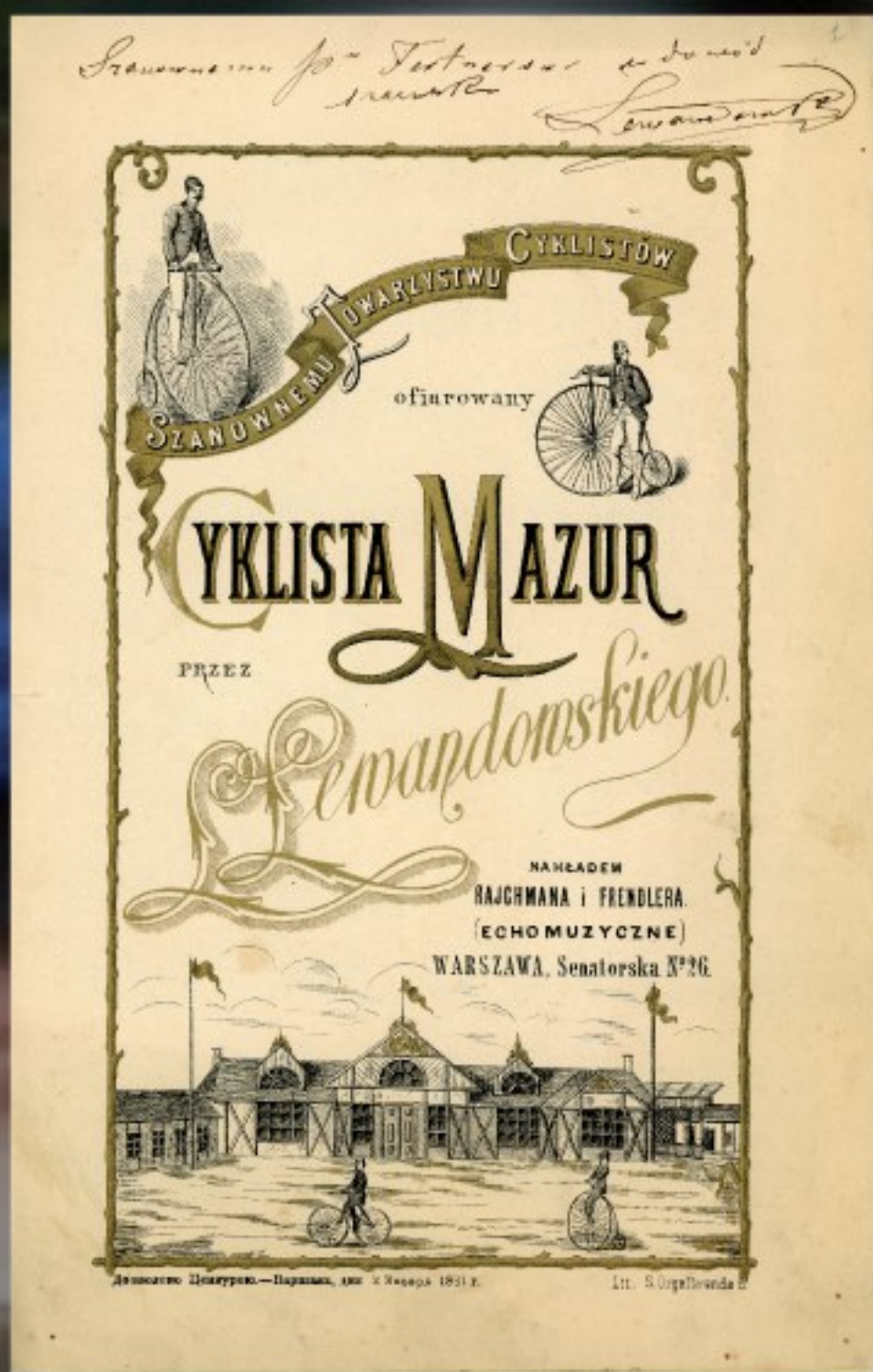
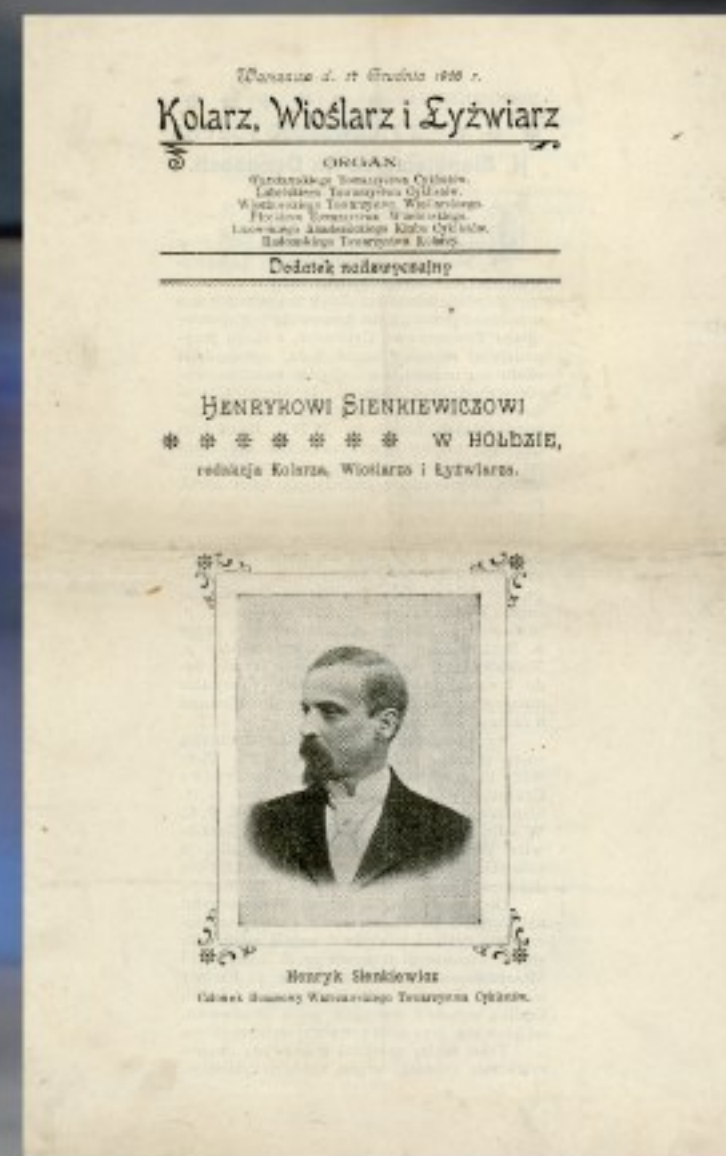


