

JURIJ SMIRNOW

SEKRETY LWOWA

CZEŚĆ 2



Książki MŁYN
DOM WYDAWNICZY

Redakcja:

Magdalena Granosik, Irena Kulesza

Projekt okładki:

Wojciech Miatkowski

Opracowanie graficzne, skład:

Master, Łódź

Opieka redakcyjna serii:

Teresa Łozowska, Justyna Żurawicz

Koncepcja graficzna składu serii:

Alicja Pukaczewska

Książki wydawane przez Księży Młyn Dom Wydawniczy mają na celu ukazanie piękna, tradycji oraz historii miast i regionów naszego kraju. Poprzez nasze publikacje pragniemy utrwalać i rozbudzać miłość mieszkańców do swych małych ojczyzn.

Księży Młyn Dom Wydawniczy – czołowy wydawca książek regionalnych i komunikacyjnych zaprasza do współpracy Autorów mających pomysły na książki związane z miastami, regionami oraz tematami komunikacyjno-transportowymi.

Prosimy także o kontakt osoby posiadające zarówno zdjęcia, jak i różnego rodzaju pamiątki nawiązujące do interesujących nas tematów.



Książki dla ludzi ciekawych

© Copyright by Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2020

Drogi Czytelniku,

książka, którą trzymasz w dłoni, jest efektem pracy m.in. autora, zespołu redakcyjnego, grafików i wydawcy. Prosimy, abyś uszanował ich pracę.

Nie kopiuj większych fragmentów, nie publikuj ich w internecie.

Cytując fragmenty, nie zmieniaj ich treści i podawaj źródło ich pochodzenia.

Dziękujemy.

