

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia ad Bibliothecarum Scientiam Pertinentia 16 (2018)

ISSN 2081-1861

DOI 10.24917/20811861.16.3

Adam Bańdo

Od „Gazety Automobilowej” do „Czasopisma Automobilowego” – narodziny polskiej prasy motoryzacyjnej

Czasopisma motoryzacyjne to kategoria obejmująca szeroką grupę periodyków o problematyce motoryzacyjnej. Pojęcie to nie ogranicza się do popularnej prasy motoryzacyjnej, tzw. kolorowych magazynów motoryzacyjnych. Obejmuje również związaną tematycznie z motoryzacją część tytułów prasy turystycznej i sportowej, np. dotyczącej sportów motorowych i samochodowych, w tym pisma towarzystw, klubów i kółek auto-motocyklowych, a także czasopisma hobbystyczne rozwijające zainteresowania motoryzacją i kolekcjonerstwem motoryzacyjnym. Do prasy motoryzacyjnej zaliczamy też periodyki techniczne – popularne poradniki dotyczące eksploatacji motocykli i samochodów, oraz naukowe pisma techniczne omawiające problematykę konstrukcji pojazdów. Odrębną grupę czasopism motoryzacyjnych stanowią tytuły branżowe, w tym pisma związków i grup zawodowych, również tzw. pisma zakładowe oraz pisma „handlowe”, których zadaniem jest dostarczenie odbiorcy motoryzacyjnej informacji handlowej. Do tej ostatniej grupy zaliczmy m.in. periodyczne katalogi giełdowe i oferty firm motoryzacyjnych¹. Jeszcze do niedawna termin „czasopisma motoryzacyjne” nie funkcjonował oficjalnie jako samodzielny w typologii polskiej prasy. Periodyki o tej tematyce najczęściej przyporządkowywano do czasopism hobbystycznych lub sportowych, przy czym obie te grupy zaliczano do pism skierowanych głównie do mężczyzn. O czasopismach motoryzacyjnych jako części prasy sportowej pisali m.in. Kajetan Hądzelek, Honorata Jakubowska oraz Bogdan Tuszyński². Ten fakt potwierdził również

¹ Definicja, którą zaproponowałem znajduje się w: A. Bańdo, *Polskie czasopisma motoryzacyjne do 1989 roku*, „Gospodarka, Rynek, Edukacja” 2015, vol. 16, nr 1, s. 5–14.

² H. Jakubowska, K. Hądzelek, *Informacja o polskich czasopismach z zakresu wychowania fizycznego i sportu w latach 1918–1939*, „Kultura Fizyczna” 1958, nr 5, s. 373–381; H. Jakubowska, *Prasa sportowa okresu międzywojennego jako źródło do dziejów wychowania fizycznego i sportu: 1918–1939*, „Kultura Fizyczna” 1952, nr 4, s. 308–310; B. Tuszyński, *Sprintem przez prasę sportową*, Warszawa 1975; Tenże, *Rzut oka na główne kierunki rozwoju polskiej prasy sportowej do 1939 roku*, „Rocznik Historii Czołapiściennictwa Polskiego” 1973, z. 4, s. 495–515; Tenże, *Prasa i sport*, Warszawa 1981.

Władysław M. Kolasa, charakteryzując kierunki badań nad historią prasy polskiej³. Odmienne podejście reprezentował Feliks Kucharzewski, który zaliczył czasopisma motoryzacyjne do grupy pism technicznych. Wynika to z tego, że w pracach tego badacza przytaczane są tytuły periodyków motoryzacyjnych dotyczące niemal wyłącznie problematyki mechanicznej i konstrukcyjnej⁴. Problem typologiczny prasy motoryzacyjnej występuje również we współczesnych pracach, w opracowaniach encyklopedycznych czy popularnych słownikach. Współcześnie anachronicznymi wydają się próby przyporządkowania czasopism motoryzacyjnych grupie pism przeznaczonych dla mężczyzn. Podobnym uproszczeniem jest zaliczenie tej grupy czasopism do periodyków hobbystycznych, co nie oddaje w pełni zakresu ich problematyki⁵.

Skala rozwoju polskich czasopism motoryzacyjnych, zwłaszcza po przemianach ustrojowych w 1989 roku, pozwala obecnie na wyodrębnienie periodyków motoryzacyjnych ze wspomnianych grup pism hobbystycznych, sportowych, technicznych czy turystycznych. Współcześnie w grupie czasopism motoryzacyjnych znajdziemy również pisma fachowe przeznaczone dla przedstawicieli zawodów – branży związanych z szeroko rozumianą motoryzacją, m.in. dla kierowców, mechaników, konstruktorów-inżynierów, a nawet projektantów-stylistów, fanów auto tuningu. Należy uwzględnić również miłośników sportów motorowych oraz kolekcjonerów samochodów i motocykli. W kręgu problematyki motoryzacyjnej pozostają także pisma związków zawodowych branży motoryzacyjnej, klubów automobilowych oraz periodycznie ukazujące się firmowe i giełdowe katalogi.

