

NARODZINY „DROGÓWKI” w Polsce



Policjant kierujący ruchem na ulicy Marszałkowskiej przy skrzyżowaniu z Al. Jerozolimskimi w Warszawie w dniu 28 września 1930 r. Źródło: NAC sygn. 1-B-76-1.

sierż. szt. Stanisław Trefoń

Zakład Ruchu Drogowego CSP

ZABÓR PRUSKI

Już w zaborze pruskim (1772–1918) funkcjonowała formacja odpowiadająca za bezpieczeństwo. Był to Resort Spraw Wewnętrznych, który podzielony był na policję administracyjną, policję wykonawczą oraz na policję prewencyjną. Istniała również policja kryminalna, która wykonywała czynności śledcze.

Policja prewencyjna dzieliła się na policję drogową, wypadkową, pożarową, sanitarną i kolejową. Był to początek policji drogowej wyodrębnionej ze struktur całej formacji. Jej zadania były bardziej ograniczone niż w dzisiejszych czasach ze względu na dość małe natężenie ruchu na drogach, lecz powstanie tego rodzaju służby świadczy o potrzebach zapewnienia bezpieczeństwa na drogach już w tamtych czasach¹.

XX-LECIE MIĘDZYWOJENNE

W dniu 24 lipca 1919 r., po odzyskaniu niepodległości przez Polskę, uchwalono ustawę o Policji Państwowej. Policja Państwowa była organizacją państwową służby bezpieczeństwa mającą za zadanie ochronę bezpieczeństwa, spokoju i po-

rządku publicznego wewnątrz państwa. Od tej pory tworzono struktury Policji Państwowej, opierając się przede wszystkim na jednostkach Policji Komunalnej oraz, w mniejszym stopniu, na jednostkach Milicji Ludowej².

Ustawa o Policji Państwowej określała m.in. organizację policji, stopnie policyjne, zależności służbowe, odpowiedzialność dyscyplinarną, warunki przyjęcia do policji oraz prawa i obowiązki funkcjonariuszy policji. Aneksem do ustawy była Rota przysięgi służbowej³.

Podstawowym aktem prawnym, który szczegółowo określał zakres zadań i obowiązków policjantów, nawet poza czasem służby, była Tymczasowa Instrukcja Służbowa dla Policji Państwowej. Zatwierdził ją Minister Spraw Wewnętrznych J. Kuczyński rozporządzeniem z dnia 3 lipca 1920 r.

W Tymczasowej Instrukcji Służbowej dla Policji Państwowej można przeczytać, że: „Czynności funkcjonariuszów policji dzielą się na obchody, posterunki stałe i posterunki dla regulowania ruchu, a więc każdy funkcjonariusz policji winien zapoznać się dokładnie z obowiązkami każdego rodzaju tej czynności”. Dalej możemy przeczytać, iż każdy policjant ma obowiązek posiadać przy sobie gwizdek służbowy. Instrukcja nie wyodrębnia policjantów ruchu drogowego z całej formacji, wręcz określa, że każdy policjant może wykonywać różne czynności służbowe, m.in. kierowanie ruchem drogowym, zgłaszanie nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej oraz zapewnienie

pierwszeństwa przejazdu pojazdom uprzywilejowanym czy pojazdom przewożącym Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej.

Do Tymczasowej Instrukcji Służbowej dla Policji Państwowej dołączono dodatek A – określający obowiązki policjanta pełniącego służbę na posterunku dla ruchu ulicznego. Było to:

„1. Regulowanie ruchu ulicznego wymaga bardzo dużo taktu i policjant nigdy nie powinien być podniecony lub znudzony. Nie należy nigdy dotykać lejc koni, o ile to nie jest bezwzględnie konieczne w celu uniknięcia wypadku lub aresztowania winowajcy.

2. Jeżeli policjant pragnie zatrzymać ruch uliczny, nie należy nigdy zatrzymywać pojazdu blisko siebie, lecz dawać mu znać zawczasu, następnie spokojnie udać się na środek ulicy i rozkrzyżować ramiona.

3. Nie należy dopuszczać wyminięcia siebie z chwilą, gdy sygnał do zatrzymania ruchu został dany. Rozkaz winien być ściśle wykonany.

4. Należy notować nazwiska i meldować o wszystkich osobach jadących w sposób niebezpieczny dla publiczności, oraz osobach nie słuchających rozkazu zatrzymania się.

5. Należy zwracać uwagę, aby nie zatrzymywać ciężko ładownych wozów, jadących z góry lub pod górę, o ile nie jest to bezwzględnie konieczne.

6. Należy czynić wszystko co jest w mocy w celu zapobieżenia, aby pojazdy, wiozące Naczelnika Państwa, Ministrów lub inne znane osoby, nie były zatrzymywane; są to ludzie bardzo zajęci pracą i każda utracona chwila ma ogromne znaczenie”⁴.

POLICJA DROGOWA

Decyzja o utworzeniu odrębnej formacji policjantów pełniących służbę na drogach nastąpiła po zorganizowanej 12 sierpnia 1926 r. w Warszawie konferencji poświęconej udziałowi Policji w nadzorze nad ruchem na drogach w stolicy⁵.

Komendant Policji Państwowej powiatu warszawskiego nadkom. M. Sobota w lutym 1929 r. w artykule pt. „Regulacja ruchu na drogach publicznych” pisał o braku dyscypliny na drogach wśród kierujących, a zarazem o niebywałym wzroście liczby pojazdów poruszających się po drogach. Przedstawił

w tabeli dane, z których wynikało, że w ciągu zaledwie dwóch lat (31.XII.1926 r. – 31.XII.1928 r.) w samym województwie warszawskim nastąpił ponaddwukrotny wzrost liczby pojazdów mechanicznych – z 1202 do 2484. Wskazał również na zły stan techniczny pojazdów poruszających się po drogach i brak nadzoru nad ruchem drogowym ze względu na to, że nie funkcjonowały odpowiednie organy kontroli.

