

T. XXVI (2023) Z. 4 (72)
ISSN 1509-1074
10.24425/rhpp.2023.148237

ROCZNIK
HISTORII PRASY POLSKIEJ

Polish motoring magazines,
1911–1939

**Polskie czasopisma
motoryzacyjne
w latach 1911–1939**

Instytut Nauk o Informacji
Uniwersytet Komisji Edukacji Narodowej
w Krakowie
ul. Podchorążych 2
PL 30-084 Kraków
e-mail: adam.bando@up.krakow.pl
<https://orcid.org/0000-0003-3250-7239>

**Adam
BAŃDO**

KEY WORDS:

Polish press in the early 20th century, automobile magazines

SŁOWA KLUCZOWE:

Polska XX w., historia prasy, prasa polska, czasopisma motoryzacyjne

ABSTRACT

This article reviews the early history of the Polish motoring magazines from the launching of the *Gazeta Automobilowa* in Lwów in 1911 until the outbreak of World War II in 1939. The article also tries to define the term 'motoring magazine' by examining the range and content of periodicals published in this segment in the early days of motoring.

ABSTRAKT

Artykuł poświęcony jest rozwojowi polskich czasopism motoryzacyjnych, zapoczątkowanemu ukazaniem się w 1911 roku we Lwowie miesięcznika „Gazeta Automobilowa” — pierwszego polskiego pisma motoryzacyjnego. W badaniach uwzględniono tytuły ukazujące się do wybuchu II wojny światowej. Podjęto też próbę zdefiniowania pojęcia „czasopisma motoryzacyjne” na tle rozwoju periodyków tego typu w okresie przedwojennym.

Streszczenie

W tekście przedstawiono rozwój polskich czasopism motoryzacyjnych w latach 1911–1939, tj. od momentu powstania pierwszego polskiego periodyku o tematyce motoryzacyjnej zatytułowanego „Gazeta Automobilowa” (Lwów 1911). Artykuł zawiera najpełniejszą, jak dotąd, listę tytułów polskich czasopism motoryzacyjnych, poszerzoną o nowe ustalenia autora. Tekst jest podsumowaniem badań ogłoszonych w ostatnich latach na łamach kilku czasopism naukowych, należy dodać, że podsumowaniem uzupełnionym i wzbogaconym o nowe wątki i informacje. Pierwsze periodyki motoryzacyjne pojawiły się pod koniec XIX wieku. Do najstarszych zaliczamy tygodnik „Autocar” założony w Wielkiej Brytanii w 1895 roku oraz amerykański „The Horseless Age” z tego samego roku. Na tym tle początek polskiego czasopiśmiennictwa motoryzacyjnego nie pozostaje daleko w tyle. Pierwsze pismo motoryzacyjne w Polsce ukazało się już w 1911 r. (lwowska „Gazeta Automobilowa”). Z wiadomych względów uwarunkowania rozwoju tego typu pism w Polsce były odmienne i specyficzne w porównaniu z tytułami zagranicznymi. W okresie zaborów największy wpływ wywarły działające asocjacje, m.in. Galicyjski Klub Automobilowy (Lwów 1908), Krakowski Klub Automobilowy (1913) oraz warszawskie Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego (1909), łączące w swych szeregach miłośników motoryzacji, a właściwie automobilizmu i cyklizmu, ponieważ pojęcie „motoryzacja” pojawiło się dużo później. Szczytowy rozwój polskich czasopism motoryzacyjnych przypadł na okres międzywojenny, szczególnie na lata trzydzieste. Głównym ośrodkiem wydawniczym pism tego typu była Warszawa, Na drugim miejscu Poznań, następnie Kraków. W pozostałych ośrodkach, takich jak Lwów, Łódź, Katowice, Mysłowice, Toruń i Grudziądz, wydawano od jednego do kilku tytułów.

I. „Motoryzacja”, „czasopismo motoryzacyjne” — znaczenie pojęć i miejsce czasopism motoryzacyjnych w typologii prasy

Określenie „motoryzacja” pojawiło się w Polsce w powszechnym obiegu dopiero w późnych latach 30. XX wieku, chociaż samo słowo znane już było od schyłku XIX wieku i znalazło się m.in. w wielu wydaniach popularnego słownika Michała Arcta¹. Do tytułu czasopisma weszło w 1939 roku, kiedy to warszawski dwumiesięcznik „Motocykl i Cyclecar” zmienił nazwę na „Motoryzacja. Sport, technika, turystyka”. Już choćby z tego powodu wyłania się podstawowy problem typologiczny dotyczący czasopism motoryzacyjnych, wynikający głównie z różnic w pojmowaniu samego terminu „motoryzacja”. Współczesne pojęcie „motoryzacji” zasadniczo odbiega od tego z okresu międzywojennego, a to z kolei różni się tym, jak motoryzację rozumiano na początku XX stulecia. Przede wszystkim zagadnienie motoryzacji traktowano dawniej znacznie szerzej niż obecnie, obejmowało ono ogół zagadnień związanych z wszelkimi pojazdami silnikowymi. Ewolucję znaczenia pojęcia „motoryzacja” najlepiej oddaje analiza zawartości tematycznej periodyków o tej problematyce. W pismach motoryzacyjnych obecna była tematyka sportowa, turystyczna i lotnicza, w tym teksty, ryciny i fotografie przedstawiające nie tylko automobile i motocykle, ale również napędy okrętowe czy pojazdy wojskowe oraz maszyny rolnicze.

Tego rodzaju problematyka gościła stale na łamach czasopism nazywanych wtedy „motorowymi” lub „automobilowymi”. Powodem było to, że słowo „samochód” weszło do języka polskiego dopiero wtedy, gdy zostało wybrane w konkursie przeprowadzonym w 1912 roku na łamach czasopisma „Lotnik i Automobilista”², a upowszechniło się w 20-leciu międzywojennym. Wcześniej pojazdy napędzane silnikiem nazywano „samojazdami”, potem „automobilami”³, z tego też wzięły się

¹ Chodzi o wydania *Słownika ilustrowanego języka polskiego* Michała Arcta.

² *Konkurs klubu automobilistów na słowa „automobil”, „garaż” i „szofer”*, „Lotnik i Automobilista” 1912, nr 12, s. 2.

³ Tamże.

określenia „automobilizm” i „automobiliści”. Na przełomie XIX i XX wieku oraz w okresie międzywojennym funkcjonowały odrębnie dwa terminy: „automobilizm” i „motocyklizm”. Jeszcze wcześniej używano określeń „cyklizm” i „cykliści”, odnoszących się do użytkowania rowerów oraz ogólnej problematyki rowerowej i sportu rowerowego. Na początku XX wieku posługiwano się również terminem „palacze” w znaczeniu „kierujący pojazdami spalinowymi, w tym motocyklami”, niekiedy też wyrazem „motorzyści”⁴.

Problematyka automobilowa i motocyklowa we współczesnym rozumieniu pojęcia „motoryzacji” w początkowym okresie rozwoju czasopism motoryzacyjnych, ale również później (do 1939 r.) zaczęła być obecna w pismach, których byśmy współcześnie nie zaliczyli do periodyków stricte motoryzacyjnych. Stąd wśród badaczy prasy istnieją różne poglądy na ten temat. Czasopisma motoryzacyjne przypisuje się niekiedy pismom hobbystycznym⁵ lub sportowym, przy czym obydwie te grupy zalicza się do pism skierowanych głównie do mężczyzn⁶. Inni badacze klasyfikują je jako pisma mające związek z czasopismami technicznymi⁷, a jeszcze inni z pismami turystycznymi⁸. Poprzestanę w tym miejscu na dość skrótowym ujęciu problemu typologii czasopism motoryzacyjnych, o którym szerzej pisałem we wcześniejszych publikacjach⁹. Z pewnością zaliczenie dawnych (sprzed 1939 r.) czasopism motoryzacyjnych wyłącznie do pism jednej grupy typologicznej czy przyporządkowanie ich głównie męskiej publiczności pozostaje dzisiaj anachroniczne i nie oddaje w pełni zakresu ich problematyki. W tej sytuacji przyjęto na potrzeby badawcze definicję własną, która bierze pod uwagę

⁴ W. Korycki, *Historijki z klaksonem*, Warszawa 1985, s. 18.

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

⁶ Poglądy te reprezentują m.in.: 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 Czasopiśmiennictwa Polskiego” 1973, z. 4, s. 495–515; tenże, *Prasa i sport*, Warszawa 1981; W.M. Kołasa, *Kierunki badań nad historią prasy polskiej 1918–1939, cz. 1: Tendencje rozwojowe, typologia*, „Rocznik Historii Prasy Polskiej” 2011, t. 14, nr 1/2, s. 5–55.

