



RESTITUCJA I PRZETRWANIE

ODDZIAŁ WARSZAWSKI AP
OKRĘGOWA SEKCJA SAMOCHODOWA
ODDZIAŁ MOTOROWY
AUTOMOTOKLUB WARSZAWA

1946 – 1957

Skrzyżowanie Alej Jerozolimskich i Nowego Świata. Warszawa, styczeń 1947 r.
Fot: Jerzy Baranowski/PAP.

Restytucja

RESTYTUCJA I PRZETRWANIE

Wydawało się, że II wojna światowa przerwie na stałe działalność Automobilklubu Polski, a tym samym zakończy jego istnienie. Jednak, na szczęście, tak się nie stało. Po jej zakończeniu rozproszeni po świecie entuzjaści motoryzacji – dawni członkowie AP – zaczęli powracać do Polski. To oni razem z tymi, którzy przetrwali w kraju, pełni zapału i energii, postanowili reaktywować Automobilklub Polski. W ich imieniu akt restytucji Automobilklubu podpisali: **Mieczysław Grabiński, Janusz Regulski, Witold Rychter.**

Znak
Automobilklubu Polski
1946 r.



Z inicjatywy **Mieczysława Skotnickiego**, dyrektora Centralnego Zarządu Motoryzacji, w lokalu tejże instytucji (plac Narutowicza 5), w dniu 15 maja 1946 roku odbyło się pierwsze posiedzenie Komitetu Organizacyjnego Automobilklubu Polski. Uczestniczyli w nim: **Mieczysław Skotnicki, Janusz Regulski, Eugeniusz Olechnowicz, Jerzy Guttman, Waclaw Kossowski, Witold Rychter, Jan Wroczyński, Włodzimierz Zeydowski, Edmund Szymankiewicz, Aleksander Mazurek, Podhoreński, Kirszyz, Zygmunt Jaroszewicz, Jerzy Gródecki, Zygmunt Ludvig Józef Docha.** Postanowiono niezwłocznie przystąpić do organizacji oddziałów AP (w miejsce przedwojennych klubów terytorialnych) na podstawie nowego statutu, opracowanego w oparciu o wersję z okresu przedwojennego, jednak dostosowaną do istniejących realiów społeczno–politycznych.

Ukonstytuował się Komitet Organizacyjny w osobach: **Mieczysław Skotnicki** – przewodniczący, **Janusz Regulski** – wiceprzewodniczący, **Jerzy Guttman, Waclaw Kossowski, Witold Rychter, Jan Wroczyński, Włodzimierz Zeydowski.** Stwierdzono konieczność natychmiastowego zorganizowania i uruchomienia stałego sekretariatu w użyczonym przez CZM na pl. Narutowicza pokoju (nr 201). Upoważniono sekretariat Komitetu Organizacyjnego do przyjmowania składek członkowskich w wysokości 50 zł miesięcznie (opłata wpisowa wynosiła 200 zł). Postanowiono poza tym wysłać delegatów AP na mający się odbyć w czerwcu w Paryżu zjazd przedstawicieli automobilklubów świata.

1946 – 1957

13 czerwca 1946 roku odbyło się pierwsze po wojnie Walne Zgromadzenie Automobilklubu Polski, z udziałem delegatów zorganizowanych w tym czasie oddziałów AP, podczas którego został uchwalony statut i dokonano wyboru Zarządu Głównego Automobilklubu Polski.

Jak wówczas głoszono: „*powstając na nowych, demokratycznych podstawach, Automobilklub Polski jednoczy już w obecnej chwili jak najszerze warstwy społeczeństwa*”. W lipcu 1946 roku ukonstytuował się Zarząd Główny AP, prezesem został min. komunikacji **Jan Rabanowski**, zaś wiceprezesami: min. gen. brygady **Piotr Jaroszewicz**, gen. **Wiktor Grosz**, dyrektor Centralnego Zarządu Motoryzacji inż. **Mieczysław Skotnicki** oraz dyrektor **Janusz Regulski**. Ponad 40-osobowy skład zarządu tworzyli przedstawiciele władz, związków zawodowych oraz... „*fachowcy i osoby prywatne*”.