Nadkom. Sobota wskazywał: „Z każdego zatem punktu widzenia ujmując kwestję, wylania się konieczność powołania do życia specjalnego organu do kontroli ruchu. Należałoby powierzyć te funkcje albo władzom drogowym, albo też – co wydaje się z wielu względów praktyczniejsze i łatwiejsze do zrealizowania – powołać do tego w porozumieniu z władzami Ministerstwa Robót Publicznych organa policji państwowej.

Wobec jednak szczupłej ilości policji bezpieczeństwa na terenach pozamiejskich oraz niezbyt gęstego rozmieszczenia posterunków niepodobna liczyć, aby ukrócenie tych nadużyć mogło być skutecznie przez nią przeprowadzone. Po prostu jest jej za mało, a ma do wykonania bardzo wiele innych zadań. Trudno zresztą wymagać, aby przeciętny funkcjonariusz P.P. mógł spełniać czynności, wymagające bardzo dokładnej znajomości warunków pracy oraz elementarnych wiadomości z dziedziny konstrukcji samochodów. Jedynym odpowiednim środkiem zaradczym byłoby powołanie do życia specjalnie zorganizowanych oddziałów policyjnych do potrzeb ruchu kołowego, złożonych z funkcjonariuszów odpowiednio wykwalifikowanych. Wobec specjalnych zagadnień ruchu kołowego musi nastąpić i w tej dziedzinie specjalizacja policji, tak jak przeprowadzona została w innych działach bezpieczeństwa publicznego, np.: policja śledcza, rzeczna itp.

Warunkiem niezbędnym byłoby powołanie do takich oddziałów policjantów, którzy: 1) znają się dobrze na samochodach i sami są szoferami, 2) znają dokładnie przepisy o ruchu na drogach publicznych i posiadają taki zapas wiadomości fachowych i życiowo praktycznych, by nie pozwolić wprowadzić się w błąd sprytnym i również fachowym kierowcom. Dalszą niezmiernie ważną czynnością, do której powołana być winna policja ruchu kołowego, jest wyłącznie prowadzenie dochodzeń w sprawie zderzeń, katastrof i w ogóle wypadków samochodowych na danym terenie [...]



Policyjny patrol na motocyklu z sierpnia 1932 r. Źródło: NAC sygn. 1-B-117.

NARODZINY „DROGÓWKI” W POLSCE

Nadto policja ruchu prowadzić by mogła kontrolę ukaranych szoferów za różne wykroczenia itp. Do zadań policji ruchu należałoby również prowadzenie sumiennej i wyczerpującej statystyki wypadków samochodowych, której brak daje się dotkliwie odczuwać. [...] Zebrany w ten sposób materiał pozwoliłby na stosowanie odpowiedniej polityki środków zaradczych, czy to w zakresie usuwania braków drogowych, czy wzmożonego nadzoru nad pewnymi odcinkami, czy też usunięcia pewnych systemów wozów”.

Komendant Policji Państwowej powiatu warszawskiego informował też o tym, że w dniu 1 maja 1928 r., z polecenia komendanta głównego policji państwowej płk. Jagrym-Maleszewskiego, utworzono pluton policjantów ruchu drogowego przy komendzie powiatu warszawskiego. Pluton ten składał się z 6 funkcjonariuszy, ze starszym przodownikiem na czele. Twierdził, że są oni „zaczątkiem” organu nadzorującego ruch na drogach. Ich głównym zadaniem była regulacja ruchu drogowego w rejonie podwarszawskim. Policjanci dostali do dyspozycji, od Komendy Głównej, dwa motocykle z wózkami bocznymi marki Harley-Dawidsohn. Autor opisuje, że są to policjanci, którzy ukończyli specjalny kurs z zakresu przepisów o ruchu samochodowym, ukończyli szkołę kierowców oraz posiadają uprawnienia do kierowania wszystkimi pojazdami mechanicznymi.

Ich pracę opisywał w następujący sposób: „Patrole motocyklowe wyjeżdżają codziennie dwukrotnie po cztery do sześciu godzin i kontrolują 6 do 8 szos. Nadzór odbywa się w różnych godzinach, ze szczególnym uwzględnieniem pory nocnej w dni przedtargowe i godzin rannych w dni potargowe. Wobec tego, że do Warszawy prowadzi jedenaście szos, nie wszystkie mogą być codziennie kontrolowane, to też przewidziane jest na sezon letni zwiększenie ilości patroli. Policjanci kontrolują porządek jazdy wszystkich pojazdów, sprawdzają dokumenty samochodowe, szczególną opieką otaczając autobusy. Te ostatnie przyczyniają najczęściej pracy policji drogowej [...]”

Sprawna i systematyczna działalność policji drogowej wpłynęła na zmniejszenie katastrof i wypadków samochodowych w ostatnich miesiącach roku ubiegłego”. [...]

W podsumowaniu autor zauważył, że: „Zanim powstanie w przyszłości specjalna policja drogowa, funkcje nadzorcze nad porządkiem i bezpieczeństwem ruchu musi sprawować, obok innych swych zadań policja bezpieczeństwa. Że naogół policja interesuje się temi zagadnieniami i wykazuje zamiłowanie do spraw drogowych, świadczy coraz liczniejszy udział granatowych mundurów na kursach samochodowych oraz tworzenie się specjalnych policyjnych kursów, co – moim zdaniem – jest bardziej odpowiednie”.

Warto podkreślić, że nadkom. Sobota był przełożonym opisywanych przez niego policjantów ruchu drogowego i osobiście pełnił nadzór nad ich służbą, o czym świadczy załączona fotografia⁶.

