



POD SZTANDAREM AUTOMOBILKLUBU WARSZAWSKIEGO

1957 – 1988

„Objęcie w posiadanie” siedziby na Nowym Świecie.
Od lewej: J. Modecki, I. Maślankiewicz, J. Cichy, E. Kamiński, K. Modrakowski – ówczesny prezes AW.

Warszawa

AUTOMOBILKLUB WARSZAWA

Henryk Gałecki – prezes
Automobilklubu Warszawa
(następnie Warszawskiego)
w latach 1959–1971.

Zmiana atmosfery politycznej, jaka nastąpiła w Polsce w 1956 roku w wyniku „październikowego plenum”, spowodowała, że zwołany w grudniu tego roku zjazd aktywu samochodowego uchwalił postulat skierowany do ZG PZM o powołanie do życia pełnoprawnych Automobilklubów.

Ponieważ istniejący wówczas statut związku nie przewidywał istnienia samodzielnych klubów samochodowych, wyłoniła się konieczność jego zmiany. Opracowano nowy statut, w którym najważniejszymi zapisami były zapisy gwarantujące fundusze na całkowite zabezpieczenie działalności nowo powstałych klubów. Co nie mniej ważne – dopuszczały one także otrzymanie osobowości prawnej przez te kluby. Odpowiedni paragraf statutu mówił o tym, że interesy klubów w PZM będzie reprezentować Rada Główna Automobilklubów (federacja klubów), jako ich władza zwierzchnia. Jednocześnie opracowano wzorcowy statut Automobilklubu, który został przyjęty na kolejnej naradzie delegatów aktywu samochodowego w kwietniu 1957 roku.

Podczas tej narady powołana została do życia Rada Główna Automobilklubów (RGA) – zatwierdzona w miesiąc później przez ZG PZM. RGA dotrwała do 1991 roku. Nowy statut PZM i statut wzorcowy Automobilklubu zostały zatwierdzone przez

JULIAN KAZIMIERZ ZABOKRZECKI

Urodził się w 1902 roku, ukończył Szkołę Wawelberga i Rotwanda w Warszawie oraz Szkołę Podchorążych rezerwy w 26 Pułku Piechoty używając stopień podporucznika. Przed II Wojną Światową pracował we Lwowie i w Krakowie w „POLMINIE”, czyli w przemyśle naftowym. Od powstania Służby Zwycięstwa Polski działał w konspiracji. Aresztowany przez gestapo w grudniu 1940 r. był więziony w Radomiu, w Krakowie na Montelupich a następnie osadzony w Auschwitzu gdzie brał udział w słynnym „Marszu Śmierci” w 1945 r. Po wojnie organizował Centralę Produktów Naftowych i był dyrektorem Oddziału Warszawskiego CPN.

Był jednym z odtwórców Automobilklubu Polski, wieloletnim wiceprezesem ds. sportu w AP i w PZM. Był twórcą i organizatorem słynnych „Depart de Varsovie” Rajdów Monte Carlo, czyli startów do tej imprezy z Warszawy. Był też szefem ekipy Automobilklubu Warszawskiego na Rajdach Polski i wielu imprezach krajowych i zagranicznych. Tworzył też regulaminy sportu rajdowego i komisarzy sportu samochodowego.

Już w sierpniu 1948 roku dał się poznać członkom Sekcji Młodych AP, kiedy służbowym Willysem z przyczepką przywoził cepeenowską benzynę w beczce dla I Treningowo – Eliminacyjnego Obozu Sekcji we wsi Pocięcha w Puszczy Kampinoskiej.

Zmarł w 1975 roku.



Główny Komitet Kultury Fizycznej, po osiągnięciu porozumienia odnośnie zaproponowanych przez komitet poprawek.

Po długoletniej i nieustępliwej walce grona fanatyków automobilizmu doczekano się dnia, od którego stał się możliwy rozwój polskiego automobilizmu, tak po macoszemu traktowanego przez ostatnie 10 lat.

W ślad za środowiskiem automobilistów śląskich i środowiskiem krakowskim, które powołały swoje Automobilkluby, auto-



mobilści warszawscy i województwa warszawskiego 15 czerwca 1957 roku zwołali zebranie członków założycieli w celu powołania swojego Automobilklubu. W zebraniu, któremu przewodniczył **Maciej Perzyński**, uczestniczyli działacze dawnego Automobilklubu Polski (m.in. jeden z jego założycieli, **Włodzimierz Zeydowski**) oraz działacze skupieni w istniejącym jeszcze warszawskim Automotoklubie PZM. Efektem zebrania było uchwalenie, a właściwie przyjęcie – bo innej możliwości nie było – statutu nowo powstającego warszawskiego Automobilklubu wg wariantu wzorcowego obowiązującego w PZM. Uchwalono także wysokość składki członkowskiej – 10 zł miesięcznie.

W najważniejszym punkcie programu zebrani dokonali w głosowaniu tajnym wyboru władz – Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Sądu Koleżeńskiego nowo powstałego Automobilklubu Warszawa. Zarząd tego Automobilklubu ukonstytuował się na pierwszym posiedzeniu w dniu 1 lipca 1957 roku w następującym składzie: **Michał Rola-Żymierski** (prezes), **Stanisław Czayka** (wiceprezes ds. administracyjno-organizacyjnych), **Julian Zabokrzecki** (wiceprezes ds. sportu), **Wiktor Sudra** (wiceprezes ds. szkolenia), **Jerzy Wojciech Szamotulski** (sekretarz), **Zbigniew Walczak** (skarbnik), **Tomasz Domaniewski** (przewodniczący Komisji Propagandy), **Jerzy Strenger** (przewodniczący Komisji Technicznej), **Zbigniew Maślankiewicz** (przewodniczący Komisji Ruchu Drogowego), **Mieczysław Tobolewski** (przewodniczący Komisji Turystyki), **Zbigniew Borowczyk**, **Stanisław Grabek**, **Tadeusz Grodzieński**, **Tadeusz Hankiewicz**, **Zygmunt Jaroszewicz**, **Tadeusz Kozłowski**, **Zbigniew Kozłowski**, **Jerzy Lenartowicz**, **Edward Loth**,

1957 – 1988

Felicjan Loth, Aleksander Mazurek, Tadeusz Olsza, Stanisław Panczakiewicz, Witold Rychter i Włodzimierz Zeydowski.

Dokonując wyboru takiego składu zarządu, kierowano się częściowo nawiązaniem do tradycji Automobilklubu (w składzie zarządu znaleźli się przedwojenni działacze, m.in. **Włodzimierz Zeydowski, Witold Rychter, Aleksander Mazurek**), ale także brano pod uwagę ówczesną rzeczywistość, czego najlepszym dowodem jest treść wypowiedzi jednego z uczestników zebrania o kandydaturze marszałka **Michała Roli-Żymierskiego**: „Chodzi o to, żeby w naszych władzach znalazł się ktoś (...), kto przedstawia ciężar gatunkowy u nas w życiu państwowym, będzie mógł dzielnie pracować w naszym zarządzie”.

Przewodniczącym pięcioosobowej Komisji Rewizyjnej został wybrany **Stanisław Perkowski**, a przewodniczącym Sądu Koleżeńskiego – **Maciej Perzyński**. Za priorytetowe zadanie Zarząd Automobilklubu uznał pozyskanie odpowiedniego lokalu i jego wyposażenie, stąd otrzymał od zebrania ogólnego upoważnienie do zaciągania pożyczki.

SPRZĄTANIE PRZY KLUBIE

„W związku ze społeczną akcją w Stolicy, zawiadamiamy Kolegów, że organizujemy porządkowanie terenu dookoła n/klubu w dniach: niedziela 15 X godz. 10.00, wtorek 17 X godz. 13.30, czwartek 19 X godz. 15.50. Prosimy o jak najliczniejszy udział Kolegów w tej akcji”.

(Komunikat 5/61)

„Zarząd Automobilklubu tą drogą składa podziękowanie wszystkim Kolegom, którzy w ramach Miesiąca Porządkowania Stolicy przyczynili się zmusną pracą do uporządkowania terenu przed lokalem klubowym. Na szczególne wyróżnienie zasługuje Koło Taksówkarzy naszego Automobilklubu”.

