

Andrzej Bogunia-Paczyński
Kraków

MIĘDZY KRAKOWEM A ZAKOPANEM I SZCZAWNICĄ

Stali patrzac w milczenie – bez słów byli szczerzi
W milczenie które głużył śpiew natury-wiedźmy
Płaszcz jej wciągnął i zapiał posłusznej na piersi
– Po co? – Bo ja tak każę... – Szofer trąbi! – Jedźmy!

Maria Pawlikowska-Jasnorzewska, Morskie Oko, 1911

Na początku lipca roku 1911 Wojciech Kossak kupił sobie w Paryżu, trzeci już z kolei, po dwóch „Benzach”, samochód – tym razem był to najnowszy model angielskiego „Austina”. Do Krakowa przyjechał więc nowym wozem, ale jeszcze w roli pasażera, prowadził bowiem wynajęty przez niego kierowca zawodowy. Pod okiem tego właśnie francuskiego szofera („eleganckiego młodzieńca w skórzaney kurtce” – tak zapamiętała go Madzia¹) uczył się Wojciech jeździć „na automobilu”, jak wtedy mówiono. Przyspieszony kurs nauki jazdy odbywał się najpierw przez kilka dni w Krakowie, w rejonie Kossakówki i pl. Latarnia, a później w Zakopanem i okolicach².

Cieszę się z niej [z budowanej pracowni – przyp. A. B.], tak jak z „Austina”, który jest une merveille... – pisał do żony pod koniec lipca 1911 roku – Wożę przyjaciół obojga płci do Kościelisk, do Morskiego Oka: Tarnowskich, panią Zaleską z córką i pannę Perłowską jednego dnia, znowu Bylickiego z córką i Hoesicków drugiego...³.

¹ M. S a m o z w a n i e c, *Maria i Magdalena*, Kraków 1956, s. 180.

² W „nauce jazdy” W. Kossaka uczestniczyły też często obie córki artysty, spędzające część wakacji w 1911 roku w Zakopanem; w sierpniu tego roku podczas takiej właśnie szkoleniowej przejażdżki automobilowej do Morskiego Oka powstał jeden z młodzieńczych wierszy 20-letniej wówczas Lilki Kossakównej – *Morskie Oko* (w zakończeniu wyraźnie nawiązujący do Mickiewiczowskich *Stepów akemańskich*).

³ *List W. Kossaka do żony, 21 lipca 1911 r.* [w:] W. K o s s a k, *Listy do żony i przyjaciół z lat 1883–1942*, T. 2, wybór, wstęp, oprac., przypisy, indeksy K. Olszański, Kraków 1985, poz. 807, s. 89.

List ten pisał Kossak na papierze firmowym zakopiańskiego Hotel-Pension „Stamary” Marii Budziszewskiej, potocznie nazywanego „Stamarą”. To tu właśnie najczęściej mieszkał podczas letnich pobyków pod Giewontem; od maja 1905 roku, czyli od chwili oficjalnego otwarcia „Stamary”, był jej stałym gościem (chyba że pani Kossakowa zadysponowała, z różnych powodów, jego przeprowadzkę do Zakładu Wodoleczniczego dra Andrzeja Chramca, w którym rezydowała zawsze z córkami). Warunkami życia i innymi atrakcjami „Stamary” był tak bardzo usatysfakcjonowany, że w najbliższym sąsiedztwie pensjonatu Budziszewskiej – po drugiej stronie ul. Marszałkowskiej – postanowił urządzić sobie letnią pracownię. Jej budowę kończono właśnie w lipcu 1911 roku i dlatego Wojciech tak pośpiesznie podążył nowo zakupionym „Austinem” do Zakopanego.

I wtedy – musimy po raz trzeci użyć tego słowa, ale to wszystko zdarzyło się w tym samym czasie – i wtedy właśnie, w lipcu 1911 roku w Zakopanem Kossak rozpoczął spisywać swoje wspomnienia. Tak więc lato 1911 roku spędzał artysta pod Tatrami bardzo pracowicie: wędrował po górach, jeździł automobilem, malował, a wieczorami pisał. Lekkość jego pióra – dorównująca lekkości pędzla – a przede wszystkim obfitość i barwność materiału biograficznego i artystycznego pozwoliły mu w krótkim czasie, bo już w sierpniu następnego roku ukończyć tę pracę pamiątkarską i oddać rękopis do druku. Tom wspomnień Kossaka ukazał się nakładem G. Gebethnera w Krakowie⁴.

Zajrzyjmy do rozdziału *Zakopane (1880–1882)* tej książki. Autor wspomina w nim swoją pierwszą podróż do Zakopanego:

W roku 1880 przyjechałem po raz pierwszy do Zakopanego... Chciałbym widzieć tych wszystkich, którym dzisiejsze Zakopane nie daje dostatecznych wygód, wtenczas, temu lat trzydzieści... Tłuc się z samego Krakowa furką góralską, bo ze względu na to, że z Nowego Targu jedyna droga była właśnie łożyskiem Dunajca, pełnym okrągłaków, a żaden resor nie byłby tego wytrzymał, ten lekki wehikuł jedynie odpowiadał ówczesnym warunkom podróży. Gdzie było głębiej, tam banda Cyganów czyhała na chwiejącą się wśród prądu górskiej wody góralską budę i przenosiła ją na sucho, a potem pasażerów... Znosić straszny odór machorki i przegniłej nikotyną fajki góralskiej, nocować w zajazdach na Lubieniu albo w Zaborni, gdzie w małych izdebkach było wprawdzie dużo świętych obrazów na ścianach, dużo poduszek na okropnie krótkich łóżkach, ale i pod świętymi obrazami, i pod poduszkami było jeszcze więcej pluskiew, prusaków i pcheł, mieszkać w dusznej z małymi okienkami chacie góralskiej, spać w atmosferze przesyconej zapachem gnojówki i obory, a przy ustawicznym pianiu kogutów i krzykach gaździny – na to wszystko trzeba było entuzjastów i ludzi o nerwach jak postronki⁵.