W roku 1935, w ramach rezerwy pieszej policji państwowej, wyszkolono i utworzono dwa plutony policjantów ruchu ulicznego (80 szeregowych), które pełniły służbę na terenie miasta stołecznego Warszawy. Zadania i obowiązki tych funkcjonariuszy opisał



Kontrola autobusu przez policję drogową w obecności komendanta P.P. pow. warszawskiego nadkom. Soboty. Źródło: „Na Posterunku” 1929, nr 8 (druga, wewnętrzna strona okładki).



Plakat reklamujący bezpieczne poruszanie się po ulicy z lat 1925–1929. Źródło: NAC sygn. 1-B-85-2.

aspirant Policji Państwowej Henryk Altkorn w opublikowanym w 1936 r. artykule pt. „Ściganie przestępstw samochodowych i motocyklowych”. W materiale tym znajduje się informacja, że policjantom ruchu ulicznego przydzielono 10 motocykli z bocznymi wózkami. Podstawowym zadaniem tych funkcjonariuszy miało być regulowanie ruchu kołowego i pieszego na największych i najbardziej zatłoczonych skrzyżowaniach w Warszawie. Regulacji ruchu dokonywano ręcznie bądź za pomocą mechanicznych sygnałów dźwiękowo-świetlnych. Kolejnym podsta-



Policjant kierujący ruchem na ulicy Nowy Świat w 1929 r. Źródło: NAC sygn. 1-B-75.

wowym zadaniem „drogówki” było zwalczanie przestępstw popełnianych przez kierowców zarówno pojazdów mechanicznych, jak i zaprzęgowych. To zadanie w szczególności miały przejąć patrole motocyklowe, które nieustannie patrolowały ulice i punkty wylotowe miasta Warszawy oraz miały za zadanie kontrolować miejsca postojowe pojazdów. W artykule znalazła się również informacja, że w ciągu tylko 1935 r. policjanci ruchu ulicznego skierowali 9713 zawiadomień do władz administracyjnych i sądowych oraz ukarali mandatami kierujących za popełnione wykroczenia drogowe na łączną kwotę 4366 zł. Powyższe dane statystyczne dotyczą wyników służby wyłącznie nowo powstałych plutonów policjantów ruchu ulicznego⁷.

Ruch uliczny w tym okresie natężył się w większych miastach, dlatego wzrosło zapotrzebowanie na wzmożony nadzór nad ruchem i bezpieczeństwem na drogach. Tworzono policję drogową już nie tylko w województwie warszawskim, ale również w łódzkim, krakowskim oraz kieleckim⁸.

WYBRANE PRZEPISY DOTYCZĄCE SŁUŻBY NA DROGACH

W ustawie o przepisach porządkowych na drogach publicznych z dnia 7 października 1921 r. wskazano, że „Czuwanie nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach publicznych jest obowiązkiem zaprzysiężonej służby drogowej, organów policji państwowej i urzędów gminnych”.

W tym akcie prawnym ustanowiono również, że „Służba drogowa, uprawniona do wykonywania nadzoru nad przestrzeganiem przepisów niniejszej ustawy, przy wykonywaniu swoich obowiązków powinna nosić przepisane oznaki służbowe i posiadać odpowiednie legitymacje...”.

Ustawa określała także maksymalne kary za przekroczenia przepisów porządkowych, była więc swego rodzaju pierwowzorem taryfikatora mandatów karnych⁹.

W okresie międzywojennym powstały pierwsze rozporządzenia, rozkazy oraz okólniki związane z poruszaniem się pojazdów i pieszych po drogach oraz regulujące kwestie związane z nadzorem nad użytkownikami dróg, a także sposobem pełnienia służby na drodze przez policjantów. Takim dokumentem było m.in. rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych. Zawiera ono przepisy dotyczące: budowy i urzędzenia pojazdów mechanicznych; udzielenia pozwoleń na ruch pojazdów mechanicznych; rejestracji i znaków pojazdów mechanicznych; kierowców pojazdów mechanicznych; bezpieczeństwa ruchu; ruchu zagranicznego¹⁰.

Inne dokumenty określają szczegółowo sposób postępowania policjanta w konkretnych sytuacjach. Przykładem tego jest rozkaz nr 154 Komendanta Policji Państwowej m.st. Warszawy z dnia 8 lutego 1925 r., który zakazywał salutowania wyższym stopniem funkcjonariuszom, ponieważ ze względu na „coraz bardziej wzmagający się ruch pieszy i kołowy na ulicach stolicy, który w pewnych godzinach dochodzi do dużego napięcia, niezbędnym jest zwrócenie przez policjantów pełniących służbę na posterunkach ulicznych całkowitej i wytężonej uwagi na kierowanie tak ruchem pieszym, jak i kołowym”. Komendant Główny uzasadnił swoją decyzję w następujący sposób „Stwierdziłem, że oddawanie honorów przez funkcjonariuszów policji państwowej przeznaczonych do regulowania ruchu ulicznego, ujemnie wpływa na bieg ich służby, odrywa uwagę od głównego zadania służbowego i staje się nieraz powodem zatorów w ruchu, nie wykluczających nieszczęśliwych wypadków”¹¹.

Niektóre akty prawne mówiły wprost, co jest zakazane, a co dozwolone kierującemu pojazdem po drodze. Policjanci musieli znać przepisy dotyczące poruszania się pojazdów, aby je egzekwować w terenie. Wymagało to ciągłego samodoskonalenia w tym zakresie. Przykładem takiego dokumentu było rozporządzenie z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

NARODZINY „DROGÓWKI” W POLSCE



Policjanci podczas nauki kierowania ruchem ulicznym, Warszawa 1934 r. Źródło: NAC sygn. 1-B-174.

