

# HISTORIA OZNACZEŃ DRÓG I RUCHU

sierż. szt. Rafał Bloch

Zakład Służby Kryminalnej CSP

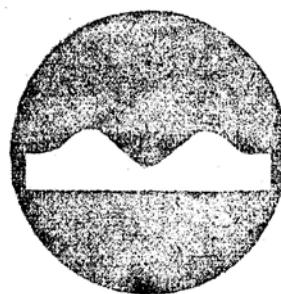
Obecnie znaki drogowe łączone są przede wszystkim z pojazdami mechanicznymi, głównie samochodami osobowymi, a to z uwagi na ich znaczą liczbę. Według danych zawartych w CEPiK na dzień 8 czerwca 2018 r. w Polsce samych samochodów osobowych zarejestrowanych było 22 005 578<sup>1</sup>. Znaki drogowe mają jednak znacznie dłuższą historię niż jakikolwiek pojazd mechaniczny. Dla zobrazowania powyższego należy zwrócić uwagę, iż pierwszy pojazd mechaniczny powstał około 1765 r. we Francji, zaś przykładem jednego z pierwszych znaków ustawionych w Polsce może być chociażby romański słup drogowy z roku 1151 stojący w Koninie, a oznaczający połowę drogi między Kaliszem a Kruszwicą na dawnym Szlaku Bursztynowym<sup>2</sup>.

Prawdziwy rozwój znaków drogowych w Polsce przypada dopiero na XIX wiek. Wówczas to na polskich ziemiach, będących pod zaborem pruskim, zostały wprowadzone pierwsze regulacje dotyczące ruchu drogowego. Uregulowania te stały jednak w znacznej rozbieżności z tym, co obowiązywało na terenach innych zaborów. Jako przykład można podać sytuację, która miała miejsce na trasie z Warszawy do Krakowa, gdzie przed Radomiem trzeba było zmienić pas ruchu ze względu na to, że w niektórych regionach obowiązywał lewo-, a w niektórych – prawostronny ruch. Taki stan rzeczy utrzymał się również po odzyskaniu niepodległości w roku 1918 i dopiero ustawa o przepisach porządkowych na drogach publicznych z roku 1921 (Dz. U. Nr 89, poz. 656) wprowadziła na terenie całego państwa wyłącznie ruch prawostronny.

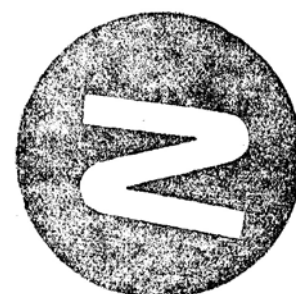
Mówiąc o rozwoju oznaczeń dróg i ruchu, nie można nie wspomnieć o pierwszym europejskim kodeksie drogowym, jakim była „taryfa podatkowa”, która została wprowadzona we Francji 13 kwietnia 1898 r. Po niej nadeszły kolejne ustawy, m.in. z roku 1901, które ustalały wiele przepisów, jak chociażby prędkości dopuszczalne – w obszarze zabudowanym 20, a w niezabudowanym 30 km/h. Można więc powiedzieć, że to właśnie w ten sposób powstały pierwsze unormowania tworzące podstawę kodeksu drogowego, jaki znamy obecnie<sup>3</sup>. W odrodzonej Polsce za pierwszy kodeks drogowy uważa się 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, z późn. zm.), które to wprowadzało m.in. obowiązek posiadania tablic rejestracyjnych<sup>4</sup>. Kolejne „kodeksy drogowe” wydawane były w latach: 1928 (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, Dz. U. Nr 41,

poz. 396), 1933 (rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, Dz. U. Nr 9, poz. 55, z późn. zm.), 1937 (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. Nr 85, poz. 616, z późn. zm.), 1962 (rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 1 października 1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych, Dz. U. Nr 61, poz. 295, z późn. zm.), 1968 (rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych, Dz. U. Nr 27, poz. 183, z późn. zm.), 1983 (ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym,