⁷ 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”].

⁸ A. Kurek, *Od przejażdżek automobilami do turystyki: zarys dziejów turystyki samochodowej w Galicji do 1914 r.* „Folia Turistica” 2010, nr 23, s. 135–152.

⁹ A. Bańdo, *Od „Gazety Automobilowej” do „Czasopisma Automobilowego” — narodziny polskiej prasy motoryzacyjnej*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia ad Bibliothecarum Scientiam Pertinentia” t. 16 (2018), s. 38–49.

różnicę w rozumieniu pojęcia „współczesnych czasopism motoryzacyjnych”, ale uwzględniającą specyfikę pism ukazujących się przed 1939 rokiem.

Według tej definicji: „*czasopisma motoryzacyjne*” to kategoria obejmująca szeroką grupę periodyków o problematyce motoryzacyjnej. Pojęcie to nie ogranicza się do popularnej prasy motoryzacyjnej, zwłaszcza współczesnej ich formy, tzn. kolorowych magazynów motoryzacyjnych. Obejmuje również, w przypadku czasopism sprzed 1939 roku, część tytułów tematycznie związanych z motoryzacją, tj. czasopisma turystyczne i sportowe dotyczące sportów motorowych czy turystyki samochodowej oraz pisma towarzystw, klubów i kółek auto-motocyklowych, w tym czasopisma hobbystyczne, rozwijające zainteresowania motoryzacją i kolekcjonerstwem motoryzacyjnym. Do czasopism motoryzacyjnych zaliczono 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 motoryzacyjnych.

Skala rozwoju polskich czasopism motoryzacyjnych pozwala obecnie na wyodrębnienie periodyków motoryzacyjnych ze wspomnianych grup pism hobbystycznych, sportowych, technicznych czy turystycznych. Współcześnie w grupie czasopism motoryzacyjnych znajdziemy również pisma fachowe dla przedstawicieli zawodów branży związanych z szeroko rozumianą motoryzacją, m.in. dla kierowców, mechaników, inżynierów konstruktorów, a nawet projektantów stylistów, fanów autotuningu. Należy również włączyć do tej grupy miłośników sportów motorowych oraz kolekcjonerów samochodów i motocykli. W kręgu problematyki motoryzacyjnej pozostają ponadto pisma związków zawodowych branży motoryzacyjnej, klubów automobilowych oraz periodycznie ukazujące się katalogi firmowe i giełdowe.

II. Charakterystyka czynników rozwoju polskich czasopism motoryzacyjnych

Początki motoryzacji w Polsce sięgają czasu zaborów. Pierwszy samochód pojawił się w Królestwie Polskim w 1896 roku, kiedy to Stanisław Grodzki w wyniku umowy zawartej z firmą Carla Benza sprowadził dwa samochody tej marki¹⁰. Zanim

¹⁰ *Automobilklub Polski: 1909–2009. Monografia*, pod red. B. Mierkowskiego, Warszawa 2009, s. 10–11.

jednak samochód stał się powszechnym środkiem transportu, przez długi czas pozostawał przedmiotem marzeń oraz zainteresowań, które z czasem jednoczyły ludzi w zorganizowane grupy entuzjastów tego wynalazku. Pod koniec lat 90. XIX w. miłośnicy motoryzacji na ziemiach polskich zaczęli się organizować na wzór zachodni w elitarne kluby automobilowe. To właśnie nowo powstające asocjacje, zrzeszające entuzjastów automobilizmu, zajęły się upowszechnianiem wiedzy o motoryzacji i popularyzacją zainteresowań na jej temat. W 1904 r. w Poznaniu powstał Motor Club Posen, na czele którego stanął Dominik hr. Potocki¹¹. W następnych latach działalność rozpoczęły Galicyjski Klub Automobilowy (Lwów 1908), Krakowski Klub Automobilowy (1913) oraz warszawskie Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego (1909). Organizacje te miały charakter elitarny, ponieważ automobilizm zrzeszał wtedy w asocjacje przede wszystkim arystokrację i tzw. śmietankę towarzyską, czyli przedstawiciele przemysłowców i finansjerę. W 1913 roku spośród 141 członków Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego 52 miało tytuły szlacheckie.

W okresie zaborów stopień rozwoju motoryzacji był zróżnicowany, uzależniony przede wszystkim od poziomu rozwoju cywilizacyjnego w poszczególnych częściach dawnej Rzeczypospolitej, infrastruktury oraz zamożności społeczeństwa. Przemysł motoryzacyjny nie istniał, samochody pochodziły wyłącznie z importu, ich liczba zaś była niewielka. W Warszawie przed I wojną światową zarejestrowano ok. 400 aut¹². Na dalszy rozwój motoryzacji i popularność tej problematyki, także na łamach czasopism, wpłynął zapoczątkowany w 1918 r. proces odbudowy państwa, którego jednym z głównych elementów stał się rozwój gospodarki i infrastruktury komunikacyjnej. Budowa przemysłu ciężkiego i sieci dróg miały zdecydować o skali i tempie rozwoju polskiej motoryzacji. Pod koniec lat 20. i później w latach 30. XX w. w wymienionych kwestiach dokonano widocznego postępu. Zostało to udokumentowane w albumowym wydawnictwie *20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej* (Kraków 1939). Dużo wcześniej, gdyż już w 1926 r., ukazał się pierwszy atlas samochodowy Polski¹³.

Budowa infrastruktury komunikacyjnej i przemysłu motoryzacyjnego trwała przez cały okres międzywojenny. Stopniowo rosła również liczba pojazdów. W 1924 r. w Polsce zarejestrowano 7,5 tys. aut, trzy lata później 16 tys.¹⁴ W drugiej połowie lat 20. w samej tylko stolicy jeździło 3,5 tys. aut, co wymusiło wprowadzenie sygnalizacji świetlnej oraz znaków drogowych (1927 r.). W benzynę zaopatrywano się najpierw w aptekach i składach chemicznych. Pierwsze stacje benzynowe, tzw. pompy, pojawiły się w 1924 r. Niestety, ich słabo rozwinięta sieć

¹¹ Tamże, s. 10.

¹² M. Łozińska, J. Łoziński, *W przedwojennej Polsce. Życie codzienne i niecodzienne*, Warszawa 2011, s. 188.

¹³ *Atlas Polski Continental dla automobilistów*, Warszawa 1926.

¹⁴ M. Łozińska, J. Łoziński, *W przedwojennej...*, s. 188, 218–219.

i brak rozwiniętej infrastruktury drogowej ograniczały możliwość przemieszczania się po kraju transportem samochodowym¹⁵.

W 1937 r. zarejestrowano w Polsce 27 tys. 426 samochodów, w tym 21 tys. 881 osobowych, wliczając w to 4 tys. 453 taksówki i 1543 autobusy. Po polskich drogach jeździło również 5 tys. 545 samochodów ciężarowych i 8 tys. 898 motocykli¹⁶. W zestawieniu z innymi krajami poziom motoryzacji w Polsce nie wyglądał imponująco. Rok przed wybuchem II wojny światowej na 10 tys. mieszkańców przypadało zaledwie 10 samochodów, gdy na tę samą liczbę ludności w sąsiedniej Czechosłowacji 69 aut, a w krajach bardziej rozwiniętych zdecydowanie więcej: Francja — 523 samochody, Niemcy — 231 samochodów, USA — 2288 samochodów. Pojazdy w Polsce należały do dóbr luksusowych, na które nie było stać przeciętnego zjadacza chleba (ceny aut można znaleźć w przedwojennych katalogach, ale również w czasopismach motoryzacyjnych¹⁷). Pominę w tym miejscu kolejny czynnik wpływający na rozwój motoryzacji — przemysł motoryzacyjny (problematyką tą zająłem się w jednym z poprzednich artykułów¹⁸).

Z całą pewnością wszystkie wymienione uwarunkowania i poziom rozwoju motoryzacji miały również wpływ na zainteresowanie czytelników. Pisma motoryzacyjne usiłowały sprostać zadaniu. Pierwsze periodyki motoryzacyjne pojawiły się jeszcze pod koniec XIX wieku. Do najstarszych na świecie zaliczamy tygodnik „Autocar” założony w Wielkiej Brytanii w 1895 r. oraz wychodzący w tym samym czasie amerykański „The Horseless Age”¹⁹. Już w następnym roku na łamach „Cyklisty” ukazał się prawdopodobnie pierwszy artykuł o tematyce motoryzacyjnej w polskim czasopiśmie, tj. o „wozach-automatach”, „powozach samochodnych”, czyli autocarach²⁰. To jednak nie „Cyklista” zapoczątkował narodziny polskiego czasopiśmiennictwa motoryzacyjnego. Musieliśmy na to poczekać jeszcze 15 lat.