§ 53 ust. 2 mówi, że: „Zabrania się kierowcy:

- a) prowadzić w stanie nietrzeźwym pojazd mechaniczny;
- b) oddalać się od pojazdu, gdy silnik pracuje, lub bez sprowadzenia pojazdu na prawą stronę jezdni, jak najdalej od środka drogi oraz bez zabezpieczenia pojazdu przed uruchomieniem przez osoby niepowołane;
- c) dopuszczać do dymienia pojazdu”;

§ 54. Szybkość pojazdu mechanicznego powinna być taka, aby kierowca panował w każdej okoliczności nad pojazdem,

§ 60. Kierowcy nie wolno zatrzymywać pojazdu na skrzyżowaniach i zakrętach dróg, na mostach, na przejazdach kolejowych, na przystankach tramwajów i kolei na drogach, na wyznaczonych przejściach przez jezdnię, na chodnikach oraz w tych miejscach, gdzie droga nie jest widoczna na dostateczną odległość¹².

KIEROWANIE RUCHEM DROGOWYM

Podstawową czynnością policjanta pełniącego służbę na drodze było regulowanie ruchu ulicznego. Regulowanie to odbywało się za pomocą określonych gestów wykonywanych przez funkcyj-

nariusza. Minister Spraw Wewnętrznych w okólniku nr 84 z dnia 7 sierpnia 1925 r. wskazał, że stale rosnąca liczba samochodów i wzmagający się ruch uliczny wymaga powołania specjalnych organów Policji Państwowej. Określił, że policjanci będą kierować ruchem za pomocą sygnałów ręcznych, które powinny być ujednolicone na terenie całego Państwa dla prawidłowego zrozumienia przez kierowców. Poinformował również, że dotychczasowe sygnały ręczne nadawane przez policjantów z m.st. Warszawy zostały zaakceptowane przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Ministerstwo Robót Publicznych. W związku z tym załączono opis nadawanych sygnałów podczas kierowania ruchem drogowym przez policjantów oraz zastrzeżono, że sygnałów tych nie należy nadużywać bez potrzeby. Minister nakazał wydać organom policji jednolite instrukcje na terenie całego kraju dotyczące sposobu kierowania ruchem na drogach¹³. „Sygnały używane przez p.p. (policję państwową) przy regulowaniu ruchu kołowego, zaaprobowane przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych.

A. Sygnały „Stój” (Stop).

Nr 1. Celem zatrzymania pojazdu, zbliżającego się z przodu, należy podnieść lewą rękę na całą długość powyżej lewego ramienia z dłonią zwróconą do zbliżającego się pojazdu.

Gdy zbliżają się dwa pojazdy zbiegającymi krzyżującymi się drogami, a tylko jeden ma być zatrzymany, policjant powinien być zwrócony twarzą do tego pojazdu, który ma być zatrzymany, dla wyraźnego zaznaczenia, że sygnał odnosi się do niego. Nr 2. Celem zatrzymania pojazdu, zbliżającego się z tyłu, należy wyciągnąć prawą rękę poziomo na wysokość ramienia z wierzchem dłoni zwróconym do pojazdu.

UWAGA: Sygnał Nr 1 może być dany lewą ręką, jak również sygnał Nr 2, o ileby okoliczności tego wymagały, lecz znaczenie sygnałów musi być zawsze jednakowe.

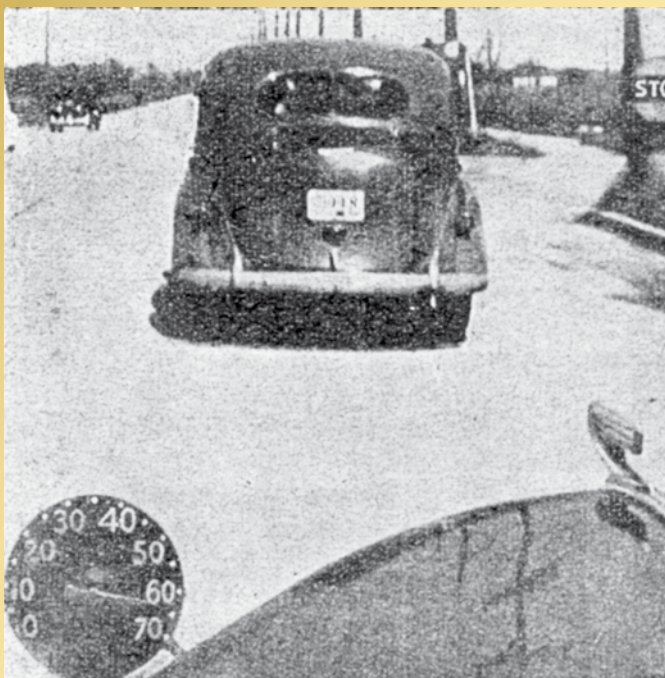
Nr 3. Celem zatrzymania pojazdów, zbliżających się jednocześnie z przodu i tyłu, należy wyciągnąć obydwie ręce, jak opisano pod Nr 1 i 2.



Policjant zabezpieczający wyścig kolarski w Katowicach w maju 1935 r. Źródło: NAC sygn. 1-S-602-2.



Policjant podczas patrolu konnego na ul. Krakowskie Przedmieście w marcu 1931 r. Źródło: NAC sygn. 1-B-77-1.



Samochód z wmontowanym licznikiem prędkości na masce. Źródło: „Na Posterunku” 1938, nr 17.

UWAGA: Zatrzymując pojazd, zbliżający się z tyłu, posterunkowy musi się upewnić, czy sygnał został zauważony, zanim się odwróci tyłem do nadjeżdżającego, a to celem uniknięcia wypadków.

B. Sygnały „Ruszaj”.

Nr 4. Celem puszczenia pojazdu, zatrzymanego sygnałem Nr 1, skinąć prowadzącemu ręką bliższą pojazdu. W razie potrzeby odwrócić się trochę do prowadzącego, aby wiedział, że sygnał jest dla niego przeznaczony.

Nr 5. a) Początek sygnału. b) Koniec sygnału.