(Komunikat 6/61)

Istniejące władze klubu zostały zaakceptowane na początku 1958 roku przez walne zgromadzenie, z założeniem dwuletniej kadencji, jednak już na wiosnę 1959 roku nastąpiły zmiany w ich składzie. Na posiedzeniu 1 marca 1959 roku ukonstytuował się Zarząd Automobilklubu w nowym składzie: **Henryk Gałecki** (prezes), **Zbigniew Maślankiewicz** (wiceprezes ds. administracyjno-organizacyjnych), **Julian Zabokrzecki** (wiceprezes ds. sportu), **Adam Kaczkowski** (wiceprezes ds. szkolenia), **Jerzy Wojciech Szamotulski** (sekretarz), **Tadeusz Hankiewicz** (skarbnik), **Jan Wojtowicz** (przewodniczący Komisji Sportowej), **Jerzy Strenger** (przewodniczący Komisji Technicznej), **Stanisław Grabek** (przewodniczący Komisji Ruchu Drogowego), **Walenty Nowacki** (przewodniczący Komisji Turystycznej), **Heliodor Pryliński** (przewodniczący Komisji Szkoleniowej), **Stanisław Milewski** (przewodniczący Komisji Gospodarczej), **Ryszard Lange** (przewodniczący Komisji Propagandowej), **Zbigniew Borowczyk, Zbigniew Brunner, Andrzej Deminet, Stanisław Dolański, Jerzy Lenartowicz, Wiktor Sudra**.

Funkcję przewodniczącego Komisji Rewizyjnej objął **Stanisław Maksymowicz**, przewodniczącym Sądu Koleżeńskiego pozostał **Maciej Perzyński**.



Charakterystycznym dla ówczesnych czasów elementem w działalności odrodzonego warszawskiego klubu była impreza otwierająca wiosenny sezon sportu i turystyki, którą określono jako dowód „prężności organizacyjnej i sportowej”. Program przewidywał: zbiórkę pojazdów (samochody, skutery, motocykle) na pl. Defilad, defiladę uformowanej kolumny przez całe miasto na pl. Zwycięstwa, złożenie wieńca na Grobie Nieznanego Żołnierza, a następnie – dla chętnych – wycieczkę do Zegrzynka z konkursowymi zadaniami do wykonania po drodze.

Inną atrakcją dla członków klubu był udział w okazjonalnym Rajdzie Pokoju i Przyjaźni (z Moskwy do Warszawy). Kilkudziesięciu członków klubu (z samochodami) opiekowało się załogami biorącymi udział w rajdzie, dostawali oni „za udział w pomocy” pamiątkowe plakietki.

Mistrzowski zespół Automobilklubu Warszawa w XIV Turystycznych Motorowych Mistrzostwach Polski – 1973 r.
Od lewej: M. Wrzos, J. Cichy, H. Lewicka.



Społeczna aktywność członków i działaczy klubu była godna podziwu, objawiała się ona m.in. zorganizowaniem przy poparciu Prezydium Rady Narodowej m.st. Warszawy „Miasteczka Ruchu” (do manewrowania samochodem), na placu obok nowo uzyskanej siedziby klubowej przy ul. Górnośląskiej.

Aktywna działalność członków Automobilklubu Warszawa tego okresu była zauważana, stąd wyróżnienia Odznakami Honorowymi, które zostały wręczone po raz pierwszy podczas uroczystego spotkania 26 listopada 1960 roku w lokalu klubu.

1957 – 1988

LONGIN BIELAK

Jest chyba najbardziej utytułowanym i wszechstronnym zawodnikiem i działaczem w powojennej historii Automobilklubu Polski.

Mając 21 lat, w 1948 roku wstąpił do Automobilklubu Polski, dostał legitymację nr 25, a w 1949 roku otrzymał swój pierwszy dyplom z Jednodniowej Jazdy Konkursowej.

Był przez cały czas zawodnikiem startującym w wyścigach i rajdach samochodowych. Na początku lat 50. zbudował, jako jeden z pierwszych, samochód wyścigowy, tzw. SAM, na którym przez kilka lat wygrywał wyścigi i zdobywał tytuły mistrza i wicemistrza Polski.

Później startując już samochodami Formuły 3 wg regulaminów Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA), reprezentował klub i Polskę w wyścigach międzynarodowych odbywających się w krajach socjalistycznych. Poza wyścigami startował również w rajdach samochodowych, m.in. 10 razy w Rajdzie Monte Carlo (zajmując 3. miejsce w klasie), 5 razy w Rajdzie Akropolu (zajmując 3. miejsce w klasie) oraz w szeregu innych imprezach w kraju i za granicą. Jako jeden z nielicznych zdobył 21 tytułów mistrza i wicemistrza Polski.

W 1972 roku przyczynił się do reaktywowania samochodowego sportu wyścigowego w kraju, doprowadzając do jego rozwoju. Będąc członkiem ZG PZM, jako przewodniczący Zespołu Torów był inicjatorem wybudowania toru wyścigowego w Kielcach (Miedziana Góra) i w Poznaniu. W 1982 wybrany został na przewodniczącego Głównej Komisji Sportu Samochodowego PZM. Będąc jednocześnie członkiem prezydium ZG PZM, spowodował powołanie do kadry rajdowej najlepszych zawodników Automobilklubu Polski, umacniając jego znaczenie i pozycję. Posiada Honorowe Członkostwo w Automobilklubach Toruńskim, Kieleckim i Wielkopolskim.



Przez cały czas był członkiem Automobilklubu Polski, wieloletnim członkiem zarządu (wiceprezesem ds. sportowych), przewodniczącym Komisji Sportu, sędzią sportowym, zaś w czerwcu 2004 roku został prezesem Automobilklubu Polski; funkcję tę pełnił do Walnego Zgromadzenia AP, które odbyło się 23 października 2004 roku.

Posiada wszystkie najważniejsze odznaczenia sportowe, uwieńczone tytułem Zasłużonego Mistrza Sportu. Otrzymał też godność Członka Honorowego Automobilklubu Polski. W 1999 roku (na 90-lecie Automobilklubu Polski) został odznaczony przez prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Aleksandra Kwaśniewskiego, Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Obecnie jest członkiem zarządu klubu oraz działa w Kole Seniorów AP. Na kadencję 2008–2012 został wybrany jego przewodniczącym.



Złote odznaki otrzymali: **Erazm Gajewski, Piotr Jaroszewicz, Zygmunt Jaroszewicz, Zbigniew Maślankiewicz, Edward Niziołek, Roman Pijanowski, Janusz Regulski, Witold Rychter, Jerzy Strenger, Florian Tomecki, Konstanty Woyciechowski, Julian Zabokrzecki i Tadeusz Heyne** (pośmiertnie).

Srebrne odznaki otrzymali: **Wacław Banasiak, Longin Bielak, Kazimierz Bobrowski, Stanisław Czayka, Zbigniew Czchowski, Jan Gródecki, Adam Kaczkowski, Eugeniusz Kamiński, Jan Kowalski, Edward Loth, Czesław Mieczkowski, Stefania Mikulska, Maciej Perzyński, Irena Sikorska, Mieczysław Skoczyński, Czesław Staniszewski, Jerzy Szamotulski, Kazimierz Tarczyński, Grzegorz Timoszek, Władysław Wapiński, Marian Wierzba, Barbara Wojtowicz, Jan Wojtowicz.**

Na kadencję 1961–1963 wybrane zostały nowe władze Automobilklubu, nowy zarząd ukonstytuował się na posiedzeniu 19 marca 1961 roku w następującym składzie: **Henryk Gałecki** (prezes), **Zbigniew Maślankiewicz** (wiceprezes ds. administracyjno-organizacyjnych), **Julian Zabokrzecki** (wiceprezes

ds. sportu, przewodniczący Komisji Sportowej), **Adam Kaczkowski** (wiceprezes ds. szkolenia), **Eugeniusz Kamiński** (sekretarz), **Stanisław Czayka** (skarbnik), **Stanisław Grabek** (przewodniczący Komisji Technicznej), **Aleksander Bachrach** (przewodniczący Komisji Ruchu Drogowego), **Kazimierz Perzyński** (przewodniczący Komisji Turystycznej), **Zbigniew Biegański** (przewodniczący Komisji Szkoleniowej), **Stanisław Milewski** (przewodniczący Komisji Gospodarczej), **Stanisław Szelichowski** (przewodniczący Komisji Propagandowej), **Jan Załęski** (przewodniczący Komisji Prawnej), **Julitta Wędrychowska** (przewodnicząca Koła Pań), **Stanisław Milewski** (przewodniczący Koła Taksówkarzy), **Stanisław Dolański, Jerzy Lenartowicz, Władysław Matysiak, Wiktor Sudra, Jan Wojtowicz.**

Przewodniczącym Komisji Rewizyjnej został wybrany **Julian Makarewicz**, zaś **Maciej Perzyński** pozostał przewodniczącym Sądu Koleżeńskiego.