Okres kształtowania się pierwszych polskich periodyków motoryzacyjnych przypadł na lata zaborów. Można wyodrębnić w nim dwa etapy. Pierwszy obejmuje pojawienie się tematyki motoryzacyjnej w postaci artykułów, również krótkich informacji — ciekawostek oraz ilustracji na łamach czasopism, których nie można zaliczyć do pism stricte motoryzacyjnych (np. „Przegląd Techniczny” czy wspomniany „Cyklista”). W drugim etapie, na skutek wzrostu popularności tematyki motoryzacyjnej (nie tylko w kontekście zagadnień technicznych), nastąpiło jej upow-

¹⁵ Tamże, s. 185, 182–183.

¹⁶ *Mały Rocznik Statystyczny 1937*, Warszawa 1937, s. 186.

¹⁷ Ceny samochodów w czasopismach: „Auto” 1938, nr 6; „ATS Auto i Technika Samochodowa”, 1938, nr 11.

¹⁸ A. Bańdo, *Polskie czasopisma motoryzacyjne do 1989 roku*, „Gospodarka, Rynek, Edukacja” 2015, vol. 16, nr 1, s. 8–9.

¹⁹ Więcej o najstarszych, zagranicznych czasopismach motoryzacyjnych w: A. Bańdo, *Polskie czasopisma motoryzacyjne do 1989 r. ...* s. 7.

²⁰ *Wozy-automaty*, „Cyklista” 1896, nr 2, s. 2–4.

szechnienie w czasopismach sportowych, ale przede wszystkim w działach i rubrykach sportowych pism ogólnoinformacyjnych, które trafiały do szerszej rzeszy czytelników, pobudzając ich do większego zainteresowania się problematyką sportów samochodowych czy motocyklowych, a tym samym całą motoryzacją²¹. Doprowadziło to do ukształtowania się pierwszych polskich tytułów, które można uznać za motoryzacyjne. Ten etap zamykają dwa periodyki: „Gazeta Automobilowa” oraz częściowo „Lotnik i Automobilista”. Z tych dwóch za pierwsze polskie czasopismo motoryzacyjne uznaje się jednak lwowski miesięcznik „Gazeta Automobilowa. Oficjalny organ Galicyjskiego Klubu Automobilowego”, ukazujący się zaledwie kilka miesięcy (od lutego 1911 r.) pod redakcją Stanisława Barańskiego i Hieronima Zalewskiego. Jej wydawcą był lwowski księgarz Jan Maniszewski. „Gazeta Automobilowa” wyprzedziła zaledwie o kilka miesięcy warszawski miesięcznik „Lotnik i Automobilista”, któremu w niektórych publikacjach niesłusznie przypisuje się pierwszeństwo²².

W niepodległej Polsce rozwój czasopism motoryzacyjnych następował stopniowo. Etap przypadający na okres międzywojenny rozpoczęły dwa tytuły: poznański miesięcznik „Wiedza Techniczna” wydawany od 1919 roku oraz o kilka miesięcy starsze krakowskie „Czasopismo Automobilowe” (1920), któremu poświęciłem jeden z artykułów²³. Najwięcej pism tego typu powstało w latach trzydziestych XX wieku. Ich głównymi środkami wydawniczymi były Warszawa, Poznań, Kraków, Łódź, Lwów, Katowice, Mysłowice, Toruń i Grudziądz. Wielkość nakładów polskich czasopism motoryzacyjnych jest trudna do ustalenia, gdyż zdecydowana większość nie zamieszczała takich informacji na swoich łamach. Zdarzały się jednak nieliczne wyjątki. W 1938 roku „Przegląd Motocyklowy” podał, że ukazuje się w nakładzie 25 tys. egzemplarzy²⁴. Taką samą wielkością nakładu „gwarantowanego” chwalił się na pierwszej stronie w 1930 r. miesięcznik „Auto i Sport”²⁵, co wydaje się informacją bardzo przesadzoną, obliczoną na efekt propagandowy, ponieważ w tym samym roku bardziej renomowane czasopismo, czyli „Auto”, deklarowało nakład wielkości 5 tys. egzemplarzy. Jeszcze inny czołowy periodyk, „Motocykl i Cyclecar”, w tym samym czasie osiągał nakład od 2,5 do 3 tys. egzemplarzy. Prawdopodobnie mniej popularne tytuły oraz te o zasięgu lokalnym nie mogły marzyć o takich nakładach.

Wśród wydawców czasopism motoryzacyjnych największą rolę odegrały przede wszystkim branżowe związki zawodowe oraz asocjacje zrzeszające sympatyków

²¹ Więcej na ten temat w: A. Bańdo, *Polskie czasopisma motoryzacyjne do 1989 roku...*, s. 9–10; tenże, *The rise and evolution of Polish automotive magazines until 1939*, „Rocznik Historii Prasy Polskiej” 2019, z. 4 (56), s. 11–12.

²² Więcej o „Gazecie Automobilowej” w: A. Bańdo, *Od „Gazety Automobilowej” do „Czasopisma Automobilowego” — narodziny polskiej prasy...*

²³ Tamże.

²⁴ Informacja nad tytułem w „Przeglądzie Motocyklowym” z 1 maja 1938 r.

²⁵ „Auto i Sport” 1930, nr 4, strona tytułowa,

motoryzacji (automobilizmu, motocyklizmu czy turystyki automobilowej). W okresie międzywojennym lokalne i regionalne organizacje weszły w skład Automobilklubu Polski oraz Polskiego Związku Motorowego. Szerokie pojmowanie zjawiska motoryzacji nie było wyłącznie specyfiką ówczesnych periodyków motoryzacyjnych. Podobne podejście do zagadnienia prezentowały organizacje, stowarzyszenia i towarzystwa, które choć w nazwie nawiązywały do motoryzacji, to jednak w swej działalności odnosiły się do niej w różnym stopniu i zakresie. Dotyczyło to głównie asocjacji sportowo-automobilowych oraz, co istotne, turystyczno-automobilowych. Na przykład w 1923 roku powstało w Poznaniu stowarzyszenie Automobilklubu Wielkopolski mające popularyzować sport i turystykę motorową, ale również podnosić kulturę motoryzacyjną, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz nieść pomoc poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych. W 1925 roku z inicjatywy Ministerstwa Robót Publicznych i Automobilklubu Polski powstał w Warszawie Polski Touring Klub mający za zadanie popieranie turystyki polskiej we wszystkich jej formach w kraju i za granicą.

PTK stał się oficjalnym reprezentantem turystyki polskiej na forum międzynarodowym, utrzymywał ożywione kontakty z zagranicznymi asocjacjami. Współorganizował rajdy samochodowe, różne przedsięwzięcia sportowe oraz turystyczno-krajoznawcze. W 1929 roku w ramach PTK utworzona została sekcja samochodowa. W późniejszym czasie spadkobiercami tradycji PTK stały się Automobilklub Polski, Polski Związek Motocyklowy, a obecnie również Polski Związek Motorowy. Na szczególną uwagę zasługuje aktywność wydawnicza PTK wykraczająca poza periodyki. Klub prowadził pod kierunkiem swojego wiceprezesa Mieczysława Orłowicza prace w dziedzinie wydawnictw propagandowych. W 1930 r. przygotował do druku bogato ilustrowaną broszurę pt. *7 dni w Polsce* zachęcającą do zwiedzania naszego kraju²⁶. Co najmniej od 1932 roku nakładem PTK ukazywała się „Mapa stanu dróg w Polsce” autorstwa kartografa Zdzisława Jaworskiego. Mapę wydawano prawdopodobnie w każdym roku aż do wybuchu wojny. Z pewnością jednym z głównych zadań PTK było jednak tworzenie czasopism promujących automobilizm, przynajmniej w początkowej fazie istnienia tej organizacji. W kwietniu 1930 roku ukazał się w Warszawie pierwszy numer periodyku „Auto i Turysta. Oficjalny organ Polskiego Touring Klubu”. Poza nim w PTK wychodziły inne tytuły (o tym w dalszej części tekstu).

²⁶ Więcej o działalności wydawniczej PTK w: A. Bańdo, *Wydawnictwa Polskiego Touring Klubu w latach 1930–1939*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia ad Bibliothecarum Scientiam Pertinentia” 20 (2022), s. 236–237.