4 W. Kossak, *Wspomnienia*, Kraków 1913.

5 Tamże, s. 81.



Rysunek Antoniego Uniechowskiego ilustrujący rozdział „Zakopane”:
w książce M. Samozwaniec „Maria i Magdalena”, Kraków 1956

materiały
świadectwa
dokumenty

Minęło lat trzydzieści kilka i oto Wojciech Kossak, już jako licencjonowany „kierownik wozu”, odwozi „Austinem” żonę i córki do Zakopanego i – tego samego dnia wraca do Krakowa (oczywiście towarzyszy mu stały kierowca Kossaków, i jednocześnie służący, Jan Mazanek, bo przecież samochodem ktoś musiał się zajmować – przygotowywać do drogi, naprawiać, konserwować, tankować...). W liście do Zofii Hoesickowej, w lipcu 1914 roku, Wojciech pisał:

W sobotę 4 lipca zawiozłem te moje panie do Zakopanego i tam u Chramca bacują. W Stamarze, gdzie się zatrzymałem na chwilę, widziałem z balkonu rączki ślicznej panny Hoesick [Jadwiga Hoesickówna, córka Zofii i Ferdynanda Hoesicków – przyp. A.B.] wyciągnięte ku mnie z okrzykami radości... Wróciłem tego samego wieczora do Krakowa. Co to automobil! O 4-ej po południu pojechałem do Zakopanego, byłem tam dwie godziny, a na 10-ą wieczór z powrotem w Krakowie!⁶

W roku 1880 jechało się do Zakopanego góralską furką, najętą na Kleparzu czy Rynku Podgórskim, dwa dni, z noclegiem w Lubniu albo w Zaborni, w warunkach dla ceprów nieprzesadnie komfortowych. Trzydzieści kilka lat później drogę tę Wojciech Kossak – jeden z pionierów automobilizmu w Galicji i pierwszy prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego – swoim 15-konnym „Austinem” pokonywał, z chyżością około 50 km w godzinę, już dwukrotnie w ciągu jednego dnia.

⁶ List W. Kossaka do Z. Hoesickowej, 7 lipca 1914 r. [w:] W. Kossak, *Listy...*, T. 2, poz. 864, s. 139.

* * *

Wojciech Kossak specjalnie kochał Zakopane i Tatry... – wspominała Magdalena – i spędzał tam większą część roku. W Zakopanem poznał swoją przyszłą żonę na jakiejś dobroczynnej wencie i oświadczył się o jej rękę. Ten już wówczas znany malarz, piękny 24-letni młodzieniec, za którym szalały kobiety⁷.

Z tego, co napisała Samozwaniec wynikałoby, że Kossakowie poznali się w Zakopanem w roku 1880, podczas pierwszych tutaj wakacji Wojciecha; miał on wtedy 24 lata i studiował malarstwo w paryskiej szkole Bonnata i Cabanela. Kazimierz Olszański, biograf Kossaków i wydawca Wojciecha *Listów do żony i przyjaciół z lat 1883–1942*, po szczegółowej analizie zachowanej korespondencji artysty wykazał niezbicie, że jego poznanie z Marią nastąpiło jednak dopiero latem roku 1883, już po zakończeniu studiów w Paryżu i po powrocie do Krakowa. Magdalena pomyliła się o trzy lata.

Spróbujmy ustalić dokładniejszą datę i ewentualne okoliczności tego pierwszego spotkania i poznania Marii i Wojciecha. Zacząć musimy od... Szczawnicy.

Marszałek krajowy, dr Mikołaj Zybkiewicz, pod koniec czerwca 1883 roku rozpoczął kilkutygodniową kurację w Szczawnicy. W ostatnich dniach pobytu w stolicy Pienin miał wziąć udział w uroczystym poświęceniu wspaniałego Dworca gościnnego w Parku Górnym i w wielkim balu na rzecz pomnika Szalaya (26 VII 1883); w dniach następnych planowany był jeszcze krótki wyjazd do Zakopanego i potem powrót do Lwowa. Po uroczystości w Szczawnicy powiadomiono jednak władze Zakopanego, że marszałek nie przyjedzie. – „Nadaremnie cieszyliśmy się, że Marszałek krajowy dr Zybkiewicz przyczyni się obecnością swoją do podniesienia uroczystości...” – pisał 28 lipca zakopiański korespondent „Czasu”. – „Wyjeżdża on bowiem 30 lipca ze Szczawnicy wprost do Lwowa. Jemu to przecież zawdzięczamy, że ten gmach szkolny został wybudowany...”⁸.

O jakiej uroczystości mowa? Otóż na 29 lipca wyznaczono w Zakopanem datę poświęcenia nowo wybudowanej ck. Szkoły Snyckerskiej i spodziewano się udziału w tej uroczystości marszałka Galicji. Zawód i rozczarowanie zakopiańczyków były więc wielkie. Nieoczekiwanie, w ostatniej chwili, w sobotę, czyli w przeddzień poświęcenia, Zybkiewicz zmienił plany.

Na wiadomość telegraficzną, otrzymaną w sobotę, że „Pan Marszałek jedzie do Zakopanego” poruszyło się całe Podhale tatrzańskie... – pisał później ten sam korespondent „Czasu”. – Delegacja Towarzystwa Tatrzańskiego wyjeżdża pod wieczór 28 lipca do granicy Zakopanego wśród licznego orszaku konnego górali wysłanego

7 M. Samozwaniec, dz. cyt. s. 80–81.

8 *Kronika miejscowa i zagraniczna. Zakopane*, „Czas” 1883, nr 172 (1 VIII), s. 2.

przez tutejszą gminę [...], około godz. 7-ej wieczorem sygnały moździerzowe dają znać w Poroninie o zbliżaniu się czcigodnego gościa, którego przy słupie granicznym Zakopanego wita imieniem Towarzystwa Tatrzańskiego dr Markiewicz, a panna W. [?], imieniem Polek, wręcza bukiet. O zmierzchu dostaje się Pan Marszałek przez trzy bramy powitalne, wśród huku moździerzy i oświetlenia bengalskiego do Dworu tatrzańskiego, gdzie zamieszkał⁹.

Następnego dnia, w niedzielę 29 lipca 1883 roku, uroczystą mszę w intencji szkoły odprawił ks. kanonik Stolarczyk i on też dokonał – w obecności władz gminy, członków Towarzystwa Tatrzańskiego, grona nauczycielskiego i uczniów oraz licznie przybyłych gości – aktu poświęcenia nowego, okazałego gmachu Szkoły Snycarskiej. Podczas uroczystego obiadu, wydanego na cześć marszałka, w licznych toastach, mowach i adresach dziękczynnych podnoszono jego zasługi i starania około budowy nowej szkoły (a także „rekonstrukcji drogi nowotarsko-zakopiańskiej”). W odpowiedzi Zybkiewicz wyraził wdzięczność dla działaczy Towarzystwa Tatrzańskiego, założycieli tej placówki (1876), nazywając ich inicjatywę „pierwszym probierzem wskrzeszenia drobnego przemysłu na większą skalę”¹⁰.

Wieczorem w salach Dworca tatrzańskiego odbył się wielki „Bal na cześć Marszałka krajowego i na dochód dla niezamożnej młodzieży Szkoły Snycarstwa”. Bal przyniósł pokaźną sumę – zebrano przeszło 300 złr. Nazajutrz Zybkiewicz powrócił do Szczawnicy i stamtąd wyjechał do Lwowa.

Nie było innego równie świetnego balu dobroczynnego czy jakiejś podobnie głośnej wenty charytatywnej w tym wakacyjnym czasie w Zakopanem AD 1883. Jeżeli Kossakowie poznali się – jak pisze Magdalena – „na jakiejś wencie charytatywnej”, to musiało to być właśnie wtedy, 29 lipca 1883 roku.

