedlecka	2	29
8.	piotrkowska	1	3
9.	kielecka	2	53
Razem		36	3323

Źródło: „Drużyna”, 1919 nr 47–48, s. 7.

czytamy: „Związek dąży do organizowania i prowadzenia pracy wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego (gry, zawody sportowe i uzyskanie odznak sprawności sportowej [...], zakładanie obozów męskich i żeńskich, organizowanie wycieczek, szerzenie higieny życia codziennego itp.)”²⁰. Zadania w zakresie „organizowania wycieczek” znajdowały się w statutach związków wojewódzkich, m.in. w statucie Związku Młodej Wsi Ziemi Wielkopolskiej²¹.

Wiadomości z zakresu turystyki i krajoznawstwa znajdowały się w programie kursów organizowanych przez wiejskie organizacje młodzieżowe. W 1919 r. odbyły się dwutygodniowe kursy rolniczo-społeczne w Staroźrebach (powiat płocki) dla młodzieży z powiatów: płońskiego, płockiego i rypińskiego²². W programie kursów przewidziano m.in. wykłady z krajoznawstwa, gimnastyki i ćwiczeń strażackich. W planie dwutygodniowych kursów dla kierowników KMW przewidziano wykłady nt. pracy sekcji sportowej oraz praktyczne ćwiczenia gier i zabaw ruchowych, a także wycieczki²³. W Warszawie w dniach 11–14 kwietnia 1929 r. miał odbyć się kurs informacyjny dla instruktorów wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego CZMW „Siew”²⁴. W programie kursu przewidziano zagadnienia z zakresu wycieczek i obozownictwa.

²⁰ „Siew Młodej Wsi”, 1937 nr 47, s. 747–748.

²¹ Archiwum Państwowe w Poznaniu (APP), Urząd Wojewódzki Poznański 1919–1939 (UWP), sygn. 5952, Statut Związku Młodej Wsi Ziemi Wielkopolskiej, s. 4–9.

²² „Drużyna”, 1919 nr 8, s. 7.

²³ „Drużyna”, 1919 nr 40, s. 8–9.

²⁴ „Siew”, 1929 nr 14–15.

Jak pisze M. Mioduchowska, „[...] w 1924 r. wśród kół, które nadesłały sprawozdania co 9 koło młodzieży wiejskiej było organizatorem wycieczki, a co 20 członek CZMW był jej uczestnikiem”²⁵.

Przy CZMW powołano 21 października 1927 r. Komisję Krajoznawczą²⁶. Celem i zadaniem komisji miało być uporządkowanie działalności w zakresie krajoznawstwa w CZMW, opracowanie programu krajoznawstwa oraz nadanie jemu właściwego kierunku. W skład Komisji Krajoznawczej weszli: Danysz-Fleszarowa – przewodnicząca i Adam Zieliński – sekretarz.

Z okazji „Dożynek Prezydenckich” KMW w Radomsku zorganizowało w 1928 r. sztafetę kolarską z Radomska do Spały²⁷. Zadaniem kolarzy radomszczańskich było zawieszenie życzeń dla Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej – Ignacego Mościckiego, od młodzieży wiejskiej i Spółdzielni Handlowo-Rolniczej „Rolnik” w Radomsku.

W działalności Centralnego Związku Młodej Wsi, w KMW tworzone były tzw. sekcje młodych, do których należała młodzież od czternastego do osiemnastego roku życia. Przy sekcjach młodych działały drużyny sportowe, w programie których przewidziano organizację wycieczek (z realizacją aktywności fizycznej)²⁸.

Aktywny na polu ruchu wycieczkowego był Związek Młodzieży Ludowej (ZML). Wycieczki organizowano w ramach prac oświatowo-kulturalnych. Koła ZML w województwie warszawskim, w okresie od 1 kwietnia 1930 r. do 31 marca 1933 r. urządziły wycieczki, w których uczestniczyły 2642 osoby²⁹. Z poszczególnych organizacjach powiatowych ZML województwa warszawskiego w wycieczkach wzięło udział: powiat błoński – 246 członków, ciechanowski – 11, kutnowski – 144, łowicki – 195, płoński – 728, pułtuski – 524, rawsko-mazowiecki – 38, rypiński – 18, sochaczewski – 186, warszawski – 183, włocławski – 269³⁰.

Delegaci na Walny Zjazd ZMW RP „Wici”, który obradował w październiku 1933 r. w Warszawie, zwrócili uwagę na wartości społeczno-wychowawcze wycieczek. Podkreślili, że należy zorganizować oraz poprowadzić „[...] planową i systematyczną [...] akcję wycieczek i odwiedzin”, które mogą mieć następujące cele: „[...] odwiedziny młodzieży we wsiach niezorganizowanych

²⁵ M. Mioduchowska, *Centralny Związek Młodzieży Wiejskiej 1912–1928*, Warszawa 1984, s. 221. W 1924 r. CZMW liczył 807 kół i 22718 członków.

²⁶ „Siew”, 1927 nr 46, s. 11.

²⁷ „Siew”, 1928 nr 40, s. 14.

²⁸ „Siew Młodej Wsi”, 1935 nr 51–52, s. 812–813.

²⁹ R. Turkowski, *Wiejski ruch młodzieżowy w województwie warszawskim w okresie międzywojennym*, [w:] *Ruch młodowiejski na Mazowszu*. Praca zbiorowa pod redakcją K. Przybyśza, Warszawa 1989, s. 57.

³⁰ Ibidem.

(nie należącej do ZMW – dopełnienie autora), zapraszając ich jednocześnie do samego koła na różne uroczystości organizacyjne; odwiedziny bliższych i dalszych kół połączone z planowym zwiedzaniem wsi, poznaniem jej historii, gospodarstw, organizacji; towarzysko-organizacyjne odwiedziny gospodarstw, domów i wiosek, prezesów, członków zarządów, przodowników pracy związkowej, co da większe zbliżenie, zżycie się i podciągnięcie się w domu i gospodarce; uczęszczanie zbiorowe na zloty towarzyskie, celem wzięcia czynnego udziału w wypełnianiu zabawy swymi gram i inscenizacjami; odwiedzanie się kół i związków na świętach, dożynkach, opłatkach; wycieczki piesze, wozami lub rowerami dla zwiedzania w okolicy pracy sekcji specjalnych; wymienne wycieczki z przedstawicielami lub sekcją sportową na rozgrywkach z wyzwania; wycieczki konkursowe do wzorowych gospodarstw, szkół rolniczych; wycieczki sąsiedzkie lub powiatowe do miasta, do fabryki, do sejmiku, do spółdzielni, do organizacji robotniczych, które zbliżają wieś do miasta; wycieczki z przedstawieniami inscenizacyjnymi, chórem i muzyką do miejskich i robotniczych organizacji młodzieży; dalsze wycieczki – wojewódzkie w góry, nad morze, zjazdy związków wojewódzkich i centrali; wycieczki wymienne na zjazdy i praktyki zagraniczne, organizowane przez Słowiański Związek Młodzieży Wiejskiej³¹. Mazowiecki ZMW na III Walnym Zjeździe Delegatów przyjął regulaminy odnoszące się do działalności Powiatowych ZMW. W ramach zadań każdego powiatowego związku przewidziano m.in. organizowanie kursów, wycieczek, konkursów oraz zawodów sportowych³².

Ruch wycieczkowy w działalności ZMW RP „Wici” miał różnorodny charakter. Słusznie piszą S. Pawłowski i A. Zieliński, że „[...] oprócz zainteresowań krajoznawczych i kulturalnych do udziału w wycieczkach zachęcały młodzież także względy gospodarcze: możliwość poznania szkół rolniczych, wzorowych gospodarstw, ośrodków kultury rolnej itd. [...] były również momenty rozrywkowe i towarzyskie: możliwość spędzenia czasu wolnego od pracy w odmiennych warunkach, w nowym zespole [...]. Dawało to mnóstwo przeżyć [...], sprzyjało nawiązywaniu kontaktów i przyjaźni między młodzieżą z różnych kół, nieraz odległych okolic”³³.

Z inicjatywy związków wojewódzkich, wchodzących w skład ZMW RP „Wici” prowadzono m.in. kursy oświatowo-wychowawcze, w program któ-

³¹ E. Gołębiowski, S. Jarecka-Kimłowska, *Związek Młodzieży Wiejskiej RP „Wici” w walce o postęp i sprawiedliwość społeczną*. Warszawa 1978, s. 84, 88–89; E. Małolepszy, op. cit., s. 128; Zob. też H. Mierzwiński, *Wicjarze wobec problemów kultury fizycznej (1928–1948)*, [w:] „Rocznik Historyczny. Muzeum Historii Polskiego Ruchu Ludowego”, 1999 nr 13, s. 17; Z. Krasicka, *Wychowanie fizyczne i przysposobienie wojskowe w Związku Młodzieży Wiejskiej Rzeczypospolitej Polskiej „Wici”*, [w:] „Rocznik Dziejów Ruchu Ludowego”, 1997 nr 30, s. 113.

³² R. Turkowski, *Wiejski ruch młodzieżowy w województwie warszawskim...*, s. 32–33.

³³ S. Pawłowski, A. Zieliński, *Mazowiecki Związek Młodzieży Wiejskiej*, Warszawa 1977, s. 137–138.

rych włączono zajęcia dydaktyczne dotyczące wycieczek. W Mazowieckim ZMW pierwszy taki kurs odbył się w dniach 14–21 grudnia 1929 r. w Warszawie³⁴.

Członkowie KMW w Ołtarzewie (powiat warszawski) zorganizowali w 1929 r. wycieczkę rowerową na trasie Ołtarzew – Częstochowa – Kraków – Wieliczka – Zakopane – Tarnów – Olkusz – Kielce – Góry Świętokrzyskie – Radom, pokonując ponad 780 km³⁵. Młodzież wiejska z Ołtarzewa uczestniczyła w wycieczce do Poznania, gdzie zwiedziła Powszechną Wystawę Krajową oraz do Gdyni³⁶. Latem 1939 r. członkowie ZMW RP „Wici” z Kujaw wzięli udział w wycieczce statkiem do Warszawy³⁷.

W turystyce krajowej ZMW pojawiła się również, jak pisze H. Mierzwiński, „[...] tendencja organizacji wycieczek z województw wschodnich, zacofanych gospodarczo do województw zachodnich o przodującej gospodarce rolnej. Czynnikiem decydującym w organizacji tych wycieczek były zapewne względy gospodarcze, związane z pracą młodzieży wiejskiej w rolnictwie”³⁸.

W maju 1930 r. z inicjatywy Kazimierza Wyszomirskiego – prezesa Okręgowego Związku Młodzieży Wiejskiej powiatów: nieszawskiego i włocławskiego – zorganizowano wycieczkę do Danii³⁹. Program wycieczki, w której uczestniczyło 80 osób z KMW, obejmował zwiedzanie gospodarstw rolnych, zakładów przetwórstwa rolniczego oraz Akademii Rolniczej w Kopenhadze.

Według badań S.M. Giewartowskiego, ZMWRP „Wici” zorganizował w 1929 r. 1191 imprez turystycznych, w których uczestniczyło 23820 osób; w 1932 r. – 1900 imprez turystycznych, w których uczestniczyło 38000 osób; w 1935 r. – 2650 imprez turystycznych, w których uczestniczyło 53000 osób; w 1936 r. – 3114 imprez turystycznych, w których uczestniczyło 62280 osób⁴⁰.

Działalność turystyczną prowadził także Małopolski Związek Młodzieży przy Małopolskim Towarzystwie Rolniczym (MZM przy MTR). Ogniwem pośrednim pomiędzy Związkiem a poszczególnymi KMW był Okręgowy Związek Młodzieży. Jednym z celów i zadań Okręgowego Związku Młodzieży było

³⁴ R. Turkowski, *Mazowiecki Związek Młodzieży Wiejskiej RP „Wici” w latach 1928–1939*, [w:] *Z badań nad młodzieżą wiejską*, Warszawa 1982, s. 67.

³⁵ S. Pawłowski, A. Zieliński, op. cit., s. 138.

³⁶ Ibidem.

³⁷ Ibidem, s. 138–139.

³⁸ H. Mierzwiński, *Związek Młodzieży Wiejskiej Rzeczypospolitej Polskiej „Wici” wobec problemów wychowania fizycznego, sportu i turystyki*, [w:] *„Wychowanie Fizyczne i Sport”*, 1997 nr 4, s. 133.

³⁹ S. Pawłowski, A. Zieliński, op. cit., s. 138; H. Mierzwiński, *Związek Młodzieży Wiejskiej Rzeczypospolitej Polskiej „Wici” wobec problemów wychowania fizycznego, sportu i turystyki...*, s. 133; Zob. też H. Mierzwiński, *Związek Młodzieży Wiejskiej Rzeczypospolitej Polskiej „Wici” wobec problemów wychowania fizycznego, sportu i turystyki (1928–1948)*, Biała Podlaska 1992, s. 33.

⁴⁰ H. Mierzwiński, *Wicjarze wobec problemów kultury fizycznej...*, s. 19.

„[...] współdziałanie w pracach młodzieży nad wychowaniem fizycznym przez ćwiczenia gimnastyczne, organizowanie [...] gier i zabaw ruchowych, ćwiczeń i sportów, [...] wycieczek krajoznawczych”⁴¹. Organizowanie wycieczek krajoznawczych umieszczono również pośród celów i zadań do realizacji w regulaminie KMW⁴². Turystyką zajmowały się w KMW sekcje sportowe, m.in. silna sekcja sportu, organizująca wycieczki krajoznawcze istniała przy KMW w Kwapnikach⁴³. Sekcja sportowa przy KMW w Libertowie organizowała wycieczki turystyczne, m.in. do Ojcowa⁴⁴.

Członkowie Wielkopolskiego ZMW wyjeżdżali do Kórnik, Rogalina i Rydzyny, celem zwiedzenia zamków. Tego typu wycieczki zorganizowały koła w Czmoniu (powiat Śrem), Dominowie (powiat Środa Wielkopolska), Wyrzeczce (powiat Kościan), Krerowie oraz zarząd okręgu rawickiego⁴⁵.

Koło Młodzieży Wiejskiej w Umółtowie (powiat poznański) w roku sprawozdawczym 1930/1931 urządziło 3 wycieczki rowerowe: do Chudowa, Golczewa (powiat obornicki) i Poznania⁴⁶. Celem wyjazdu do Poznania był udział w strzelaniu w ramach przysposobienia wojskowego, natomiast w Golęczewie młodzież wiejska wzięła udział w zawodach lekkoatletycznych. Wycieczki krajoznawcze organizowały m.in. koła w Dąbrowie (powiat Śrem), Droszewie i Lenartowicach⁴⁷.

Zdarzało się również i tak, że niektórzy delegaci na zjazd młodzieży wiejskiej przyjeżdżali na rowerach, jak np. część delegatów na zjazd powiatowy (powiatów: wągrowieckiego i wyrzyskiego) do Międzyzlesia, przeprowadzony w dniu 14 czerwca 1931 r., przyjechała na rowerach⁴⁸. Wycieczki w ramach uczestnictwa w zjeździe młodzieży wiejskiej urządzali członkowie Wołyńskiego ZMW. W informacji, jaka ukazała się na łamach „Młodej Wsi” o Walnym Zjeździe Delegatów Powiatowego ZMW w Dubnie w 1939 r. czytamy: „wybierajcie się na zjazd jak najliczniej: rowerami, furami a nawet pieszo”⁴⁹.

⁴¹ Archiwum Zakładu Historii Ruchu Ludowego przy Polskim Stronnictwie Ludowym w Warszawie (AZHRL), Ludowy Ruch Młodzieżowy Przedwojenny przed 1939 r. (LRM), sygn. RM I – 6, Regulamin Okręgowego Związku Młodzieży. Kraków 1927, s. 8–9.

⁴² AZHRL, LRM, sygn. RM I – 6, Regulamin Koła Młodzieży. Kraków 1927, s. 6–7; „Młoda Polska” (Kraków), 1920 nr 1, s. 7; 1921 nr 21, s. 5–6; 1923 nr 3, s. 10–11.

⁴³ „Młoda Polska” (Kraków), 1925 nr 13, s. 13–14.

⁴⁴ „Młoda Polska” (Kraków), 1930 nr 12, s. 14.

⁴⁵ „Społem”, 1931 nr 4, s. 10–11; 1931 nr 12; 1933 nr 7, s. 8–9; 1933 nr 10, s. 9; 1934 nr 7–8–9, s. 5.

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ „Młoda Polska” (Poznań) z 13.02.1927 r., s. 4; „Społem” 1933 nr 4, s. 8; 1934 nr 1, s. 9.

⁴⁸ „Społem”, 1931 nr 8, s. 9.

⁴⁹ „Młoda Wieś” (Łuck), 1939 nr 9, s. 2.

Na łamach prasy wiejskich organizacji młodzieżowych ukazywały się artykuły i prace z zakresu turystyki i krajoznawstwa. W numerze 5 „Drużyny” z 1920 r. w dziale organizacyjnym opublikowano notatkę prasową pt. *W sprawie wycieczek*⁵⁰. Były to informacje, dotyczące organizacji wycieczek, które zostałyby zorganizowane przez KMW. W sierpniu 1927 r., w „Młodej Polsce” zamieszczono materiał Michała Kopcia pt. *Młódzież a krajoznawstwo*⁵¹. Na łamach „Społem” z 1936 r. ukazał się artykuł *O ruch wycieczkowy w Kołach*⁵². Ruch wycieczkowy przedstawiono jako jedną z form pracy oświatowej oraz omówiono różne rodzaje wycieczek.

W numerze 5 „Siewu” z 1933 r. opublikowany został artykuł Stanisława Pielsy pt. *Znaczenie wycieczek krajoznawczych*⁵³. Odnajdujemy tam stwierdzenie: „Żyje człowiek gdzieś na zapadłej wsi i czasem nie wyobraża sobie nawet, jak potężna jest Polska, jak wiele posiada bogactw. [...] Pracę w Uniwersytecie Ludowym w Szycach rozpoczęliśmy od poznania swego kraju. W pierwszą niedzielę naszego pobytu wybraliśmy się do ruin zamku w Korzkwi w dolinie Prądnika”⁵⁴.

W innym artykule, pt. *Wycieczka w Tatry*, Regina Rędziszówna opisała wycieczkę w Tatry uczestniczek kursu Uniwersytetu Ludowego w Szycach⁵⁵. Uczestniczki kursu odbyły wspinaczkę m.in. na Giewont oraz na Zawrat. „Zdobywanie szczytów”, jak podkreśla autorka artykułu, „dodało nam chęci do zwalczania trudności spotykanych w życiu”⁵⁶. Rola Wiejskiego Uniwersytetu Ludowego (WUL) w Szycach w rozwoju turystyki młodzieży wiejskiej była znacząca. Jeden z wychowanków WUL w Szycach pisze: „Poprzez czteromiesięczny pobyt w Szycach i wysłuchane w tym czasie wykłady, otworzyły mi się oczy na świat i życie w świecie. [...] Poznałem historyczne zabytki Krakowa, Wieliczkę, Ojców, które znałem z opisów. Poznałem i nauczyłem się cenić piękno otaczającego nas życia, przyrody. Poznałem wiele cennych wartości wsi, która mi się wydawała najgorszą pod słońcem, i w której marzyłem czasami o wyrwaniu się gdzieś poza nią. Poczuję się dumny ze swego chłopskiego pochodzenia, którego się wiele razy wstydzilem i czułem poniżony i upośledzony”⁵⁷.

Wycieczki krajoznawcze organizowały inne WUL. W 1935 r., przy udziale Liceum w Krzemieńcu powstał WUL w Różynie (województwo wołyńskie).

⁵⁰ „Drużyna”, 1920 nr 5, s. 8–9.

⁵¹ „Młoda Polska” (Poznań) z 14.08.1927 r., s. 1.

⁵² „Społem”, 1936 nr 3, s. 9–10.

⁵³ „Siew”, 1933 nr 5, s. 9.

⁵⁴ Ibidem.

⁵⁵ „Siew”, 1934 nr 13, s. 167.

⁵⁶ Ibidem.

⁵⁷ R. Turkowski, *Wiejski ruch młodzieżowy w województwie warszawskim...*, s. 45–46.

W styczniu 1939 r. słuchacze Uniwersytetu Ludowego w Różynie odbyli dwutygodniową wycieczkę, w trakcie której zwiedzili m.in. Chorzów, Katowice, Kraków, Lwów, Warszawę, Wieliczkę i Zakopane⁵⁸.

Ciekawy artykuł Feliksa Wituskiego (powiat turecki) pt. *Sport na wsi* zamieścił „Siew Młodej Wsi” w numerze 28 z 1935 r. Był on odpowiedzią na pytanie: Jaka aktywność fizyczna powinna być propagowana w KMW? F. Wituski uważał, że sport, „[...]jaki uprawiają Koła Młodzieży Wiejskiej, jest przeważnie przeniesiony z miasta ze wszystkimi dobrymi i niedobrymi zwyczajami”⁵⁹. Jego zdaniem powinno się przyjąć zasadę „[...] sport dla życia. Bowiem nie ten jest sportowcem, który w zawodach bierze pierwsze miejsce, a jak przyjdzie iść 15–20 km w wycieczce lub w pochodzie i potem jeszcze bawić się w gry różne [...] itp., to nie ma już siły. Dla mnie sportowcem jest ten, co się nie boi wiatru, deszczu, mrozu, jeżeli chodzi o przyjście na zebranie Koła, czy na Zjazd Powiatowy itd.”⁶⁰. Feliks Wituski miał rację, dopominając się o to, aby w KMW zajmować się aktywnością fizyczną dla wszystkich, z uwzględnieniem wycieczkowania.

Turystyka krajoznawcza, krajowa, zagraniczna, jako jedna z form działalności wiejskich organizacji młodzieżowych realizowana była przez związki młodzieży wiejskiej o charakterze ogólnopolskim i regionalnym, czym zajmowały się sekcje oświatowe i sportowe, działające przy KMW. Ważną rolę dla rozwoju turystyki młodzieży wiejskiej odegrały WUL. Upowszechnianie informacji oraz propagowanie tej formy aktywności odbywało się przy znaczącym udziale prasy wiejskich organizacji młodzieżowych.

Bibliografia

A. Źródła

I. Archiwalia

1. Archiwum Państwowe w Poznaniu

Urząd Wojewódzki Poznański 1919 – 1939

2. Archiwum Zakładu Historii Ruchu Ludowego przy Polskim Stronnictwie Ludowym w Warszawie

Ludowy Ruch Młodzieżowy Przedwojenny przed 1939

II. Źródła drukowane

1. Regulamin Koła Młodzieży. Kraków 1927

2. Regulamin Okręgowego Związku Młodzieży. Kraków 1927

⁵⁸ „Młoda Wieś” (Łuck), 1939 nr 4, s. 17.

⁵⁹ „Siew Młodej Wsi”, 1935 nr 28, s. 452–453.

⁶⁰ Ibidem.

3. Statut Związku Młodej Wsi Ziemi Wielkopolskiej

III. Prasa codzienna i czasopisma

1. „Drużyna”. Warszawa 1912 – 1920
2. „Młoda Polska”. Kraków 1920 – 1932
3. „Młoda Polska”. Poznań 1926 – 1927
4. „Młoda Wieś”. Łuck 1935 – 1939
5. „Młoda Wieś”. Warszawa 1928 – 1939
6. „Nasza Drużyna”. Warszawa 1920 – 1921
7. „Rocznik Dziejów Ruchu Ludowego”. Warszawa 1997
8. „Rocznik Historyczny Muzeum Historii Polskiego Ruchu Ludowego”. Warszawa 1999
9. „Siew”. Warszawa 1922 – 1934
10. „Siew Młodej Wsi”. Warszawa
11. „Wici”. Warszawa 1928 – 1939
12. „Wychowanie Fizyczne i Sport”. Warszawa 1979, 1997.

B. Literatura

1. Gaj J., *Zarys historii turystyki w Polsce*, Warszawa 2003.
2. Gaj J., Hędzulek K., *Dzieje kultury fizycznej w Polsce*, Poznań 1997.
3. Gołębiowski E., Jarecka-Kimłowska S., *Związek Młodzieży Wiejskiej RP „Wici” w walce o postęp i sprawiedliwość społeczną*, Warszawa 1978
4. Jarecka-Kimłowska S., *Kielecki Związek Młodzieży Wiejskiej „Wici” 1928–1939. Z problemów ruchu młodzieżowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 1968.
5. Krasicka Z., *Wychowanie fizyczne i przysposobienie wojskowe w Związku Młodzieży Wiejskiej Rzeczypospolitej Polskiej „Wici”*, w: „Rocznik Dziejów Ruchu Ludowego”, 1997 nr 30, s. 95–122.
6. Laskiewicz H., *Adam Chętnik o kulturze fizycznej wsi polskiej, cz. I*, „Wychowanie Fizyczne i Sport”, 1979 nr 1, s. 31–56.
7. Laskiewicz H., *Kultura fizyczna wsi polskiej w poglądach Adama Chętnika, cz. II*, „Wychowanie Fizyczne i Sport”, 1979 nr 2, s. 77–92.
8. Małolepszy E., *Kultura fizyczna i turystyka na wsi w Polsce w świetle czasopisma „Drużyna” w latach 1912–1920*, w: „Kultura Fizyczna”, 2007, z. VII. Praca zbiorowa pod redakcją J. Rodziewicz-Gruhn i E. Małolepszego. Częstochowa 2007, s. 25–34.
9. Małolepszy E., *Kultura fizyczna w działalności wiejskich organizacji młodzieżowych II Rzeczypospolitej*. Częstochowa 2004.
10. Mierzwiński H., *Wicjarze wobec problemów kultury fizycznej (1928–1948)*, „Rocznik Historyczny. Muzeum Historii Polskiego Ruchu Ludowego”, 1999 nr 13, s. 16–29.

11. Mierzwiński H., *Związek Młodzieży Wiejskiej Rzeczypospolitej Polskiej „Wici” wobec problemów wychowania fizycznego, sportu i turystyki (1928–1948)*, Biała Podlaska 1992.
12. Mierzwiński H., *Związek Młodzieży Wiejskiej Rzeczypospolitej Polskiej „Wici” wobec problemów wychowania fizycznego, sportu i turystyki*, „Wychowanie Fizyczne i Sport”, 1997 nr 4, s. 119–135.
13. Mioduchowska M., *Centralny Związek Młodzieży Wiejskiej 1912–1928, Warszawa 1984. Ruch młodowiejski w czasie pokoju i wojny. Praca zbiorowa pod redakcją R. Olbrychskiego*, Warszawa 1992.
14. Pawłowski S., Zieliński A.: *Mazowiecki Związek Młodzieży Wiejskiej*, Warszawa 1977.
15. Turkowski R., *Mazowiecki Związek Młodzieży Wiejskiej RP „Wici” w latach 1928–1939*, [w:] *Z badań nad młodzieżą wiejską*, Warszawa 1982, s. 63–86.
16. Turkowski R., *Wiejski ruch młodzieżowy w województwie warszawskim w okresie międzywojennym*, w: *Ruch młodowiejski na Mazowszu. Praca zbiorowa pod redakcją K. Przybysza*, Warszawa 1989, s. 20–65.
17. Zbierski S.: *Wielkopolski Związek Młodzieży Wiejskiej*, Warszawa 1987.

Abstract

Tourism in the activities of rural youth organizations in Poland until 1939

The earliest circles of rural youth were established even before the World War I. During the interwar period there were a few nationwide unions of rural youth: the Central Union of Rural Youth, the Central Union of Rural Youth “Sowing” and the central Union of Young Village, Rural Youth Union, Rural Youth Union of the Republic of Poland “Wici” [Call to Arms]. Apart from them, there were also regional union organizations.

Tourism was one of the forms of activity of rural youth organizations. It had educational and tutelary advantages and it was a way of spending free time. Elements of tourism, like, for example, organizing excursions, are to be found in statutes and regulations and decisions concerning activities of circles and unions of rural youths. The press published by the rural youth organizations advertised and propagated tourism.

Keywords: tourism, rural youth organizations, Poland

TWÓRCZOŚĆ LITERACKA O TEMATYCE GÓRSKIEJ JANA ALFREDA SZCZEPAŃSKIEGO „JASZCZA” (1902–1991)

*Marek Czyż**

Zarys treści: Pisarstwo górskie Jana Alfreda Szczepańskiego cechuje się autentyzmem. Nie chodzi tu jednak o autentyzm reprezentowany w wielu podobnych dziełach tzw. „literatury alpinistycznej”, która niekiedy nudzi swoim schematyzmem, chronologicznym nawarstwianiem opisów kolejnych chwytów czy stopni podczas wspinaczki, czy też relacjami zakładania kolejnych obozów na wyprawie. Jaszcz często wylamywał się z tego charakterystycznego dla tego typu utworów realistycznego szablonu opisywania dróg taternickich, „świadomie odchodził od naturalistycznego rekonstruowania topograficznych i technicznych szczegółów w opisach wspinaczek”. Był pisarzem, który starał się pokazać w sposób prawdziwy człowieka i ukazać „istotę jego związku z górami, jego prawdziwą reakcję na góry i wspinaczkę”. Czynił to przy tym w sposób sugestywny – liryczny i refleksyjny – wykorzystując charakterystyczne dla siebie słownictwo i metaforykę. Jego proza górską, w której wydobywał z alpinizmu „przede wszystkim wartości estetyczne i poznawcze w sposób doskonale zharmonizowany z jego wartościami sportowymi” uznawana jest za pomost łączący twórczość literacką pisarzy taternickich pokolenia międzywojennego, dla którego, obok twórczości Szczepańskiego, reprezentatywne było pisarstwo Wincen- tego Birkenmajera i Wiesława Stanisławskiego – z młodymi pisarzami powojennymi, takimi jak Jan Długosz czy Adam Skoczyła.

Słowa kluczowe: Szczepański Jan Alfred, literatura alpinistyczna, literatura tatrzańska

W twórczości literackiej Jana Alfreda Szczepańskiego istotny jest jego ideowy i emocjonalny stosunek do gór i taternictwa, a także – może nawet przede wszystkim – wszelkie historyczne realia związane z uprawianym przez siebie sportem, które stanowią składniki tworzą obrazowania artystycznego. Próba rekonstrukcji i ekspozycji tych właśnie elementów prozy artystycznej i poezji Jaszcz jest głównym celem analiz i interpretacji podjętych w tym artykule.

Natomiast celem niejako ubocznym jest charakterystyka warstwy artystycznej utworów autora *Przygód ze skałą, dziewczyną i śmiercią*. Ponieważ nie sposób pominąć tego ich aspektu, jego prezentacja została tutaj dokonana

* Dr, Zakład Alpinizmu i Turystyki Kwalifikowanej AWF w Krakowie, e-mail: marek.czyz@awf.krakow.pl.

na głównie na podstawie opinii krytyków twórczości Jaszczka oraz na podstawie opracowań historycznoliterackich dotyczących polskiej literatury o górach (jako składnika literatury pięknej).