ISBN 978-83-7729-439-0

KSIĘŻY MŁYN Dom Wydawniczy Michał Koliński

90-345 Łódź, ul. Księży Młyn 14

tel./faks: 42 632 78 61, 42 630 71 17, 602 34 98 02

infolinia: 604 600 800 (codziennie 8–22, także SMS); gg 414 79 54

www.km.com.pl; e-mail: biuro@km.com.pl

Łódź 2020. Wydanie 1

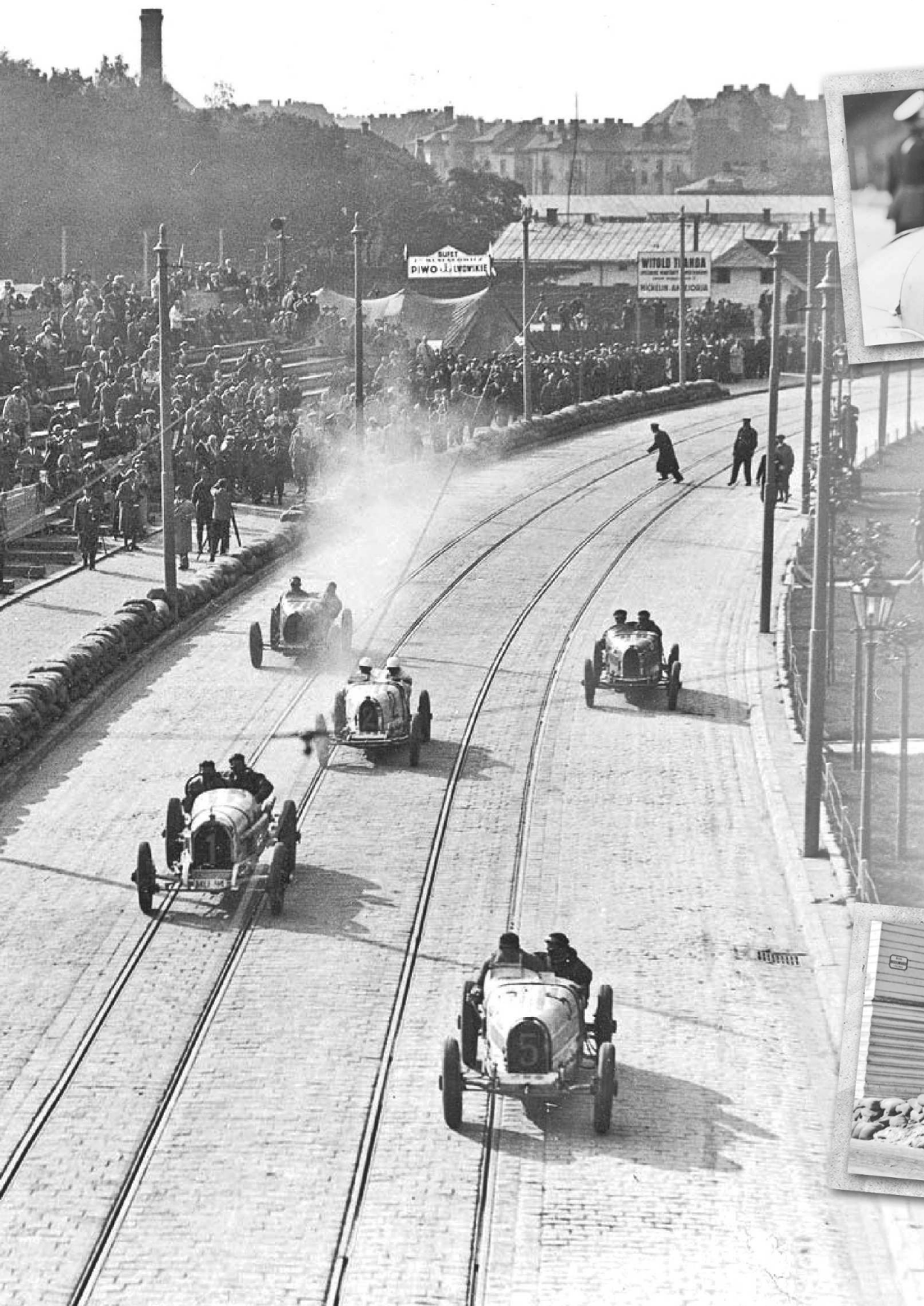
Spis treści

Spis treści

Spis treści

Spis treści

Wyścigi ulicami miasta	7	Pan Kurkowski robi trumny	90
Adam Didur – bas wszech czasów	12	Pogoń za... piłką	94
Fałszerze pieniędzy	17	Wizyta szacha	100
Kontrowersyjny doktor	21	Proces o miliony	104
Mało znana Gabriela Zapolska	27	Ojciec Rafał	111
O powstaniu <i>Stabat Mater</i>	32	W pasażu Mikolascha	116
W aptecznej pracowni	36	Tajemnice kaplicy z Chimerami	121
Zapomniane atrakcje		Przedwojenny „Atlas”	125
Powszechnej Wystawy Krajowej	41	Tajemniczy mecenas Jana Henryka Rosena	131
Człowiek, który chciał zabić Piłsudskiego	46	Przegrana walka z prostytutką	134
Niezwykłe losy lwowskich pomników	52	Po zdrowie do wód	138
Lwowski alchemik	57	Na jednego do Baczewskich!	144
Gdzie ukryto skarb z Poznania?	61	Za murami klasztoru	149
Agent w walce z Kościołem	66	Zamach na prezydenta	152
Ku pamięci...	70	Lwowski hematolog	158
Jan Paweł II w mieście trzech katedr	74	Co się stało z Feigą Promis?	161
Blaski i cienie życia hotelarza	79	Hotel George	165
Obraz z ulicy św. Zofii	84	Bibliografia	171
Ostatni dyrektor przedwojennego Ossolineum	87		



BURET
PIWO J. J. WOLKOWICZ

WITOLD TIANDA
RICKELIN A. J. J. J. J.



**Pierwszy Puchar Lwowa
zdołał inżynier Henryk Liefeldt**

Wyścigi ulicami miasta

W II Rzeczypospolitej sporty samochodowe były nie tylko modne, ale i uznawane za prestiżowe, dostępne dla ludzi zamożnych, ustosunkowanych. Wśród zawodników amatorów widywało się arystokratów, artystów estradowych, bogatych przedsiębiorców, oficerów Wojska Polskiego. Sensacją był udział w wyścigach kobiet – każda ze startujących stawiała się prawdziwą bohaterką, niezależnie od miejsca w tabeli. Rajdy samochodowe za każdym razem gromadziły tysiące, a nawet dziesiątki tysięcy widzów. Publiczność przychodziła nie tylko kibicować swoim ulubieńcom, nie tylko by dać się ponieść gorącym emocjom, ale też zobaczyć najnowsze modele aut, zwłaszcza sportowych, wyprodukowane przez najlepsze firmy europejskie i amerykańskie.