Pierwsze czasopisma motoryzacyjne na świecie zaczęły ukazywać się pod koniec XIX w. Do najstarszych zaliczamy tygodnik „Autocar”, założony w Wielkiej Brytanii (1895), szwajcarski „Automobil Revue” (1906) czy amerykański „Automotive Industries” (1895), wcześniej wychodzący jako „The Horseless Age”⁶. Na tle tych zagranicznych przykładów polska prasa motoryzacyjna nie pozostawała daleko w tyle. Podobnie jak w innych krajach rozwojowi periodyków o tej treści towarzyszył postępujący wzrost zainteresowania motoryzacją i sportem motoryzacyjnym. Oczywiście odmienne były uwarunkowania, o czym pisałem w jednym ze swoich artykułów⁷. Wspomniałem wówczas, że kwestią nadal otwartą pozostaje, które

³ W.M. Kolasa, *Kierunki badań nad historią prasy polskiej 1918–1939*, cz. 1: *Tendencje rozwojowe, typologia*, „Rocznik Historii Prasy Polskiej” 2011, vol. 14, nr 1/2, s. 5–55.

⁴ F. Kucharzewski, *Piśmiennictwo techniczne polskie*, t. 1–3, Warszawa 1911–1922; Tenże, *O założycielach i redaktorach naszych dawnych czasopism technicznych*, „Przegląd Techniczny” 1926, nr 39; Tenże, *O początkach piśmiennictwa technicznego w Polsce. Odczyt wygłoszony na IV Zjeździe Techników Polskich w Krakowie 9 września 1899 r. przez Feliksa Kucharzewskiego*, Warszawa 1899 [ten sam tekst przedrukowano rok później w „Przeglądzie Technicznym”].

⁵ Periodyki motoryzacyjne zostały zaliczone do prasy hobbystycznej przeznaczonej dla mężczyzn w: *Popularna encyklopedia mass mediów*, red. J. Skrzypczak, Poznań 1999.

⁶ Więcej na ten temat napisałem w: A. Bańdo, *Polskie czasopisma...*, s. 7.

⁷ Tamże, s. 5–14.

z pism można uznać za pierwszy polski periodyk motoryzacyjny. Do pretendentów zaliczyłem pismo „Cyklista: tygodnik specjalnie sportowcowi cyklowemu poświęcony”, wychodzący w Warszawie w latach 1895–1898 pod redakcją Franciszka Karpińskiego, oraz czasopismo „Lotnik i Automobilista: miesięcznik ilustrowany poświęcony lotnictwu i automobilizmowi”, ukazujący się w Warszawie w latach 1911–1914 pod redakcją Zygmunta Deklera. Artykuły o tematyce motoryzacyjnej ukazywały się również w „Przeglądzie Technicznym”, wydawanym w Warszawie od 1866 roku. Wszystkie te trzy periodyki zostały przeze mnie wymienione jako te, które mogą ubiegać się o palmę pierwszeństwa wśród polskich czasopism motoryzacyjnych. W ostatnich latach, za sprawą Tomasza Szczerbickiego, pojawił się jeszcze jeden poważny, a może najpoważniejszy pretendent do miana pierwszego polskiego czasopisma motoryzacyjnego⁸. Mam na myśli lwowską „Gazetę Automobilową”, miesięcznik ukazujący się jako organ Galicyjskiego Klubu Automobilowego. Pierwszy numer tego periodyku wyszedł w lutym 1911 roku pod redakcją Stanisława Barańskiego i Hieronima Zalewskiego. Jego wydawcą był Jan Maniszewski, lwowski księgarz i wydawca, którego księgarnia znajdowała się przy ul. Batorego. Redakcja pisma mieściła się natomiast w sekretariacie Galicyjskiego Klubu Automobilowego przy ul. Chorążczyzny 18. Pierwszy numer ukazał się 1 lutego 1911 roku, jak poinformowała redakcja następnego miały wychodzić „dnia 1-go każdego miesiąca”⁹. Fakt ukazania się pierwszego numeru „Gazety Automobilowej” został odnotowany już 7 lutego 1911 roku na łamach „Kuriera Lwowskiego”¹⁰. Biorąc pod uwagę, że pierwszy numer „Lotnika Automobilisty” wyszedł w lipcu 1911 roku, a więc pięć miesięcy po „Gazecie Automobilowej”, to właśnie tej ostatniej, jak słusznie zauważa Szczerbicki, należy się miano pierwszego czasopisma motoryzacyjnego na ziemiach polskich. Decydującym też jest fakt, że „Gazeta Automobilowa” jako pierwsza w całości była poświęcona sprawom automobilizmu. W przypadku jej konkurentów zagadnienia te występowały pobocznie. Trudno określić jak długo ukazywała się gazeta, ponieważ do współczesnych czasów zachowały się jedynie cztery numery tego pisma. Jego egzemplarze są przechowywane w Bibliotece Uniwersytetu Lwowskiego (numery 1–4) oraz w Miejskiej Bibliotece Publicznej im. H. Łopacińskiego w Lublinie (tylko numer z lutego 1911 r.)¹¹. Pierwszy numer „Gazety Automobilowej” ukazał się w formie gazetowej, liczył 18 stron, z czego ponad 4 strony zajmowały reklamy. Na trzech stronach opublikowano wykaz członków Galicyjskiego Klubu Automobilowego i co ciekawe posiadaczy samochodów w Galicji. Zdaniem Szczerbickiego jest to pierwszy w historii polskiej motoryzacji spis właścicieli samochodów. 7 stron zajmują rozporządzenia ministerialne dotyczące przepisów ruchu pojazdów. W „Słowie wstępnym” redakcja „Gazety