Ponieważ fortuna kołem się toczy, jest zatem cyklistą –
niechże więc jako cyklista sprzyja naszemu Towarzystwu.

Henryk Sienkiewicz do członków Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów,
Materiały Józefa Helczyńskiego, APAN, 25, j. 8, k. 4.



Strona tytułowa utworu muzycznego „Cyklista Mazur” Leopolda Lewandowskiego (1831–1896), kompozytora muzyki ludowej i tanecznej, skrzypka, dyrektora orkiestry, humorysty; utwór przekazano Warszawskiemu Towarzystwu Cyklistów (rok założenia 1886), drugiej po Warszawskim Towarzystwie Wioślarskim organizacji sportowej na ziemiach polskich; Warszawskie Towarzystwo Cyklistów powstało z inicjatywy Edwarda Chrapowickiego (pierwszego prezesa) w celu upowszechnienia kolarstwa na ziemiach polskich; do I. wojny światowej było towarzystwem elitarnym, z bardzo skomplikowanym systemem przyjmowania członków i wysokimi składkami; oprócz kolarstwa rozwijały się tu koła: gimnastyczne, strzeleckie, szermiercze, śpiewacze i orkiestra dęta (od 1904), potem powstały sekcje: hokeja na lodzie, łyżwiarska, motorowa, wioślarska, wrotkarska i bilardowa; obecnie siedziba jego mieści się przy ul. Jerzego Waldorffa 34, 1891, Materiały Józefa Helczyńskiego, APAN, 25, j. 9, k. 1



Henryk Sienkiewicz (1846–1916), członek honorowy Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, aktywny pasjonat kolarstwa; członkiem Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów był również Bolesław Prus (1847–1912), propagator turystyki pieszej i rowerowej, 1900, Materiały Józefa Helczyńskiego, APAN, 25, j. 8, k. 3



