

FORMALNE ASPEKTY KORZYSTANIA Z POJAZDÓW MECHANICZNYCH w II Rzeczypospolitej Polskiej



Ulica Marszałkowska w Warszawie, 1926–1934. Fragment ulicy w kierunku Dworca Głównego. Widoczne tramwaje linii „M”, „O” i „P” oraz samochody osobowe. Źródło: NAC sygn. 1-U-6755-3.

mł. asp. Kamil Kosik

Zakład Służby Kryminalnej CSP

Zasady i zakres obowiązywania pierwszego „kodeksu drogowego”, tj. ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych¹ oraz aktów wykonawczych w II RP dotyczących pojazdów mechanicznych, były odmienne od obecnie obowiązujących przepisów prawa ruchu drogowego.

Na podstawie powyższej ustawy wydano: rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, 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 oraz rozporządzenie Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych wydane w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych. Analiza powyższych aktów prawnych pozwala na pogłębienie wiedzy na temat problematyki uregulowania ówczesnego bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Opracowanie podzielono na dwie części: w pierwszej opisano rozwój motoryzacji w odrodzonej Polsce (1918–39),

natomiast w drugiej przedstawiono zmieniający się stan prawny z uwzględnieniem aspektów użytkowania pojazdów mechanicznych, warunków technicznych oraz uprawnień kierujących w II RP.

ROZWÓJ MOTORYZACJI W ODRODZONEJ RZECZYPOSPOLITEJ (1918–1939)

Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę w 1918 r. prywatnych pojazdów praktycznie nie było, co wynikało z zaboru pojazdów przez okupantów podczas I wojny światowej. Samochodami dysponowało głównie Wojsko Polskie. Były one pozyskane jako zdobycz wojenna, a także zakup z innych wojsk. Armia polska sprzedawała auta prywatnym właścicielom z demobilu.

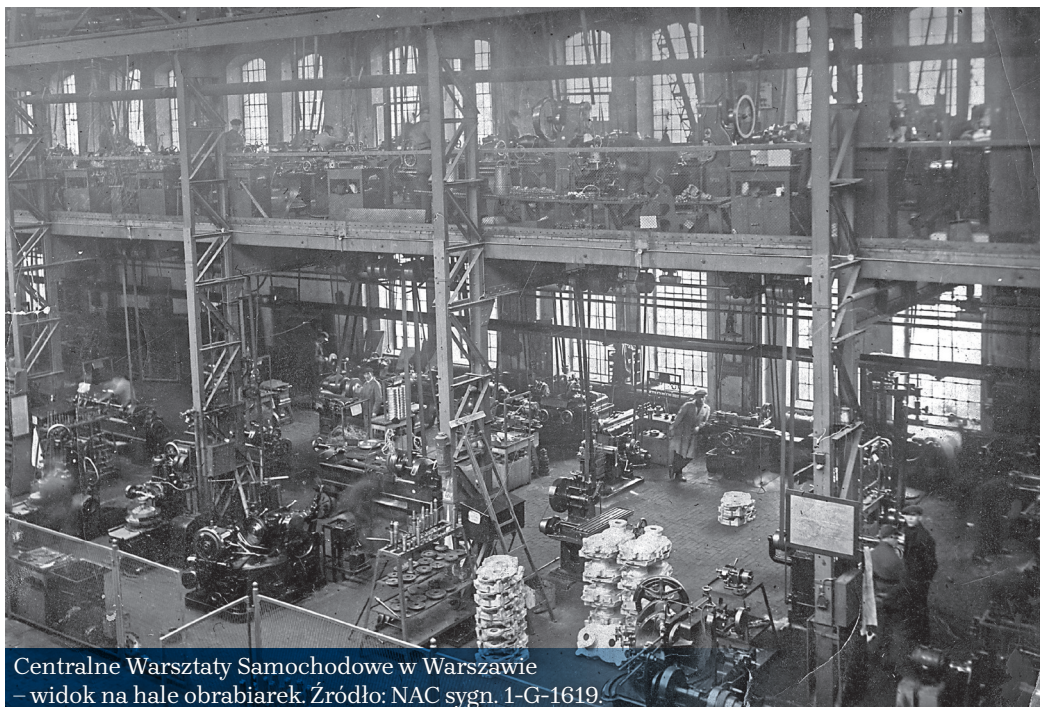
PRZEPISY RUCHU DROGOWEGO W II RP

Pod koniec 1918 r. powstały Centralne Warsztaty Samochodowe (CWS), gdzie były remontowane samochody odebrane okupantom, zakupione przez wojsko lub z demobilu. W 1928 r. utworzono Państwowe Zakłady Inżynierii (PZInż), do których włączono CWS. W 1931 r. powstał Fundusz Drogowy², który wprowadzał podatek od pojazdów mechanicznych, a środki uzyskane z Funduszu przeznaczano na budowę i modernizację dróg publicznych, przez co znacząco wzrósł koszt utrzymania auta. Kluczowym momentem dla rozwoju polskiego przemysłu motoryzacyjnego było wykupienie licencji Fiata w 1932 r. Od tego momentu zmieniła się polityka celną państwa celem ochrony rodzimej produkcji.