Organizatorem zawodów był Małopolski Klub Automobilowy we Lwowie, który powstał w 1925 roku. Pierwszy międzynarodowy rajd samochodowy, wzdłuż trasy Stryjskiej, na dystansie 20 km, odbył się już w roku 1926. Pierwszy Puchar Lwowa zdobył inżynier Henryk Liefeldt. Wkrótce wśród miłośników automobilizmu zrodziła się myśl zorganizowania wielkiego rajdu w Galicji Wschodniej, na terenie trzech województw – lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego. W przygotowania do Rajdu Kresowego w 1929 roku zaangażowała się, między innymi, redakcja lwowskiego „Kuriera Porannego”, zaś cenny puchar ufundował senator Witold Czartoryski.

4 lipca 1929 roku redaktor „Kuriera” Józef Bajsarowicz pisał: *Nikt nie myślał dwa miesiące temu, że impreza ta stanie w rzędzie najpoważniejszych konkurencji, w niczym nie ustępując tak poważnym zawodom, jak międzynarodowy rajd Automotoklubu polskiego.*

Do udziału w wyścigach zgłosiło się 23 uczestników, ale z różnych powodów przybyło tylko 16. Za kierownicą austro-daimlera siedział major Marcin Hawel, lanię prowadził Nowicki, w drugiej lancii siedzieli Margulies i Hulimka. Ozdobą zawodów była majorowa Alicja Gawłowa kierująca citroënem. Załoga wspaniałego bugatti składała się z trzech zawodników,



**Międzynarodowe Grand Prix Lwowa
o nagrodę Prezydenta Rzeczypospolitej**



z poetą, reżyserem i aktorem Marianem Hemarem na czele. Kierowcą kolejnego austro-daimlera był Cieński, przedstawiciel znanej rodziny arystokratycznej. Romer startował w alfa-romeo, dyrektor Kaczkowski siedział w steyerze, inżynier Stadler w tatrze, Baltaziński kierował fiatem, dyrektor Sommerstein okazałym, mocnym buickiem. Trasa Lwów – Stanisławów – Jaremcze – Kołomyja – Okopy św. Trójcy – Tarnopol – Złoczów – Lwów liczyła ponad 700 km. Do mety dotarło tylko 12 kierowców.

W 1927 roku w Małopolskim Klubie Automobilowym pojawił się pomysł organizowania corocznych wyścigów ulicami Lwowa. Po pokonaniu wielu trudności udało się go zrealizować dopiero w 1930 roku. Trasę rajdu konsultowano z władzami miasta i policją, ostatecznie biegła ona wzdłuż ulic: Pelczyńskiej (obecnie ul. Wytowskocho), przez plac św. Zofii (obecnie fragment ul. Iwana Franki), Stryjskiej, Kadeckiej (obecnie ul. Hwar-dyjska), układających się w charakterystyczny kształt trójkąta z obciętymi kątami i dlatego została nazwana „trójkątem lwowskim”. Całkowita długość trasy wynosiła 3 km i 65 m. Zawodnicy, ale również dziennikarze, oceniali ją jako jedną z trudniejszych w Europie i porównywali do trasy ulicami Monte Carlo, na której wyścigi odbyły się po raz pierwszy w 1929 roku, czyli rok wcześniej. „Ilustrowany Kurier Codzienny” pisał:

Trasa wyścigu lwowskiego jest może jedną z najtrudniejszych spośród tras wyścigowych w Europie. Zaczyna się ona na równym terenie ul. Pelczyńskiej, potem pod kątem prostym skręca w ulicę Zyblikiewicza [obecnie fragment ul. Iwana Franki], a po kilkudziesięciu metrach skręca znów pod drugim ostrym kątem w ulicę Stryjską, która piętrzy się ku górze niezwykle ostrą pochyłością. Przy końcu ul. Stryjskiej jest niebezpieczny zakręt obok Szkoły Kadetów, po czym trasa zbiega w dół ulicą Kadecką. Ulica Kadecka u zbiegu Pelczyńskiej kończy się gwałtownym zakrętem wręcz pod kątem ostrym. Tak obmyślona trasa jest rzeczywiście niebezpieczna.



Międzynarodowy Samochodowy Wyścig Okręgowy w 1933 r.

