

Prądnik. Prace Muz. Szafera	27	205–216	2017
-----------------------------	----	---------	------

JOANNA ZIARKOWSKA

Katedra Nauk o Środowisku Przyrodniczym
Akademia Wychowania Fizycznego w Krakowie
31–571 Kraków, ul. Jana Pawła II 78
e-mail: joanna.ziarkowska@awf.krakow.pl

OJCÓW ARENĄ WYŚCIGÓW SAMOCHODOWYCH I MOTOCYKLOWYCH W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM

Ojców as the Arena of Motor and Motorcycle Rallies in the Interwar Period

Abstract: The article discusses the motor and motorcycle rallies organized in the vicinity of Ojców in the interwar period. The above issue constitutes a relatively little explored aspect of the history of the Prądnik Valley. In the article, the author makes use above all of historical sources from the above period, chiefly in the form of press articles published in the Krakow daily “Ilustrowany Kurjer Codzienny” [Illustrated Daily].

Key words: Ojców, interwar period, motor rallies, motorcycle rallies

WPROWADZENIE

W okresie międzywojennym wzrosło zainteresowanie automobilizmem i postęпами motoryzacji, czego przejawem było organizowanie zawodów: wyścigów i rajdów. O tych wydarzeniach wiele pisano na łamach „Ilustrowanego Kurjera Codziennego”, wskazując na dużą popularność tego typu imprez: *Dla szerokiej publiczności szczególną atrakcją są wyścigi, ukazujące na trasie niby na scenie teatralnej – zmagania kierowców, ich walkę z przestrzenią, ich technikę jazdy*¹. Celem niniejszego artykułu jest przypomnienie mało znanego epizodu z historii Ojcowia, dotyczącego organizacji wyścigów samochodowych i motocyklowych, które były też zwane wyścigami górskimi.

Pierwszym samochodowo-motocyklowym wyścigiem górskim w historii polskiego sportu motoryzacyjnego był Wyścig Tatrzański (Automobilowy Rajd Tatrzański). Jego organizatorem był Krakowski Klub Automobilowy, a inicjatorem Wilhelm Ripper, który w 1926 r. wystąpił do Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego o wyrażenie zgody na przeprowadzenie zawodów. Po wytyczeniu trasy, która przebiegała na trudnym odcinku górskiej szosy Łysa Polana – Morskie Oko, pierwszy raz zorganizowano wyścig 14 sierpnia 1927 r. Na startcie stanęły wówczas 22 samochody i 20 motocykli. Jednakże zawody

¹ *Gdy w Ojcowie zagrają motory!*, „Ilustrowany Kurjer Codzienny” (dalej: IKC), nr 158, 10 VI 1938, s. 16.

w sercu Tatr miały wielu przeciwników. Podnoszono kwestię niszczenia roślinności przez zgromadzonych na zboczach górskich widzów obserwujących zmagania kierowców. Toteż organizatorzy wyścigu zastanawiali się nad zmianą trasy przejazdu. W prace nad propozycją innego przebiegu rajdu włączył się także prof. Walery Goetel (1889–1972). Nowa trasa miała rozpoczynać się w leśniczówce, a kończyć na Wierchu Poroniec, nie zyskała jednak poparcia wśród organizatorów rajdu według których była zbyt łatwa. Ostatni Wyścig Tatrzański odbył się w 1931 r. Światowy kryzys ekonomiczny dotknął także te zawody. Po tym jak władze Zakopanego odmówiły współfinansowania Wyścigu Tatrzańskiego, w 1932 r. zawieszono jego organizację. Później zaś, w latach 1937–1939, górskie rajdy samochodowe odbywały się w okolicach Ojcowa. Trasa ta był krótsza od zakopiańskiej, ale za to bardziej dostępna. Niewielka odległość od dużych miast, takich jak Kraków i Katowice, wpłynęła na dużą frekwencję kibiców z ówczesnego województwa krakowskiego i śląskiego².

OJCÓW W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM

W zawiązku z odzyskaniem przez Polskę niepodległości w 1918 r. i zniesieniem granic zaborów rozpoczął się nowy okres rozwoju Ojcowa i istniejącego tam już od 2. połowy XIX w. uzdrowiska. Najważniejsze budynki uzdrowiskowe szczęśliwie ocalały z zawieruchy wojennej. Problemem była natomiast dostępność komunikacyjna, o czym w nieco żartobliwym tonie pisano na łamach „Ilustrowanego Kuryera Codziennego”, zwracając uwagę, iż przeciętny krakowianin, aby dostać się do Ojcowa musi pokonać *przedhistoryczne drogi, (...) potoki, lasy i wyboje*. W tym samym artykule dalej czytamy: *Ojców jest własnością Czartoryskich. W ich mocy byłoby zrobić zeń drugie Zakopane i ciągnąć zyski jakiego tylko wymarzyli. Tem tajemniczym słowem jest: „k o m u n i k a c y a”*. *Przez połączenie Ojcowa ze światem okazaliby Czartoryscy że są godni posiadania takiej perły krajobrazu polskiego jaką jest Ojców*³.