1957 – 1988

Z podsumowania działalności Automobilkлубu Warszawa, dokonanego na zgromadzeniu sprawozdawczo-wyborczym w marcu 1963 roku, wynika, że w sporcie – w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski – zawodnicy AW zdobyli w 1961 roku 375 pkt., tj. 52 proc. możliwych do zdobycia, a w 1962 roku – 35 proc. W tym okresie dwukrotnie organizowano punkty startowe Rajdu Monte Carlo (RMC). W klubie istniało 10 Kół Użytkowników Samochodów poszczególnych marek, których działalność przyczyniała się do ożywienia życia klubowego. Zorganizowano 65 wycieczek, w których wzięło udział 3500 osób w 750 samochodach, opracowano trasy 28 motorowych szlaków turystycznych. 170 członków klubu uczestniczyło w 158 wyjazdach kontrolnych w ramach akcji kontroli ruchu drogowego. Na 54 kursach szkoleniowych dla amatorów umożliwiono uzyskanie ponad 2000 praw jazdy w 1961 roku, a ponad 2600 w 1962 roku (na 74 kursach). W tym okresie powstała nowa delegatura Automobilkлубu w Żyrardowie i dwa koła przyzakładowe. We wrześniu 1963 roku w Automobilkлубie Warszawa została wręczona 5000. legitymacja członkowska – był to niewątpliwie najliczniejszy klub samochodowy w Polsce!

Przekrój społeczny członków AW obrazuje liczbowy stan reprezentacji poszczególnych zawodów – wśród zrzeszonych w klubie członków było: około 1400 inżynierów i techników, 430 kierowców zawodowych, 370 lekarzy i tyleż samo rzemieślników, 175 prawników, 125 dziennikarzy, 175 osób reprezentujących świat artystyczny oraz 75 naukowców. Początek lat 60. pod względem finansowym był dla klubu pomyślny, wydatki administracyjne pokrywane były z wpływów ze składek członkowskich, sprzedaży znaczków klubowych i wydawnictw.

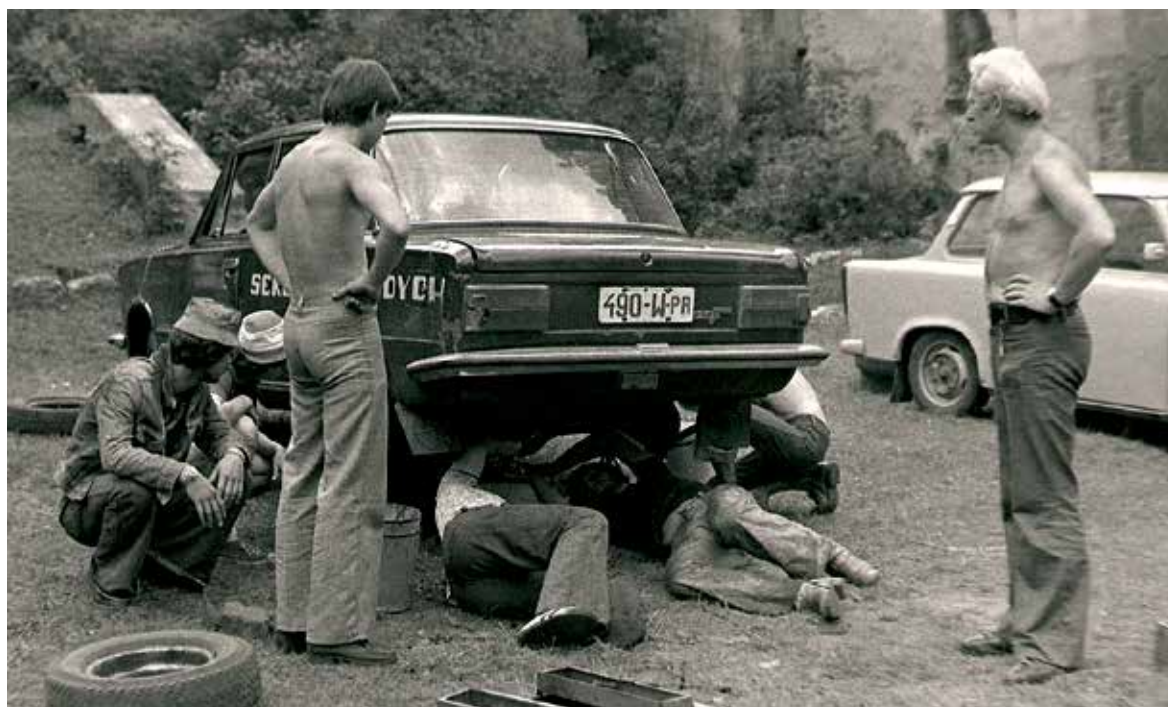
W administracji klubu zatrudnionych było 8 pracowników umysłowych i 2 fizycznych, zaś na parkingach i w garażach oraz w szkoleniu było jeszcze zatrudnionych 13 pracowników umysłowych i 26 fizycznych. Klub stać było na zakup 3 samochodów i motocykli oraz sprzętu szkoleniowego i wyposażenia parkingów. Zakup ten był częściowo sfinansowany ze sprzedaży nienadającego się do dalszej eksploatacji sprzętu.



Jedną z najpoważniejszych akcji przeprowadzonych w klubie (przy współudziale PCK) w 1963 roku było wyposażanie wszystkich chętnych członków we wkładki do prawa jazdy z określeniem grupy krwi i Rh. Przeprowadzenie nieodzownych badań i oznaczenie grupy odbywało się jednocześnie z oddaniem honorowym 200 ml krwi w stacji krwiodawstwa.

Automobilkлуб lat 60. odznaczał się wyjątkową aktywnością, wszystkie jego jednostki organizacyjne zajmujące się działalnością statutową realizowały z powodzeniem założone zadania. I tak np. Koło Taksówkarzy i powołana przy nim Sekcja Towarzystwa Trzeźwości Transportowców organizowały w tym okresie dla swoich członków kursy języków obcych, a zebrania informacyjno-dyskusyjne odbywały się w każdy piątek. W zorganizowanym (1962 rok) przez koło konkursie w zakresie kultury jazdy i grzecznej obsługi pasażerów oraz estetycznego wyglądu samochodu, zwycięzcą uznanym za „Najuprzejmiejszego obywatela Warszawy” został członek koła, **Antoni Serocki**. Członkami Rady Koła Taksówkarzy w tamtym okresie byli m.in.: **Stefan Adamiec, R. Belbort, P. Dąbrowski, Roman Dyl, M. Grabania, Cz. Nowicki**.

Siedziba Automobilkлубu Warszawskiego w latach 60. na ul. Górnośląskiej 45 (pawilon V dawnego Szpitala Ujazdowskiego).



„Zajęcia praktyczne” Sekcji Młodych (obóz w Chrcynnem w 1975 r.).