Motywy górskie w twórczości poetyckiej Jana A. Szczepańskiego

W opinii historyków literatury Jan Alfred Szczepański zapisał się w poezji tatrzańskiej jako autor jednego tylko wartościowego utworu. Wiersz *O taternictwie* – bo o nim tu mowa – został napisany w 1926 roku, a opublikowany w „Taterniku” w roku 1931. Od tego czasu zamieszczany był we wszystkich antologiach poezji tatrzańskiej jako jeden z przykładów twórczości poetyckiej taterników¹.

Po okresie Młodej Polski, w którym – jak twierdził J. Kolbuszewski – temat Tatr został doszczętnie wyeksploatowany przez literaturę² (wówczas poezja związana tematycznie z Tatrami wniosła do poezji polskiej trwałe wartości, co widać choćby w twórczości Jana Kasprowicza czy Kazimierza Przerwy Tetmajera)³, okres dwudziestolecia międzywojennego w poezji tatrzańskiej był czasem poszukiwań nowych sposobów wypowiedzi. Koncepcję przebudowania warsztatu twórczego, przystającą do „awangardowego” spojrzenia na świat, a wyrażoną w kulcie zdobyczy cywilizacyjnych, przedstawił Julian Przybóś w artykule teoretycznoliterackim *Człowiek nad przyrodą* napisanym w 1926 roku. Autor dokonał w nim przewartościowania kanonów estetycznych dotyczących natury. Zachwyty nad zdobyczami techniki przedkładał nad podziw dla pierwotnej przyrody. Piękniejszy od gór był dla niego aeroplan, gdyż umożliwiał lotnikowi znalezienie się ponad ich najwyższymi szczytami. Zdaniem Przybosia, w dobie industrializacji życia góry przedstawiały dla człowieka jedynie wartości użytkowe. Przykładem był tutaj inżynier, który przebiegał przez nie tunele; hotelarz, który z nich czerpał zyski finansowe; poeta, który z ich budowy brał wzór konstrukcji

¹ M. Jagiełło, J. Woźniakowski, *Tatry w poezji i sztuce polskiej* [antologia], Wydawnictwo Literackie, Kraków 1975; *Odpowiem ci przestrzenią* [antologia]. Wybór i opracowanie S. Jaworski, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1976; *Tatry i górale w literaturze polskiej. Antologia*. Opracowanie J. Kolbuszewski, Ossolineum, Wrocław 1992 [wiersz ten jest tu wpleciony w prozę Szczepańskiego pochodzącą z książki *Siedem kręgów wtajemniczenia*].

² J. Kolbuszewski, [przedmowa do:] *Czarny Szczyt. Proza taternicka lat 1904–1939* [antologia], Wydawnictwo Literackie, Kraków 1976, s. 9.

³ M. Jagiełło, *Tatry i poeci* [w:] M. Jagiełło, J. Woźniakowski, *Tatry w poezji...*, op. cit., s. 48.

poematu; w końcu turysta, który je zdobywał, ale nie własnym wysiłkiem, lecz przy pomocy techniki – wspinaczkę na Mnicha miał zastąpić wjazdem windą elektryczną⁴.

Stanisław Jaworski znalazł odzwierciedlenie tych poglądów Przybosia w pismach Szczepańskiego dotyczących teorii taternictwa. Uważał on, iż Jaszcz w słowach: „Nie człowiek jest dla gór, lecz góry dla ludzi umiejących je wziąć” wyraźnie i programowo nawiązywał do poglądów artystycznych swojego akademickiego przyjaciela⁵. Wydaje się jednak, że autor wiersza *O taternictwie* tylko częściowo zastosował się do owej awangardowej koncepcji. W utworze tym na pewno znajdujemy odbicie poglądów dotyczących panowania człowieka nad przyrodą, zgodnych zresztą z ówczesną ideą ściśle sportowego pojmowania taternictwa. Natomiast próżno by szukać akceptacji dla wykorzystywania „sztuczek technicznych” w zdobywaniu ścian tatrzańskich. Taka postawa kłóciła się bowiem z ówczesną etyką taternictwa⁶.

Jacek Kolbuszewski pisał, iż Szczepański dał w tym wierszu:

[...] poetycką definicję wartości taternictwa, przeciwstawiając się konwencjonalnie awangardowej wizji „cywilizacyjnego” (technicznego) panowania człowieka nad światem – możliwość przełamania żywiołu „dzwignią zręczności ramion”⁷,

a Stanisław Jaworski uzupełniał:

Taternictwo jest tu pojmowane jako źródło „radości życia, siły zakłętej w piękno”, jako arena starć, gdzie „wątlą wspinaczką” łamie się „opór żywiołu”⁸.

Podkreślano także fakt występowania szczególnie silnego natężenia „motywów woli i walki” w wierszach Szczepańskiego⁹. Michał Jagiełło opowiadał się nawet za wyodrębnieniem takiej poetyckiej wizji taternictwa w osobny „nurt walki z żywiołem, rozumianej zarazem jako zmaganie się wspinaczy z własną słabością”, którego początki upatrywał w twórczości Mariusza Zaruskiego¹⁰.

⁴ J. Kolbuszewski, *Tatry w literaturze polskiej 1805–1939*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1982, s. 502–503.

⁵ S. Jaworski, *Poeci awangardy o Tatrach* [posłowie do:] *Odpowiem ci przestrzenią*, op. cit., s. 85.

⁶ Przykładem może tu być, wyrażone na łamach „Taternika”, oburzenie środowiska taternickiego na Wiesława Stanisławskiego po zdobyciu przez niego wschodniej ściany Mnicha w 1930 roku. W czasie tego przejścia Stanisławski, jako pierwszy w Tatrach, zastosował na dużą skalę „technikę hakową”.

⁷ J. Kolbuszewski, *Tatry w literaturze ...*, op. cit., s. 508; idem, *Tatry w poezji polskiej 1918–1939*, „Wierchy” 1974, s. 34.

⁸ S. Jaworski, op. cit., s. 87.

⁹ Ibidem, s. 86.

¹⁰ M. Jagiełło, *Tatry i poeci*, op. cit., s. 53.

Jednak to nie tematyka wspinaczkowa decydowała o nowatorstwie poezji Szczepańskiego. W odróżnieniu od utworów poetów-taterników z okresu Młodej Polski jego wiersz był pozbawiony metafizyki. Cechowała go autentyczność, a także wykorzystany po raz pierwszy w poezji tatrzańskiej „ściśle taternicki sposób widzenia gór”. Ów sposób patrzenia na góry był szczególnie dostrzegalny w prozie taternickiej okresu międzywojnia i stał się – zdaniem Kolbuszewskiego – świadomie obranym determinantem języka wypowiedzi o górach tego środowiska. Tatry widziane oczami taternika były zupełnie inne niż Tatry turysty, czy cepra – oglądane były bowiem z innej perspektywy.

Wiersz ten zasługiwał także na uwagę ze względu na stosowane w nim środki poetyckiego wyrazu, o których J. Kolbuszewski pisał:

Na tle poezji innych, ambitnie poszukujących nowoczesności, pojmowanej jednak czasem stereotypowo, czasem naiwnie – Mieczysława Brauna, Jerzego Brauna, Józefa A. Gałuszki, Włodzimierza Pietrzaka i Jana Kotta, zjawisko pierwszej wielkości stanowi poezja Jana Alfreda Szczepańskiego, łącząca w sobie wirtuozerię formalną i funkcjonalność metaforyki, z wykorzystaniem ściśle taternickiego sposobu widzenia gór i człowieka [...]. Wartości te nadały poezji Szczepańskiego autentyzm, którego brakowało po artystowsku nieraz stylizowanym wypowiedziom licznych poetów, reprezentujących różne szkoły poetyckiego myślenia¹¹.

W innym natomiast opracowaniu dodawał:

Była to postawa może nawet bardziej „dwudziestowieczna” niż wspomniana poprzednio Przybosa ujawniona w „Zwrotnicy” w roku 1926, tym bardziej, że J.A. Szczepański nie odcinał się od emocjonalizmu i w swej poezji podejmował również próby konstrukcji pejzażu „wrażeniowego”, to znaczy będącego produktem przekształcenia obiektywnej, tatrzańskiej rzeczywistości w poetycką wizję doznania człowieka wtopionego w góry ([w wierszu] *Wrażenie*)¹².

Zastanawiając się nad drogami rozwoju literatury górskiej w Polsce po drugiej wojnie światowej J. Kolbuszewski skonstatował, iż poezja znajduje się w lepszej sytuacji niż proza. Twierdził, że w przeciwieństwie do prozy taternickiej potrafiła ona na przestrzeni kilkunastu lat wytworzyć nową formę wyrazu, która przejawiała się w zastosowaniu zdobyczy awangardy w dziedzinie formy poetyckiej. Krytyk interpretował kontynuację poetyckiej wizji taternictwa, zapoczątkowanej przez Jaszcza w następujący sposób:

¹¹ J. Kolbuszewski, *Góry w literaturze polskiej* [w:] *Sympozjum „Góry w kulturze polskiej”*, KAW RSW „Prasa-Książka-Ruch”, Kraków 1975, s. 55–56.

¹² J. Kolbuszewski, *Tatry w literaturze...*, op. cit., s. 508; idem, *Tatry w poezji...*, op. cit., s. 34.

Przyboś bowiem pisząc swój wiersz *Z Tatr* dokonał tego samego, co uczynił Stanisławski na pn.-wsch. ścianie Mnicha: zastosował nową formę. I właśnie z tego względu można obok niego postawić Jana Alfreda Szczepańskiego, którego młodzieńcze wiersze, mimo całej swej zresztą słabości, stanowią zapowiedź czegoś nowego w poezji gór.

Z wielu zresztą względów nie wahałbym się postawić Szczepańskiego przed Przybosiem, gdyż odkrywając nową formę, odkrył on jednocześnie nową tematykę. Gdy bowiem dla całej reszty poetów, mniej lub więcej związanych z górami, tematem najbardziej dziś absorbującym jest wypadek górski i śmierć górską [...], to dla Szczepańskiego ważny jest sens życia górskiego i radość z walki, z osiągniętego celu (jakże wspaniały jest termin, jakim Szczepański wyraża tę radość: „Sekundy szczytu” [...]). I co ważniejsze – ta linia rozwojowa poezji górskiej nie wygasa, czego dowodem publikowane w „Taterniku” wiersze A. Rymkiewicza, którego pasjonuje problem walki człowieka z górami¹³.

Górska twórczość prozatorska Jana A. Szczepańskiego

Ze względu na dwojaki rodzaj podejście autora *Przygód ze skałą, dziewczyną i śmiercią* i *Od Stupów Herkulesa do Arki Noego* do tematu „człowiek i góry”, w prozie górskiej Szczepańskiego można wyróżnić dwa nurty – alpinistyczny i turystyczny. Pierwszy z nich, w którym autor wypowiedział się przede wszystkim jako taternik i alpinista, stanowi trzon twórczości górskiej Jaszczka, a jego dorobek w tym zakresie można zliczyć do tzw. „literatury alpinistycznej”.

„Literatura alpinistyczna” – jak wielokrotnie pisał J. Kolbuszewski¹⁴ – z racji swoich charakterystycznych cech gatunkowych uzyskała w obrębie szeroko rozumianej „literatury górskiej” pewien stopień autonomii. Przynależy ona także do tzw. „literatury faktu”, bowiem treść tego pisarstwa stanowią w znakomitej większości przypadków dzieła opisujące wydarzenia autentyczne. Swoistość tej literatury wynika z faktu, iż jej twórcami są wspinacze, specjaliści dążący do perfekcjonizmu w „sztuce” zdobywania gór. Stąd też właściwością tej twórczości, co należy wyraźnie podkreślić, jest odmienność w opisywaniu przeżyć i doznań człowieka w górach, związana ze specjalistyczną formą ich zdobywania. Wspinacz wysokogórski w trakcie „aktu sportowego”, jakim jest przejście drogi wspinaczkowej, postrzega góry zupeł-

¹³ J. Kolbuszewski, *Quo vadis, literaturo górską?*, „Taternik” 1961, s. 23.

¹⁴ J. Kolbuszewski, *O sposobie istnienia literatury alpinistycznej* [w:] *Alpinizm w badaniach naukowych. Materiały z sympozjum 18.XI.–19.XI.1978*, Zeszyty Naukowe AWF Kraków nr 17, Kraków 1981, s. 55–67; idem, *Czarny Szczyt...*, op. cit., s. 5–23; idem, *Tatry w literaturze...*, op. cit., s. 581–609.

nie inaczej niż turysta, zdobywający je utartymi, przeważnie łatwymi ścieżkami, inaczej niż góral, którego kontakt z górami ma przeważnie charakter utylitarny i inaczej niż wczasowicz, spacerujący u ich stóp.

Z literackiego punktu widzenia pisarstwo to ma również wszelkie znamiona „twórczości środowiskowej”, gdzie przestrzega się nie tylko zasad sztuki literackiej, ale – jak w przypadku taternictwa – w pierwszym rzędzie kanonów fachowej wiedzy o górach i formach ich zdobywania. Duży wpływ na to mają: wspomniane wyspecjalizowane spojrzenie na góry, adresowanie swoich utworów przede wszystkim do wewnątrz własnego środowiska, a także posługiwanie się często hermetycznym „językiem zawodowym”. Następtwem takiego postępowania jest fakt, iż niektóre dzieła tej literatury mogą być w pełni zrozumiałe tylko przez ludzi wtajemniczonych.

Istotny jest również stosunek środowiska alpinistycznego do własnej twórczości literackiej. Jest on „wtórny”, ponieważ panująca w kołach wspinaczkowych koncepcja uznawania taternictwa za: sport, twórczość, „życie samo w sobie”, stawia wspinaczkę na pierwszym miejscu w życiu człowieka, co mimowolnie obniża rangę pisania o niej. Zjawisko to Kolbuszewski określił jako „ścieżkę obok drogi”, natomiast precyzyjnie wyjaśnił Andrzej Matuszyk:

Nadrzędną funkcją, jakiej podporządkowana jest struktura utworów tego typu nie jest funkcja estetyczna, lecz dokumentacyjna, „widowiskowa” – funkcja prezentowania sportowego dokonania wspinaczkowego. Utwór taki nie jest samoistnym dziełem sztuki słowa, lecz składnikiem „dzieła kultury fizycznej” (ma ono naturę somatyczno-ruchowo-przestrzenną), jakim jest wyczyn sportowy. Właściwym dziełem jest więc dokonanie wspinaczkowe, natomiast opisujący ją utwór literacki pełni wobec niego funkcje instrumentalne, jest czymś niejako wtórnym – jest jego składnikiem¹⁵.

Literatura alpinistyczna jest zatem – jak pisał J. Kolbuszewski – „[...] specyficznym produktem kulturowych aspiracji środowiska alpinistycznego”¹⁶.

Z uwagi na fakt, że alpinizm w szerokim znaczeniu, stanowi skomplikowane zjawisko socjologiczne, postuluje się wyodrębnienie z „literatury alpinistycznej” takich jej odmian, jak: literatura taternicka, alpejska, speleologiczna, wyprawowa. W prozie Szczepańskiego odnajdujemy właśnie takie typowe dla tego rodzaju twórczości formy gatunkowe, czyli: „bujdałki”, „książki wyprawowe” i „książki wspomnień”¹⁷.

¹⁵ A. Matuszyk, *Dlaczego warto czytać prozę górską Jana Alfreda Szczepańskiego?* [przedmowa do:] J.A. Szczepański, *Przygody ze skała, dziewczyną i śmiercią*, wyd. II, Wyd. Ati, Kraków 1996, s. 7.

¹⁶ J. Kolbuszewski, *O sposobie istnienia...*, op. cit., s. 56.

¹⁷ *Ibidem*, s. 61–63.

W okresie dwudziestolecia międzywojennego Szczepański publikował popularne w ówczesnym w środowisku taternickim „bujdałki” – krótkie, nieskomplikowane pod względem form podawczych opowiadania wspinaczkowe, oparte na własnych doświadczeniach wysokogórskich. Utwory te ogłaszał przede wszystkim w prasie codziennej, co – trzeba to zaznaczyć – odbiegało od ówczesnych standardów. Tylko niewielka ich część znalazła się w periodykach specjalistycznych, jak na przykład w redagowanym przez niego „Taterniku” czy w „Wierchach”. Powodów takiego postępowania autora można upatrywać w tym, że – po pierwsze – miał on duże aspiracje literackie i prawdopodobnie chciał trafić do szerszego niż taternickie kręgu odbiorców, – po drugie – utrzymywał się z pisania, a za prace ogłoszone w „Taterniku” nie otrzymywał honorarium.

Szczepański był także autorem dwóch utworów należących do tzw. nurtu „książki wyprawowej”: *W śniegach i w słońcu Afryki* (1935) oraz *Wyprawa do księżycowej ziemi* (1954, 1957). W Polsce ten gatunek literacki zrodził się w dwudziestoleciu międzywojennym, (w Europie miał już kilkudziesięcioletnią tradycję, jego pierwociny wywodzą się z alpinizmu brytyjskiego¹⁸). Przyczyna tego była prosta – w tym czasie bowiem doszło do pierwszych klubowych wypraw egzotycznych, zorganizowanych przez Sekcję Turystyczną PTT, a potem Klub Wysokogórski PTT¹⁹. Stąd też książka *W śniegach i w słońcu Afryki*, opisująca drugą wyprawę pozaeuropejską zorganizowaną przez polskie środowisko taternickie (w Wysoki Atlas z 1934 roku) była jednym z pierwszych tego typu dzieł w naszej literaturze alpinistycznej. Przed wybuchem drugiej wojny światowej Szczepański przygotowywał do druku kolejny tom przedstawiający działalność i dorobek polskiej wyprawy w Andy w latach 1936/1937; wydać go jednak nie zdążył²⁰. Warto tu zaznaczyć, iż publikację obu książek (także tej zamierzonej) poprzedzały ogłaszane przezeń w prasie liczne sprawozdania, relacje, a także beletryzowane wspomnienia, wykorzystane później jako materiał do owych książek.

W okresie powojennym Szczepański „wrócił do obiegu wydawniczego” za sprawą opublikowanej w 1954 roku *Wyprawy do księżycowej ziemi*, wspomnianego tomu o wyprawie w Andy. Kolejne książki alpinistyczne Jaszczaka to: *Przygody ze skałą, dziewczyną i śmiercią* (1956, 1996) oraz *Siedem kręgów wtajemniczenia* (1959). Obie możemy zaliczyć do nurtu „książki wspo-

¹⁸ D. Hołata, *O pochodzeniu książki wyprawowej*, „Bularz” 1991, s. 73–83.

¹⁹ J. Kolbuszewski, *Tatry w literaturze...*, op. cit., s. 609.

²⁰ W 1938 roku Szczepański miał już gotowy rękopis dotyczący części związanej z podróżą na kontynent południowoamerykański jak i podróży po samym kontynencie *Podróż przez Pacyfik*. Książkę tę trudno byłoby włączyć do literatury górskiej, jest to raczej typowy reportaż podróżniczy. Druga książka *Wyprawa do przyszłości ziemi* opisywała wyłącznie wspomnienia z działalności górskiej wyprawy, powstała w 1940 roku. Zob. s. 52.

mnień”, którego cechą charakterystyczną jest to, iż tworzą go taternicy będący w starszym wieku, przeważnie po zakończeniu działalności sportowej. Tak właśnie było w wypadku Szczepańskiego. Na treść obu jego książek złożyły się w znakomitej większości wspomnienia wysokogórskie sprzed wojny (niektóre uprzednio opisane w „bujdałkach”), z czasów, kiedy należał on do najbardziej aktywnych wspinaczy w Polsce.

Szczepański należał do czynnych pisarzy górskich międzywojnia i obok Wawrzyńca Żuławskiego jako jeden z pierwszych po 1945 roku wznowił aktywność literacką. Dlatego też jego powojenne utwory alpinistyczne uznano za pomost łączący twórczość literacką pisarzy taternickich pokolenia międzywojennego – dla którego, obok twórczości Szczepańskiego, reprezentatywne było pisarstwo Wincentego Birkenmajera i Wiesława Stanisławskiego – z młodymi pisarzami powojennymi, takimi jak Jan Długosz czy Adam Skoczylas. Obok twórczości tych ostatnich – zdaniem J. Kolbuszewskiego – należały one do najlepszych w naszej literaturze górskiej w okresie pierwszych trzydziestu lat Polski Ludowej²¹. Nie była to jednak opinia powszechna, niektórzy krytycy wytykali prozie Jaszcza nadmierny „manieryzm” (przy czym chodziło tu chyba bardziej o wyrafinowaną stylizację tekstów, niż o naśladownictwo formy)²².

Na niwie piśmiennictwa górskiego J.A. Szczepański dał się poznać również jako autor kilku prac należących do literatury turystycznej. Jego twórczość w tym zakresie posłużyła J. Kolbuszewskiemu jako podstawa tezy, wedle której w ówczesnym (po roku 1945) pisarstwie górskim dało się zauważyć pewne przesunięcie pola tematycznego, którego miernikiem był fakt „uczynienia współcześnie literatury górskiej nie tylko literaturą o górach, ile literaturą o człowieku w górach i wobec gór”. Przykładem mającym potwierdzać ten sąd było wspomnienie Jaszcza *Czterdzieści lat Karpat*²³. Zainteresowanie tą tematyką kontynuował Szczepański w następnych artykułach (*Pół wieku Karpat*). Natomiast w książce *Od Słupów Herkulesa do Arki Noego* (1983), w której opisał wybrane – odwiedzone przez siebie rejony górskie Europy, wzbogacił tematykę swojego pisarstwa turystycznego o wątek znaczenia gór w rozwoju cywilizacji naszego kręgu kulturowego. Wątek ten ujął w przekroju historycznym – od starożytności do teraźniejszości.

Gdy mowa o twórczości literackiej J.A. Szczepańskiego nie można nie wspomnieć o jego utworach niepublikowanych. Należy do nich powieść *Góry śniade jak my*, będąca przykładem jedynej „powieści taternickiej” napisanej

²¹ J. Kolbuszewski, *Czarny Szczyt...*, op. cit., s. 23; idem, *Góry w literaturze...*, op. cit., s. 56–57.

²² T. Łubieński, *Nie da się napisać arcydzieła o wspinaniu (fragmenty wywiadu)*, „Bularz” 1991, s. 95.

²³ J. Kolbuszewski, *Góry w literaturze...*, op. cit., s. 57.

w okresie dwudziestolecia międzywojennego²⁴, a zarazem jednej z nielicznych powieści tatrzańskich czy sportowych tamtego okresu²⁵. Można się tylko domyślać przyczyn, dla których nie została wydana. Odnosi się wrażenie, że jej fabuła, w której środowisko taternickie ma – w pewnym sensie – charakter elitarny, nie przystawała do nowej, ukształtowanej po wojnie rzeczywistości politycznej. Wydania nie doczekała się (za sprawą świadomej decyzji autora) także książka *Sześćdziesiąt lat Karpat*, będąca zbiorem wspomnień Jaszczka z wędrówek po Karpatach. Twórca zawarł w niej refleksje na temat przemian – które obserwował przez dziesiątki lat – jakie dokonały się w tych górach pod wpływem działalności człowieka oraz przemian w sposobie percepcji gór przez kolejne pokolenia ludzi. Obie te pozycje nie będą jednak tutaj przedmiotem charakterystyki²⁶.

²⁴ J. Kolbuszewski, *Tatry w literaturze...*, op. cit., s. 608–609; Ukończona w 1941 roku, ale prace nad nią trwały w latach poprzedzających wybuch wojny, a fragmenty drukowała „Kamena” (J.A. Szczepański, *Przez burze (Fragment powieści)*, „Kamena” 1937, nr 5–7, s. 123–126; idem, *Karta z powieści „Góry śniade jak my”*, „Kamena” 1939, nr 8–10, s. 163–165) i dlatego myślę, że można ją uznać za powieść reprezentującą okres dwudziestolecia międzywojennego. Jej maszynopis znajduje się w Centralnym Archiwum Turystyki Górskiej w Krakowie (CATG), sygn. JAS. III.1.4.

²⁵ Por. W. Lipoński, *Sport – literatura – sztuka*, „Sport i Turystyka”, Warszawa 1974, s. 161–181.

²⁶ Należy dodać, że Jaszcz był pomysłodawcą wydania antologii literatury taternickiej (*Dwa postulaty wydawnicze*, „Wierchy” 1958, s. 303–304). Prace nad „[...] zbiorem wypisów z najcenniejszych i najciekawszych dzieł literatury taternickiej od początków jej istnienia do czasów najnowszych” prowadził we współpracy z Kazimierzem A. Jaworskim na początku lat siedemdziesiątych. Gotowy konspekt tej antologii zatytułowany *Na ścianach Tatr* – na który składały się wyłącznie teksty prozatorskie autorstwa 20–30 taterników, zakwalifikowane na podstawie ich poziomu literackiego, atrakcyjności tematu oraz reprezentatywności dla epoki, autora lub idei – został odrzucony przez wydawnictwo „Sport i Turystyka” w 1972 roku z powodu zaawansowanych prac nad wydaniem podobnego dzieła w Wydawnictwie Literackim (list wyd. „Sport i Turystyka” do J.A. Szczepańskiego z dn. 29.07.1972 r., CATG, sygn. JAS II.1.2.2.). Rzeczywiście w 1975 roku nakładem tego krakowskiego wydawnictwa ukazała antologia poezji tatrzańskich opracowana przez M. Jagiełłę i J. Woźniakowskiego, (*Tatry w poezji i sztuce polskiej*), a w 1976 roku wybór prozy taternickiej autorstwa J. Kolbuszewskiego (*Czarny Szczyt. Proza taternicka lat 1904–1939*). Szczepański z wielkim zadowoleniem przyjął pracę Kolbuszewskiego, nie omieszkiał jednak wytknąć jej kilku niedopatrzeń. Uważał mianowicie, że autor przemieszał utwory literackie z tekstami ideologicznymi, „[...] co jednym i drugim nie wyszło na dobre”. Ponadto brakowało mu w tej antologii prac Karłowicza i Zaruskiego, a twórczość Świerza – jego zdaniem – była zbyt skromnie reprezentowana. Wnioskiem z lektury był postulat do Wydawnictwa Literackiego, aby uzupełnić *Czary Szczyt* o wybór „bujdałek” powstałych w XIX wieku jak i po 1939 roku oraz wydać osobną „antologię «ideologiczną»” (J.A. Szczepański, *Nad „serią tatrzańską” Wydawnictwa Literackiego*, „Wierchy” 1978, s. 307–308).

Opinie krytyków o górskiej twórczości prozatorskiej J.A. Szczepańskiego

W śniegach i w słońcu Afryki

Publikacja ta wydana w 1935 roku przez warszawskie wydawnictwo „Rój” była debiutem książkowym Jaszcz. Autor opisuje w niej przebieg wyprawy polskich alpinistów w afrykańskie góry Atlas, zorganizowanej przez Sekcję Turystyczną PTT w 1934 roku, której J.A. Szczepański był współinicjatorem i współorganizatorem. Odbiega ona nieco formą od „klasycznej” książki wyprawowej, ponieważ składa się z dwóch odrębnych części. W pierwszej z nich autor opisał przygotowania do ekspedycji, podróż do miejsca działań oraz samą aktywność wysokogórską zespołu polskich alpinistów. Część druga zawiera natomiast refleksje autora na temat warunków życia w Maroku poparte obszernym rysem historyczno-socjologicznym.

Książkę tę opiniowali zarówno ludzie związani z górami, jak i „dyletanci” w spawach alpinizmu, dlatego też zdania na jej temat były bardzo różne i nierzadko sprzeczne ze sobą. Pierwsza, alpinistyczna część książki Szczepańskiego nie wzbudzała takich emocji wśród recenzentów jak część dotycząca Maroka. Bohdan Małachowski, przyjaciel Szczepańskiego z prac w zarządach PTT, skupił się na sposobie przedstawienia sukcesów sportowych osiągniętych w Atlasie. Uważał, że Jaszcz ujął je w sposób rzeczowy, dał „[...] jasny i wyraźny obraz działań, trudów i wysiłków wyprawy, nie pomijając żadnego sukcesu”. Jednocześnie Małachowski nie wychwycił – czego obawiał się przed lekturą książki – żadnej „reklamy rekordów”. Sądził, że książka znajdzie czytelników nie tylko wśród taterników, ponieważ została napisana z dużym talentem literackim²⁷. Podobnie Władysław Krygowski w zwięzłym opisie działań wysokogórskich, który jego zdaniem przystawał do cech nowoczesnego alpinizmu, widział raczej zalety niż wady:

[...] treściwy i interesujący dziariusz ekspedycji, [który] nie jest jedynie suchym opisem wyprawy [...] ale jest także literacką konfrontacją pierwszych polskich eksploratorów z afrykańskim wysokogórskim egzotykiem. [...] Dzień po dniu, tydzień po tygodniu prowadzi nas Szczepański przez góry Wysokiego Atlasu, pozwalając uczestniczyć w alpinistycznych wysiłkach wyprawy; daje opis zwięzły, chwilami nazbyt zwięzły, lecz charakterem swym dobrze nadający się do wyrażenia istoty nowoczesnego alpinizmu. Zwięzłość w opisie ocenia się najlepiej dopiero wtedy, gdy autor, zdradzając przed nami we-

²⁷ B. Małachowski, [rec.] *Jan A. Szczepański: W śniegach i w słońcu Afryki*, „Taternik” 1935/36, s. 125.

wnętrzną tęsknotę za czymś co rozsadza rygor opisu, – daje się unieść liryzmowi. Te liryczne dygresje dodają opisowi uroku: są jakby odpoczynkiem po wyteżonej walce z niebezpieczeństwami wysokich gór²⁸.

Ambiwalentnie do tych relacji alpinistycznych ustosunkował się Adrian Czermiński, przyjaciel Jaszcza z „Grupy Syfonów”. Zauważył on, iż w sposobie obrazowania są one „nierówne” pod względem stosowania przez Szczepańskiego środków wyrazu artystycznego. Zdaniem Czermińskiego charakterystyka działań wyprawy w rejonie Tubkalu, rejonie już wcześniej poznanym przez alpinistów innych narodowości, mimo „rozsadzających” ją walorów literackich, razi rzeczowością i „bardzo alpinistycznym” ujęciem. Równowagę między tymi składnikami opisu znalazł Czermiński w części dotyczącej odkrywania wspinaczkowych zagadek w dziewiczym pod względem alpinistycznym rejonie wschodnim Wysokiego Atlasu:

[...] emocjonalne momenty przetwarzające odczucia czysto sportowe, na poetyczne zapatrzenie się w otaczającą rzeczywistość, cechują specjalnie opis wyprawy w głąb M'Gunu, która staje się jakby hymnem na cześć nieznanych gór, nowozbadanych dolin, wysiłku sportowego wyprawy, urzekającej przyrody i tła egzotycznego, pełnego feudalnych szturów i dzięki, nieujarzmionej psychicznie ludności. Karty należące do eksploracji M'Gunu należą do najpiękniejszych, nie tylko w książce Szczepańskiego, ale na przestrzeni całej naszej literatury podróżniczej²⁹.

Były też opinie negatywne dotyczące wysokogórskich peregrynacji wspinaczy w tej książce:

Rozdziały książki poświęcone całkowicie szczegółowym opisom wypraw wysokogórskich – pisał Bolesław Dudziński – będą niewątpliwie rozkoszą dla każdego alpinisty i tatarnika, ale przeciętnego „cepra” znużą dość szybko nadmiarem geograficznych i topograficznych danych³⁰.