III. Ośrodki wydawnicze i tytuły polskich czasopism motoryzacyjnych 1911–1939

Głównym ośrodkiem wydawniczym polskich czasopism motoryzacyjnych była Warszawa, gdzie w latach 1911–1914 wychodził „Lotnik i Automobilista. Miesięcznik ilustrowany poświęcony lotnictwu i automobilizmowi”. Jego wydawcą i redaktorem został Zygmunt Dekler. „Lotnik i Automobilista” uchodziło za znakomite pismo dokumentujące pionierski okres motoryzacji, utrzymywane na wysokim poziomie merytorycznym i wydawane w nowoczesnej formie edytorskiej. Od 1912 r. stało się organem Towarzystwa Automobilowego Królestwa Polskiego, od 1913 r. także Związku Awiatycznego Słuchaczy Politechniki we Lwowie, a od nr. 5 z 1914 r. organem Polskiego Związku Awiatycznego w Leodium. Od 1912 r. ukazywał się wraz z niesamoistnym dodatkiem pt. „Wszechsport. Miesięcznik ilustrowany poświęcony wszystkim odłamom sportu”.

„Lotnik i Automobilista” był pierwszym czasopismem o tematyce motoryzacyjnym ukazującym się w Warszawie i drugim tego rodzaju polskim periodykiem po lwowskiej „Gazecie Automobilowej”, która wyszła pięć miesięcy wcześniej. Następne warszawskie czasopisma motoryzacyjne ukazały się dopiero w wolnej Polsce: w 1922 roku periodyki: „Auto” oraz „Samochód”. Dwutygodnik „Auto. Ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne” wychodzące w latach 1922–1935, początkowo pod redakcją bliżej nieznanego inż. Z. Bukojemskiego, a następnie redaktora i zarazem wydawcy W. Kruszewskiego. Poruszano w nim problematykę automobilizmu, lotnictwa, kolarstwa, sportów wodnych, ale też piłki nożnej i innych dyscyplin sportu. Z ustaleń wynika, że redaktor Kruszewski pracował jako przedstawiciel handlowy na Polskę francuskiej firmy automobilowej „Berliet” (jego nazwisko pojawia się często w reklamach tej firmy). W inauguracyjnym numerze opublikowano program periodyku, w którym czytamy, że „Czasopismo »Auto« będzie się zawsze starało o największą popularność swej treści i w tym celu będzie dawało wiadomości i artykuły dostępne i interesujące każdego: i właściciela samochodu, i szofera, i spoztsmana — fachowca i amatora sportowca w każdej gałęzi sportu”²⁷. Redakcja zadeklarowała również walkę „w imię postępu” ze wszelkimi przejawami konserwatyzmu zarówno społecznego, jak i samorządowego w dziedzinie motoryzacji oraz krótkowzroczną polityką fiskalną, traktującą poniekąd jeszcze samochód i motocykl jako przedmioty zbytku i hamującą, do pewnego stopnia, rozwój „tych sportów nadmiernymi podatkami, cłami i innymi utrudnieniami”²⁸. Czasopismo „Auto” miało też zawsze popierać „wszelką inicjatywę rozwoju przemysłu, handlu i sportu automobilowego w Polsce”²⁹. Od 1924 r. stało się organem Automobilklubu Polski. W 1936 r. zmie-

²⁷ *Od redakcji*, „Auto” 1922, nr 1 z 12 maja, s. 1.

²⁸ Tamże.

²⁹ Tamże.

niono jego tytuł na „ATS. Auto i technika samochodowa”, by w 1938 r. powrócić do tytułu pierwotnego „Auto. Organ Automobilklubu Polski oraz klubów terytorialnych”. Pod tym „szyldem” wychodził już jako miesięcznik do 1939 r.

W tym samym 1922 r. ukazywało się czasopismo „Samochód”. Wychodziło nieregularnie, do naszych czasów zachowało się jedynie 6 numerów. Rok później wydano „Rocznik Automobilklubu Polski 1923”, a w 1924 r. jednorazowo „Przegląd Samochodowy z Katalogiem Katalogów Wydawnictwa Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej” (w ręce czytelników trafił tylko jeden rocznik 1924/1925 pisma). Prawdopodobnie również jednorazowo w 1924 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych wydało rocznik „Statystyka Wojsk Samochodowych”. Z wojskiem i motoryzacją był także związany „Automobilista Wojskowy. Dwutygodnik. Organ Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego”. Ukazywał się od 1926 r. pod redakcją kapitana Henryka Mariana Królikowskiego, a później porucznika Kazimierza Wallmodena. Po zmianie tytułu w 1927 r. wychodził jako „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy. Miesięcznik techniczno-sportowy”. Transformacji tytułu towarzyszyło zwiększenie objętości z 16 do ok. 40 stron. Pismo zawierało artykuły i porady, bogato ilustrowane zdjęciami i rysunkami w stałych działach: *Kronika, Poradnik techniczny, Dział ogólny, Wolna trybuna, Samochód w wojsku, Dział przemysłu i handlu, Dział sportowy*.

W latach 1925–1939 ukazywał się pod redakcją Stefana Królikowskiego „Szofer Polski. Dwutygodnik ilustrowany ogólnie automobilowy”. Na jego łamach poruszano zagadnienia branżowe i zawodowe dotyczące m.in. historii automobilizmu, komunikacji, produkcji samochodów oraz spraw związkowych i bytowych szoferów³⁰. W 1926 roku wydano w Warszawie „Informator Automobilisty. Rocznik Automobilklubu Polski oraz klubów afiliowanych na rok sportowy 1927” oraz dwutygodnik „Aviata. Organ Towarzystwa Lotniczego, ilustrowane czasopismo poświęcone lotnictwu, automobilizmowi i rajdom”. Pismo wychodziło pod redakcją Jana Kubickiego (do dzisiaj zachowało się jedynie kilka numerów tego periodyku).

W latach 1928–1930 wydawano w stolicy „Tygodnik Automobilisty i Lotnika” pod redakcją Tadeusza Qriido-Koziółkiewicza oraz Stanisława Kuczyńskiego. Wydawcą był „Autolot” — spółka z o.o. W 1931 r. pismo zostało przemianowane na „Przegląd Autolot”. Główna problematyka obejmowała sport samochodowy i lotnictwo. Ostatni zachowany we Lwowie numer „Przeglądu Autolot” pochodzi z 1932 r. W 1929 r. w Warszawie ukazało się aż 6 nowych pism motoryzacyjnych, m.in. „Auto-Magazyn Motor i Sport. Ilustrowany miesięcznik dla wszystkich” (niestety zachował się tylko jeden numer tego czasopisma) o tematyce głównie sportów motorowych.

³⁰ *Historia Automobilizmu*, „Szofer Polski” 1926, nr 1, s. 2–3; *Henryk Ford demokratyzator automobilizmu*, tamże, s. 3.; *Związek Zawodowy Automobilistów Polski*, tamże, s. 4–5; *Zjazd Szoferów Polskich w Poznaniu*, tamże, s. 6.; *Troski i bolączki dnia powszedniego. Kryzys przedsiębiorstw Samochodowych*, tamże, s. 6–7.

W 1929 r. wydawano nieregularnie pismo „Auto i Sport” pod szyldem Automobilklubu Polski i jak głosił podtytuł — „po zawodach automobilowych”. Ten sam tytuł, ale z odrębnym oznaczeniem rocznika i innym podtytułem „miesięcznik ilustrowany”, wychodził w latach 1930–1932, dlatego w statystyce został ujęty jako odrębne czasopismo (tab. 1). Jego redaktorem była H[elena] Załszupin, a wydawcą Polska Spółka Akcyjna Dunlop Rubber Company S.A. Czasopismo drukowano techniką rotograwiurową w krakowskiej Drukarni Narodowej w nakładzie 22–25 tys. egzemplarzy³¹.

Do warszawskich pism branży motoryzacyjnej należy również zaliczyć miesięcznik „Autobus. Organ Związku Przedsiębiorców Komunikacji Samochodowej w Polsce” (1929–1931), następnie Centralnego Związku Właścicieli Autobusów, od 1930 r. Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych RP i Centralnego Związku Właścicieli Autobusów RP. W 1931 r. wychodził pod zmienionym tytułem „Autobus i Ciężarówka”, by po kolejnej zmianie powrócić do pierwotnej nazwy „Autobus”, pod którą ukazywał się do 1939 roku.