Sytuacja poprawiła się nieco, gdy w lipcu 1922 r. została otwarta linia autobusowa z Krakowa do Ojcowa. Codziennie o godzinie 9 rano miał kursować autobus mogący pomieścić 25 pasażerów (Nowak 2004, s. 124). Ponadto planowano budowę kolejki wąskotorowej na trasie Kraków – Ojców. Odcinek do Pasternika został oddany w 1923 r.⁴ Nadal jednak brakowało dobrej infrastruktury drogowej z Krakowa do Ojcowa. Czartoryscy dostrzegali ten problem. Ich staraniem uznano miejscowość za uzdrowisko, pojawiły się także plany budowy nowej, utwardzonej drogi. Mimo sprzeciwów obrońców przyrody (m.in. prof. Władysława Szafera), którzy wskazywali, że realizacja tej inwestycji pogorszy warunki uzdrowiskowe i wypoczynkowe Ojcowa, ostatecznie udało się przekonać do tego przedsięwzięcia lokalne władze oraz przedstawicieli zarządu dróg. Została zawiązana osobna spółka drogowa.

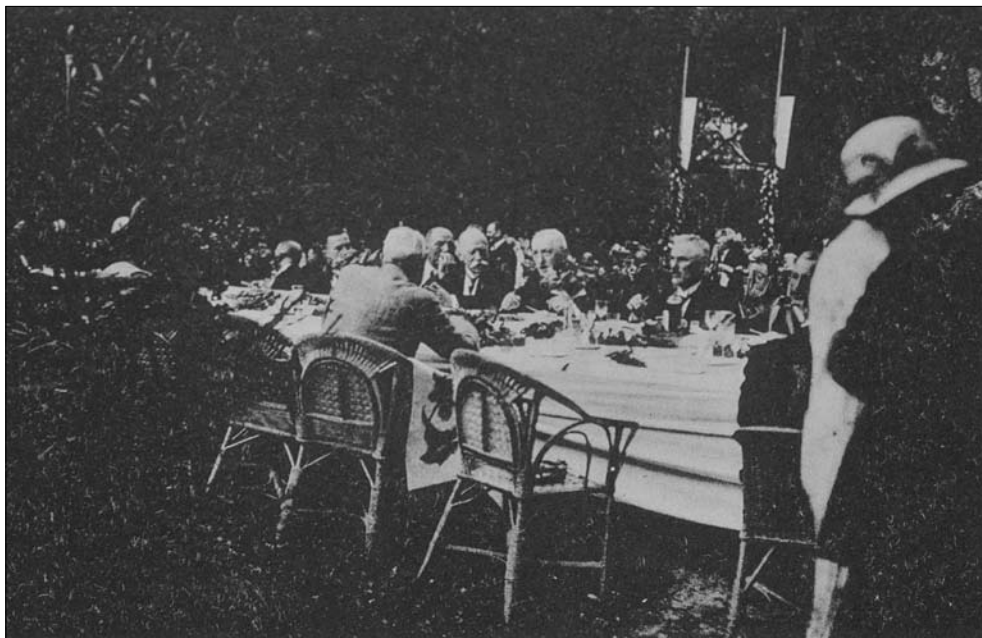
Budowę drogi zakończono w czerwcu 1928 r. Otwarcie, któremu miały towarzyszyć liczne imprezy, zaplanowano na 1 lipca⁵. Zaproszono przedstawicieli lokalnych władz, a z Krakowa uruchomiono autobusy co 15 minut, które dowoziły turystów za opłatą

² *W przeddzień wyścigu pod Ojcowem*, IKC, nr 169, 20 VI 1937, s. 8. Na ten temat zob. też: Szelichowski 2012, s. 49; Mucha, Szelichowski 2013, s. 39–41; Figurski 2017.

³ *W Ojcowie*, IKC, nr 170, 27 VI 1922, s. 4.

⁴ Wzmianka na ten temat zob. *Święto Pułkowe i 1 P. Wojsk. Kolej.*, IKC, nr 136, 14 VI 1923, s. 7.

⁵ Wzmianka o otwarciu drogi, zob. „Iskry. Ilustrowany Tygodnik dla Młodzieży”, R. 6: 1928, nr 29 s. 464.