1957 – 1988

Funkcja	Kadencja 1963–1965	Kadencja 1965–1969
prezes	Henryk Gałecki	Henryk Gałecki
wiceprezes ds. organ.–admin.	Czesław Marzec	Julian Zabokrzecki
wiceprezes ds. sportu	Julian Zabokrzecki	Zdzisław Łuszczynski
wiceprezes ds. szkolenia	Adam Kaczkowski	Zbigniew Maślankiewicz
wiceprezes ds. turystyki	–	Stefan Gałecki
sekretarz	Eugeniusz Kamiński	Eugeniusz Kamiński
skarbnik	Stanisław Czayka	Julian Makarewicz
przew. Kom. Sportowej	Adam Wędrychowski	Andrzej Zaleski
przew. Kom. Technicznej	Antoni Paprocki	Karol Pionnier
przew. Kom. Ruchu Drog. przew. Kom. BRD	Jan Gutman	Jan Gutman Andrzej Szperla (od 12.1967)
przew. Kom. Turystyki	–	Zbigniew Kozłowski Kazimierz Surdykowski (od 06.1967)
przew. Kom. Szkoleniowej	Andrzej Komorowski	–
przew. Kom. Gospodarczej	Stanisław Milewski	–
przew. kom. Propagandowej	Stanisław Szelichowski	Jan Bronikowski
przew. kom. Prawnej	Kazimierz Lipiński	Mieczysław Grabiński
opiekun Sekcji Młodych	–	Wacław Żmigrodzki
przew. Koła Pań	Julitta Wędrychowska	Stefania Mikulska
przew. Koła Taksówkarzy	Stanisław Milewski	Stanisław Milewski
przew. Kom. Sądownictwa Polubownego	Lech Różański (od 12.1964)	–
przew. Koła Pracowników Transportu Samoch.	Jan Węgrowski (od 11.1964)	–
przew. Koła TTT	–	Stefan Adamiec
opiekun delegatur	–	Adam Kaczkowski
członek prezydium zarządu	–	Zbigniew Kozłowski (od 06.1967)
członek zarządu	Stefan Gałecki	Tadeusz Blauth
członek zarządu	Stefania Paszkowska	Stanisław Czayka
członek zarządu	Karol Pionnier	Stefan Kaczyński
członek zarządu	Wiktor Sudra	Jerzy Kolman
członek zarządu	–	Lucyna Stankiewicz
członek zarządu	–	Wiktor Sudra
członek zarządu	–	Kazimierz Tarnowski
przew. Kom. Rewizyjnej	Julian Makarewicz	Józef Andruszkiewicz
przew. Sądu Koleżeńskiego	Kazimierz Wagner	Kazimierz Wagner



Komisja Ruchu Drogowego organizowała wyjazdy kontrolne na miasto z częstotliwością uwarunkowaną liczbą chętnych zgłaszających się do przeprowadzania tych kontroli. Realizując zadania związane z nauczaniem młodzieży zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, Automobilklub objął opieką 43 szkoły podstawowe znajdujące się w Śródmieściu Warszawy.

Komisja Sportowa poza podstawową działalnością poświęconą organizacji i uczestnictwu w rajdach i zawodach, przy wydatnej pomocy Koła Taksówkarzy organizowała cieszący się dużym powodzeniem (nagrody fundował PZU) cykl „kręciołów” – Konkursowych Jazd Zręcznościowych na pl. Defilad.

Komisja Propagandy, mimo stale zmieniającego się składu, pracowała pod kierownictwem nowo wybranego przewodniczącego, **Stanisława Szelichowskiego** i aktywnie działających jej członków w osobach: **W. Bryxa**, **E. Szczepankowskiego** i **J. Wciślińskiego**, organizując konferencje prasowe.

Także sprawnie swoje zadania wykonywała Komisja Prawna klubu, której przewodniczącym był **Jan Załęski**, a członkami: **W. Barciszewski**, **M. Grabiński**, **S. Hettling**, **E. Modrzejewski**, **S. Parfus**, **L. Różański**, **K. Tarnowski**. Poza udzielaniem

Krzysztof Komornicki wizytuje II Treningowo – Eliminacyjny obóz Sekcji Młodych AW w Chrcynnem w 1974 r.



1957 – 1988

JERZY JANKOWSKI

Urodził się w 1920 roku w Będzinie. Był genialnym konstruktorem, chociaż podobno nie ukończył żadnej wyższej uczelni technicznej, ale każdy do niego zwracał się per panie inżynierze.

Pracując w Warszawskiej Fabryce Motocykli, zajmował się wdrażaniem do produkcji motocykli, wykorzystując swoje bogate doświadczenia ze sportu motocyklowego. Największym jego osiągnięciem było stworzenie skutera OSA, najpierw z silnikiem 150 cm³, a następnie 175 cm³. Ponieważ miał po wypadku motocyklowym na Sześcidniówce w Czechosłowacji sztywną nogę, żeby ułatwić sobie zmianę biegów, pedały w tym skuterze usytuował „po angielsku” – hamulec po lewej, a zmiana biegów po prawej stronie – cała Polska skuterowa musiała tak jeździć. Po jego odejściu z WFM układ pedałów zmieniono na system prawostronny.

W 1951 roku w wyścigu motocyklowym startował na motocyklu SHL 125, przygotowanym do zawodów wg własnego pomysłu (rama tego pojazdu była wykonana z prasowanej blachy, z wywierconymi otworami, aby motocykl był lżejszy).

W latach 1958–1966 był głównym konstruktorem w Ośrodku Techniczno-Zaopatrzeniowym PZM przy ul. Kickiego 3/5, gdzie mieścił się także Ośrodek Szkolenia Motorowego Automobilklubu Warszawskiego. Tam tworzył swoje konstrukcje: samochód wyścigowy RAK 650 z silnikiem Triumph 650 napędzany alkoholem (przerobił go na RAK 2 T z dwoma takimi silnikami), później dwa KRABY Royal Meteor i następnie serię samochodów wyścigowych RAK Junior, z silnikami Wartburg 1000 i RAK F III, do których montowano też angielskie silniki Holbay i Ford Cosworth, następnie Formułę Polonia opartą o silniki Polskiego Fiata 125p. Był też Twórcą karta HT 1, który wykonał w OTZ PZM na zamówienie „Horyzontów Techniki” (stoi on teraz w Muzeum Techniki w Warszawie).

Zaprojektował też serię sportowych motocykli produkowanych w OTZ do rajdów, wyścigów i crossów.

Jerzy Jankowski startował, zajmując czołowe miejsca, we wszystkich dyscyplinach sportu motorowego uprawianych w tamtych czasach, z wyjątkiem rajdów samochodowych i wyścigów kartingowych. Jeszcze przed wojną startując na „podrasowanej” DKW 100 odnosił sukcesy. W latach 1950–53 wywalczył dziesięć tytułów mistrza i wicemistrza Polski w szosowo-terenowych rajdach i wyścigach motocyklowych. Czterokrotnie zdobył mistrzostwo Polski w wyścigach samochodowych Formuły 3 itd.

Cechą jego charakteru była oszczędność – świadczą o tym fakty, bowiem będąc właścicielem kilku samochodów, w tym Chevroleta de Lux, Forda Fairlane 500, Fiata Nuova 500, Škody Octavia, to jednak jeździł jedynie Fafikiem, czyli prototypem „wozidełka” na dwie i pół osoby, jego wufemowskiej konstrukcji opartej na elementach napędowych skutera OSA. A jak był przejęty wizjami konstrukcyjnymi, niech świadczy fakt, że wieczorem po wyrzuceniu śmieci wracał nie do domu (mieszkał na Kickiego blisko OTZ), ale do firmy i dziwił się, że jest ona już zamknięta.



(bezpłatnie) porad prawnych członkom klubu we wszystkich zakresach (za wyjątkiem spraw związanych z użyciem alkoholu!) jej członkowie – będący prawnikami związanymi zawodowo z sądami bądź prokuraturami – byli łącznikami pomiędzy klubem, a tymi instytucjami.

W 1962 roku Zarząd Automobilklubu Warszawskiego reaktywował Sekcję Młodych (młodzież od lat 15 i studenci). Opiekunem sekcji z ramienia zarządu klubu został **Adam Kaczowski**. W nagrodę za aktywność w 1963 roku sekcja otrzymała samochód Gaz. Nadawał się on do użytku... po naprawie, której wykonanie było zadaniem dla młodych. Młodzi aktywnie uczestniczyli w obsłudze różnych imprez sportowych, zwłaszcza Rajdu Monte Calvaria, którego organizacja zapoczątkowana została w 1964 roku z okazji urządzanego w Warszawie przez klub punktu startowego Rajdu Monte Carlo.



