



Jak zostać kierowcą w odrodzonej Polsce

Podróż w czasie to jedno z marzeń ludzkości, którego prawdopodobnie nie udało się jeszcze nikomu spełnić. Przynajmniej dosłownie. Bo w jaki sposób miałyby się to odbyć? Czy potrzebujemy maszyny, swoistego wehikułu czasu, którego w Polsce pragnął zespół Dżem w znanej chyba każdemu piosence z 1989 roku¹, a o którym pisał Herbert George Wells² sto lat wcześniej? Być może... Ale co by było, gdybyśmy do podróży w czasie użyli książki? Chcesz powiedzieć, Drogi Czytelniku, że już Ci się to zdarzało? Pozwól zatem, że i ja postaram się zabrać Cię w przeszłość – do Poznania 1. połowy XX wieku. Wylądujemy tuż po zakończeniu powstania wielkopolskiego i spróbujemy posmakować lat 20. ubiegłego stulecia za kierownicą samochodu, zgoda? To ruszajmy w drogę!

Podróż z roku 2016, w którym to mogłem powiedzieć, że posiadam prawo jazdy od ośmiu lat, przebiegła bezboleśnie. Ciekawe, czy w dawnym Poznaniu zdam egzamin, czy stać mnie będzie na samochód i czy w ogóle będę potrafił obchodzić się z ówczesnym samochodem.

Na świecie za pierwsze prawo jazdy uważa się dokument dla Karla Benza z 1 sierpnia 1888 roku, w którym wielki książę Badenii³ pozwala mu używać pojazdu na drogach publicznych. Obowiązkowe prawo jazdy jako pierwsze wprowadziły Prusy. Stało się to 29 września 1903 roku. Teoretycznie mógłbym przecież próbować zdobyć pruskie uprawnienia, ale mając wiedzę historyczną nabytą w przyszłości, wolę poczekać kilkanaście lat i podejść do egzaminu na prawo jazdy już w II Rzeczypospolitej. 7 października 1921 roku opublikowana zostaje bowiem Ustawa o przepisach porządkowych na drogach publicznych, natomiast 6 lipca 1922 roku wchodzi w życie Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych. Z punktu widzenia kierowcy XXI wieku część przepisów może wydać się niezrozumiała, dlatego też warto poświęcić im trochę więcej czasu.

Zacznijmy od podstaw, czyli od warunków drogowych. Drogi publiczne przeznaczone są dla ruchu pieszego, jeżdżenia oraz pędzenia zwierząt. Ruchu na nich nie wolno tamować ani utrudniać, za wyjątkiem nieszczęśliwych wypadków. Na odcinkach dróg o twardej nawierzchni, przechodzących przez miasta, miasteczka, osady i wsie o zwartym zabudowaniu, zarządy gminne są obowiązane do oczyszczania tych dróg z kurzu i błota. W odległości 3,5 metra od zewnętrznej krawę-

¹ Dżem, *Wehikuł czasu*, tekst: Ryszard Riedel, 1989.

² H.G. Wells, *The time machine*, Nowy Jork 1895.

³ **Fryderyk I Badeński** (1826–1907) – wielki książę Badenii w latach 1856–1907.

Ryc. 1. Rodzina Szaców na wycieczce, lata 30. XX wieku. Ze zbiorów Joanny Lubierskiej



dzi drogi nie wolno stawiać budynków i studni. Wzdłuż wszystkich dróg należy w miarę możliwości posadzić rzędy drzew, najlepiej owocowych, lub żywopłoty⁴.