Celem przepuszczenia pojazdu przed sobą zrobić łukowy ruch ręką przed korpusem dopóki prawie nie dotknie drugiego ramienia. Sygnał powinien być dany ręką wyciągniętą, a nie samem przedramieniem lub dłonią, ręka podczas całego ruchu powinna znajdować się na wysokości ramienia¹⁴.



Funkcjonariusze Policji drogowej przy rozbitym pojeździe, Łódź 1936. Źródło: J. Olbrychowski, *Policja drogowa w strukturach Policji Państwowej II RP*, „Policja Łódzkie. Magazyn policjantów i pracowników Policji województwa łódzkiego” 2017, nr 10.

Zadaniami regulacji ruchu zajmował się również oddział konny. Do zadań funkcjonariuszy oddziału konnego należała regulacja ruchu kołowego na największych skrzyżowaniach dróg, wzdłuż ulic, ale również w dniach wzmożonej aktywności ludzi w niewralgicznych dla miasta miejscach, np. przy placach targowych¹⁵.

INNE ZADANIA POLICJI DROGOWEJ

Poza kierowaniem ruchem drogowym policjant pełniący służbę na drodze miał również inne zadania. W okólniku Nr 3 z dnia 9 stycznia 1926 r. Minister Spraw Wewnętrznych zwrócił uwagę, że obowiązkiem organów policji jest reagowanie na zaistniałą już sytuację na drogach, np. zbiegowisko, nagromadzenie się pojazdów, ale również przedsięwzięcie wszelkich potrzebnych czynności, aby zapobiec powstaniu takich „przeszkód”. Wskazał również, że władze administracyjne, mając informacje o możliwości powstania różnego rodzaju problemów na drodze, powinny niezwłocznie poinformować o tym organy policji¹⁶.

Zadania policjantów policji państwowej pełniących służbę na drodze syntetycznie opisał Robert Litwiński w książce pt. „Korpus policji w II Rzeczypospolitej, służba i życie prywatne”. Według autora zadaniami tymi było zapobieganie wypadkom drogowym poprzez pouczanie uczestników dróg, obsługa kolizji drogowych, zabezpieczanie śladów na miejscach zdarzeń drogowych, kontrolowanie zachowań kierowców pod kątem bezpiecznego prowadzenia pojazdów, kontrolowanie wyposażenia pojazdów, sprawdzanie trzeźwości kierujących oraz udzielanie pierwszej pomocy. Zaznaczył również, że prędkość pojazdów była kontrolowana pod kątem bezpiecznego poruszania się po drogach i stwierdził, że „Być może patroly samochodowe i motocyklowe na terenie kraju wykorzystywały również sprawdzony w Stanach Zjednoczonych sposób pomiaru prędkości jazdy”¹⁷.

Mowa tutaj o pierwowzorze wideorejestratora, który stosowano wtedy w USA, a charakterystyka jego działania opisana jest w czasopiśmie „Na Posterunku” z 1938 r.: „Za samochodem,

który jedzie z nadmierną szybkością, podąża samochód policyjny, posiadający na skrzydle wbudowany licznik szybkości. W pewnym momencie kontroler jadący w samochodzie policyjnym robi zdjęcia samochodu, który przekroczył dozwoloną szybkość wraz z zainstalowanym szybko mierzem samochodu policyjnego. Naturalnie, że fotografując samochód ścigany jednocześnie na tej samej kliszy robi zdjęcie jego numeru rejestracyjnego, co – rzecz zrozumiała – ma niemałe znaczenie dla sądu¹⁸.

Biorąc jednak pod uwagę fakt, iż policja drogowa, jak podaje komendant główny policji państwowej w wywiadzie dla czasopisma „Dobry Wieczór – Kurier Czerwony” z 1937 r., dysponowała zaledwie 8 samochodami i 25 motocyklami, wątpliwe jest, by przy

NARODZINY „DROGÓWKI” W POLSCE

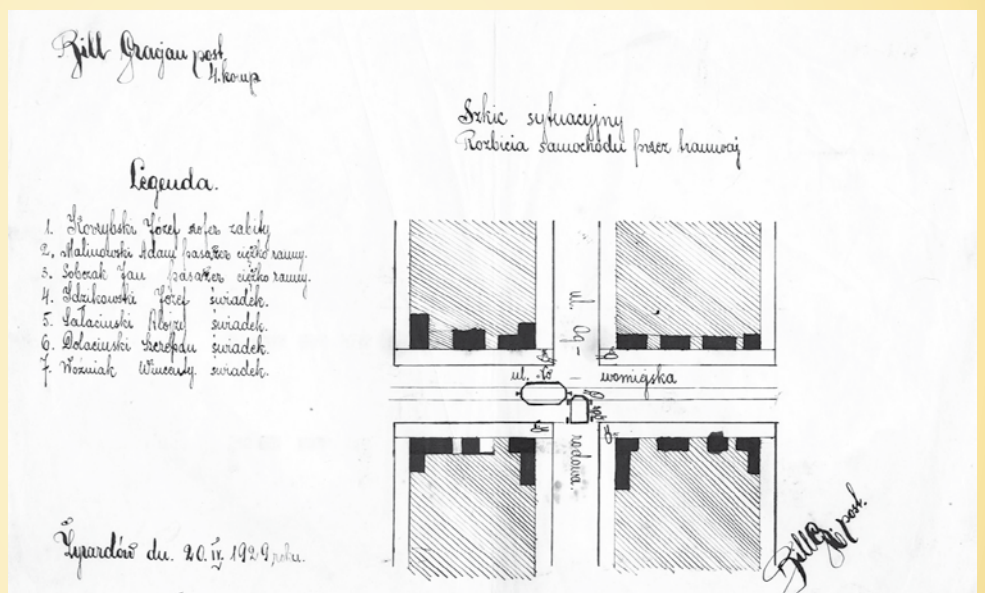


Samochód ciężarowy zawieszony na krawędzi wiaduktu Pancera po uderzeniu w barierkę na Nowym Zjeździe. Widoczni gapię oraz policjant spisujący zeznania świadków. Warszawa 7.07.1938 r. Źródło: NAC sygn. 1-G-3958-2.

tak małej flocie pojazdów policjanci posiadali na wyposażeniu pierwotne wideorejestratory prędkości. Przyczyną tak małej liczby pojazdów w dyspozycji policji drogowej był oczywiście ograniczony budżet, co praktycznie wyklucza pojawienie się na wyposażeniu radiowozów policji państwowej dodatkowego sprzętu do pomiarów prędkości.