W następnych latach wprowadzono ulgi podatkowe dla posiadaczy krajowych pojazdów mechanicznych, które miały znaczenie militarne i w przypadku zagrożenia wojną przechodziły na stan wojska. Okres międzywojenny sprzyjał rozwojowi działalności Automobilklubu Polskiego, którego początki sięgają czasów Polski rozbiorowej (1909 r.) i wojewódzkich automobilklubów. Liczba prywatnych samochodów w 1923 r. wynosiła 4242, były to przede wszystkim pojazdy marki Ford, Fiat, Dodge, Opel, czyli auta wykorzystywane w działaniach podczas I wojny światowej. Liczba ta stale wzrastała i w 1925 r. w Polsce było 9789 zarejestrowanych samochodów, natomiast w 1939 r. już 41 9483 (stan na dzień 1 stycznia). Z uwagi na bardzo dynamiczny rozwój motoryzacji, możliwości techniczne oraz technologiczne w odradzającej się II RP, należało wprowadzić uregulowania prawne dotyczące pojazdów mechanicznych.

WYBRANE PRZEPISY DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W II RP

Rozwój motoryzacji w okresie międzywojennym spowodował wprowadzenie pierwszej ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych, w której zawarto przepisy prawne wprowadzające do zasad użytkowania pojazdów. Artykuły 5, 6 i 26 zapowiadały regulacje dotyczące: prędkości, znaków drogowych, transportu materiałów niebezpiecznych oraz zasad ruchu po drogach publicznych. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych⁴ po raz pierwszy określało warunki techniczne pojazdów mechanicznych poruszających się po drogach, a także przepisy odnoszące się do szeroko rozumianego bezpieczeństwa ludzi. Wprowadzono pojęcie pojazdów mechanicznych, tj.: „wszystkie pojazdy, służące do przewozu osób lub ciężarów, a poruszanych siłą mechaniczną”⁵. Pojazdy dopuszczone do ruchu



Centralne Warsztaty Samochodowe w Warszawie – widok na hale obrabiarek. Źródło: NAC sygn. 1-G-1619.

powinny posiadać urządzenia poprawiające bezpieczeństwo użytkowników oraz osób postronnych. Podstawowym elementem był „silny i niezawodnie działający kierownik, umożliwiający pewne i łatwe mijanie oraz skręcanie pod kątem możliwie największym”⁶.

Niezbędnymi elementami były również dwa niezależne hamulce, dwa sygnały dźwiękowe, dwie bezbarwne latarnie oraz urządzenie zabezpieczające pojazd przed uruchomieniem przez osoby niepowołane. Wszystkie pojazdy mechaniczne, rozwijające prędkość powyżej 20 km/h, musiały być wyposażone przynajmniej w jeden reflektor oświetlający drogę na odległość co najmniej 100 m. Powyższe rozporządzenie określało również przepisy dotyczące rejestracji i dopuszczenia pojazdów do ruchu.

Ponadto uregulowano przepisy dotyczące kierowców: „do samodzielnego prowadzenia pojazdów mechanicznych na drogach publicznych mogą być dopuszczone tylko te osoby, które uzyskały na to pozwolenie Urzędu wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji robót Publicznych)”⁷. Kandydaci na kierowców musieli spełniać odpowiednie warunki, m.in.: ukończyć 18 lat, biegle czytać i pisać po polsku, nie mieć chorób i wad uniemożliwiających prowadzenie pojazdu i, co najciekawsze, nie podlegać nałogom, obniżającym ich wartość fizyczną i moralną⁸. Po spełnieniu wszystkich warunków należało zdać egzamin przed komisją egzaminacyjną powołaną przez wojewodę.

Wprowadzono wiele uregulowań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Przepisy odnoszące się do prędkości zostały dokładnie określone, tj. w miejscowościach zabudowanych samochody osobowe nie mogły przekraczać 25 km/h, natomiast ciężarowe – 15 km/h, ponadto należało dostosować prędkość tak, aby nie zagrażać bezpieczeństwu na drodze. Zapisano regulację odnośnie do ruchu prawostronnego oraz określono prawidłowy sposób manewru wyprzedzania, omijania i sygnalizowania. W jasny sposób sformułowano zapis aktualny do dnia dzisiejszego: „Jeżeli przytrafi się nieszczęśliwy wypadek, wywołany przez pojazd mechaniczny, jadący winni zatrzymać się i przyjąć

z pomocą ofiarom wypadku⁹⁹. Uregulowano kwestie ruchu zagranicznego pojazdów mechanicznych oraz określono odpowiedzialność karną sprawców niestosujących się do rozporządzenia. Powierzono czuwanie nad bezpieczeństwem i przestrzeganiem przepisów organom Policji Państwowej oraz upoważnionym do tego urzędom państwowym.