Przechodząc do bardziej szczegółowych przepisów, przyjrzyjmy się teraz konstrukcji naszych środków lokomocji. Samochód powinien być zbudowany i urządzony w sposób „zapewniający bezpieczeństwo ruchu, a wykluczający możliwość wywołania pożaru lub wybuchu, niepokojenia publiczności i straszenia zwierząt przez nadmierny hałas, dym, parę lub woń”⁵. Prawodawca nie tylko pomyślał o pieszych, zwierzętach, lecz także o trwałości samych jezdni. Pojazd bowiem powinien mieć takie obręcze kół, aby pod względem elastyczności odpowiadały gumowym (o ile w ogóle nie są gumowe), a zewnętrzne powierzchnie wstęg pędnych czołgów winny być gładkie, względnie nie powinny posiadać takich nierówności, które mogłyby psuć nawierzchnię drogi. Stosowanie urządzeń przeciwślizgowych (klamer, łańcuchów, ostróg itp.) dopuszczalne jest, co chyba oczywiste, podczas ślizgawicy i śniegu.

Wewnątrz pojazdu wszystkie przyrządy, służące do kierowania, hamowania oraz koniecznej obsługi, powinny być umieszczone w taki sposób, aby kierowca miał łatwy i pewny dostęp do nich zarówno w ciągu dnia, jak i w nocy, bez niebezpie-

czeństwa omyłki czy niepotrzebnego odwracania uwagi od drogi⁶.

Do obowiązkowego wyposażenia pojazdu mechanicznego należy „silny i niezawodnie działający kierownik, umożliwiający pewne i łatwe mijanie oraz skręcanie pod kątem możliwie największym”⁷. Konieczne są dwa hamulce, działające zarówno przy jeździe do przodu, jak i do tyłu. Nie obejdzie się również bez przyrządu służącego do jazdy wstecz oraz urządzenia uniemożliwiającego wprawienie pojazdu w ruch przez osoby niepowołane. Automobil musi posiadać dwa sygnały dźwiękowe – „jeden o silnym i donośnym dźwięku dla użytku w miejscach otwartych, natomiast drugi o słabym, niskim tonie dla miejscowości zabudowanych”⁸. Trzeba pamiętać, że „stosowanie dzwonek (...) [w] pojazdach mechanicznych, [a także] gwizdawek w miejscowościach zaludnionych jest zabronione”⁹. W samochodzie znaleźć się muszą również dwie lampy o bezbarwnych szklach z przodu pojazdu, wskazujące w przybliżeniu granicę szerokości pojazdu, a także jedna z czerwonym światłem umieszczona z tyłu po lewej stronie oraz urządzenie dokładnie oświetlające tylny znak rejestracyjny¹⁰.

Znak rejestracyjny wymaga uszczegółowienia. Jest to prostokątna tablica z białą ramką i czarnym tłem. Sam znak składa się z jednej lub dwu wielkich czerwonych liter łacińskich dla oznaczenia województwa, gdzie pojazd zarejestrowano, oraz czarnych cyfr arabskich, wskazujących nu-

⁴ Zob. Ustawa z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych.

⁵ Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych [dalej: Rozporządzenie 1922], § 4.

⁶ Zob. *ibidem*, § 5.

⁷ *Ibidem*, § 6a.

⁸ *Ibidem*, § 6f.

⁹ *Ibidem*, § 6f.

¹⁰ *Ibidem*, § 6g.

Zarejestrowany tabor samochodowy, bez wojskowego. Dane dla województwa poznańskiego

	Ogółem	Osobowych	Ciężarowych	Sanitarnych	Motocykli	Traktorów
30.06.1924	1345	1061	117	1	159	7
31.12.1924	1845	1403	139	1	297	5
30.06.1925	2627	2007	193		427	(a)
1.01.1926	2955	2216 ^(b)	224		508	7
31.12.1926	3610	2561 ^(c)	321		637	7
31.12.1927	4546	3357 ^(d)	353		836	

^(a) W roku 1925 samochody sanitarne i traktory wliczono do ciężarowych.

^(b) W tym 56 autobusów.

^(c) W tym 84 autobusy.

^(d) W tym 93 autobusy.

Opracowanie na podstawie *Rocznika Statystycznego Stołecznego Miasta Poznania za lata 1922–1924*, a także z lat 1925, 1926 oraz 1927

mer rejestracyjny. Oznaczenie literowe województwa poznańskiego to PZ. Znaki pojazdu muszą być umieszczone w widocznym miejscu z przodu i z tyłu, na płaszczyznach pionowych, prostopadłych do osi podłużnej pojazdu. Ozdabianie lub przykrywanie czymkolwiek znaków pojazdów jest zabronione¹¹.