⁸ T. Szczerbicki, *Lwowska „Gazeta Automobilowa” – pierwsze polskie czasopismo motoryzacyjne*, „Automobilista” 2010, nr 2(118), s. 54–56.

⁹ „Gazeta Automobilowa” 1911, nr 1, s. 1.

¹⁰ „Kurier Lwowski”, 7 lutego 1911, s. 3.

¹¹ T. Szczerbicki, *Lwowska „Gazeta Automobilowa”...*, s. 54.

Automobilowej” zaledwie zarysowała stan rozwoju automobilizmu w Galicji na tle poziomu europejskiego. Zwróciła uwagę na jego powolny rozwój, ale też na wciąż rosnącą świadomość jego roli w komunikacji, transporcie i pracy. Przykładem tego miała być wciąż rosnąca potrzeba zrzeszania się wszystkich tych, którzy używają samochodu do celów sportowych i praktycznych, czego dowodem było powstanie w 1908 roku w Krakowie Galicyjskiego Klubu Automobilowego. W 1921 roku liczył on już 90 członków, a jego liczba wciąż powiększała się.

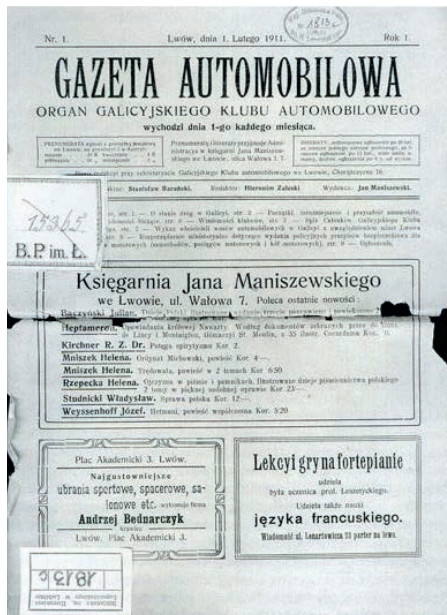
W dalszej części „Słowa wstępnego” redakcja wyjaśnia, co było powodem powołania do życia „Gazety Automobilowej”:

Wzrost liczby członków klubu automobilowego, których imienny wykaz podajemy w innym miejscu – spowodował konieczność otwarcia we Lwowie drugiego sekretariatu Galicyjskiego Klubu Automobilowego. To rozszerzenie działalności klubu ma donieść znaczenie zarówno dla klubu samego, jak i dla członków we wschodniej Galicji zamieszkałych. W dalszym następstwie tej akcji odczuto w kołach zainteresowanych potrzebę powołania do życia organu, który by objął całokształt spraw automobilowych. Tym sposobem powstała nasza „Gazeta Automobilowa”, której pierwszy okazowy numer oddajemy w ręce łaskawych Czytelników. [...] Zadaniem naszej Gazety będzie przede wszystkim utrzymanie stałej rubryki z dziedziny ustawodawstwa automobilowego. [...] Prócz tej rubryki informacyjnej Gazeta nasza jako organ Galicyjskiego Klubu Automobilowego zamieszczać będzie komunikaty klubowe. [...] Nadto Czytelnicy znajdą w naszej Gazecie wiadomości z dziedziny ulepszeń mechanicznych dotyczących wozów automobilowych, sprawozdania ze wszystkich prób na tym polu a dla rozrywki opisy podróży i wycieczek. [...]¹².

Pierwszy numer „Gazety Automobilowej” nie był zbyt ciekawy. Brakowało ilustracji, grafiki, którą ograniczono tylko do reklamy. Znaczną jego część zajmowały nudne ministerialne rozporządzenia oraz wspomniane spisy i wykazy. Wyjątek z całości stanowił interesujący artykuł o historii automobilu. Znacznie bardziej interesujący, zarówno od strony treści, ale również grafiki, był numer drugi z marca. Zawierał już 22 strony druku, w tym fotografie. Treść była o wiele ciekawsza od poprzedniej. Redakcja podjęła kilka ciekawych tematów i co istotne polemizowała na temat panujących w różnych sferach stereotypowych poglądów o samochodach i ich właścicielach. Pojawił się również obszerny reportaż z wycieczki turystycznej galicyjskich automobilistów¹³. Drugi numer zamknął też etap tworzenia struktury tego pisma. Od tego momentu następne numery zawierały takie same elementy pierwszej strony: tytuł, spis treści i skład osobowy zarządu Galicyjskiego Klubu Automobilowego. Trzeci kwietniowy numer ukazał się tylko na 16 stronach. Pomimo tego stał na wyższym poziomie redakcyjnym i edytorskim niż poprzednie wydania. Widoczne są już lepszej jakości fotografie. Poza aktualnymi wiadomościami z kraju oraz bieżącymi informacjami klubowymi, zamieszczono również wiadomości z europejskich stolic, w tym z Warszawy, co zdaniem Szczerbickiego było próbą