Niepoehlebne zdanie o fragmentach książki, przedstawiających przygotowania do wyprawy prowadzone w kraju i sam dojazd w głąb gór, wyraził również A. Czermiński:

Zagadnienia [te] tracą w perspektywie na swojej aktualności, czyniąc pierwsze stronicie książki Szczepańskiego suchymi i nieatrakcyjnymi dla czytelnika szukającego przede wszystkim podróżniczych i egzotycznych wrażeń, a nie kroniki sprawozdawczej³¹.

²⁸ W. Krygowski, [rec.] *Jan Alfred Szczepański: W śniegach i w stońcu Afryki*, „Wierchy” 1935, s. 228–229.

²⁹ A. Czer. [Czermiński], [rec.] *W śniegach i w stońcu Afryki*, „Czas” 1935, nr 326, s. 6.

³⁰ B. Dudziński, *Wśród książek* [rec. J.A. Szczepański, *W śniegach i w stońcu Afryki*], „Wiadomości Literackie” 1936, nr 23, s. 5.

³¹ A. Czer., op. cit.

Tak samo krytycznie na swoją debiutancką książkę spojrział po latach J.A. Szczepański:

[...] był to przedruk pisanych na gorąco sprawozdań z przebiegu wyprawy, rozszerzony o obrazy późniejszej, podjętej indywidualnie, nie w ramach wyprawy klubowej, podróży po Maroku miast i nizin. Książka ta jest przestarzała a jako kronikę całej wyprawy obciąża ją sporo zbędnych i suchych ustępów o charakterze informacyjnym, których szuka się w literaturze fachowej, a nie we wspomnieniach z podróży³².

Niezadowolony z tej publikacji, swoje wspinaczkowe wspomnienia z wyprawy w Wysoki Atlas Jaszcz opracował na nowo i zamieścił w *Siedmiu kręgach wtajemniczenia*.

Druga, podróżnicza część książki to zdaniem W. Krygowskiego doskonałe studium o Maroku, które „[...] łączy w sobie refleksje i sąd obok wdzięku formy”³³. O ile te refleksje nie budziły zastrzeżeń, a nawet były wysoko ocenione, o tyle wnioski z nich wyciągane budziły sprzeciw niektórych recenzentów. Wiedzę Szczepańskiego i jego obserwacje wyniesione z podróży do Maroka szczególnie docenił pisarz i podróżnik F.A. Ossednowski:

Uczciwie naczytał się, zanim rozpoczął swoją podróż, nauczył się sumiennie tego, o czym nigdy przedtem nie słyszał, patrzył szeroko otwartymi oczami na wypadki, ludzi i naturę [...]. Książka Szczepańskiego zawiera tak wiele rzetelnych, naukowych i, co dla nas najważniejsze w danym wypadku – literackich walorów. [...] Zdrowa, bardzo piękna książka o mało znanym kraju francuskiej Afryki północnej, książka, którą niezawodnie chętnie adoptowałby francuski rynek wydawniczy. [...] Bardzo dowcipnie i precyzyjnie określa Szczepański treść i istotne piękno egzotyizmu, dając dobrą szkołę nieukom, piszącym o krajach i ludziach egzotycznych i o samym egzotyzmie, do którego stosują coüte que coüte miarkę historyków, malkontentów i wykolejeńców europejskich, a co jeszcze gorzej – warszawskich pięknoduchów kawiarnianych³⁴.

Szkic Jaszcz a Maroku, oprócz zasobu wiadomości ukazywał jeszcze „[...] walkę Europy ze starą kulturą Afryki”³⁵. Autor książki – zdaniem Czermińskiego – stał na stanowisku „[...] imperializmu europejskiego, zwycięstwa cywilizacyjnego nad prymitywem swoistej i niezrozumiałej dla niego

³² J.A. Szczepański, *Siedem kręgów wtajemniczenia*, „Sport i Turystyka”, Warszawa 1959, s. 150.

³³ W. Krygowski, op. cit.

³⁴ F.A. Ossednowski, [rec.] *Szczepański Jan A.: W śniegach i w słońcu Afryki*, „Nowa Książka” 1936, z. 6, s. 320.

³⁵ W. Krygowski, op. cit.

kultury”³⁶. Popieranie przez Szczepańskiego europejskich zapędów kolonizacyjnych i sprzyjanie poglądom, w świetle których kulturę miejscową należy zastąpić zdobycami cywilizacji starego kontynentu raziło krytyka, który uważał, że „[...] z taką tezą kultura prawdziwie humanistyczna nie może się zgodzić”³⁷.

Wydaje się jednak, że do podsumowania rozważań nad pierwszą książką Szczepańskiego – mimo wymienionych wad – możemy użyć słów Ossendowskiego:

Autor, porywający się na wypuszczenie w świat książki, powinien być człowiekiem uczciwym i wykształconym, jeżeli poza tym jeszcze ma talent narratorski lub sugestywny, to mamy przed sobą nowego pisarza. Witamy go radośnie. Takim właśnie pisarzem okazał się Jan A. Szczepański³⁸.

Wyprawa do księżycowej ziemi

Obszerny tom wspomnień Jaszczka z podróży do Andów, *Wyprawa do księżycowej ziemi* podobnie jak *W śniegach i w słońcu Afryki*, należy do gatunku tzw. „książki wyprawowej”. Dlatego też podobieństwa w zakresie prezentacji przeżyć między nimi są wyraźne. Autor nie ograniczył się wyłącznie do opisu drugiej polskiej wyprawy w Andy z przełomu lat 1936/1937, który stanowi centralną i zasadniczą część książki, ale wzbogacił go o spostrzeżenia dotyczące szerokiego spektrum problemów życia społeczno-politycznego Argentyny, Brazylii i Chile, na które składały się:

[...] wyraziste portrety osadników argentyńskich, chilijskich, polskich, dygresje historyczne z podbojów Ameryki Południowej, walk wolnościowych Indian, odkryć geograficznych, kronik polskiego wychodźstwa i monografii miast, jak Buenos Aires, Santiago, Tinogasta³⁹.

Różnice między tymi książkami tkwiły w ich budowie. W *Wyprawie do księżycowej ziemi* Jaszcz zrezygnował z kompozycyjnego wyodrębnienia części podróźniczej. Została ona tutaj umiejętnie wpleciona w tok narracji, a całość relacji autor ułożył w sposób ciągły, chronologiczny, tak jak to miało miejsce w rzeczywistości. Szczepański po kolei naświetlał wszystkie etapy podróży od momentu planowania wyprawy aż po opis stolicy Chile, skąd ekspedycja udała się w drogę powrotną do kraju.

³⁶ A. Czer., op. cit.

³⁷ Ibidem.

³⁸ F.A. Ossendowski, op. cit.

³⁹ K. Barnaś, „*Wyprawa do księżycowej ziemi*” Szczepańskiego, „*Życie Literackie*” 1954, nr 31, s. 9.

Początkowy zamysł Szczepańskiego sposobu przedstawienia swoich wrażeń z tej podróży wyglądał zupełnie inaczej. Planował on wydanie dwóch odrębnych książek, z których pierwsza *Podróż nad Pacyfik* (napisana w 1938 roku), skupiała się wyłącznie na podróżniczych doświadczeniach i obserwacjach autora dotyczących szeroko pojętych warunków życia w krajach znajdujących na trasie wyprawy. Natomiast druga *Wyprawa do przyszłości ziemi* (ukończona w 1940 roku), odnosiła się wyłącznie do działalności alpinistycznej w Andach⁴⁰. Książki te były – można powiedzieć – pisane „na gorąco”, autor wykorzystywał w nich swoje publikacje prasowe o charakterze sprawozdawczym, które później mechanicznie przenosił (wklejał) do rękopisów. Były to reportaże podzielone pod względem tematycznym i ułożone w osobne cykle⁴¹.

Ostatecznie *Wyprawa do księżycowej ziemi* została wydana w 1954 roku, prawie dwadzieścia lat po zakończeniu opisywanej wyprawy i – jak to określił W. Krygowski – była nie tylko „[...] suchym jej opisem lecz artystycznym obrazem”⁴². Twierdził on także, iż był to czynnik, który wpłynął na atrakcyjność tej książki, ponieważ:

[...] dzięki temu z jeszcze większą wyrazistością ukazał się autorowi świat widziany kiedyś w czasach pełnych rosnących sprzeczności. Dzięki temu książka zyskała perspektywę, a perspektywa czasu pogłębiła niewątpliwie przeżycia i ich ocenę. Dzięki temu do doświadczeń autora-alpinisty dołączyły się byste obserwacje autora-publicysty⁴³.

Również porównanie do innych tego typu książek – lecz pisanych bezpośrednio po zakończeniu wypraw – wypadło na korzyść *Wyprawy do księżycowej ziemi*:

Gdy porówna się książkę W.[iktora] Ostrowskiego *Na szczytach Kordylierów* [wydana w 1935 roku] o pierwszej wyprawie andyjskiej z książką Szczepańskiego uderza od razu różnica temperamentów pisarskich: tam opis i tylko opis, tu wnikliwa analiza przeżyć zdobywców i szerokie spojrzenie na otaczający świat, tam zdawkowe opowiadania, tu refleksja i ocena. Tu oddychamy atmosferą literackiej podróży w egzotyki, odbywaną nie tylko w przestrzeni lecz w czasie⁴⁴.

⁴⁰ J.A. Szczepański, *Podróż nad Pacyfik*, msp., CATG sygn. JAS III.1.2.; idem, *Wyprawa do przyszłości ziemi*, msp., CATG sygn. JAS III.1.3.

⁴¹ Dla przykładu można tu wymienić cykl artykułów *Karty z podróży do Chile*, który obejmował zagadnienia z przeszłości i współczesności tego kraju („Kurier Literacko-Naukowy” 1937, numery 40–47, 50) oraz cykl *Polska wyprawa w Andy*, który przybliżył zmagania wysokogórskie („Kurier Turystyczno-Zdrojowy i Komunikacyjny” 1937, numery 10–11, 14–16, 21–22).

⁴² W. Krygowski, *Wyprawa do księżycowej ziemi. Jan Alfred Szczepański* [rec.], „Wierchy” 1954, s. 288.

⁴³ Ibidem.

⁴⁴ Ibidem.

Właśnie owa głęboka refleksja, obok artystycznych walorów narracji książki, była podnoszona przez innych recenzentów jako jedna z jej największych wartości. Szczepański był czuły nie tylko na egzotyczne piękno krajobrazu, ale także na sprawy ludzkie; korzystał z każdej okazji, aby „[...] pokazać człowieka na tle pejzażu”⁴⁵. Odwzorowania andyjskich przestrzeni, dzięki autentyczności i sugestywności należały – zdaniem W. Szewczyka – do najlepszych w polskiej literaturze:

W języku polskim nie oddał dotąd nikt owych bezkresnych, nagich i okrutnych przestrzeni wysokogórskich – żeby namalować obraz ziemi księżycowej pisarze nasi musieli się udawać rakieta wyobraźni na autentyczny księżyc i stamtąd brać nieautentyczne opisy. Szczepański jako świadek wyprawy do ziemi, która grozi swoją (dotykalną, a nie wymagowaną) przewyższa oddziaływanie owych wyfantazjowanych srebrnych globów, potrafił związać naszą myśl i nasycić ją obrazami o dużej sugestii. Nie zapominając ani na chwilę, że mamy do czynienia z prawdą, przyjmujemy je z dużą uwagą⁴⁶.

Próby oddania zmagania człowieka z groźną przyrodą, niekorzystnym klimatem i wysokością sięgającą ponad 6000 metrów Szczepański zrealizował poprzez deskrypcję własnych doznań, ale także starał się naszkicować psychologiczne portrety swoich partnerów, którzy „[...] przeżywali heroikę eksploracji, w wymiarach własnych indywidualnych temperamentów”⁴⁷.

Wyprawa do księżycowej ziemi była również ceniona za swoje walory literackie. Zdaniem krytyków była napisana „[...] żywo i interesująco”⁴⁸, miała „[...] sportowy klimat i własną stylistykę”⁴⁹. Natomiast „gawędziarski styl” książki dawał czytelnikom możliwość przeżywania niemal naocznie trudów wyprawy⁵⁰. Zastosowany język był „[...] tak sugestywny, że najwybitniejszy krytyk literacki będzie musiał przyznać tej wysoką rangę w naszej literaturze współczesnej”⁵¹.

Wartość książki Jaszcza jako „źródła informacji” zakwestionował jedynie Stefan Osiecki, uczestnik obu przedwojennych polskich wypraw w Andy, który po wojnie osiadł w Londynie. Negatywnie ocenił sposób przedstawienia ludności tubylczej zamieszkującej podnóża Andów. Uważał, że Jaszcza wyolbrzymił trudności terenu, z którymi zetknęła się wyprawa oraz zbyt fata-

⁴⁵ K. Barnaś, op. cit.

⁴⁶ W. Szewczyk, *Wyprawa do księżycowej ziemi* [rec.], „Dziennik Zachodni” 1955, nr 56, s. 4.

⁴⁷ K. Barnaś, op. cit.

⁴⁸ J.K., *Polska wyprawa w Andy*, „Nowiny Literackie” 1957, nr 12, s. 7.

⁴⁹ K. Barnaś, op. cit.

⁵⁰ K.B., *Różne epoki i różne wyprawy podróżnicze*, „Echo Krakowskie” 1954, nr 163, s. 3.

⁵¹ W. Szewczyk, op. cit.

listyicznie odzwierciedlił warunki atmosferyczne panujące w górach. Osiecki skrytykował również styl książki, który wydał mu się za bardzo „literacki”, a całą książkę określił mianem „niepotrzebnej literatury”:

Zakątek kuli ziemskiej, któryśmy zwiedzili był tak piękny, a cała wyprawa tak pełna nowych wrażeń, że zdawać by się mogło, proste ich przelanie na papier stworzyłoby książkę wartą przeczytania. O co więc chodzi? Co zmusza autora do podmalowywania tanimi kolorkami wspaniałego obrazu? Czyż to, że znalazł mniej niż sobie wyobrażał, czy potrzebował bardziej bohater-skiej podbudowy własnego wyczynu – czy po prostu nie mógł dać sobie rady z własną nieważnością na tle andyjskich olbrzymów i z własnym napastliwym kompleksem niższości?⁵²

Styl zdobywania andyjskich kolosów od czasów Szczepańskiego niewiele się zmienił, toteż alpinistyczna część książki do dziś nie straciła swoich walorów. Ponadto opowieść Jaszczka stanowi cenny materiał dla badaczy historii polskiego alpinizmu. Ale czy to samo możemy powiedzieć o jej fragmentach dotyczących zagadnień społeczno-politycznych krajów Ameryki Południowej? Kompetentnie na to pytanie mógłby odpowiedzieć tylko amerykańista. Wydaje się jednak, że stosunki polityczne panujące w odwiedzonych krajach Szczepański opisał nieobiektywnie. Jako członek partii komunistycznej, stosował się do obowiązujących w latach stalinowskich założeń polityki zagranicznej Polski Ludowej⁵³.

Przygody ze skałą, dziewczyną i śmiercią

Tematyka tej książki alpinistycznej Szczepańskiego, którą można włączyć w nurt tzw. „książki wspomnień”, oparta jest w głównej mierze na sportowo-tatrzańskich reminiscencjach autora. Nagromadzony w niej przez okres prawie trzydziestu lat bagaż doświadczeń wysokogórskich Jaszczka sprawia, że jest ona poniekąd jego taternickim życiorysem, co więcej – jak wyraził się Adam Skoczylas – „[...] jest jakby wyznaniem wiary autora”⁵⁴. W polskiej

⁵² S. Osiecki, [list do red. po lekturze *Wyprawy do księżycowej ziemi*], „Przegląd Kulturalny” 1958, nr 3, s. 11.

⁵³ „Naturalnie społeczeństwa krajów ABC [tu w znaczeniu: Argentyna, Brazylia, Chile] są starsze, a więc i dojrzałe, o lat dwadzieścia, bardziej dojrzałe i przewidujące są masy ludowe i przede wszystkim klasa robotnicza Chile, Argentyny, Brazylii. Ale w zasadzie walka toczy się o te same sprawy: o postęp, pokój i niezawisłość narodową krajów Ameryki Łacińskiej, i te same siły przeciwstawiają się masom ludowym; siły burżuazji, stojącej na usługach północno-amerykańskiego imperializmu, północno-amerykańskich monopoli” (J.A. Szczepański, *Wyprawa do księżycowej ziemi*, PIW, Warszawa 1957, s. 6).

⁵⁴ A. Skoczylas, [rec.] *Szczepański Jan Alfred: Przygody ze skałą, dziewczyna i śmiercią*, „Taternik” 1957, nr 4, s. 52.

literaturze górskiej była to pierwsza tego typu pozycja, ponieważ do czasu jej wydania żaden z polskich taterników tak obszernie nie opisał swego wspinaczkowego dorobku i przeżyć z nim związanych⁵⁵.

Niektóre fragmenty tego tomu były drukowane w formie „bujdałek” jeszcze przed drugą wojną światową. Można je znaleźć w periodykach poświęconych turystyce, taternictwu, sportom zimowym, ale przede wszystkim w prasie codziennej⁵⁶. Pierwsze próby opublikowania swoich wspomnień wspinaczkowych z Tatr w formie książki Szczepański podjął w latach 1935–1939. Przygotowany wtedy materiał zatytułowany, *Zdobywanie rekordu*, został jednak odrzucony kolejno przez pięć wydawnictw⁵⁷. Do pracy nad swoimi wspomnieniami taternickimi Jaszcz powrócił w czasie okupacji, opracował wtedy trzy tomy: *Zdobywanie rekordu*, *W lawinie* oraz *Przygody ze słońcem, skałą, dziewczyną i śmiercią*. Wydana w 1956 roku książka *Przygody ze skałą, dziewczyną i śmiercią* jest tylko poprawionym i uzupełnionym obszernym fragmentem zebranego w latach wojny materiału.

Treść książki jest bardzo różnorodna – wielowątkowa. Na zamknięte w jedenastu rozdziałach tatrzańskie wspomnienia autora złożyły się „[...] opisy wspinaczek i krajobrazów, sylwety przyjaciół, dzieje ścian i szczytów tatrzań-

⁵⁵ [Redakcyjny wstęp do artykułu:] J.A. Szczepański, *Czarny Kot*, „Sztandar Młodych” 1957, nr 28, s. 8.

⁵⁶ Można tu wymienić: *Zdobywanie rekordu*, „Zima” 1929, nr 1, s. 9–10; *Zdobycie północnej ściany Wielkiej Buczynowej Turni*, „Światowid” 1931, nr 44, s. 9; *Przechylnosc lawin. Dwa dni ponad Halą Gąsienicową*, cz. 1, „Przegląd Sportowy” 1932, nr 32, s. 2; cz. 2, ibidem, nr 33, s. 2; *Na najdzikszej grani Tatr. Wiosenna wyprawa po zimowym śniegu*, „Światowid” 1932, nr 22, s. 5; *W lawinie!*, „Kurier Turystyczny i Zdrojowy” 1933, nr 9, s. 19; *W legowisku lawin*, „Świat” 1933, nr 12, s. 15; *W cieniu słońca*, „Gazeta Polska” 1933, nr 85, s. 5; *Skalne drzewa*, „Kurier Turystyczny i Zdrojowy” 1933, nr 13, s. 22–23; *Przez wiatr śnieg i mróz*, „Światowid” 1933, nr 16, s. 25; *Przez największy żleb – na najdzikszy szczyt*, „Kurier Turystyczny i Zdrojowy” 1933, nr 26, s. 18–19; *Tatry w lipcowym śniegu*, „Światowid” 1933, nr 28, s. 8–9; *Tatry – jesień 1933*, „Kurier Turystyczno-Zdrojowy i Komunikacyjny” 1933, nr 41, s. 22–23; *Diablelskie przejścia*, „Gazeta Polska” 1933, nr 340, s. 8; *Zimowa wycieczka w Tatry*, „Polska Zachodnia” 1934, nr 36, s. 5; *Samotnie na śnieżnym urwisku*, „Polska Zachodnia” 1934, nr 63, s. 3; *Wielkanoc w Tatrach*, „Polska Zachodnia” 1934, nr 89, s. 10; *Dzień wigilijny w Tatrach*, „Polska Zachodnia” 1934, nr 352, s. 19–20; *Z dni górskich*, „Taternik” 1934/5, s. 126; *Niezapomniane dni*, „Gazeta Polska” 1935, nr 23, s. 5; *Jesienne wspomnienie z Tatr*, „Polska Zachodnia” 1935, nr 306, s. 6; *Człowiek ujarzmił przyrodę*, „Gazeta Polska” 1935, nr 347, s. 5; *Czarna i biała noc*, „Polska Zachodnia” 1935, nr 353, s. 7; *Raz na dziesięć lat*, cz. 1, „Polska Zachodnia” 1936, nr 99, s. 5; cz. 2, ibidem, nr 104, s. 6; *Przygoda ze słońcem*, cz. 1, „Polska Zachodnia” 1936, nr 220, s. 6; cz. 2, ibidem, nr 227, s. 7; *Szczyt*, „Gazeta Polska” 1936, nr 232, s. 3; *Droga do taternictwa*, „Wierchy” 1936, s. 81–96; *Z dni górskich*, „Taternik” 1936/7, s. 201; *Pochwała Tatr Polskich*, „Turysta w Polsce” 1937, nr 8, s. 4; *Wiek męski, wiek kłęski?*, „Wierchy” 1954, s. 143–157.

⁵⁷ Korespondencja J.A. Szczepańskiego z wydawnictwami z lat 1927–1939, (CATG), sygn. JAS II.1.1.

skich, rozważania nad ideologią taternictwa i polemiczne wtręty⁵⁸. Bogata problematyka książki została ułożona w skomplikowany sposób. Na temat konstrukcji utworu zdania recenzentów były podzielone. Jedni – co wydaje się bardziej odpowiadać prawdzie – twierdzili, że całość została zbudowana „[...] według «logiki wspomnień» – w sposób nieciągły i fragmentaryczny⁵⁹, przypomina „[...] chaotyczny diariusz o zawiłanych chronologiach i zmyślnych, ale niejasnych dla czytelnika przeskokach pamięci piszącego”⁶⁰. Drudzy postrzegali jej strukturę jako bardziej uporządkowaną. Uważali, że każdy z rozdziałów stanowił „[...] odrębną całość i pewien zamknięty cykl”⁶¹, czy nawet, że były one „[...] ugrupowane i zestawione w klarowny ciąg, zwartą i jednolitą całość”⁶².

Tom wspomnień Jaszcza wzbudzał podziw ze względu na ponadprzeciętne – jak na literaturę alpinistyczną – wartości literackie i intelektualne. W *Przygodach...* Szczepański wyłamał się z charakterystycznego dla tego typu utworów realistycznego szablonu opisywania dróg taternickich:

[...] autor świadomie odchodzi od naturalistycznego rekonstruowania topograficznych i technicznych szczegółów w opisach wspinaczek. Wycisza jakby i rozmazuje tę zewnętrzną faktografię i spycha ją do odległego tła opowieści. Jej pierwszym planem czyni przeżycie wspinaczkowe – przetworzone myślą, uogólnione refleksją, i przełożone na język literackiego obrazu. [Mające miejsce w przeszłości konkretne wydarzenia stanowią] kanwę dla „pejzaży wewnętrznych”⁶³.

Poprzez próbę oddania psychologicznej motywacji czynów, „[...] próbę znalezienia człowieka pośród górskiego pejzażu [oraz] próbę odtworzenia życiowej drogi taternika”⁶⁴, książka zyskała w oczach Andrzeja Ziemilskiego status „książki dla dorosłych”, dojrzałej, w której dominował „[...] autentyzm przeżyć i nastrojów”⁶⁵, a brak było heroizmu czy sensacyjności, tak często występujących w literaturze górskiej.

Poza tym walory literackie tekstu tej książki widoczne były:

[...] w plastyczności obrazów, w ładunku emocjonalnym każdych paru zdań nastroju. To jest. Jest nastrój, jest groza – bo przygody są rzeczywiście przy-

⁵⁸ A. Ziemilski, *O Tatrach – dla dorosłych*, „Nowe Książki” 1957, nr 5, s. 25.

⁵⁹ A. Matuszyk, op. cit., s. 9.

⁶⁰ A. Ziemilski, op. cit., s. 25–26.

⁶¹ K.A. Jaworski, *Poza mną całe Tatry*, „Kamena” 1957, nr 15–16, s. 5.

⁶² A. Chowański, *Opowiadania z Tatr*, „Turysta” 1957, nr 19, s. 15.

⁶³ A. Matuszyk, op. cit., s. 7.

⁶⁴ A. Ziemilski, op. cit., s. 25.

⁶⁵ D. Bieńkowska, *Pamiętnik liryczny*, „Nowiny Literackie i Wydawnicze” 1957, nr 6, s. 2.

godami ze śmiercią – lecz ani trochę taniej sensacji. Już to wystarczy, aby ocenić książkę wyżej od innych. Da przeżycia, zbliży góry, pozwoli je lepiej zrozumieć⁶⁶.

Nowatorstwo *Przygód...* na gruncie literatury alpinistycznej polegało także na zastosowaniu oryginalnego sposobu prowadzenia narracji, w którym szczególną rolę odgrywała „świeża i odkrywczą” metaforyka:

Esej taternicki, tak często nudny swym chronologicznym nawarstwieniem kolejnych chwytów i stopni, w ujęciu Jaszca jest zaskakujący. Pełno w nim skrótów myślowych, dobrej literackiej symboliki, domyślników pod które można tak łatwo podstawić znane sobie nastroje...⁶⁷

Chwilami proza ta była niemal „prozą poetycką”, w której krytyk rozpoznał „[...] agresywne i mocne sposoby obrazowania właściwe poetyce krakowskiej Awangardy”⁶⁸.

Natomiast styl książki był dość bogaty:

Czasem jest bezpośredni, gawędziarski, zaprawiony humorem [...], czasem błysnie ironią [...], lub autoironią; gdzieniegdzie liryzm jawny lub ukryty [...] wiele go we fragmentach retrospektywno-wspomnieniowych, patos – usprawiedliwiony, którego autor nieraz się wstydzi i przed którym brutalnie ucieka [...]; czasem gra słów⁶⁹.

Była to równocześnie – by użyć określenia Danuty Bieńkowskiej – „książka dla wtajemniczonych”, nieco hermetyczna, ponieważ:

[...] jej atmosfery, nie odczuje ten kto nie przeżył gór, kto nie dysponuje skalą wrażeń tatrzańskich podobną do tej, którą Szczepański zamknął w swoim credo (za które uważamy *Przygody* [...])⁷⁰.

Jednak co do rozpiętości owej „skali wrażeń” w opiniach recenzentów występowały różnice poglądów. Bieńkowska twierdziła, iż książkę Jaszca oraz zawartą w niej „urzekającą atmosferę gór” odbierze każdy, kto niezależnie od „skali wtajemniczenia w uroki gór” przeżył w Tatrach przygody ze skalą i dziewczyną, choćby nie otarł się o śmierć⁷¹.

⁶⁶ A. Chowański, op. cit.

⁶⁷ Anna i Adam Skoczylasowie, *To warto przeczytać*, „Gazeta Krakowska” 1957, nr 64, s. 2.

⁶⁸ A. Matuszyk, op. cit., s. 9.

⁶⁹ K.A. Jaworski, op. cit.

⁷⁰ Anna i Adam Skoczylasowie, op. cit.

⁷¹ D. Bieńkowska, op. cit.

Tak jak i inne książki alpinistyczne, *Przygody...* Szczepańskiego posiadają także wartość dokumentu. Mimo że przywoływane przez autora wspomnienia z przejść wspinaczkowych przetworzone są na język literacki, to jednak ich opisy przewodnikowe z konkretnymi nazwami szczytów i formacjami, którymi przebiegają drogi, datami ich przejścia, sprecyzowanymi trudnościami technicznymi dróg oraz z nazwiskami partnerów da się odnaleźć w przewodniku taternickim W.H. Paryskiego. Stanowią one część historii naszego sportu wysokogórskiego. Według A. Ziemilskiego:

Te bardzo osobiste, niemal intymne *Przygody ze skałą dziewczyną i śmiercią* są częścią historii gór, ważnym przyczynkiem do dziejów zdobycia Tatr. Tak to już jest, nikt nic na to nie poradzi. I każdy bibliofil, szperacz, fanatyk górski i dziejopis, choćby nie wiem jak wzruszał ramionami przy co bardziej lirycznych epizodach i ideologicznych rekolekcjach, wstawi jednak książkę Szczepańskiego do swej tatrzańskiej biblioteki. I to nie na najpodlejsze miejsce⁷².

Podobnego zdania był Adam Chowański, który pisał:

[...] wartość książki widzę przede wszystkim w tym, że zamknął w niej Szczepański kawał życia, kawał dziejów naszego taternictwa – choć są to przecież sprawy pewnej tylko grupy wspinaczy – że stworzył nią jakiś niewielki lecz ważny dla nas wizerunek taternickich dokonań epoki. Co tu mówić [...], czas ten był i nie powróci już nigdy, a więc dobrze, że pozostało tu jego odbicie⁷³.

Do najbardziej kontrowersyjnych stron tej książki Szczepańskiego należały ustępy dotyczące ideologii taternictwa, szczególnie okresu międzywojennego. Recenzenci przeważnie ostro krytykowali sposób ich przedstawiania, ponieważ Szczepański jako zwolennik realizmu socjalistycznego „naginał” je do obowiązującego w latach wydania książki światopoglądu marksistowsko-leninowskiego. A. Ziemilski uważał, że:

[...] wadą książki jest jej w r u s z a j ą c a a m b i c j a wyprowadzenia polskiego taternictwa na tory marksizmu-leninizmu. Szczepański w walce z odmiennymi poglądami na „istotę” alpinizmu sięga nawet po *Materializm i empiriokrytycyzm* i z melancholią wzdycha: ... *ale kto z taterników międzywojennych znał Lenina?* – Po czym demaskuje m a c h i z m Sokołowskiego czy Kordysa...

A szkoda że to czyni. Na książkach tego rodzaju jako motto i przestroga winno być wpisane: *Nie ideolóż*. Z ich ideową zawartością sam czytelnik dokonuje najlepszego rozrachunku, obywa się bez prowadzenia za rączkę uczonymi definicjami autora. Tu, z tego rozrachunku wynika niezbitcie walny triumf

⁷² A. Ziemilski, op. cit., s. 26.

⁷³ A. Chowański, op. cit.

Szczepańskiego-romantyka, piewcy dzikiej natury, wielbiciela biologicznego piękna – nad Szczepańskim-ideologiem, przykrywającym wielkie filozoficzne formuły na użytek małej garstki sportowców i zapaleńców górskich⁷⁴.

Również Adam Skoczylas nie krył dezaprobaty do tych fragmentów zamieszczonych w rozdziale *Spojrzenie wstecz, czyli sprawa ideologii*:

Ideologiczny prymat Szczepańskiego [z lat międzywojennych] odbił się w książce. Nie miejsce tutaj na rozstrzygnięcie spornych już dzisiaj kwestii słuszności jego poglądów, nas jednak razi mechaniczne spychanie ideologicznych przeciwników na platformę faszyzmu czy metafizycznej społeczności⁷⁵.

