


Pierwszy kurs prawa jazdy we Włodawie

Wynaleziony pod koniec XIX w., a rozpowszechniony w drugiej połowie XX w. samochód jest nieodłącznym elementem życia współczesnego człowieka. Niegdyś stanowił dobro luksusowe, dostępne dla niewielu, dziś powszechnie zalewa ulice polskich miast i wsi. Dość powiedzieć, że w samym tylko powiecie włodawskim, liczącym ok. 39 tys. mieszkańców, na koniec 2018 r. zarejestrowanych było 27 711 samochodów osobowych, ok. 3300 pojazdów ciężarowych, 4805 ciągników rolniczych i 62 autobusy¹.

Do prowadzenia samochodu upoważnia prawo jazdy, które otrzymuje się po odbyciu kursu i zdaniu egzaminu teoretycznego i praktycznego. Współcześnie dokument ten można uzyskać w różnych szkołach nauki jazdy. Rocznie w powiecie włodawskim wydawanych jest kilkaset nowych uprawnień, np. w 2018 r. Starosta Włodawski wydał 515 nowych praw jazdy. Czy zastanawialiśmy się jednak, jakie były początki kursów na prawo jazdy we Włodawie? Zbliżająca się 65. rocznica pierwszego takiego kursu jest ku temu najlepszą okazją.

Zanim przejdziemy do omówienia samego kursu spójrzmy na rzeczywistość transportową Włodawy pierwszej połowy lat 50. XX w. Podstawowym środkiem transportu osobowego i towarowego w mieście i okolicy były wówczas furmanki konne. O własnym samochodzie osobowym, np. produkowanej od 1951 r. na licencji radzieckiej Pobiedy  Warszawie włodawianie, podobnie jak większość Polaków, mogli sobie jedynie pomarzyć. Transport konny zaspokajał potrzeby indywidualne oraz w zakresie przewozów publicznych. Jako środki komunikacji miejskiej furmanki służyły głównie do przewożenia pasażerów na stację kolejową w Orchówku, skąd pociągiem udawali się oni w dalszą podróż. Na początku lat 50. XX w. taki publiczny transport zarobkowy prowadzili Stanisław Anisiewicz, Grzegorz Ciepłowicz i Karaczewski, którzy za przewiezienie jednej osoby na dworzec kolejowy pobierali opłatę 10 zł. Około 1952 r. w mieście pojawiły się pierwsze taksówki. Ich właścicielami byli Grzegorz Zimnicki i Mieczysław Dyczewski. Niestety polityka państwa prowadzona w tym czasie, dążąca do wyeliminowania prywatnej inicjatywy i upaństwowienia każdej dziedziny życia, dotknęła też pierwszych włodawskich taksówkarzy, którzy po około roku zakończyli działalność.

Ruch samochodowy we Włodawie na początku lat 50. tworzyły zatem głównie pojazdy ciężarowe. W użytku znajdowało się najwięcej samochodów marki Lublin (produkowane od 1951 r. w Lublinie na licencji radzieckiego GAZ-51) oraz polskich Starów 20 (produkowane od 1948 r. w Starachowicach). Należały one do zakładów i instytucji, jakie funkcjonowały wówczas w mieście i powiecie.

Dzięki rozwojowi krajowej produkcji na drogach powiatu włodawskiego zaczęły się pojawiać także motocykle, głównie marki SHL. Stanowiły one pierwszy zmotoryzowany środek

transportu indywidualnego, stopniowo coraz bardziej dostępny dla przeciętnego obywatela. Warto zaznaczyć, iż w początkach lat 50. motocykliści na ogół jeździli bez przygotowania teoretycznego i bez prawa jazdy, choć taki dokument należało posiadać. Dużą przeszkodą w jego zdobyciu dla coraz liczniejszej grupy kierowców w powiecie włodawskim był brak kursów prawa jazdy we Włodawie. Prowadzono je jedynie w Lublinie przy ul. Żmigród. Osoby pragnące uzyskać prawo jazdy musiały na czas kursu znaleźć w mieście wojewódzkim zakwaterowanie oraz ponieść koszty wyżywienia. Dla wielu było to trudne i kosztowne.