W latach 1929–1930 wydawano w Warszawie „Nowiny General Motors. Organ miesięczny General Motors w Polsce” pod redakcją F.T. Haczyńskiego. W inauguracyjnym numerze tego prawdopodobnie jedynego w ówczesnej Polsce firmowego czasopisma motoryzacyjnego określono jego program:

„Za pośrednictwem naszego organu dążyć będziemy do lepszego zapoznania naszych zastępców oraz wszystkich naszych współpracowników z metodami i duchem organizacji General Motors, z jej polityką rynkową w Polsce etc. Jesteśmy bowiem przekonani, że zastępcy nasi, których w łączności z nabywcą uważamy za ostateczny czynnik w procesie sprzedaży samochodów, potrafią skorzystać z wieloletniego doświadczenia General Motors i niejedną dobrą rzecz zastosować w swej własnej organizacji, przez co unikną niejednego nieraz błędu³².”

Powstanie pisma wiązało się z uruchomieniem w Warszawie dziewiątej w Europie fabryki samochodów General Motors³³.

O rok dłużej (1929–1931) ukazywał się „Fordzista. Organ tysięcy fordzistów polskich”. Pismo (dwutygodnik, następnie od 1931 r. miesięcznik) skierowane było do użytkowników i miłośników samochodów tej marki. Od 1929 r. do wybuchu II wojny światowej wychodził „Automobilista Zawodowy”, naczelny organ Zarządu Głównego Związku Zawodowych Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie, pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym. Magazyn był jednym z najważniejszych motoryzacyjnych pism branżowych w Polsce kierowanych głównie do kierowców zawodowych i właścicieli małych firm trans-

³¹ „Auto i Sport” 1930, nr 3, s. 45.

³² *Od redakcji*, „Nowiny General Motors” 1929, nr 1, s. 1.

³³ General Motors otworzyło w Warszawie swoją dziewiątą europejską fabrykę samochodów, tamże, s. 18.

portowych. Prawdopodobnie w latach 1933–1936 wydanie zasadnicze w Warszawie uległo zawieszeniu ze względów finansowych, a jego funkcję przejęło dawne wydanie śląskie (mutacja katowicka). Niestety, trudno ustalić szczegółowe dane w przypadku tego tytułu. Na jego stronie tytułowej widnieje kilka miejsc wydania (Warszawa, Kraków, Katowice, Lwów, Wilno, Łódź, Poznań). Trudności pogłębia fakt, że nie zachowały się ostatnie roczniki z II połowy lat trzydziestych. Z pewnością w latach 1929–1933 w Katowicach ukazywała się niemiecka wersja tego pisma — „Automobilista Zawodowy Deutsche Ausgabe”.

W kwietniu 1930 roku wydano w Warszawie pierwszy numer periodyku „Auto i Turysta. Oficjalny organ Polskiego Touring Klubu”. Jego redaktorem został Marian Osmolski, a wydawcą „Auto i Turysta” spółka z o.o. Początkowo pismo ukazywało się dwa razy w miesiącu. W drugiej połowie roku zmieniła się jego częstotliwość i objętość. Prawdopodobnie od września 1930 roku (nie zachowały się numery 9. i 10.) pismo ukazywało się co miesiąc w formie podwójnych numerów. Analiza zachowanych numerów „Auta i Turysty” nie pozwala jednoznacznie przypisać tego tytułu wyłącznie do jednej grupy typologicznej. Znajdziemy w nich swoisty mix różnej tematyki z pogranicza motoryzacji, lotnictwa, sportu i turystyki, ale także gospodarki. Periodyk można zaliczyć do czasopism turystycznych, ściślej do grupy turystycznych pism wyspecjalizowanych, traktujących o jednym z rodzajów turystyki czynnej, w tym przypadku automobilowej czy motocyklowej, ale to i tak nie oddaje pełnego zakresu jego problematyki. „Auto i Turysta” w dużej mierze spełniał również współczesne kryteria pisma motoryzacyjnego, zarówno w części dotyczącej informacji o samochodach, motocyklach oraz innych pojazdach silnikowych, jak i kryteria pisma sportowego, zwłaszcza w ogólnej dziedzinie sportów motorowych oraz w węższym pojęciu sportów samochodowych (automobilowych) i motocyklowych. To zróżnicowanie i podział co najmniej na trzy grupy typologiczne odzwierciedla struktura czasopisma.

Następcą „Auta i Turysty” został „Turysta i Auto. Oficjalny organ Polskiego Touring Klubu”, pismo miesięczne, ilustrowane. Jego pierwszy numer ukazał się w Warszawie 15 września 1933 roku pod redakcją Kazimierza Mariana Kałczyńskiego. Wyniki analizy pisma potwierdziły, że wyeksponowanie w tytule na pierwszym miejscu słowa „turysta”, a dopiero na drugim słowa „auto” miało zasignalizować zwrot redakcji w kierunku tematyki turystycznej i tym samym zmianę profilu pisma. Znalazło to również potwierdzenie w deklaracji redakcji opublikowanej w pierwszym numerze. Podkreśla się w niej rolę i znaczenie środków komunikacji, zwłaszcza ich wpływ na rozwój turystyki. Zmiana tytułu nie była wyłącznie kosmetyczna. Nowemu profilowi następcy „Auta i Turysty”, w związku ze zmianą zakresu tematycznego, nadano również nową strukturę i jakość. Według niej „Turysta i Auto” miał przynosić w każdym numerze, zgodnie z życzeniami członków PTK, artykuły i felietony najlepszych polskich piór, omawiające aktualne zagadnienia turystyczne oraz sprawy krajoznawcze, ruch samochodowy, nowe i najświetniej-

szych pisarzy, informacje o ruchu turystycznym w kraju i za granicą, korespondencje członków PTK, rubrykę „Dobre wychowanie”, humor, wiadomości radiowe, skrzynkę fotografa amatora, kącik brydżowy, rozrywki umysłowe, wiadomości klubowe oraz repertuar teatralny³⁴. „Turystę i Auto” potraktowano, w ujęciu statystycznym, jako odrębne czasopismo, a nie kontynuację „Auta i Turysty”, jak podają katalogi biblioteczne. Badania wykazują, że wydawca stosował odrębną numerację roczników tych dwóch periodyków.

W 1931 roku wyszedł dwutygodnik „Kierowca. Organ Centralnego Związku Zawodowego Szoferów w Polsce”. Na jego łamach poruszano głównie zagadnienia związane z obsługą i eksploatacją samochodów, tzw. szoferstwo. Motocykle i sport motocyklowy cieszyły się szczególnym zainteresowaniem w tamtych czasach również w mniejszych ośrodkach miejskich, gdzie powstawały kluby ich miłośników.

Od 1931 r. ukazywał się w Warszawie „Motocykl i Cyclecar. Oficjalny organ Polskiego Związku Motocyklowego i klubów w nim zrzeszonych”³⁵. Periodyk często zmieniał częstotliwość (tab. 1), a w 1939 r. zmieniono również jego tytuł na „Motoryzacja. Sport, technika, turystyka”. Poza wymienionymi w podtytule zagadnieniami czasopismo zajmowało się sprawami wojskowego przysposobienia motorowego oraz przysposobienia motorowego młodzieży szkolnej w zakresie motocyklizmu, automobilizmu oraz jachtingu motorowego. Pismo objętościowo obszerne (ponad 50 stron w nr. 7 z 1939 r.), bogato ilustrowane w oznaczeniu stron stosowało kontynuację z poprzednich numerów³⁶. „Motoryzacja” wydawana była przez Polski Związek Motocyklowy pod redakcją Janusza Kuleszy.

W 1931 r. prawdopodobnie jednorazowo wyszło „Auto. Przewodnik techniczno-handlowy-turystyczny”. W 1932 r. PTK wydawało nieregularnie „Biuletyn Polskiego Touring Klubu”, a od 1933 r. wspomniany periodyk „Turysta i Auto”. W tym samym roku w Warszawie ukazało się jednorazowo czterostronicowe zaledwie czasopismo „Motocykl. Biuletyn sportowców i turystów motorowych”. Pierwszy numer miał datę 1 kwietnia 1933 r.

Do czasopism technicznych o tematyce motoryzacyjnej (budowa samochodów, motocykli i silników lotniczych) należała „Technika Samochodowa. Organ Koła Samochodowego przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie” (1933–1939) oraz „Rocznik — Informator Automobilowo-Motocyklowy. Generalne przedstawicielstwo »Moto-Start« w Warszawie” (1933/1934). W 1934 roku nieregularnie ukazywał się w Warszawie „Motor. Czasopismo ilustrowane poświęcone obronie motorowej kraju, motoryzacji, technice, sportowi i turystyce”.