Ten sam recenzent przyznawał jednak pewną zaletę tym kontrowersyjnym wypowiedziom. Choć – jak twierdził – „[...] poglądy autora na rolę i rozwój taternictwa oraz ocenę poszczególnych okresów jego historycznego rozwoju [...] nie uzyskają u niektórych przynajmniej czytelników pełnej aprobaty”⁷⁶, to będą jednak inspiracją do wewnątrzśrodowiskowej dyskusji, nie pozostaną bez echa.

Z drugiej strony rozważania te, pomijając próby klasyfikowania poglądów taternickich do różnych opcji światopoglądowych, stanowią cenny, bo obejmujący pół wieku, przegląd samoświadomości środowiska taternickiego na temat istoty tego sportu.

Siedem kręgów wtajemniczenia

Siedem kręgów wtajemniczenia bardzo przypomina wydane trzy lata wcześniej *Przygody ze skałą, dziewczyną i śmiercią*. Podobna jest poruszana w niej problematyka (jest niejako jej dopełnieniem), jak i forma. Autor uzupełnił w niej swoje wspomnienia taternickie z początków górskiej kariery. Ale była to tylko „rozgrzewka” przed relacjami z wysokogórskich wspinaczek autora w Alpach francuskich i Wysokim Atlasie. Szczepański wzbogacił książkę o opisy doznań wyniesionych ze swoich turystycznych wędrówek po wschodniokarpackich Gorganach i Karpatach Maramorskich, bałkańskich górach Riła oraz krymskiej Jajle. Przybliżył nam również, podejmowane z pasją zdobywcy, spacerowe wycieczki na Piramidę Cheopsa i neapolitańskiego Wezuwiusza.

Pierwszą wersję tych wspomnień, zatytułowanych *Siedem biwaków* – podobnie jak to miało miejsce w przypadku *Przygód* – Szczepański napisał w latach okupacji. Przed ich wydaniem w 1959 roku zostały one rozszerzone o fragmenty dotyczące powojennych, przeważnie turystycznych wypraw autora⁷⁷.

⁷⁴ A. Ziemilski, op. cit., s. 26.

⁷⁵ Anna i Adam Skoczylasowie, op. cit.

⁷⁶ A. Skoczylas, op. cit.

⁷⁷ J.A. Szczepański, *Siedem biwaków*, msp, CATG, sygn. JAS III.1.9.

Jednym z walorów książki, podkreślanym przez recenzentów, była obfitość i różnorodność tematyki, poprzez którą autor w sposób przekrojowy ukazał rozwój własnej kariery górskiej. Zdaniem Moniki Warneńskiej:

[...] pokażny tom prozy podróżniczej *Siedem kręgów wtajemniczenia* przewyższa poprzednie prace autora atrakcyjnością, bogactwem treści i przeżyć, stanowi ona bowiem swego rodzaju pamiętnik podsumowujący wspomnienia wędrowniczych doświadczeń Jaszcz – począwszy od „szczenięcych lat” początkującego turysty do najtrudniejszych wspinaczek, aż po zdobycze eksploracyjne⁷⁸.

W. Krygowski nazwał tę książkę Jaszcz podobnie – „[...] pamiętnikiem stosunku [autora] do gór i do życia”⁷⁹. Zwracał także uwagę na jej specyficzny nastrój, który potrafił wytworzyć Szczepański właśnie przez pokazanie swoich wielostronnych zainteresowań sprawami górskiego świata, poprzez wyjawienie czytelnikom „oblicza prawdziwego człowieka gór”:

Cała książka ma zapach egzotyizmu, bo egzotyzmem zalatują początki przygody górskiej Jaszcz – to dziś egzotyzm czasu – i wreszcie późniejsze karpacie, alpejskie, afrykańskie andyjskie i bałkańskie to w istocie rzeczy wieloletnia wspinaczka przez kręgi wtajemniczenia, szukanie coraz to wyższych gór, czyhanie na rekord, nienasylenie [...]. [Ale] Droga przecie nieskończona a równie piękny Ojos del Salado co Jamska Kopa [na której autor zrobił swoją ostatnią „nową drogę” w Tatrach], jeżeli się je kocha. Myślę, że to właśnie jest najwyższy krąg wtajemniczenia⁸⁰.

Pod względem gatunkowym omawiana książka, podobnie jak *Przygody...*, była „[...] kompilacją pamiętnika, eseju, reportażu”⁸¹. Również jej styl nie odbiegał daleko od poprzedniczki:

O tych wędrówkach Jaszcz – doskonały narrator – opowiada w sposób pasjonujący. Forma swobodnej gawędy, jaką obrał dla przekazania czytelnikom bogactwa przeżyć, wydaje się użyta jak najtrafniej: niby barwny film przesuwają się przed oczami czytelnika krajobrazy górskie w dziesiątkach odmian – i oszczędnym, lecz wyrazistym słowem szkicowane sylwetki towarzyszy z wędrownych szlaków. [...] Relacja pisarza-podróżnika często skrzy się humorem lub akcentem ironii czy kpiny, czasem – zwłaszcza w ostatnich rozdziałach książki – przejawia się jak westchnienie melancholijny ton żalu i rezygnacji, którym autor żegna młodość szczególnie sprzyjającą umiłowaniu „górskiego szaleństwa”⁸².

⁷⁸ M. Warneńska, *Na spotkanie wielkiej przygody*, „Orka” 1959, nr 39, s. 9.

⁷⁹ W. Krygowski, *Jan Alfred Szczepański: Siedem kręgów wtajemniczenia* [rec.], „Wierchy” 1960, s. 253.

⁸⁰ Ibidem.

⁸¹ J. Kolbuszewski, *Czego nam potrzeba „Notatnika alpejskiego” czy „Siedmiu kręgów wtajemniczenia”*, „Taternik” 1960, nr 1, s. 39–40.

⁸² M. Warneńska, op. cit.

Książka była nie tylko dokumentem dokonań górskich autora, ale także świadectwem podejścia Szczepańskiego i taterników z jego pokolenia do świata gór i alpinizmu. Krytycy zwracali uwagę na widoczne różnice intelektualne w sposobie opisywania swoich wspomnień przez Szczepańskiego i przez młode, powojenne zastępy wspinaczy. Znamienne są tu porównania książki Szczepańskiego do *Burzy nad Alpami* i *Notatnika alpejskiego*⁸³ – to mówów opisujących zorganizowaną po dziesięcioletniej przerwie wyprawę Klubu Wysokogórskiego w Alpy w 1957 roku.

Czytelnik, który sięgnie do wydanego w roku ubiegłym tomu *Burza nad Alpami* [...], zbierającego relacje uczestników alpejskiej wyprawy, [...] zorientuje się łatwo, jakie różnice dzielą sposób traktowania gór przez pokolenie Jaszczka i przez tych młodych, dwudziestoletnich chłopców. Nie chodzi już tylko o to, że dla pierwszych Zamarła Turnia była długo jednym z najtrudniejszych progów taternickich, dla drugich zaś, rozpoznana już i opisana dokładnie – jest zaledwie terenem treningowych wspinaczek. Różnice sięgają głębiej, obejmują właściwie całą problematykę intelektualną obu pokoleń. Młodzi są powściągliwi w słowach, pochłonięci przede wszystkim i niemal wyłącznie technicznymi problemami wspinaczki.

Jaszcz zaś jest – jeśli tak wolno powiedzieć – klasykiem alpinizmu. Pasja górska spleciona jest dlań nierozdzielnie z pasją turystyczno-krajoznawczą; najwymowniejszym przykładem może być tu opis wyprawy w Karpaty Ukrainie, gdzie obserwacje ludoznawcze i polityczne dominują nad wątlą problematyką wspinaczkową tych łatwych, choć pięknych gór, ale związek ten charakteryzuje wszelkie opisy wypraw i podróży⁸⁴.

W innej recenzji tej książki Jaszczka czytamy natomiast:

Utracki imponuje potocznością i bystrością akcji, okraszona oszczędnymi choć czasem pretensjonalnymi opisami. Licytuje rysy, kominy i przewieszki, wyprowadza swego czytelnika po większych lub mniejszych emocjach na szczyt i pozostawia go własnym medytacjom na temat: po co to wszystko, dlaczego i co mu to dało? Utracki stawia przed czytelnikiem problem, ale – pochłonięty akcją – nie daje nań odpowiedzi; zapomina o człowieku myślącym, pamięta tylko o człowieku – wspinającej się maszynie. Alpinista Utrackiego, nie przeżywa wspinaczki – jedynie rejestruje trudności, rejestruje krajobrazy, rejestruje góry. W tym wszystkim zatracą się człowiek, który w czasie wspinaczki myśli i przeżywa; ale tego Utracki już nie pokazuje swemu czytelnikowi.

U Szczepańskiego jest inaczej. Szczepański z góry zakłada, że jego czytelnikowi niewiele powiedzą nazwy najsłynniejszych wśród alpinistów ścian. Rezygnuje więc z dramatyczności opisu i dramatyczności akcji na rzecz uka-

⁸³ J. Nyka (red.), *Burza nad Alpami*, „Iskry”, Warszawa 1958; L. Utracki, *Notatnik alpejski*, „Nasza Księgarnia”, Warszawa 1957.

⁸⁴ W. Sadkowski, *Mężczyzna musi umieć walczyć*, „Nowe Książki” 1959, nr 19, s. 1172–1173.

zania psychiki człowieka. Ukazanie cech charakteru alpinisty jest bodaj najtrudniejszą rzeczą dla piszącego o wspinaczce, ale autor *Kręgów* nie rezygnuje z trudności i dzięki temu osiąga to, że jego pisarstwo staje się literaturą przez duże L⁸⁵.

Tom *Siedem kręgów wtajemniczenia* był ostatnią w dorobku Jaszcza pozycją związaną tematycznie z uprawianiem alpinizmu, a trzy opublikowane przez niego po wojnie (*W śniegach i w słońcu Afryki* poszła w zapomnienie), w krótkich odstępach czasu (1954–1959), książki alpinistyczne złożyły się na „wyraźny i konkretny cykl”, który według krytyków był cenny nie tylko z powodów swoich walorów artystycznych, ale i dokumentacyjnych. Szczepański zaczął być postrzegany jako „[...] wybitna indywidualność o wyrobionym własnym stylu i słownictwie”⁸⁶, a jego pisarstwo alpinistyczne zaczęto zaliczać do „[...] klasyki naszej literatury wysokogórskiej”⁸⁷. Jego książki ponadto były „podstawowym [...] źródłem wiedzy o problematyce polskiego alpinizmu w latach działalności autora”⁸⁸.

Od Słupów Herkulesa do Arki Noego

Książka ta w odróżnieniu od poprzednio omówionych nie należy do literatury alpinistycznej, lecz turystycznej. Powstała na podstawie wielokrotnych, przeważnie już powojennych, podróży Jana A. Szczepańskiego po krajach Europy. Wspólnym mianownikiem tematycznym były wspomnienia autora z wędrówek (pieszych i samochodowych) po rejonach górskich Hiszpanii, Grecji, Związku Radzieckiego (Krym i Kaukaz) oraz Turcji, rozciągających się od Gibraltaru po Ararat. Jaszcz wyjaśniał powody, dla których podjął trud przybliżenia czytelnikom wymienionych państw w zwierciadle ich górskiego oblicza w następujący sposób:

[...] góry nie mniej niż morze warunkowały rozwój kultury krajów śródziemnomorskich. Montserrat czy Parnas są tego wymownym przykładem. Kto pomija w swoich wędrówkach góry, postępuje tak, jakby postępował podróżnik po Polsce gardzący poznaniem Tatr i ich roli w polskim krajobrazie, polskiej kulturze⁸⁹.

Tak więc nie tylko same góry i wspomnienia z nimi związane były dla niego istotnym motywem do napisania tego reportażu. Nie mniej ważne były spotkania z szeroko rozumianą kulturą, która wokół tych gór powstawała

⁸⁵ J. Kolbuszewski, *Czego nam potrzeba...*, op. cit.

⁸⁶ Ibidem.

⁸⁷ Ibidem.

⁸⁸ W. Sadkowski, op. cit., s. 1172.

⁸⁹ J.A. Szczepański, *Od Słupów Herkulesa do Arki Noego*, „Iskry”, Warszawa 1983, s. 5.

i kwitła, czasami przemijała. Podobnie jak w poprzednich swoich książkach podróżniczych szczególnie miejsce poświęcił kulturze świata antycznego, a dokładniej przemyśleniom na temat „góry a kultura”. Z powodu takiego ujęcia tematu Jan Marx włączył tę książkę do tej odmiany literatury podróżniczej, w której:

Podróż stanowi [...] tylko pretekst do głębszej refleksji na temat kultury, literatury, historii zwiedzanej strony świata. Najlepiej, gdy w taką podróż wyprawia się poeta czy prozaik. Powstają wtedy książki w rodzaju refleksji podróżniczych Parandowskiego czy Jastruna. Wspominam obu tych pisarzy, ponieważ książka Szczepańskiego inspirowana jest antykiem lub szerzej starożytnością gdyż autor wędruje szlakiem wspaniałych zabytków kultury śródziemnomorskiej oraz miejsc upamiętnionych doniosłymi wydarzeniami o rozległej chronologii: od cywilizacji starożytnych przez antyk i wczesne chrześcijaństwo, wieki średnie aż do teraźniejszości. Omawiana książka bliższa jest refleksyjnie tej odmianie beletryzowanych peregrynacji, które czasem mogą być tylko podróżami wyobraźni bez potrzeby odbywania męczących wypraw⁹⁰.

Spojrzenie Szczepańskiego na rozwój społeczeństw opisywanych krajów poprzez pryzmat gór i ich kulturotwórczych walorów było dla krytyków ujęciem ciekawym i nietuzinkowym. Grzegorz Zybula zauważył, że:

[...] sposobów na poznanie jakiegoś państwa czy grupy państw jest wiele, wliczyć można by najmniej kilkadziesiąt. [...] Ale góry? Potraktowanie ich jako zasadniczego elementu poznania kraju jest wyborem niezwykłym. Oryginalnym i unikalnym. Tak rzadkim, że wywołuje zaskoczenie i niewiarę by poprzez taki właśnie pryzmat wystarczająco dobrze zrozumieć obiekt zainteresowania, wczuć się w charakter państwa, wynieść coś ważnego z takiej wędrowki⁹¹.

Wydaje się, że Jaszcz podołał z powodzeniem temu zadaniu, a jego książka zyskała uznanie krytyków dzięki opisom łączącym w sobie autentyczne, własne spojrzenie na świat z olbrzymią erudycją. W tym względzie była ona postrzegana jako dzieło, na którym powinni wzorować się młodszy autorzy uprawiający „reportaż z podróży”. Była przeciwstawiana literaturze, którą J. Marx określił jako „pocztówkową”, gdzie braki własnego zdania i głębszej obserwacji autorzy zastępowali wiadomościami z przewodników i folderów⁹². Ze względu na zbliżone „cele podróżniczej relacji” J. Kolbuszewskiemu przypominała ona „tradycje dziewiętnastowiecznych «podróży»” rozumianych jako odrębny gatunek literacki. Odnajdywał on w książce Szczepańskiego wszystkie ważniejsze jej cechy:

⁹⁰ J. Marx, *Peregrynacje krytyka*, „Tu i Teraz” 1984, nr 15, s. 10.

⁹¹ G. Zybula, *Niezwykła wędrowka*, „Dziennik Ludowy” 1984, nr 157, s. 5.

⁹² J. Marx, op. cit.; M. Warneńska, *Podróżnik niestrudzony*, „Fakty” 1984, nr 47, s. 9.

[...] autorską narrację, znakomite przygotowanie erudycyjne, spełnianie roli „przewodnika”, autopsyjne opisy i obrazy własnych przeżyć oraz doznań, a także wyraźną hierarchię wartości oglądanych, zwiedzanych i poznawanych obiektów⁹³.

Nie znaczy to wcale, by Kolbuszewski uważał tę relację za anachroniczną. Wręcz przeciwnie, był zdania, że jest ona na wskroś nowoczesna, a różnice między książką Jaszcz a dziewiętnastowieczną „podróżą” wynikały z faktu, iż dawniej:

[...] inny to był świat, inne był zasięg wzroku podróżnika, inne też były jego doświadczenia, inne wreszcie było znaczenie podróży (jako czynności) w ówczesnej kulturze⁹⁴.

Zwrócił on jeszcze uwagę na osobisty wątek, występujący w podtekście tej książki, na podejście Szczepańskiego do opisywanych przez niego problemów, jego stosunku do gór.

Ta bardzo współczesna „podróż” Jaszcz ma także specyficzny wymiar osobisty – nie tylko dlatego, że podróżnicza narracja jest tu prowadzona z perspektywy autora, ale dlatego, że w sposobie myślenia o górach, pisania o nich i widzenia Jaszcz jest niezmiennie alpinistą, [...] taternikiem [...]. Widać z niej bowiem, jak górską aktywność autora dokonuje się stale u progu górnej granicy jego możliwości, że jest w niej ciągle [...] nieustający rekordy z m. Jaszcz się do tego nie przyznaje, mówi z uśmiechem, że jest dwudziestowiecznym turystą kolejkowo-samochodowym, a tak naprawdę mówiąc podejmuje wycieczki górskie z pasją zdobywcy⁹⁵.

To „alpinistyczne” podejście Szczepańskiego do świata gór widać także w prowadzonych przez niego z pasją poszukiwaniach swoich polskich poprzedników w odwiedzanych górach. Znajdujemy tu opisy podróżniczych i alpinistycznych zmagania Polaków z górami. Z czasów bardziej odległych Szczepański przypomina działalność Adama Mickiewicza na Krymie, Juliusza Słowackiego na Parnasie, Teodora Triplina w górach Sierra Nevada i Józefa Chodźki na Araracie. Z czasów bardziej współczesnych Jaszcz przybliży aktywność polskich turystów bądź alpinistów i próbuje ustalić listę pierwszych polskich wejść na szczyty Parnasu i Olimpu w Grecji, Cerro de Mulhacen i Picacho Valetta w Hiszpanii czy Ararat w górach Turcji. Stąd też *Od Słupów Herkulesa do Arki Noego* może stanowić przyczynek do historii polskiej turystyki

⁹³ J. Kolbuszewski, *Jan Alfred Szczepański, Od Słupów Herkulesa do Arki Noego* [rec.], „Wierchy” 1983, s. 352.

⁹⁴ Ibidem, s. 353.

⁹⁵ Ibidem.

wysokogórskiej i alpinizmu. Uwagi Jaszczka dotyczące obecności Mickiewicza na Czatyrdagu (Krym) są – zdaniem J. Kolbuszewskiego – szczególnie cenne także dla polonisty, ponieważ:

[...] sprawa jest ważna dla sposobu odczytywania i rozumienia jednego z największych arcydzieł naszej poezji. Wywód Jaszczka jest bardzo przekonujący, rzetelnie wnikliwy i z punktu widzenia metody niczego mu zarzucić nie można. Ustalenie, że Mickiewicz na samym szczycie nie był, lecz tylko konno wjechał na jająłę podszczytową jest więc już bezsporne i będzie miało istotne konsekwencje dla sposobu rozumienia dziewiętnastowiecznych deskrypcji różnych form bytności człowieka w górach⁹⁶.

Wiele ustępów w tej książce przypomina ostatnie rozdziały *Przygód ze skałą, dziewczyną i śmiercią* oraz *Siedmiu kręgów wtajemniczenia*, kiedy autor w melancholijnym tonie pisze o upływie czasu. Roztkliwia się nad losem starzejącego się człowieka gór, któremu wiek nie pozwala na dopisanie własnej karty do wykazu polskich zdobywczy wysokogórskich:

Odczuwam fizyczny ból na myśl, że wyprawy te odbyły się beze mnie, że ci młodzi ludzie, urodzeni w lepszych dla alpinizmu czasach niż ja, mogli do woli pętać się po górach Grecji i atakować ich ściany, podczas gdy ja... Brzemie lat więcej waży niż najcięższy worek turystyczny. Jakże trudno się z tym pogodzić. Myśl o Parnasie, którego nie znam, boli jak uderzenie w serce⁹⁷.

Tytułem zakończenia chciałbym przytoczyć sąd Jacka Kolbuszewskiego – wybitnego historyka literatury, specjalisty z zakresu szeroko pojętej problematyki literatury górskiej – o alpinistycznej twórczości literackiej Jana Alfreda Szczepańskiego, przede wszystkim tatrzańskiej. Kolbuszewski był pierwszym i do tej pory – oprócz Andrzeja Matuszyka – jedynym badaczem, który podjął się próby charakterystyki prozy Jaszczka z punktu widzenia literaturoznawstwa. On chyba najtrafniej scharakteryzował całość znaczenia górskiej twórczości literackiej autora *Siedmiu kręgów wtajemniczenia*:

Szczepański jest niewątpliwie autorem trudnym. Swoisty styl, oryginalne nieraz słownictwo, prawdziwie głęboka problematyka nie czynią go jednak niezrozumiałym nawet dla najszerszego kręgu odbiorców, nawet dla tych, których kontakt z wysokimi górami kończy się na jeździe kolejką na Kasprowy Wierch. Jego literatura mimo że jest trudna, nie jest jednak elitarna i właśnie dzięki temu twórczość Szczepańskiego jest dziś niezwykle wprost pożądana. Musimy sobie uprzytomnić ten niezwykle istotny fakt, że odbiorcami literatury alpinistycznej nie są tylko alpiniści, ale również i laicy i kto wie, czy ci drudzy nie przeważają?

⁹⁶ Ibidem.

⁹⁷ J.A. Szczepański, *Od Słupów...*, op. cit., s. 72.

[Jaszcz] jest [...] pisarzem, który potrafi nauczyć alpinizmu, wydobywając zeń przede wszystkim wartości estetyczne i poznawcze w sposób doskonale zharmonizowany z jego wartościami sportowymi. [...] mistrzowska pod względem formy i ujęcia przedmiotu – [w którym chodzi o] ukazanie prawdy o człowieku, ukazanie istoty jego związku z górami, jego prawdziwej reakcji na góry i wspinaczkę – twórczość Szczepańskiego [choćby w przypadku *Przygód ze skałą, dziewczyną i śmiercią*] zyska wartość nieprzemijającą⁹⁸.

Ów pogląd Kolbuszewskiego, wyartykułowany w 1960 roku, znalazł również potwierdzenie w przedmowie do drugiego wydania (z 1996 roku) *Przygód ze skałą, dziewczyną i śmiercią*, napisanej przez Andrzeja Matuszyka:

Pisarstwo górskie Jana Alfreda Szczepańskiego [...] dzięki walorom intelektualnym i artystycznym, bardzo wyraźnie wyrasta ponad przeciętność literatury [wspinaczkowej].

[Dłatego] warto wracać do sugestywnej – lirycznej i refleksyjnej – prozy tatrzańskiej [Jaszcz]. Kreowany w niej świat Tatr poszerzy o wrażliwość tego pisarza nasze Tatry, nasze ich przeżywanie⁹⁹.

Bibliografia

- Barnaś K., „Wyprawa do księżycowej ziemi” *Szczepańskiego*, „Życie Literackie” 1954, nr 31, s. 9.
- Bieńkowska D., *Pamiętnik liryczny*, „Nowiny Literackie i Wydawnicze” 1957, nr 6, s. 2.
- Chowański A., *Opowiadania z Tatr*, „Turysta” 1957, nr 19, s. 15.
- Czer. [Czermiński] A., *W śniegach i w słońcu Afryki*, „Czas” 1935, nr 326, s. 6.
- Dudziński B., *Wśród książek*, „Wiadomości Literackie” 1936, nr 23, s. 5.
- Hołata D., *O pochodzeniu książki wyprawowej*, „Bularz” 1991, s. 73–83.
- J.K., *Polska wyprawa w Andy*, „Nowiny Literackie” 1957, nr 12, s. 7.
- Jagiello M., Woźniakowski J., *Tatry w poezji i sztuce polskiej* [antologia], Wydawnictwo Literackie, Kraków 1975.
- Jaworski K.A., *Poza mną całe Tatry*, „Kamena” 1957, nr 15–16, s. 5.
- Jaworski S., *Odpowiem ci przestrzenią* [antologia], Wydawnictwo Literackie, Kraków 1976.
- K.B., *Różne epoki i różne wyprawy podróżnicze*, „Echo Krakowskie” 1954, nr 163, s. 3.
- Kolbuszewski J., *Czego nam potrzeba „Notatnika alpejskiego” czy „Siedmiu kręgów tajemniczenia”*, „Taternik” 1960, nr 1, s. 39–40.

⁹⁸ J. Kolbuszewski, *Czego nam potrzeba...*, op. cit., s. 40.

⁹⁹ A. Matuszyk, op. cit., s. 7,10.

- Kolbuszewski J., *Quo vadis, literaturo górską?*, „Taternik” 1961, s. 23.
- Kolbuszewski J., *Tatry w poezji polskiej 1918–1939*, „Wierchy” 1974, s. 18–41.
- Kolbuszewski J., *Góry w literaturze polskiej. Próba syntezy w: Góry w kulturze polskiej. Sympozjum 9–10.XI.1974*, KAW RSW „Prasa-Książka-Ruch”, Kraków 1975, s. 41–58. Kolbuszewski J., [przedmowa do:] *Czarny Szczyt. Proza taternicka lat 1904–1939* [antologia], Wydawnictwo Literackie, Kraków 1976, s. 5–23.
- Kolbuszewski J., *O sposobie istnienia literatury alpinistycznej w: Alpinizm w badaniach naukowych. Materiały z sympozjum 18.XI.–19.XI.1978*, Zeszyty Naukowe AWF Kraków nr 17, Kraków 1981, s. 55–67.
- Kolbuszewski J., *Tatry w literaturze polskiej 1805–1939*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1982.
- Kolbuszewski J., [rec.] *Jan Alfred Szczepański, Od Stupów Herkulesa do Arki Noego*, „Wierchy” 1983, s. 352–353.
- Kolbuszewski J., *Tatry i górale w literaturze polskiej. Antologia*, Ossolineum, Wrocław 1992.
- Krygowski W., [rec.] *Jan Alfred Szczepański: W śniegach i w słońcu Afryki*, „Wierchy” 1935, s. 228–229.
- Krygowski W., [rec.] *Wyprawa do księżycowej ziemi. Jan Alfred Szczepański*, „Wierchy” 1954, s. 288.
- Krygowski W., [rec.] *Jan Alfred Szczepański: Siedem kręgów wtajemniczenia*, „Wierchy” 1960, s. 253.
- Lipoński W., *Sport – literatura – sztuka*, „Sport i Turystyka”, Warszawa 1974.
- Łubieński T., *Nie da się napisać arcydzieła o wspinaniu (fragmenty wywiadu)*, „Bularz” 1991, s. 94–95.
- Małachowski B., [rec.] *Jan A. Szczepański: W śniegach i w słońcu Afryki*, „Taternik” 1935/36, s. 125.
- Marx J., *Peregrynacje krytyka*, „Tu i Teraz” 1984, nr 15, s. 10.
- Matuszyk A., *Dlaczego warto czytać prozę górską Jana Alfreda Szczepańskiego?* [przedmowa do:] J.A. Szczepański, *Przygody ze skałą, dziewczyną i śmiercią*, Wyd. Ati, Kraków 1996, s. 7–10.
- Osiecki S., [list do redakcji po lekturze *Wyprawy do księżycowej ziemi*], „Przeгляд Kulturalny” 1958, nr 3, s. 11.
- Ossendowski F.A., [rec.] *Szczepański Jan A.: W śniegach i w słońcu Afryki*, „Nowa Książka” 1936, z. 6, s. 319–320.
- Sadkowski W., *Mężczyzna musi umieć walczyć*, „Nowe Książki” 1959, nr 19, s. 1172–1173.
- Skoczyła A., [rec.] *Szczepański Jan Alfred: Przygody ze skałą, dziewczyna i śmiercią*, „Taternik” 1957, nr 4, s. 52.

- Skoczylas A., Skoczylas A., *To warto przeczytać*, „Gazeta Krakowska” 1957, nr 64, s. 2.
- Szczepański J.A., Korespondencja J.A. Szczepańskiego z wydawnictwami z lat 1927–1939, Centralne Archiwum Turystyki Górskiej w Krakowie (CATG), sygn. JAS II.1.1.
- Szczepański J.A., *Karty z podróży do Chile*, „Kurier Literacko-Naukowy” 1937, nr 40–47, 50.
- Szczepański J.A., *Polska wyprawa w Andy*, „Kurier Turystyczno-Zdrojowy i Komunikacyjny” 1937, nr 10–11, 14–16, 21–22.
- Szczepański J.A., *Podróż nad Pacyfik*, maszynopis, 1938, CATG, sygn. JAS III.1.2.
- Szczepański J.A., *Wyprawa do przyszłości ziemi*, maszynopis 1940, CATG sygn. JAS III.1.3.
- Szczepański J.A., *Góry śniade jak my*, maszynopis 1941, CATG, sygn. JAS III.1.4.
- Szczepański J.A., *Siedem biwaków*, maszynopis 1944, CATG, sygn. JAS III .1.9.
- Szczepański J.A., *Czarny Kot* [redakcyjny wstęp do artykułu:], „Sztandar Młodych” 1957, nr 28, s. 8.
- Szczepański J.A. *Siedem kręgów wtajemniczenia*, „Sport i Turystyka”, Warszawa 1959.
- Szczepański J.A. *Od Słupów Herkulesa do Arki Noego*, „Iskry”, Warszawa 1983.
- Szewczyk W. [rec.] *Wyprawa do księżycowej ziemi*, „Dziennik Zachodni” 1955, nr 56, s. 4.
- Warneńska M., *Na spotkanie wielkiej przygody*, „Orka” 1959, nr 39, s. 9.
- Warneńska M., *Podróżnik nieustrudzony*, „Fakty” 1984, nr 47, s. 9.
- Ziemilski A., *O Tatrach – dla dorosłych*, „Nowe Książki” 1957, nr 5, s. 25–26.
- Zybula G., *Niezwykła wędrówka*, „Dziennik Ludowy” 1984, nr 157, s. 5.

Abstract

Jan Alfred Szczepański's "Jaszcz" (1902–1991) literature output concerning mountain themes

Authenticity characterizes J.A. Szczepański's mountain writing. It does not mean, however, the authenticity exemplified in other pieces of so-called 'alpine literature', which is sometimes schematic, and in the consequence boring, with its chronological description of climbing techniques or camping reports. Jaszcz often discontinued that realistic pattern of description of the climbing routes in the Tatras, 'he consciously quitted the naturalistic reconstruction of the topographic and technical details of climbing descriptions'. He tried to show the truth about a human being and 'the essence of his or her relation to the mountains, the genuine reaction to the mountains and climbing'. He did it in a very suggestive mode, both lyric and reflexive, using the words and metaphors characteristic for him. In his prose, he pointed to 'the esthetic and cognitive values of alpinism, perfectly harmonized with its sportive values', and his books are considered as a bridge between the Polish mountain writers in the period between the wars 1918–1939, for instance W. Birkenmajer and W. Stanisławski, and the young writers after the Second World War, with J. Długosz and A. Skoczylas among others.