Wobec rosnącego zapotrzebowania w 1954 r. Prezydium Powiatowej Rady Narodowej wyszło z inicjatywą zorganizowania takiego kursu we Włodawie. Organizatorem pierwszego kursu prawa jazdy w mieście została Liga Przyjaciół Żołnierza (LPŻ), którą kierował Antoni Gaj. Prawo jazdy uzyskane po ukończeniu tego kursu upoważniało do niezawodowego prowadzenia własnego samochodu osobowego i motocykla na drogach publicznych, czyli dotyczyło prywatnych środków transportu. Ponieważ, jak wcześniej wspomniano, samochodów osobowych praktycznie nikt wówczas nie posiadał, nabyte uprawnienia przydały się od razu jedynie dla posiadaczy motocykli.

Kurs, którego koszt wynosił 400 zł, trwał trzy miesiące – od października do grudnia 1954 r. Uczestniczyło w nim ok. 40 mężczyzn z miasta i powiatu włodawskiego. Byli wśród nich m.in.: Władysław Anisiewicz, Stanisław Bondarczuk, Zygmunt Chominiuk, Stanisław Kuryłowicz, Stanisław Leszczyński, Aleksander Poniewozik, Henryk Prostka, Stanisław Stefaniuk, Edward Tchórzewski, Zając z PRN, Szwarcer z WOP, Horszczaruk z Wyryk, Rusiński z Korolówki (nie wszystkie imiona zapamiętane) oraz Henryk Kozłowski z Sobiboru, Stanisław Kruk z Korolówki i Zygmunt Sawicki z Dubeczna. Część spośród uczestników zapisała się na kurs z myślą, że po jego ukończeniu uzyska zawodowe prawo jazdy. Dopiero podczas trwania kursu wyjaśniło się, że otrzymają uprawnienia amatorskie. Dla przedpoborowych przydatny był jednak również i ten dokument, gdyż w wojsku potraktowani zostali jako kierowcy. Tam kierowano ich na kursy, dzięki którym uzyskiwali prawa jazdy zawodowe.

Zajęcia teoretyczne pierwszego włodawskiego kursu odbywały się w budynku Szkoły Podstawowej nr 2 przy ul. Szkolnej, w sali na I piętrze. Wykładowcami byli Wacław Strojny – kierownik Wydziału Komunikacji Drogowej przy Prezydium Powiatowej Rady Narodowej we Włodawie i Czesław Śliwczyński – zawodowy kierowca. Pan Strojny wykładał przepisy ruchu drogowego i uczył znaków drogowych obowiązujących w kraju. Pan Śliwczyński wykładał budowę silnika i innych podzespołów samochodu, jak światła, sprzęgło, hamulce, ogumienie, przenoszenie napędu na koła.

¹Dane statystyczne uzyskane z Wydziału Komunikacji, Transportu i Dróg Starostwa Powiatowego we Włodawie.

W części teoretycznej kursu szczególny nacisk położono na budowę samochodu, co wynikało z powszechnego wówczas braku warsztatów samochodowych. W razie awarii kierowca musiał umieć samodzielnie naprawić swój pojazd w terenie. Podstawową pomoc naukową w tym względzie stanowiła książka pod tytułem „Jeźdź samochodem”, z wizerunkami samochodów marki Warszawa i Lublin na okładce, jednak nie wszyscy uczestnicy ją posiadali. Podczas kursu obiecywano dostarczenie tablic poglądowych na temat budowy silnika i innych podzespołów, ale ostatecznie nie udało się ich załatwić. Kursanci musieli więc mocno wysilać wyobraźnię i wierzyć na słowo wykładowcy.