Ażeby pojazd został dopuszczony do ruchu, musi przejść *sui generis* badanie techniczne i uzyskać specjalne świadectwo, numer oraz znak rejestracyjny. O zbadanie i dopuszczenie po raz pierwszy do ruchu stara się jednak nie kierowca, lecz wytwórca, który składa podanie do urzędu wojewódzkiego, w którego obrębie znajduje się fabryka, względnie siedziba zastępcy zagranicznego fabrykanta. Do takiego podania należy dołączyć rysunek przekroju pojazdu, a także techniczny opis typu, obejmujący takie szczegóły, jak choćby system i moc silnika, liczbę i średnicę cylindrów, liczbę i rodzaj hamulców, opis przyrządów oświetlających i dźwiękowych oraz długość, szerokość i wysokość pojazdu, rozstaw osi, rozmiar kół czy ciężar własny pojazdu.

Urzędowo poświadczony odpis uzyskanego zaświadczenia o dopuszczeniu pojazdu do ruchu po drogach publicznych przekazuje się nabywcy, który przy ewentualnej kolejnej sprzedaży przekazuje świadectwo następnemu właścicielowi. Zaświadczenie to nie może być odstąpione posiadaczowi innego pojazdu, nawet tego samego typu. Pojazdy mechaniczne używane do celów zarobkowych, tak osobowe, jak i ciężarowe, podlegają okresowemu badaniu przez Komisję Samochodową raz na rok, a wszelkie inne pojazdy mechaniczne raz na trzy lata. Nieusprawiedliwione przez właściciela niedo-

starczenie pojazdu do zbadania w wyznaczonym przez wojewodę terminie powoduje utratę prawa kursowania.

Opłata za badanie i wydanie znaków rejestracyjnych wynosi 2 tys. marek za każde 100 kg wagi w stanie gotowym do drogi (bez załadunku) dla samochodów osobowych i motocykli, zaś dla samochodów ciężarowych i traktorów 500 marek za każde 100 kg wagi¹².

Przepisy te stosuje się „do wszystkich pojazdów, służących do przewozu osób lub ciężarów, a poruszanych siłą mechaniczną (...), nie biegnących po szynach, korzystających stale lub czasowo z dróg publicznych i przeznaczonych zarówno dla celów zarobkowych, jak i dla własnego użytku osób prywatnych¹³.”

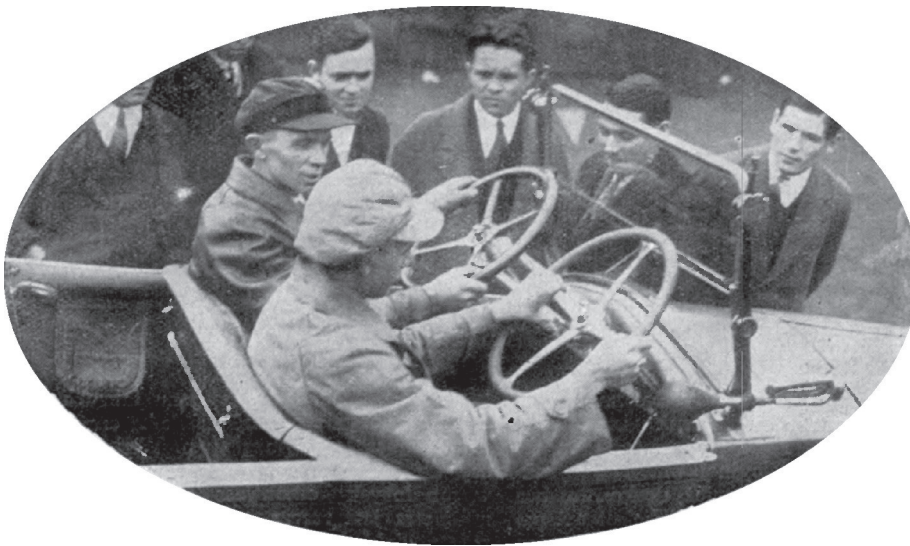
Aby prowadzić pojazd mechaniczny na drogach publicznych, należy mieć pozwolenie urzędu wojewódzkiego, w obrębie którego znajduje się miejsce zamieszkania lub miejsce, gdzie człowiek pobierał nauki jazdy. Kandydat na kierowcę musi mieć ukończone 18 lat, potrafić biegle czytać i pisać po polsku, być wolnym od nałogów obniżających jego wartość fizyczną i moralną, nie cierpieć na choroby utrudniające prowadzenie pojazdu, a także odbyć przynajmniej sześciomiesięczną praktykę w warsztatach pojazdów mechanicznych jako wyzwolony czeladnik oraz uczyć się jazdy w ciągu trzech miesięcy.