Ryc. 1. Uroczystość otwarcia drogi w Ojcowie z udziałem prezydenta Ignacego Mościckiego w dniu 26 lipca 1929 r., pocztówka. Ze zbiorów Ojcowskiego Parku Narodowego

Fig. 1. Opening ceremony of the road in Ojców with the attendance of President Ignacy Mościcki on 26th July of 1929, postcard. From the collection of the Ojców National Park

3 zł. Uroczystości rozpoczęła msza polowa na Górze Zamkowej. Odbył się ponadto festyn w parku ojcowskim, podczas którego widzowie mogli obejrzeć wesele krakowskie, a także koncerty i bal z kotyliionami w sali koncertowej hotelu „Pod Łokietkiem”.

W tym samym roku uruchomiono kolejną linię autobusową z Krakowa do Olkusza, kursującą przez Ojców pięć razy w ciągu dnia. Czasami też w dni świąteczne Polski Związek Turystyczny organizował dodatkowe kursy na trasie Kraków – Ojców.

Oprócz polepszenia dostępności komunikacyjnej miejscowości przystąpiono do rozbudowy uzdrowiska. Jednym z planów Spółki Akcyjnej „Uzdrowisko Ojców” była budowa nowego osiedla uzdrowiskowego. Na ten cel księżna Maria Ludwika Czartoryska przeznaczyła część swoich gruntów na Złotej Górze⁶. Przygotowano plan urbanistyczny miasta-ogrodu, teren został uzbrojony i wzniesiono kilka budynków. Podjęto także starania o zapewnienie dojazdu do planowanego osiedla poprzez wytyczne drogi dojazdowej. Drogę tę ukończono już w grudniu 1928 r., ale nawierzchnię położono dopiero w ciągu pierwszego półrocza kolejnego roku. Było to doniosłe wydarzenie dla Ojcowca, a także dla władz Krakowa i województwa, które zorganizowały 26 lipca 1929 roku uroczystość z udziałem ówczesnego prezydenta Polski Ignacego Mościckiego (ryc. 1). Całości przewidzianej inwestycji jednakże nie udało się zrealizować. Brak środków na budowę osiedla uzdrowiskowego i kryzys gospodarczy lat trzydziestych przyczyniły się do likwidacji spółki w 1937 roku (Nowak 2004, s. 125–130; Ziarkowski 2011, s. 72–74).

⁶ *Ojców*. Wyd. Komitet Rozbudowy Osiedla Uzdrowiskowego Ojców, Kraków 1927, s. 7–8.

W dwudziestoleciu międzywojennym miejscowość powoli traciła na znaczeniu jako uzdrowisko, ustępując miejsca Krynicy czy Rabce i przeobrażając się w osadę letniskową i wypoczynkową (Partyka 2016, s. 343–344). Rozebrano zakład kąpielowy „Goplana”, pozostały natomiast drewniane pensjonaty stylizowane na zakopiańskie i tyrolsko-szwajcarskie, które przypominały czasy dawnej świetności (Wyżga 2016, s. 142).

Droga łącząca Ojców z Krakowem i Olkuszem uczyniła Dolinę Prądnika bardziej dostępną dla przyjezdnych. Na malowniczych serpentynach tej drogi, wśród pięknej oprawy krajobrazu ojcowskiej doliny odbywały się wspomniane wyścigi.

WYŚCIGI GÓRSKIE W OJCOWIE

Pierwsze zawody samochodowe w Ojcowie odbyły się już w latach 1929–1930 w ramach Krakowskich Turniejów Automobilowych, organizowanych przez Krakowski Klub Automobilowy w okresie Zielonych Świątek. 19 maja 1929 r. ruszył tzw. rajd pętlicowy, był to *turystyczny konkurs wytrzymałości i regularności polegający na zachowaniu na przestrzeni 523.5 km, w czterech etapach, stałej przeciętnej, deklarowanej z góry szybkości, przycem w dwu próbach szybkości, górskiej i płaskiej, trzeba osiągnąć przypisane regulaminem minima*⁷. Jak deklarowali organizatorzy, do konkursu mogli przystąpić wszyscy, ponieważ nie wymagał on samochodów sportowych. Cztery etapy tej imprezy zaczynały się i kończyły na pl. Szczepańskim w Krakowie. Pierwszy z nich, liczący 125,5 km, przebiegał trasą przez Olkusz i Ojców do Krakowa. Na serpentynach drogi ojcowskiej zaplanowano górską próbę szybkości⁸.