Z części związanej z przepisami ruchu drogowego warto przytoczyć dwie ciekawostki na temat obowiązujących wówczas zasad. Pierwsza dotyczyła konsumpcji alkoholu przed jazdą samochodem. Wykładowca wyraźnie tłumaczył, że kierujący pojazdem musi zaprzestać spożywania alkoholu na cztery godziny przed jazdą. Jeżeli milicjant zatrzyma kierowcę i stwierdzi, że czuć od niego alkohol, a kierowca odpowie „tak, piłem, ale cztery godziny przed jazdą”, zatrzymany może jechać dalej bez żadnych konsekwencji. Dodajmy, że nie było wtedy jeszcze milicji drogowej, czyli lotnej, odpowiednio przygotowanej do kontroli ruchu drogowego. Powtarzano także opowieści o kierowcach, którzy za spowodowanie wypadku mieli sprawy sądowe. Jeżeli podczas rozprawy zarzucano im, że znajdowali się pod wpływem alkoholu, a na pytanie sędziego „czy spożywali alkohol przed jazdą” odpowiadali, że owszem wypili, ale pięć lub sześć godzin przed jazdą, sąd uznawał, że nie mogła to być przyczyna wypadku.

Druga ciekawostka wiąże się z zasadami wykonywania poleceń wydawanych na drodze przez Urząd Bezpieczeństwa, Milicję Obywatelską czy wojsko. Rok 1954, w którym odbywał się kurs, był niewiele oddalony w czasie od okresu walk prowadzonych przez te formacje ze zbrojnym podziemiem. W powiecie włodawskim walki te zakończyły się w 1951 r., ale w innych częściach kraju jeszcze trwały. Wykładowca twierdził, że jeżeli oddział wojska zatrzyma kierującego samochodem, a następnie poinformuje go, iż w odległości kilku km trwa bitwa z bandami nakaże mu podwiezienie żołnierzy, kierowca ma prawo odmówić. Jeżeli jednak zatrzymany usłyszy, że w danym miejscu toczy się bitwa i są ranni nie ma prawa odmowy, musi wykonać polecenie. Nasuwa się pytanie dotyczące pierwszej kwestii, czyli możliwości odmowy: który argument przeważałby w momencie zatrzymania kierowcy przez oddział żołnierzy uzbrojonych w RKM-y, CKM-y i granaty – przepisy ruchu drogowego czy uzbrojeni żołnierze?

Praktyczną naukę jazdy prowadzono przy użyciu dwóch samochodów osobowych sprowadzonych z Lublina – marki Opel i Willys oraz motocykla. Willys – samochód osobowo-terenowy, pochodził

z demobilu. Miał dorobioną kabinę z blachy, co zważywszy na porę zimową, bardzo przydawało się podczas jazdy. Naukę prowadzili dwaj instruktorzy z Lublina. Kierowcą opła był starszy pan, który nazywał się Pasek, nazwisko instruktora z drugiego pojazdu nie jest znane.