¹² Tamże, s. 55.

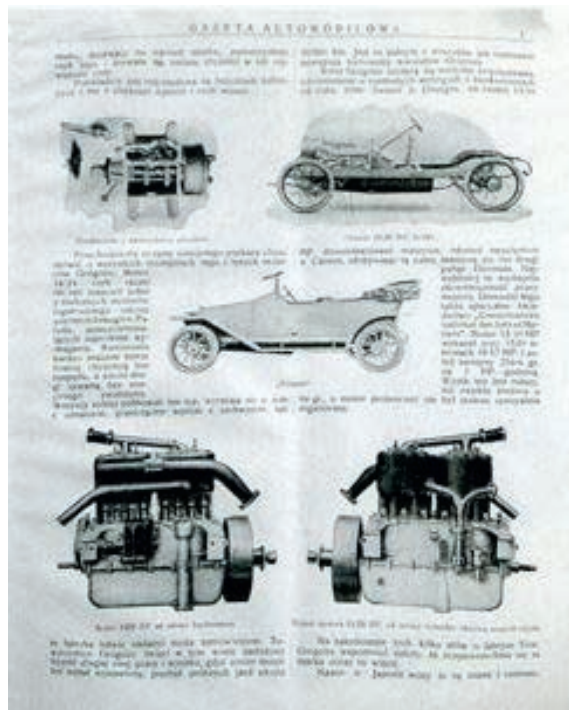
¹³ Tamże, s. 56.



II. 1. „Gazeta Automobilowa”
Strona tytułowa, nr 1, luty 1911, Lwów



II. 2. „Gazeta Automobilowa”
Strona tytułowa, nr 4, maj 1911, Lwów



II. 3. Ilustracje w „Gazecie Automobilowej”

zainicjowania integracji „automobilistów – Polaków z różnych zaborów. Miało się to odbyć na bazie turystyki”¹⁴. Ostatni zachowany numer „Gazety Automobilowej” ukazał się 25 maja 1911 roku. Jego objętość ograniczono do 12 stron, co może sugerować kłopoty finansowe redakcji, tym bardziej, że w zachowanych zbiorach bibliotecznych nie ma śladu następnego numeru tego miesięcznika. W numerze czwartym konsekwentnie dochowano zamierzeń sformułowanych w pierwszym, inauguracyjnym wydaniu. Kontynuowano tematykę społecznego wizerunku automobilizmu. W pozostałych artykułach poruszano kwestie techniczne, ubogacając je materiałem ilustracyjnym. Ostatni numer zawiera również bieżące informacje¹⁵.

Jak już wspominałem rozwój polskiej prasy motoryzacyjnej, na tle tego typu prasy zagranicznej, nie pozostawał aż tak daleko w tyle, jakby się mogło wydawać. Pierwszy numer „Gazety Automobilowej” ukazał się 15 lat po pojawieniu się pierwszego samochodu na ziemiach polskich (1896 w Warszawie, 1897 we Lwowie). Następne lata rozwoju motoryzacji na świecie spotęgowały zainteresowania nią również na obszarach zajętych przez zaborców. W lipcu 1911 roku ukazał się „Lotnik Automobilista – miesięcznik ilustrowany poświęcony lotnictwu i automobilizmowi”, wydawany w Warszawie w latach 1911–1914 pod red. Zygmunta Deklera, który był również autorem wielu tekstów. „Lotnik i Automobilista” był znakomitym pismem dokumentującym pionierski okres motoryzacji, utrzymywany na wysokim poziomie merytorycznym i wydawanym w nowoczesnej formie edytorskiej. Od roku 1912 (nr 1) wychodził jako organ Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego, od 1913 (nr 6) organ Związku Awiatycznego Słuchaczy Politechniki we Lwowie, a od 1914 (nr 5) organ Polskiego Związku Awiacyjnego w Leodium. Głównemu pismu towarzyszył dodatek „Wszechsport”, poświęcony cyklizmowi i innym sportom technicznym, uznawany za „przedszkole” polskiego automobilizmu i lotnictwa¹⁶.