Key words: Szczepański Jan Alfred, mountaineering literature Tatra Mountains literature,

SPORT I TURYSTYKA LOTNICZA W DWUDZIESTOLECIU MIĘDZYWOJENNYM W MAŁOPOLSCE. WYBRANE ZAGADNIENIA

*Piotr S. Szlezynger**

Zarys treści: W pracy autor prezentuje problem funkcjonowania turystyki lotniczej w Małopolsce w okresie międzywojennym. Wskazuje na zachowane materialne ślady tej działalności i tradycje lotnicze w omawianych miejscach, które mogą być wykorzystane w turystyce kulturowej.

Słowa kluczowe: lotnictwo, turystyka powietrzna, lotniska, balonowe pola wzlotów, międzynarodowe zawody samolotów turystycznych, samoloty sportowe i turystyczne, szybowce, balony, loty falowe, zawody balonów wolnych

Wprowadzenie. Stan badań

W ostatnich latach można zaobserwować spory wzrost zainteresowania problematyką lotniczą. Przeciętny turysta lub miłośnik lotnictwa napotyka znaczne trudności w poszerzaniu swej wiedzy, powstało bowiem niewiele artykułów poświęconych temu zagadnieniu, nieliczne są także opracowania o charakterze popularnonaukowym. Przy odrobinie szczęścia i wytrwałości entuzjasta lotnictwa może natrafić na ślady dawnych baz lotniczych, lotnisk, lądowisk, miejsca startów i lądowań, interesujących zdarzeń (wypadków) lotniczych¹. W niniejszym artykule, który dedykuję przedwojennym miłośnikom lotniczej rekreacji oraz ich współczesnym następcom, omawiam różne aspekty sportu lotniczego w dwudziestoleciu międzywojennym.

Ilość osób zainteresowanych tymi zagadnieniami systematycznie wzrasta, mimo że kontakt z lotniczymi zabytkami jest utrudniony, gdyż oryginalnych maszyn sprzed 1939 roku zachowało się w Polsce jedynie około czterdziestu

* Dr hab., prof. nadzw., Instytut Turystyki i Rekreacji AWF Kraków, al. Jana Pawła II 78

¹ Miejsca startów samolotów, szybowców, balonów wyraźnie różnią się od siebie m.in. ukształtowaniem przestrzennym i zapleczem, bo różne są potrzeby dla poszczególnych statków powietrznych.

w Krakowie, Koszalinie i Warszawie. Ważna jest działalność popularyzatorska i dydaktyczna Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie (od 1964 r.), usytuowanego na najstarszym polskim lotnisku (Rakowice-Czyżyny, 1912 r.). Od 2004 roku organizowane są tam pikniki lotnicze oraz prowadzi się działalność popularyzatorską, merytoryczną. Opracowuje się też koncepcje rozwoju; instytucja przede wszystkim kładzie nacisk na rozpoczętą w 2008 roku budowę nowoczesnego pawilonu muzealnego².

Zainteresowania powyższe mogą wiązać się z uprawianiem turystyki kwalifikowanej, do której zaliczamy i turystykę lotniczą³. Loty widokowe związane są z polskimi tradycjami sportowymi⁴. Sięgają, jak zostanie to pokazane, lat międzywojennych, a związane są także z terenami dawnych lotnisk⁵. W badaniu miejsc związanych z historią lotnictwa wojskowego specjalizuje się Krzysztof Wielgus, architekt krajobrazu⁶. Andrzej Glass, historyk lotnictwa, wskazał z kolei na nierozstrzygnięty problem stworzenia katalogu miejsc o lotniczej tradycji w Polsce oraz możliwości ich zagospodarowania turystycznego⁷. Dawne lotniska związane z pionierskim okresem eksperymentów oraz te współczesne – lądowiska, obszary wojskowych operacji lotniczych, budowle związane z użyciem samolotów, pomniki grobowe, fabryki i muzea lotnicze itd. – w Małopolsce sklasyfikowali Wielgus i Krzysztof Mroczkowski jako atrakcje turystyczne⁸. Obydwaj badacze są inicjatorami powołania do życia Szlaku Historii Lotnictwa, na który składają się zabytki i krajobraz Lotniczych Śladów Materialnych⁹, proponowanego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego.

² W 2005 roku rozstrzygnięto międzynarodowy konkurs architektoniczny na budowę pawilonu.

³ K. Kaganek, *Aktywne formy turystyki powietrznej*, [w:] *Turystyka aktywna, turystyka kwalifikowana, materiały pokonferencyjne*, pod red. T. Łobożewicza i R. Koguta, Warszawa 1999, s. 188–193.

⁴ Z. Jankiewicz, *Aerostaty. Balony i sterowce*. Warszawa 1982; Z. Burzyński, *Balonem przez kontynenty*, Warszawa 1956; Z. Burzyński, F. Janik, M. Pietraszek, *Balon*, Warszawa 1958.

⁵ L. Gondek, *Sporty lotnicze, techniczne i obronne w Polsce*, Gdańsk 1987, s. 1.

⁶ K. Wielgus, *Rola historycznych terenów lotniczych w kształtowaniu środowiska*, praca doktorska, mps., Politechnika Krakowska, 1997; K. Wielgus, J. Środulska-Wielgus, *Szlak historii lotnictwa* [w:] *Środkowoeuropejskie dziedzictwo lotnicze*, Kraków 2006, s. 206–221.

⁷ A. Glass, *Miejsca o lotniczej tradycji w Polsce, zarys problematyki*, [w:] *Lotnicza historia, archeologia i tradycja miejsca*, pod red. R. Kowalskiego, K. Wielgusa, Nowy Targ 2002, s. 235–241.

⁸ *Śladami lotniczych tradycji w Małopolsce*, praca zbior. pod red. K. Mroczkowskiego, Kraków 2006; K. Wielgus, *Ślady historii lotnictwa w krajobrazie Polski jako nieznanymi aspekty atrakcyjności gmin i regionów*, [w:] *Dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe a współczesne tendencje w gospodarce turystycznej. Materiały konferencyjne* pod red. W. Rettingera, *Zeszyty Naukowe* nr 88, AWF, Kraków 2002, s. 67–72.

⁹ *Ibidem*, s. 122.

Cennym źródłem dla badań problematyki turystyki lotniczej w Małopolsce jest rękopiśmienna *Księga Pamiątkowa Aeroklubu Rzeczypospolitej Polski* (RP). Założona 15 grudnia 1927 roku, zawiera wpisy dotyczące ważniejszych wydarzeń lotniczych w Polsce, a także ilustracje wykonane ręcznie (barwne kompozycje lotnicze w technice gwaszu)¹⁰, przez co stanowi cenny dokument, kronikę lotnictwa sportowego. W działalność aeroklubu włączyły się ówczesne najwyższe władze, o czym świadczy wpis prezydenta Ignacego Mościckiego z datą 22 marca 1931 roku.

Interesujące są fotografie i pisemne relacje uczestników lotniczych zawodów i turystycznych eskapad. W Narodowym Archiwum Cyfrowym, dawnym Archiwum Dokumentacji Mechanicznej, przechowywanych jest kilkanaście fotografii zawodów sportowych, które wykonano w okresie między 12 czerwca 1932 a 12 maja 1933 roku, z lotnikami (Kasprowski, Gawron, Sivo, braćmi Chałupiec, Pronaszko), uczestnikami zawodów o nazwie Loty Południowo-Zachodniej Polski¹¹. W Muzeum Lotnictwa Polskiego znajdują się liczne regulaminy i programy lotów turystycznych z całej Polski, a także amatorski film o zawodach balonowych w Mościcach w 1938 roku¹². Należy także wymienić *Regulamin 4. Krajowego Konkursu Samolotów Turystycznych* z 1931 roku¹³; 4. i 6. Podlaskie Zawody Zimowe (1934 i 1939 rok), programy zlotów i mityngów. W Archiwum Państwowym w Tarnowie zachowała się teczka „Aeroklub-Mościce”, ale dotyczy ona wyłącznie lokalnych imprez balonowych¹⁴. W siedzibie Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu przechowywana jest rękopiśmienna *Księga Pamiątkowa – Kronika Lotniska*, prowadzona od 1930 roku, z fotografiami z Podhalańskiego Zlotu Awionetek. W tamtejszym Archiwum Państwowym przechowywane są rachunki dotyczące budowy lotniska, a w Muzeum Miejskim – plakat z otwarcia¹⁵.

W sumie zachowało się niewiele materiałów archiwalnych. Nieco ilustracji do historii szybownictwa w Polsce odnajdujemy w zbiorach Muzeum

¹⁰ Przechowywana w siedzibie Zarządu Aeroklubu RP w Warszawie i wraz z pucharami eksponowana w gabinecie prezesa Aeroklubu RP księga formatu powyżej A-3; oprawiona w skórę, ozdobiona tłoczonymi inicjałami ARP, paginacja dodana ołówkiem. Niniejszym składam podziękowanie prezesowi Aeroklubu RP gen. Gromosławowi Czempińskiemu za udostępnienie księgi oraz fotografii pucharów Gordon-Bennetta i Challenge.

¹¹ NAC w Warszawie, d. archiwum Krakowskiego Koncernu Prasowego IKC, sygn. I-S.-888.

¹² Informacja uzyskana od prof. dra Jacka Hennela, którego ojciec przekazał film do muzeum w 2003 roku.

¹³ W Warszawie, na lotnisku Mokotów, zorganizowany wspólnie przez LOPP i Aeroklub RP.

¹⁴ Archiwum Państwowe w Krakowie (APKr) Oddział Tarnów, sygn. TD, ZA VI/1 „Aeroklub Mościce”.

¹⁵ APKr, Oddział w Nowym Targu, rachunki dotyczące budowy lotniska w 1930 r.

Sportu i Turystyki w Warszawie. Kilkadziesiąt fotografii z zawodów lotniczych znajduje się w zbiorach prywatnych¹⁶. Fragmentaryczne opracowanie tematu, ograniczone do większych lotnisk, zawdzięczamy *Almanachowi Sportowego Lotnictwa Polskiego*¹⁷. W rocznicę założenia LOPP opublikowano album z interesującymi fotografiami ilustrującymi działalność ligi, np. odwołanie chemiczne i zaangażowaniem najwyższych władz z prezydentem Mościckim na czele¹⁸.

Lotnictwo cywilne

Celem pracy było m.in. ustalenie liczby funkcjonujących w Małopolsce lotnisk sportowo-turystycznych. Przed 1914 rokiem amatorsko-turystyczne wloty balonowe organizowano w Krakowie i w Warszawie, a eksperymentalne loty szybowcowe i samolotowe odbywał Czesław Tański¹⁹. W 1920 roku pozyskano z frontu kilkaset samolotów wyprodukowanych w Austrii, Anglii (105 Bristol F2B Fighter), Francji (160 sztuk Morane MS3, Breguet XIV), Włoszech (35 Ansaldo Balila).

Wojna przyspieszyła rozwój techniczny i technologiczny statków powietrznych. Po zakończeniu działań bojowych lotnicy wojskowi wykonywali międzykontynentalne przeloty oraz brali udział w krajowych i międzynarodowych zawodach sportowych, bili rekordy przelotów na odległość. Do 1926 roku tylko trzykrotnie przeprowadzono w Polsce zawody samolotowe. Z czasem biura projektowe zaczęły opuszczać prototypy samolotów słabosilnikowych, lepiej przystosowanych do wymogów regulaminów sportowych²⁰. W latach 1927–1934 nastąpił rozwój różnych form cywilnego sportu samolotowego, budowano samoloty na dużą skalę, szkolono pilotów w aeroklubach, a także rywalizowano w licznych zawodach lotniczych. Popularyzacja wiązała się z dużymi nakładami państwowymi na rozwój sportów lotniczych, głównie w ramach aeroklubów²¹. Pierwszym znaczącym polskim sukcesem w skali międzynarodowej był przelot na trasie Warszawa – Tokio – Warszawa długości 22 600 km, dokonany w dniach

¹⁶ K. Wielgus, *Rakowice-Czyżyny, lotnisko Krakowa*, Kraków 2002, il. 77, 81, 89–99.

¹⁷ *Almanach. Polskie lotnictwo sportowe*, pod red. H. Szydłowskiego, Kraków 1987.

¹⁸ *Piętnastolecie L.O.P.P., 1923–1938*, praca zbiorowa, Wyd. ZG LOPP, Warszawa 1938.

¹⁹ P. Tyrała, *Zarys ludzkiej myśli i praktyki lotniczej*, [w:] *Lotnicze tradycje Krakowa*, Kraków 2003, s. 12–13.

²⁰ B. Gaczkowski, *Challenge 1934*, „Aerokluby” 2004, nr 8 (153), s. 4.

²¹ J. Dobrzyński, *Największe osiągnięcia Polaków w sporcie samolotowym*, [w:] *Środkowo-europejskie dziedzictwo lotnicze*, Kraków 2005, s. 232–238. Autor omawia tam szczegółowo wspomniane zagadnienia.

27 sierpnia – 25 września 1926 roku przez porucznika pilota Bolesław Orlińskiego²² i sierżanta mech. Leonarda Kubiaka samolotem rozpoznawczo-bombowym Breguet XIX.

Pierwszy polski samolotowy rekord świata w II kategorii samolotów turystycznych ustanowił 16 października 1929 roku Franciszek Żwirko, który wraz z pasażerem Antonim Kocjanem osiągnął na samolocie RWD-2 wysokość 4004 m. 12 sierpnia 1931 roku Jerzy Drzewiecki wraz z pasażerem Jerzym Wędrychowskim osiągnęli na samolocie RWD-7 prędkość 180,8 km/h, zatwierdzoną jako rekord świata w II kategorii samolotów turystycznych. 30 września 1932 roku Jerzy Drzewiecki z pasażerem Antonim Kocjanem osiągnęli na samolocie RWD-7 rekord świata wysokości lotu 6023 m w II kategorii samolotów turystycznych. W dniach 7–8 maja 1933 roku kpt. pil. Stanisław Skarżyński na samolocie RWD-5 bis, po 20,5 godz. lotu przeleciał nad południowym Atlantykiem, ustanawiając światowy rekord w odległości – 3582 km dla niewielkich samolotów turystycznych (o masie do 450 kg)²³. Dzięki tym osiągnięciom piloci polscy znaleźli się w czołówce europejskiej.

Za rozwój lotnictwa cywilnego w przedwojennej Polsce odpowiadały Aerokluby Rzeczypospolitej Polskiej, których prezesem był senator Janusz ks. Radziwiłł. Pierwszy Aeroklub Polski, ukonstytuowany w Poznaniu w 1919 roku, miał za zadanie: „[...] wzbudzanie zamiłowania do lotnictwa w Polsce, tworzenia i popierania technicznej wiedzy w dziedzinie żeglugi napowietrznej [...] popierania wszelkich dążeń do stworzenia wielkiej floty handlowej napowietrznej w Polsce”. Następnie powstały m.in. aerokluby: Krakowski, Lwowski, Akademicki w Poznaniu, Śląski²⁴. Nowy Aeroklub RP, założony w Warszawie w 1927 roku, był najwyższą władzą sportu lotniczego w Polsce we wszystkich jego dyscyplinach, prowadził też pracę popularyzatorską i szkoleniową²⁵.

Działalność tę wspierała powstała wiosną 1923 roku Liga Obrony Powietrznej Państwa, a od 1928 roku także Przeciwwgazowej (LOPP)²⁶, której statut przygotował Państwowy Komitet Organizacyjny. Określono w nim, że: „[...] głównym zadaniem jest popieranie rozwoju lotnictwa polskiego we

²² Bolesław Orliński (1899–1992) major lotnictwa WP, w latach II wojny światowej pilot Polskich Sił Powietrznych, dowódca 305. Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej od 1 sierpnia 1944 do 31 stycznia 1945 roku.

²³ R. Bartel, J. Chojnacki, T. Królikiewicz, A. Kurowski, *Z historii polskiego lotnictwa*, Warszawa 1975.

²⁴ *Almanach...*, s. 27.

²⁵ A. Samek, *Początki i powstanie Aeroklubu Krakowskiego*, [w:] *Lotnicze...*, op. cit., s. 68.

²⁶ Po połączeniu w 1928 r. z Komitetem Obrony Przeciwwgazowej, utworzonym już w 1921r.

wszystkich formach działalności”²⁷. W 1934 roku uznano LOPP za stowarzyszenie wyższej użyteczności. Zarządem Głównym kierował gen. Leon Berbecki²⁸. Liga dzieliła się na koła: wojewódzkie, powiatowe i miejscowe liczące najmniej 25 członków. Zarządy Wojewódzkie LOPP pokryły koszty budowy 24 lotnisk i 30 szybowisk²⁹, niwelację lotniska na Czyżynach i lotnisko w Nowym Targu. LOPP finansował prace konstruktorów, np. Stanisława Działowskiego³⁰. Działalność ligi stanowiła także zaplecze dla manewrów i ćwiczeń eskadr poszczególnych pułków lotniczych.

W 1927 roku LOPP zorganizował wystawę polskiego sprzętu lotniczego w Warszawie, a także akcje propagandowe, prowadzone zwłaszcza wśród młodzieży przygotowane m.in. przez Krakowski Komitet Wojewódzki LOPP, który powstał w 1924 roku. Jego pierwszym prezesem był wojewoda krakowski Wojciech Kowalikowski. Utworzono własne wydawnictwo, sklepy, liczne koła lotnicze przy gimnazjach i szkołach powszechnych. Liga stała się potężną organizacją, od której w 1930 roku należało kilkanaście tysięcy członków.

Dla rozwoju lotnictwa potrzebne były kadry techniczne, więc dzięki staraniom LOPP w roku akademickim 1922/23 utworzono początkowo Grupę Lotniczą, następnie Oddział i w końcu Instytut Aerodynamiczny na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej, którym kierował prof. aeronautyki Czesław Witoszyński. Działalność tę wspierało także Ministerstwo Komunikacji, które było naczelną władzą lotnictwa cywilnego³¹. Powoływano kolejne instytuty, a wraz z rozwojem badań przyszły sukcesy projektowe: samolotów sportowych, turystycznych, wojskowych, silników.

Ważnym czynnikiem wspierającym popularyzację sportu lotniczego były czasopisma: „Skrzydłata Polska” (wyd. LOPP), „Młody Lotnik”, „Lot Polski”, wojskowy „Przegląd Lotniczy”, „Informator Pilota Turystycznego”³². Odlewano metalowe plakietki LOPP mocowane na domach, potwierdzające członkostwo w Lidze, odznaki kwestarskie z mosiądzu (np. Wielkopolskie Szybownictwo) za określoną sumę, naramienniki. Drukowano plakaty, dyplomy³³.

Lotnictwo turystyczne odkryło nowe możliwości rozwoju, kiedy prezesem Aeroklubu Warszawskiego został ówczesny wiceminister komunikacji Julian Piasecki, którego zarządzenia ułatwiły zakup polskich samolo-

²⁷ *Almanach Polskiego...*, op. cit., s. 29: rejestr Ministerstwa Spraw Wojskowych nr 898.

²⁸ Berbecki Leon Piotr (1874–1963) inż., gen. broni, oficer austriackiej piechoty, od 1916 roku w Legionach Polskich, od czerwca 1933 roku przewodniczący Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej Państwa, w latach 1939–1945 w ołagiu w Niemczech.

²⁹ *Polska lotnicza*, pod red. M. Romeyko, Warszawa 1937, s. 153.

³⁰ *XV-lecie LOPP*, Warszawa 1938.

³¹ Rozporządzenie Prezydenta RP z 14 III 1928 roku o Prawie Lotniczym.

³² *Informator Pilota Turystycznego*, wyd. ZG LOPP, Warszawa 1939.

³³ Muzeum Historyczne m. Warszawy, Dział Pamiątek Historycznych, sygn., MHW 15346–15353.

tów sportowych³⁴. Nabywca wpłacał zaledwie 25% wartości samolotu bez silnika, resztę finansowała LOPP pod warunkiem, że przez pierwsze trzy lata samolot będzie właściwie użytkowany. Silniki krajowej produkcji wypożyczało bezpłatnie Ministerstwo Komunikacji, ponadto nowemu właścicielowi fundowano kosztowny kurs pilotażu w aeroklubie, paliwo i olej na 50 godzin lotu rocznie oraz zapewniano prawo do bezpłatnego korzystania z klubowych hangarów³⁵. Zwracano mu także 20% ceny zakupionego samolotu z sumy podatków wpłaconych do Skarbu Państwa w ciągu ostatnich 2 lat. Przy takich ulgach i udogodnieniach nabycie turystycznego samolotu było porównywalne z zakupem samochodu Polski FIAT 508; zamykało się w kwocie około 5000 zł.

Do wybuchu wojny spopularyzowano w społeczeństwie polskim sport i turystykę samolotową, czego wyrazem było przekazanie aeroklubom w 1937 i 1939 roku 127 samolotów RWD zakupionych ze składek społecznych. Powstały także cywilne szkoły pilotów. Ze względu na skomplikowaną sytuację polityczną, w jakiej znalazła się Polska w przededniu II wojny światowej, zaczęto szkolić pilotów cywilnych we współpracy z wojskiem. Na wydanej przez LOPP przed wybuchem wojny mapie lotnisk ujęto aż 24 obiekty tego typu: otwarte bądź zamknięte dla ruchu publicznego, pozostające w budowie, przekazane Ministerstwu Komunikacji lub wojsku, a także lotniska prywatne³⁶. Dla porównania w posiadającej najbogatszą tradycję lotnictwa turystycznego Anglii w latach trzydziestych XX wieku było 3353 dyplomowanych pilotów, w tym 244 szybowcowych oraz 589 prywatnych samolotów³⁷.

Lotniska turystyczno-sportowe w Małopolsce

Na podstawie przeprowadzonych badań źródłowych autorowi udało się ustalić, że wśród kilku lotnisk sportowo-szkoleniowych w Małopolsce jedyne lotniska turystyczno-sportowe były zlokalizowane w Nowym Targu, Sanoku i Tarnowie-Mościcach. To pierwsze, znane w międzywojennej Polsce lotnisko turystyczne, stało się przedmiotem badań Jana Różańskiego i autora niniejszego tekstu³⁸. Trzecie z kolei lotnisko – kojarzone z licznymi impreza-

³⁴ M. i J. Łoziński, *Sport lotniczy w przedwojennej Polsce*, Warszawa 1994, s. 53 i nn.

³⁵ Ibidem, s. 55.

³⁶ *Atlas lotnisk w Polsce*, Warszawa 1937.

³⁷ B. Kwieciński, *Lotnictwo sportowe poszczególnych państw w okresie 1935/6*, „Skrzydłata Polska” 1936, nr 9, s. 244–245.

³⁸ J. Różański, *Lotnisko na „cyrwonym”*, „Almanach Nowotarski”, vol. V, Nowy Targ 2001, s. 81; P.S. Szlezzynger, *Lotnisko w Nowym Targu*, „Spotkania z Zabytkami” 2007, nr 1, s. 28–29.

mi sportowo-turystycznymi, organizowanymi przez grono inteligencji technicznej z Państwowej Fabryki Związków Azotowych – z uwagi na skąpy materiał źródłowy dotąd nie doczekało się opracowania³⁹.

W Małopolsce działało początkowo kilka lotnisk sportowo-szkoleniowych, które wcześniej pełniły funkcję polowych c.k. lotnictwa, w: Bochni, Brzesku, Miechowie, Nowym Sączu, Tarnowie, Krakowie-Czyżynach i Pasterniku i w Dębicy, obecnie nieistniejących⁴⁰. W 1939 roku było ich mniej, zlokalizowano je na terenach należących do skarbu państwa: Kraków-Czyżyny (użytkownik: Aeroklub Krakowski), Dębica (LOPP), Kielce (LOPP), Krosno (LOPP), Mielec (LOPP), Sanok (LOPP), Mościce (LOPP)⁴¹.

W 1931 roku założono Aeroklub Podhalański, którego działalność koncentrowała się w okolicach Tęgoborzy, jak również Koło i Szkołę Szybowcową LOPP, a w 1933 roku lotnisko w Tarnowie-Mościcach. Ośrodek w Tęgoborzy związany był wspólnymi lotami z lotniskami w Nowym Targu i w Mościcach⁴². W latach 1934–1936 zbudowano szkołę pilotów i nowoczesne lotnisko sportowo-szkoleniowe Aeroklubu Śląskiego w Białej-Aleksandrowicach⁴³.

Ważną rolę w turystyce odegrało wielofunkcyjne lotnisko w Krakowie-Rakowicach, istniejące od 1912 roku. Użytkowane było przez 2. Pułk Lotniczy także jako pasażerskie, sportowe i sanitarne⁴⁴. W 1928 roku powstał Akademicki Aeroklub Krakowski (od 1931 roku noszący nazwę: Krakowski), jako baza dalszych działań, z własnym hangarem. Pierwszym kierownikiem sekcji sportowej został por. pilot Jerzy Bajan⁴⁵. Aeroklub po wielu staraniach otrzymał do eksploatacji dwa przestarzałe samoloty Henriot XIV i trzy An-

³⁹ Autor wstępnie przedstawił ten problem w publikacji pt. *Turystyka balonowa w Mościcach*, „Problemy turystyki” 2005, vol. XXVIII, 1–2, s. 109–124.

⁴⁰ K. Kmiecik, K. Wielgus, *Przegląd lotnisk*, [w:] *Z galicyjskich pól wzlotów*, pod red. K. Wielgusa, R. Panka, Tarnobrzeg – Kraków 1999, s. 175–181.

⁴¹ *Informator*, op. cit, s. 329–338.

⁴² R. Matjewicz, *Aeroklub Podhalański*, „Przegląd Lotniczy Aeroklubu RP” 2005, nr 3, s. 4.

⁴³ K. Wielgus, *Rakowice-Czyżyny Lotnisko Krakowa*, Kraków 2002, s. 24.

⁴⁴ *Ibidem*, s. 40–45. Lotnisko sanitarne było usytuowane w Rakowicach od 1 lutego 1928 roku.

⁴⁵ Jerzy Bajan (1901–1967) pilot płk. wojskowy, sportowy, od 1922 roku w lotnictwie, elew Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Grudziądzu, służbę odbywał kolejno w 5. pułku lotn., 2. pułku w Krakowie od 1929 roku. Czynny jako pilot sportowy i lotnik w zespołach akrobatycznych, wziął udział w Challenge w 1930 roku (zajął wówczas 32. miejsce), w Międzynarodowym Mityngu Samolotów Sportowo-Turystycznych w Zagrzebiu. Uczestnik Challenge 1932, które to zawody ukończył z 11. lokatą, a w 1934 r. – w sumie pierwsza. W latach 1936–1938 studiował w Wyższej Szkole Lotniczej przy Wyższej Szkole Wojskowej, uzyskał tytuł oficera dypl., w czerwcu 1939 roku – komendant Szkoły Podchorążych Lotnictwa przy CWLotniczego w Dęblinie. W czasie II wojny światowej lata bojowo w Anglii w 316. Dyw. Myśliwskim Warszawskim, dca Lotnictwa Myśliwskiego PSP, zm. w Londynie.

saldo 500-4. Specjalnie dla Krakowskiego Aeroklubu Stanisław Działyński skonstruował samoloty DKD⁴⁶. W 1929 roku laureat konkursu student Akademii Górniczej Józef Sidy zbudował udany prototyp samolotu, służącego aeroklubowi przez cztery lata⁴⁷.

Aeroklub, przy którym działały sekcje: szybowcowa, spadochronowa i balonowa, kształcił kilkudziesięciu pilotów sportowych, szybowcowych, skoczków spadochronowych rocznie⁴⁸. W 1928 roku miał 5 samolotów i 3 pilotów, podczas gdy w 1934 roku – 14 samolotów i 50 pilotów⁴⁹. Na publikowanych przez Wielgusa fotografiach uwiecznione zostały samoloty RWD-5 S, RWD-8, PZL-5 oraz LKL-2bis, hangary Aeroklubu Krakowskiego; można też podziwiać na nich pokazy tygodnia lotniczego LOPP z czerwca 1935 roku, pokazy spadochroniarzy na samolotach Farman F.68 Goliath, szybowce Komar i obrazki z Lotniczego Rajdu Sztafetowego Samochód-Motocykl z 17 września 1932 roku⁵⁰. W Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie eksponowane są następujące przedwojenne samoloty: szybowiec WWS Wrona, dwupłat szkolny PWS-26, RWD-13 i RWD-21⁵¹.

Od 1936 roku na błoniach nad Sanem funkcjonowało lotnisko Klubu Balonowego w Sanoku, a od 1937 roku – szybowcowe. Jako działających okresowo, nie zarejestrowano ich na mapie lotnisk LOPP-u.

W Nowym Targu w dniach 23 sierpnia – 13 września 1923 roku z inicjatywy Związku Lotników Polskich zorganizowano Pierwszy Krajowy Konkurs Ślizgowców Bezsilnikowych w Polsce, na stokach Czarnej (Gogolowej Góry)⁵². Lotnisko, pierwsze turystyczne Aeroklubu RP w Polsce, otwarto 3 sierpnia 1930 roku przy szosie prowadzącej do Białki, w odległości 2,8 km od centrum miasta, między szosą a rzeką Biały Dunajec. Powstało na terenach wojskowych, stanowiących własność Skarbu Państwa, a następnie gminy, na miejscu dawnej c.k. strzelnicy artyleryjskiej, na tarasie rzeki Biały Dunajec. Pomocą w założeniu służyły Komitety Wojewódzki i Powiatowy LOPP, które zarządzały lotniskiem, władze gminy Nowy Targ. Dzięki akcji promującej ideę, cenny wkład stanowiły składki społeczeństwa⁵³. Na opublikowanej fotografii z otwarcia w 1930 roku na lotnisku widać 10 płóciennych hangarów i klucz 12 wojsko-

⁴⁶ Nie zachowały się jakiegokolwiek projekty samolotów.

⁴⁷ Samek, op. cit., s. 69.

⁴⁸ *Almanach...*, op. cit., s. 26 i 47. Liczne fotografie są przechowywane w NAC.

⁴⁹ *Almanach...*, op. cit., s. 42.

⁵⁰ K. Wielgus, *Rakowice-Czyżyny...*, op. cit., 15 fotografii: il. nr 77, 78, 81, 89–99.

⁵¹ *Śladami...*, pod red. K. Mroczkowskiego, s.110.

⁵² *Sport lotniczy...*, op. cit., s. 9. Czarna Góra blisko Białki Tatrzańskiej. Por. K. Wielgus, *Rakowice...*, op. cit., s. 22

⁵³ *Mała Encyklopedia Lotnicza*, Warszawa 1936; *Informator lotniczy*, pod red. A. Osowskiego i M. Zbyryta, Warszawa 1997, s. 302.

wych maszyn RWD-8⁵⁴. Przed wojną wykonywano do Nowego Targu loty turystyczne i pasażerskie, a w kalendarz atrakcji imprez kulturalno sportowych wpisał się coroczny Tydzień Lotniczy⁵⁵. Począwszy od 1930 roku organizowano też wiele imprez turystyczno-lotniczych. W tymże roku był to I Podhalański Zlot Awionetek, zorganizowany przez Aeroklub Krakowski, w którym wzięło udział 6 maszyn. W roku następnym lotnisko pełniło funkcję punktu etapowego III Lotu Południowo-Zachodniej Polski, podobnie było z okazji IV Lotu Podhalańskiego w 1932 roku, V Krajowego Konkursu Lotów Turystycznych (1935), VII i VIII im. Franciszka Żwirki⁵⁶. Prowadzono szkolenia szybowcowe i kursy instruktorów i pilotów samolotowych, także przez inne aerokluby, np. z Bielska-Białej. Do 1934 roku lotnisko pozbawione było trwałej zabudowy, hangary były płócienne. W 1934 roku wzniesiono hangar i murowany port lotniczy z wieżyczką oraz niewielką spadochronownię⁵⁷.