27-letni Wojciech Kossak, jako porucznik z Pułku Ułanów, wystąpił zapewne w swoim pysznym mundurze ułańskim, nie można go było nie zauważyć; 22-letnia blondynka Maria Kisielnicka zwracała z pewnością powszechną uwagę swoją delikatną urodą i dziewczęcym wdziękiem... Tak doszło do ich spotkania.

Wojciech zadurzył się po uszy. Nie zwlekał długo z objawieniem swoich uczuć i bardzo szybko oświadczył się Marii. Niestety, dostał kosza. Wkrótce ponowił próbę i – drugi kosz! Píše Magdalena:

Dostał od niej dwa razy kosza. Gdy córki pytały ją [Marię Kossakową – przyp. A.B.] kiedyś, dlaczego z nim tak okrutnie postępowała, odparła: – „Aby mnie więcej szanował i cenił”¹¹.

⁹ Z *Zakopanego*, „Czas” 1883, nr 174 (3 VIII), s. 1.

¹⁰ Tamże.

¹¹ M. S a m o z w a n i e c, dz. cyt., s. 81.

Kossak nie dawał za wygraną, do trzech razy sztuka...

Gdy za trzecimi oświadczynami został w końcu przyjęty, wydawało się pięknemu Wojtkowi, że zdobył największy skarb. Pisał też do niej w swoich listach narzeczeńskich: „Mój Skarbie najśliczniejszy” albo „Moje Caco”...¹².

W pierwszym liście do narzeczonej (liście „bajecznie za długim”, słowa nadawcy) – pisanym już w kilka godzin po rozstaniu i powrocie do Krakowa – Wojciech zwracał się do niej jeszcze bardzo oficjalnie („Pani moja”, „moja narzeczona jest bajecznie dobra Pani”). Do korespondencji dołączył zaś... swoją podobiznę, wraz ze stosownym objaśnieniem:

Posyłam Pani mojej fotografię Jej narzeczonego w mundurze ułańskim z Pułku (granatowe z białym). Mundur ten jest autentycznym z 1831 roku i miałem go na sobie na balu Zyblikiewicza (i miałem powodzenie między starymi pannami bajeczne)¹³.

Mógł Kossak włożyć do koperty którąś z najnowszych swoich fotografii „prywatnych”, wykonanych w atelier już to krakowskim, już to paryskim albo reprodukcję jednego ze swoich młodzieńczych autoportretów – wybrał jednak fotografię sprzed dwóch lat, z balu Zyblikiewicza w Sukiennicach (żegnano wtedy prezydenta Krakowa odchodzącego do Lwowa po mianowaniu go marszałkiem Galicji, a Wojciech wystąpił na tym historyczno-kostiumowym balu w mundurze z Pułku Ułanów Królestwa Polskiego). Wybór tego właśnie zdjęcia nie był, jak się wydaje, przypadkowy – po szczęśliwym spotkaniu i poznaniu z Marią podczas zakopiańskich uroczystości z udziałem Zyblikiewicza ta właśnie fotografia, kojarząca się z postacią marszałka, była Wojciechowi w tym momencie najbliższa i tą pamiątką chciał obdarować narzeczoną.

* * *

Ślub Wojciecha Kossaka i Marii Kisielnickiej odbył się 16 lipca 1884 roku w Porytem, w parafii Stawiski, w guberni łomżyńskiej na Podlasiu. Po kilku dniach młodzi małżonkowie wyruszyli w podróż poślubną – przez Warszawę i Kraków do Zakopanego i tu pozostali do końca wakacji.

Jeszcze trzy tygodnie przed ślubem, pod koniec czerwca, Kossak zupełnie przypadkowo spotkał na dworcu w Krakowie Tytusa Chałubińskiego, podążającego z Warszawy, wraz z rodziną, do Zakopanego.

Do Zakopanego już zaczynają wędrować... – donosił narzeczonej w jednym z ostatnich listów z Krakowa. – Wczoraj [26 VI 1884 – przyp. A.B.], będąc na kolei

¹² Tamże.

¹³ *List W. Kossaka do M. Kisielnickiej, 1883 r.* [w:] W. K o s s a k, *Listy...*, T. 1, poz. 1, s. 25.

[...] zobaczyłem Chałubińskiego z nadobną połowicą i córeczkami, ucieszył się bardzo nade mną, a gdy mu powiedział, że po ślubie jedziemy do Zakopanego, tak się ucieszył, jak gdyby mu rzeczywiście co na tym zależało. Zapewnił mnie, że na początku podróży taka miła wiadomość to doskonały omen wróży¹⁴.

Począwszy od pierwszego pobytu w Zakopanem w 1880 roku Wojciech Kossak uczestniczył w wielu wyprawach górskich organizowanych przez Chałubińskiego – Tatry miał więc okazję odkrywać i poznawać, dzięki temu, który „odkopał” Zakopane. W okresie przednarzeczeńskim Wojciech – dwukrotnie posadzony przez ukochaną na koszu – nie mógł oczywiście wędrować z nią po Tatrach, po trzecich zaś oświadczeniach, we wrześniu 1883 roku zapewne, było już za późno, wakacje bowiem dobiegały końca. Na pierwszą więc wycieczkę tatrzańską Wojciech i Maria wyruszyli dopiero po ślubie. Nie skończyło się to szczęśliwie...

W podróż poślubną Wojciech postanowił udać się nie do Włoch, jak to czynili jego znajomi, ale do... Zakopanego, a stamtąd na... Zawrat. – wspomina Magdalena Samozwaniec. – Maniusia przysięgała przy akcie ślubnym „posłuszeństwo”, które miało się stosować do wszelkich zachcianek męża, więc bez sprzeciwów poszła na wysokogórską wycieczkę w prunelkowych trzewiczkach, w sukni z turniurą, spiętą po bokach klamerkami, aby była nieco krótsza, i małym kapelusiku z wstążkami związanymi pod brodą. Nim doszli do schroniska, zrobiło jej się słabo, a w schronisku zemdleła. Ocuciwszy młodą małżonkę, Wojtek, będący jak wszyscy Kossakowie żarłokiem, rzucił się wygłodniały na kiszkę kaszaną i pożarł ją wraz z p a t y k i e m! Ciężko odchorował później ten „twardy” posiłek i gdy w końcu po wielu zabiegach patyk się „ujawnił”, Maniusia gorąco dziękowała Bogu za uratowanie kochanego męża¹⁵.

* * *

Pod koniec roku 1912 Galicyjski Klub Automobilowy w Krakowie – pierwsze na ziemiach polskich zrzeszenie automobilistów¹⁶ – zawiesił swoją działalność. Kilka miesięcy później, wiosną roku 1913, z inicjatywy Wojciecha Kossaka i Wilhelma Rippera, sekretarza GKA i właściciela największego w Galicji autogarażu („Auto-Palais”, ul. Smoleńsk 31), doszło do utworzenia nowego, drugiego z kolei w Krakowie stowarzyszenia posiadaczy pojazdów mechanicznych – Sekcji

¹⁴ List W. Kossaka do M. Kisielnickiej, 27 czerwca 1883 r. [w:] W. K o s s a k, *Listy...*, T. 1, poz. 38, s. 94.