Proces kształtowania się prasy motoryzacyjnej w niepodległej Polsce następował w sposób typowy dla innych grup periodyków tematycznych tego okresu. Najpierw były to informacje w prasie codziennej, głównie wyniki i sprawozdania z rajdów automobilowych i motocyklowych. Najczęściej zamieszczano je na ostatniej stronie popularnych gazet w rubrykach wiadomości sportowych. Z upływem czasu, któremu towarzyszył rozwój motoryzacji i wzrost popularności sportu automobilowego, tematyka motoryzacyjna wylaniała się z serwisu sportowego. Pojawiały się rubryki, fotografie, reportaże, sprawozdania nawet felietony. Pierwszym motoryzacyjnym czasopismem w odrodzonej Polsce było krakowskie „Czasopismo Automobilowe – miesięcznik poświęcony sprawom automobilizmu, lotnictwa i pokrewnym gałęziom wiedzy technicznej”. Pierwszy zeszyt „Czasopisma Automobilowego” ukazał się 1 kwietnia 1920 roku. Firmowało je Wydawnictwo Spółki

¹⁴ Tamże.

¹⁵ Tamże.

¹⁶ „Lotnik i Automobilista”, Katalog HINT, Polska Klasyka Naukowa i Techniczna w Sieci.

„Eshape” (Kraków, ul. Pijarska 4). W skład redakcji miesięcznika wchodził: Ludwik Hubicki, Stanisław Fedorowicz oraz Tadeusz Piotrowski. Wymienione w stopce redakcyjnej nazwiska świadczą o tym, że redakcja sięgała również po teksty zagranicznych autorów: „Kazimierz Kristman Dobrzański, Wilhelm Rippert, Roger hr. Morsztyn, Franciszek Schneider, Maryan Krzyżanowski, inż. Władysław Mayer, Jan Fischer, J.J. Berjeot, inż. Heryng, H. Petit, M. d' About, Fortunato Giannini, John Rosendaal”¹⁷.

Redaktorem odpowiedzialnym „Czasopisma Automobilowego” był Ivo Rogowski. W pierwszym zeszycie znalazła się także informacja o warunkach prenumeraty oraz cenie pojedynczego zeszytu – 20 marek. Zapowiedziano również, że następny numer ukaze się około 10 maja. Inauguracyjny zeszyt otwiera tekst *Od redakcji* pióra Ludwika Hubickiego. Autor podnosi w nim wagę rozwoju motoryzacji dla odradzającego się państwa, wskazuje na zacofanie w tej dziedzinie, którego przyczyną upatruje w ograniczeniach narzuconych przez zaborców:

U nas, niestety, jak i na wielu innych polach, zostało w tej dziedzinie zrobione niewiele. I trudno się temu dziwić. W Mało – i Wielkopolsce przemysł był w ogóle pod „szczególną opieką” Austrii i Niemiec, a w byłym zaborze rosyjskim, gdzie ze wszystkich dzielnic Polski przemysł był najbardziej rozwinięty, stan dróg w wielu wypadkach celowo utrzymany w złym stanie przez rząd rosyjski, ze względów strategicznych, nie mógł się przyczynić do rozwoju automobilizmu. Obecnie mamy możliwość pracy. Musimy budować od podstaw nasze życie gospodarcze, którego rozkwit będzie najlepszą rękojmą naszej niezawisłości politycznej¹⁸.

W dalszej części Ludwik Hubicki przedstawia cel i program pisma. Czytamy w nim m.in.:

Widzimy już teraz narodziny wielkiego przemysłu w Polsce, który oby był początkiem wyzwania się naszego od zależności obcej. Na nas, jako na automobilistach, leży obowiązek zajęcia się tą gałęzią przemysłu. W tym celu przystępujemy do wydawania miesięcznika, poświęconego automobilizmowi i gałęziom jemu pokrewnym. Pragniemy, aby skupiał on cały ruch automobilowy w Polsce, aby stał się środowiskiem, skąd wychodziłaby inicjatywa, gdzie toczyłaby się dyskusja i gdzie zetknąłby się technik z przemysłowcem. Pragnąc, aby najnowsze w tej dziedzinie myśli i zdobycze zachodu przedostały się do nas najszybciej, zapewniliśmy sobie współudział wybitnych fachowców, zarówno u nas, jak i zagranicą. Omawiać będziemy również działy pokrewne automobilizmu, jak lotnictwo, dalej przemysły z nimi pośrednio związane; nie ominiemy również tej dziedziny, która w innych krajach wysoko bardzo stoi, tj. automobilizmu jako sportu [...]”¹⁹.

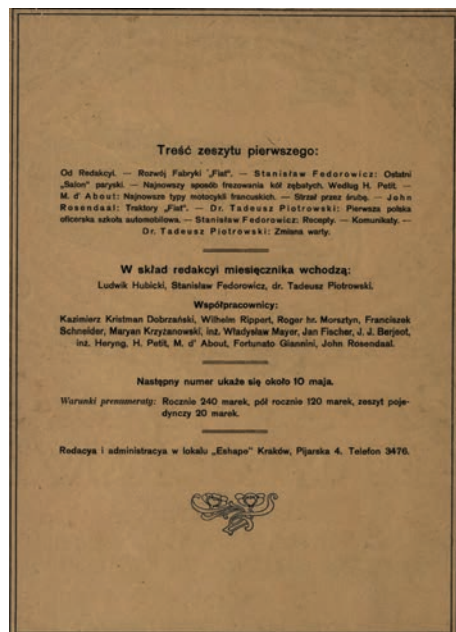
¹⁷ „Czasopismo Automobilowe” 1 kwietnia 1921, z. 1. [inf. ze stopki redakcyjnej].