Główny pas startowy o długości około 1800 m, trawiasty, utwardzony, dodatkowo darniowany i kilka budynków to na krajobraz lotniczy nowotarskiego lotniska Aeroklubu Tatrzańskiego w dolinie Dunajca, o interesujących panoramach widokowych w kierunku grzbietów Tatr i Gorców, o czytelnym układzie przestrzennym. 5 lipca 1931 roku otwarto lotnisko sportowo-szkoleniowe w Dębicy, a w tym samym roku w Krośnie i w Mielcu. Lotnisko mieleckie służyło także Wytwórni Płatowców nr 2 Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie⁵⁸.

Rozwój gospodarczy środkowej Małopolski i związana z tym budowa w latach 1927–1930 nowoczesnej fabryki chemicznej pod Tarnowem⁵⁹ sprawił, że z Politechniki Lwowskiej i Zakładów Azotowych w Chorzowie przyjechali młodzi, dobrze wykształceni inżynierowie i ekonomiści⁶⁰. Budowę podjęto z inicjatywy prof. Ignacego Mościckiego⁶¹ – ówczesnego naczelnego dyrekto-

⁵⁴ Łoziński, *Sport lotniczy*, op. cit., s. 14.

⁵⁵ M. Mikulski, *Krajowy transport lotniczy w Polsce... dane za okres 1922–1964*, Kraków 1966, mps. praca doktorska [w:] Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, s. 256.

⁵⁶ J. Różański, op. cit., s. 81.

⁵⁷ Aeroklub Tatrzański, *Kronika Lotniska*, rkps. bez sygn., k. 6.

⁵⁸ K. Wielgus, *Rakowice...*, op. cit., s. 25, w Mielcu w 1939 roku budowa wytwórni była zaawansowana w 50%.

⁵⁹ *Państwowa Fabryka Związków Azotowych w Mościcach*, wstęp: E. Kwiatkowski, Kraków 1930, s. 5; R. Lichwała, *Przedwojenne Mościce nie samą pracą*, „Rocznik Tarnowski” 2006, nr 11, s. 213–222; dokończenie: „Rocznik Tarnowski” 2007–2008, nr 12, s. 180–194. AP Tarnów, sygn. rkps GMM 50-71 akta dot: spraw osobowych w fabryce, cywilnych, administracyjnych, spółdzielni mieszkaniowej „Nasz Dom”, szkolnych, skarbowych, ogólnie gminy Mościce. W 1939 roku fabryka zatrudniała blisko 3400 pracowników.

⁶⁰ J. Kulesza, *Mościce jak pracują i żyją*, „Hasło” 06.01.1938, nr 1, s. 3.

⁶¹ Ignacy Mościcki (1865–1946) absolwent Uniwersytetu w Rydze, profesor chemii na Politechnice w Zurychu i we Lwowie od 1912 roku, chemik technolog, współtwórca Chemicznego Instytutu Badawczego w Warszawie, prezydent RP od 1926 roku do września 1939 roku, zmarł

ra fabryk chemicznych na Śląsku⁶². W sierpniu 1927 roku powstała boczni-
ca kolejowa i prowizoryczne osiedla mieszkalne⁶³, w roku następnym – „[...]
hale fabryczne według projektu architekta Kłosa”⁶⁴ oraz elektrownia. W la-
tach trzydziestych XX wieku silnie podkreślano potrzebę rozwoju lotnictwa
cywilnego (transportowego) w ważnych gospodarczo okręgach z uwagi na
niedomogi ówczesnej komunikacji drogowej i kolejowej⁶⁵. Tarnów z progno-
zowanymi przewozami lotniczymi 1210 osób i 250 ton towarów w skali roku
znalazł się na 21. miejscu. Zobowiązanie – niezrealizowane – założenia lot-
niska w Tarnowie podjęła Rada Miasta i Gminy Tarnowa w uchwale z 14 lu-
tego 1927 roku w której odnajdujemy takie stwierdzenia:

[...] wobec tego, że powstanie [...] zakładów fabrycznych o pierwszorzęd-
nym państwowym znaczeniu wymagać będzie urządzeń lotniczych, Rada
Miejska uchwala i zobowiązała się na wypadek zdecydowania przez czynni-
ki miarodajne wybudowania w Tarnowie lotniska zasadniczego, dostarczyć
na ten cel bezpłatnie teren 2 na 11/2 klm obszaru, wedle wyboru i uznania
[...] gdyby budowa lotniska zasadniczego w Tarnowie nie mogła być powzię-
ta Gmina Miasta Tarnowa zobowiązuje się do wybudowania w każdym ra-
zie lotniska pomocniczego ściśle wedle wskazówek miarodajnych czynników,
oddając w oznaczonym terminie na ten cel bezpłatnie grunt o powierzchni
40 ha, a nadto środki pieniężne w wysokości zł. 100 000⁶⁶.

Założenie lotniska w Mościcach zawdzięczać należy zapałowi entuzja-
stów lotnictwa, determinacji założycieli klubów sportowych, a także pomo-
cy władz gminy i miejscowego Komitetu Powiatowego LOPP. W działalność

na emigracji w Szwajcarii. Wynalazł przemysłową metodę otrzymywania kwasu azotowego z po-
wietrza, zastosowaną w praktyce w technologii wytwarzania nawozów sztucznych oraz prochu
strzelniczego w ZPFZA w Tarnowie-Mościcach.

⁶² T. Białas, Z. Szymanowski, *Mościce kolebka polskiej chemii, ostoja patriotyzmu*, Tarnów
2002, s. 16. Budowę fabryki kierował do przedwczesnej śmierci ekonomista i chemik dr Tade-
usz Zwisłocki, zięć prezydenta Ignacego Mościckiego, decyzję o jej budowie podjęto na posiedze-
niu rządu 12 marca 1927 roku.

⁶³ W latach 1928–1930 wybudowano 218 mieszkań (pierwotnie adaptowano dawne staj-
nie Sanguszki) w budynkach murowanych i 132 w drewnianych, w 1938 r. – stołówkę i kasyno
urzędnicze, pełniące funkcję hali wyplat.

⁶⁴ *Państwowa*, op. cit., s. 7; S. Łoza, *Architekci i budowniczy w Polsce*, Warszawa 1954,
s. 147–148. Juliusz Kłos (1881–1933), profesor architektury Politechniki Warszawskiej, a na-
stępnie Uniwersytetu S. Batorego w Wilnie, autor projektów monumentalnych budynków uży-
teczności publicznej kościołów, klasztorów, koszar.

⁶⁵ T. Kluza, *Program budowy sieci wewnętrznej linii lotniczych w Polsce*, [w:] Polskie To-
warzystwo Politechniczne we Lwowie, Księga Pamiątkowa pod red. E. Bratro, Lwów 1937, s.
128–132. Na s. 130 odnajdujemy informację, że w Polsce w 1936 roku siedem miast łączyła cy-
wilna komunikacja lotnicza.

⁶⁶ *Państwowa...*, op. cit., s.18. Obecnie przy planowaniu lotnisk bierze się pod uwagę pod-
stawowe czynniki, tj. ekonomię, środowisko i bezpieczeństwo.

Klubów Sportowego, Balonowego i Lotniczego, co udało się udokumentować autorowi, było zaangażowanych kilkunastu z grupy 84 pracujących w fabryce inżynierów, mechaników i ekonomistów m.in.: Stanisław Kubiński, Mieczysław Gunther, Bronisław Nartowski, Stefan Pawlikowski, Tadeusz Ślodziński, Zbigniew Wojnarski, Stefan Żabiński, Karol Hulle, Stanisław Nowotny (prezes Oddziału Legionistów Polskich)⁶⁷. Obok Sanoka, w Mościcach miał siedzibę przed 1939 rokiem jedyny klub balonowy w Polsce⁶⁸.

Na podstawie przeprowadzonych badań autor ustalił, iż lotnisko w Mościcach zostało założone w 1933 roku na rozległych błoniach nad rzeką Białą, na zachód od wałów, a na wschód od ul. Kościelnej (z drewnianą, wykonaną z muru pruskiego kaplicą, obecnie nieistniejącą), częściowo na terenie obecnych ogródków działkowych i bocznic kolejowej, a na południe od dzisiejszej ulicy Kwiatkowskiego (wówczas Fabrycznej)⁶⁹. Od strony północnej do ul. Fabrycznej przylegały mniejsze błonia, które były wykorzystywane przez Mościcki Klub Balonowy (dalej: MKB) na własne potrzeby, tam też z łatwością doprowadzano gumowymi węzami wodór z Wydziału Chloru, niezbędny do napełniania powłok klubowych balonów (obecnie jest to teren fabryki).

Niewielkie lotnisko w Mościcach pozbawione było, niestety, urządzeń nawigacyjnych i łączności. Na jego powstanie i sposób eksploatacji wpłynęło kilka czynników. Najważniejszy z nich, turystyczno-sportowy, wiązał się z wykorzystaniem terenu jako lądowiska przez użytkowników balonów, szybowców i niewielkich samolotów; gospodarczy – wynikał z intensywnego opryskiwania środkami chemicznymi przyfabrycznych pól doświadczalnych (były to pierwsze w Polsce próby agrolotnicze); sporadycznie pojawiał się ten, o którym wiadomo najmniej – wojskowy. Znakomitymi punktami orientacyjnymi dla lotników były dwa kominy elektrowni fabrycznej⁷⁰, most drogowy na Białej i duża, drewniana hala sportowa z kręglarnią wzniesiona w 1932 roku – dziś nieistniejąca – na skraju błoni nad rzeką Białą. W pobliżu stał budynek PFOMIN-u – Państwowej Fabryki Olejów Mineralnych we Lwowie, dostarczającej m.in. benzynę lotniczą.

⁶⁷ Autor jest związany z Mościcami przez osobę dziadka, Stanisława Nowotnego, jednego z pierwszych budowniczych zakładów chemicznych (wcześniej w AZOT-ach w Jaworznie) od 1928 do 1930 roku, następnie szefa Wydziału Chloru ZPFZA, do aresztowania przez gestapo grupy jedenastu mościckich inżynierów i głównego księgowego wiosną 1940 roku.

⁶⁸ Tylko Mościcki Klub Balonowy został w 1935 roku afiliowany jako jedenasty w Polsce do Aeroklubu RP.

⁶⁹ Potwierdził to pisemnie Edward Lewicki, emerytowany pracownik ZPFZA, 29 listopada 2002 roku, rękopis w posiadaniu autora. Podobnie wg Tadeusza Huelle (po 1945 roku zmieniono pisownię nazwiska, unikając niemieckiego ü: „lotnisko założono na łąkach między drewnianą kaplicą [...] a rzeką Białą”).

⁷⁰ Zgodnie z posiadanymi przez autora artykułu informacjami kominy na terenie fabryki zburzono w około 1950 roku.

Organizacja i zawody balonowe w Małopolsce

Baloniarstwo jako dyscyplina sportowa doczekało się istotnej kodyfikacji w 1906 roku tj. z chwilą ustanowienia Zawodów Balonów Wolnych o Nagrodę im. Jamesa Gordon-Bennetta⁷¹, które rozgrywano w latach 1906–1913, 1920–1930, 1932–1938⁷². Dodajmy, że ta najstarsza w dziejach baloniarstwa impreza przetrwała do dziś. W okresie międzywojennym Polacy odnosili sukcesy w dwóch dziedzinach sportu balonowego: w lotach wysokościowych – to właśnie wtedy zbudowano „Gwiazdę Polski”, największy balon na świecie, który miał być pilotowany przez pil. kpt. Zbigniewa Burzyńskiego (balon niestety spalił się przed startem w Dolinie Chochołowskiej we wrześniu 1938 roku)⁷³ – oraz w Zawodach o Nagrodę im. Jamesa Gordon-Bennetta.

Pierwsze zawody, w których wzięli udział polscy piloci wyłonieni spośród oficerów 2. Batalionu Balonowego w Legionowie – XX Zawody Balonów Wolnych – odbyły się w 1932 roku w Bazylei. Piloci balonowi, porucznicy: Władysław Pomaski i Andrzej Janusz oraz Franciszek Hynek ze Zbigniewem Burzyńskim, zajęli kolejno czwarte i szóste miejsce⁷⁴. Zgodnie z regulaminem XXI Zawody odbyły się w 1933 roku w Stanach Zjednoczonych, a miejscem startu było Chicago. Do udziału w imprezie Aeroklub RP powołał poruczników: Franciszka Hynka i Zbigniewa Burzyńskiego, a wytwórnia w Legionowie zbudowała balon „Kościeszko” projektu inż. Józefa Poczosy. Polacy osiągnęli odległość 1361 km, co zapewniło im zwycięstwo, dzięki czemu kolejne XXII Zawody Balonów Wolnych w 1934 roku (i w latach następnych) odbyły się w Polsce⁷⁵.

Kolejne XXIII Zawody, rozegrane w 1935 roku w Warszawie, po raz trzeci przyniosły zwycięstwo Polakom: Zbigniewowi Burzyńskiemu i Władysławowi Wysockiemu na balonie „Polonia II”. Oznaczało to zdobycie dla Polski

⁷¹ James Gordon-Bennett jun. (1844–1918) amerykański dziennikarz i wydawca, entuzjasta sportów ekstremalnych, ufundował trzy nagrody przechodnie: samolotową (1903), samochodową (1902). W 1905 roku przekazał 50 tysięcy franków na nagrody w sporcie balonowym, skodyfikował zasady udziału w konkursie; WEP PWN, I, s. 574: *Sport balonowy*, oprac. Zbigniew Burzyński. Zawody Gordon-Bennetta wznowiono i rozgrywano regularnie od 1983 roku, po okresie spadku zainteresowania baloniarstwem po II wojnie światowej.

⁷² Wolny balon to aerostat unoszący się w powietrzu bez środków napędowych; balon wyposażony w urządzenia silnikowe – to sterowiec. Inny podział uwzględnia: balony wolne, na uwięzi i sterowe, zwane sterowcami, a balony wolne dzieli się z kolei na: balony sportowe, stratosferyczne, meteorologiczne i aerologiczne, wśród sterowców wyróżnia się zaś: ciśnieniowe albo bezszkieletowe, półszkieletowe i szkieletowe. Balony meteorologiczne, aerologiczne i zaporowe nie posiadają załóg. W lotach balonów wolnych uczestniczą: pilot, załoga, sędzia-obszernik.

⁷³ *Śladami...*, op. cit., s. 34.

⁷⁴ *Relacja z Bazylei*, „Przegląd Lotniczy” 1932, nr 9–10.

⁷⁵ B. Gaczkowski, *Gordon-Bennett 1934*, „Aerokluby” 2004, nr 9 (154), s. 6–8.

Pucharu im. Gordon-Bennetta, który do dziś jest przechowywany w siedzibie Aeroklubu RP. Trofeum to przedstawia stojącego na postumencie antycznego zawodnika, który unosi w ręce wieniec laurowy z balonem na szczycie. Całość umieszczona jest na marmurowym cokole, z umieszczoną na srebrnej plakiecie inskrypcją w języku angielskim z datą: 1933 rok⁷⁶.

W roku 1937 dwie załogi z Mościc – Lech Szorc i Mieczysław Gofroń na balonie „Mościce I” oraz Leszek Krzyszkowski i Bronisław Kasprzyk na balonie „Mościce II” – zajęły w tych zawodach odpowiednio drugie i czwarte miejsce w bardzo mocnej międzynarodowej obsadzie. W publikacjach powtarza się błędne informacje o rozgrywkach o Puchar im. Gordon-Bennetta w Mościcach⁷⁷. W sumie, poczynawszy od 1933 roku, polscy piloci balonowi czterokrotnie zwyciężyli w Zawodach o Nagrodę im. Jamesa Gordon-Bennetta. Ostatnie zawody zostały rozegrane na starcie w Brukseli w 1938 roku. Zwyciężył Antoni Janusz i pierwszy cywilny pilot Franciszek Janik⁷⁸ na nowym balonie „LOPP”. Marian Łańcucki oraz Leszek Krzyszkowski z Mościc, pilotując balon „Warszawa II”, uplasowali się na trzecim miejscu (1470 km)⁷⁹. Kolejne XXVII Zawody miały się rozpocząć 3 września 1939 roku we Lwowie, jednak wybuch wojny udaremnił te plany.

Pierwsze Krajowe Zawody Balonów Wolnych w Polsce odbyły się pod patronatem wojska⁸⁰. W 1925 roku wyodrębnił się zawodniczy sport balonowy, utworzono – m.in. w Małopolsce – sekcje cywilne przy aeroklubach regionalnych, gromadzono własny sprzęt. W latach 1925–1939, z przerwami, rozgrywano Krajowe Zawody Balonowe o Puchar Przechodni (ufundowany przez korpus oficerski wojsk balonowych) im. płk. Aleksandra Wańkowicza, organizatora polskich wojskowych oddziałów balonowych. Turnieje te odbyły się kolejno: w Warszawie (pięciokrotnie), Toruniu, Legionowie i Mościcach⁸¹, a pomysłodawcą tej imprezy sportowej był płk. pilot bal. Feliks Bołsunow-

⁷⁶ The James Gordon Bennett International Balloon Race Trophy Present the Chicago dated 1933.

⁷⁷ *Rzeczpospolita Mościcka*, op. cit., s. 76.

⁷⁸ Pil. Franciszek Janik, zwycięzca w Krajowych Zawodach Balonowych w 1935 roku wraz z kpt. Łojasiewiczem, wg Franciszek Janik, *Gordon-Bennett 1936*, „Skrzydłata Polska” 1936, nr 9, s. 247.

⁷⁹ *Zawody balonowe o puchar Gordon-Bennetta*, „Ziemia Tarnowska” 17 IX 1938, nr 28, s. 4.

⁸⁰ Gondek, *Sporty lotnicze, techniczne*, op. cit., s. 43. W Polsce kształtowano równoległe wojskowe formacje balonów zaporowych, bezzałogowych na uwięzi jako przeciwlotniczych, a załogowych – do obserwacji wojskowej i szkolenia spadochronowego.

⁸¹ Aleksander Wańkowicz (1881–1947) płk WP, pierwszy uczestnik lotów wojskowych balonów na podpoznańskiej Ławicy w 1919 roku, odznaczony krzyżem V.M. za udział w wojnie w 1920 roku, organizator oddziałów balonowych, w 1924 roku przeszedł w stan spoczynku i przeniósł się z Torunia do Warszawy.

ski. Mościcki Klub Balonowy, posiadający 4 balony: „Mościce”, „Mościce I” i „Mościce II” oraz „Kraków”⁸², był – obok sekcji balonowej Aeroklubu Warszawskiego – najsilniejszym ośrodkiem tego sportu.

O zwycięstwie decydował przelot na największą odległość w granicach państwa. Sport ten dostarczał wielu wrażeń, jak pisał Zbigniew Burzyński: „[...] wielkie przygody przeżywa się zwykle w Międzynarodowych Zawodach o pokonanie największej odległości [...] start balonu jest wejściem w ciszę, samolotu wejściem w hałas, pozostają huk, wibracje silnika”⁸³.

Balony wytwarzano w profesjonalnej Wojskowej Wytwórni Balonów i Spadochronów w Legionowie, z którą współpracowała ściśle fabryka Polska Spółka dla Przemysłu Gumowego S.A. w Sanoku, wytwarzająca, prócz masek przeciwgazowych i innych wyrobów gumowych, specjalistyczną tkaninę balonową. Fabrykę uruchomiono w 1932 roku. Tutaj założono w 1934 roku Klub Balonowy „Guma”, a do ceremonii inauguracji wykorzystano pobyt Augusta Piccarda w Sanoku⁸⁴. Klub, liczący kilkunastu członków, wchodził w skład sekcji Balonowej Aeroklubu Lwowskiego, a jego prezesem był pierwszy dyrektor wspomnianej fabryki.

Piccard zamierzał wykorzystać wytwarzaną tamże tkaninę do budowy balonu stratosferycznego, co jednak uniemożliwił wybuch wojny. W 1936 roku wykonano powłokę balonową kulistego balonu wolnego WBS-1600 o pojemności 1600 m³, jedyne w Polsce o tej pojemności. Balonowi nadano nazwę „Sanok” i rejestrację cywilną SP-ATN. Wybito mosiężną tabliczkę z napisem: „Na pamiątkę uroczystego chrztu balonu Sanok – Warszawa 9.5.1936”. Fakt ten odnotowano w *Księdze Pamiątkowej Aeroklubu RP*⁸⁵. Balon ten wystartował w Krajowych Zawodach Balonowych, które rozegrano w 1936 roku w Toruniu, zajmując najwyższą lokatę i zdobywając pamiątkowy puchar. Był jak się wydaje stale użytkowany w grodzie nad Sanem.

W tym samym roku na tamtejszych błoniach przeprowadzono eksperyment, napełniono gazem ziemnym balon „Sanok”, który w czasie dwuipółgodzinnego lotu przemieścił się aż w pobliże Chyrowa. Latano na tym balonie wielokrotnie z Sanoka, a 30 maja 1937 roku na zawodach o Puchar Prze-

⁸² *Almanach...*, op. cit., s. 32. W 1937 roku zawodnicy klubu odbyli 34 loty.

⁸³ Z. Burzyński, *Balonem przez...*, op. cit., s. 25. Zbigniew J. Burzyński (1902–1971) znany pilot balonowy, w 1939 roku komendant parku 2. Baonu Balonowego WP, ustanowił w 1935 i 1936 3 międzynarodowe rekordy wysokości 10.853 m na balonie „Warszawa II” dotąd nie pobity, w 1960 r. odbył setny lot balonem, łącznie 137.

⁸⁴ A. Olejko, *Lotnicze tradycje Bieszczadów*: publikacja książkowa złożona w 2007 roku do druku w Krośnie. Niniejszym autor składa podziękowania za udostępnienie 6 stron o balonach w Sanoku z ww. pracy.

⁸⁵ *Aeroklub RP*, Księga op. cit., k. 49: pierwszy lot na Polu Mokotowskim 9 maja 1936 roku

chodni płk. Aleksandra Wańkowicza załoga balonu zajęła pierwsze miejsce. Na powłoce reklamowano fabrykę. Promocji balonu służyły także wyrabiane pamiątkowe stemple pocztowe.

W roku 1933 inż. chemik Leszek Krzyszkowski założył Mościcki Klub Balonowy z siedzibą na Wydziale Chloru. Zastępcą był Mieczysław Jaworek, sekretarzem – Marian Łańcucki⁸⁶, a kierownikiem lotów – inż. Lech Szorc⁸⁷. Klub ten, później włączony do TS Mościce, liczył około 400 członków, w tym 66 czynnych, wśród których było czterech instruktorów i ośmiu pilotów; jego członkowie wykonywali loty szkoleniowe, w tym nocne⁸⁸. Zainicjowali oni loty balonowe, wykorzystując do napełniania powłok balonów wodór produkowany w nadmiarze jako produkt uboczny w Oddziale Elektrolizy⁸⁹. Na powstanie i rozwój Klubu Balonowego wpłynęły dobre kontakty dyrekcji ZPFZA w Mościcach z dowództwem tarnowskiego 16. Pułku Piechoty. Działalność Klubu związana była nie tylko ze sportem i turystyką, ale także z meteorologią i wojskowością. To właśnie wojsko, a konkretnie z jeden z dwóch batalionów balonowych z Legionowa, wypożyczyło dwie pierwsze powłoki balonowe, które następnie przeszły na własność Klubu⁹⁰.

Z tego ośrodka pochodzili wojskowi instruktorzy piloci balonowi, porucznicy: Franciszek Hynek, Władysław Pomaski, Zbigniew Burzyński, Antoni Janusz, Władysław Wysocki⁹¹, Józef Urbaniak, który był łącznikiem z 16 p.p. w Tarnowie⁹². Pilotami cywilnymi byli m.in. Mieczysław Gofron, Bronisław Kasprzyk, inż. Szarza, Muszyński i Lech Szorc. Oficerowie batalionu pełnili funkcje oficerów startowych, kierowali napełnianiem balonów gazem oraz zarządzali zespołami szykowaczy i utrzymujących balony przed startem.

⁸⁶ Białas, Szymanowski, op. cit., s. 129; P. Krzyżanek, *Wspomnienia*, Tarnów 1970, mps powielany na prawach rękopisu. Krzyszkowski był kierownikiem Oddziału Elektrolizy Soli Kamiennej na Wydziale Chloru.

⁸⁷ APKr, O/Tarnów, sygn. ZA/XII/8, relacja kpt. Józefa Urbaniaka.

⁸⁸ APKr, O/ Tarnów, sygn. ZA VI/2, Sprawozdanie z działalności Mościckiego klubu balonowego za rok 1938.

⁸⁹ Janusz Bogacz, *Ci wspaniali mężczyźni*, „Tarnowskie Azoty”, Tarnów 1990. Wodór otrzymywano podczas elektrolizy solanki metodą Billitera. Z relacji inż. Zdzisława Łysonia emerytowanego Pracownika ZPFZA.

⁹⁰ J. Szczepański, *Wojska balonowe. Legionowo 1897–1939*, Warszawa 2005.

⁹¹ W. Wysocki, kpt pilot z 1. pułku Lotniczego w Warszawie, w 1939 roku dowódca pododdziału Portowego w Brześciu n. Bugiem, podobnie W. Pomaski, kierownik Bazy Mat. w 2.B.B. w 1939 roku awansowany był na stopień kpt. pil. Balonowego.

⁹² Pilot ppłk. Franciszek Hynek (1897–1958) wybitny pilot balonowy, oficer AK, uczestnik i dwukrotny zwycięzca w zawodach Gordon-Bennetta w 1933 roku (Chicago) i w 1934 roku (Warszawa), zginął na Kaszubach 8 IX 1958 roku w nieszczęśliwym wypadku podczas lotu balonem „Poznań”. Cyt. za: Paweł Kanturski, *Ostatni lot Franciszka Hynka*, [w:] *Komentarze historyczne*, Warszawa 2002, s. 77–82. Autor dementuje tam fałszywą informację o omyłkowym zestrzeleniu balonu przez milicjanta.

Warto podkreślić, że Wydział Chloru współpracował w organizacji „kursu gazowego” Wojskowej Szkoły Obrony Przeciwgazowej z Trauguttowa pod kierunkiem ppłk. dypl. Walerego Jasińskiego⁹³. Pod opieką Krzyszkowskiego działał też zastęp balonowy harcerzy⁹⁴.

Aktywnie uprawiano sporty w ramach Towarzystwa Sportowego „Mościce” – TS Mościce⁹⁵. Nad Dunajcem została założona przystań pływacka, wybudowano drewnianą stanicę (planowano kajakową) i korty tenisowe, organizowano zawody i zloty cyklistów oraz motorowe⁹⁶. Towarzystwo Narcziarskie liczyło 130 członków⁹⁷. Rozległe błonia nad Białą użytkowali piłkarze, lekkoatleci, baloniarze, piloci. Terenem opiekowało się TS Mościce, a samym lotniskiem – miejscowy Komitet Powiatowy LOPP, który wsparł finansowo jego budowę⁹⁸. W 1938 roku LOPP z siedzibą na terenie fabryki, którego prezesem był inż. chemik Stefan Żabicki⁹⁹, liczył 2500 członków¹⁰⁰ zgrupowanych w 6 kołach. Popierano głównie modelarstwo lotnicze, szybownictwo, obronę pplot. Jako godne odnotowania należy uznać, że w 1937 roku na mościckim lotnisku lądowała i startowała na sportowym samolocie RWD-13, Wanda Modlibowska, znana kobieta pilot sportowy, członkini Aeroklubu Poznańskiego¹⁰¹.

⁹³ E. Rybka, K. Stepan, *Rocznik Oficerski 1939*, Kraków 2006, s. 472. Ppłk. dypl. uzbr. W. Jasiński, ur. w 1890 r., w 1939 szef Wydziału Przeciwgazowego w Dowództwie Obrony Przeciwlotniczej Ministerstwa Spraw Wojskowych.

⁹⁴ *Moje wspomnienia z pilotażu balonowego, zastęp harcerzy*, rękopis autorstwa Wiktora Grygiela.

⁹⁵ Można to wywnioskować na podstawie zdjęć z albumu fotograficznego właścicielki, K. Lahrsson. Jej ojciec, fotograf inż. chemik Stefan Żabicki (1900–1993), był także kronikarzem życia towarzysko-sportowego Mościc.

⁹⁶ *Rzeczpospolita mościcka*, pod red. P. Pawliny, Tarnów 2007, s. 73–73; W. Łoziński, *Sport i turystyka*, [w:] Tarnów dzieje miasta i regionu, Tarnów 1983, s. 695. Działały sekcje: piłki nożnej, lekkoatletyczna, kolarska, kręglarska, podnoszenia ciężarów, siatkówki, koszykówki, motorowa i łyżwiarska, w związku strzeleckim: motorowa, kajakowa, gołębiarska, pszczelarska, strzelecka.

⁹⁷ „Przegląd Chemiczny”, Lwów 1935, z. 3 oraz Z. Janota-Bzowski, *Dzieje rodziny Hemplów*, Warszawa 1997, s. 114.

⁹⁸ T. Czarny, *ZPFZA w Mościcach, 50 razy...*, „Hasło”, 22, 06.06.1929, s. 2; b.a., *Sport*, „Ziemia tarnowska”, 14.02.1939, nr 44, s. 7. Stanisław Chrzanowski, jeden z animatorów sportu na terenie gminy Mościce został w lutym 1939 roku prezesem Komitetu Okręgowego Polskiego Związku Piłki Nożnej.

⁹⁹ J. Kulesza, *Mościce...*, „Hasło”, I, wrzesień 1938, z. 38, s. 2.

¹⁰⁰ M. Romeyko (red.), *Polska Lotnicza*, Warszawa 1937, s. 153. W ramach Aeroklubu RP wspierano loty balonowe liczone się ze zorganizowaniem na wypadek wojny oddziału przeciwlotniczych balonów zaporowych.

¹⁰¹ Wanda Modlibowska, z wykształcenia farmaceutka, trzy razy brała udział w zawodach krajowych. W maju 1937 roku w Bezmiechowej osiągnęła rekord długotrwałego lotu na szybowcu konstrukcji Antoniego Kocjana Komar bis SP-422 (ponad 24 h). To rekord kobiety,

Pierwsze lokalne zawody balonowe w Mościcach rozegrano już w czerwcu 1933 roku pod patronatem miejscowego Koła LOPP, a w 1938 roku – zawody o zasięgu ogólnopolskim o Puchar płk. Wańkowicza. Zgodnie z relacjami przedwojennych mieszkańców Mościc, od 1933 roku z wyjątkiem niepogody i zim „latano prawie każdej niedzieli”, czyli dość często. Na zachowanych fotografiach widać przygotowania do startu: zawodników, wojskowych, w tym oficerów, kosze balonowe przewożone na furmankach, balony na tle fabryki.