¹⁵ M. S a m o z w a n i e c, dz. cyt., s. 81.

¹⁶ Statut Galicyjskiego Klubu Automobilowego został zatwierdzony reskryptem Namiestnictwa we Lwowie 1 lutego 1908 r. (L. 13681/XI), a zebranie konstituujące GKA odbyło się w Krakowie 25 marca 1908 r., Archiwum Narodowe w Krakowie, *Akta Starostwa Grodzkiego Krakowskiego*, [dalej: ANKr. StGKr] 196.

Samochodowej przy Krajowym Związku Turystycznym. W następnym roku Sekcja przekształciła się w samodzielny Krakowski Klub Automobilowy, a jego pierwszym prezesem wybrany został – 21 kwietnia 1914 roku – dotychczasowy przewodniczący SS KZT, Wojciech Kossak¹⁷.

Pierwszą – i jedyną, jak się miało okazać – imprezą zorganizowaną przez nowy klub był I Rajd Krakowskiego Klubu Automobilowego, trójetapowa jazda na dystansie Kraków–Zakopane–Szczawnica–Kraków, rozegrana pomiędzy 27 a 29 czerwca 1914 roku.

W sobotę 27 czerwca 1914 roku o godz. 6 rano na placu św. Ducha stanęło – na starcie honorowym – dwadzieścia gotowych do wyjazdu automobili z plakietami klubowymi KKA. Najliczniej reprezentowane były marki „Benz” (7), „Renault” (4) i „Austro-Daimler” (3), były też – „Mercedes”, „Ford”, „Austin”, „Delaunay-Bellville”, „Mitchel” i „Puch”; do tego jeszcze, jako 21., wóz pomocy technicznej z monterami (mechanikami) i z lekarzem, dr. A. Rosnerem, tzw. wóz ratunkowy (również „Benz”). „Dwadzieścia samochodów stanęło w zwartym szeregu a karnym szyku” – relacjonował sprawozdawca „Ilustrowanego Kuriera Codziennego”, Kazimierz Dąbrowski.

Ten i ów przystrojony kwiatami rzucił się ponętnie w oczy przechodniom. O godzinie 7-ej automobile ruszyły w drogę. [...] Na czoło ekspedycji wysunął się od razu prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego p. Wojciech Kossak¹⁸.

Należałoby dodać: „p. Wojciech Kossak z rodziną”; pierwszy rajd KKA nie był bowiem próbą czysto sportową, nie był jazdą konkurencyjną – miał po prostu charakter, tak to określano, „wycieczki towarzysko-automobilowej dla poznania Tatrów i Pienin”. Dlatego wszyscy uczestniczący w tym rajdzie turystycznym właściciele samochodów zabrali ze sobą małżonki, dzieci, krewnych, inne osoby towarzyszące, niektórzy nawet psy. No, i oczywiście swoich szoferów (zwanych też „palaczami” lub „kierownikami wozu”), pełniących najczęściej również rolę służących. Rodzina prezesa klubu wystąpiła w pełnym składzie: „Austinem” jechał Wojciech z żoną Marią i obiema córkami, Lilką i Madzią, „Benzem” zaś syn Jerzy z żoną Ewą. Wystartowano spod Zakładu Matecznego w Podgórzu, o godzinie 7-ej. Zaopatrzonym w drogowaskazy i doskonale utrzymanym „gościńcem zakopiańskim”¹⁹ – co podkreślano w wielu relacjach prasowych –

¹⁷Decyzja Namiestnictwa we Lwowie wyrażona reskryptem z dnia 21 kwietnia 1914 roku (L. XIIIa/1577); ANKr StGKr, 201.

¹⁸K a z. D a b r. [Kazimierz Dąbrowski], *Wycieczka automobilowa w Tatry i Pieniny*, „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1914, nr 154 (5 VII), s. 12.

¹⁹W dniu 26 sierpnia 1913 r. ukończono porządkowanie i znakowanie drogi Kraków–Zakopane i drogi Zakopane–Morskie Oko; na całej ich długości ustawiono drogowaskazy,



*I Rajd KKA – automobile przed startem na Placu św. Ducha, 27 VI 1914;
„Nowości Ilustrowane” 11 VII 1914*



*I Rajd KKA – plakieta pamiątkowa
„Uczestnikom 1-szej jazdy klubowej,
27-29 VI 1914”; www.plakiety.rhh.pl*

automobiliści pomknęli w stronę gór. Do Zakopanego samochody przybyły około 10-ej (nieco później dojechał wóz ratunkowy „Benz”, który... zepsuł się jako pierwszy, zaraz po starcie). Przed Zakładem Wodoleczniczym dra A. Chramca nastąpiło uroczyste powitanie uczestników jazdy przez reprezentację Gminy Zakopane, Komisję Klimatyczną i Towarzystwo Tatrzańskie, po czym wycieczka udała się do Morskiego Oka (do kawalkady dwudziestu automobili „rajdowców” dołączyły jeszcze dwie autodorożki marki „Stoewer”²⁰ z pensjonariuszami „Stamary”). Tu w schronisku, w restauracji Karpowicza automobiliści zasiedli do wspólnego obiadu, po którym, korzystając z pięknej pogody, do późnych

tablice informacyjne i międzynarodowe znaki ostrzegawcze, wprowadzone w 1908 r. przez Międzynarodowy Związek Automobilowy (białe figury na niebieskim tle, średnica planszy 27 cm).

²⁰ Przedsiębiorca krakowski, Piotr Guzikowski – utrzymujący od 1908 r. Zakład Automobilowych Dorózek (ul. Pędzichów 18) – w sezonie letnim wysyłał 2–3 swoje autodorożki na kilka tygodni do Zakopanego.

materiały
świadectwa
dokumenty

godzin popołudniowych odpoczywali nad Morskim Okiem. Pod wieczór powrócono do Zakopanego na nocleg w Zakładzie dr. Chramca, poprzedzony bankietem i koncertem orkiestry Kopystyńskiego.

„Wozy zdawały się mknąć lotem ptaka, krajobrazy zmieniały się jak w kalejdoskopie...” – zachwycił się reporter „IKC”-a, opisując wrażenia z pierwszego dnia jazdy.

Czar gór tatrzańskich, znaczących się na widnokręgu potężnymi liniami z olbrzymimi płatami śniegu na szczytach, to znów demoniczny mrok zawrotnych przepaści sugestionował wycieczkowców, budząc w ich sercach szczery i silny zachwyt. Z Zakładu dra Chramca po godzinnej jeździe osiągamy Morskiego Oka, które wtłoczone w gigantyczne ramiona niebotycznych gór ściele się majestatycznie ciemną tonią jeziora... I zdaje się jak gdyby wiał z jego tafli niezgłębiony smutek. To dusza narodu spowita kajdanami niewoli wżarła się w tę cudowną perłę polskich jezior...²¹.