Pierwszy okręgowy wyścig samochodowy odbył się 8 września 1930 roku. Kierowcy mieli do pokonania dystans 51,7 km (17 okrążeń). Startowali wyłącznie Polacy. Wśród ośmiu zawodników w kategorii wyścigowej niepokonany był Henryk Liefeldt, siedzący za kierownicą austro-daimlera. Drugi na metę przyjechał Maurycy Potocki w bugatti. W kategorii samochodów sportowych na dystansie 30 km zwyciężył Tadeusz Skolimowski, zaś w kategorii turystycznej (15 km) – Maria Koźmianowa.

W pasjonującej się tym wydarzeniem prasie pominięty został fakt, że organizacja wyścigów wywołała spore niezadowolenie i krytykę ze strony mieszkańców miasta. Tylko niektóre gazety zwróciły na to uwagę. „Wiek Nowy” już dzień po zawodach pisał:

wyścigi ze stanowiska sportowego odniosły niewątpliwie sukces. Inaczej się ma rzecz, gdy chodzi o drugą stronę medalu, mianowicie o organizację tego przedsięwzięcia w stosunku do publiczności. Tu nasuwa się szereg refleksji naprawdę niewesołych [...] Mieszkańcy domów w okolicy owego trójkąta położonych kilka dni podczas prób byli pozbawieni snu od godziny 4-tej rano. W samym dniu wyścigów traktowanie tych nieszczęśliwych obywateli, bez względu na płeć, wiek, stan ich zdrowia, ich potrzeby najżywotniejsze, było po prostu skandalem, wywołującym słuszne oburzenie. A działo się to nie tylko na ulicach objętych wyścigami, ale i całej najbliższej okolicy [...] z ludźmi najpoważniejszymi, z kobietami i dziećmi obchodzono się jak z bydłem. Przemawiano do nich przeważnie rękami, potracano, nawet bito za to jedynie, że usiłowali dostać się do swoich mieszkań [...] Tysiące ludzi na przeciąg kilku godzin zamieniono w niewolników, omal że nie smaganych batami.



Przegląd samochodów przed startem przy ul. Pełczyńskiej

Wszystkich tych naruszeń dopuścili się sami organizatorzy wyścigów i blisko 500 policjantów miejskich, którzy pilnowali „porządku”.

Drugie wyścigi automobilowe, 7 czerwca 1931 roku, miały już charakter międzynarodowy. Do Lwowa przyjechali najlepsi zawodnicy Europy. W kategorii wozów wyścigowych triumfował Hans Stuck (Niemcy) za kierownicą mercedesa-benza, drugi był Max Hardegg (Austria) w bugatti. Polak Stanisław Hołuj był trzeci, również za kierownicą bugatti. W kategorii wozów turystycznych po raz kolejny zwyciężyła Maria Koźmianowa.

Niestety, zabezpieczenie trasy okazało się niewystarczające – poważnemu wypadkowi uległ kierowca Hubert Sachsl. Z prędkością 180 km/h wjechał na mokre szyny tramwajowe,

wóz zniósł słupki ogrodzenia, uderzył bokiem o drzewo, następnie otarł się o następne drzewo i padł na następną latarnię, którą natychmiast zgruchotał. Samochód roztrzaskał się, a Sachsl, wyrzucony z ogromną siłą w powietrze, przeleciał przestrzeń około 18 m i uderzył z całej siły głową o krawędź chodnika.

Kierowca doznał wstrząśnienia mózgu, złamania nogi, ręki i żeber.