W skład zarządu wchodził także prezesi wszystkich 14 oddziałów AP. Znaleźli się w nim także, dla zachowania wrażeń nawiązywania do fragmentów historii przedwojennego państwa, znakomici przedwojenni działacze i zawodnicy, tacy jak wymieniony już, a pełniący funkcję wiceprezesa, **Janusz Regulski** oraz **Witold Rychter, Włodzimierz Zeydowski, Aleksander Mazurek** i motocyklista **Józef Docha**. Oni

WŁODZIMIERZ ZEYDOWSKI

Urodzony w 1888 r., po ukończeniu szkoły realnej w Warszawie wyjechał do Berlina, gdzie po studiach na tamtejszej Politechnice uzyskał dyplom inżyniera mechanika. Po trwającej 10 lat bytności



w Niemczech i pracy w przemyśle samochodowym (m.in. w fabryce samochodów ciężarowych MAN), powrócił do Warszawy i będąc doświadczonym fachowcem w dziedzinie motoryzacji, rozpoczął pracę w przedstawicielstwach kolejno: Fiata, Austro–Daimlera, Citroëna i Lilpopa, Raua i Loewensteina. Po II wojnie światowej kontynuował rozpoczęte jeszcze przed jej wybuchem działania na rzecz organizacji rzeczoznawstwa motoryzacyjnego. Będąc członkiem władz reaktywowanego Automobilklubu Polski, od 1948 roku podjął pracę nad tworzeniem struktur rzeczoznawczych na terenie Polski w oparciu o sieć Automobilklubu. Związany w okresie dwudziestolecia międzywojennego ze sportem samochodowym, w powojennym AP przyczynił się do powstania ponownie Komisji Sportowej AP. W 1957 roku należał do grona inicjatorów utworzenia Automobilklubu Warszawa – klubu nawiązującego do tradycji Automobilklubu Polski – zrzeszającego automobilistów z Warszawy; był członkiem pierwszego składu zarządu klubu.

Za swoją pracę wyróżniony został złotymi odznakami Automobilklubu Polski, Polskiego Związku Motorowego oraz organizacji rzeczoznawczych.

Osoba Włodzimierza Zeydowskiego i jego działalność jest potwierdzeniem ciągłości dziejów Automobilklubu Polski, tego przedwojennego i zmodernizowanego po wojnie pod postacią Oddziału Warszawskiego AP, a następnie Automobilklubu Warszawa i później Warszawskiego.

tworzyli pierwszą po wojnie Komisję Sportową Automobilkлубu Polski. Ten skład wskazywał na ścisłą współpracę sportu samochodowego z motocyklowym.

Jak prężne było środowisko związane z motoryzacją, niech świadczy fakt, że już na początku sierpnia 1946 roku ukazał się pierwszy numer miesięcznika „Motoryzacja”, w którego redakcji wiodącą rolę pełnił **Tadeusz Grabowski**, redaktor „AUTA” – oficjalnego organu przedwojennego Automobilkлубu Polski. Od grudnia tegoż roku „Motoryzacja” wychodziła z emblematami Polskiego Związku Motocyklowego, Automobilkлубu Polski i Związku Zawodowego Transportowców. Na łamach pisma omawiane były wszystkie zagadnienia związane z tymi trzema organizacjami, a autorami publikacji byli znawcy tematu, głównie przedwojenni dziennikarze.

W tym samym 1946 roku, w czerwcu, prezes Komisji Sportowej AP, **Janusz Regulski** w „towarzystwie” ptk. **Leszka Krzemienia** udał się do Paryża w celu wzięcia udziału w posiedzeniu FIA – *Federation Internationale Automobile* (dawniej AIACR) i wyjednał wpisanie do Międzynarodowego Kalendarza Imprez – trzynastego z kolei, a pierwszego powojennego, XIII Międzynarodowego Rajdu Samochodowego AP – Grand Prix Polski.

Na podstawie otrzymanych z Centralnego Zarządu Motoryzacji uprawnień, Automobilkлуб Polski rozpoczął wydawanie zaświadczeń w celu uzyskania samochodów z Okręgowego Urzędu Likwidacyjnego (sprzedającego sprzęt z wojskowego demobilu), co umożliwiło pozyskanie pojazdów do celów sportowych i organizacji imprez.

Pierwszym prezesem ustanowionego w Warszawie oddziału AP, zwanego Oddziałem Warszawskim, był dyrektor CZM, inż. **Mieczysław Skotnicki**. Jego kadencja trwała krótko, bo miesiąc później, 22 lipca 1946 roku, po uzupełnieniu składu zarządu oddziału dokonano nowego wyboru prezesa. Zarząd na kadencję do 1948 roku ukonstytuował się następująco: **Janusz Regulski**



Strona tytułowa „MOTORYZACJI” z 1947 r.

(prezes), **Jerzy Gródecki** (wiceprezes), **Stefan Charlak** (wiceprezes), **Zbigniew Sroczyński** (sekretarz), **Henryk Kraczkiewicz** (skarbnik), **Oswald Unger** (gospodarz), **Włodzimierz Zeydowski** (komandor sportowy) oraz **Jerzy Broński**, **Stanisław Soliński**, **Jan Gajkiewicz**, **Tadeusz Gnoiński**, **Eugeniusz Kamiński**, **Wacław Kossowski**, **Włodzimierz Krakowski**, **Bogdan Lubiński**, **Aleksander Mazurek**, **Eugeniusz Olechnowicz**, **Stanisław Panczakiewicz**, **Witold Rychter**, **Jan Wroczyński** (członkowie).