Spełniając te wymagania, można wnieść podanie o pozwolenie na prawo prowadzenia pojazdów mechanicznych do właściwego wojewody za pośrednictwem starostwa. Do podania trzeba dołączyć wyciąg świadectwa urodzenia, dwie fo-

¹¹ Por. ibidem, § 16–19.

¹² Zob. ibidem, § 23.

¹³ Zob. ibidem, § 1.



Ryc. 2. Nauka jazdy

„Podwójna kierownica zapewnia uczniowi bezpieczeństwo podczas nauki, gdyż każdy jego błąd może poprawić bez trudu instruktor”, „Samochód. Ilustrowany tygodnik: zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego: technika–praktyka–kronika” (dalej: „Samochód”) 1928, nr 2, s. 7.

tografie, zaświadczenie lekarskie, świadectwo potwierdzające wykształcenie fachowe i praktyczne, a także dowód wpłacenia do kasy skarbowej kwoty 3 tys. marek¹⁴ na koszt egzaminacyjne.

Przed przesłaniem podania do urzędu wojewódzkiego starostwo zbiera informacje o petencie w celu ustalenia jego kwalifikacji moralnych, zwracając szczególną uwagę na to, czy i za jakie przestępstwa był karany, czy nie oddaje się pijaństwu i jakiego jest prowadzenia.

Świadectwo lekarskie¹⁵ dzieli się na dwie części. W pierwszej sam badany oświadcza, że nie cierpi na drgawki, padaczkę, zawroty głowy, kurcz twarzowy, kurczowe kręcenie głową, ślepotę zmierzchową oraz nie używa narkotyków i nie nadużywa alkoholu. Druga część oparta jest na oględzinach medyka. Doktor sprawdza, czy ruchy głową i tułowiem są dokładne i dostatecznie szybkie, czy kandydat na kierowcę nie ma skręceń kończyny lub braku jej części, czy pole widzenia jest prawidłowe, czy nie ma zezów ani porażenia mięśni oka, czy słyszy on szept, a także czy nie cierpi na choroby, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu podczas jazdy. Upragniony podpis lekarza, który zaświadcza, że badany może kierować pojazdem mechanicznym, i dokumenty gotowe.

Zanim jednak prześlę podanie do starostwa, muszę poznać przepisy dotyczące ruchu drogo-

wego. Przyzwyczajony do prędkości osiągniętych przez samochody w XXI wieku, nie mogę być zadowolony, widząc, że w miejscowościach zabudowanych wolno poruszać się pojazdom osobowym z prędkością 25 km/h. Co więcej, na skrzyżowaniach dróg, ostrych skrętach, w miejscach niebezpiecznych, śliskich i spadzistych, podczas mgły lub gołoledzi dozwolona prędkość wynosi 10 km/h. Przez wszystkie drewniane mosty o długości ponad 20 metrów zabrania się jechać szybciej niż 6 km/h¹⁶. Dodam tylko, że wszelkie ściganie się samochodów podczas ruchu zwykłego jest prawnie zabronione.