Dalej w wywiadzie z komendantem głównym policji państwowej gen. Zamorskim możemy przeczytać, że za mało jest zarówno policjantów ruchu drogowego, jak i samochodów. Uważał on, że powinno być nie 60, lecz 1500 wyszkolonych policjantów z zakresu ruchu drogowego i co najmniej 250 samochodów, aby można było patrolami policji objąć sieć dróg w Polsce. Jego zdaniem motocykle nie nadawały się do tego rodzaju służby ze względu na ograniczone możliwości związane z warunkami atmosferycznymi, zwłaszcza jesienią i zimą, przewożeniem osób rannych, przewożeniem innych policjantów czy też sprzętu, który policjant powinien mieć przy sobie na służbie.

Komendant poruszył również kwestię konieczności korygowania zachowania się kierujących na drodze, ujmując to następująco: „Należy nauczyć, a później zmusić wszystkich woźniców i kierowców wszelkich pojazdów do dawania znaków sygnalizacyjnych o kierunku swej jazdy. Pojazdy mechaniczne nie powinny nadużywać sygnałów dźwiękowych. Jazda bez tych sygnałów jest możliwa, gdyż odbywa się w wielu krajach za granicą. Ograniczenie sygnałów dźwiękowych, zmuszając przechodniów i kierowców do większej uwagi, zmniejszy liczbę wypadków. Należy jednak ograniczyć szybkość jazdy w miastach. Za szybko jeździmy. Odnosi się to nie tylko do samochodów prywatnych, ale również do taksówek i autobusów. W końcu chciałbym podkreślić, że pewnego rodzaju nienawiść,



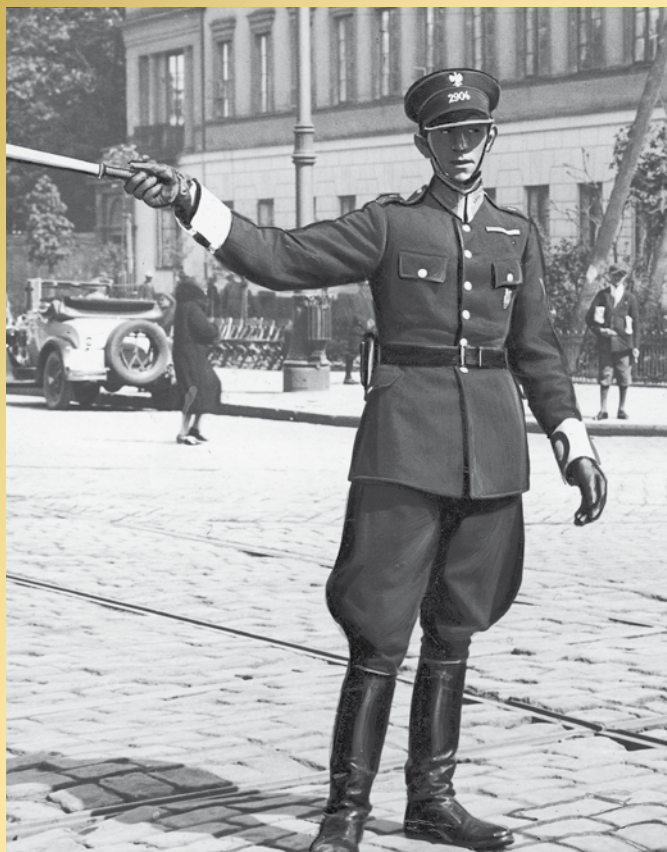
Szkic sytuacyjny rozbitcia samochodu przez tramwaj, post. PP Gracjan Bill, Żyrardów 1929 r. Źródło: J. Olbrychowski, *Policja drogowa w strukturach Policji Państwowej II RP*, „Policja Łódzkie. Magazyn policjantów i pracowników Policji województwa łódzkiego” 2017, nr 10.

jaką można zaobserwować w stosunku do automobilistów w niektórych polaciach kraju, powstaje z ich winy. Np. automobilista przejeżdżający w całym pędzie przez wieś i podnoszący ogromne tumany kurzu wykazuje mało kultury i takim zachowaniem swym wywołuje nieprzychylnie ustosunkowanie się ludności do przejeżdżających samochodów¹⁹.

Oczekiwania wobec funkcjonariuszy Policji Państwowej pełniących służbę na drodze sformułował sędzia apelacyjny dr Tadeusz Cyprian w artykule opublikowanym w 1938 r. w czasopiśmie „Na Posterunku”:

„Otóż pierwszym zadaniem każdego policjanta jest prewencja. Pod prewencją rozumieć należy zapobieganie wypadkom przez należyte wychowywanie użytkowników dróg i usuwanie z wczesną tych momentów, które mogą wytworzyć niebezpieczeństwo [...]”.

