

## *Wstajni, w garażu*

Radości, jaką dawał „długi galop po rozległym ściernisku”, nie można było jednak porównać z emocjami, które zapewniała przejażdżka automobilem. Do Polski pojedyncze egzemplarze niemieckich samochodów Benz oraz francuskich Peugeot i De Dion Bouton trafiły najprawdopodobniej już w 1896 roku. W Warszawie sprzedawał je Stanisław Grodzki, prowadzący firmę z maszynami rolniczymi i nasionami. Pierwszym nabywcą tego ekscentrycznego wynalazku, właśnie francuskiej marki De Dion Bouton, został hrabia Karol Roger Raczyński, właściciel dobrze prosperujących dóbr Złoty Potok koło Częstochowy.

W tych pionierskich latach motoryzacji arystokracja stanowiła znaczną grupę wśród kupujących auta – były niezwykle drogie, zaś stan dróg publicznych stawał jeszcze pod znakiem zapytania ich praktyczne wykorzystanie. By zdecydować się na zakup automobilu, trzeba było być człowiekiem bardzo zamożnym i odznaczać się prawdziwie szlachecką fantazją. Jeszcze w wydanej w 1902 roku trzynastym tomie encyklopedii Orgelbranda, autor hasła „samochód”



*Wojciech Kossak w towarzystwie hrabiego Stanisława Wodzickiego (w kapeluszu), dziedziniec zamku Krasickich w Lesku, lata 1918–1931*

pisał ze sceptycyzmem: „Budowa ich w znacznej mierze zależy od udoskonalenia dróg, są bowiem cięższe od zwykłych wozów, a nadto wymaga się od nich większej szybkości, bardziej też aniżeli zwykłe wozy niszczą drogi. Zagrożają też większym niebezpieczeństwem, S. bowiem pędzi niepowstrzymany, dokąd jest kierowany, gdy koń sam niejako udział w kierowaniu bierze i zatrzymuje się instynktownie wobec napotykaných przeszkód”.

W 1903 roku hrabia Karol Roger Raczyński wziął udział w rajdzie samochodowym dookoła Belgii, a w 1907 roku wszedł do zarządu Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego utworzonego na nieformalnym zebraniu w warszawskim hotelu Bristol. Na prezesa towarzystwa wybrano – ze względu na jego dobre stosunki z rosyjskim gubernatorem – księcia Władysława Druckiego-Lubeckiego. Inny przedstawiciel arystokracji, hrabia Dominik Potocki stanął zaś na czele powstałego w 1908 roku i działającego w Krakowie i we Lwowie Galicyjskiego Klubu Automobilowego.



*Rajd Monte Carlo, przejazd przez Warszawę. Załoga samochodu marki Packard, należącego do hrabiego Jerzego Łubieńskiego. W pierwszym rzędzie pierwszy z prawej – Aleksander Mazurek; trzeci z prawej – hrabia Jerzy Łubieński; czwarty z prawej – Witold Rychter, 1935 rok*

## *Wstajni, w garażu*

Oba towarzystwa od początku swojej działalności propagowały rozwój turystyki automobilowej, wydały pierwsze mapy drogowe, objęły protektorem szkoły szoferów, zachęcały do kupna samochodów. W 1911 roku znana warszawska firma księcia Stanisława Lubomirskiego Varsovie Automobile, posiadająca swój salon przy ulicy Marszałkowskiej 154, mogła się już pochwalić sprzedażą aż 28 samochodów. Jednak nawet wówczas, piętnaście lat po pojawieniu się pierwszych pojazdów w Polsce, nie było łatwo namówić klientów spoza arystokratycznych sfer na zakup automobilu. „Główna trudność rozwoju automobilizmu polega u nas głównie na tem, że nawet ten, kto ma samochód, nie wie, jak go zużytkować. (...) Weźmy przykład. Namawiam kogoś na kupno samochodu. «Dobrze, odpowiada, ale gdzie pojedę?». Istotnie, stan dróg w pobliżu Warszawy jest bardzo zły w promieniu mniej więcej 20 wiorst. Kto jednak przebędzie tę przestrzeń, ma już sporo wcale dobrych dróg do rozporządzenia, a więc jest szosa lubelska, jest brzeska,



*Reklama samochodu sportowego Austro-Daimler, model z 1930 roku*



*Start do Międzynarodowego Rajdu Automobilkłubu Polski,  
za kierownicą hrabia Adam Potocki, Warszawa, 1929 rok*

jest droga do Kutna, w Kieleckiem do gór Świętokrzyskich i inne” – mówił w 1912 roku w wywiadzie dla „Lotnika i Automobilisty” właściciel salonu samochodowego Auto Palace Varsovie Stanisław Berson, który sprzedawał w Warszawie luksusowe austro-daimlery.

Pojazdy sprowadzane do majątków ziemskich trzymano początkowo w wozowniach, razem z powozami konnymi. Musiało się tam znaleźć także miejsce na różne akcesoria umożliwiające obsługę automobili, szczególnie wymianę i naprawę szybko zużywających się dętek i opon, czyli – jak wówczas mówiono – pneumatyków. Z czasem, ze względu na brak miejsca i przykry zapach smaru i benzyny, zaczęto budować oddzielne garaże dla samochodów. Paliwo przywożono z aptek lub ze składów nafty w mieście, co, jak łatwo sobie wyobrazić, znacznie ograniczało możliwość wykorzystania samochodów