Obowiązuje ruch prawostronny. Podczas wyprzedzania należy zawczasu dać ostrzegawczy sygnał dźwiękowy, aby mijany pojazd zwolnił. Przed skręcaniem, ruszeniem z miejsca lub zatrzymaniem pojazdu kierowca powinien podnieść lub wyciągnąć rękę. A w momencie ewentualnego wypadku jest zobowiązany udzielić pomocy jego ofiarom.

Aby wyjechać samochodem zagranicę (do jednego z państw, które przystąpiły do Konwencji Międzynarodowej¹⁷ zawartej w Paryżu 11 października 1909 roku), należy zaopatrzyć się w specjalne świadectwo międzynarodowe, które wydaje ten sam organ, który pojazd rejestrował. Zaświadczenie to ważne jest przez okres jednego roku od daty wystawienia. Poza tym, na samochodzie należy umieścić czarny znak na białym tle, oznaczający przynależność państwową (dla Polski – P.L.).

¹⁴ W wyniku reformy pieniężnej z 29 kwietnia 1924 roku marka polska została zastąpiona przez polskiego złotego po kursie: 1 złoty = 1 800 000 mkp.

¹⁵ Świadectwo lekarskie stanowi załącznik nr 6 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

¹⁶ Por. Rozporządzenie 1922, § 32.

¹⁷ Zob. Konwencja Międzynarodowa dotycząca ruchu samochodowego zatwierdzona ustawą z 26 września 1922 r. (Dz.U. R. P. Nr 85 poz. 762).

Załóżmy, że potrafię już prowadzić samochód, teraz poznałem przepisy i mogę powoli przystępować do egzaminu. Składam wymagane dokumenty, uiszczam opłatę w wysokości 3 tys. marek, po czym napotykam pierwszy poważny problem. Do egzaminu powinienem bowiem dostarczyć pojazd takiego rodzaju, jakiego kierowcą chcę zostać. Mieszka-jąc w Poznaniu i chcąc kupić samochód, nie można przejść obojętnie obok przedsiębiorstwa Stanisława Brzeskiego. „Firma *St. Brzeski Automobile* oficjalnie zaczęła działać w 1904 r. (...). W 1919 r. firmę przekształcono w towarzystwo akcyjne. Na ul. Ludwiki (wówczas Skarbowej) pozostawiono biura, salon wystawowy był przy ul. Gwarnej 20, a garaże (na 300 samochodów) i warsztaty przeniesiono na ul. J. Wujka 8 i na Dąbrowskiego 29”¹⁸. W salonie sprzedaży Brzeskiego można było kupić włoskie fiaty, niemieckie adlery i amerykańskie auta marki International¹⁹. Warto odwiedzić też salon samochodowy „Automobile – Praga” przy pl. Wolności 11 i obejrzeć tam samochody sprowadzane zza południowej granicy.

Oferta jest bardzo szeroka, również w gazetach roi się od reklam. Firma Berliet oferuje samochody, które są „precyzyjnie wykończone, wytrwałe, oszczędne i wykwindne”²⁰. Firma Overland uważa natomiast, że „najwymowniejszy dowód wyższości samochodu Overland nad innymi markami światowymi jest oszczędność w użyciu benzyny, na 100 klm zużywają tylko 9 kilo”²¹. Więcej o samym silniku Overlanda dowiadujemy się z relacji z testów tegoż:

Nim samochód ów został wypuszczony w świat, był on przedmiotem długich doświadczeń i prób. Przebiegł on przestrzeń przeszło 400,000 klm. po różnych drogach, na różnych szerokościach geograficznych Nowego Świata – od śnieżnej Alaski do wypalonych słońcem równin Nowego Meksyku. Na wysokich górach, w nizinach, w błocie, piasku i kurzu Overland I wytrzymał zwycięsko wszystkie próby²².

¹⁸ M. Mrugańska-Banaszak, *Miejska ikonosfera na drukach reklamowych z widokami Poznania (1835–1939)*, Poznań 2012, s. 164.

¹⁹ M. Mrugańska-Banaszak, *O Stanisławie Brzeskim – pionierze polskiego automobilizmu*, „Kronika Miasta Poznania” 2013, 2, s. 37.