Pierwsza siedziba Oddziału Warszawskiego AP (jeden pokój - nr 201) na Placu Narutowicza 5.

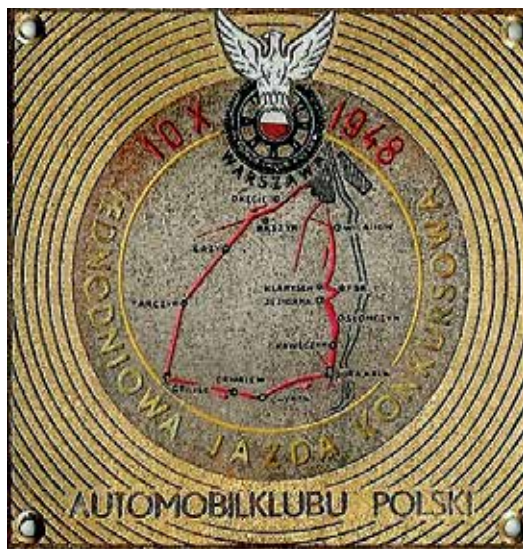
1946 – 1957

Oddział Warszawski AP rozpoczynał działalność gościnnie w siedzibie Państwowego Urzędu Samochodowego, mieszczącej się w Domu Akademickim przy pl. Narutowicza 5. Będąc organizacyjnie powiązany z Zarządem Głównym AP, wraz z nim w 1947 roku przeniósł się na niecały rok na ul. Madalińskiego 37 (wejście od ul. Kazimierzowskiej), a następnie w styczniu 1948 roku zajął lokal (w dalszym ciągu wspólnie z ZG AP) w odbudowanym wspólnym wysiłkiem oddziałów Automobilkлубu (m.in. Oddział Wrocławski jako pierwszy wpłacił na ten cel kwotę 5440 zł gotówką i 4500 zł w obligacjach) Pałacu Hołowczyca przy ul. Nowy Świat 35. W tym lokalu pojawiła się wreszcie możliwość prowadzenia bogatego życia towarzysko-klubowego. Funkcjonowało ono pod wodzą gospodarza lokalu, **Kazimierza Bobrowskiego**. Tam odbywały się zebrania, cieszące się dużym powodzeniem odczyty, wykłady i zabawy, a w części gastronomicznej można było, jak na owe czasy, nieźle się pożywić.

Oddział Warszawski AP z miejsca przystąpił do organizowania imprez sportowych i turystycznych, z nawiązaniem do tradycji przedwojennych.



Plakietki imprez organizowanych przez AP w 1946 i 1948 r.



Otwarcie sezonu 1947 roku rozpoczęło się 4 maja poświęceniem samochodów przed kościołem św. Krzysztofa w Podkowie Leśnej. Na początku maja tegoż roku Oddział Warszawski AP zorganizował wyścig uliczny na trasie zamkniętej: al. Stalina (Al. Ujazdowskie) – Agrykola – Myśliwiecka – Górniośląska – Piusa XI (Piękną) – al. Stalina.

W grudniu 1947 roku sekretarzem generalnym AP został **Włodzimierz Zeydowski**, a głównym komandorem sportowym **Janusz Regulski** (pełniący jednocześnie dalej funkcję wiceprezesa w Zarządzie Głównym AP). W maju 1948 roku prezesem Komisji Sportowej wybrano **Włodzimierza Zeydowskiego**, a jego zastępcami zostali **Tadeusz Heyne**, **Julian Zabokrzecki** i **Edward Loth**.

W reaktywowanym Automobilkлубie Polski stworzone zostały warunki do społecznego działania wszystkim zainteresowanym motoryzacją; nie tylko sportem, ale także transportem drogowym i bezpieczeństwem ruchu drogowego. Już od 1946 roku zaczęły powstawać w klubie zespoły społeczne, mające za zadanie udzielanie fachowych porad w dziedzinie eksploatacji