Pierwszy rower konstrukcji Karla Friedricha Drais von Sauerbronna (1785–1851), twórcy również dreźny, maszynki do mielenia mięsa i maszyny do pisania; za rower, który ze względu na brak pedałów wprawiany był w ruch za pomocą mięśni, Drais otrzymał książęcy przywilej (odpowiednik dzisiejszego patentu) i tytuł profesora mechaniki (1818); współcześnie urządzenie to kojarzy się bardziej z prototypem hulajnogi niż z rowerem, 1817, Materiały Józefa Helczyńskiego, APAN, 25, j. 9, b.p.



Maria Skłodowska-Curie (1867–1934), dwukrotna noblistka, fizyk, chemik, najwybitniejsza uczona świata, wraz z mężem Piotrem Curie (1859–1906), fizykiem, noblistą, podczas wycieczki rowerowej w Sceaux, 1895, APAN, ZF, XVI-2

Pieśń Zwycięzcy!

O ukochany z hartownej stali
Bieycku nasz!
W okolo siebie dziarskich rywali
Aż tylu masz;
Każdy z nich na swem kole u mety
Chce pierwszym być,
By dostać kwiatek z ręki kobiety,
By o niej śnić.
Hej, dalej-ż cyklu nieś, bo pierś pała,
Więć medal dasz!
A ona powie: „Cześć ci i chwala
O mistrzu nasz!”

Wincenty Skowronowski
(Skowronek).

Wiersz Wincentego Skowronskiego ku czci sportów rowerowych, 1892, Materiały Józefa Helczyńskiego, APAN, 25, j. 9, b.p.



Reklama zachęcająca Polaków do uprawiania kolarstwa, 1936, „Wiadomości Turystyczne”, 15 kwietnia 1936, Materiały Mieczysława Orłowicza, APAN, III-92, j. 616, k. 65

Warszawskie Towarzystwo Cyklistów, jako jedyna chyba polska organizacja sportowa, oficjalnie posiadała swój sztandar. Jak to się stało, skoro zaborcy nie pozwalali na najmniejsze przejawy polskości? Do Warszawy przyjechał z wizytą car Aleksander. Odbiwał uroczystą paradę m.in. ulicą Nowy Świat. Tam nagle z tłumu wybiegł jeden z członków Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów i z wyciągniętym zza pazuchy sztandarem złożył pokłon monarsze Rosji. A ten bezwiednie zasalutował. W państwie rosyjskim obowiązywała żelazna zasada: sztandar, któremu władca odpowiedział na pokłon, musiał być oficjalnie uznany. Warszawski gubernator nie miał wyjścia.

<http://www.warszawa.pl/stara/sport/>, 15 kwietnia 2012.



Start wyścigu kolarskiego do morza na dystansie 1050 km, 1932, „Kurier Warszawski. Niedzielną Dodatek Ilustrowany”, wrzesień 1932, Kolekcja wycinków prasowych Instytutu Historii PAN, APAN, w. 1048, j. 308, b.p.