Honorowym gościem pilotów balonowych w Mościcach był w maju 1935 roku sławny fizyk, prof. August Piccard¹⁰², który wygłosił w przyfabrycznym kasynie kilka wykładów dla członków klubu¹⁰³. Piccard w trakcie pobytu w Polsce wznosił się balonem z Martą Eggerth i Janem Kiepurą na pokładzie, co okazało się świetną promocją tego sportu. W *Księdze Pamiątkowej Aeroklubu RP* zachował się podpis Augusta Piccarda z 8 maja 1935 roku, ozdobiony ręcznie wykonaną winiętą.

W sportowej rywalizacji lotu na odległość, propagowanej przez LOPP, uczestniczyła także młodzież szkolna, która wypuszczała małe baloniki wypełnione wodorem z kartkami pocztowymi, z prośbą o odesłanie nadawcy; nagrodami były zegarki!¹⁰⁴

W tamtych latach popularne były w Mościcach zawody organizowane jako „automobilowy pościg za balonem wolnym”. Przygotowywano się do owych imprez niezwykle starannie, o czym świadczą należące do zwycięzcy dra inż. Stefana Pawlikowskiego puchary przechodnie¹⁰⁵ ze stali nierdzewnej i mosiądzu. Wyróżniają się one modernistycznym wzornictwem oraz inskrypcjami: **„Nagroda komitetu Pow. LOPP w Mościcach za I pościg automobilowy za balonem wolnym 18 VI 1933”** i **„Nagroda Mościckiego Klubu Balonowego III pościgu za balonem 5 maja 1935”** oraz **„Nagroda Mościckiego Klubu Lotniczego za pościg za balonem 21 maja 1934 r.”**

który przetrwał 11 lat, wyczyn zatwierdzony przez FAI, należało do niej także 9 rekordów krajowych w odległościach na szybowcach SGo-3 (konstrukcji Grzeszczyka). Odznaczona srebrną odznaką szybowcową. Numer 354 w skali europejskiej i 54 w krajowej; po wojnie instruktor szybownictwa.

¹⁰² August Piccard (1884–1962) fizyk, uczonek szwajcarski, badacz stratosfery i głębin morskich, prof. politechniki w Zurychu i w Brukseli, w 1931 roku wznosił się balonem (w aluminiowej kapsule) na wysokość 15.781 m, po wojnie konstruował batyskafy, w 1953 roku zanurzył się na głębokość 3150 m, a w 1961 roku – 10.899 m w Rowie Mariańskim na Pacyfiku. Jego syn Jacques w roku 1999 wspólnie z Brytyjczykiem Blainem Johnsem obleciał ziemię balonem hybrydowym w czasie 19 dni i 22 godzin.

¹⁰³ *Balony w Mościcach*, „Przekrój” 27.01.1985, nr 2068, s. 18.

¹⁰⁴ Według Marii Ostrowskiej, mieszkanki Mościc od lat dwudziestych XX wieku, uczestniczki rywalizacji w 1936 roku.

¹⁰⁵ Oba puchary przechowywane są w zbiorach rodziny.

Samochodowe pogonie za balonem wzorowano z pewnością na modnych wówczas konnych biegach za lisem¹⁰⁶. Był to całkowicie oryginalny pomysł inżynierów mościckich: połączenie uprawianego wcześniej sportu samochodowego, balonowego z myślistwem – łącznie z kitą lisią zapożyczoną z polowań (być może tych organizowanych u księcia Romana Sanguszki w Gumniskach pod Tarnowem¹⁰⁷). W zawodach brało udział około 100 osób, których zadaniem było doścignąć balon najpóźniej w godzinę od czasu lądowania. Nagrodą główną była lisia kita umocowana na lince balonu (jej miniaturę przytwierdzano do maski samochodu), a także nagrody pieniężne. Zawody kończyły się festywnym dla mieszkańców.

Nie wiemy, kto był inicjatorem owych polowań, pewne jest natomiast, że czynny udział brali w nich inżynierowie: Karol Hulle, Romuald Wowkonowicz, Tadeusz Krynicki¹⁰⁸ oraz prezydent Ignacy Mościcki¹⁰⁹. Należy także wspomnieć, iż naczelnik gminy Mościce Stanisław Kubiński, absolwent Politechniki Lwowskiej, choć sam nie polował, był do 1 lipca 1927 roku naczelnym dyrektorem zakładu zbrojeniowego o nazwie „ARMA, Fabryka Broni i Maszyn S.A. we Lwowie. Własna produkcja broni myśliwskiej, śrutowej i kulowej, środków pomocy łowieckiej i turystycznej”¹¹⁰.

¹⁰⁶ APKr O/Tarnów, sygn. ZA VI/1, Aeroklub Mościce: „W dni świąteczne wyruszał w nieznaną z pola startowego w Mościcach wiatrem kierowany balon. Za nim samochód FZA Mościce z małą orkiestrą i dobrze zaopatrzonym bufetem oraz samochody prywatne, motocykle, a nawet rowery. Gonitwa za balonem to jazda terenowa drogami, polami, wertepami, przeprawy przez rzekę”.

¹⁰⁷ Roman Władysław, Stanisław Sanguszko (1901–1984), ur. w Gumniskach, ostatni do 1944 roku właściciel majątku, hodowca koni arabskich, syn Eustachego, Namiestnika Galicji, właściciel dóbr Gumniska i Podhorce z monumentalnym zamkiem, zapalony automobilista, kolekcjoner samochodów, od 1939 roku przebywał na Węgrzech u ks. Beli Odescalchi, hodowlę nadal prowadził znawca koni Bogdan Ziętarski. Druga żona po rozwodzie, przed śmiercią w 1967 roku zapisała mu majątek, około 40 tys. ha i hotele w Sao Paulo. Wnuk Paweł, właściciel zbiorów, ur. 1973 roku, mieszka w Brazylii, za: *Polski Słownik Biograficzny*, XXXIV/2, z. 141, Kraków–Warszawa–Wrocław 1992, s. 509–510, biogram oprac. A. Biernacki oraz [w:] *Wokół Sanguszków, materiały pokonferencyjne. Dzieje – sztuka – kultura*, A. Bartosz (red.) Tarnów 2007.

¹⁰⁸ Żona inżyniera Tadeusza Krynickiego od 1920 roku, Wanda z domu Turzańska (1894–1937), primo voto Zawadil, została po rozwodzie w 1936 roku żoną księcia Romana Sanguszki, zmarła w Londynie 17 grudnia 1937 roku 6 tygodni po porodzie syna, Piotra Sanguszki (1937–1989), zostawiła córkę z pierwszego małżeństwa – Basię Krynicką, zam. w Belgii. Została pochowana w rodzinnym grobowcu, kaplicy Sanguszków na Starym Cmentarzu w Tarnowie. Wykonanie nagrobka zlecono Antoniemu Madeyskiemu, znanemu rzeźbiarzowi, ale artysta z powodu przedwczesnej śmierci w 1939 roku nie wykonał tej pracy.

¹⁰⁹ Zbiory prywatne, autor rękopisu: inż. Franciszek Żaba, zachowały się protokoły łowieckie z lat 1932–1939, gdzie wśród 36 uczestników są: inżynierowie, urzędnicy i ziemianie.

¹¹⁰ Zgodnie z informacją córki inż. Kubińskiego – dr med. B. Szymanowskiej.

Inspiracji wspomnianej wyżej koncepcji lotów balonowych należy szukać w tradycji Hubertusa, czyli polowania za lisem w dniu patrona myśliwych św. Huberta, którą zaadaptowano, przenosząc obyczaje myśliwskie do sportu balonowego¹¹¹. Był to bowiem zmotoryzowany, a zarazem powietrzny „bieg św. Huberta” za... balonem-lisem! Regulamin opracowali Karol Hulle i Tadeusz Krynicki, a sugestywnie zawody te opisał Paweł Huelle, wnuk Karola Hulle, w książce *Mercedes Benz, listy do Hrabala*¹¹². Wymienia on nazwiska znanych sobie inżynierów oraz marki pojazdów, które brały udział w balonowym polowaniu.

Przebieg pogoni za balonem-lisem możemy odtworzyć na podstawie relacji Edwarda Lewickiego, który wspomina, iż w trakcie długotrwałego napełniania balonów wodorem, przyczepiania gondoli oraz obciążania balonów workami z piaskiem powoli gromadziła się publiczność. Balony po starcie kierowały się na zachód lub północny wschód, zgodnie z kierunkiem wiejących na tym terenie wiatrów. Same przygotowania do pogoni, na które składały się: obserwacje i prognozy pogody, badanie konstelacji gwiazd, wykreślanie i opisy przewidywanej trajektorii lotu na mapie, trwały kilka dni. Aby zwyciężyć, należało zgodnie z regulaminem podejść jak najbliżej pod gondolę balonu, tam zasygnalizować trąbką myśliwskie zawołanie. Lotnik zobowiązany był natychmiast przerwać lot i rzucić kotwiczną linę z przymocowaną do niej lisią kitą¹¹³. Samochodowa lub motocyklowa pogoń kończyła się zdobyciem wspomnianego trofeum, analogicznie jak w myślistwie¹¹⁴. Zwycięski zespół – pilot i kierowca samochodu – otwierali szampana. Właściwą nagrodą, jak już wspomniano, był mosiężny znaczek z motywem lisa, ozdobiony napisem: „Mościce, pogoń za balonem...” z datą zawodów, który – jak to uwieczniono na fotografii z epoki – przytwierdzano do maski auta.

W maju 1935 roku opublikowano relację z III Samochodowego Pościgu za Balonem Wolnym o Puchar Przechodni Mościckiego Klubu Balonowego¹¹⁵, który zgromadził na starcie 16 samochodów z Mościc i Tarnowa, przy czym 40 osób jechało za balonem w dwóch autobusach. Załogę balonu „Mościce”

¹¹¹ Św. Hubert (656–727) biskup Maastricht i Liege, patron myśliwych, wyobrażany z jeleniem lub z psem, dzień św. Huberta obchodzony jest 3 listopada.

¹¹² P. Huelle, *Mercedes Benz, listy do Hrabala*, Kraków 2002, s. 60–61.

¹¹³ P. Huelle, op. cit., s. 63–65.

¹¹⁴ Biały, Szymanowski, op. cit., s. 129–130. Według relacji inż. Tadeusza Huelle, ojca Pawła (list do autora z 22 listopada 2002 roku): „[...] wodór doprowadzano na teren startów rurociągiem z PFZA, dlatego cotygodniowe starty dwóch balonów będących własnością T.S. Mościce miały miejsce na łące przy fabryce, niedaleko głównego wejścia do niej i w pobliżu wzniesionego później, w latach trzydziestych XX wieku budynku „Konsumy „Azotów”.

¹¹⁵ J.M., *Po karkołomnych drogach, w pościgu za balonem*, „Ilustrowany Kurier Codzienny”, Kraków 12 V 1935 r.; dwie fotografie: „Lądowanie balonu „Mościce” i „Stefan Pawlikowski, zwycięzca w wyścigu samochodowym za balonem w Mościcach”, autorstwa dra Świerczewskiego, miejscowego lekarza medycyny.

stanowili: pilot bal. por. Władysław Pomaski, starosta tarnowski Marek Lisowski i Karol Hulle jako sędzia. W balonie znajdowała się specjalna poczta, czyli około 2500 listów i pocztówek filatelistycznych ze znaczkami lotniczymi, które nadeszły do urzędu pocztowego w Mościcach z całego kraju. Najpierw opieczętowano je specjalnym okolicznościowym stemplem Poczty Państwowej w Mościcach oraz Mościckiego Klubu Balonowego, by po zawodach nadać w najbliższym lądowaniu urzędzie pocztowym w Borzęcinie¹¹⁶. Statek powietrzny „Moście” wylądował wówczas koło Wierzchosławic. Dla kierującego samochodem dra inż. Stefana Pawlikowskiego, który wraz z żoną jako pilotem przyjechał na miejsce pierwszy, było to już drugie trofeum „lisiej kity”. Po przyjeździe pozostałych samochodów wszyscy uczestnicy byli podejmowani „[...] na pikniku przez p. ministrową Kwiatkowską”¹¹⁷.

W 1938 roku ścigany balon lądował przymusowo w rejonie Lipnicy Murowanej; zwycięzcą pościgu został Franciszek Balzar, posiadacz Mercedesa¹¹⁸. Ostatni lot balonowy „pogoń za lisem” odbył się w sierpniu 1939 roku. Wtedy to statek powietrzny Mościckiego Klubu Balonowego, który zestrześliła blisko granicy państwowej polska obrona przeciwlotnicza, szczęśliwie lądował w okolicach Bobowej¹¹⁹. Na zatrzymanego celem przesłuchania przez funkcjonariuszy KOP-u¹²⁰ pilota załoga oczekiwała w restauracji (dodajmy: przy suto zastawionym stole).

Historia lotnictwa sportowego w Mościcach obfituje w znaczące wydarzenia. W 1934 roku pilot bal. por. Władysław Pomaski oraz inż. Leszek Krzyszkowski odbyli lot z Mościc do Krasnodaru na Kaukazie (1500 km)¹²¹. W 1935 roku w pamięć miłośników sportu balonowego wpisał się nocny lot balonem „Kraków” do Sarn na Polesiu (411 km)¹²². Piloci z Mościc kierowali też lotem balonu ze startu w Sanoku 11 lipca 1937 roku¹²³. W nocy 12 marca 1938 roku wystartował z Mościc balon „Sanok” z załogą w składzie Leszek Krzyszkowski i Leon Szorc. (Załoga w czasie lotu zrzuciła z gondoli foldery reklamujące wyroby ZPFZA, co

¹¹⁶ *Po karkołomnych drogach...*, op. cit.

¹¹⁷ Wanda, żona inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego (1888–1974), ministra przemysłu i handlu (1926–1930), dyrektora ZPFZA w latach 1931–1935, wicepremiera, ministra skarbu 1935–1939, po wojnie Kierownika Odbudowy Gdyni.

¹¹⁸ *Pościg samochodowy za balonem klubu Mościckiego*, „Hasło”, 27.05.1938, nr 18, s. 3.

¹¹⁹ Według Pawła Huelle, a według Tadeusza Orłowskiego z Mościc dokonali tego Słowacy. W Bobowej znajdował się majątek należący do 1945 roku do Długoszowskich, rodziny gen. Bolesława Wieniawy-Długoszewskiego.

¹²⁰ Korpus Ochrony Pogranicza stale stacjonował na granicy wschodniej, kilka oddziałów w obliczu wybuchu wojny „przerzucono” na południową granicę RP.

¹²¹ *Polska Lotnicza*, op. cit., s. 213.

¹²² M. Żółczyński, *Lot balonem*, „Ilustrowany Kurier Codzienny”, 1935, trwał 8 godzin.

¹²³ S. Stefański, *Lot balonu Sanok z przygodami*, „Tygodnik Sanocki”, nr 41, 14.10.1994 roku.

niewątpliwie miało związek z podpisaniem kilka miesięcy później przez Węgry i Jugosławię umowy na dostawy nawozów sztucznych z Mościc¹²⁴). Po trwającym 16 godzin i 11 minut locie nad Słowacją i Węgrami balon „Sanok” wylądował we wsi Kaustice na terytorium Bośni po pokonaniu odległości 705 km¹²⁵.

Z okazji piątej rocznicy założenia Mościckiego Klubu Balonowego (MKB), przypadającej w 1938 roku, odbyły się w Mościcach X Krajowe Zawody Balonowe o Puchar im. płk. Aleksandra Wańkowicza. W dniach 7 i 8 maja tego roku wystartowało 12 załóg. Wydarzeniu temu towarzyszył gwiazdzisty zlot: 29 samochodów, 17 motocykli, 5 motorowerów¹²⁶. W sumie zebrało się około 10 tysięcy osób¹²⁷. Z treści zaproszenia wydrukowanego na X Zawody Krajowe o Puchar płk. A. Wańkowicza, które wystawiono w kwietniu 1938 roku wiemy, że odprawa zawodników (sprawdzenie dokumentów, ustalenie kolejności startów, komunikat meteorologiczny) odbyła się w przededniu imprezy w Kasynie Urzędniczym fabryki. Start balonów, któremu towarzyszyły występy dwu orkiestr: Polskiego Związku Zachodniego¹²⁸ oraz wojskowej 16.p.p., miał miejsce między godziną 17 a 18 z terenu boiska sportowego TS Mościce. Balony wylądowały w powiecie Kołomyja oraz w Rumunii.

Kolejne zawody – jedenaste i zarazem ostatnie – z udziałem 14 załóg, w tym dwóch z MKB, odbyły się w maju 1939 roku¹²⁹. W zawodach tych balon „Mościce”, pilotowany przez kpt. Józefa Urbaniaka i inż. Szorca, zajął trzecie miejsce¹³⁰. Impreza była dofinansowana przez fabrykę, która fundowała również nagrody. Na czele komitetu organizacyjnego stał naczelny dyrektor Romuald Wowkonowicz¹³¹. Na zachowanych fotografiach, na tle wielu balonów i stosów stalowych butli z wodorem do napełniania powłok, można rozpoznać sylwetki widzów, a wśród nich generałów WP Bernarda Monda (piechota) i Stanisława Zająca (lotnictwo)¹³².

¹²⁴ Olejko, op. cit.

¹²⁵ Olejko, *Lotnicze...*, op. cit., 2007.

¹²⁶ Białas, Szymanowski, op. cit., s. 129. Według Tadeusza Huelle balony zabierały okolicznościową pocztę.

¹²⁷ *Sprawozdanie z przebiegu X Krajowych Zawodów Balonów Wolnych o puchar im. Płk. Wańkowicza w Mościcach*, „Ziemia Tarnowska” 9.05.1938, nr 9, s. 1.

¹²⁸ PZZ – Polski Związek Zachodni, organizacja o charakterze patriotycznym.

¹²⁹ Zgodnie z odrębnymi zapiskami inż. Stanisława Kubińskiego w archiwum rodzinnym w Mościcach, fotografie w Muzeum Okręgowym w Tarnowie.

¹³⁰ *Zawody balonowe w Mościcach*, „Hasło”, 12.05.1938, nr 16, s. 3 i relacja kpt. Urbaniaka, patrz przyp. 79.

¹³¹ R. Lichwała, *Przedwojenne Mościce, nie samą pracą...*, „Rocznik Tarnowski”, 12, 2007–2008, s. 192.

¹³² Bernard Mond (1887–1957) gen. bryg. piechoty w 1933 roku, odzn. Krzyżem VM, dca 20.p.p, dca 205 p.p., założyciel Klubu Sportowego „Wawel”, w 1939 roku dca 6.D.P, następnie

Krajowe i Międzynarodowe Lotnicze Zawody Turystyczne (Challenge)

Samoloty Aeroklubu Krakowskiego brały udział w I, II, III **Krajowych Zawodach Awionetek** w 1927, 1928 i 1930 roku w Warszawie, największej ogólnopolskiej imprezie lotniczej, organizowanej przez Aeroklub Warszawski w latach 1927–1938¹³³. Jednymi z pierwszych zawodów w Małopolsce były natomiast: **Lot Małej Ententy i Polski** z 27–28 sierpnia 1928 roku, **4. Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych** w 1931 i w 1936 roku z lotniskami w Nowym Targu, Mielcu i Sandomierzu¹³⁴. Najważniejszą lotniczą sportowo-turystyczną imprezą w Małopolsce, zorganizowaną po raz pierwszy w Krakowie 6 października 1929 roku przez Związek Aeroklubów Akademickich z udziałem 18 samolotów, był **Lot Południowo-Zachodniej Polski**¹³⁵. Nagrodą był puchar przechodni, a zawody odbywały się co-rocennie; ostatnie, dziewiąte z kolei, przypadły w 1939 roku. Pierwsze miejsce w 1929 roku zdobył por. pilot Franciszek Żwirko na samolocie RWD-4. Wśród kolejnych zwycięzców byli piloci: Józef Dec i triumfator **Międzynarodowego Lotu Alpejskiego** w 1933 roku Jerzy Bajan z Krakowa. To najstarsza impreza lotnicza w Polsce kontynuowana do dziś. 17 września 1932 roku miał miejsce Lotniczy Rajd Sztafetowy Samolot-Motocykl. Cieszące się szczególną popularnością lotników „złoty gwiazdźstie”, majówki, weekendy lotnicze, przeloty, rajdy turystyczne nie miały charakteru sportowego, a raczej turystyczno-rozrywkowy¹³⁶. Piloci z Mościc uczestniczyli w zawodach regionalnych we Lwowie, gdzie Zygałdo i Łańcucki zajęli drugie miejsce. Aeroklub Krakowski i LOPP – to dwukrotni organizatorzy Zlotu Podhalańskiego w Nowym Targu¹³⁷.

w niewoli niemieckiej. Po wojnie m.in. magazynier i urzędnik w Spółdzielni Budowlanej w Krakowie, pogrzeb z honorami. Józef Zajac (1891–1963) gen. pilot, walczył w Leg. Polskich, 1920 rok szef sztabu Grupy Armii Północ, 1921–1936 szef I. Oddziału Sztabu Gen., 1936–1939 Inspektor Obrony Powietrznej i Naczelnym Dowódcą Lotnictwa Wojsk., 1939–1941 Dowódcą Sił Pow., 1941–1947 kolejno: dca II i I Korpusu, zca dcy Armii Polskiej, po wojnie pracuje naukowo w Anglii; autor kilku książek wojskowych.

¹³³ MLP, *Regulamin z VIII 1938 r.*, *Almanach*, op. cit., s. 57.

¹³⁴ MLP, *Regulamin 4. K.K.S.T.*, Warszawa 1931, wyd. LOPP i Aeroklub RP, Program K.K.T. IX. 1936 r.

¹³⁵ E. Popiołek, *Działalność sportowa Aeroklubu Krakowskiego na tle 100-lecia lotnictwa światowego*, [w:] *Lotnicze...* op. cit., s. 72–73; *Almanach...*, op. cit., s. 59, w 2003 roku – 41. lot.

¹³⁶ Łoziński, *Sport lotniczy*, op. cit., s. 25, 41, MLP, programy: 9. *Międzynarodowego Meetingu Lotniczego 24/5 V 1933 r.*, *Złotów Gwiazdźstych do Łodzi (1934)*, Warszawy, Inowrocławia Zdroju.

¹³⁷ *Almanach*, op. cit., s. 64.

Pierwsze Międzynarodowe Lotnicze Zawody Samolotów Turystycznych – **Challenge** (pod egidą Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI¹³⁸) w 1929 roku odbyły się bez udziału Polaków¹³⁹. Konkurencje techniczne polegały na ocenie solidności konstrukcji, próbie krótkiego startu i lądowania, ocenie czasu i sposobu składania i rozkładania skrzydeł, próbie minimalnej prędkości i zużycia paliwa. Ukoronowaniem imprezy był lot dookoła Europy, którego trasę zmieniano w kolejnych zawodach. Imprezy te miały duże znaczenie jako rajdy turystyczne, urozmaicone zawodami nawigacyjnymi i próbami sprawności pilotażowej, wykorzystano je w produkcji Messerschmitta 109 i RWD-13¹⁴⁰.

Polska ekipa zadebiutowała w 1930 roku, kiedy to wystartowało 12 załóg na siedmiu typach samolotów, ale nie odniosły żadnych sukcesów¹⁴¹. W kolejnej edycji turnieju – III Challenge – który odbył się w dniach 12–29 sierpnia 1932 roku w Berlinie, Polacy zgłosili pięć załóg na skonstruowanych specjalnie w tym celu PZL-19 i RWD-6. Wygrali wówczas kpt. Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura (pełniący funkcje mechanika i nawigatora)¹⁴² na RWD-6 – także na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w 1932 roku w II kategorii samolotów turystycznych. Żwirko zajął ponadto pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej lotu okrężnego dookoła Europy, pokonując dystans 7363,2 km w ciągu 7 dni. Związani z Aeroklubem Krakowskim, służący w Krakowie w 2. Pułku Lotniczym Jerzy Bajan i Gustaw Pokrzywka zajęli wówczas drugie miejsce.

Organizacja IV Challenge, zaplanowanego na 28 sierpnia – 16 września 1934 roku, przypadła zgodnie z regulaminem turnieju Aeroklubowi Polski,

¹³⁸ Federation Aeronautique Internationale, zw. w Polsce Międzynarodowym Związkiem Aeronautycznym, założony w 1905 roku w Brukseli przez Kongres Olimpijski; w sierpniu 1936 roku odbył się X Zjazd w Warszawie, por. B.J. Kwieciński, *FAI*, „Skrzydłata Polska” 1936, nr 9, s. 239.

¹³⁹ Były przeglądem najnowszych konstrukcji samolotów sportowych, nagrodą był puchar ufundowany przez FAI. Państwo, którego przedstawiciel zajął w zawodach I miejsce organizowało następne zawody. Polska zdobyła puchar Challenge w 1932 i w 1934 roku. Zawodów zaniechano z powodu wysokich kosztów organizacyjnych, nadmiaru prób i zbyt skomplikowanych przygotowań technicznych.

¹⁴⁰ Gaczkowski, op. cit., s. 4.

¹⁴¹ MLP, *Regulamin 2.gi Międzynarodowy Konkurs Awionetek 1930 r. i 1932 rok*, tłum. i wyd. Aeroklub RP.

¹⁴² Kpt. Franciszek Żwirko (1895–1932) był pilotem wojskowym i instruktorem sportowym, w 1929 roku odbył lot dookoła Europy z Wigurą na RWD-2, 1. Miejsce w lotach Południowo-Zachodniej Polski w 1929 i 1930 roku oraz zwycięstwa w III i IV Konkursie Krajowych Samolotów Turystycznych w 1930–1931 roku w Krakowie; wydał: *Moje wspomnienia* w 1932 i 1934 r. Stanisław Wigura (1901–1932) inżynier, konstruktor lotniczy, mechanik, pilot sportowy, współkonstruktor samolotów RWD. Obaj zginęli w 1932 roku.

z lotniskiem etapowym w Krakowie¹⁴³. Na zlecenie dowódcy lotnictwa wojskowego płk. pil. Ludomiła Rayskiego¹⁴⁴ w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie przygotowano pięć egzemplarzy „rajdowego” modelu PZL-26 ze składanymi skrzydłami, a w konkurencyjnych Doświadczalnych Zakładach Lotniczych specjalnie na te zawody wyprodukowano sześć samolotów RWD-9 z silnikiem Skoda¹⁴⁵. W zawodach triumfowała załoga w składzie: Jerzy Bajan i Gustaw Pokrzywka na samolocie RWD-9 S-SP BRD „Jan Śniadecki”¹⁴⁶. Ostatecznie w klasyfikacji generalnej lotu okrężnego o długości 9537,4 km wygrał Bajan.

Dowodami sukcesów w zawodach Challenge są liczne plakiety i medaliony z wizerunkami Żwirki i Wigury wybite w 1932 roku¹⁴⁷. Zachowany w siedzibie zarządu Aeroklubu RP puchar, jako nagroda za pierwsze miejsce w 1932 i 1934 roku – ze wskazaniem pilotów: Niemca Fritza Morzika, Żwirki, Wigury i Bajana na RWD-9 i silnika Skody – zgodnie z treścią inskrypcji został przyznany Aeroklubowi RP decyzją FAI w 1935 roku w Dubrowniku¹⁴⁸. Puchar wyróżnia się niebanalnym, stylizowanym na chłodnicę kształtem o lekko spłaszczonej, modernistycznej formie.

W roku 1934, kiedy Mościce znalazły się na trasie zawodów Challenge jako lotnisko zapasowe, w Zakładach Mechanicznych ZPFZA naprawiono samolot PZL-26 „Wielkopolska”. Samolot pilotowany przez Andrzeja Włodarkczyka, biorącego udział w zawodach¹⁴⁹, po jednodniowej przerwie spowodowanej naprawą pękniętego korbowodu, wystartował do Lwowa¹⁵⁰. Zwycięstwa

¹⁴³ D. Dudek, *Józef Piłsudski wobec problemów kultury fizycznej 1910–1935*, Kraków 2004, s. 166. Skarb Państwa dofinansował je sumą aż 10 mln zł, przebiegiem interesował się marszałek J. Piłsudski.

¹⁴⁴ Rayski Ludomił Antoni (1892–1979) pilot, inż., w latach 1915–1918 pilot lotnictwa tureckiego, gdzie został skierowany przez władze austriackie, wówczas jako obywatel turecki; od 1919 roku w WP, na różnych stanowiskach w lotnictwie; w marcu 1939 roku zdymisjonowany, w sierpniu 1939 roku II zastępca Wiceministra Spraw Wojskowych, delegowany za granicę do zakupu samolotów wojskowych, nieprzyjęty do służby w PSZ na Zachodzie, służył w brytyjskim lotnictwie transportowym jako pilot, później w PSP na Bliskim Wschodzie.

¹⁴⁵ Łozińscy, *Sport lotniczy*, op. cit., s. 48.

¹⁴⁶ Gaczkowski, op.cit, op. cit., s. 4.

¹⁴⁷ D. Radwan, *Kolekcja Kałkowskich. Medaliony, plakiety, medale*, Kraków 2008, s. 447–448, 450.

¹⁴⁸ „*Io Coupe Challengee International D’Avions de Tourisme Offerte par L’aero Club de France*”.

¹⁴⁹ „*Ilustrowany Kurier Codzienny*”, Kraków, 14/15 IX.1934 roku.

A. Włodarkiewicz z nieznanym pilotem obserwatorem w samolocie PZL-26, nr startowy 65, ostatecznie zostali jednak zdyskwalifikowani w zawodach. W zbiorach prywatnych zachowało się kilka fotografii z tej naprawy.

¹⁵⁰ Według Tadeusza Huelle na miejscu fragmentu lotniska założono już przed 1939 rokiem ulice: Akacyjową, Czerwony Klonów, Kościelną, Huelle zapamiętał start samolotu PZL-26: „na południe ku linii kolejowej”.

w zawodach Challenge były wielkimi triumfami Polski na arenie międzynarodowej i bardzo przyczyniły się do popularyzacji lotnictwa wśród polskiego społeczeństwa¹⁵¹.

Na zachowanych fotografiach na lotnisku mościckim widoczne są samoloty szkolne: PWS-26 i turystyczne: DKD-6 i RWD-13 „Wiarus” (jak informuje podpis, tematem jest „jazda awionetką w Mościcach, maj 1936”), a także wielozadaniowy POTEZ¹⁵², służący do opryskiwania przyfabrycznych doświadczalnych pól arsenianem wapniowym. W roku 1938 odbyła się uroczystość poświęcenia dwóch maszyn – RWD-8 „Plon-1” i „Plon-2” – ufundowanych przez pracowników ZPFZA w Mościcach dla rolnictwa, z udziałem wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego, co zostało uwiecznione na zdjęciu i opublikowane w czasopiśmie rolniczym o tej samej nazwie¹⁵³. Interesujące są odnalezione klisze przedstawiające katastrofę samolotu sportowego RWD-8 w 1935 (?) roku¹⁵⁴. Rozrzucone na rosnących liniowo wierzbach szczątki maszyny wskazują na miejsce katastrofy – wały nad Dunajcem koło Mościc, na północ od mostu kolejowego koło Zbylitowskiej Góry. Nie wiemy, czy wypadek związany był z przelotem turystycznym, czy też świadczy pośrednio o organizowaniu na miejscu kursów pilotażu.