Kolejne 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 publicznych¹⁰ usystematyzowało przepisy wykonawcze do art. 6 i 26 ustawy z 1921 r. Zmieniono pojęcie pojazdu mechanicznego, wprowadzono pojęcie autobusu, czyli pojazdu przeznaczonego do przewożenia ośmiu lub większej ilości osób¹¹. Rozszerzono zapisy dotyczące obowiązkowego wyposażenia pojazdu – m.in.: „w urządzenie usuwające hałaśliwy wydmuch gazów”¹², dodatkowe oświetlenie pojazdów oraz lusterko boczne. Wprowadzono dowody rejestracyjne jako jeden z warunków dopuszczenia pojazdów do ruchu. Doprecyzowano zapis dotyczący zdarzenia drogowego wskazujący sposób postępowania: „kierowca pojazdu, który spowodował wypadek z ludźmi, powinien niezwłocznie zatrzymać pojazd i przyjść z pomocą ofiarom wypadku”¹³.

Powyższe rozporządzenie po raz pierwszy zabraniało kierowcy „prowadzić pojazd, będąc w stanie nietrzeźwym”¹⁴. Nakładało obowiązek dbania o pojazd oraz jego stan techniczny oraz posiadania wymaganych dokumentów (pozwolenia na prowadzenie i dowodu rejestracyjnego). Zmieniono kryteria dla kandydatów na kierowców, wymagano jedynie rozumienia języka polskiego i umiejętności czytania po polsku w takim stopniu, aby móc orientować się w warunkach ruchu drogowego¹⁵ oraz obniżono wiek uprawnionych do prowadzenia motocykli do 16 lat. Za ciekawostkę należy uznać zapisy działu szóstego rozporządzenia na temat pozwoleń i zakazów dotyczących wyścigów pojazdów po drogach publicznych.



Otwarcie linii trolejbusowej w Poznaniu, 12.02.1930 r.
Źródło: NAC sygn. 1-G-4046-3.

Ostatnie rozporządzenie Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych wydane w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych¹⁶ wprowadzało wiele nowych uregulowań oraz doprecyzowało wcześniejsze przepisy. W niezmienionej formie pozostawiono definicję pojęcia pojazdu mechanicznego, jako *novum* pojawiło się pojęcie trolejbusu: „pojazd nie biegnący po szynach, a zasilany prądem elektrycznym z sieci (trolejbus), uważa się za pojazd mechaniczny”¹⁷, ponadto w definicji pojęcia autobusu zmniejszono liczbę przewożonych podróżnych na siedem lub więcej. Rozszerzono także zakres wyposażenia pojazdów w przyrządy i urządzenia, które w znaczącym stopniu wpływały na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nałożono obowiązek posiadania m.in.: mocnego mechanizmu kierowniczego, oświetlenia poprawiającego widoczność i bezpieczeństwo, np.: „dwóch kierunkowskazów ze światłem czerwonym lub pomarańczowym, wprawianych w ruch przez kierowcę, wystających w chwili działania z dwóch boków na zewnątrz tak, aby były widoczne z przodu i z tyłu pojazdu i zmieniały obrys pojazdu”¹⁸. Rozdział drugi rozporządzenia z 1937 r. wprowadzał dodatkowe warunki



Skrzyżowanie Alej Jerozolimskich z ul. Marszałkowską w Warszawie, 1933 r.
Widok ogólny. Widoczne tramwaje. Źródło: NAC sygn. 1-U-6678

PRZEPISY RUCHU DROGOWEGO W II RP



XI Międzynarodowy Rajd Automobilkłuby Polski.
Uczestnik rajdu w samochodzie BMW 320.
Źródło: NAC sygn. 1-M-1643-18



Samochodowy wyścig w Katowicach zorganizowany przez Śląski Klub Automobilowy. Jedyna kobieta biorąca udział w wyścigu – E. Stałowska – w samochodzie Dodge.
Źródło: NAC sygn. 1-S-2825-2.

techniczne dla autobusów przeznaczonych do przewozu zarobkowych osób. Wszystkie unormowania prawne tego rozdziału służyły poprawie warunków transportu dla osób korzystających z pojazdów („urządzenia do należytego przewietrzania wnętrza autobusu”¹⁹) oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa podróżujących (dwie gaśnice, apteczkę doraźnej pomocy, szyby ze szkła nie rozpryskującego się²⁰).