W 1935 r. wydano „Przegląd Samochodowy”, dodatek do czasopisma „Przegląd Techniczny” oraz „Przy Kierownicy. Ilustrowany dwutygodnik samochodowy i mo-

³⁴ Więcej na ten temat w: A. Bańdo, *Wydawnictwa Polskiego Touring Klubu...*, s. 237–244.

³⁵ W 1937 roku ukazywał się pod red. J. Machnika.

³⁶ Informacja z: „Motoryzacja” 1939, nr 7, s. 298.

tocyklowy”. Niestety, w zbiorach bibliotecznych zachował się tylko jeden numer (pierwszy) tego pisma. W latach 1935–1939 wychodził „gazetowy” „Kolarz i Motocyklista. Propagandowy dwutygodnik sportowo-turystyczny”, w późniejszym czasie z podtytułem: niezależny informator sportowo-turystyczny. Pismo ukazywało się pod redakcją Waława Malczewskiego. Przeważała w nim tematyka sportowa, głównie kolarstwo, w mniejszym zaś stopniu zagadnienia związane z motocyklami.

W styczniu 1936 roku ukazał się „Touring. Organ Polskiego Touring Klubu”, miesięcznik pod redakcją Józefa Michalikowskiego. Wydawano go regularnie do lipca 1939 r. Należy podkreślić, że „Touring” nie był kontynuacją „Turysty i Auta”, jak podają główne źródła, w tym katalogi biblioteczne i Centralny Katalog Czasopism Polskich. Owszem „Touring” był kontynuacją, ale „Biuletynu Polskiego Touring Klubu” wydawanego przez PTK w 1932 r. Znajduje to zresztą potwierdzenie w informacji od redakcji opublikowanej na łamach 1. numeru tego pisma. Kontynuacji, jak się wyrażono, zawieszono „Biuletynu” nie należy jednak traktować dosłownie, gdyż nowy periodyk, oprócz innego tytułu, miał odrębną numerację zeszytów i roczników. Trzeba go traktować zatem jako nowe, odrębne czasopismo. „Touring”, podobnie jak jego poprzednicy, balansował między tematyką turystyczną i motoryzacyjną, kładąc główny nacisk na turystykę automobilową. Znamienne jest to, że w deklaracji redakcji pojawiło się określenie „motoryzacja”, którym zastąpiono stosowane wcześniej słowo „automobilizm”³⁷. W 1937 r. „Touring” ukazywał się z niesamoistnym dodatkiem (miesięcznikiem) w języku francuskim „Organe Officiel du Touring Club Polonais”.

W latach 1937–1939 wychodził w Warszawie miesięcznik automobilowy „Kierowca Polski. Organ Związku Zawodowego Szoferów i Mechaników Automobilowych w Polsce”. Redaktorem i wydawcą tego czasopisma był Stanisław Karolczyk. „Kierowca Polski” koncentrował się przede wszystkim na zagadnieniach mechaniki samochodowej, eksploatacji pojazdów, przepisach drogowych, stanie dróg, rozwoju motoryzacji, publikował również kronikę sportową. Jako organ związkowy, zabierał głos w sprawach pracowniczych³⁸. W 1938 r. wyszły przynajmniej dwa numery periodyku „Na Wirażu. Auto, motocykl, rower. Tygodnik sportowy”.

1 maja tego samego roku ukazał się „Przegląd Motocyklowy”, który — jak zakomunikowano w numerze inauguracyjnym — „miał walczyć o słuszne prawa motocyklistów polskich, tych prawdziwych pionierów motoryzacji kraju”³⁹.

Podsumowując, w latach 1911–1939 ukazało się w Warszawie 35 czasopism motoryzacyjnych i trzy niesamoistne dodatki (tab. 1). W okresie zaborów wyszło tylko jedno pismo — „Lotnik i Automobilista” z dodatkiem „Wszechsport”. W latach

³⁷ Więcej o tym tytule w: A. Bańdo, *Wydawnictwa Polskiego Touring Klubu...*, s. 244–245.

³⁸ *Żądania pracowników autobusowych (Kierowcy, konduktorzy i maszyniści)*, „Kierowca Polski” 1938, nr 1, s. 13–15.

³⁹ *Z naszego stanowiska*, „Przegląd Motocyklowy” 1938, nr 1, s. 1.

Tabela 1

Czasopisma motoryzacyjne ukazujące się w Warszawie do 1939 r.

Data pierwszego numeru	Tytuł czasopisma/okres ukazywania się	Częstotliwość
1911	„Lotnik i Automobilista” (1911–1914) „Wszechsport” — dodatek niesamoistny (1912)	miesięcznik
1922	„Auto” (1922–1935) „ATS”: auto i technika samochodowa (1936–1937) „Auto” (1938–1939)	dwutygodnik miesięcznik
1922	„Samochód”	nieregularnie
1923	„Rocznik Automobilklubu Polski 1923”	rocznik
1924	„Przegląd Samochodowy” (1924)	rocznik 1924/1925
1924	„Statystyka Wojsk Samochodowych” (1924)	rocznik
1925	„Szofer Polski” (1925–1939)	dwutygodnik
1926	„Automobilista Wojskowy” (1926) „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy” (1927–1928)	dwutygodnik miesięcznik
1926	„Informator Automobilisty” (1926)	rocznik
1926	„Aviata” (1926)	dwutygodnik
1928	„Tygodnik Automobilisty i Lotnika” (1928–1930) „Przegląd Autolot” (1931–1932)	tygodnik
1929	„Auto-Magazyn”(1929)	miesięcznik
1929	„Auto i Sport”: wychodzi po zawodach automobilowych (1929 — wydawca: Automobilklub Polski)	nieregularnie
1929	„Autobus” (1929–1930) „Autobus i Ciężarówka” (1931) „Autobus” (1931/1932–1939)	1929–1933 miesięcznik; 1933–1935 dwumiesięcznik; od 1936 miesięcznik
1929	„Nowiny General Motors” (1929–1930)	miesięcznik
1929	„Fordzista” (1929–1931)	dwutygodnik; od 1931 miesięcznik
1929	„Automobilista Zawodowy” (1929–1939)	miesięcznik
1930	„From”	jednorazowo
1930	„Auto i Sport”: miesięcznik ilustrowany (1930–1932) — wydawca: Spółka Akcyjna Dunlop Rubber Company S. A.	miesięcznik
1930	„Auto i Turysta” (1930–1933)	1930 dwutygodnik; 1930–1933 miesięcznik
1931	„Kierowca” (1931)	dwutygodnik
1931	„Motocykl i Cyclecar” (1931–1938) „Motoryzacja”: sport, technika, turystyka (1939)	miesięcznik; 1936–1937 dwumiesięcznik; od 1938 miesięcznik

Data pierwszego numeru	Tytuł czasopisma/okres ukazywania się	Częstotliwość
1931	„Auto” (1931)	brak danych
1932	„Biuletyn Polskiego Touring Klubu”	nieregularnie
1933	„Turysta i Auto” (1933–1935)	miesięcznik
1933	„Motocykl” (1933)	brak danych
1933	„Technika Samochodowa” (1933–1939)	miesięcznik
1933	„Rocznik Informator Automobilowo-Motocyklowy” (1933)	rocznik
1934	„Motor”	nieregularnie
1935	„Przegląd Samochodowy” — dodatek do „Przeglądu Technicznego” (1935)	jednorazowo
1935	„Przy Kierownicy” (1935)	dwutygodnik
1935	„Kolarz i Motocyklista” (1935–1939)	dwutygodnik
1936	„Touring” (1936–1939) „Organe Officiel du Touring Club Polonais” — dodatek niesamoistny” (1937)	miesięcznik
1937	„Kierowca Polski” (1937–1939)	miesięcznik
1938	„Na Wirażu” (1938)	tygodnik
1938	„Przegląd Motocyklowy” (1938–1939)	miesięcznik

Źródło: badania własne.

dwudziestych powstało 16 periodyków samoistnych, a w latach trzydziestych 19 oraz dwa dodatki.

Drugim ośrodkiem pod względem liczby tytułów czasopism motoryzacyjnych okazał się Poznań. Pierwsze czasopisma o tematyce motoryzacyjnej pojawiły się tam już w 1919 r. Były nimi „Wiedza Techniczna. Miesięcznik ilustrowany Wojsk Technicznych Wielkopolski” oraz „Polska Flota Napowietrzna. Dwutygodnik ilustrowany poświęcony sprawom lotnictwa, aeronautyki i automobilizmu. Organ Inspektoratu Wojsk Lotniczych”. W przypadku obu pism zagadnienia motoryzacyjne stanowiły w nich tylko część szerszej, wojskowej, lotniczej i technicznej tematyki. Redaktorem czasopisma był J. Syrokomla-Syrokowski, wydawcą Inspektorat Wojsk Technicznych w Poznaniu.