* * *

Następnego dnia, w niedzielę 28 czerwca 1914 roku o godzinie 8 rano, samochody wyjechały z Zakopanego w stronę Nowego Targu i Czorsztyna, i dalej, drogą na Kieżmark, do Czerwonego Klasztoru na Węgrzech. Oddajmy teraz głos wysłannikowi tygodnika „Nowości Ilustrowane”:

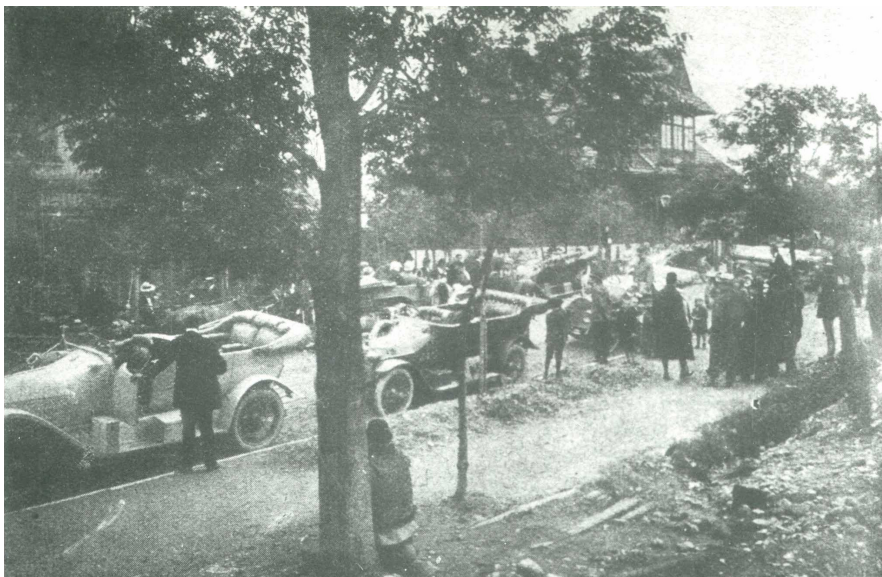
W Czerwonym Klasztorze oczekiwała na wycieczkowców muzyka cygańska i licznie zebrana ludność okoliczna w pięknych narodowych strojach, która obrzuciła automobilistów kwiatami. Po krótkim wypoczynku usiedli uczestnicy wycieczki do cudnie przystrojonych łodzi i fale Dunajca poniosły ten prześlicznie zaimprovizowany korowód. Po kilku godzinach przybyli do Szczawnicy, gdzie pod bramą tryumfalną powitał ich dyrektor dóbr szczawnickich p. Maniecki, dyrektor Zakładu zdrowego p. Teodorowicz oraz reprezentacja gminy z burmistrzem na czele²².

W tym czasie, gdy automobilerzy, wraz z załogami, spływali Dunajcem – pod wodzą słynnego przewoźnika pienińskiego, Piotra Salomona, i z towarzyszeniem kapeli góralskiej – ich kierowcy przeprowadzali wozy drogą z Czerwonego Klasztoru do Szczawnicy. Nie było to łatwe – im bliżej celu, tym więcej napotykali przeszkód, nie udało się bowiem jeszcze usunąć wszystkich skutków kataklizmu, jaki kilka dni wcześniej dotknął tę okolicę.

Dzień 23 czerwca 1914 roku upamiętnił się w dziejach Szczawnicy nie tylko przybyciem i uroczystym powitaniem nowego, długo oczekiwanego proboszcza, ks. Józefa Puta, ale także gwałtowną burzą i oberwaniem chmury, co nastąpiło wkrótce po przedpołudniowym ingresie nowego pasterza szczawnickiej parafii.

²¹ K a z. Dą b r., dz. cyt., s. 13.

²² *Pierwszy Raid Krakowskiego Klubu Automobilowego*, „Nowości Ilustrowane”, 1914, nr 28 (11 VII), s. 16–17.



*I Rajd KKA – przyjazd samochodów do Zakopanego, 27 VI 1914;
„Nowości Ilustrowane” 11 VII 1914*



*I Rajd KKA – grupa uczestników w Czerwonym Klasztorze, 28 VI 1914;
„Nowości Ilustrowane” 11 VII 1914*

We wtorek 23 czerwca w samo południe szalała tu burza z piorunami, nieba wyrzuciły takie masy wody, że powstało istne jezioro... – donosił ze Szczawnicy korespondent „Nowej Reformy”. – Strugi wody spadając z gór, tworzyły gwałtowne potoki, darły ziemię, kopały doły, wyrzucały drzewa z korzeniami, a wpadając w wolne dolinki zasypywały je żwirem i wielką ilością kamieni... Zmiażdżone zboża, szkody ogromne, zamulonych domów 8 i 38 gospodarstw, 60 morgów ziemi zupełnie zniszczonych przez żwir i kamienie... Rozszalałe fale poderwały brzeg i zasilane całymi stertami desek, bali i wykrotów mocno uszkodziły pawilon nad źródłem „Magdalenki”...²³.

Zalaną i zniszczoną Szczawnicę podobnie opisywał reporter tygodnika „Przyjaciół Ludu”:

Straszna burza z piorunami i ulewą przeciągnęła nad Szczawnicą. Ziemia dygotała od grzmotów, deszcz lał strugami, istne oberwanie chmury. Wszystkie rowy zamieniły się w rwące potoki pełne brudnej wody, która rychło drzeć poczęła drogi, niszczyć pola żwirem, namulem i bierwiskami z góroku Wszystko zniszczone doszczętnie, ze zboża nie pozostało ani śladu. W przeciągu pół godziny cała okolica wyglądała jak wielkie jezioro...²⁴.

Porównanie zatopionej Szczawnicy do wielkiego jeziora pojawiło się również w dramatycznej relacji wysłannika „Gazety Podhalańskiej”:

Przez pół godziny lało tak, że powstało istne jezioro w dolinie szczawnickiej. Z gór spływały całe masy wody, w dawno wyschniętych łóżyskach powstawały wartkie potoki, fale żłobiły głębokie koryta, wyrwały ziemię, kopały doły, z szumem wielkim i hukiem wpadały w doliny...²⁵.

Pięć dni później do Szczawnicy dotarło, mimo wielu trudności i licznych defektów „szlauchowych” (pęknięcia gum) około 30 samochodów – uczestników I Rajdu KKA, organizatorów i sympatyków automobilizmu oraz żurnalistów, łącznie blisko 150 osób (spora grupa obserwatorów przyjechała też autoomnibusami ze Starego Sącza²⁶). Zakwaterowano ich w willach zakładowych

²³ Z letnich siedzib. Szczawnica, „Nowa Reforma” 1914, nr 248 (27 VI), s. 2.

²⁴ Straszna burza, „Przyjaciół Ludu” 1914, nr 27 (5 VII), s. 8

²⁵ Straszna klęska powodzi, „Gazeta Podhalańska” 1914, nr 27 (5 VII), s. 9.