Drugą zasadniczą funkcją policjanta jest wkroczenie tam wszędzie, gdzie naruszono przepisy drogowe lub gdzie doszło



Policjant kierujący ruchem ulicznym w maju 1931 r.
Źródło: NAC sygn. 1-B-78.

do wypadku. Otóż zwykle dzieje się tak, że na miejscu wypadku zjawia się policjant, pisze protokół, opisze miejsce wypadku, zanotuje nazwiska osób, wchodzących w grę i sprawa po przejściu przez dochodzenia dochodzi do aktu oskarżenia i trafia do sądu. Tam zasiadają sędziowie, którzy niemal nigdy nie znają się na sprawach samochodowych i opierać się muszą jedynie na zeznaniach świadków oraz opinii biegłych. Ale biegły przychodzi z reguły aż po wypadku, widzi auto zwykle dopiero w garażu, opiniuje raczej teoretycznie i jedyną osobą, której świadectwo ma pewną wagę, jest znowu tylko policjant. Jeśli więc policjant będzie miał nieco podstawowych wiadomości z dziedziny samochodowej, świadectwo jego będzie niezmiernie cenne, bo pozwoli wydać sprawiedliwy wyrok, niezależnie od bardzo nieraz problematycznych zeznań naocznych świadków. Policjant ten nie musi znać dokładnie konstrukcji auta, a tylko powinien orientować się w tych jego organach, które wchodzą zwykle w grę wypadku, by już na miejscu stwierdzić ich funkcjonowanie i uszkodzenia i ocenić, czy uszkodzenia te są wynikiem samego wypadku, czy też jego przyczyną²⁰.

Jak wynika z przytoczonych fragmentów, już w tamtym okresie do zadań policjantów należała również obsługa zdarzeń drogowych. Wypadki komunikacyjne w latach dwudziestych i trzydziestych dwudziestego wieku, ze względu na brak pasów bezpieczeństwa, poduszek powietrznych i innych systemów ochronnych w pojazdach, często kończyły się tragicznie. Każde zdarzenie wywoływało poruszenie wśród przechodniów, a co za tym idzie – nagromadzenie się osób w jednym miejscu i dodatkowe utrudnienia w komunikacji miejskiej. Z takimi trudnościami musiał radzić sobie policjant obsługujący wypadek.



Wieżyczka usytuowana na ul. Marszałkowskiej róg Alej Jerozolimskich dla policjantów czuwających nad bezpieczeństwem ruchu ulicznego. Widoczny tramwaj linii 11. Warszawa 1932 r.
Źródło: NAC sygn. 1-B-84-3.

Jedno z takich zdarzeń opisuje „Kurier Czerwony” z dnia 8 lipca 1938 r., w którym możemy przeczytać:

„Niezwykła katastrofa samochodowa na ul. Nowy Zjazd tylko szczęśliwym trafem nie pociągnęła za sobą tragicznych skutków. Wiaduktem w kierunku mostu Kierbedzia wczoraj jechał samochód ciężarowy, należący do firmy „Fr. Karpiński”. Wymijając polewaczkę miejską ciężarówka zarzuciła i z pełnym impetem wpadła na chodnik, rozbila żelazną barierę i zawisła przednimi kołami nad przesłono 20-metrową przepaścią. Samochód zatrzymał się w ostatniej chwili, zaczepiając stopniem o żelazny słupek bariery...”²¹.

Zasady obsługi zdarzeń drogowych były podobne do dzisiejszych. Należało zebrać jak najwięcej dowodów na miejscu zdarzenia, spisać zeznania świadków oraz udokumentować wypadek w miarę możliwości fotograficznie lub graficznie. Przykładem dokumentacji graficznej wypadku drogowego jest szkic post. PP Gracjana Billa wykonany w Żyrardowie w 1929 r. Szkic przedstawia zderzenie się samochodu z tramwajem na skrzyżowaniu ulic.

Władysław Kawka w roku 1939 w swojej książce „Policja w ujęciu historycznym i współczesnym” krótko opisał sytuację bezpieczeństwa na drogach w tamtych czasach i nawiązał do zadań, z jakimi mierzyli się ówczesni policjanci. Autor pisał: „Dopóki nieznana była kolej żelazna, elektryczna, samochodowa, motocykle i rowery, dopóty mniej groziło niebezpieczeństwem życiu i zdrowiu ludzkiemu, gdyż ruch po ulicach i drogach odbywał się konno lub pieszo, był słabszy i wolniejszy. Obecnie zwiększył się i policja musi go regulować ustalając i kontrolując szybkość jazdy, miejsca postoju pojazdów, przestrzenie przechodów i sposobów przechodzenia pieszych przez ulice o napiętym i wielkim ruchu kołowym. Dzieje się to przeważnie

NARODZINY „DROGÓWKI” W POLSCE

po wielkich miastach, w mniejszych zaś lub zupełnie małych i wsiach nie spotykamy tego. Ponadto w miastach występuje jeszcze bardzo ważna sprawa oświetlania ulic, placów i pojazdów, co zmniejsza znacznie prawdopodobieństwo nieszczęśliwych wypadków”²³.

ATRYBUTY „DROGÓWKI”

Zgodnie z rozkazem nr 300 Komendanta Głównego Policji Państwowej z dnia 1 października 1925 r. policjanci regulujący ruchem drogowym mieli być wyróżnieni poprzez białe mankiety z czerwonym kółkiem założone na przedramiona. 13 kwietnia 1935 r. rozkaz nr 656 Komendanta Głównego Policji Państwowej określił kategorie osób uprawnionych do noszenia czapki z białym pokrowcem. Uprawnieni do tego zostali szeregowi policjanci pełniący służbę na wodach w okresie letnim. W późniejszym czasie ten przywilej otrzymali również policjanci ruchu ulicznego.

Komendant Główny Policji Państwowej w rozkazie nr 731 z dnia 21 sierpnia 1937 r. nakazał oznaczenie się funkcjonariuszy pełniących służbę na drodze poprzez noszenie na lewym ramieniu opaski z napisem „Policja drogowa”. Było to formalne wyodrębnienie tychże policjantów z całej formacji Policji Państwowej. Właściwy w tej sprawie fragment rozkazu brzmiał: „Ustawiam oznakę pełnienia służby dla policji drogowej. Oznaką ma stanowić opaska barwy granatowej, z napisem „Policja drogowa”, noszona podczas pełnienia służby na lewym ramieniu, między łokciem a stawem barkowym”²².