W 1924 roku ukazał się „Automobilista”, dodatek do popularnego „Dziennika Poznańskiego”, dwutygodnik, organ Wielkopolskiego Klubu Automobilistów i Motocyklistów w Poznaniu. Jak czytamy w podtytule: „dla automobilizmu, lotnictwa, sportów i techniki”.

W latach 1928–1931 wydawano „Samochód. Ilustrowany tygodnik”, poruszający zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego. Od 1929 r. stał się on oficjalnym organem Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu.

W latach 1929–1930 wychodził dwumiesięcznik „Motor. Informator handlowy i techniczny poświęcony handlowi i obsłudze automobilowej”. 15 lipca 1931 r. w miejsce znanego wcześniej periodyku „Lotnik” ukazał się jego następcą „Sport Motorowy dawn. Lotnik”⁴⁰, jak podano w podtytule: „dwutygodnik ilustrowany dla lotnictwa, automobilizmu, motocyklizmu, organ komunikatowy Aeroklubu Poznańskiego, Automobilklubu Wielkopolskiego, Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Zachodnich Ziem Polski”. Jego redaktorem był Alfred Chrzanowski, a wydawcą Edmund Hołodyński.

W latach 1934–1939 wydawano „Samochód, Motocykl — Samolot. Dwutygodnik ilustrowany poświęcony zagadnieniom nowoczesnej komunikacji”. Pierwszy numer wyszedł 15 września 1934 r. Redaktorem i wydawcą pisma był Henryk Zgliński.

W 1935 r. ukazały się dwa nowe poznańskie tytuły, prawdopodobnie po jednym numerze: „Kolarz. Motocyklista. Automobilista” oraz „Polski Kolarz Motocyklista Automobilista”⁴¹. Ten ostatni wyszedł 2 grudnia 1935 r. pod redakcją Stanisława Józefa Sanockiego.

W 1937 r. wydano „Informator Automobilowy”, prawdopodobnie ostatnie pismo motoryzacyjne w Poznaniu przed wybuchem II wojny światowej.

Podsumowując, należy stwierdzić, że do 1939 r. ukazało się w Poznaniu 9 czasopism motoryzacyjnych i jeden dodatek („Automobilista”).

Tabela 2

Czasopisma motoryzacyjne ukazujące się w Poznaniu do 1939 r.

Data pierwszego numeru	Tytuł czasopisma/okres ukazywania się	Częstotliwość
1919	„Wiedza Techniczna” (1919–1920)	miesięcznik
1919	„Polska Flota Napowietrzna” (1919–1921)	dwutygodnik
1924	„Automobilista” — niesamoistny dodatek do „Dziennika Poznańskiego” (1924)	dwutygodnik
1928	„Samochód” (1928–1931)	tygodnik
1929	„Motor” (1929–1930)	dwutygodnik
1931	„Sport Motorowy (Lotnik)” (1931)	dwutygodnik
1934	„Samochód, Motocykl-Samolot” (1924–1939)	dwutygodnik
1935	„Kolarz Motocyklista Automobilista” (1935)	jednorazowo
1935	„Polski Kolarz Motocyklista Automobilista” (1935)	jednorazowo
1937	„Informator Automobilowy” (1937)	brak danych

Źródło: badania własne.

⁴⁰ Pisownia oryginalna ze strony tytułowej czasopisma.

⁴¹ Tytuł oryginalny według nagłówka.

Trzecim ośrodkiem pod względem liczby czasopism motoryzacyjnych był Kraków, gdzie w 1920 r. ukazał się pierwszy w wolnej Polsce stricte motoryzacyjny periodyk „Czasopismo Automobilowe” (tab. 3; poświęciłem mu jeden z artykułów)⁴². W Krakowie do wybuchu II wojny światowej wychodziły trzy czasopisma motoryzacyjne. Poza wspomnianym „Czasopismem Automobilowym” — w 1928 r. „Szofer Krakowski. Miesięcznik Zawodowego Związku Automobilistów w Krakowie”. Pierwszy 14-stronicowy numer opublikowany z datą 1 marca nie zawierał informacji o składzie redakcji. Z późniejszych numerów wynika, że pismo współtworzyli bliżej nieznani Adam Bujas i M. Nanowski. Periodyk starał się łączyć sprawy zawodowe i związkowe z zagadnieniami ogólnomotoryzacyjnymi. Koncentrował się na kwestiach płacowych branży, warunków pracy, ale również jako pismo związkowe dostarczał informacji o działalności organizacyjnej. „Szofer Krakowski” ukazywał się prawdopodobnie kilka miesięcy. W zbiorach bibliotecznych zachowało się co najmniej 10 numerów tego pisma z 1928 r.

Rok później wydano „Krakowski Przewodnik Automobilisty”. W tym miejscu należy sprostować błędną informację dotyczącą tego tytułu, który w Centralnym Katalogu Czasopism Polskich sklasyfikowano jako czasopismo. Okazuje się (zwe-ryfikowałem to), że „Krakowski Przewodnik Automobilisty” nie był czasopismem, lecz informatorem dla automobilistów opracowanym przez Józefa Biasiona.

W latach 1929–1939 wydawano w Krakowie pod redakcją Jerzego Judkiewicza i Janiny Wesołowskiej „Wiadomości Klubowe Krakowskiego Klubu Automobilowego”. Periodyk wychodził nieregularnie, co potwierdza informacja redakcji: „Podejmujemy wydawanie sporadyczne »Wiadomości Klubowych«, w tym przekonaniu, że najgorszy okres zastoju motoryzacyjnego się kończy”⁴³. Należy dodać, że redakcja nie stosowała oznaczenia częstotliwości swojego wydawnictwa.

Tabela 3

Czasopisma motoryzacyjne ukazujące się w Krakowie do 1939 r.

Data pierwszego numeru	Tytuł czasopisma/okres ukazywania się	Częstotliwość
1920	„Czasopismo Automobilowe (1920–1921)”	miesięcznik
1928	„Szofer Krakowski” (1928)	miesięcznik
1929	„Wiadomości Klubowe Krakowskiego Klubu Automobilowego” (1929–1939)	brak danych

Źródło: badania własne.

⁴² A. Bańdo, *Od „Gazety Automobilowej” do „Czasopisma Automobilowego” – narodziny polskiej prasy...*

⁴³ „Wiadomości Klubowe Krakowskiego Klubu Automobilowego”, kwiecień 1937.

We Lwowie, podobnie jak w Krakowie, do 1939 r. ukazały się trzy czasopisma motoryzacyjne. Poza pionierską „Gazetą Automobilową”⁴⁴, która rozpoczęła erę tego typu periodyków w Polsce, wydano „Galtol” oraz „Wiadomości Klubowe Małopolskiego Klubu Automobilowego” (tab. 4). „Galtol”: przegląd automobilowy to dość tajemniczy tytuł, odnotowany w katalogu czasopism polskich i obcojęzycznych przechowywanych we Lwowskiej Naukowej Bibliotece im. S. Stefanyka (dawne Ossolineum).

Z adnotacji wynika, że w zbiorach tej biblioteki zachował się tylko pierwszy numer tego czasopisma pochodzący z 1927 r. Firma „Galtol” była znanym w tamtych czasach producentem oleju samochodowego, należała do Galicyjskiego Towarzystwa Naftowego „Galicja”. Reklamy jej wyrobów często pojawiały się na łamach wielu polskich czasopism motoryzacyjnych.

Mniej zagadkowo przedstawia się następny lwowski tytuł — „Wiadomości Klubowe Małopolskiego Klubu Automobilowego”, które ukazywały się we Lwowie w 1930 r. Niestety, brakuje danych o częstotliwości tego pisma.

W tym samym roku pojawiły się „Wiadomości Klubowe i Sportowe Małopolskiego Klubu Automobilowego” (tab. 4) jako prawdopodobnie kontynuacja poprzedniego wydawnictwa (z pewnością należy tę kwestię zweryfikować).

Tabela 4

Czasopisma motoryzacyjne ukazujące się we Lwowie do 1939 r.