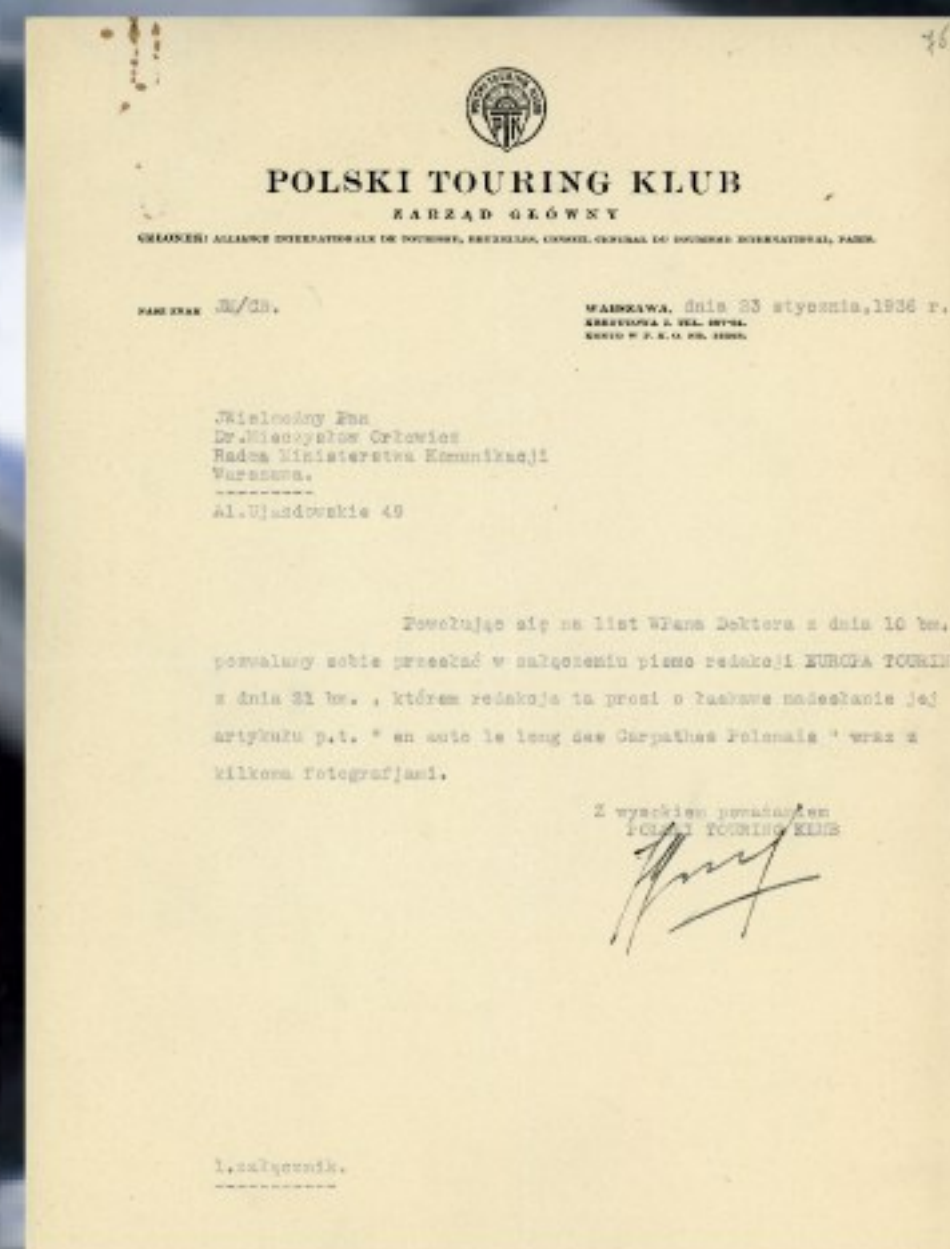
Henryk Choiński, zawodnik Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, reprezentant Polski w wyścigach motocyklowych w okresie międzywojennym, inicjator projektów i produkcji pierwszych polskich motocykli w latach 20.; dzięki swym umiejętnościom rajdowym stał się ulubieńcem tłumów podczas wyścigów na warszawskim torze kolarskim na Dynasach, powstałym z inicjatywy drugiego prezesa Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów Antoniego Fertnera; tor zbudowany został na terenie parku należącego do księcia de Nassau; był to wówczas jeden z najnowocześniejszych w Europie ośrodków kolarstwa; tor był bardzo kosztowny, za jego budowę Warszawskie Towarzystwo Cyklistów spłacało długi do 1904 roku; początkowo był to tor ziemny, od 1921 roku betonowy, potem drewniany; na Dynasach znajdowała się też hala sportowa i lodowisko; w latach 1892–1936 była tu siedziba Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, b.d., Materiały Mieczysława Orłowicza, APAN, III-92, j. 230, k. 44



Start o mistrzostwo torowe Warszawy; po prawej Emil Schweitzer (1909–1935), motocyklista WKS Legia Warszawa, wielokrotny zwycięzca wyścigów motocyklowych w latach 30.; swoją pasję przyplacił życiem, ginąc w wieku 26 lat podczas biegu rekordu szybkości; po lewej inny utalentowany zawodnik Czesław Gębała z Krakowskiego Klubu Motocyklowego, 1934, „Kurier Warszawski. Niedzielną Dodatek Ilustrowany”, 13 maja 1934, Materiały Antoniego Czubyńskiego, APAN, III-172, j. 308, k. 112