W ramach Krakowskiego Turnieju Automobilowego w 1930 r. odbyły się cztery imprezy: zjazd gwiazdzisty, wyścig górski w Ojcowie, rajd pętlicowy oraz wycieczka do Mościc⁹. Druga część turnieju została zaplanowana na niedzielę 8 czerwca 1930 r. Jak pisano w „Ilustrowanym Kuryerze Codziennym”, miało wystartować 15 samochodów: w kategorii turystycznej Lancia Reima, Chrząszcza i Głowińskiego oraz Praga Chrząszcza, w kategorii sportowej Bugatti Frühlinga, Boguckiego, Liptaya i Januszkowskiego, ponadto Tatra Vermirovskiego i Austro-Daimlerzy Potockiego, Widawskiego i Koźmianowej, zaś w kategorii wyścigowej Liefeldt w Austro-Daimlerze oraz Potocki, Ripper i Mycielski w Bugatti (ryc. 2). Nazwiska te również stanowiły atrakcję i siłę przyciągającą tłumnie mieszkańców Krakowa.

W lokalnej prasie relacjonowano także jak wyglądają przygotowania przed wyścigiem: *codziennie od godziny 4–8 rano rozlega się w Ojcowie huk maszyn i w przepięknym otoczeniu fantastycznych skał odbywają się treningi do niedzielnego wyścigu. – Pierwszy dzień oficjalnego treningu przyniósł ciekawe obserwacje. Nawierzchnia szosy niezła, natomiast zakręty znajdują się w opłakanym stanie, pozbawione odpowiedniego podkładu, nie trzymają naporu kół maszyn wyścigowych i powodują silne zarzucenia*¹⁰. Trasa przejazdu została poprawiona za zgodą dyrektora Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych i zarządu Ojcowia, aby publiczność nie była narażona na kurz (ryc. 3). Wyścig miał się rozpocząć około godziny 14, a ukończyć około godziny 16. Aby umożliwić szerokiej publiczności

⁷ Krakowski Turniej Automobilowy, IKC, nr 136, 20 V 1929, s. 13.

⁸ Ibidem; Turniej automobilowy Krakowskiego Klubu Automobilowego, „Kuryer Sportowy” dod. do nr 137 IKC, 22 V 1929, s. II.

⁹ Regulaminy IV. Polskiego Zjazdu Gwiazdzistego do Krakowa, wyścigu pod Ojcowem, raidu pętlicowego, wyd. Krakowski Klub Automobilowy, Kraków 1930.

¹⁰ Zielone Świąta w Polsce pod znakiem niezwykłych atrakcyj sportowych, IKC, nr 151, 8 VI 1930, s. 13.



Ryc. 2. Jan Ripper, Maurycy Potocki i Maria Koźmianowa (1930). Narodowe Archiwum Cyfrowe
Fig. 2. Jan Ripper, Maurycy Potocki and Maria Koźmianowa (1930). National Digital Archives



Ryc. 3. Wyścig samochodowy pod Ojcowem (1930). Narodowe Archiwum Cyfrowe
Fig. 3. Car rally near Ojców (1930). National Digital Archives



Ryc. 4. Jan Ripper w samochodzie Bugatti na trasie (1930). Narodowe Archiwum Cyfrowe

Fig. 4. Jan Ripper in his Bugatti on the route of the rally (1930). National Digital Archives

ogłanianie rajdu Krakowski Klub Automobilowy w porozumieniu z Polskim Związkiem Turystycznym zorganizował komunikację autobusową do Ojcowa z pl. Szczepańskiego już od godziny 10¹¹.

Zwycięcą zawodów w 1930 r. został Jan Ripper (1903–1987; ryc. 4), nazwany „mistrzem serpentyn”¹². Zawodnik ten był synem Wilhelma Rippera, pioniera polskiego automobilizmu. Wcześniej startował w Wyścigu Tatrzańskim, zdobywając Wielką Nagrodę Tatr, a także razem z Michałem Harkowym jako pierwsza polska załoga wzięli udział w Rajdzie Monte Carlo w 1928 r. Ripper został jednym z pierwszych członków Elity Polskich Jeźdźców Automobilowych (Mucha, Szelichowski 2013, s. 32–33).

Okres kryzysu ekonomicznego i upadku sportów motorowych w Polsce na kilka lat zahamował działalność Krakowskiego Klubu Automobilowego, który dopiero w 1937 r. powrócił do tradycji organizowania wyścigów górskich pod Ojcowem. Miały one nawiązywać do zawieszonoego na początku lat trzydziestych Wyścigu Tatrzańskiego.

Impreza w tak niezwykle pięknym terenie była ogromną atrakcją sportową. Cieszyła się zainteresowaniem także wśród zagranicznych zawodników. Wyścig automobilowy i motocyklowy pod Ojcowem urządzono w niedzielę 20 czerwca 1937 r. o godzinie 14. Tor przejazdu wyznaczono na szosie Ojców – Kraków, jego długość wynosiła 3,5 km. Do wyścigu dopuszczono samochody wyścigowe, sportowe, turystyczne i motocykle. Dla zwycięzców przewidziano nagrody za najlepszy czas dnia, a także za najlepszy czas dnia

¹¹ Ibidem.