1946 – 1957

WITOLD RYCHTER

Absolwent Politechniki Lwowskiej (uzyskał tytuł inżyniera mechanika). Jego młode lata to czas wielkiej aktywności społecznej i patriotycznej – jako harcerz brał udział w III powstaniu śląskim. Czynn timer uczestniczył w wojnie 1939 roku jako zastępca dowódcy Samodzielnej Kompanii Czołgów, a w czasie okupacji jako oficer Armii Krajowej ps. „Roszkowski” brał udział w Powstaniu Warszawskim. Od najmłodszych lat interesował się techniką, w szczególności lotnictwem i motoryzacją. W 1928 roku zdobył licencję pilota, a w 1929 roku został kierownikiem szkoły pilotów aeroklubu, a następnie szefem pilotów. Już w 1925 roku został wpisany na listę biegłych sądowych ds. ruchu drogowego, a następnie pełnił funkcję przysięgłego rzeczoznawcy samochodowego. Członkiem Automobilkлубu Polski został w 1936 roku, zaś po wojnie przyczynił się do jego reaktywowania. Karierę zawodnika rozpoczął jeszcze w okresie międzywojennym, startami w wyścigach motocyklowych na torze na Dynasach w Warszawie. Startował w licznych rajdach i wyścigach, w tym kilku edycjach Międzynarodowego Rajdu AP, a także Rajdzie Monte Carlo. Rajdowo jeździł w zespołach fabrycznych, m.in. Chevroleta. Był 10. członkiem Elity Polskich Jeźdźców Automobilowych.

Sportowo był aktywny także po wojnie. Wziął udział już w pierwszym powojennym rajdzie AP, a w 1950 roku jako kapitan zespołu wystartował na Starze 20 w Międzynarodowym Rajdzie Techniczno-Doświadczalnym Samochodów Ciężarowych, zajmując z **Marianem Repetą** 2. miejsce.

Witold Rychter na trwałe zapisał się także w historii polskiego rzeczoznawstwa samochodowego. Czynn timer uczestniczył w tworzeniu (1948 rok) i rozwoju Biura Porad Technicznych i Ekspertyz Samochodowych przy Oddziale Warszawskim AP. Propagował idee rzeczoznawstwa samochodowego, przyczyniając się do powstania takich biur we wszystkich 17 wojewódzkich miastach Polski. W 1957 roku Zjazd Delegatów Zespołów Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego, powołując pierwszą Radę Główną tej organizacji, powierzył mu funkcję jednego z jej wiceprezesów. Jego starania jako delegata na Kongresie FIEA przyczyniły się do przyjęcia polskiej organizacji rzeczoznawców w poczet tej federacji. Był autorem 24 książek z dziedziny motoryzacji i dwóch o tematyce lotniczej.

Za swoje wielkie zasługi w dziedzinie rzeczoznawstwa oraz lotnictwa otrzymał wiele odznaczeń państwowych, resortowych, związkowych i klubowych, w tym (pośmiertnie) Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski.

i obsługi pojazdów samochodowych. Zespoły te o różnych nazwach: Komisje Techniczne, Pomocy Koleżeńskiej, Porad Technicznych, czy Kolegia Pomocy Technicznej, powstawały samorzutnie, ponieważ życie wymagało takich usług. Miały one w zasadzie zadanie udzielania pomocy tylko członkom klubu, jednak wobec szybko rosnącego zapotrzebowania ze strony

jednostek transportowych, zasięg świadczonych przez nie porad i konsultacji stawał się ogólnodostępny.

Transport samochodowy w kraju dysponował bardzo zróżnicowanym taborem samochodowym, był to ten, który przetrwał wojnę i ten, który napływał w znacznych ilościach ze Związku Radzieckiego lub z darów UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration) z zachodu. Wkrótce wyczerpały się możliwości udzielania takich porad jedynie w ramach działalności społecznej, a do Automobilklubu napływały coraz liczniej zlecenia na wykonanie różnych ekspertyz technicznych. Prace te wykonywali fachowcy będący członkami AP, którzy wspomagani byli przez nielicznych jeszcze wówczas biegłych sądowych i rzeczoznawców z Izby Przemysłowo-Handlowej. Łącznikiem pomiędzy zleceniodawcami, a wykonawcami był praktycznie sekretarz generalny Automobilklubu – **Włodzimirz Zeydowski**, urzędujący w sekretariacie klubu.

I w ten oto sposób – wymuszony życiem – powstał pierwszy nieoficjalny ośrodek porad rzeczoznawczych w dziedzinie motoryzacji w Polsce. Bódcem do dalszych działań w kierunku utworzenia formalnie usankcjonowanej jednostki rzeczoznawczej było zagęszczenie się zlej atmosfery politycznej wokół Automobilklubu Polski, co zagrażało jego dalszemu istnieniu. Chęć zapobieżenia rozproszaniu się fachowców skupionych przy klubie, pobudziła inżynierów **Włodzimierza Zeydowskiego** i **Witolda Rychtera** do zrealizowania pomysłu powołania odrębnego biura porad technicznych i ekspertyz. Dzięki inż. **Zeydowskiemu** stworzony został regulamin, cennik, informacja, wzór druku ekspertyzy i tekst zaprzysiężenia rzeczoznawców, inż. **Rychter** opracował instrukcje pracy rzeczoznawców i schemat ekspertyz technicznych.