Data pierwszego numeru	Tytuł czasopisma/ okres ukazywania się	Częstotliwość
1911	„Gazeta Automobilowa” (1911)	miesięcznik
1927	„Galtol” (1927)	brak danych
1930	„Wiadomości Klubowe Małopolskiego Klubu Automobilowego” (1930) „Wiadomości Klubowe i Sportowe Małopolskiego Klubu Automobilowego” (1930–1932)	brak danych

Źródło: badania własne.

Poza wymienionymi ośrodkami czasopisma motoryzacyjne ukazywały się, choć w mniejszej skali, w Łodzi, Katowicach, Toruniu, Grudziądzu i Mysłowicach. W 1926 r. w Toruniu wychodził pod redakcją Franciszka Kozłowskiego dwutygodnik „Gazeta Szoferska”, czasopismo ilustrowane poświęcone wyłącznie sprawom samochodowym. Periodyk wydawano nakładem Głównego Zarządu Klubu Szoferów na Pomorzu. Poruszano w nim zagadnienia obsługi i eksploatacji samochodów.

⁴⁴ „Gazetę Automobilową” omówiono w: A. Bańdo, *Od „Gazety Automobilowej” do „Czasopisma Automobilowego” – narodziny polskiej prasy...*

W latach 1928–1929 ukazywał się w Grudziądzu „Motocyklista. Miesięcznik ilustrowany techniczno-sportowy, organ Klubu Motocyklistów Grudziądz”. Czasopismo redagował Aleksander Markwicz.

Od 1929 r. w Katowicach wychodziła śląska mutacja warszawskiego „Automobilisty Zawodowego”. Wydanie śląskie ukazywało się w języku niemieckim pod tytułem „Automobilista Zawodowy. Deutsche Ausgabe”. Jego redaktorem był Al[eksander]. Adamczyk. Na początku lat 30. pismo stało się właściwie dwujęzyczne (polsko-niemieckie), a następnie wyłącznie polskojęzyczne.

15 grudnia 1929 roku w Mysłowicach ukazał się pierwszy numer dwutygodnika „Rynek Samochodowy = Der Automarkt”⁴⁵. Redaktorem tego dwujęzycznego pisma był Karol Knittel. Jak sama nazwa wskazuje, głównym obszarem zainteresowania redakcji była informacja handlowa dotycząca branży motoryzacyjnej, samochodowej. W zbiorach bibliotecznych zachował się tylko jeden numer tego czasopisma.

W kwietniu 1939 r. ukazał się w Łodzi „Pionier Komunikacyjny. Miesięcznik poświęcony motoryzacji kraju i turystyce” jako organ właścicieli autobusów województwa łódzkiego. Jego redaktorem i wydawcą został Zygmunt Friedrich. Periodyk łączył ze sobą zagadnienia komunikacyjne i turystyczne, co wynikało z programu redakcji opublikowanego w inauguracyjnym numerze⁴⁶.

Tabela 5

Czasopisma motoryzacyjne ukazujące się w innych ośrodkach

Miejsce wydania	Data pierwszego numeru	Tytuł czasopisma/okres ukazywania się	Częstotliwość
Toruń	1926	„Gazeta Szoferska” (1926)	dwutygodnik
Grudziądz	1928	„Motocyklista” (1928–1929)	miesięcznik
Katowice	1929	„Automobilista Zawodowy. Deutsche Ausgabe” (1929–1933)	miesięcznik
Mysłowice	1929	„Rynek Samochodowy = Der Automarkt” (1929)	dwutygodnik
Łódź	1939	„Pionier Komunikacyjny” (1939)	miesięcznik

Źródło: badania własne.

Podsumowując skalę rozwoju polskich czasopism motoryzacyjnych w ujęciu statystycznym, należy stwierdzić, że w latach 1911–1939 ukazało się 55 periodyków samoistnych i 4 niesamoistne dodatki. Jest to jak dotąd najpełniejsza lista czasopism tego typu. Największym ośrodkiem wydawniczym była Warszawa (37 tytułów), następnie Poznań (10), Kraków (3) oraz Lwów (3). W pozostałych ośrodkach, takich

⁴⁵ Tytuł oryginalny według okładki.

⁴⁶ *Od wydawnictwa*, „Pionier Komunikacyjny” 1929, nr 1, s. 1.

jak Łódź, Katowice, Mysłowice, Toruń czy Grudziądz, wydawano pod jednym tytule ewentualnie mutacji, jak w przypadku śląskiego wydania „Automobilisty Zawodowego. Deutsche Ausgabe”. Wśród wydawców czasopism motoryzacyjnych dominowały związki zawodowe oraz asocjacje, których głównym lub pośrednim zadaniem-misją było promowanie motoryzacji. Wiele z nich czyniło to w powiązaniu z zagadnieniami sportowymi czy turystycznymi, co wynikało z odmiennego niż współcześnie rozumienia pojęcia „motoryzacja”.

Skala rozwoju pism motoryzacyjnych zaświadcza o popularności i dużym zainteresowaniu czytelników problematyką motoryzacyjną w Polsce. Tematyka ta pojawiała się również poza pismami stricte motoryzacyjnymi, bardzo często na łamach pism ogólnoinformacyjnych. W czterech przypadkach poświęcono jej również nie-samoistne dodatki. Niestety, nie mamy wiarygodnych informacji na temat nakładów periodyków motoryzacyjnych, z kilkoma wyjątkami, które i tak nie mogą być miarodajne, o czym wspomniano wcześniej. Wybuch II wojny światowej zatrzymał rozwój polskich czasopism motoryzacyjnych, choć na emigracji podejmowano pojedyncze próby ich wydawania, czego przykładem był redagowany w Edynburgu „Przegląd Motoryzacyjny”⁴⁷. To zagadnienie dotyczy jednak innych ram czasowych i terytorialnych niż przyjęte w tym artykule.

Bibliografia

- Automobilklub Polski: 1909–2009. Monografia*, pod red. B. Mierkowskiego, Warszawa 2009.
- Bańdo A., *Od „Gazety Automobilowej” do „Czasopisma Automobilowego” — narodziny polskiej prasy motoryzacyjnej*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia ad Bibliothecarum Scientiam Pertinentia” 2008, t. 16, s. 38–49.
- Bańdo A., *Polskie czasopisma motoryzacyjne do 1989 roku*, „Gospodarka, Rynek, Edukacja” 2015, vol. 16, nr 1, s. 5–14.
- Bańdo A., *The rise and evolution of Polish automotive magazines until 1939*, „Rocznik Historii Prasy Polskiej” 2019, z. 4 (56), s. 5–18.
- Dudek D., *Źródła do dziejów kultury fizycznej. 1795–1939. Czasopisma. Kalendarze. Jednodniówki*, wyd. 2, Kraków 2008.

⁴⁷ „Przegląd Motoryzacyjny. The Polish Motor Digest”, miesięcznik wychodzący w Edynburgu w latach 1944–1947, wydawnictwo Sekcji Motoryzacyjnej Stowarzyszenia Techników Polskich w Wielkiej Brytanii. W tym miejscu należy dodać sprostowanie do moich wcześniejszych informacji na temat tego periodyku. „The Polish Motor Digest” jest angielskim wariantem tytułu, a nie angielskojęzycznym dodatkiem do czasopisma. „Przegląd Motoryzacyjny” redagował wieloosobowy komitet redakcyjny pod zmieniającym się przewodnictwem. Zawartość periodyku skupiała się wokół zagadnień konstrukcji pojazdów, mechaniki samochodowej, a nawet mechaniki broni.

- Jakubowska H., Hądzelek K., *Informacja o polskich czasopismach z zakresu wychowania fizycznego i sportu w latach 1918–1939*, „Kultura Fizyczna” 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*, „Rocznik Historii Prasy Polskiej” 2011, t. 14, z. 1/2, s. 5–55.
- Korycki W., *Historyjki z klaksonem*, Warszawa 1985.
- Kucharzewski F., *Piśmiennictwo techniczne polskie*, vol. 1–3, Warszawa 1911–1922.
- Kucharzewski F., *Rys dziejów „Przeglądu Technicznego”*, „Przegląd Techniczny” 1924, nr 4.
- Kurek A., *Od przejażdżek automobilami do turystyki: zarys dziejów turystyki samochodowej w Galicji do 1914 r.*, „Folia Turistica” 2010, nr 23, s. 135–152.
- Łozińska M., Łoziński J., *W przedwojenne Polsce. Życie codzienne i niecodzienne*, Warszawa 2011.
- Mały Rocznik Statystyczny 1937*, Warszawa 1937.
- Popularna encyklopedia mass mediów*, red. J. Skrzypczak, Poznań 1999.
- Spis tytułów prasy polskiej 1865–1918*, red. 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.