Podobna sytuacja miała miejsce w nowelizacji powyższego rozporządzenia dotyczącej przepisów dopuszczających pojazdy mechaniczne do ruchu na drogach publicznych, wprowadzającej obowiązek badań technicznych i terminy ich przeprowadzania. Duża zmiana zaszła w zakresie przepisów dotyczących pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych. Wprowadzono podział na dwa rodzaje kierowców: niezawodowych (amatorów) i zawodowych. Pozwolenie mogło być udzielone:

a) kierowcy niezawodowemu – na prowadzenie pojazdów mechanicznych, nie przeznaczonych do zarobkowych przewozów,

b) kierowcy zawodowemu – na prowadzenie wszelkich pojazdów mechanicznych²¹.

Kierowca niezawodowy mógł ubiegać się o wydanie pozwolenia po ukończeniu 16 lat i musiał znać język polski w stopniu pozwalającym na orientację w warunkach ruchu. Natomiast kierowca zawodowy – pod warunkiem, że ukończył 21 lat oraz umiał biegle mówić i czytać po polsku.

Złagodzone przepisy dotyczące prędkości: „szybkość pojazdu mechanicznego powinna być taka, aby kierowca panował w każdej okoliczności nad pojazdem”²². Wprowadzono pojęcie zachowania szczególnej ostrożności i zobligowano kierowców do jej zachowania w następujących sytuacjach: „zbliżając się do przejazdu kolejowego, na skrzyżowaniach, na odcinkach oznakowanych dróg przy przejściach przez jezdnię, przed przystankami, w razie przejazdu przez chodnik, przy

mijaniu lub wyprzedzania pochodów lub oddziałów wojskowych, w innych przypadkach, gdy bezpieczeństwo ruchu tego wymagało”²³. Dodatkowo doprecyzowano obowiązki w razie wystąpienia zdarzenia drogowego: „kierowca pojazdu mechanicznego w razie wypadku z ludźmi powinien niezwłocznie udzielić pomocy ofiarom wypadku oraz zameldować o tym najbliższemu posterunkowi policji”²⁴.

PODSUMOWANIE

Analiza aktów prawnych regulujących zasady użytkowania pojazdów mechanicznych w II RP pokazuje, że wprowadzane przepisy stale zmieniano w miarę rozwoju motoryzacji. Kolejne nowelizacje przepisów miały na celu ochronę rodzimego przemysłu motoryzacyjnego oraz służyły poprawie bezpieczeństwa na drogach publicznych. Część przytaczanych przepisów obowiązuje w obecnej ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym²⁵.

¹ Dz. U. R.P. Nr 89, poz. 656.

² Ustawa z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R.P. Nr 16, poz. 81).

³ *Rocznik statystyki Rzeczypospolitej Polskiej 1930*, GUS, Warszawa 1930, s. 137; *Mały Rocznik Statystyczny Polski: wrzesień 1939 – czerwiec 1941*, GUS, Warszawa 1990, s. 90.

⁴ Dz. U. R.P. Nr 65, poz. 587. Rozporządzenie obowiązywało do 28 kwietnia 1928 r.

⁵ Tamże, § 1.

⁶ Tamże, § 6, lit. a.

⁷ Tamże, § 24.

⁸ Tamże, § 24, lit. a–d.

⁹ Tamże, § 33.

¹⁰ Dz. U. R.P. Nr 41, poz. 396.

¹¹ Tamże, § 1, pkt 3.

¹² Tamże, § 5, lit. c.

¹³ Tamże, § 49.

¹⁴ Tamże, § 51, lit. a.

¹⁵ Tamże, § 58, lit. c.

¹⁶ Dz. U. R.P. Nr 85, poz. 616. Rozporządzenie obowiązywało do 31 marca 1963 r.

¹⁷ Tamże, § 1, pkt 2.

¹⁸ Tamże, § 9, pkt 1, lit. k.

¹⁹ Tamże, § 15, pkt 1, lit. j.

²⁰ Tamże, § 15, pkt 1, lit. a, d, l.

²¹ Tamże, § 39, pkt 3, lit. a, b.

²² Tamże, § 54, pkt 1.

²³ Tamże, § 55, lit. a–g.

²⁴ Tamże, § 66.

²⁵ Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.

Summary

Formal aspects of using motor vehicles in the II Republic of Poland

The purpose of this article is to present formal aspects of using motor vehicles in the II Republic of Poland, as well as to show changing provisions connected with the development of the automotive industry in Poland. The article contains the synthetic description of the development of the automotive industry in the years 1918-1939 and the analysis of chosen regulations concerning the road safety in the above mentioned period, with particular reference to duties imposed on owners and drivers.

Thumaczenie: Renata Cedro