I tak w 1948 roku powołane zostało do życia Biuro Porad Technicznych i Ekspertyz Samochodowych przy Oddziale Warszawskim Automobilklubu Polski, ul. Nowy Świat 35. W tydzień po otwarciu biura działali w nim, poza jego założycielami, rzeczoznawcy: mgr inż. **Tadeusz Heyne** (jeden z zasłużonych przedwojennych kierowców rajdowych), inż. **Edward Loth**, **Eugeniusz Kamiński**, inż. **Bogdan Lubiński**, inż. **Stanisław Paniczakiewicz**, mgr inż. **Aleksander Rumpel** i inż. **Stanisław Czayka**.

Zlecenie na wykonanie pierwszej ekspertyzy wpłynęło następnego dnia, po ukazaniu się ogłoszenia o rozpoczęciu pracy biura. Złożyło je Towarzystwo Handlu Zagranicznego „DAL”, a ocenę techniczną, oznaczoną numerem 1, wykonał inż. **Witold Rychter**.

Zbigniew Borowczyk w towarzystwie czeskich zawodników podczas MRAP w 1948 r.



1946 – 1957

Znaczny napływ dalszych zleceń spowodował konieczność zwiększenia liczby zatrudnionych w biurze rzeczoznawców. Zaproszono dodatkowo do współpracy: inż. **Stefana Michalaka**, mgr inż. **Eugeniusza Olechnowicza**, **Stanisława Przygodzkiego**, mgr inż. **Janusza Radzikowskiego**, prof. **Zdzisława Rytla**, **Edwarda Rzeszkowicza**, inż. **Mieczysława Skwierczyńskiego** i dr inż. **Zygmunta Wachowskiego**.

Wspomnieć należy, iż rzeczoznawstwo samochodowe, w formie nieco odmiennej od znanej nam dzisiaj, istniało w Polsce już w okresie dwudziestolecia międzywojennego. Dowodem na to jest choćby działalność **Witolda Rychtera**, który już w 1925 roku, z uwagi na dużą znajomość zagadnień związanych z techniką motoryzacyjną oraz problemami ruchu drogowego, został wpisany na listę ówczesnych biegłych sądowych ds. ruchu drogowego. Czynnikiem pracował do roku 1939 na stanowisku przysięgłego rzeczoznawcy samochodowego w Komisariacie Rządu m.st. Warszawy.

W tych czasach zdążyła się zorganizować motoryzacyjna młodzież AP, której działalność w zawiązanej Sekcji Młodych AP (pierwszej generacji), pod przewodnictwem najpierw **Jerzego Regulskiego**, a następnie **Janusza Chenoira**, polegała na pomocy „starym sędziom” przy organizacji imprez samochodowych i szkoleniu się w obsłudze sprzętu, nierzadko w ramach nocnych „prac społecznych” (bo w dzień była szkoła lub inne obowiązki), w garażach różnych państwowych instytucji (PKS, TOR). Tam w nagrodę za wykonaną pracę można było pojeździć po placu. Były to dla nich pewnego rodzaju zajęcia praktyczne. Dla tej klubowej młodzieży urządzane były w terenie obozy treningowe (jazdy odbywały się na pochodzącym z demobilu Willysie MB). Ich szefami byli: **Janusz Chenoir** i **Maciej Bernhard**. Z tej sekcji wywodzili się późniejsi znani działacze i zawodnicy klubu, jak np. **Stanisław Wierzbę**, **Marian Repeta**, **Wiesław Gawron**, **Marek Wachowski**, **Ryszard Zahorski**, **Janusz Kokeli**, **Władysław Paszkowski**. Po likwidacji Automobilkлубu Polski, Sekcja Młodych działała dalej w strukturach PZM.

Z czasem ówczesne władze PRL zaczęły wykazywać zainteresowanie automobilizmem (co źle wróżyło jego rozwojowi!). Dowodem tego może być fakt przyjęcia w 1948 roku, po zakończeniu XIV Międzynarodowego Rajdu Polski, zawodników i działaczy przez prezydenta RP, obywatela **Bolesława Bierutę**, który „*raczył przyjąć wysoki protektorat nad Automobilkлубem Polski w uznaniu ważności pracy Klubu w zakresie rozwoju motoryzacji i upowszechniania sportu i turystyki motorowej wśród szerokich mas społeczeństwa polskiego*”.

Wspomniany rajd był ostatnią dużą imprezą sportową zorganizowaną pod szyldem Automobilkлубu Polski przez przedwojennych działaczy. Nastąpiła era Jednodniowych Jazd Konkursowych i Rajdów Patrolowych opartych głównie o kierowców zawodowych na państwowym sprzęcie, a głównym hasłem przypisanym do sportu motorowego było „podnoszenie obronności Kraju przed imperializmem amerykańskim”.