Wiosna budzi zwykle do intensywniejszego życia ruch samochodowy. W roku bieżącym sezon samochodowy rozpoczął się wręcz triumfalnie wspaniałym rajdem samochodowo-motocyklowym do Spawy i z powrotem celem złożenia hołdu Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej. Wielkie znaczenie sportowe, techniczne i propagandowe tego rajdu podnosi fakt, że wzięły w nim udział maszyny polskiej produkcji, a mianowicie samochody i motocykle CWS wyrobu Państwowych Zakładów Inżynierii i Zakładów Mechanicznych „Ursus”. Samochody i motocykle polskie, mając groźnych przeciwników w postaci maszyn zagranicznych znanych i renomowanych marek, wyszły z tej próby zwycięsko, zdając swój egzamin celująco w oczach najwyższego Dostojnika Państwa, gorliwego protektora przemysłu krajowego. Rajd do Spawy zorganizowany przez Touring Klub w dniu 22 ubiegłego miesiąca odbył się w niezmiernie ciężkich warunkach atmosferycznych oraz przy surowych warunkach regulaminowych. [...] Sport motocyklowy w Polsce rozwija się coraz szybciej. Na rynku królują motocykle zagraniczne. Przybył im teraz groźny konkurent, którego nie pokonają. Polski sportowiec używać będzie polskiego motocykla.

Celujący egzamin w rajdzie do Spawy. Triumf samochodów i motocykli CWS. Polska maszyna dla polskiego sportowca!, „Przegląd Sportowy”, 2 maja 1931, nr 35, s. 3.



List Polskiego Touring Klubu do Mieczysława Orłowicza w sprawie publikacji artykułu dotyczącego motoryzacji, 1936, Materiały Mieczysława Orłowicza, APAN, III-92, j. 155, k. 75

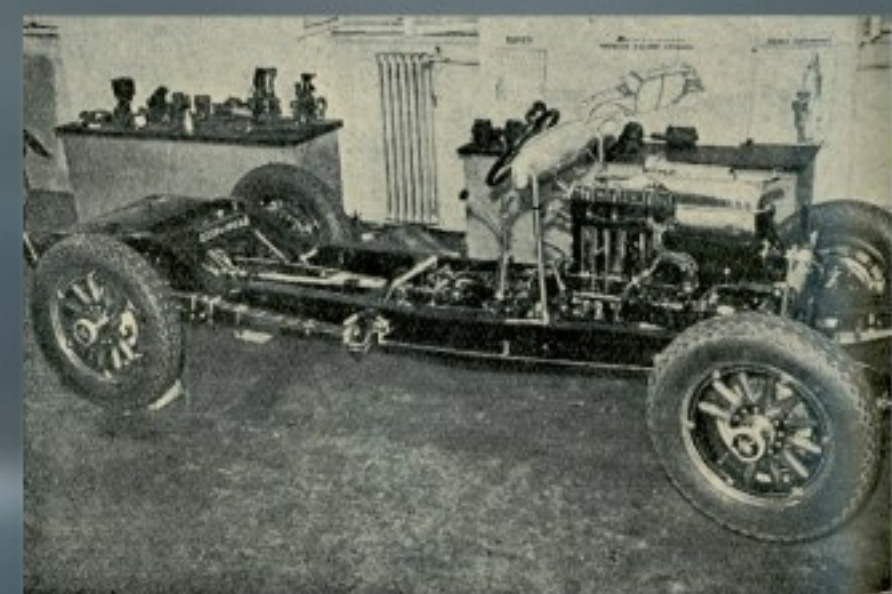
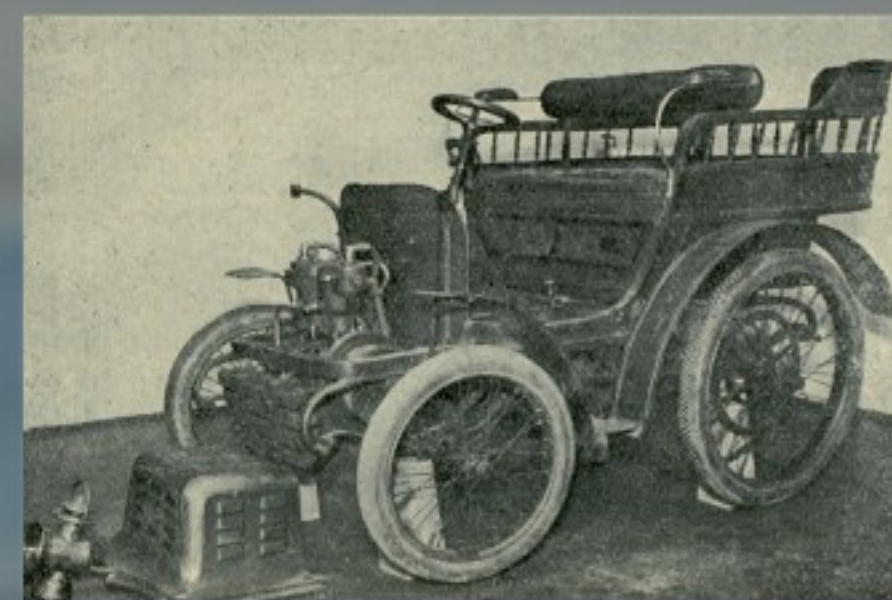