## SYGNAŁY PRZESZKÓD



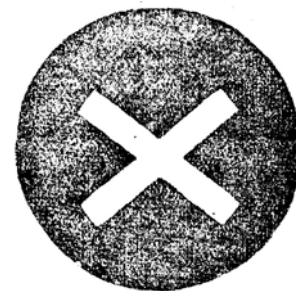
Przekop



Zakręt



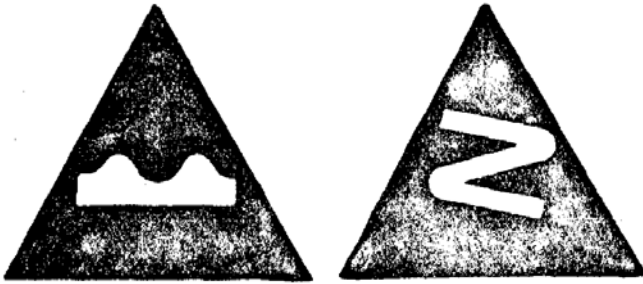
Przeście przez tor



Skrzyżowanie drogi

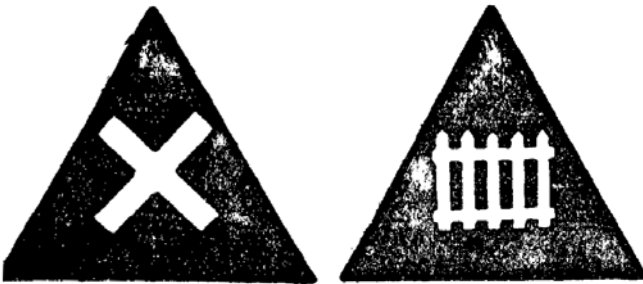
Źródło: Konwencja międzynarodowa dotycząca ruchu samochodowego zatwierdzona ustawą z dnia 26 września 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. 762).

## ZNAKI OSTRZEGAWCZE



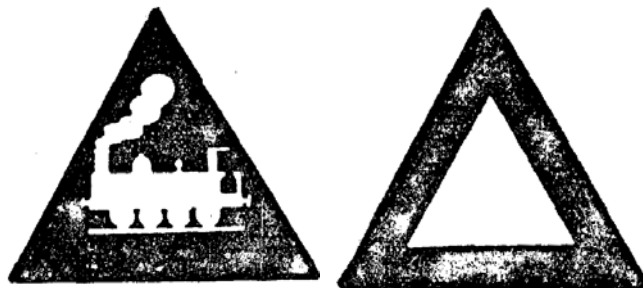
Poprzeczny ściek lub garb

Ostry zakręt



Skrzyżowanie dróg

Zamykany przejazd kolejowy w poziomie



Niezamykany przejazd kolejowy w poziomie

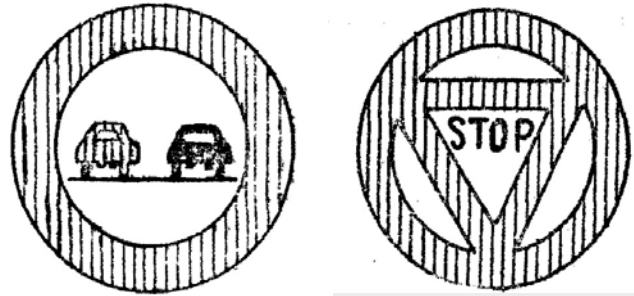
Znak wymieniony w 3 i 4 ust. art. 9  
(część środkowa wykrojona)

Źródło: Konwencja międzynarodowa dotycząca ruchu samochodowego podpisana w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r. (Dz. U. z 1930 r. Nr 21, poz. 177, z późn. zm.).

Dz. U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41, z późn. zm.), aż do obecnie obowiązującej ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.).

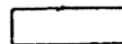
Skupiając się jednak na meritum niniejszego opracowania, jakim są [znaki drogowe](#), należy wskazać, iż wywodzą się one z Francji, gdzie na przełomie XIX i XX w. zaczęto tworzyć specjalne znaki, aby ostrzegać kierowców przed niebezpieczeństwami występującymi na drodze. W 1909 r. w Paryżu podpisano konwencję dotyczącą ruchu samochodowego (Dz. U. z 1923 r. Nr 86, poz. 668), która wprowadziła oficjalnie 4 znaki drogowe. Znaki te były okrągłe, zaś na niebieskim tle umieszczone zostały białe rysunki informujące o przekopach, niebezpiecznych zakrętach, zamkniętych przejazdach kolejowych i skrzyżowaniach. Kolejna konwencja (Dz. U. z 1930 r. Nr 21, poz. 176 i 177, z późn. zm.) podpisana również w Paryżu, w 1926 r., wprowadziła 6 znaków, które miały obowiązywać na terenie Francji oraz państw, które ratyfikują tę umowę. W Polsce jej postanowienia zaczęły obowią-

## PRZYKŁADOWE ZNAKI ZAKAZU



Znak „zakaz wyprzedzania”

Znak „zatrzymanie się przed skrzyżowaniem (stop)”



biały

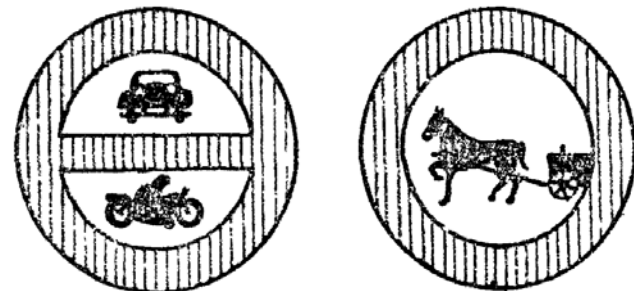


czerwony

Oznaczenia kolorów znaków

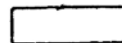
Źródło: Rozporządzenie Ministrów Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 3 maja 1956 r. w sprawie wprowadzenia niektórych znaków drogowych (Dz. U. Nr 34, poz. 157).