Ten początkowo pełen nadziei i entuzjazmu okres odbudowy Automobilkлубu Polski, co prawda w odmiennych nieco strukturach organizacyjnych, zakłócony został groźbą nieuchronnej likwidacji klubu jako „jednostki wrogiej klasowo”. Nim to nastąpiło, jeszcze na krótko, bo na niecały rok, w maju 1949 roku

ukonstytuował się nowy Zarząd Oddziału Warszawskiego AP. Prezesem wybrano **Piotra Jaroszewicę**, zaś wiceprezesami **Jakuba Toruńczykę**, **Witolda Urbanowskiego** oraz **Władysława Wapińskiego**. Skarbnikiem został **Henryk Krawczyk**, sekretarzem – **Lucjan Truszczyński**, gospodarzem – **Konstanty Woyciechowski**, a komandorem sportowym – **Edward Niziołek**. Prezesem ZG AP był w owym czasie **Czesław Orliński**, zaś sekretarzem generalnym inż. **Jakub Toruńczyk**.

NARODZINY POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO

Likwidacja Automobilkлубu Polski rozpoczęła się 29 stycznia 1950 roku, decyzją Walnego Zgromadzenia Delegatów AP. Podjęli oni „wcześniej przygotowaną” uchwałę o jego rozwiązaniu. Identykzną uchwałę o rozwiązaniu swojej organizacji podjęło obradujące równolegle Walne Zgromadzenie Delegatów Polskiego Związku Motocyklowego. Następnego dnia, tj. 30 stycznia 1950 roku, na wspólnym posiedzeniu delegacji tych wielce zasłużonych, o wieloletniej tradycji (co stwarzało problemy dla władzy) stowarzyszeń, zgodnie z wytycznymi, powołali w ich miejsce nową organizację – Polski Związek Motorowy (PZM).



Stało się tak w wyniku podjętych w ostatnich miesiącach 1949 roku w rządowych gabinetach decyzji, oficjalnie uzasadnianych kalkulacjami organizacyjno-ekonomicznymi, niby popartymi przykładem niemieckiego ADAC (wzór jednolitej organizacji samochodowo-motocyklowej), zaś de facto będących wynikiem niechęci do tradycji Automobilkлубu Polski „o nieprawidłowym składzie socjalnym”.

Ta niechęć zaciążyła też na doborze składu Zarządu PZM, wybranego „zgodnie z linią partii”, do którego nie weszli fachowi działacze zarówno Automobilkлубu Polski, jak i Polskiego Związku Motocyklowego. Dla niektórych z nich, jak np. wielce zasłużonego dla Automobilkлубu Polski **Janusza Regulskiego** oraz **Józefa Dochę**, prezesa Polskiego Związku Motocyklowego, jako dla „wrogów klasowych” stosowniejszym, wg władzy, miejscem było więzienie.

Zgodnie ze statutem tej nowej organizacji – Polskiego Związku Motorowego – dotychczasowe Oddziały AP, czyli dawne auto-

Znak Polskiego Związku Motorowego.

1946 – 1957

mobilkлубy, zastąpione zostały Okręgowymi Sekcjami (zespołami) Samochodowymi, usytuowanymi w 17 nowo powołanych Zarządach Okręgowych PZM. Tworzone były także tzw. Oddziały Motorowe. Zarządom Okręgowym podlegały też liczne kluby i sekcje motorowe zrzeszeń i pionów sportowych.

W wyniku tych wszystkich zmian w polskim sporcie motorowym z chwilą przymusowej likwidacji w 1950 roku Automobilklubu Polski oraz powołania Polskiego Związku Motorowego, rzeczoznawcy klubowi skupieni w Biurze Porad Technicznych i Ekspertyz Samochodowych musieli podjąć strategiczną decyzję co do dalszego istnienia w nowej sytuacji. Ponieważ samodzielne istnienie organizacji rzeczoznawców w owych czasach nie było możliwe, wybrano struktury PZM. W 1952 roku Walny Zjazd PZM powołał Główną Komisję Rzeczoznawców w składzie: inż. **Stanisław Czayka**, **Zbigniew Maślankiewicz**, inż. **Roman Wisławski**, **Tomasz Marciniak** i mgr inż. **Roman Pijanowski**. W ten oto sposób zakończył się pierwszy etap działalności rzeczoznawczej w Automobilklubie.