²⁰ „Auto. Ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne: automobilizm, lotnictwo, kolarstwo, sporty wodne, piłka nożna, sporty towarzyskie, atletyka, sporty zimowe i inne” [dalej: Auto] 1923, nr 1, s. 8.

²¹ „Auto” 1923, nr 1, s. 7.

²² „Auto” 1923, nr 3, s. 4.



Ryc. 3. Reklama prasowa firmy „Praga” – Automobile, „Samochód” 1928, nr 4, s. 14

Opel natomiast oferuje samochody „specjalnie budowane na ciężkie boczne drogi”, które są jednocześnie najtańsze spośród pojazdów tej klasy²³. Austro-Daimler proponuje niezrównany model „sport”²⁴. Prawdziwą „perełką” wydaje się być Ford Sedan – „5-cio osobowa zamknięta karetką ze wszystkimi udoskonaleniami wozów modelu 1923 r.”. Kosztuje ona 900 dolarów. Samochód jest jednak dostępny w Gdańsku, a to oznacza, że po zakupie należy opłacić cło wwozowe, które w tym przypadku wynosi 9 mln marek polskich²⁵.

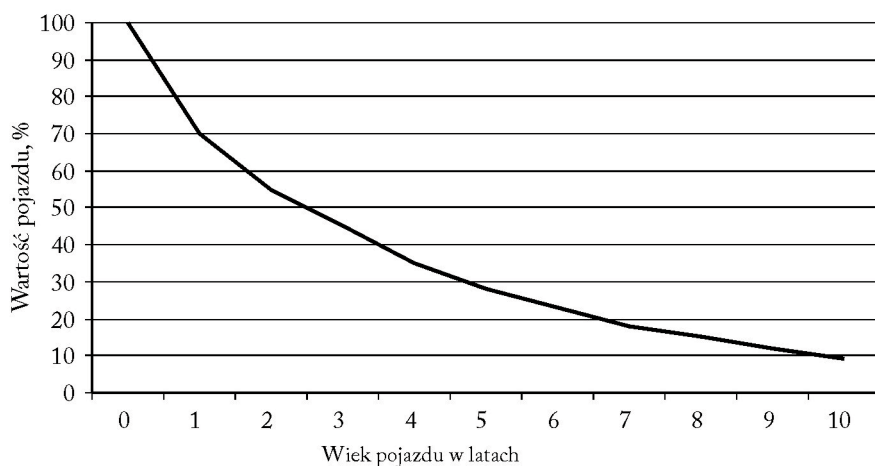
W takiej sytuacji zdecydować się chyba na samochód firmy Berliet, której przedstawicielstwo mieści się w Poznaniu przy ul. 27 Grudnia 15. Chciałbym przekonać się „na własnej skórze”, że „doskonałemu wykończeniu samochodów Berliet nie brakuje nic, dowodem czego jest ich wszechświatowe powodzenie”²⁶.

²³ „Auto” 1923, nr 4, s. 5.

²⁴ „Auto” 1923, nr 8, s. 6.

²⁵ „Auto” 1923, nr 9, s. 5.

²⁶ „Auto” 1923, nr 5, s. 5.



Wykres 1. Procentowa wartość samochodu osobowego w kolejnych latach użytkowania. Opracowanie na podstawie S. Szydelski, *Jak obliczać wartość samochodu w miarę zużycia się tegoż?*, „Auto” 1923, nr 6, s. 1

Dużo tańszym rozwiązaniem byłoby kupno samochodu używanego. Jak obliczył Stanisław Szydelski, samochód osobowy firmy Dodge, który w roku 1917 kosztował 1,8 tys. dolarów, teraz – w roku 1923 – jest wart mniej niż 500 dolarów. Wynika to z procentowego ujęcia szacunkowych strat wartości pojazdu podczas kolejnych lat jego użytkowania. Po 10 latach, „zaczynając od stu, kończymy na 8 proc. gdyż samochód nigdy nie stanie się zupełnie bezwartościowym, pozostaje tak zwany szmelc dość cenny gdyż mamy w nim dużo aluminium, stare magneto, karburator²⁷ i części stalowe, które zawsze mogą się przydać w każdym warsztacie”²⁸.