¹² *Gdy w Ojcowie...*, op. cit., s. 16.

w kategoriach wyścigowej, sportowej, turystycznej i motocykli. Nowością było wprowadzenie nagrody dla juniorów, czyli tych zawodników, którzy nie brali dotąd udziału w wyścigu płaskim i górskim i nie osiągnęli żadnego z trzech pierwszych miejsc w danej kategorii¹³. Fundatorami nagród byli między innymi: książęta Czartoryscy, M. Dąbrowski, redaktor naczelny IKC, Krakowski Klub Automobilowy, firma „Stomil”, a ich wręczenie zaplanowano w hotelu „Pod Łokietkiem” w dniu wyścigu, na godzinę 20.

Przy najciekawszym odcinku trasy zostały zbudowane trybuny dla widzów. Ponadto wcześniej wykonano prace mające na celu naprawę nawierzchni szosy. W krakowskiej prasie pisano, iż: *wyścig ten (...) kierowcom stawia znaczne wymagania. Rozgrywa się on na całej przestrzeni na trasie pociętej w zakręty i serpentyny, a poza tem nastręcza znaczną trudność, jaką stanowi zakręt koło restauracji Sfinksa. Zakręt ten jest przy znacznych szybkościach niebezpieczny (przed kilku laty w tem miejscu jeden z zawodników wyleciał wraz z samochodem z toru wyścigowego, upadając – na szczęście nieszkodliwie – wraz z wozem poza rów)*¹⁴.

I tym razem postarano się zagwarantować dojazd z Krakowa osobom, które nie miały możliwości przyjazdu własnymi samochodami. Uruchomiono komunikację autobusową z pl. św. Ducha za opłatą 2 zł od osoby. Ponadto Polski Związek Turystyczny uzgodnił ryczałtową cenę w wysokości 5,50 zł od osoby za przejazd taksówką na trasie pl. św. Ducha – Ojców i z powrotem (przy komplecie 6 osób w taksówce).

W rajdzie miało wystartować około trzydziestu kierowców, w tym wielu znanych, takich jak: Jan Ripper, Maria Koźmianowa, Zygmunt Navratil. Oprócz polskich zawodników przybyli również kierowcy z Czechosłowacji. Atrakcją miały być także samochody, m.in.: wyścigowe Bugatti, nowe typy Steyerów, Fiatów, Lancii, Tatr. Dopełnieniem imprezy był wyścig motocyklowy, w którym wygrał znany krakowski motocyklista S. Wroński¹⁵. Natomiast w wyścigu samochodowym pierwsze miejsce zajął zawodnik czechosłowacki Bruno Sojka, który pokonał krakowskiego automobilistę Jana Rippera (II miejsce) i swojego rodaka Floriana Schmidta (III miejsce)¹⁶.

Kolejny wyścig górski odbył się niespełna rok później, w niedzielę 12 czerwca 1938 r., również o godzinie 14. Krakowska prasa donosiła o planowanym udziale dwóch zawodników z Czechosłowacji: Sojki i Schmidta, ponadto w kategorii samochodów wyścigowych mieli wystąpić Ripper i Navratil w Bugatti. W kategorii samochodów sportowych zgłosili się m.in.: Gębala (Bugatti), Ripper (Fiat), Korfanty i Mielochówna (Aero), Szypuła (Adler). Natomiast kategorię motocykli reprezentowali: Baron, Bathelt, Gębala, Jaworski, Latasówna, Korytyński¹⁷.

W „Ilustrowanym Kurjerze Codziennym” szczegółowo podsumowano wyniki tego wyścigu. We wszystkich kategoriach padły rekordy, co świadczyło o podniesieniu się klasy kierowców. A walka była zacięta. W wyścigu motocyklowym (ryc. 5), który rozpoczął imprezę, bardzo dobrze poradzili sobie Baron i Latasówna (ryc. 6), która była jedyną przedstawicielką kobiet w tej konkurencji. A najlepszy czas uzyskała Gębala. Jeden z faworytów, Bathelt, miał niegroźny wypadek – wyrzucił się na wirażu przed trybunami.

¹³ *Wyścig pod Ojcowem budzi olbrzymie zainteresowanie*, IKC, nr 168, 19 VI 1937, s. 6.

¹⁴ *W przeddzień wyścigu...*, op. cit., s. 8.

¹⁵ *Ibidem; Dziś ok. 30 kierowców staje na starcie wyścigu pod Ojcowem*, IKC, nr 170, 21 VI 1937, s. 16.

¹⁶ *Gdy w Ojcowie...*, op. cit., s. 16.

¹⁷ *Kto startuje w wyścigu do Ojcowia*, IKC, nr 159, 11 VI 1938, s. 19.