Warszawscy automobilści skupieni byli we wchodzących w skład struktur Okręgu Warszawskiego PZM, kolejno: Warszawskiej Okręgowej Sekcji Samochodowej PZM (1951–1952), Oddziale Motorowym PZM (1952–1955) i Automotoklubie (PZM) Warszawa (1955–1957). Sekcja i następnie Oddział mieściły się do roku 1953 przy ul. Nowy Świat 35 (tam, gdzie mieścił się uprzednio Oddział Warszawski AP), następnie Oddział Motorowy przeniósł się do lokalu Zarządu Okręgowego PZM na Nowy Świat 62, gdzie ostatecznie w roku 1955 został przekształcony w Automotoklub PZM. W tej postaci dotrwał tam do 1957 roku, czyli roku powstania Automobilklubu Warszawa.

W celu powiększenia funduszy na działalność statutową stosowano różne formy. Na przykład w Oddziale Warszawskim ogłoszone zostało współzawodnictwo (obowiązkowe) w sprzedaży przez członków znaczków „Popierajmy motoryzację”. Jako nagrody przyznawano dyplomy oraz pisma z podziękowaniem.

Zrywając z tradycją polskiego automobilizmu i zaprzeczając wielki dorobek Automobilklubu Polski z okresu dwudziestolecia międzywojennego, a wprowadzając w 1950 roku zgodny z „linią partii” system organizacyjny, władze nowego związku wpędziły się na długie lata w ślepy zaułek. Brak zaangażowania i niefachowość ówczesnego kierownictwa PZM, skutkowało złą pracą także etatowego personelu związku.

Oto opis fragmentu ówczesnej działalności społecznej Oddziału Motorowego PZM w Warszawie (dawniej Oddział Warszawski AP):

„Ci, którzy brali udział w akcji wyborczej Stołecznego Komitetu Wyborczego Frontu Jedności Narodowej (...) przyczynili się do zwiększenia manifestacji jedności narodowej, jaką były wybory do Sejmu Ustawodawczego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (...)

Stołeczny Komitet FJN składa podziękowanie za społeczną i obywatelską postawę członków związku zgłaszających się w dniu wyborów wraz z wozami do dyspozycji Komitetów Wyborczych FJN, czym bardzo ułatwili pracę w terenie”.
Biuletyn OM nr 9

ZBIGNIEW MAŚLANKIEWICZ



Urodził się 25 marca 1907 roku w Warszawie, gdzie po zdaniu matury rozpoczął studia na Politechnice Warszawskiej, jednocześnie pracując w instytucjach związanych z motoryzacją. Po wyzwoleniu rozpoczął pracę w gospodarce transportowej

i jako człowiek znający się na prawidłowej eksploatacji pojazdów nawiązał kontakt z ludźmi organizującymi rzeczoznawstwo samochodowe. W latach 50. piastował, przez długi okres, funkcję sekretarza Rady Głównej Organizacji Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego. Był przez wiele lat faktycznym redaktorem biuletynu rzeczoznawców samochodowych. W Automobilklubie Warszawa, a później Warszawskim, jako dobrze znający się na sprawach związanych z bezpieczeństwem na drogach w kadencji władz klubu 1957–1959 został przewodniczącym Komisji Ruchu Drogowego. Przez kolejne dwie kadencje pełnił w zarządzie klubu funkcję wiceprezesa ds. administracyjno-organizacyjnych, a w latach 1965–1969 – wiceprezesa ds. szkolenia.

Za jego rządów w klubie rozwijała się dynamicznie działalność związana ze szkoleniem na prawo jazdy. Aktywnie uczestniczył w życiu sportu samochodowego, wielokrotnie organizując rajdy samochodowe o randze ogólnopolskiej i międzynarodowej. Za całokształt swojej pracy zawodowej i społecznej był odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi oraz innymi odznaczeniami państwowymi i resortowymi.

Zmarł 21 sierpnia 1965 roku.

Ten stan nie zniechęcał jednak tych coraz liczniejszych, pełnych energii i oddanych motoryzacji społecznych działaczy. Dzięki nim organizowane były w tych nowych warunkach imprezy sportowe z udziałem samochodów – tak powojennych, jak i przedwojennych. Życie w sekcjach i klubach z trudem, ale toczyło się dalej. Organizowano imprezy motorowe popularne (Jednodniowe Jazdy Orientacyjno-Patrolowe) i wyczynowe (wśród nich w dalszym ciągu głównie Jednodniowe Jazdy Konkursowe kategorii III, a następnie II i I oraz rangi mistrzostw okręgu). Najlepsi zawodnicy z poszczególnych okręgów PZM rozgrywali finał w postaci Jednodniowej Jazdy Konkursowej o randze mistrzostw Polski.