¹⁸ L. Hubicki, *Od redakcji*, „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1921, z. 1, s. 1.

¹⁹ Tamże.



Il. 4. „Czasopismo Automobilowe”
Strona tytułowa, nr 1, 1 kwietnia 1920, Kraków



Il. 5. „Czasopismo Automobilowe”
Skład redakcyi, nr 1, 1920, Kraków

W przeciwieństwie do lwowskiej „Gazety Automobilowej”, krakowskie „Czasopismo Automobilowe” nie ograniczało się wyłącznie do zagadnień motoryzacyjnych – automobilowych. Ale to nie jedyna zasadnicza różnica. Obydwa tytuły powstawały w różnej rzeczywistości i miały w związku z tym odmienne przeznaczenia. Lwowska „Gazeta Automobilowa” ukazywała się pod zaborem austriackim. Redakcyja tego pisma koncentrowała się w tej sytuacji przede wszystkim na szerzeniu wiedzy o rozwoju motoryzacji. Krakowskie „Czasopismo Automobilowe” ukazywało się już w wolnej Polsce. Tym samym treści w nim publikowane miały inny charakter i przeznaczenie. Redakcyja stawiała sobie wyższy cel, głównie o charakterze państwowym i narodowym. Rozwój motoryzacji jawił się bowiem z podniesieniem poziomu rozwoju gospodarczego i ekonomicznego. W rozwoju motoryzacji upatrywano bowiem rozwój dobrobytu państwa i społeczeństwa.

Pierwszy zeszyt „Czasopisma Automobilowego” liczył sobie aż 34 strony. Z czego ostanie 4,5 zajmowały reklamy, głównie firm związanych z branżą motoryzacyjną: oleje, benzyna, smary i warsztaty napraw maszyn. Na uwagę zasługuje całostronicowa reklama FIATA, która demaskuje powiązania miesięcznika z tym koncernem. Okazuje się, że wydawca „Czasopisma Automobilowego”, firma Eshape, była równocześnie handlowym przedstawicielem FIATA. Dokładnie określono to w następującej formie: „wyłączne zastępstwo na Małopolskę, Śląsk, powiaty: miechowski, pińczowski, sandomierski, etc.”²⁰. Tym samym poznaliśmy

²⁰ „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1920, z. 1, s. 34 [reklama].

źródło finansowania periodyku. W tej sytuacji nie dziwi fakt, że jego pierwszy numer otwiera, zaraz po tekście *Od redakcji*, artykuł: *Rozwój fabryki „Fiat”*²¹. Wśród pozostałych tekstów znalazła się obszerna relacja Stanisława Federowicza z wystawy samochodów w Paryżu, zaopatrzona w wysokiej jakości fotografie²². Bogaty materiał ilustracyjny w postaci rycin i fotografii uzupełnia artykuł o najnowszym sposobie frezowania kół zębatych. Tekst jest przekładem z języka francuskiego²³. Z francuskiego tłumaczenia pochodzi również kolejny artykuł o najnowszych typach francuskich motocykli²⁴. Z kolei z języka niemieckiego przetłumaczono specjalistyczny tekst z dziedziny lotnictwa myśliwskiego o uzbrojeniu samolotu w karabin maszynowy²⁵. Równie bogato ilustrowany jest anonimowy artykuł o traktorze Fiata²⁶. Pierwszy numer „Czasopisma Automobilowego” imponuje jakością fotografii i rycin. Jest ich też wyjątkowo dużo, bo aż 50. Numer zamykają krótsze, bardzo zróżnicowane formy wypowiedzi. Jest wśród nich wspomnienie o pierwszej oficerskiej szkole wojsk samochodowych w Krakowie²⁷, tekst w rodzaju poradnika o wulkanizacji²⁸, komunikaty dowództwa wojsk samochodowych Okręgu Generalnego Krakowskiego²⁹, wspomnieniowe opowiadanie z czasów końca I wojny światowej, którego „akcja” rozgrywa się w parku samochodowym w Dąbiu pod Krakowem³⁰. Numer zamyka tekst anonimowego autora o wyścigach samochodowych³¹. Numer drugi „Czasopisma Automobilowego” z maja 1920 roku zawierał 28 numerowanych stron, na których opublikowano obszerne artykuły z szeroko rozumianej dziedziny motoryzacji. Są w nim teksty poświęcone budowie różnych typów napędów motorowych, lotnictwu, a nawet okrętom. Wszystkie artykuły są bogato ilustrowane 41 rycinami, rysunkami i fotografiami o wysokiej jakości.