²⁶ Ponieważ podejmowane w 1913 roku starania Krajowego Związku Turystycznego i Izby Handlowej Krajowego Związku Zdrojowisk i Uzdrowisk o uzyskanie subwencji rządowej na zaprowadzenie stałej komunikacji samochodowej z Nowego Sącza do Szczawnicy zakończyły się niepowodzeniem (miały to być „kursy próbne” do czasu wybudowania linii kolejowej do Szczawnicy), jeden z miejscowych przedsiębiorców zdecydował się na ustanowienie takiego połączenia na dystansie Stary Sącz (dworzec kolejowy) – Szczawnica (Dom Zdrojowy); pierwsze kursowe autoomnibusy wyruszyły na tę trasę na początku czerwca 1914 r.

na Miedziusiu, w Zakładzie wodoleczniczym dr. J. Kołaczkowskiego i w Cursalonie. Po wspólnej kolacji w restauracji zdrojowej Łukowskiego wszyscy przeszli do Domu Zdrojowego, w salach którego odbył się, urządzony na cześć gości, wspaniały reunion. Przemawiali – prezes Kossak i inż. Emil Wekluk, komandor rajdu (zwany wówczas „gospodarzem jazdy”), dziękując wszystkim, którzy pomogli zorganizować tę pionierską wyprawę automobilową i czuwali nad bezpieczeństwem jadących i publiczności. Wznoszono toasty i okrzyki, była muzyka, były tańce.

Zabawa trwała w najlepsze – niestety, kilka minut przed północą popsło ją nagłe przybycie, na spienionym koniu, wysłanego przez starostwo w Nowym Targu żandarma z fatalną wiadomością o zamordowaniu następcy tronu arcyksięcia Franciszka Ferdynanda i jego małżonki Zofii, ks. Hohenberg (podobno żandarm ów nazywał się – nomen omen – Wojna, Franciszek Wojna²⁷). O tym, co stało się w Sarajewie rajdowcy z Krakowa dowiedzieli się więc dopiero po 13 godzinach. Łączności telefonicznej ze Szczawnicą, zerwanej w wyniku wtorkowej burzy, dotąd bowiem nie przywrócono.

Ostatni etap I Rajdu KKA – trasa ze Szczawnicy przez Krościenko, Nowy Sącz, Mszanę Dolną i Myślenice do Krakowa – przebiegł zgodnie z planem: automobile wyruszyły o godzinie 10-ej, na punkcie zbornym przy moście Podgórskim jako pierwszy zameldował się, po sześciu godzinach jazdy, inż. Lucjan Myciński na „Austro-Daimlerze”, wyprzedzając pozostałe samochody prawie o godzinę i więcej (rajd ukończyło 17 załóg, trzy wozy „Benz” – m.in. Jerzego Kossaka – nie pokonały odcinka ze Szczawnicy do Krakowa). On też otrzymał pierwszą nagrodę i dyplom honorowy prezydium KKA za trzydniową jazdę „bez zarzutu, tak co do funkcjonowania motoru, jak i sprawności wozu” (dodajmy, że załogę Mycińskiego stanowili dwaj sprawozdawcy prasowi – „Głosu Narodu” i „IKC”-a). Nagrody wręczono na wieczornym spotkaniu w sali restauracyjnej hotelu Saskiego, kończącym I Rajd KKA. Wszyscy uczestnicy otrzymali pamiątkowe plakiety, a prezes Kossak zapewnił, że to dopiero pierwsza taka jazda klubowa i imieniem Krakowskiego Klubu Automobilowego obiecał „jeszcze nie raz ją powtórzyć, krzewiąc tym sposobem kult jazdy automobilowej w naszym kraju”²⁸.

Pierwsza ta wycieczka automobilistów polskich w Tatry i Pieniny, w której pod względem wytrzymałości i sprawności wozy Daimlerowskie górowały nad automobilami firmy „Benz” – podsumowywał swoje wrażenia K. Dąbrowski – pozostawi uczestnikom, jak nie mniej pięknym uczestniczkom, niezatarte

²⁷ Taką informację autor uzyskał przed laty od najsławniejszego polskiego kierowcy Jana Rippera (1903–1987), który słyszał o tym od swojego ojca, Wilhelma Rippera (1873–1942), świadka tego zdarzenia.

²⁸ K a z. Dą b r., dz. cyt., s. 13.

wspomnienia na długie lata. Wspomnienia kilku dni miło i swobodnie spędzonych wśród prześlicznych gór polskich, wspomnienia krótkich a serdecznych epizodów, wspólnych fotografii, z wdziękiem ręką niewieścią zdejmowanych, wreszcie wspomnienia uciесznych kawałów pysznego Stopka, czworonożnego przyjaciela p. Waltera...²⁹.

Także sprawozdawca warszawskiego „Lotnika i Automobilisty” nie szczędził pochwał i komplementów:

Cała wycieczka miała przebieg nadzwyczaj udany. Prześliczna pogoda dopisywała przez całe trzy dni. [...] Nastrój wśród jadących był przez cały czas bardzo miły, swobodny i serdeczny. Z największym uznaniem należy podnieść wzorową karność i harmonię między uczestnikami wycieczki, w czym zwłaszcza odznaczały się nadobne uczestniczki...³⁰.

Jak widać po obu przytoczonych opiniach, dziennikarze zajmujący się wówczas motoryzacją i towarzyszący tatrzańsko-pienińskiej wyprawie, uczuleni byli nie tylko na piękno benzynowych samojazdów – również uroda i wdzięk „pięknych” i „nadobnych” automobilistek (w tym z pewnością obu córek prezesa Kossaka, Lilki i Madzi) robiły na nich silne wrażenie.

Bardzo pozytywnie organizację, przebieg i znaczenie I Rajdu Krakowskiego Klubu Automobilowego ocenił dziennik „Czas”:

Wzdłuż całej przestrzeni panował wzorowy porządek: drogę patrolowali gęsto żandarmi i dróżnicy; w miastach ustawieni policjanci, straż ogniowa i skauci wskazywali kierunek jazdy. Uznanie należy się magistratom, starostwom i żandarmeriom w: Nowym Sączu, Nowym Targu, Myślenicach, Limanowej, Zakopanem i Szczawnicy, które poczyniły wszelkie możliwe przygotowania dla bezpieczeństwa jazdy. W Nowym Sączu przygotowano dzięki ruchliwemu i energicznemu prezesowi „Beskidu”, p. radcy Suchankowi, znakomity przejazd (mimo przerywania głównej komunikacji) wśród gęsto ustawionych skautów z chorągiewkami i szpaleru publiczności. Podnieść również należy nader przychylne zachowanie się ludności tak po wsiach, jak i miastach. W wielu miejscowościach spotkała się wycieczka z nieznanymi dotychczas u nas objawami życzliwości, jak obrzucanie samochodów kwiatami, co świadczy o coraz większej sympatii, jaką sobie automobiliści zyskują w kraju. Odniesie z tego korzyść także turystyka i przemysł automobilowy zdobywający sobie coraz wybitniejsze znaczenie ekonomiczne³¹.

²⁹ Tamże.