Ryc. 5. Zawody motocyklowe w Ojcowie (1938). Narodowe Archiwum Cyfrowe

Fig. 5. Motorcycle rally in Ojców (1938). National Digital Archives

W kategorii samochodów sportowych zwyciężył czechosłowacki kierowca Schmidt jadący w Bugatti, uzyskując czas 2,49,940 i przeciętną szybkość 74,143 km/h, pobijając tym samym swój wcześniejszy rekord (III miejsce w rajdzie w 1937 r.). Kolejne miejsca zajęli Żychoń i Wandel. W kategorii wyścigowej najlepszy czas uzyskał Sojka, pokonując Rippera o niespełną sekundę i ustanawiając nowy rekord trasy – 2,48,750, co pozwalało obliczyć jego średnią prędkość na 74,655 km/h.

Wzdłuż całej trasy zawody śledziło około 10 tysięcy publiczności. W kilku punktach umieszczono głośniki, aby informacja o przebiegu wyścigu na poszczególnych odcinkach toru przejazdu szybko docierała do widzów. Zawodom przewodniczyli W. Ripper (komandor), H. Paschalski i J. Zborowski (wicekomandorzy) oraz J. Meyrer (sekretarz). Ponadto przybyli przedstawiciele władz – wojewoda krakowski Józef Tymiański, wojewoda warszawski Włodzimierz Jaroszewicz, a także prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego ks. Roman Sanguszko. Nagrody wręczono uczestnikom wieczorem w siedzibie Krakowskiego Klubu Automobilowego¹⁸.

W 1939 r., tuż przed wybuchem II wojny światowej, zorganizowano na serpentynach w Ojcowie próby samochodowych rekordów górskich i wyścig motocyklowy. Imprezę zaplanowano tradycyjnie w niedzielę, tym razem 25 czerwca o godz. 13. Krakowski dziennik informował, iż: *Liczni automobiliści z całej Polski wezmą udział w imprezie, wykazując klasę jazdy w ustanawianiu rekordów górskich, które w następnych latach będą starali się pobić bądź to ci sami zawodnicy, którzy zapisali już swe nazwiska w karcie mistrzów kierownicy,*

¹⁸ Wyścig w Ojcowie pod znakiem rekordów, „Kuryer Sportowy” dod. do nr 162 IKC, 14 VI 1938, s. II.



Ryc. 6. Irena Latasówna w trakcie wyścigu (1938). Narodowe Archiwum Cyfrowe

Fig. 6. Irena Latasówna along the route of the rally (1938). National Digital Archive

*bądź też juniorzy, ubiegający się o zwycięstwo na chlubnym polu sportu samochodowego*¹⁹. Próba bicia rekordów górskich przeznaczona była dla wszystkich, którzy chcieli sprawdzić możliwości swoich maszyn, a przy okazji popisać się kunsztem kierownicy.

Podobnie jak we wcześniejszych edycjach, w zawodach wzięły udział samochody wyścigowe, sportowe i turystyczne. Zanotowano zgłoszenia takich zawodników, jak Ripper, Kuncewiczowa, Wierzba, Wesołowski, Frolewicz, Monsior, Tarnawa, Vogl. Dużym powodzeniem cieszył się też wyścig motocyklowy, w którym zapowiedzieli swój udział m.in.: Bathelt, Korytyński, Baron, Dąbrowski, Wroński, Brendler, Geyer. W sumie 19 automobilistów i 34 motocyklistów zgłosiło się do tego wyścigu²⁰.

Krakowski Klub Automobilowy zadbał również o dogodny dojazd dla publiczności. Już od godziny 8 rano zaplanowano przejazd autobusów z pl. św. Ducha w Krakowie. Cena biletu wynosiła 1,80 zł od osoby. Natomiast za wstęp na trasę należało zapłacić 2 zł, w przypadku wycieczek, młodzieży, wojska w liczbie ponad 15 osób – 1 zł. Pobierano również opłatę za wjazd samochodu z parkowaniem w wysokości 2 zł. Stroną organizacyjną imprezy zajął się sekretariat Krakowskiego Klubu Automobilowego przy ulicy Garbarskiej 1 w Krakowie²¹.

Ostatecznie do zawodów na serpentynach Ojcowa przystąpiło 18 automobilistów i 25 motocyklistów. Funkcję komandora sprawował K. Braun, zaś wicekomandorów H. Paschalski i J. Zborowski. Jak dowiadujemy się z krakowskiej prasy, pogoda była piękna, tylko przelotna burza zakłóciła na chwilę przebieg imprezy. Krótka przerwa w zawodach spowodowana była wyładowaniami atmosferycznymi oraz brakiem połączeń telefonicznych startu z metą i kolejnymi punktami kontrolnymi. Dalej czytamy: *Thumy publiczności przybyły nie tylko z Krakowa, ale również z innych miast obsadziły ciekawsze partje*

¹⁹ *Górskie rekordy samochodowe i wyścig motocyklowy w Ojcowie*, IKC, nr 172, 24 VI 1939, s. 17.