W późniejszych latach sekcja, zwana Kołem Młodych, usamodzielniała się, uzyskując do wyłącznej dyspozycji lokal poza siedzibą klubu, przy ul. Wareckiej. Były tam organizowane spotkania z udziałem znanych zawodników i działaczy sportu samochodowego, ilustrowane zdjęciami i pokazami filmów z imprez i rajdów motorowych.

Władze Automobilklubu Warszawa kadencji 1963–1965, a potem Automobilklubu Warszawskiego (1965–1969), podejmowały pracę w składach pokazanych w tabeli na str. 48.

Prezes J. Modecki w siedzibie AW na Nowym Świecie podczas spotkania z „wojskiem” – wspomagającym działalność Klubu.

Warszawski AUTOMOBILKLUB WARSZAWSKI

Zgodnie z uchwalonym w 1966 roku przez Walne Zgromadzenie nowym statutem Automobilklubu Warszawskiego, który formalnie zastąpił Automobilklub Warszawa, kadencję władz klubu przedłużono z 2 do 4 lat. Przy zapisywaniu nowych członków przywrócono zasadę dwóch członków wprowadzających. Automobilklub w dalszym ciągu mógł poszczycić się największą spośród polskich klubów liczbą członków – wg danych jeszcze z 1963 roku było ich 4400.

Rozwój motoryzacji nakładał na klub poważne zadanie szkolenia kierowców-amatorów oraz podnoszenia kwalifikacji kierowców zawodowych. Realizacją tego zadania zajmowały

1957 – 1988

Funkcja	Kadencja 1969–1972	Kadencja 1972–1974
prezes	Henryk Gałecki (do 05.1971) Konrad Modrakowski (od 09.1971)	Konrad Modrakowski (do 01.1974) Józef Modecki (od 01.1974)
wiceprezes ds. organ./admin.	Julian Zabokrzecki	Józef Modecki (do 01.1974)
wiceprezes ds. ideowych.	–	Stanisław Filipiak
wiceprezes ds. sportu	Adam Wędrychowski	Jerzy Szymaniak
wiceprezes ds. turystyki	Eugeniusz Kamiński	Andrzej Roszkowski
wiceprezes ds. inic. statut.	Tadeusz Blauth	–
sekretarz	Andrzej Wapiński (do 1971) Józef Modecki (od 08.1971)	Andrzej Żmuda (urzędujący członek zarządu)
skarbnik	Józef Andruszkiewicz	Wacław Żmigrodzki
przew. Kom. Sportu	Jerzy Szymaniak	Bogdan Kuczyk
przew. Kom. Technicznej	Tadeusz Czayka	–
przew. Kom. Ruchu Drog. przew. Kom. BRD	Witold Walichiewicz	Henryk Krupa
przew. Kom. Turystyki	Jan Cichy	Jan Cichy
przew. Kom. Propagandowej	Włodzimierz Żróbik	Włodzimierz Żróbik
przew. Kom. Prawnej	Mieczysław Grabiński	Mieczysław Grabiński
przew. Kom. Organizacyjnej	Józef Modecki	–
przew. Kom. Kół Użytkowników Samochodów	Zbigniew Smólski	Zbigniew Smólski
przew. Kom. Odznaczeń	–	Eugeniusz Kamiński
przew. Kom. Młodzieżowej	–	Władysław Paszkowski
przew. Koła Pań	–	Julitta Wędrychowska
przew. Koła Kierowców Zawodowych	–	Stefan Adamiec
członek zarządu	Stefan Adamiec	Jan Bronikowski
członek zarządu	Jan Bronikowski	Maciej Cendrowicz
członek zarządu	Andrzej Deminet	Andrzej Gieysztor
członek zarządu	Stefan Gałecki	Jerzy Kałwa
członek zarządu	Tadeusz Grabowski	Wiesław Lewicki
członek zarządu	Wiesław Lewicki	Andrzej Szamański
członek zarządu	Zdzisław Pietraszewski	Adam Wolszczak
członek zarządu	Andrzej Roszkowski	Ryszard Zahorski
członek zarządu	Lucyna Stankiewicz	–
członek zarządu	Kazimierz Tarnowski	–
członek zarządu	Wacław Żmigrodzki	–
przew. Komisji Rewizyjnej	Stanisław Czayka	Henryk Kotlicki
przew. Sądu Koleżeńskiego	Kazimierz Wagner	Kazimierz Wagner

U góry:
Konrad Modrakowski,
prezes Automobilklubu
Warszawskiego w latach 70.

się prowadzone przez Dział Szkolenia Motorowego Automobilklubu (przy współpracy z Komisją Szkolenia) Ośrodki Szkolenia Motorowego. W latach 60. istniały w Warszawie trzy takie Ośrodki: OSM nr 1 przy ul. Kickiego 4/6, OSM nr 2 przy ul. Górnośląskiej 45 i w tym samym miejscu Wojewódzki OSM nr 3. Podobne ośrodki zostały ulokowane także w powiatach województwa warszawskiego.

Miarą jakości i skuteczności pracy tych ośrodków oraz pracy Działu Szkoleniowego niech będzie fakt, iż w 1967 roku przeszkolono w nich (na 5 kategorii prawa jazdy) 3141 osób, z których 86 proc. zdało egzamin państwowy w pierwszym terminie (łącznie z poprawką egzaminu zdało 99 proc. absolwentów kursów prowadzonych przez AW).

1957 – 1988



Dla kierowców, którzy uzyskali prawo jazdy na kursach szkoleniowych AW i chcących sprawdzić swoje umiejętności kierowania samochodem, organizowany był specjalny konkurs „Zielonego Liścia”. Na trasie liczącej kilkadziesiąt kilometrów były lotne punkty kontrolne, a także próby zręcznościowe – ci, którzy uzyskali najmniej punktów karnych, otrzymywali nagrody honorowe i rzeczowe.

Początkowe niepowodzenia (koniec lat 50.) w prowadzeniu przez klub działalności szkoleniowej spowodowane niefortunnym doбором personelu, jak i trudnościami z taborem samochodowym, na szczęście nie trwały zbyt długo.

W kolejnych latach sytuacja poprawiła się wydatnie dzięki pomocy zakładów motoryzacyjnych. Dla przykładu: tabor szkoleniowy klubu pod koniec 1962 roku składał się z 2 samochodów ciężarowych (Star 25 i Lublin), 1 pikapu, 9 w różnym stanie Warszawy, 6 motocykli WFM (także w różnym stanie technicznym). Były też same silniki Stara, M–20 i Junaka, przeznaczone do nauki w ich obsłudze. Profesjonalizm pracowników etatowych Działu Szkolenia, jak i osób z nim współpracujących, potwierdzony przez osoby kończące kursy w AW, powodował, że liczba kursów stale rosła.

Wspomnieć należy wielkie zasługi Automobilklubu Warszawskiego, który w 1961 roku był współorganizatorem cieszącego się wielkim zainteresowaniem, Telewizyjnego Kursu Motorowego, na który zgłosiło się ponad 8000 osób (prawo jazdy uzyskało ponad 4800 osób).

Prężnie działająca od początku Komisja Turystyczna klubu, realizując coroczny bardzo bogaty kalendarz swoich imprez, dążyła do rozszerzenia swojej działalności poprzez zachęcanie do bliższej współpracy i współzawodnictwa członków Koła Pań, Koła Seniorów, Koła Kierowców Zawodowych i Koła Użytkowników Samochodów.

W kolejną kadencję 1969–1972 i 1972–1974 Zarząd Automobilklubu Warszawskiego wkraczał w składach pokazanych w tabeli obok.

Największą imprezą sportową organizowaną przez Automobilklub był Rajd Warszawski, który w swojej historii doszedł do rangi eliminacji Rajdowych Mistrzostw Europy (1976 rok). Był on przeprowadzany (z przerwami) od 1962 roku. Początkowo była to impreza okręgowa, następnie eliminacja mistrzostw Polski (często przy ścisłej współpracy z Fabryką Samochodów Osobowych) jako Rajd Polskiego Fiata, a raz nawet jako Rajd Castrol. Najwięcej razy, bo 11, komandorem rajdu był **Jan Bronikowski**, który świetnie panował nad organizacją imprezy.