Sport szybowcowy

W Polsce wielką popularnością cieszył się sport szybowcowy, niewymagający wielkich nakładów finansowych, a jedynie odpowiednich terenów. Do 1939 roku zarejestrowanych było ponad 100 szybowisk przez Ministerstwo Komunikacji, najwięcej na terenie Polski południowej¹⁵⁵. Z myślą o łatwo dostępnej turystyce lotniczej w 1937 roku wyprodukowano tani szybowiec wyposażony w kilkunastokonny silnik. Był to motoszybowiec „Bak”, który mógł rozwijać szybkość do 112 km/h. Szkoły szybowcowe podległe Aeroklubowi RP – cywilna „Akademia Szybowcowa” w Bezmiechowej i wojskowa w Ustianowej koło Ustrzyk Dolnych – organizowały obozy i od 1923 do 1938 roku Krajo-

¹⁵¹ Skrzydłata Polska, 1934, nr 10, s. 31: „[...] Challenge aby był rzecznikiem przyszłej turystyki musi być powszechny...”.

¹⁵² Autor dziękuje dr. Krzysztofowi Wielgusowi za pomoc w określeniu typów samolotów na zdjęciach.

¹⁵³ Informację tę zawdzięczam młodszej córce wicepremiera inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego lek. med. Ewie Obrapalskiej. Czasopismo rolnicze „Plon” ukazywało się w latach trzydziestych XX w. w nakładzie 100 000 egzemplarzy.

¹⁵⁴ Według córki inż. Stefana Żabickiego, p. Krystyny Lahrsson. Niestety, większość fotografii nie jest datowana.

¹⁵⁵ *Almanach...*, op. cit., s. 118.

we Zawody Szybowcowe¹⁵⁶. Pierwsza z wymienionych placówek do 1939 roku wyszkoliła ponad 2000 pilotów¹⁵⁷. Zgodnie z *Księgą Pamiątkową Aeroklubu RP* w 1935 roku Krajowe Zawody kontynuowano udziałem w zawodach Gordon-Bennetta i Centralnych Zawodach Lotnictwa Myśliwskiego.

Rozwój szybownictwa wspomagała też LOPP, przeznaczając znaczne fundusze na szkolenie pilotów i budowę szybowców dla aeroklubów i drużyn harcerskich. Elementem lotu ówczesnych szybowców był start przy użyciu gumowych lin, w czasie którego dwunastu młodych adeptów, schodząc w dół zbocza, naciągało stumetrowe liny do granic możliwości, a szybowce, utrzymywane w zaczepie – i wystrzeliwane w ten sposób – uzyskiwały imponujące wyniki¹⁵⁸. Na dwa lata przed wybuchem wojny założono w Sanoku szybowisko oraz Szkołę Szybowcową LOPP, usytuowaną na „Czołgowsku”, na terenie majątku dworskiego, w miejscu, gdzie na polowym lotnisku I wojny stacjonowały samoloty c.k. armii¹⁵⁹.

Od 1932 roku w Nowym Targu działało koło szybowcowe Aeroklubu Zakopiańskiego (filia Aeroklubu Krakowskiego), a wielokrotnie w ramach jego działalności latał z Furmanowej i Gubałówki znany sportowiec Bronisław Czech¹⁶⁰. Znane są również osiągnięcia Koła Szybowcowego LOPP i Krakowskiego Koła Kolejowego na górze Jodłowiec w Tęgoborzy (1933 r.) i w Bodzowie pod Krakowem, gdzie szkoleniowe szybowisko Krakowskiego Koła Szybowcowego czynne było już w latach dwudziestych zeszłego stulecia, a szybowisko LOPP-u otwarto w 1935 roku¹⁶¹.

W Mościcach przy Ognisku Młodzieży Pracującej zrzeszającym 380 członków – a co za tym idzie największym w Małopolsce – działało m.in. koło modeli latających i szybowcowe, które wysyłało swych członków do Tęgoborzy na kursy na licencję pilota szybowcowego¹⁶². Tarnowski Klub Szybowcowy był bardzo aktywny w końcu lat trzydziestych. W roku 1938 zbudowano szybowiec „Skaut”, startujący z naciągniętej gumy ze stoku Koszyckiej Góry, w pobliżu mostu na Białej, gdzie przylatywały także szybowce z Aeroklubu Podhalańskiego, z Tęgoborzy. Szybowce od szkoleniowych po wyczynowe

¹⁵⁶ *Rocznik Oficerski...1939*, op. cit., s. 788, *Almanach...*, op. cit., s. 127.

¹⁵⁷ M. Rotkiewicz, *Orlice – pionierki lotnictwa sportowego w Polsce, do 1939 r.*, [w:] *Z najnowszej historii kultury fizycznej w Polsce*, VI, Gorzów Wlkp., 2004, s. 71–81. Szkołę zarejestrowano w FAI w 1931 roku.

¹⁵⁸ Łozińscy, *Sport lotniczy*, op. cit., s. 39.

¹⁵⁹ Szkołę szybowcową kat. A, stopnia I prowadził Instruktor pilot Tadeusz Słuszkiewicz.

¹⁶⁰ Bronisław Czech (1905–1944) jeden z najwszechstronniejszych narciarzy, trzykrotny olimpijczyk, członek zakopiańskiej sekcji PTT w latach 1928–1937, zmarł w czerwcu 1944 r., więziony w obozie koncentracyjnym w Oświęcimiu.

¹⁶¹ *Śladami...*, op. cit., s. 27.

¹⁶² Lichwała, *Przedwojenne Mościce...*, cz. II, op. cit., s. 189.

konstruowano w miejscowych warsztatach kolejowych¹⁶³. Inny egzemplarz „Skauta” o konstrukcji aluminiowo-stalowej, z nieprzemakalnym pokryciem (niewykończony w 1939 r.) stał w fabrycznym magazynie soli na Wydziale Produkcji Nawozów Azotowych według relacji przedwojennego szybownika Zdzisława Łysonia.

W 1938 roku odbyły się w Mościcach wojskowe manewry lotnicze samolotów z Krosna¹⁶⁴. W trakcie ćwiczeń wykorzystywano polowe lotnisko w Mościcach – teren o długości 500–600 m na południe od linii kolejowej¹⁶⁵ i na południowy zachód od fabryki, tzw. Wygon. Były to pola należące do książy Sanguszków, usytuowane niedaleko „kolonii inżynierskiej”. Wzniesiono na nich na kilka tygodni płócienne hangary¹⁶⁶. Na niedatowanej kliszy widać samolot rozpoznawczo-bombowy PZL-23 „Karaś” nad magazynami fabryki, sfotografowany być może podczas ćwiczeń wojskowych. Kres polskim sukcesom lotniczym położyła II wojna światowa. Niemcy zabronili uprawiania sportów lotniczych, wywieźli cały szkoleniowy sprzęt lotniczy, zdewastowali urządzenia szkoleniowe¹⁶⁷.

Wojnę przeżyła większość znakomitych pilotów, m.in. Bajan, Hynek, Burzyński, a także prawie wszyscy inżynierowie mościccy zaangażowani w loty balonami. Z udziałem ocalałych pilotów w tym dwukrotnego zdobywcy nagrody im. Gordon-Bennetta inż. pilota bal. Zbigniewa Burzyńskiego w 1956

¹⁶³ Informacje wraz z wyjaśnieniami zawdzięczam mgrowi inż. Zdzisławowi Łysoniowi: w Tęgorborzy zorganizowano w latach 1938–1939 kurs pilotażu szybowcowego, którego uczestnikiem był sam Łyson.

¹⁶⁴ M. Finik, *Ślady bazy lotniczej w Krośnie*, [w:] *Lotnicza Historia...*, Nowy Targ 2002, s. 251–254, szkoła wykorzystywała grupę lotnisk: Zręczyny, Suchodół i Krosno oraz zapasowe lotnisko w Targowiskach i Moderówce.

¹⁶⁵ Według osobistej relacji Tadeusza Żmudy z Mościc wówczas 12-letniego chłopca miało to miejsce w 1933 roku, ale z uwagi na budowę lotniska w Krośnie w latach 1937–1938 datę należy przesunąć. Z kolei inż. Tadeusz Huelle w liście do autora (z 2002 roku) wspomina, iż ćwiczenia wojskowe z udziałem kilkunastu samolotów miały miejsce kilkakrotnie w latach trzydziestych. Terenem, który wybrano na lotnisko polowe miały być błonia – pastwisko gminne pomiędzy pompownią i odstojnikami blisko wałów Dunajca a drewnianymi zabudowaniami szkoły powszechnej. Tu poświęcono dwa samoloty przekazane przez ZPFZA rolnictwu w 1938 roku.

¹⁶⁶ Analogiczne, polowe hangary wzniesiono w Moderówce, przy torze kolejowym Rzeszów – Jasło. Za: S. Fryc, *Dzieje lotniska w Krośnie*, Jasło 2002 oraz M. Hasiński, *Historia Szkoły Pilotów dla Matoletnich*, Bydgoszcz – Świecie – Krosno, Londyn 1981, s. 39–43.

¹⁶⁷ Białas, Szymanowski, op. cit., s. 172–176. Dnia 3 września 1939 roku polska obrona w Mościcach zestrzeliła „Karasia” z 31. eskadry 3. pułku lotniczego. Poległa załoga składała się z: por. pilota Henryka Możdżenia, ppor. obserwatora Mirosława Pstrokońskiego i kpr. pilota Jana Wieško; wszyscy zostali pochowani 4 września nocą, na cmentarzu w Krzyżu koło Tarnowa, w kwaterach wojennych nr 10–12.

roku reaktywowano tarnowską sekcję balonową¹⁶⁸. W 1983 roku Stefan Makne i Ireneusz Cieślak zwyciężyli we wznowionych po długiej przerwie zawodach Gordon-Bennetta.

Począwszy od 1992 roku największe zawody balonowe o Mistrzostwo Polski odbywają się w Lesznie z udziałem 30–40 statków powietrznych z całego świata i są wliczane do kalendarium Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Od 2000 roku odbywają się zawody w lotach górskich. Jest to dowodem coraz większego zainteresowania baloniarstwem¹⁶⁹, które jest formą turystyki powietrznej. Piloci balonowi uważają, że latanie podczas zawodów jest zarazem lataniem turystycznym¹⁷⁰. Tarnów-Mościce i Sanok pominięto na planowanym przez Mroczkowskiego i Wielgusa Szlaku Historii Lotnictwa, bo brak identyfikacji miejsca – wyróżników przestrzennych – inaczej niż to jest w Krakowie, pozostały bowiem tylko puste rozległe błonia nad Białą czy Sanem.

Obecnie na szóstej części krakowskiego lotniska działa Muzeum Lotnictwa Polskiego. Wraz z entuzjastami historii lotnictwa, m.in. marszałkiem Województwa Małopolskiego, są od lat w konflikcie z Agencją Mienia Wojskowego, właścicielem najstarszej części Portu Lotniczego¹⁷¹. Wojsko wystawiło teren na sprzedaż (2008 r.), a także sprzeciwia się wpisowi najcenniejszego fragmentu lotniska do Rejestru Zabytków¹⁷². Grozi to bezpowrotną utratą ważnego miejsca związanego z historią światowego i polskiego lotnictwa¹⁷³.

¹⁶⁸ 2 lipca 1958 roku ze stadionu Unii Tarnów wystartowały balony „Syrena” i „Warszawa”. Tarnowska sekcja balonowa zaliczana była do krajowej czołówki. Od 2000 roku w Polsce odbywają się zawody w lotach górskich.

¹⁶⁹ W latach 1958–1962 i 1965 odbyły się Zawody Krajowe o Memoriał płk. Franciszka Hynka oraz o Nagrodę Międzynarodowych Targów Poznańskich. W pierwszych zawodach na drugim miejscu zajęł triumfator przedwojennych zawodów o puchar Gordon-Bennetta ppłk. Franciszek Hynek, w kolejnych inż. Zbigniew Burzyński.

¹⁷⁰ TW, mw, *Caty Kraków z lotu smoka*, „Metro”, 16 stycznia 2008, s. 7. W Krakowie w 2008 roku balon z platformą widokową przeznaczoną dla 25 osób wzniósł się na wysokość 150 m przy Bulwarze Inflanckim nad Wisłą.

¹⁷¹ M. Przyłęcki, *Treści regionalne w opracowaniu wytycznych konserwatorskich do projektu miejscowych planów*, [w:] *Ochrona wartości kulturowych w planach miejscowych*, Warszawa 1996; K. Mroczkowski, M. Sigmund, *100 lat na rakowickim polu wzlotów*, [w:] *Lotnicze tradycje Krakowa*, Kraków 2003, s. 126–135.

¹⁷² W lipcu 2008 r. Minister Kultury Zdrojewski oprotestował decyzję wojska, a przetarg został zawieszony.

¹⁷³ W 1994 roku dawne lotnisko można było ratować tylko przez zachowanie w Miejskowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego rezerwy zieleni publicznej, brak było prawnej i w ochronie zabytków definicji parku kulturowego. Muzeum wspólnie z Politechniką Krakowską opracowało wówczas wstępny projekt i wytyczne konserwatorskie do zaprojektowanego w MPZP rezerwatu pod nazwą: Kulturowy Park Lotniczy. W 2002 roku uzyskano „WZiZT”, w następnym cząstkowe „pozwolenie na budowę”, jest zapis w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Krakowa, brak jest natomiast akceptacji – uchwały Rady Miasta niezbędnej do powstania trwałego odniesienia – zapisu w MPZP.

Stąd narodziła się idea powołania do życia Lotniczego Parku Kulturowego, pojmowanego jako forma ścisłej ochrony krajobrazu, która umożliwi zachowanie unikatowych wartości kulturowych miejsca¹⁷⁴. Jako godna zwiedzania atrakcja turystyczna wspomniany park staje się ważnym elementem szlaków turystyczno-kulturowych, które projektowane są w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego¹⁷⁵.

Dobrze zorganizowane lotnictwo turystyczne i sportowe w okresie międzywojennym potrafiło połączyć i właściwie wykorzystać działalność instytucji państwowych z oddolnymi inicjatywami społecznymi, przyczyniając się do wielu międzynarodowych sukcesów sportowych. Dzięki aeroklubom i LOPP udało się stworzyć podstawy cywilnego lotnictwa, które budziło wielkie zainteresowanie społeczeństwa. Około 100 pilotów wyróżniło się udziałem w zawodach; aktywnością i doświadczeniem¹⁷⁶, znaczące sukcesy odnieśli znakomici polscy konstruktorzy lotniczy, wybudowano wiele udanych prototypów samolotów sportowych i turystycznych, najwięcej w tej części Europy. Baza, którą stworzono oraz to, co pozostało po zniszczeniach spowodowanych działaniami wojennymi, pozwoliło odtworzyć sport lotniczy po wojnie. Tradycja lotów sportowych i turystycznych oraz szkolnictwa lotniczego i szybowcowego jest dziś kontynuowana w Nowym Targu. Turystyczne loty i eksperymenty lotnicze w Tarnowie-Mościcach przeszły już do historii, informacje o nich odnajdujemy w prasie codziennej międzywojnia, znamy ze wspomnień i fotografii sprzed 1939 roku.

Uczestnicy przypominanych tu zawodów lotniczych należeli do pierwszego pokolenia, które odnosiło sukcesy w lotach wyczynowych i turystycznych. W 60 placówkach wyszkolono wówczas kilka tysięcy dyplomowanych pilotów; w samej Tęgoborzy do 1939 roku aż 1150. Skala zaangażowania jest porównywalna do sąsiedniej Czechosłowacji, gdzie tamtejszy odpowiednik LOPP, Masarykowa Liga Lotnicza liczyła około 50 tysięcy członków i 780 pilotów szybowcowych¹⁷⁷. Polscy piloci czterokrotnie zwyciężali w Międzynarodowych Zawodach im. Gordon-Bennetta i dwukrotnie triumfowali w rywali-

Proponuje się muzeum historycznych krajobrazów lotniczych o zróżnicowanej tematyce, zespołu ogrodów tematycznych, co wiąże się z szeregiem działań natury konserwatorskiej, rewaloryzacyjnej, rekultywacyjnej i kreatywnej, ostatecznie ma na celu funkcje muzealne, dydaktyczne i rekreacyjne.

¹⁷⁴ Utworzenie Parku Kulturowego lub Ustalenia Ochrony w MPZP to forma ochrony zabytku, obok wpisu do Rejestru Zabytków i uznania za pomnik historii zgodnie z rozdz. 2, art. 7, pkt 1 Ustawy z 23 lipca 2003 roku – O ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, poprawki 2005, 2006 r. O powołaniu Parku Kulturowego decyduje uchwała rady gminy.

¹⁷⁵ *Śladami...*, op. cit., s. 4. W 2008 roku tylko 13% pow. m. Krakowa posiada aktualne M.P.Z.P. (np. Wrocław, Gdańsk ponad 50%), to uchwała nr 369/03.

¹⁷⁶ *Almanach*, op. cit., s. 94.

¹⁷⁷ W. Lipowski, *Encyklopedia sportów świata* (red.), Poznań 2001, s. 36–7.

zacji Challenge. Odznaczyli się profesjonalizmem, dużymi umiejętnościami pilotażowo-technicznymi. W latach wojny stanowili wzór patriotyzmu, ofiarności i bohaterstwa, przysłowiowa była ich odwaga i determinacja.

Bibliografia

I. Źródła archiwalne

- Aeroklub Polski, *Księga Pamiątkowa Aeroklubu Rzeczypospolitej Polski*, bez sygn,
Aeroklub Tatrzański, Nowy Targ, *Księga Pamiątkowa-Kronika Lotniska*, bez sygn., bez paginacji,
Archiwum Państwowe w Krakowie, Oddział w Nowym Targu, sygn. „Lotnisko, 1923”, rachunki dot. budowy Lotniska,”
Archiwum Państwowe w Krakowie, Oddział w Tarnowie, rkps. sygn. TD, ZA VI/1, „Aeroklub Mościce”,
rkps. Sygn. TD ZA VI/2 „Sprawozdanie z działalności MKB za rok 1938”
rkps sygn. GMM 50-71, „Akta dotyczące spraw cywilnych w Fabryce”
rkps sygn.ZA/XII/8 „Relacja kpt. Józefa Urbaniaka”
Narodowe Archiwum Cyfrowe w Warszawie, zbiory dawnego IKC-a, sygn. I-S-888

II. Źródła drukowane

- Atlas lotnisk w Polsce*, Warszawa 1937
Czarny T., ZPFZA w Mościcach, 50 razy, „Hasło” 1929
Informator Pilota Turystycznego, ZG LOPP, Warszawa 1939
J.M., Po karkołomnych drogach, w pościgu za balonem, „Ilustrowany Kurier Codzienny”, 1935
Kluza T., *Program budowy sieci wewnętrznej linii lotniczych w Polsce*, Księga pamiątkowa pod redakcją E. Bratro, Polskie Towarzystwo Politechniczne we Lwowie, Lwów 1937
Kulesza J. , *Mościce jak pracują i żyją*, „Hasło” nr 1, 1938
Kwieciński, *Lotnictwo sportowe poszczególnych państw w okresie 1935-6*, „Skrzydłata Polska” 1936, nr 9
Mała Encyklopedia Lotnicza, Warszawa 1936
Piętnastolecie L.O.P.P., 1923-1938, Warszawa 1938
Pościg samochodowy za balonem, po karkołomnych drogach M.K.B., „Hasło”, nr 18, 1939
Polska Lotnicza, praca zbiorowa pod redakcją M. Romeyki, Warszawa 1937

Zawody balonowe o puchar Gordon-Benetta, „Ziemia Tarnowska”, nr 28, 1938

Żółczyński, *Lot balonem*, „Ilustrowany Kurier Codzienny”, nr 121, 1935

III. Piśmiennictwo:

Almanach. Polskie Lotnictwo Sportowe, praca zbiorowa pod redakcją T. Szydłowskiego, Kraków 1987.

Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa*, Warszawa 1975

Białas T., Szymanowski, Z., *Mościce kolebka polskiej chemii*, Tarnów 2002.

Bogacz J., *Ci wspaniali mężczyźni*, „Tarnowskie Azoty”, 1990

Burzyński Z., *Balonem przez kontynenty*, Warszawa 1956.

Burzyński Z., Janik F., Pietraszek M., *Balon*, Warszawa 1958.

Dobrzyński J., *Największe osiągnięcia Polaków w sporcie samolotowym*, praca zbiorowa pod redakcją Krzysztofa Radwana, Środkowoeuropejskie dziedzictwo lotnicze, Kraków 2005.

Gaczkowski B., *Challenge 1934*, „Aerokluby”, 2004, nr 8

Gondek L., *Sporty lotnicze, techniczne i obronne w Polsce*, Gdańsk 1987

Glass A., *Miejsca o lotniczej tradycji w Polsce, zarys problematyki*, praca zbiorowa pod redakcją R. Kowalskiego i K. Wielgusa, Lotnicza historia, archeologia i tradycja miejsca, Nowy Targ 2002

Hulle P., *Mercedes Benz*, listy do Hrabala, Kraków 2002

Informator lotniczy, Praca zbiorowa pod redakcją A. Osowskiego, M. Zbyryta, Warszawa 1997

Jankiewicz Z., *Aerostaty. Balony i sterowce*, Warszawa 1982

Kulesza J., *Mościce jak pracują i żyją*, „Hasło” 1938, nr 1

Łozińscy M. i J., *Sport lotniczy w przedwojennej Polsce*, Warszawa 1994

Lichwała R., *Przedwojenne Mościce, nie samą pracą...*, „Rocznik Tarnowski”, t. 12, 2007-2008

Rózański J., *Lotnisko na „cyrwonym”*, „Almanach Nowotarski”, t. V, 2001

Rybka E., Stepan K., *Rocznik Oficerski 1939*, Kraków 2006

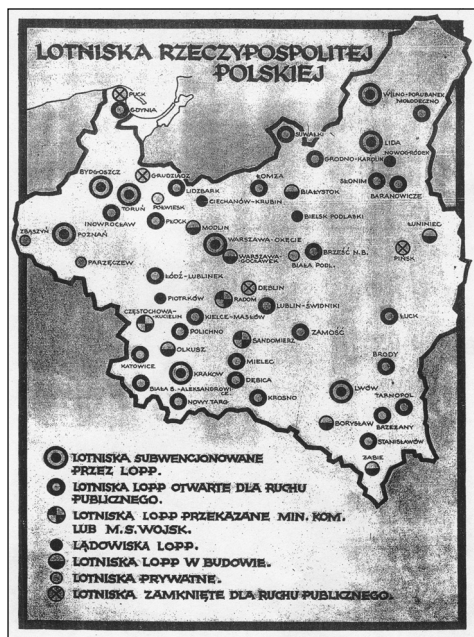
Szczepański, J. *Wojska balonowe 1897-1939*, Legionowo 2005

Śladami lotniczych tradycji w Małopolsce, praca zbiorowa pod redakcją K. Mroczkowskiego, Kraków 2006

Tyrała P., *Zarys ludzkiej myśli lotniczej*, praca zbiorowa pod redakcją K. Wielgusa, Lotnicze tradycje Krakowa, Kraków 2003

Wielgus K., Kmiecik K., *Przegląd lotnisk*, praca zbiorowa pod redakcją R. Panka i K. Wielgusa, *Z galicyjskich pól wzlotów*, Kraków-Tarnobrzeg 1999

Wielgus K., *Rakowice-Czyżyny lotnisko Krakowa*, Kraków 2002



1. Lotniska Rzeczypospolitej Polskiej, źródło: Piętnastolecie LOPP, Warszawa 1938, s. 38



2. Nowy Targ. Samolot wojskowy PZL-23 Karas na lotnisku polowym, 1936 rok, fot. sprzed 1939 roku, zbiory autora



3. Nowy Targ. Lotnisko sportowe około 1960 roku, fot. Tadeusz Walka, zbiory autora



4. Nowy Targ, lotnisko, hangar, lata 50. XX w., fot. Tadeusz Walka, zbiory autora



5. Nowy Targ, szybowce na lotnisku sportowym, zbiory autora

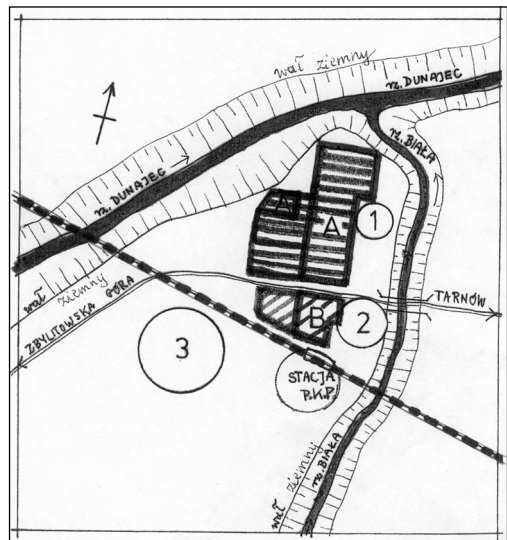


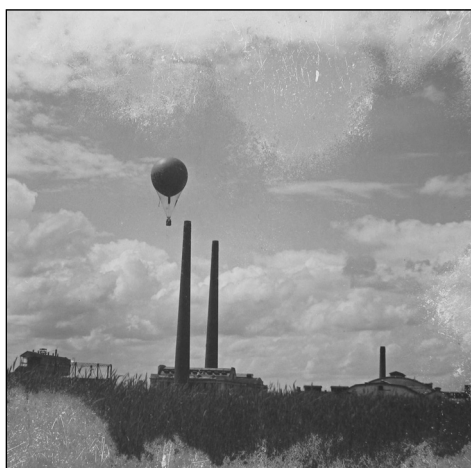
6. Nowy Targ, lotnisko w zimie, zbiory autora



7. Nowy Targ, wyciągarka do szybowców, zbiory autora

8. Mościce. Szkic sytuacyjny: a. fabryka, b. osiedle mieszk., 1. miejsce startu balonów T.S. Mościce, 2. „błonia” lotnisko polowe, boisko sportowe, miejsce startów balonów w Zawodach Krajowych, 3. Wygon wojskowe lotnisko polowe do ćwiczeń, oprac. autor





9–14. Mościce. Błonia – lotnisko polowe. Krajowe Zawody balonowe o Puchar im. płk. Aleksandra Wańkowicza, Zawody Balonowe „pogoń za lisem”, 1938 rok, oryginały w Muzeum Okręgowym w Tarnowie

<p style="text-align: center;">Komitet Organizacyjny X. Krajowych Zawodów Balonów Wolnych o puchar im. płk. Wańkowicza Aleksandra i Zarząd Mościckiego Klubu Balonowego w Mościcach</p> <p style="text-align: center;"><small>saprasana</small> <i>Wańkowicza Feliksa</i></p> <p>Wielmożnego Pana <i>in.</i></p> <p style="text-align: center;">do zaszczytnej obecności</p> <p>X. Zawodów Balonów Wolnych o puchar im. płk. Wańkowicza oraz do wzięcia udziału w uroczystościach 5-letnia założenia Mościckiego Klubu Balonowego w Mościcach.</p> <p style="text-align: center;">Mościce, dnia 25 kwietnia 1938.</p> <p><small>Za Komitet Organizacyjny Zawodów Balonowych:</small> Dyr. Inż. K. Wolkonowicz</p> <p><small>Za Zarząd Mościckiego Klubu Balonowego:</small> (-) Inż. L. Krzyżkowski</p>	<p style="text-align: center;">PROGRAM</p> <p>X. KRAJOWYCH ZAWODÓW BALONÓW WOLNYCH o puchar im. płk. Wańkowicza</p> <p>Termin: 8 maja 1938 r. Miejscowość: Mościce. Organizator: Mościcki Klub Balonowy.</p> <p>Dnia 7 maja (sobota): Godzina 19³⁰. Lokal Kasyna Urzędniczego ZFZH w Mościcach. Odprawa zawodników Zawodów Balonowych (sprawdzenie dokumentów, ustalenie kolejności startu, dane meteorologiczne etc.)</p> <p>Dnia 8 maja (niedziela): Godz. 9 – 11. Gwiazdzisty Zjazd Samochodowy i Motocyklowy</p>
--	--

15. Zaproszenie do udziału w X Zawodach Balonów Wolnych w Mościcach o Puchar płk. Aleksandra Wańkowicza w 1938 roku, z okazji piątej rocznicy założenia Mościckiego Klubu Balonowego, zbiory autora



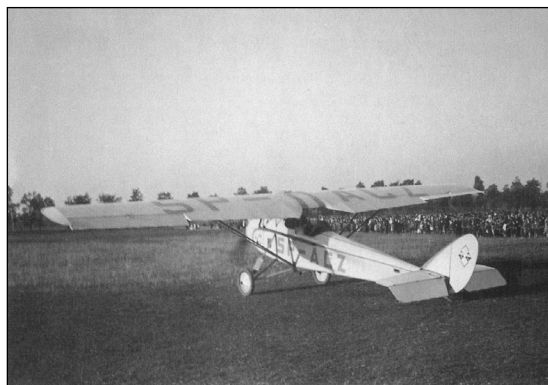
16. Start balonu na lotnisku polowym w Mościcach, zbiory autora



17. Transport balonu, Mościce, lata 30., zbiory autora



18. Mościce, naprawa samolotu uczestniczącego w zawodach lotniczych Challenge, l. 30., zbiory autora



19. Samoloty turystyczno-sportowe na lotnisku polowym w Mościcach, 1934 rok, zbiory autora



20. Kraków. Samolot szkolny 2. pułku lotniczego, 1930 rok, zbiory autora



21. *Księga Pamiątkowa Aeroklubu RP*, zawody balonowe Gordon-Benetta 23 IX 1934 rok, zbiory autora



22. Modelarze lotniczy w Mościcach, młodzież szkolna, zdjęcie wykonano około 1938 roku, zbiory autora



23. Puchar Gordon-Bennetta w siedzibie Aeroklubu RP, 2007 rok, fot. zbiory autora



24. Puchar Challenge, Warszawa, siedziba Zarządu Aeroklubu RP, 2007 rok, fot. zbiory autora



25. Odznaka wojskowego obserwatora balonowego, lata trzydzieste XX wieku, Polska, zbiory autora



26. Puchar – nagroda za zwycięstwo w lotach balonowych w Mościcach w 1935 roku,
własność prywatna, fot. autora

Abstract

Air sports and air tourism in Małopolska in the 1920s and 1930s

Author connects the problems of air-plane and balloon sports games in the 1920 and 1930 years XX th century and actually in Małopolska (south of Poland) and actually, visuals the signs (materials artefacts), which belongs to that time in those aerodroms, as possible as a tourism and culture attractions not only in regional scale.

Keywords: flying, flying a plane, aerial, flyer, air-plane, flyingman, balloon, balloon games, plane-tour, touring, tourism, to make a tour of, sports plane, plane-games, big-games