Defilada motocyklistów i automobilistów w Spawie przed prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej Ignacym Mościckim, 1934, „Kurier Warszawski. Niedzielną Dodatek Ilustrowany”, 3 czerwca 1934, Materiały Antoniego Czubyńskiego, APAN, III-172, j. 308, k. 114

M O T O R Y Z A C J A

Jest rzeczą znamienią, że w ostatnich dwóch sezonach zmieniła się istotnie sylwetka wyścigówki samochodowej. Postęp techniki przeszedł maksymalną granicę szybkości, daleko ponad 200 km/godz., dając równocześnie wielki wzrost czynnika bezpieczeństwa przez zastosowanie nowych metod budowy podwozi i ulepszenia jednej z najdrażliwszych stron samochodu wyścigowego — hamulców. Obecnie na terenie europejskich wyścigów prym wiedzie włoska fabryka Alfa Romeo, która konsekwentnie wywalczyła sobie pierwszeństwo przed francuską fabryką Ettore Bugatti. [...] Najbliższe dwa miesiące przyniosą wiele ciekawego materiału w związku z zapowiedzianym całym szeregiem imprez międzynarodowych. Na nie szykują się wszystkie fabryki i wówczas rozegrany będzie pojedynek Alfa Romeo contra Bugatti, która nie może przeboleć utraty swej hegemonii i za wszelką cenę chce ją zdobyć powtórnie.

Automobilizm, „Przegląd Sportowy”, 6 czerwca 1934, nr 45, s. 6.



Wystawa samochodów z początku XX w. w Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie; na górze historyczny samochód FN z 1901 roku, na dole nowoczesne auto z lat 30. bez karoserii, 1933. „Kurier Warszawski. Niedzielnny Dodatek Ilustrowany”, 13 maja 1934, Materiały Antoniego Czubyńskiego, APAN, III-172, j. 308, k. 122



Fryderyk Jąrosy (1890–1960), znany konferansjer, reżyser teatralny, dyrektor wielu teatrów kabaretowych międzywojennej Warszawy, podczas rajdu samochodowego artystów kabaretu „Qui Pro Quo” na trasie Lwów-Truskawiec (po lewej przy samochodzie), 1931, Materiały Fryderyka Jąrosyego, APAN, III-361, j. 22, b.p.