Drugą po Rajdzie Warszawskim co do wielkości i „wieczności” imprezą sportową, której początki sięgają Automobilklubu Warszawskiego, był Rajd Barbórki (wówczas obowiązywała taka pisownia!), rozgrywany począwszy od 1972 roku. Rajd usytuowano w grudniu, w terminie bliskim górniczego święta – bo za komuny dobrze było ze sportem samochodowym podczepić się pod jakieś pozytywne, „robotnicze wydarzenie”.

Początkowo były to zawody rozgrywane na lotnisku Babce na Bemowie, po jego zabudowaniu Rajd Barbórki przeniesiono na drogi dojazdowe do Toru Wyścigów Konnych na Służewcu, a następnie wywędrował na alejki Miasteczka Ruchu Drogowego Automobilklubu przy ul. Gwiazdzistej i na nadwiślańskie szutry, które znajdowały się obok. Z czasem rajd zaczęto rozgrywać na klubowym autodromie na Bemowie i na drogach w okolicy Warszawy. Odkąd Rajd Barbórki, noszący w nazwie Ogólnopolskie Kryterium Asów (ze względu na udział najlepszych

ADAM WĘDRYCHOWSKI

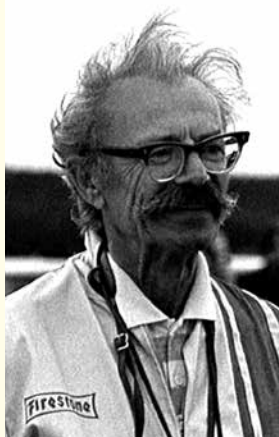
Urodził się w 1913 roku na Kresach Wschodnich. W Automobilklubie Warszawskim w latach 60. był przewodniczącym Komisji Sportowej i wiceprezesem ds. sportu. Był komandorem wielu imprez. Brał udział w kilku rajdach zagranicznych i był uczestnikiem Rajdu Monte Carlo.

Startował także w kraju: w 1956 roku na XVII Ogólnopolskim Rajdzie Samochodowym (dziś Rajd Polski) w samochodzie Fiat 500 Topolino, już powojennej produkcji, zajął 3. miejsce w klasie (klasyfikacji generalnej wtedy jeszcze nie było). Potem przesiadł się do samochodu P-70 Zwickau, a następnie do Renault Dauphine, w którym wygrał trzy pierwsze Rajdy Warszawskie.

Startując w rajdowym wyścigu na lotnisku Czyżyny w Krakowie, wślawił się tym, że podłączył włącznik rozrusznika pod kontakt drzwiowy światła suftowego, zostawił włączoną stacyjkę, a kiedy otworzył drzwi i wsiadł do samochodu, silnik już pracował (start wówczas odbywał się systemem Le Mans, czyli z dobiegiem 50 m do samochodu).

Po wygraniu w 1975 roku razem z **Aleksandrem Sobańskim** Rajdu Monte Carlo w klasie Chevronnes (weteranów) **Adam Wędrychowski** został prezesem Polskiej Sekcji Weteranów Rajdu Monte Carlo, redagował polską wersję czasopisma „Pilote Monte Carlo”, ale ta inicjatywa została zaprzeczona z powodu braku w PZM funduszy.

Zmarł w Warszawie 2 stycznia 2000 roku.



Funkcja	Kadencja 1974–1976	Kadencja 1976–1980
prezes	Józef Modecki	Józef Modecki
wiceprezes ds. organ./admin. wiceprezes ds. organizacyjnych	Leonard Bogdan Zyman	Przemysław Jezierski
wiceprezes ds. wychowawczych	Stanisław Filipiak	Zygmunt Carzasty (do 02.1978) Czesław Dziurawicz (od 10.1978)
wiceprezes ds. sportu	Jerzy Szymaniak	Jerzy Szymaniak
wiceprezes ds. turystyki	Jan Cichy	Jan Cichy
wiceprezes ds. BRD	–	Henryk Krupa
sekretarz	Andrzej Zaleski	Wiesław Soliński (do 09.1976) Mirosław Biela (od 05.1978)
skarbnik	Wacław Żmigrodzki	Aleksander Kopczyński
rzecznik dyscyplinarny	–	Adam Wolszczak
przew. Kom. Sportowej	Jan Bronikowski	Longin Bielak
przew. Kom. BRD	Henryk Krupa	Kazimierz Woźniak
przew. Kom. Turystyki	Jan Cichy	Witold Gajewski
przew. Kom. Propagandy	Włodzimierz Żróbik	Krystyna Gott (do 04.1978)
przew. Kom. Prawnej	Mieczysław Grabiński	Stanisław Jenger
przew. Kom. Kół Użytk. Samoch.	Zbigniew Smólski	Czesław Niżewicz (od 04.1976)
przew. Kom. Odznaczeń	–	Andrzej Banczer
opiekun Koła Młodych	Władysław Paszkowski	–
przew. Koła Pań	Julitta Wędrychowska	–
przew. Koła Kierowców Zawod.	–	Stefan Adamiec
przew. Koła Caravaningu	–	Zygmunt Ostrowski
przew. Kół Przyzakładowych	–	Michał Tomczak (od 09.1976)
przew. Kół Terenowych	–	Czesław Trybuła (od 02.1980)
członek zarządu	Stefan Adamiec	Jan Bronikowski
członek zarządu	Maciej Cendrowicz	Andrzej Gieysztor
członek zarządu	Andrzej Gieysztor	Tadeusz Grochowski
członek zarządu	Jerzy Kałwa	Jerzy Kałwa
członek zarządu	Eugeniusz Kamiński	Tadeusz Maldis
członek zarządu	Bogdan Kuczyk	Mirosław Toczydłowski
członek zarządu	Andrzej Roszkowski	Henryk Wiatr
członek zarządu	Andrzej Szymański	Ryszard Zahorski
członek zarządu	Adam Wolszczak	–
członek zarządu	Ryszard Zahorski	–
przew. Komisji Rewizyjnej	Henryk Kotlicki	Henryk Kotlicki
przew. Sądu Koleżeńskiego	Kazimierz Wagner	Lech Różański

polskich kierowców ze wszystkich dyscyplin sportu samochodowego), wzbogacono o próbę górską rozgrywaną na serpentynach ul. Karowej, cieszy się on do dziś wielką popularnością wśród publiczności. Od 1987 roku na wiele lat funkcję komandora Rajdu Barbórki przejął od wcześniej ją pełniącego **Jerzego Szymaniaka**, Pilot Rajdowy Wszeczasów – **Ryszard Żyszkowski**.

W kolejne kadencje Automobilklub Warszawski wkroczył z władzami w składach pokazanych w tabeli powyżej.