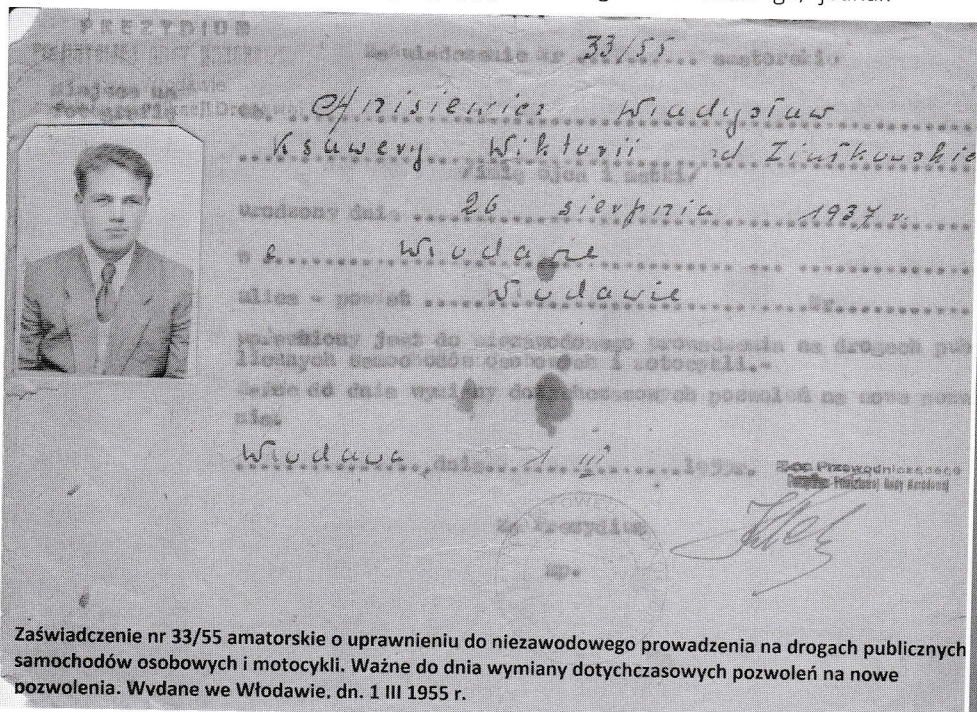
Nauka jazdy samochodami odbywała się w normalnym ruchu miejskim. Duży nacisk kładziono na zachowanie się na skrzyżowaniach i cofanie się. Naukę jazdy na motocyklu



Była siedziba Wydziału Komunikacji Drogowej Powiatowej Rady Narodowej przy ulicy Sejmowej - miejsce pierwszego egzaminu na prawo jazdy we Włodawie. Stan z 2019 r. Fot. R. Anisiewicz

prowadzono przy czworoboku, od strony południowej, która była jeszcze w całości wybrukowana. Kursanci wykonywali ósemki pod nadzorem instruktorów samochodowych. Jazdy zakończyły się egzaminem praktycznym, który wszyscy zdali.

Zaliczenie części praktycznej upoważniało do przystąpienia do egzaminu ustnego z budowy samochodu i przepisów ruchu drogowego. Odbył się on w styczniu 1955 r. w budynku Wydziału Komunikacji Drogowej Powiatowej Rady Narodowej, zlokalizowanym przy obecnej ul. Sejmowej, obok sądu (fot.). Członkowie Komisji Egzaminacyjnej przybyli z Lublina. Większość przystępujących do egzaminu zdała go, jednak



Zaświadczenie nr 33/55 amatorskie o uprawnieniu do niezawodowego prowadzenia na drogach publicznych samochodów osobowych i motocykli. Ważne do dnia wymiany dotychczasowych pozwoleń na nowe pozwolenia. Wydane we Włodawie, dn. 1 III 1955 r.

niektórym nie powiodło się.

Pierwsi kursanci we Włodawie otrzymali dokumenty potwierdzające ich uprawnienia kierowcy 1 marca 1955 r. Pierwsze uzyskane w mieście prawa jazdy wypisano na zwykłym papierze ze zdjęciem, opieczętowanym i podpisanym przez Wydział Komunikacji Drogowej przy Prezydium Powiatowej

konnego. Jednak przy rozwijającym się od lat 50. szybszym i częstszym ruchu samochodowym ubytek jednego kamienia powodował wypadanie dalszych kamieni i tworzenie się dość sporych dołków. Po pewnym czasie użytkowania szosy jej jezdnia była pełna dołków, co bardzo utrudniało szybszą jazdę samochodem.

Za stan szosy odpowiadali dróżnicy, którzy mieli za zadanie dbać o powierzony im odcinek, głównie usuwać na bieżąco drobne uszkodzenia powstałe w jezdni. Dróżnicy zamieszkiwali w służbowych domach, tzw. koszarkach, wybudowanych przy drogach. Do chwili obecnej zachowały się one przy trasie do Lublina. Pierwsza znajduje się po prawej stronie szosy, w odległości 4 km od Włodawy (fot.), następna w miejscowości Smolarnia, czyli 8 km dalej. Z chwilą rozwoju transportu samochodowego, głównie ciężarowego, dróżnikom było coraz

trudniej podołać swoim

obowiązkom, zwłaszcza gdy uwzględniał się długość odcinka, jaki mieli do utrzymania (ok. 8-9 km).