Rozwijało się także klubowe życie towarzyskie, organizowano m.in. zabawy taneczne w lokalu przy ul. Nowy Świat 35, odczyty na temat nowych osiągnięć w motoryzacji wygłaszały osoby cieszące się dużym autorytetem w tej dziedzinie (m.in. prof. dr **Kazimierz Studziński**, inż. **Edward Loth**, **Zbigniew Maślankiewicz**, inż. **Witold Rychter**). Brano udział w kursach sędziowskich: po zdaniu egzaminu teoretycznego otrzymywano licencję kategorii IV, a po odbyciu odpowiedniego stażu – licencję kategorii III. W działalności turystycznej uczestniczono w licznych wycieczkach samochodowych organizowanych przez Komisję Turystyki PZM w okolice Warszawy, ale nie tylko – bo i kilkudniowe, w dalsze rejony Polski. Wycieczki miały na celu podkreślenie „postępu techniki dla dobra ludzkości”. Był na nie przydzielany paliwo po cenach państwowych.

1946 – 1957

Prezes PZM
Roman Pijanowski
w towarzystwie
Jacka Bartosia podczas
Rajdu Polski w 1989 r.



Tacy działacze jak **Julian Zabokrzecki, Eugeniusz Kamiński, Zbigniew Maślankiewicz, Zygmunt Jaroszewicz, Konstanty Kot-Wojciechowski, Kazimierz Bobrowski, Zbigniew Borowczyk, Bogdan Lubiński, Witold Rychter** i wielu, wielu innych, dawało przykład wspólnego organizowania i sędziowania imprez.

Naszedł czas odwilży i pod presją wszystkich oddanych automobilizmowi działaczy PZM w maju 1956 roku zwołany został Nadzwyczajny Walny Zjazd PZM. Uchwalony na nim statut przywracał istnienie Automobilklubów na prawach członków bezpośrednich związku. Automobilkluby z przedwojenną tradycją mogły powrócić do swoich dawnych nazw, zaś nowo powołane przyjmowały nazwy związane z regionem (miastem),

w którym działały. Te zmiany objęły także środowisko warszawskich automobilistów, którzy mogli powołać do życia swój klub zwany początkowo Automobilklubem Warszawa, a później Warszawskim.

Do przełomu jaki nastąpił w Polskim Związku Motorowym w tych latach w znaczący sposób przyczynił się wybrany na wspomnianym Walnym Zjeździe nowy prezes związku – **Roman Pijanowski**. Działacz młody wiekiem ale od dawna związany z motoryzacją podjął i konsekwentnie prowadził działania umacniające pozycję PZM w kraju.

Jego niewątpliwym osiągnięciem było zapewnienie Związkowi stabilności i niezależności m.in. dzięki prowadzonej własnej działalności gospodarczej. Pozycję PZM w kraju wzmocniła

Przykład ciągłości
członkostwa w AP
Stanisława (ojciec)
i Zdzisława (syn) Przygodzkich
potwierdzeniem ciągłości
historii Automobilklubu Polski.



1946 – 1957



również pełniona przez prezesa **Romana Pijanowskiego** przez wiele lat funkcja I-go Wiceprezydenta Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA).

W wybranych w 1956 roku władzach PZM funkcję sekretarza generalnego pełnił (do roku 1979) **Edward Niziolek**, zawodnik rajdowy w reaktywowanym Automobilklubie Polski już od 1946 roku (startował w samochodach DKW, Opel Olympia, a następnie Citroen 11). W latach 50. był trzykrotnie mistrzem Polski.

Po 33 latach kierowania Polskim Związkiem Motorowym, **Roman Pijanowski** zrezygnował z funkcji prezesa w 1989 roku. Jego następcą został **Andrzej Witkowski** wiceprezes ds. organizacyjno-wychowawczych w ZG PZM. Funkcję prezesa Polskiego Związku Motorowego pełni do dzisiaj, jest członkiem Automobilklubu Polski. Za jego kadencji Polski Związek Moto-

rowy „bezkolizyjnie” przeszedł przez okres transformacji gospodarczej, jaka dokonana się w Polsce. Dzięki konsekwentnie prowadzonej polityce kierowania związkiem umocniła się jego pozycja, zarówno jako podmiotu gospodarczego, jak i organizatora imprez sportowych najwyższej rangi, takich jak 66 Rajd Polski organizowany w 2009 r. jako eliminacja Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Świata, czy też zorganizowana w roku 2004 w Polsce Sześciodniówka Motocyklowa. Prezes **Andrzej Witkowski** pełni również funkcję I-go Wiceprezydenta Międzynarodowej Federacji Motocyklowej (FIM) oraz Wiceprezydenta – Skarbnika w Europejskiej Unii Motocyklowej.

W statucie uchwalonym w 1991 roku na Krajowym Zjeździe Delegatów PZM, po raz pierwszy zapisano, że PZM jest związkiem stowarzyszeń – osób prawnych posiadających własne statuty.



1946 – 1957