ZAKOŃCZENIE

Artykuł miał na celu przybliżyć obraz funkcjonowania policjanta pełniącego służbę na drodze w latach tworzenia się struktur Policji po odzyskaniu niepodległości przez Polskę w roku 1919. Rozwój motoryzacji w większych miastach Rzeczypospolitej Polskiej sprawił, że na drogach dochodziło do coraz częstszych i groźniejszych wypadków. Chcąc zadbać o bezpieczeństwo na drogach, funkcjonariusze Policji Państwowej musieli być coraz lepiej wyszkoleni, musieli zostać wyróżnieni poprzez specjalne elementy umundurowania, ale również musieli sprostać nakładanym na nich coraz liczniejszym zadaniom. Do ich obowiązków należało nie tylko dbanie o bezpieczeństwo na drogach związane z codziennym ruchem ulicznym czy kierowanie tymże ruchem. Ich zadania były rozszerzane w miarę potrzeb o zabezpieczanie różnego rodzaju zbiegowisk, imprez, obsługę zdarzeń drogowych, zabezpieczanie przejazdu głowy Państwa czy też zgłaszanie nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej. Policjantów ruchu drogowego już od samego początku musiały charakteryzować nieprzeciętne umiejętności, obszerna wiedza, nienaganna aparycja oraz wszechstronność w działaniu. Cechy te do dzisiaj towarzyszą policjantom wyspecjalizowanym w zakresie ruchu drogowego.

¹ K. Cywa-Fetela, *Wybrane aspekty z historii i działalności Policji w aspekcie wykonawstwa zadań służbowych*, w: P. Majer, M. Seroka, 225 lat policji w Polsce. Geneza i ewolucja policji, Olsztyn 2017.

- ² A. Misiuk, *Historia policji w Polsce od X wieku do współczesności*, Warszawa 2008.
- ³ Ustawa z dnia 24 lipca 1919 r. o Policji Państwowej (Dz. Pr. P.P. Nr 61, poz. 363).
- ⁴ Tymczasowa Instrukcja Służbowa dla Policji Państwowej z dnia 3 lipca 1920 r.
- ⁵ M. Król, *Służba ruchu drogowego – krótki rys historyczny*, „Kwartalnik Policyjny” 2009, nr 2.
- ⁶ M. Sobota, *Regulacja ruchu na drogach publicznych*, „Na Posterunku” 1929, nr 8, s. 1–5.
- ⁷ H. Altkorn, *Ściganie przestępstw samochodowych i motocyklowych*, w: „Na Posterunku” 1936, nr 11.
- ⁸ J. Olbrychowski, *Policja drogowa w strukturach Policji Państwowej II RP*, w: „Policja Łódzkie. Magazyn policjantów i pracowników Policji województwa łódzkiego” 2017, nr 10.
- ⁹ Ustawa z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. Nr 89, poz. 656).
- ¹⁰ Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. Nr 65, poz. 587).
- ¹¹ Rozkaz nr 154 Komendanta Policji Państwowej m.st. Warszawy z dnia 8 lutego 1925 r.
- ¹² Rozporządzenie Ministrów: Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 października 1937 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. G16).
- ¹³ Okólnik Ministra Spraw Wewnętrznych Nr 84 z dnia 7 sierpnia 1925 r. pod Nr BP. 5891/25.
- ¹⁴ Tamże.
- ¹⁵ M. Chlipała, *Oddział konny policji Państwowej Komendy Kraków – miasto w latach 1919–1938*, w: „Studia z dziejów wojskowości”, t. IV, 2015 r.
- ¹⁶ Okólnik Ministra Spraw Wewnętrznych Nr 3 z dnia 9 stycznia 1926 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych.
- ¹⁷ R. Litwiński, *Korpus policji w II Rzeczypospolitej, służba i życie prywatne*, Lublin 2007, s. 306.
- ¹⁸ „Na Posterunku” 1938, nr 47, s. 18.
- ¹⁹ „Dobry Wieczór – Kurier Czerwony” 1937, nr 302 i 303.
- ²⁰ T. Cyprian, *Zadania Policji wobec ruchu samochodowego*, „Na Posterunku” 1938, nr 3, s. 10–11.
- ²¹ *Katastrofa na wiadukcie*, „Kurier Czerwony” 1938, nr 186, s. 3.
- ²² Rozkaz nr 731 Komendanta Głównego Policji Państwowej z dnia 21 sierpnia 1937 r.
- ²³ W. Kawka, *Policja w ujęciu historycznym i współczesnym*, Wilno 1939.

Summary

The birth of “Traffic Police”

In the year 1919, when the Republic of Poland reclaimed its independence, there were created security police eventually was called State Police. At the beginning every policemen had to do different tasks, including road traffic. There were no specialised units in that area of responsibility, and work relied more on life experience than training. Together with motorization development and increased road traffic on city's streets, need for safety and order on public streets arised. In that purpose police officers, stages by stages, were adjusted to road traffic service, with tagging their uniforms and granting more enforcement powers. Method of road traffic service was defined, as behaviour toward superiors in particular cases, even manner of reacting and behaving when off-duty. In time, decision of making separate division of police officers for road traffic inspection was made. On 1st May 1928 road traffic police at the Police Headquarter of Warsaw district was set out. This was the beginning of “Traffic Police” establishment. This hereby article presents road traffic police officers basic law regulations, their tasks, and problems they challenged in that time. Author tries to bring forward, the way “traffic police” was established, though it underwent many various changes, but purpose and functioning target stays the same, that is taking care of safety and order on the roads.

Tłumaczenie: Jarosław Michalak