²⁰ *Ibidem; 19 automobilistów i 34 motocyklistów zgłosiło swój udział w zawodach pod Ojcowem*, IKC, nr 173, 25 VI 1939, s. 20.

²¹ *Górskie rekordy...*, op. cit., s. 17.

trasy ojcowskiej, przyczem większość znalazła się przy malowniczo położonych serpentynach za Bramą Krakowską. Tutaj znajdował się samochód z megafonem, przez który informowano widzów o przebiegu jazdy na innych odcinkach trasy i podawano wyniki²².

Impreza w 1939 r. rozpoczęła się od zawodów motocyklowych. O godzinie 13 najmniejsze typy motocykli, tzw. „setki”, wyruszyły na trasę. Dużo emocji wśród publiczności wzbudził występ młodej krakowskiej zawodniczki Ireny Latasówny na motocyklu polskiej konstrukcji SHL, która zajęła trzecie miejsce²³. W tej klasie pierwsze miejsce zajął Jerzy Jankowski. Na nieco silniejszych maszynach bardzo dobre wyniki uzyskali Leopold Baron na DKW i J. Błażyczek na Nortonie. Na końcu wystąpili zawodnicy w klasie motocykli ponad 350 cm³. W tej grupie zwyciężył Jan Bathelt na Rudge (czas 3,01, czyli średnia prędkość wyniosła 69 km/h) przed Jerzym Brendlerem na Zündappie i Jerzym Dąbrowskim również na Rudge. Czwarte miejsce zajął Stefan Sędzimir na Nortonie.

Następnie na starcie stanęły samochody i zgromadzona publiczność obserwowała wyczyny kierowców i ich maszyny. Automobile zostały także podzielone na klasy, a zawodnicy, którzy uzyskali najlepszy czas w każdej klasie, wpisywali się do tabeli wyników. W kategorii samochodów sportowo-turystycznych takie rekordy uzyskali: A. Szypuła w Fiacie, Jan Ripper w Lancii, Wincenty Tarnawa w Aero, Czesław Gębała w Bugatti, Irena Kuncewiczowa w Chevrolecie, natomiast w kategorii samochodów wyścigowych Zygmunt Navratil w Bugatti.

Niestety nie obyło się bez przykrych wypadków. Młody śląski zawodnik T. Monsior jadący Wandererem na jednym z zakrętów wypadł z trasy i potrafił żołnierza pilnującego porządku. Kierowca doznał niewielkich obrażeń, natomiast potraconą osobę zabrano do szpitala²⁴.

Ostatnia z przedwojennych imprez, podobnie jak wcześniejsze wyścigi, również cieszyła się dużą popularnością. W lokalnej prasie pisano o planach powtórzenia jej w kolejnych latach: *Jeśli idzie o próbę bicia rekordów górskich, impreza ta będzie odbywać się corocznie. Zawody w Ojcowie staną się więc sprawdzianem postępów zawodników i udoskonaleń w konstrukcji maszyn*²⁵. Wybuch II wojny światowej udaremnił te plany.

ZAKOŃCZENIE

Wyścigi samochodowe i motocyklowe organizowane w okresie międzywojennym w Ojcowie są mało znanym epizodem w historii Doliny Prądnika. Z dzisiejszej perspektywy, gdy od ponad 60 lat obszar ten objęty jest ochroną w randze parku narodowego, fakt niegdysiejszego urządzania masowych imprez motoryzacyjnych, gromadzących liczną publiczność, może wydawać się dość kuriozalny. Jednakże w dwudziestoleciu międzywojennym, kiedy Ojcow stopniowo wygaszał swoje funkcje uzdrowiskowe, wyścigi te były jednym z elementów ówczesnej oferty sportowo-turystycznej miejscowości, przyczyniając się na pewno do jej popularyzacji. Przypomnienie tych wydarzeń można traktować jako swoistą ciekawostkę krajoznawczą, a same zawody i cała otoczką z nimi związana, utrwalona na łamach krakowskiej prasy, wpisują się w szeroko pojęte niematerialne dziedzictwo kulturowe Ojcowia. Nie jest to oczywiście spuścizna, którą współcześnie

²² *Na serpentynach Ojcowia*, „Kuryer Sportowy” dod. do nr 175 IKC, 27 VI 1939, s. II.

²³ Początkowo omyłkowo podano, że zawodniczka uzyskała czwartą lokatę. Informację tę sprostowano dwa dni później. Zob. *Piękne postępy motocyklistki*, IKC, nr 177, 29 VI 1939, s. 11.