1957 – 1988

Funkcja	Kadencja 1980–1984	Kadencja 1984–1988
prezes	Józef Modecki	Józef Modecki
wiceprezes ds. organizacyjnych	Przemysław Jezierski	Tytus Borkowski
wiceprezes ds. wychowawczych	Mirosław Toczydłowski	Andrzej Szerauc
wiceprezes ds. sportu	Jerzy Szymaniak	Jerzy Szymaniak
wiceprezes ds. turystyki	Jan Cichy (do 10.1982)	Witold Gajewski
wiceprezes ds. BRD	Kazimierz Woźniak	Kazimierz Woźniak
wiceprezes ds. kół przyzakładowych terenowych i użyt. samoch.	Bolesław Jaszczuk	–
wiceprezes ds. kół przyzakładowych i terenowych	–	Mirosław Toczydłowski
wiceprezes ds. kartingu	–	Franciszek Wysga
wiceprezes ds. inwestycji	–	Rajmund Wasilewski
sekretarz	Mirosław Biela	–
skarbnik	Aleksander Kopczyński	Jan Rudnicki
rzecznik dyscyplinarny	Tadeusz Grochowski	–
przew. Kom. Sportu	Longin Bielak	Jerzy Kobylński
przew. Kom. BRD	Tadeusz Likman	Ryszard Zahorski
przew. Kom. Turystyki	Witold Gajewski	Stefan Młynarski
przew. Kom. Prawnej	Stanisław Jenger	Stanisław Janger
przew. Kom. Kół Użytk. Samoch.	Czesław Niżewicz	Paweł Cylke
przew. Kom. Odznaczeń	–	Michał Tomczak
przew. Kom. Kół Przyzakładowych	Michał Tomczak	Stanisław Dudziak
przew. Kom. Kół Terenowych	Czesław Trybuła	Czesław Trybuła
przew. Kom. Sportu Motocyklowego	–	Andrzej Stawiński
przew. Kom. Kartingowej	–	Jerzy Setniewski
przew. Koła Caravaningu	Andrzej Nowosielski	Bogumił Mierkowski
przew. Koła Pojazdów Zabytkowych	–	Wojciech Ciurzyński
członek zarządu	Stefan Adamiec	Stefan Adamiec
członek zarządu	Jan Bronikowski	Longin Bielak
członek zarządu	Jan Dziewoński	Andrzej Bielewicz
członek zarządu	Jan Gomułka	Marek Bochenek
członek zarządu	Jerzy Gradus	Jan Bronikowski
członek zarządu	Adam Hollanek	Jan Dziewoński
członek zarządu	Walerian Krasuski	Witold Klimowicz
członek zarządu	Andrzej Lewandowski	Stefan Kolasa
członek zarządu	Włodzimierz Sel	Witold Kończykowski
członek zarządu	Wojciech Tomczyk	Walerian Krasuski
członek zarządu	Zbigniew Turowicz	Kryspin Kulmatycki
członek zarządu	Henryk Wiatr	Wiesław Opas
członek zarządu	Ryszard Zahorski	Stefania Paszkowska
członek zarządu	–	Waldemar Petrakowski
członek zarządu	–	Henryk Pokorski
członek zarządu	–	Ryszard Rosiński
członek zarządu	–	Włodzimierz Sel
członek zarządu	–	Józef Wasilewski
przew. Komisji Rewizyjnej	Henryk Kotlicki	Konrad Modrakowski
przew. Sądu Koleżeńskiego	Lech Różański	Jerzy Suchecki

Automobilklub Warszawa swoją działalność rozpoczynał w lokalu (sklepowym) Zarządu Okręgowego PZM przy ul. Nowy Świat 62, gdzie swoją siedzibę miał przed 1957 rokiem Automotoklub PZM. W 1958 roku Automobilklub przeniósł się na ul. Jeziucią 1/3, skąd wywędrował w 1960 roku do skromnej

1957 – 1988

STANISŁAW SZELICHOWSKI



Działał aktywnie w Automobilklubie Warszawskim, w latach 60. jako członek zarządu klubu, przewodniczył Komisji Propagandowej. Był przewodniczącym Koła Mikrusów, pięciokrotnie prowadził Biuro Prasowe Rajdu Warszawskiego.

Jeden z twórców polskiego kartingu. Jako redaktor tygodnika „Motor” już w 1960 roku publikował informacje, a później rysunki techniczne i regulaminy dotyczące tej nowej dyscypliny sportów motorowych. Był pomysłodawcą i organizatorem pierwszego w Polsce wyścigu kartingowego w Częstochowie (22 lipca 1960 roku). Pierwsze krajowe rozgrywki odbywały się właśnie o puchar „Motoru”, zanim karting został uznany przez władze sportu motorowego.

Od roku 1963 był członkiem, później przewodniczącym Podkomisji Kartingowej przy Głównej Komisji Sportu Samochodowego PZM, a następnie w latach 1975–1981 przewodniczącym nowo powołanej Głównej Komisji Kartingowej PZM. Od 1966 roku reprezentował PZM w Międzynarodowej Komisji Kartingowej CIK-FIA, a w latach 1978–2000 był jej wiceprzewodniczącym, współdecydując o tendencjach rozwoju kartingu na świecie, m.in. na jego wniosek została w 1966 roku wprowadzona do światowego kartingu klasa 125, tak popularna w Polsce.

Od 1982 roku był członkiem Komisji Rajdowej Międzynarodowej Federacji Sportu Samochodowego (FISA) i z jej ramienia w latach 1975–1992 obserwatorem wielu imprez rajdowych w Europie i na świecie. Był sekretarzem generalnym PZM w latach 1981–1987, a w latach 1987–1988 dyrektorem Biura Sportu ZG PZM. Dziennikarz motoryzacyjny, wieloletni zastępca redaktora naczelnego tygodnika „Motor” i „Auto Technika Motoryzacyjna”, autor wielu książek, m.in. „Chcę lepiej prowadzić samochód”, „Karting w szkole”, „Sto lat polskiej motoryzacji” oraz „Współczesność polskiej motoryzacji”.

Obecnie w Automobilklubie Polski działa w Komisji Historycznej (przewodniczący), Komisji Odznaczeń i Komisji Seniorów.

siedziby (wspólnej z Ośrodkiem Szkolenia Motorowego), ale umożliwiającą prowadzenie życia klubowego (w bufecie królowała pani Maria), mieszczącej się w pawilonie V dawnego szpitala na Ujazdowie przy ul. Górnośląskiej 45. Rozpoczęcie budowy w 1971 roku Trasy Łazienkowskiej spowodowało utratę tych bardzo wygodnych (z parkingiem) i o dogodnej lokalizacji pomieszczeń i zmusiło klub do przeniesienia się do tymczasowego... na prawie dwa lata, lokalu mieszkalnego w oficynie (na IV piętrze) kamienicy przy ul. Nowogrodzkiej 46.

W styczniu 1975 roku pierwszy raz w historii RMC na mecie rajdu zagrano „Mazurka Dąbrowskiego”.

Przyczynili się do tego **Adam Wędrychowski** i **Aleksander Sobański**, którzy startując ze Sztokholmu BMW 2002, zwyciężyli w równoległym Rajdzie Monte Carlo Chevronnes dla byłych zawodników RMC, którzy ukończyli 50 lat życia.



Na starcie XIII Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata (od lewej: J. Jedynek, M. Varisella, J. Bielecki – dyrektor FSO, J. Bronikowski – „wieczny” komandor RW).

Wreszcie we wrześniu 1973 roku Automobilklub Warszawski mógł powrócić do odzyskanej siedziby przy ul. Nowy Świat 35 (po przeniesieniu stamtąd Zarządu Głównego PZM na ul. Kazimierzowską). Tam też dotrwał do momentu przywrócenia mu w 1988 roku historycznie należnej nazwy Automobilklub Polski (przejęciowo z dopiskiem Warszawa). Urządzone wg projektu architekta inż. **Leszka Klajnerta** sala klubowa i hol oraz pomieszczenia biurowe na Nowym Świecie służyły członkom klubu przez 19 lat.

Ciągłość pracy warszawskich działaczy i zawodników motorowych, zachwiana w okresie „błędów i wypaczeń”, została przywrócona dzięki reaktywowaniu ich klubu, co prawda pod inną nazwą – Automobilklub Warszawski, ale będącego kontynuatorem tradycji Automobilklubu Polski. Dzięki dawnym działaczom odżył i rozwijał się sport samochodowy: organizowano liczne rajdy i wyścigi (Formuła 3) o charakterze regionalnym i ogólnopolskim, a nawet o randze międzynarodowej, jak np. niektóre edycje Rajdu Warszawskiego. Automobilklub

Warszawski był organizatorem punktu startowego Rajdu Monte Carlo. Zawodnicy AW, wśród których znajdowali się kierowcy fabryczni FSO, wchodzili w skład reprezentacji Polski.

Skład Zarządu Automobilklubu Warszawskiego ostatnich kadencji pokazano w tabeli na str. 52.

Drugą rozwijającą się dynamicznie dziedziną działalności w Automobilklubie Warszawskim była turystyka motorowa, a to dzięki licznemu i wielce zaangażowanemu w ten rozwój gronu działaczy. Komisja Turystyczna, zaczynając od dorocznej imprezy „Otwarcia Sezonu”, organizowała wiele imprez – wycieczek (wzdłuż ciekawych szlaków turystycznych) urozmaicanych tzw. małym sportem z nagrodami. Organizowała także spotkania towarzyskie wzbogacane odczytami, pokazami filmowymi z dziedziny krajoznawstwa, turystyki krajowej i zagranicznej. Takie imprezy jak: Cztery Pory Roku czy też Światowid lub Uczestnicy – Organizatorom oraz Indywidualny Konkurs Turystyczny to konkretny efekt działalności Komisji Turystyki pod szyldem Automobilklubu Warszawskiego.