²¹ *Rozwój fabryki „Fiat”*, „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1920, z. 1, s. 1.

²² S. Federowicz, *Z paryskiego „salonu”*, „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1920, z. 1, s. 4–7.

²³ *Najnowszy sposób frezowania kół zębatych systemem Gleason’a*, „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1920, z. 1, s. 7–12.

²⁴ M. d’ About, *Najnowsze typy motocykli francuskich*, „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1920, z. 1, s. 12–15.

²⁵ J. Rosendaal, *Strzał przez śrubę*, „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1920, z. 1, s. 16–23.

²⁶ *Traktor rolniczy „Fiat”*, „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1920, z. 1, s. 23–26.

²⁷ T. Piotrowski, *Pierwsza oficerska szkoła Wojsk samochodowych w Krakowie*, „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1920, z. 1, s. 26–27

²⁸ St. F [Stanisław Federowicz], *Recepty. Okolenie i guma*, „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1920, z. 1, s. 27–28.

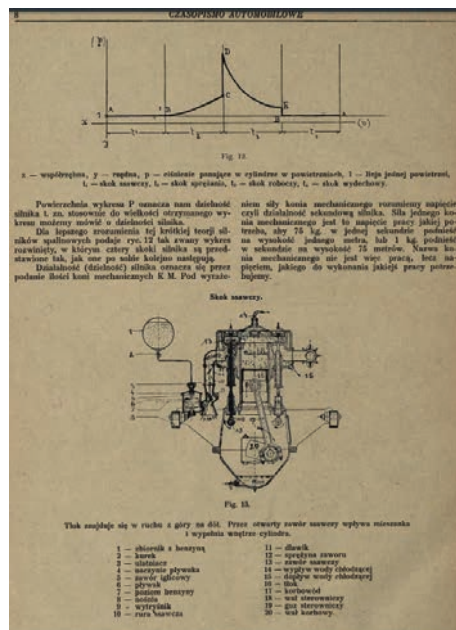
²⁹ *Komunikaty*, „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1920, z. 1, s. 29.

³⁰ T. Piotrowski, *Zmiana warty*, „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1920, z. 1, s. 29–30.

³¹ *Wyścigi motorowe*, „Czasopismo Automobilowe” 1 czerwca 1920, z. 1, s. 30–31.



Il. 6. „Czasopismo Automobilowe”



Il. 7. „Czasopismo Automobilowe”

Najwięcej miejsca zajmuje jednak tematyka lotnictwa. Znajdziemy tutaj m.in. sprawozdanie z wystawy lotniczej w Paryżu oraz artykuł o szkole lotników w Krakowie – Rakowicach³². W numerze zamieszczono reklamę innego czasopisma z branży motoryzacyjnej – „Wiedzy Technicznej: miesięcznika ilustrowanego wojsk technicznych wielkopolskich”, redagowanego w Poznaniu przez Jana Skoryna. Pismo było poświęcone zagadnieniom techniki, wynalazkom, sportowi, automobilizmowi, telegrafii, literaturze oraz humorowi. Trzeci numer „Czasopisma Automobilowego” z czerwca 1920 r. wyszedł w ograniczonej objętości, liczącej tylko 19 stron, w tym 5 fotografii i zaledwie kilkanaście rycin, rysunków. Jak poinformowała redakcja stało się to „z powodu, że przeważająca liczba współpracowników znajduje się w szeregach i rękopisów nie nadesłała, numer wyszedł w zmniejszonej objętości”³³. Można przypuszczać, że powodem była wojna polsko-bolszewicka, która zmobilizowała znaczną część redakcji i współpracowników będących oficerami. Również następne numery czasopisma ukazały się w pomniejszonej objętości. Numery czwarty i piąty liczyły po 23 strony, numer szósty 24, podwójny numer siódmy i ósmy, przypadający na kulminację działań wojennych obejmował 32 strony. Ostatni numer z 1920 roku (zeszyt 9) liczył 32 numerowane

³² Wystawa awiatyczna w Paryżu, „Czasopismo Automobilowe” 1920, z. 2, s. 16–21; S. Karpiński, Szkoła lotników w Krakowie – Rakowicach, „Czasopismo Automobilowe” 1920, z. 2, s. 25–27.

³³ Notka redakcyjna, „Czasopismo Automobilowe” 1920, z. 3.

strony, ale przynajmniej jedną trzecią jego objętości zajmowały reklamy. W tym i poprzednich numerach znajdują się reklamy koncernu Fiat i jego przedstawiciela, zarazem wydawcy miesięcznika, co potwierdza moje wcześniejsze przypuszczenia o finansowym powiązaniu czasopisma ze znanym koncernem. W roku następnym ukazało się 5 numerów „Czasopisma Automobilowego”. Ostatni numer wyszedł w maju 1921 roku i zawierał 23 strony. Przez cały czas ukazywania się, miesięcznik zachowywał stałą strukturę i zakres tematyczny. W następnych latach powstało wiele nowych tytułów motoryzacyjnych, o których napisałem w innym tekście³⁴.