²⁴ *Na serpentynach...*, op. cit., s. II.

²⁵ *19 automobilistów...*, op. cit., s. 20.

można byłoby wskrzeszać, gdyż to stałoby w sprzeczności z wymogami ochrony przyrody i krajobrazu, ale warto o niej pamiętać jako o jednej z interesujących kart dziejów tego zakątka naszego kraju.

PIŚMIENNICTWO

Źródła drukowane

- 19 automobilistów i 34 motocyklistów zgłosiło swój udział w zawodach pod Ojcowem*, IKC, nr 173, 25 VI 1939, s. 20.
- Dziś ok. 30 kierowców staje na starcie wyścigu pod Ojcowem*, IKC, nr 170, 21 VI 1937, s. 16.
- Gdy w Ojcowie zagrają motory!*, IKC, nr 158, 10 VI 1938, s. 16.
- Górskie rekordy samochodowe i wyścig motocyklowy w Ojcowie*, IKC, nr 172, 24 VI 1939, s. 17.
- Krakowski Turniej Automobilowy*, IKC, nr 136, 20 V 1929, s. 13.
- Kto startuje w wyścigu do Ojcowa*, IKC, nr 159, 11 VI 1938, s. 19.
- Na serpentynach Ojcowa*, „Kuryer Sportowy” dod. do nr 175 IKC, 27 VI 1939, s. II.
- Piękne postępy motocyklistki*, IKC, nr 177, 29 VI 1939, s. 11.
- Święto Pułkowe i 1 P. Wojsk. Kolej.*, IKC, nr 136, 14 VI 1923, s. 7.
- Turniej automobilowy Krakowskiego Klubu Automobilowego*, „Kuryer Sportowy” dod. do nr 137 IKC, 22 V 1929, s. II.
- W Ojcowie*, IKC, nr 170, 27 VI 1922, s. 4.
- W przeddzień wyścigu pod Ojcowem*, IKC, nr 169, 20 VI 1937, s. 8.
- Wyścig pod Ojcowem budzi olbrzymie zainteresowanie*, IKC, nr 168, 19 VI 1937, s. 6.
- Wyścig w Ojcowie pod znakiem rekordów*, „Kuryer Sportowy” dod. do nr 162 IKC, 14 VI 1938, s. II.
- Zielone Święta w Polsce pod znakiem niezwykłych atrakcyj sportowych*, IKC, nr 151, 8 VI 1930, s. 13.

Opracowania

- Figurski P., *Historyczne automobile znów wyruszają na trasę*, „Classic moto show” dod. do „Gazety Wyborczej”, 8 IX 2017, s.1–2.
- Mucha R., Szelichowski S. 2013. *120 lat sportu samochodowego w Polsce*. Warszawa.
- Nowak J. 2004. *Ojców za Zawiszów, Krasińskich i Czartoryskich 1878–1945*, [w:] *Zróżnicowanie i przemiany środowiska przyrodniczo-kulturowego Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej*, red. J. Partyka, t. 2 – *Kultura*. Ojców, s. 119–132.
- Partyka J. 2016. *Krajobraz kulturowy Doliny Prądnika*, [w:] *Monografia Ojcowskiego Parku Narodowego. Dziedzictwo kulturowe*, red. J. Partyka. Ojców, s. 339–354.
- Szelichowski S. 2012. *Dzieje Polskiej motoryzacji*. Łódź.
- Wyżga M. 2016. *Dolina Prądnika od XVI wieku do czasów współczesnych*, [w:] *Monografia Ojcowskiego Parku Narodowego. Dziedzictwo kulturowe*, red. J. Partyka. Ojców, s. 107–154.
- Ziarkowski D. 2011. *Zabytki a turystyka. Studium poświęcone historii naukowego i krajoznawczego poznawania Doliny Prądnika*. Kraków.

SUMMARY

In the interwar period, Ojców was undergoing a gradual transformation from a spa into a holiday tourist resort. In the twenties, the authorities made considerable efforts to improve the town's transport accessibility which ended in success. The newly constructed road which joined Ojców with Kraków and Olkusz, made the Prądnik Valley more easily accessible to visitors. Car and motorcycle rallies took place here several times along the picturesque hairpin bends in the midst of the breathtaking landscape of the Ojców valley.

The first events of this type were held here already in the years 1929–1930 as part of the Krakow Automotive Tournament. After a few-year long break, caused by the world economic slump, the Krakow Automobile Club resumed the tradition of organizing car and motorcycle rallies here. Mountain rallies in the vicinity of Ojców, organized in the years 1937–1939, were to constitute a continuation of the popular Tatra Rally which was suspended at the beginning of the thirties; the mountain rallies near Ojców enjoyed a considerable degree of popularity.