Będąc szczęśliwym właścicielem Berliet 20 CV Demi-limousine, mogę teraz wrócić do kwestii dokumentów. Żeby w Poznaniu zarejestrować samochód, trzeba się udać do pokoju 353 w gmachu urzędu wojewódzkiego przy ul. Gołębiej 1, gdzie w każdy wtorek i sobotę od godz. 9 do 14 urzęduje Komisja Samochodowa. W czwartki natomiast w tym samym miejscu i o tej samej porze przyjmuje Komisja Egzaminacyjna²⁹. W jej skład wchodzi przedstawiciel Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych, urzędnik z wydziału administracyjnego województwa i jeden rzeczoznawca, a także opcjonalnie delegat klubu automobilistów.

²⁷ Magneto – mała prądnicą służąca do wytwarzania iskry elektrycznej zapalającej mieszankę wybuchową w cylindrze silnika spalinowego, np. samochodowego (*Słownik języka polskiego*, red. W. Doroszewski, wersja on-line, dalej: SJPDor); dziś: iskrownik elektromagnetyczny.

Karburator – przyrząd w silniku spalinowym, w którym paliwo płynne miesza się z powietrzem, tworząc mieszankę gazową, doprowadzaną następnie do cylindra silnika (SJPDor); dziś: gaźnik.

²⁸ „Auto” 1923, nr 6, s. 1.

²⁹ „Auto” 1923, nr 4, s. 1.

Na egzaminie obowiązuje mnie znajomość ustawowych przepisów porządkowych na drogach publicznych, sposobów przechowywania i bezpiecznego obchodzenia się z benzyną, konstrukcji pojazdu oraz praktyczna umiejętność prowadzenia, która jest sprawdzana podczas jazdy próbnej.

Egzamin zdany! Wojewoda wydaje teraz na zasadzie świadectwa komisji egzaminacyjnej pozwolenie na prawo kierowania pojazdem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, które ważne jest do końca roku. Corocznie – do pierwszego kwietnia – należy je prolongować na kolejny rok. Gdybym egzaminu nie zdał przy pierwszym podejściu, miałbym jeszcze jedną szansę. Nie wcześniej jednak niż za pół roku.

Oprócz mnie, podróżnika w czasie, jeszcze przynajmniej 874 kierowców w województwie poznańskim posiada w roku 1924 ważne pozwolenie na kierowanie pojazdem po drogach publicznych. Są to m.in. moi koledzy z kursu: Józef Jędras, Władysław Myszka i Stanisław Żwawiak³⁰.

Z posiadaniem prawa jazdy wiążą się określone obowiązki. Gdy kierowca znajduje się z pojazdem na drodze publicznej, powinien mieć zawsze przy sobie uzyskane pozwolenie oraz zaświadczenie o dopuszczeniu samochodu do ruchu. Dokumenty te należy okazać na każde żądanie służby drogowej, policji państwowej i urzędów gminnych. Na znak dany ręką przez policjanta pojazd należy niezwłocznie zatrzymać. Przed wyruszeniem na drogę kierowca powinien każdorazowo upewnić się,

³⁰ W 1924 roku dwutygodnik „Auto” zaczął publikować aktualne listy kierowców dla poszczególnych województw. W rubryce *Dział urzędowy* znaleźć można „Wykaz osób, które dotychczas złożyły egzamin na kierowców pojazdów mechanicznych wg. nowych przepisów”. Zob. m.in. „Auto” 1924, nr 2, s. 33–34.