³⁰ *Wycieczka Krakowskiego Klubu Automobilowego, „Lotnik i Automobilista”* 1914, nr 7, s. 18.

³¹ *Kronika. Wycieczka samochodowa do Tatr i Pienin, „Czas”* 1914, nr 268 (8 VII), s. 2.

W zakończeniu artykułu autor podkreślał, że dla podniesienia „kultury automobilowej”, która pozostawia jeszcze wiele do życzenia, takie wspólne jazdy klubowe „wpływają wychowawczo i na ludność, i na automobilistów”³².

* * *

„W wielu miejscowościach spotkała się wycieczka z nieznanymi dotychczas u nas objawami życzliwości, jak obrzucanie samochodów kwiatami”. Rzeczywiście, godzi się odnotować, że były to bodaj pierwsze w Galicji przypadki obrzucenia automobili przez ludność wiejską czymś innym niż: kamienie, ziemniaki, twarde jajka, krowie ekskrementy, w najlepszym wypadku grad wyzwick. Od kiedy tylko na galicyjskich gościńcach pojawiły się pierwsze samochody automobiliści spotykali się z objawami niechęci i nieprzyjaznych, agresywnych zachowań mieszkańców wiosek i małych miasteczek. Nie tylko atakowano samochody niebezpiecznymi przedmiotami, ale też nierazko utrudniano jazdę poprzez wysypywanie na drodze tłuczonego szkła lub układanie przeszkód, najczęściej kłód drzewnych i konarów, bądź stosów kamieni i głazów. Był to rodzaj odwetu za to, że samojazdy benzynowe – te groźne, hałaśliwe i dymiące maszyny wprawiające konie w popłoch – doprowadzały często do poważnych kraks furmanek i kontuzji woźniców.

Dziwaczny powóz bez koni nie mieścił się oczywiście w chłopskim imaginariu, ale też wielu pionierom automobilizmu, przyznać to trzeba, nie starczało wyobraźni, by przewidywać ewentualne zagrożenia, jakie mogły stwarzać ich mechaniczne wehikuły. Często nie rozumieli oni dlaczego konie na widok i odgłos nadjeżdżającego samochodu miały stać spokojnie, wierzgają i ponoszą, i – nie zachowywali należytej ostrożności. Trafnie ilustrują taką groźną sytuację drogową słowa początkującego kierowcy Kossaka:

Ten medalik, coś mi go dała – pisał do żony – już dwa razy z pewnością wybawił mnie z niebezpieczeństwa: raz małe dziecko, a drugi raz znowu głupi koń, który stał długi czas spokojnie i raptem, w chwili gdy nadjeżdżam, jak błyskawica skoczył i wozem zagroził mi drogę. Zahamowałem na szczęście z taką przytomnością, że wóz aż podskoczył do góry i stanął bokiem...³³.

O utrudnieniach na drodze i kłopotach podróżujących samochodami – zwłaszcza drogą z Krakowa do Zakopanem – mówił w rozmowie z dziennikarzem „Ilustrowanego Kuriera Codziennego” jeden z krakowskich automobilistów:

Rozmawiałem niedawno ze znanym automobilistą, który skarżył się z goryczą na panującą u nas ciemnotę i złośliwość. [...] Oto drobny przykład. Przed kilku

³²Tamże.

³³List W. Kossaka do żony, 21 lipca 1911 r. [w:] W. Kossak, *Listy...*, T. 2, poz. 807, s. 89.

dniami w czasie jazdy do Zakopanego omal że nie rozbiliśmy się na kłodzie drzewnej rozmyślnie ułożonej przez górali w poprzek drogi. Inny znajomy opowiadał mi następujące zajście: gdy próbował wyminąć niechającego się mimo sygnału usunąć szeregu furmanek góralskich (góral z zasady nie usuwa się na sygnał automobilowy) wjechał dwoma kołami do rowu. Trzeba było zatem automobil wyciągać. Czy da pan wiarę, że żaden z górali mimo obietnicy sowitej nagrody nie chciał mi pomóc, a gdy w końcu jeden skuszony widocznie łatwym zarobkiem chciał to uczynić, inni ofuknęli go za to, a nawet pobili! Wypadków podobnego braku kultury na tej właśnie linii między Krakowem a Zakopanem jest mnóstwo. Rozumiem po części motywy postępowania tych górali, tłumacząc je katastrofami wywołanymi przez płochliwe konie góralskie, które nieledwie ze skóry nie wyskoczą na widok automobilu, ale przecież nie wytrzymują one żadnej krytyki. Ot, jeden byłby sposób zaradzenia złemu – oto aby władze urzędowo, a raczej jeszcze księża z ambony pouczali wprost ludzi, że grzech i zbrodnię biorą w ten sposób na swe sumienie, bo jedna kłoda rozmyślnie i złośliwie położona na gościńcu przyprawiać może osoby znajdujące się w automobilu o śmierć, a choćby tylko o ciężkie kalectwo³⁴.

Powyższy tekst – *Automobil a kultura* – ukazał się na łamach „IKC”-a 24 sierpnia 1911 roku. Dokładnie pięć dni później, w nocy z 29 na 30 sierpnia, na gościńcu zakopiańskim, w okolicach Libertowa, doszło do katastrofy automobilowej: powracający swoim „Mercedesem” z Zakopanego inż. Włodzimierz Ustyanowicz³⁵ zderzył się z nieoświetloną furmanką chłopską; uderzony dyszlem w brzuch zmarł po kilku godzinach w szpitalu w Krakowie³⁶.

³⁴ *Automobil a kultura*, „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1911, nr 192 (24 VIII), s. 5.

³⁵ Włodzimierz Ustyanowicz (1885–1911) – sekretarz Galicyjskiego Klubu Automobilowego, prezes TS „Wisła”, porucznik c.k. Armii w Krakowie, współwłaściciel i kierownik techniczny firmy „Galicyjskie Auto-Garage”, inżynier-mechanik i początkujący konstruktor, wszechstronnie utalentowany sportsmen, wielki entuzjasta i propagator automobilizmu i sportów motorowych.

³⁶ Rok wcześniej Galicyjski Klub Automobilowy wystosował oficjalne pismo do Namiestnictwa we Lwowie – zredagowane i podpisane przez sekretarza GKA, W. Ustyanowicza (5 IV 1910) – w którym przedstawiono rozliczne niebezpieczeństwa czyhające na podróżujących automobilami: „Galicyjski Klub Automobilowy w Krakowie w dalszym ciągu prosi o wydanie polecenia wszystkim c.k. Starostwom, aby furki i bryczki w nocy jadące miały zapaloną latarnię. Obecnie ruch automobilowy się wzmacza i nieoświetlanie fur w krótkim czasie doprowadzić może do nieszczęśliwych wypadków. Dla automobilów jest niemożliwością posiadać latarnie świecące dalej jak na 150–200 m., a furę spostrzega się czasem dopiero na 100 m. przed automobilem, na taki bliski dystans konie się płoszą i zanim można samochód wstrzymać i zagaścić, furkę wywracają. Koniecznym jest także rozporządzenie zabraniające rzucania kamieniami w przejeżdżający samochód.”, ANKr. , *Akta Dyrekcji Policji w Krakowie*, 177.