## PRZYKŁADOWE ZNAKI ZAKAZU



Znak „zakaz wjazdu wszelkich pojazdów samochodowych”

Znak „zakaz wjazdu pojazdów zaprzęgowych”



biały



czerwony

Oznaczenia kolorów znaków

Źródło: Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 10 lipca 1959 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 43, poz. 271).

zywać po wejściu w życie ustawy z dnia 23 marca 1929 r. w sprawie ratyfikacji konwencji międzynarodowej, dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r. (Dz. U. z 1929 r. Nr 25, poz. 157).

[W latach 30. XX w. zaczęto wprowadzać kolejne znaki. Dotyczyły one głównie kierunków jazdy, zakazu wjazdu oraz postoju. Ciekawostką jest znak informujący o przydrożnych punktach opatrunkowych.](#) Był on efektem dużej liczby wypadków drogowych, do których dochodziło chociażby z powodu spłoszenia koni na widok warczącego pojazdu.

Kolejne lata w dalszym ciągu przynosiły zwiększenie zarówno liczby stawianych znaków, jak i ich różnorodności. Zastanawiający jest jednak fakt, iż nie wprowadzono ani jednego znaku, który określałby pierwszeństwo na drodze. [Jest to o tyle zaskakujące, że chociażby w Niemczech, które – podobnie jak](#)

Francja – były źródłem wzorów polskich znaków, obowiązywał trójkątny znak będący odpowiednikiem obecnego znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa”. Poza nim pierwszeństwo przejazdu regulował również znak z napisem „halt”, który należy traktować jako odpowiednik znaku B-20 „stop”. Ten ostatni pojawił się ostatecznie dopiero w roku 1956, o czym będzie mowa w dalszej części artykułu.

Wybuch II wojny światowej znacznie zahamował rozwój nie tylko oznaczeń na polskich drogach, ale także samej infrastruktury drogowej. Zaczęto zastępować rodzime znaki oznakowaniem niemieckim. Kilka z nich wciąż zresztą jest na drogach stosowanych, chociażby krzyż św. Andrzeja i wskaźniki przed przejazdami kolejowymi.

Zakończenie wojny rozpoczęło okres wzmózonych prac porządkowych na polskich drogach. Było to oczywiście wyjątkowo trudne zadanie, a to z uwagi na fakt, iż znaczna część naszej infrastruktury uległa zniszczeniu. I tak w roku 1946 wydano pierwszy podręcznik dla kierowców zatytułowany „Egzamin kierowcy pojazdów mechanicznych”. Zawierał on m.in. wzory obowiązujących wówczas znaków drogowych oraz ich objaśnienia. Co prawda wciąż obowiązywały znaki przedwojenne, jednak wprowadzono również wiele nowych, jak chociażby znaki: „droga podporządkowana” oraz „droga główna”, które to wreszcie uregulowały kwestię pierwszeństwa przejazdu.

Kolejną dużą zmianę przyniósł rok 1956<sup>5</sup>. Wprowadzono wówczas sporo nowych znaków, zwłaszcza ostrzegawczych, które tak jak obecne oznaczenia miały trójkątny kształt, żółte tło, czerwoną obwódkę i czarne symbole. Dodano również nowe znaki zakazu, jak np. wcześniej wspomniany znak „stop” czy „zakaz wyprzedzania”.

Po 1959 r.<sup>6</sup> nastąpiła znaczna modyfikacja wcześniej ustanowionych znaków. Powodem tych zmian była głównie rozwijająca się w niezwykle szybkim tempie motoryzacja, co doprowadziło do konieczności dostosowania ikon umieszczonych na znakach, a przedstawiających pojazdy<sup>7</sup>.

Kolejne lata to już tylko dokładanie wciąż nowych znaków powodujących, według kierowców, coraz większy chaos i zmniejszających komfort poruszania się po polskich drogach. Obecnie mamy aż 42 znaki ostrzegawcze, 70 znaków informacyjnych, 21 znaków nakazu i 46 znaków zakazu, nie wliczając już znaków kierunków i miejscowości, znaków uzupełniających, tabliczek do znaków drogowych oraz wszelkich innych znaków dodatkowych. Kierunek działań w zakresie tworzenia przepisów dotyczących bezpieczeństwa i porządku na polskich drogach wskazuje, iż w przyszłości możemy się spodziewać wyłączenie powiększenia tej liczby, jak i liczby ustawianych znaków, co będzie się wiązało z koniecznością zwiększenia uwagi przez uczestników ruchu drogowego.