Przez wiele lat kwestia pierwszego polskiego czasopisma motoryzacyjnego pozostawała dyskusyjną i nierozstrzygniętą. Palmę pierwszeństwa przyznawano zazwyczaj warszawskiemu „Lotnikowi Automobiliście”. Ukazująca się w tym samym roku, ale kilka miesięcy wcześniej lwowska „Gazeta Automobilowa” została zapomniana przez wielu badaczy. Należy podkreślić, że lwowski periodyk nie był zupełnie nieznany. W 1978 roku odnotowano go w popularnym wśród historyków prasy „Spisie tytułów prasy polskiej 1865–1918”³⁵. Pomimo tego „Gazeta Automobilowa” na długo zniknęła z tzw. obiegu naukowego. Prawdopodobnie przyczyniły się do tego brak informacji o zachowanych egzemplarzach oraz utrudniony do nich dostęp. Jak już wspomniano, pojedyncze egzemplarze tego periodyku zachowały się w lwowskiej bibliotece uniwersyteckiej, a tylko jeden numer dostępny jest w Polsce. „Wydobycie” ich na światło dzienne przez Szczerbickiego pozwoliło zweryfikować i ostatecznie rozstrzygnąć dotychczasowe wątpliwości. Niestety nadal nie mamy w Polsce dostępu do oryginałów i swoją wiedzę czerpiemy głównie z przekazu Szczerbickiego. W tamtym roku obchodziliśmy setną rocznicę odzyskania niepodległości. Może z tej okazji warto przypomnieć o „Gazecie Automobilowej”. Może odpowiednie władze polskie i ukraińskie doprowadzą do digitalizacji czterech numerów pierwszego polskiego czasopisma motoryzacyjnego...

Bibliografia

- Dudek D., *Źródła do dziejów kultury fizycznej. 1795–1939. Czasopisma. Kalendarze. Jednostówki*, wydanie drugie, Kraków 2008.
- Jakubowska H., Hądzelek K., *Informacja o polskich czasopismach z zakresu wychowania fizycznego i sportu w latach 1918–1939*, 1958, nr 5, s. 373–381.
- Jakubowska H., *Prasa sportowa okresu międzywojennego jako źródło do dziejów wychowania fizycznego i sportu: 1918–1939*, „Kultura Fizyczna” 1962, nr 4, s. 308–310.
- Kolasa W.M., *Kierunki badań nad historią prasy polskiej 1918–1939*, cz. 1: *Tendencje rozwojowe, typologia*, „Rocznik Historii Prasy Polskiej” 2011, vol. 14, nr 1/2, s. 5–55.
- Kucharzewski F., *Piśmiennictwo techniczne polskie*, t. 1–3, Warszawa 1911–1922.
- Kucharzewski F., *Rys dziejów „Przeglądu Technicznego”*, „Przegląd Techniczny” 1924, nr 4.

³⁴ A. Bańdo, *Polskie czasopisma...*

³⁵ *Spis tytułów prasy polskiej 1865–1918*, oprac. A. Garlicka, Warszawa 1978.

Kurek A., *Od przejażdżek automobilami do turystyki: zarys dziejów turystyki samochodowej w Galicji do 1914 r.*, „Folia Turistica” 2010, nr 23, s. 135–152.

Popularna encyklopedia mass mediów, red. J. Skrzypaczek, Poznań 1999.

Spis tytułów prasy polskiej 1865–1918, oprac. A. Garlicka, Warszawa 1978.

Szczerbicki T., *Lwowska „Gazeta Automobilowa” – pierwsze polskie czasopismo motoryzacyjne*, „Automobilista” 2010, nr 2 (118), s. 54–56.

Tuszyński B., *Prasa i sport 1881–1981*, Warszawa 1981.

Tuszyński B., *Rzut oka na główne kierunki rozwoju polskiej prasy sportowej do 1939 roku*, „Rocznik Historii Czasopiśmiennictwa Polskiego” 1973, z. 4, s. 495–515.

Tuszyński B., *Sprintem przez prasę sportową*, Warszawa 1975.

From the “Automobile Gazette” to the “Automobile Magazine” – the Birth of the Polish Automotive Press

Abstract

Automotive press in Poland has a long tradition reaching to the times of partitions. The first Polish automotive periodical to appear was “Gazeta Automobilowa” (Automobile Gazette), appearing in Lviv for only a few months in 1911. Another, equally short-lived magazine appeared in Krakow under the name “Czasopismo Automobilowe” (Automobile Magazine, 1920–1921). The article is devoted to these two little-known and unique periodicals.

Keywords: magazines, automotive magazines, “Czasopismo Automobilowe”, “Gazeta Automobilowa”, history of press, Poland in the 19th and 20th centuries, Polish press, automotive press

Adam Bańdo
Pedagogical University of Cracow