Tragiczna śmierć popularnego w Krakowie sekretarza GKA i prezesa „Wisły” wywołała powszechne oburzenie i publiczną krytykę rażących zaniedbań organów porządkowych tolerujących naruszanie przez woźniców podstawowych przepisów policyjno-drogowych. Mocno zabrzmiał w tej kampanii prasowej głos prezesa Galicyjskiego Klubu Automobilowego Henryka Starzeńskiego:

Czy na dziesięć fur spotykanych po drodze bodaj jeden z woźniców wie jak wymijać, jak ustępować się powinno? Czy zawsze spotykacie konie zaprzężnięte w myśl wymaganych przepisów, z prawidłowo założonymi wędzidlami, należycie przypięte do dyszla? Czy nie znany wam jest ów sympatyczny dyszelek u jednokonných wozów odstający o jeden metr od konia i tyleż sterczący przed koniem? Czy często spotykacie w nocy furę oświetloną latarnią? A przecież tego wszystkiego wymaga ustawa!³⁷

O obowiązującej ustawie – mowa o wprowadzonej w 1906 roku *Ustawie automobilowej* – przypominał też inny znawca tematu i czynny automobilista, Bogumił Bechyně³⁸:

Podobno istnieje ustawa, że każdy woźnica powinien być zaopatrzony w tabliczkę z napisem nazwiska, numeru domu, wsi i starostwa, wyjeżdżając zaś wieczorem lub nocą powinien mieć latarnię. W ostatnich latach tablice pojawiły się, ale można sobie na galicyjskiej drodze oczy wypatrzeć, a jeszcze latarni nie zobaczyć. [...] Przed kilku dniami padło ofiarą młode życie tylko dlatego, że woźnica bezkarnie jechał prawą stroną drogi i bezkarnie nie zapalał światła. Gdyby wiedział, że pierwszy napotkany żandarm pociągnie go do odpowiedzialności, byłby się trzymał przepisów, a śmierć nie świeciłaby zwycięstwa³⁹.

Włodzimierza Ustyanowicza zastąpił na stanowisku sekretarza GKA Wilhelm Ripper, jeden z pionierów galicyjskiego automobilizmu, współwłaściciel „Galicyjskie Auto-Garage” (ul. Smoleńsk 31), prywatnie jego szwagier i wspólnik. Antoni Wasilewski tak wspominał go po latach:

Wilhelm Ripper – sportowiec i oryginał – miał w domu całą kolekcję batów, biczysk, które w pędzie wyrzywał woźnikom jadącym nieprzepisową stroną. Tuż przy kierownicy miał zawsze podręczny bacik, którym często budził śpiącego na wozie górala⁴⁰.

37 H. Starzeński, *Nasz automobilizm*, „Wędrowiec” 1911, nr 1 (5 XI), s. 2.

38 Bogumił Bechyně (1883-?) – mieszkający i pracujący w Krakowie mechanik, pochodzenia czeskiego (ur. w Nymburku), pracownik autogarażu E. Rudawskiego (pl. Kossaka), współtwórca pierwszego polskiego aeroplanu (1910), konstruktor i budowniczy pierwszego polskiego samochodu osobowego „Star” (1912).

39 B. B. [Bogumił Bechyně], *Katastrofy automobilowe w Galicji*, „Czas” 1911, nr 399 (2 IX), s. 2.

40 A. Wasilewski, *Sylwetki krakowian* [w:] *Kopiec wspomnień*, S. Broniewski [i in.] Kraków 1959, s. 408.

Fakt istnienia takiej kolekcji potwierdzał (w rozmowie z autorem w 1984 roku) Jan Ripper: „Czasem ojciec to się zatrzymał, odwrócił wyrwany bat grubszym końcem i jeszcze takiemu przyłożył raz i drugi”⁴¹.

* * *

Jeszcze 28 lipca – będąc znowu w Zakopanem⁴² – Wojciech Kossak pisał do swojej przyjaciółki:

W Stamarze atmosfera wręcz tragiczna, nikogo ze znajomych. [...] Ja siedzę jak dotąd prawie ciągle u Chramca, bo co tu [w „Stamarze” – przyp. A.B.] będę robił...⁴³. Myśmy tu przeszli kilka dni ciężkich, ja każdej chwili oczekiwałem wezwania, aby się meldować w Korps Kommando. W Zakopanem paniczny strach Królewaków, że pociągi będą wstrzymane od granicy z chwilą mobilizacji, więc Zakopane opustoszało okropnie. Zdaje się, że burza przeszła i że tylko na wojnie z Serbią się skończy, a może nawet ukorzy się jeszcze na czas, nim jej kurtę skroją⁴⁴.

Trzy dni później, 31 lipca 1914 roku – miesiąc po tatrzańsko-pienińskiej wycieczce krakowskich automobilistów – w monarchii austro-węgierskiej ogłoszono mobilizację. Wszystkie samochody zostały zarekwirowane przez wojsko, a prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego – rotmistrz Wojciech Kossak jako komendant kolumny automobilowej 1 Korpusu gen. W. Dankla – wyruszył swoim zielonym, 15-konnym „Austinem”⁴⁵ na Wielką Wojnę.

⁴¹ A. B o g u n i a - P a c z y Ń s k i, „Feluś” z „Mastodontem” czyli Porsche w Krakowie, „Kraków” 1985, nr 3, VII–IX, s. 50.

⁴² Wkrótce po zakończeniu I Rajdu KKA W. Kossak odwiózł samochodem żonę i córki do Zakopanego (i tego samego dnia powrócił do Krakowa, 4 VII 1914), jadąc ponownie po rodzinę do Zakopanego (M. Kossakowa zmieniła plany i zdecydowała się na wczasy nad Adriatykiem), uległ w Głogoczowie poważnemu wypadkowi (na skutek awarii układu kierowniczego samochód wpadł do rowu – jadący doznali licznych obrażeń, 8 VII 1914); od połowy lipca leczył kontuzję w Zakładzie dra Chramca w Zakopanem.

⁴³ Z. H o e s i c k o w a na początku lipca wyjechała na kurację do Karlsbadu, pozostawiając w „Stamarze” córki pod opieką matki.

⁴⁴ List W. Kossaka do Z. Hoesickowej, 28 lipca 1914 r. [w:] W. K o s s a k, *Listy...*, T. 2, poz. 868, s. 143.

⁴⁵ W. Kossak jako członek ochotniczego c.k. Korpusu Automobilowego – cywilno-wojskowej formacji zrzeszającej właścicieli pojazdów mechanicznych (Oddział krakowski Korpusu powstał w 1912 roku z inicjatywy W. Rippera, pierwszego jego komendanta) – zobowiązany był w przypadku wybuchu wojny i ogłoszenia mobilizacji do stawienia się ze swoim automobilem w komendzie Twierdzy Kraków.