Podsumowując, należy zauważyć, że znaki drogowe, mogą kryć w sobie nie tylko istotną wiadomość, ale i interesującą przeszłość. Autor niniejszego artykułu wyraża nadzieję, że świadomość kilkusetletnich starań o jak najlepsze oznakowanie dróg w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu zachęci czytelników do uważniejszego przyglądania się znakom drogowym<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> Liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce – wg danych CEPiK (stan na 8.06.2017), w: *Prawo Drogowe*, <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/liczba-pojazdow-zarejestrowanych-w-polsce-wg-danych-cepik-stan-n> [dostęp: 1.07.2019 r.].

<sup>2</sup> *Romański słup drogowy*, w: *Zabytek.pl*, <https://zabytek.pl/pl/obiekty/konin-romanski-slup-drogowy> [dostęp: 1.07.2019 r.].

<sup>3</sup> M. Rynowiecki, *Historia znaków drogowych*, „Automoblista” 2004, nr 2, w.rolminex.com.pl/site\_media/assets/uploads/pdf/kursant/historia\_znakow\_drogowych.pdf [dostęp: 1.07.2019 r.].

<sup>4</sup> R. Dębecki, *Pierwszy kodeks drogowy z 1922 roku*, w: *Auto Świat*, <https://www.auto-swiat.pl/klasyki/pierwszy-kodeks-drogowy-z-1922-roku/pkmlqtq> [dostęp: 1.07.2019 r.].

<sup>5</sup> Rozporządzenie Ministrów Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 3 maja 1956 r. w sprawie wprowadzenia niektórych znaków drogowych (Dz. U. Nr 34, poz. 157).

<sup>6</sup> Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 10 lipca 1959 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 43, poz. 271).

<sup>7</sup> *W Polsce było kiedyś 6 znaków drogowych*, w: *Motoryzacja w Interia.pl*, <https://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/polski-kierowca/news-w-polsce-bylo-kiedys-6-znakow-drogowych,nId,2481295> [dostęp: 1.07.2019 r.].

<sup>8</sup> Z. Dąbczyński, *Zarys historii rozwoju zasad zarządzania ruchem drogowym*, „Drogownictwo” 2011, nr 7–8, [https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-article-BAT1-0038-0101/cnr\\_7-8\\_264-266.pdf](https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-article-BAT1-0038-0101/cnr_7-8_264-266.pdf) [dostęp: 1.07.2019 r.].

## Bibliografia

- Dąbczyński Z., *Zarys historii rozwoju zasad zarządzania ruchem drogowym*, „Drogownictwo” 2011, nr 7–8.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 454).
- Konwencja międzynarodowa o ruchu samochodowym zawarta w Paryżu dnia 11 października 1909 r. (Dz. U. z 1923 r. Nr 86, poz. 668).
- Konwencja międzynarodowa dotycząca ruchu samochodowego podpisana w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r. (Dz. U. z 1930 r. Nr 21, poz. 177, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministrów Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 3 maja 1956 r. w sprawie wprowadzenia niektórych znaków drogowych (Dz. U. Nr 34, poz. 157).
- Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 10 lipca 1959 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 43, poz. 271).
- Ustawa z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. Nr 89, poz. 656).

## Netografia

- <http://www.sladamihistorii.pl/2018/12/05/jak-dawniej-jezdono-czyli-historia-ruchu-drogowego/>
- <https://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/polski-kierowca/news-w-polsce-bylo-kiedys-6-znakow-drogowych,nId,2481295>
- <https://wyznalezki.andrej.edu.pl/index.php/wyznalezki/39-z/680-znaki-drogowe>
- [http://w.rolminex.com.pl/site\\_media/assets/uploads/pdf/kursant/historia\\_znakow\\_drogowych.pdf](http://w.rolminex.com.pl/site_media/assets/uploads/pdf/kursant/historia_znakow_drogowych.pdf)
- <https://zabytek.pl/pl/obiekty/konin-romanski-slup-drogowy>
- <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/liczba-pojazdow-zarejestrowanych-w-polsce-wg-danych-cepik-stan-n>
- <https://www.auto-swiat.pl/klasyki/pierwszy-kodeks-drogowy-z-1922-roku/pkmlqtq>.

## Summary

### *The history of road markings and traffic*

The main topic of this article is the genesis and development of road and traffic signs both in Europe and in the reborn Poland. The initial phase of the study is a brief historical outline which also indicates the direction of development of road signs and the reasons for which such direction was chosen. Creation and development of the traffic code, mainly in Poland altogether with its cradle, can be found in the later part of the study. The final paragraphs show the significance of road signs for each road user.

*Tłumaczenie: Rafał Bloch*