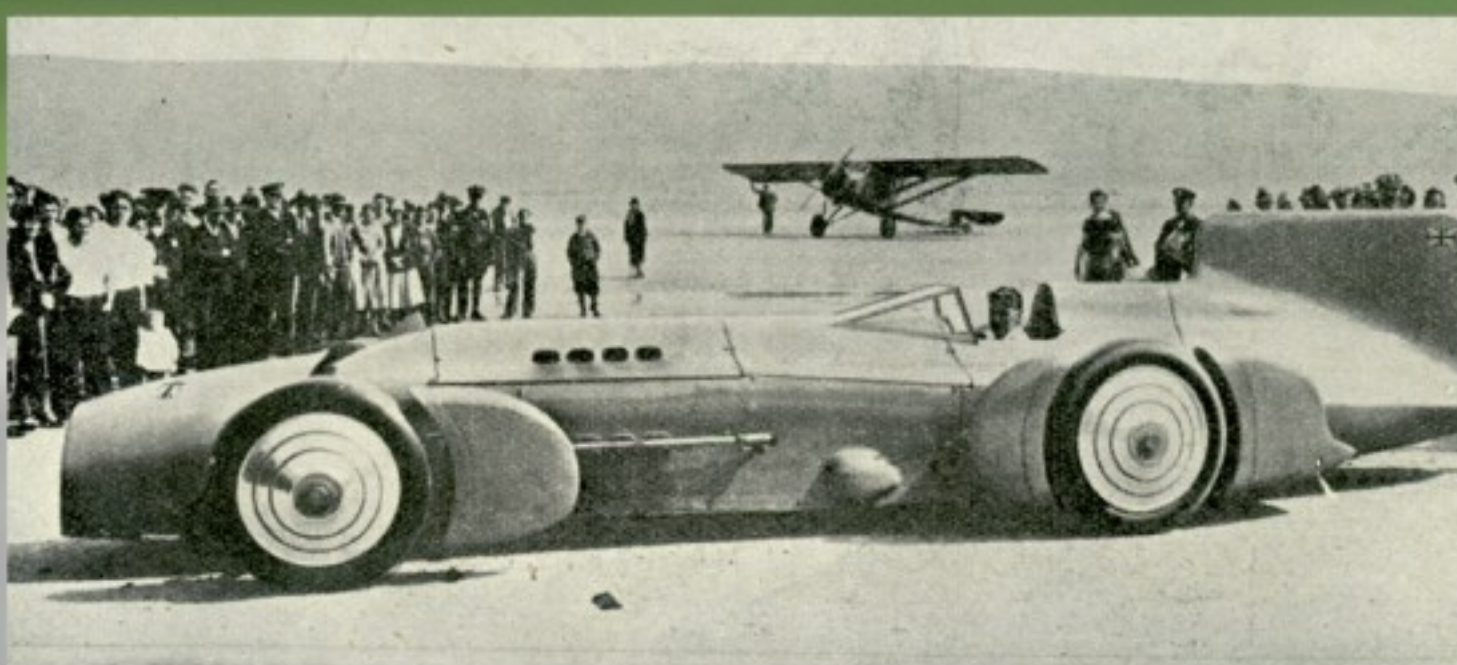
Fryderyk Jąrosy (w cyklistówce) i siedząca za nim uśmiechnięta Zofia Terné (1909–1987) podczas rajdu samochodowego artystów kabaretu „Qui Pro Quo”; Zofia Terné była słynną polską aktorką kabaretową, piosenkarką, pianistką i kompozytorką; jej kariera nabrała świetności w okresie dwudziestolecia międzywojennego; w czasie 2. wojny światowej była członkinią zespołu artystycznego 2. Korpusu Polskiego gen. Władysława Andersa; od 1945 roku do końca życia mieszkała w Londynie, gdzie prowadziła działalność artystyczną, 1931, Materiały Fryderyka Jąrosyego, APAN, III-361, j. 22, b.p.



Reklama samochodowa polskiego fiata, 1934, „Wiadomości Turystyczne”, 1 czerwca 1934, Materiały Mieczysława Orłowicza, APAN, III-92, j. 615, k. 34



Polski otwarty autokar turystyczny w dolinie Starej Wisły na gościńcu pod Czerskiem niedaleko Warszawy, około 1930, Materiały Mieczysława Orłowicza, APAN, III-92, j. 155, k. 64



Malcolm Campbell (1885–1948), angielski rajdowiec, w specjalnym bolidzie zwanym „Niebieskim Ptakiem” przymierza się do pobicia kolejnego rekordu szybkości; jego fotografie w nowoczesnej maszynie pojawiały się w czołowych gazetach w Polsce i na świecie; rajdowiec ten przeszedł do historii jako jeden z najważniejszych kierowców wyczynowych, b.d., „Kurier Warszawski. Niedzielnny Dodatek Ilustrowany”, 1935, Materiały Antoniego Czubyńskiego, APAN, III-172, j. 308, k. 82