Kolejnym utrapieniem dla kierowców, związanym ze stanem dróg były gubione przez konie gwoździe, którymi przybijano podkowy do kopyt końskich. Przypomnijmy, że transport konny stanowił wówczas wciąż jeszcze główny rodzaj transportu drogowego. Zgubione gwoździe często wbijały się w opony samochodów, dziurawiąc dętki kół, z których uchodziło powietrze. Ponieważ nie było warsztatów naprawczych kierowca sam musiał usunąć tę awarię na drodze, czyli zdjąć koło, rozmontować je, zakleić przebitą dętkę i zamontować z powrotem. Zdarzało się, że podczas jednego kursu trafiało się na kilka gwoździ, a więc należało powtórzyć te czynności nawet kilkakrotnie.

Oprócz stanu jezdni plagę kierowców stanowiły też drzewa, nawet owocowe, którymi obsadzone były wąskie szosy. Sadzono je przy jezdni, aby wytaczały trasy w okresie zimowym. O ile nie utrudniały one transportu konnego, o tyle przy wzmagającym się ruchu samochodów drzewa nierzadko stawały się przyczyną wypadków. Dochodziło do nich przy wymijaniu się pojazdów lub omijaniu dziur w jezdni. Dopiero w późniejszych latach, wraz z rozwojem transportu samochodowego, drzewa zaczęto usuwać, drogi poszerzać, a ich nawierzchnie asfaltować, poprawiając tym samym komfort jazdy samochodem.

Opracowano na podstawie relacji Władysława Anisiewicza – uczestnika pierwszego włodawskiego kursu na prawo jazdy.



Dawna koszarka w Adampolu przy drodze Włodawa - Lublin. Stan z 2019 r.
Fot. R. Anisiewicz

Rady Narodowej (fot.). Miały one charakter tymczasowy ze względu na wprowadzaną w całym kraju od 1 czerwca 1955 r. wymianę dotychczasowych dokumentów na nowe.

Nowe prawa jazdy, wydane w połowie 1955 r., posiadały wkładkę z czterema kuponami. Milicja miała prawo ukarać kierującego pojazdem za przekroczenie przepisów zabranieniem kuponu. Utrata czterech kuponów zmuszała kierowcę do ponownego zdawania egzaminu z przepisów ruchu drogowego. Jako ciekawostkę można podać, że ku wielkiemu zdziwieniu i niezadowoleniu kierowców za dopuszczalne dotychczas wypicie piwa przy kiosku lub w sklepie podczas przerwy w jeździe milicjanci zaczęli zabierać kupony. W ten sposób czasy przyzwolenia na legalne spożywanie alkoholu na cztery godziny przed jazdą minęły bezpowrotnie.

Podsumowując, informacje o pierwszym kursie prawa jazdy we Włodawie warto przypomnieć, z jakimi problemami borykali się kierowcy na początku lat 50. XX w. Ważnym aspektem transportu był stan dróg. W mieście ważniejsze ulice pokrywał bruk. Inne, mniej uczęszczane, miały nawierzchnię nieutwardzoną. Gorzej w kontekście ruchu samochodowego przedstawiał się stan dróg powiatu włodawskiego. Przeważały w nim drogi gruntowe. Sieć dróg utwardzonych obejmowała jedynie wiodące w kierunku większych miast wąskie szosy, budowane jeszcze przed I wojną światową z przeznaczeniem dla ruchu konnego. Jezdnia szosy wykonana była z warstwy drobnego kamienia o granulacji do 50 mm, ugniatanego specjalnym ciężkim walcem drogowym, napędzanym silnikiem parowym. Taka nawierzchnia zaspokajała potrzeby transportu