Ryc. 3. Prawo jazdy Tadeusza Goetzendorf-Grabowskiego z 1928 roku. Archiwum Państwowe w Poznaniu, Zespół Archiwum Goetzendorf-Grabowskich, sygn. 11, Dokumenty osobiste Tadeusza Goetzendorf-Grabowskiego, s. 11–12



że samochód nadaje się do jazdy, tzn. czy posiada wszystkie obowiązkowe urządzenia i czy są one sprawne. Dopóki silnik pracuje, kierowca nie ma prawa oddalać się od pojazdu. Przed jego opuszczeniem musi zacisnąć hamulec i uniemożliwić korzystanie z samochodu osobom niepowołanym. Ponadto nie wolno prowadzić samochodu, będąc w stanie nietrzeźwym, dopuszczać do dymienia pojazdu z wyjątkiem chwili ruszania z miejsca i zmiany szybkości, czy np. dopuszczać do hałaśliwego wydmuchu gazów spalinowych w zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli oraz przy wymijaniu ludzi i zwierząt. Przepis, który będzie aktualny chyba zawsze, mówi o jednym z najważniejszych obowiązków każdego kierowcy. Jeśli spowoduje on wypadek z ludźmi, powinien niezwłocznie zatrzymać pojazd i przyjść z pomocą poszkodowanym³¹. Obowiązkowa powinna być także kultura na drodze. Niestety niektórzy o niej zapominają, stąd też w prasie od czasu do czasu znaleźć można pisane nieco z przymrużeniem oka, ale chyba przemawiające do wyobraźni kierowcy, artykuły odnoszące się do zachowania podczas jazdy. Pamiętaj zatem kierowco, że nie jesteś sam na drodze, „nie pal rażących świateł, bo to oślepia innych i może spowodować wypadek, [a także] jeśli jest błoto i ślisko, jedź wolno, abyś nie obry-

³¹ Zob. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych [dalej: Rozporządzenie 1928].

zgał publiczność i mógł w potrzebie natychmiast zahamować wóz”³².

Jeśli chodzi o kary za niestosowanie się do przepisów w zakresie prawa drogowego, winni ich przekroczenia podlegali początkowo karze grzywny w wysokości do 100 tys. marek lub dwóch miesięcy aresztu³³. Kara ta po 1,5 roku została podwyższona do miliona marek³⁴. Pozwolenie można też stracić. Będzie ono cofnięte, gdy kierowca spowodował wypadek, będąc w stanie nietrzeźwym, jeżeli nie zatrzymał się w razie spowodowanego przez siebie wypadku i nie udzielił pomocy poszkodowanym, a także wtedy, gdy stwierdzi się jego stałą niezdolność do prowadzenia pojazdów³⁵.

Mając nadzieję, że utrata dokumentów nigdy nie nastąpi, wracam do roku 2016, rozumiejąc lepiej pochodzenie niektórych obowiązujących nas obecnie przepisów. Część z nich pozostała niezmieniona, inne uległy radykalnym modyfikacjom. Bo kto teraz wyobraża sobie, aby wzdłuż nowo wybudowanej drogi sadzić drzewa albo wyciągać rękę na skrzyżowaniu?

³² *Dziesięć przykazań dla automobilisty*, „Orędownik Urzędowy Powiatu Koźmińskiego” 1925, nr 57.

³³ Ustawa z dnia 17 października 1921 roku o przepisach porządkowych na drogach publicznych, art. 21.

³⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 maja 1923 roku w sprawie podwyższenia grzywnien za przekroczenia przepisów porządkowych na drogach publicznych.

³⁵ Por. Rozporządzenie 1928, § 79.



Ryc. 4. Pamiątkowe zdjęcie podczas odwiedzin kuzyna automobilisty, Ławica 1937 rok. Ze zbiorów Dobrosławy Guci

Tak kończy się swoista podróż w czasie. 90 lat temu było na pewno trudniej uzyskać prawo prowadzenia pojazdów mechanicznych niż dzisiaj. Jego posiadanie oznaczało wstąpienie do pewnej grupy osób, warstwy szoferów. W XXI wieku prawo jazdy jest już jednak czymś powszechnym, po-

dobnie jak posiadanie samochodu. Na pożegnanie przytoczę jeszcze ku przestrodze ostatnie z przykazań automobilisty: „Spiesz się powoli, a unikniesz wypadków”³⁶.

³⁶ *Dziesięć przykazań...*, op. cit.