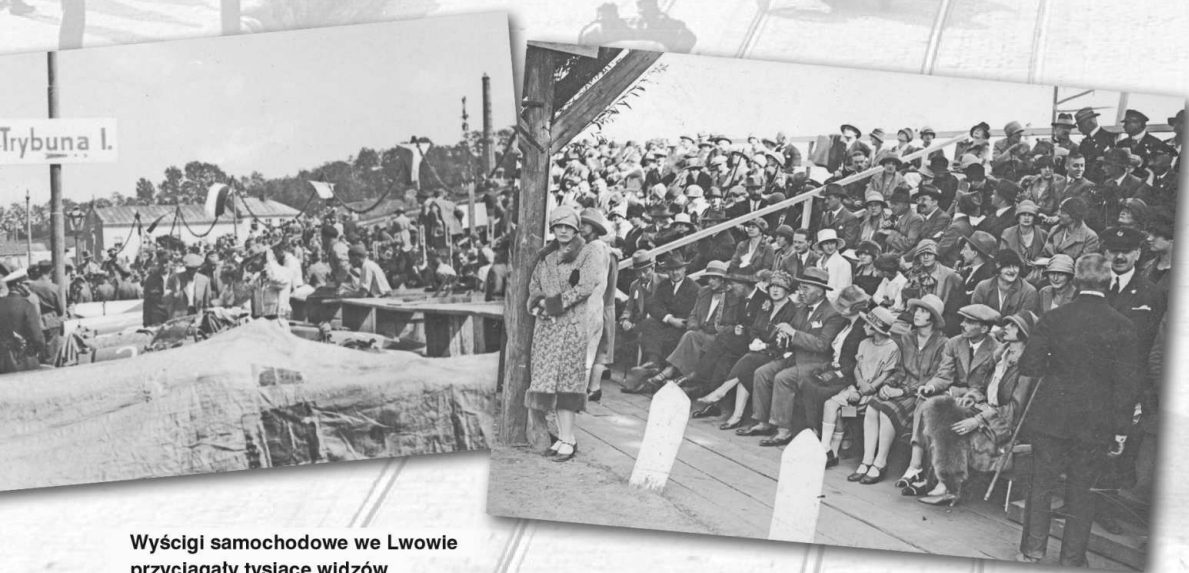
Następne zawody, które odbyły się 19 czerwca 1932 roku, nosiły oficjalną nazwę Międzynarodowe Grand Prix Miasta Lwowa o nagrodę Prezydenta Rzeczypospolitej. W klasie wyścigowej triumfował Niemiec Rudolf Caracciola, siedzący za kierownicą alfa-romeo. W klasie sportowej zwyciężył Florian Schmidt z Czechosłowacji.

Tym razem decyzją magistratu nad ulicami zamkniętymi na potrzeby zawodów wybudowano dwa drewniane mostki – dla wygody i bezpieczeństwa mieszkańców. Na całej długości trasy rozmieszczono megafony, by publiczność mogła śledzić przebieg rywalizacji. Wydarzenie transmitowała Rozgłośnia Polskiego Radia we Lwowie, a relację odbierały wszystkie polskie stacje radiowe. Komentatorem był Marian Hemar.

11 czerwca 1933 roku odbył się czwarty wyścig samochodowy o Grand Prix Lwowa pod nazwą Międzynarodowy Samochodowy Wyścig Okręgowy, na dystansie 304 km (100 okrążeń). Do zawodów zgłosili się najlepsi zawodnicy europejscy. W klasie wyścigowej startowało ośmiu kierowców, zaś do mety dotarło tylko trzech. Zwyciężył Norweg Eugen Björnstad, siedzący za kierownicą alfa-romeo. W kategorii samochodów o pojemności silnika poniżej 1,5 l – Francuz Pierre Veyron. W klasie turystycznej ponownie triumfowała Polka Maria Koźmianowa. Nie obeszło się bez skandalu, który przez długi czas trzymano w tajemnicy. Otóż zdyskwalifikowano Renato Balestero (Włochy), drugiego na mecie, *po latach zaś okazało się, że zwycięzca Björnstad również oszukiwał*. W jego samochodzie zainstalowany był dodatkowy zbiornik paliwa, co było zabronione.

Szacuje się, że zawody w 1933 roku oglądało od 15 do 20 tys. widzów i zapalonych kibiców. Były to ostatnie wyścigi ulicami Lwowa w XX wieku. Organizatorzy borykali się z problemami finansowymi. Imprezie nie sprzyjała też atmosfera ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego.

Tradycja rajdów samochodowych odrodziła się we Lwowie w 2000 roku, wtedy zaczęto organizować coroczne zawody pod nazwą Leopolis Grand Prix. Jest to niezwykle barwny i oryginalny festiwal retro, obejmujący wyścigi klasycznymi samochodami, paradę, wystawę dawnych aut – zabytkowych, często unikatowych. Zawodnicy ścigają się „trójkątem lwowskim”, tą samą trasą co przed wojną. Przy dawnej ulicy Pełczyńskiej umieszczono tablicę upamiętniającą pierwszy rajd. Dziś w Leopolis Grand Prix biorą udział liczni miłośnicy sportów samochodowych z Ukrainy, Polski, Litwy, Łotwy, Austrii i innych krajów.



Wyścigi samochodowe we Lwowie
przyciągały tysiące widzów