Przed pałacem w Monte Carlo w 1972 roku, kierownik ekipy polskiej RMC Jan Bronikowski (pierwszy od lewej), dyrektor FSO Jerzy Bielecki (trzeci od lewej) oraz dziennikarze.

1957 – 1988

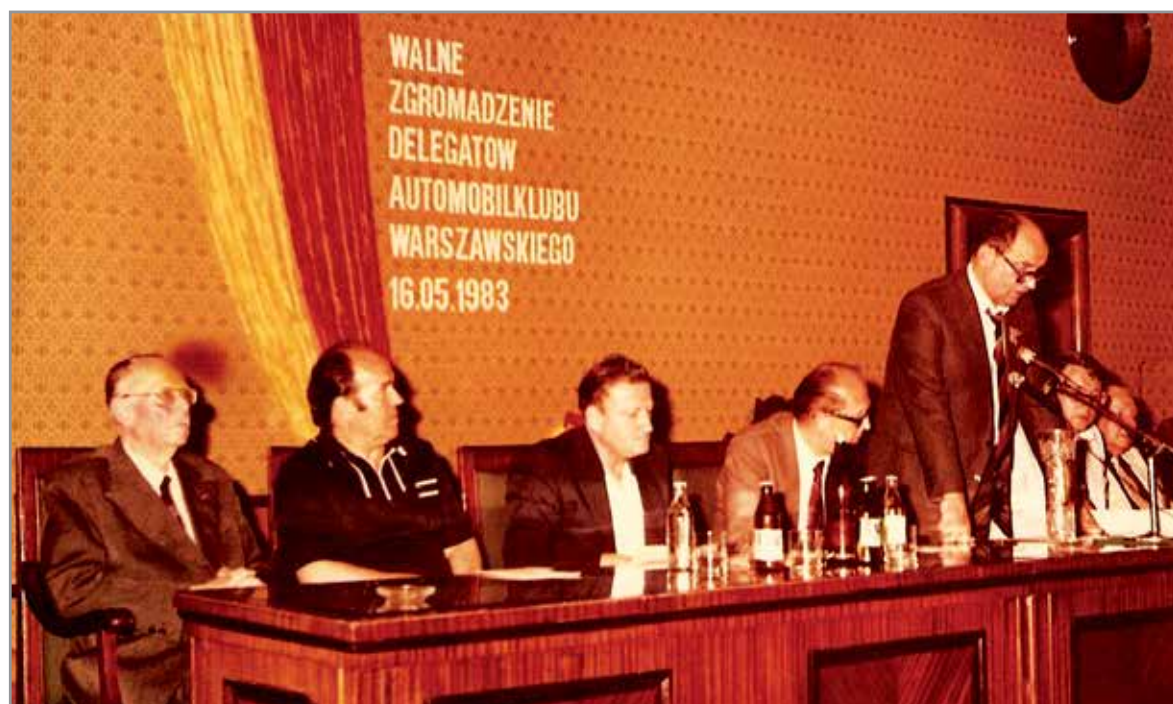


Siedziba Automobilklubu Warszawskiego na ul. Nowy Świat 35 (późniejsza siedziba Zespołu Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego AP).

Aktywność istniejącego od 1961 roku, pod wodzą **Julitty Wędrychowskiej**, Koła Pań Automobilklubu Warszawa nie ograniczała się tylko do udziału w turystyczno-sportowych Rajdach Pań, objawiała się także organizowaniem takich imprez, jak np. „Andrzejki”, ale przede wszystkim cotygodniowych czwartków klubowych (brydż, kawa, TV). Ukoronowaniem imprez towarzyskich organizowanych przez Koło Pań były niezapomniane bale z okazji startu do kolejnych Rajdów Monte Carlo.

Ta tradycyjna działalność statutowa Automobilklubu Warszawskiego wzbogacona została z czasem o nowe dziedziny, takie jak np. sport kartingowy, turystyka caravaningowa, pojazdy zabytkowe czy samochody terenowe. Wizytówkami ich działalności były takie imprezy jak: kartingowa Syrenka Warszawska, Caravaning Rally, Warszawski Rajd Pojazdów Zabytkowych, Polskie Safari Samochodów Terenowych. Do prowadzenia tych nowych dziedzin działalności powoływane były stopniowo w strukturze organizacyjnej klubu odpowiednie komórki o mniejszym początkowo zakresie działania, ale znaczące dla środowisk, które reprezentowały. Były to koła, m.in. Koło Caravaningu.

Walne Zgromadzenie Delegatów AW w 1983 r. (pierwszy z lewej – Witold Rychter, zebranie prowadzi Józef Modecki – prezes Automobilklubu Warszawskiego).



1957 – 1988

W niektórych z nich z czasem działalność zanikała, zaś inne rozrastały się i przekształcały w większe jednostki organizacyjne, np. komisje. W zarządzie klubu powoływani byli nawet do nadzoru nad ich działalnością wiceprezisi „resortowi”.

Formą wyjścia przez Automobilklub Warszawski ze swoją działalnością do szerszego grona kierowców było zapoczątkowane w latach 60. zrzeszanie w strukturze klubu posiadaczy i użytkowników samochodów, aktywnie działających na rzecz motoryzacji w środowiskach, w których mieszkali lub pracowali. W tym celu tworzone były w klubie jednostki organizacyjne w postaci kół przyzakładowych i kół terenowych. Niezależnie od tych jednostek tworzonych na obrzeżach klubu, umożliwiano posiadaczom samochodów określonych marek kontakt na terenie klubu i wymianę doświadczeń poprzez skupianie ich



w Kółkach Użytkowników Samochodów. Koordynacją i organizacją tej działalności Automobilklubu zajmowały się: Komisja Kół Przyzakładowych, Komisja Kół Terenowych i Komisja Użytkowników Samochodów.

Korzyść z istnienia tej formy działalności była obustronna – klub zyskiwał członków, a członkowie tych kół mogli liczyć przy realizacji swoich zamierzeń na pomoc i wsparcie ze strony



Toast w siedzibie AW na Nowym Świecie (od lewej: Kazimierz Kraków, Andrzej Zaleski, Andrzej Żmuda, Józef Modecki, prezes Konrad Modrakowski, pani Maria Adamiec, Jan Krzysztof Cichy, Eugeniusz Kamiński, Irena Maślankiewicz i ... pączki od Bliklego).

Automobilklubu jako liczącego się stowarzyszenia. Ta działalność z biegiem lat stawała się coraz bardziej znacząca, stąd na początku lat 80., żeby odpowiednio ją pokierować, utworzono w zarządzie klubu funkcję odpowiedzialnego za nią wiceprezesa. W kadencji 1980–1984 funkcję tę pełnił **Bolesław Jaszczuk**, a w następnej – **Mirosław Toczydłowski**.

Istniejąca od początku w klubie komórka zajmująca się bezpieczeństwem ruchu drogowego rozrastała się w miarę powiększania nałożonych na nią zadań. Utworzono nawet przy niej kompanię ORMO ds. ruchu drogowego, która skupiała liczne grono działaczy pełniących funkcję społecznych inspektorów ruchu drogowego.

Mimo tak powiększającego się zakresu działalności, klub działał sprawnie, jednak nie obyło się bez wpadek. Do największych można zaliczyć tą z 1971 roku, kiedy to w wyniku kontroli przeprowadzonej przez rewidentów ZG PZM i NIK wykryto szereg niedociągnięć w działalności gospodarczej klubu, co spowodowało, że ówczesny prezes **Henryk Galecki** oraz sekretarz **Andrzej Wapiński** musieli zrezygnować z zajmowanych funkcji. Na okres przejściowy do kierowania klubem upoważniony został wiceprezes **Tadeusz Błauth**, jednak z uwagi na pogarszający się stan jego zdrowia, ZG PZM w porozumieniu z władzami klubu powołał do kierowania klubem pełnomocnika w osobie **Witolda Walichiewicza** – członka zarządu klubu. Pełnił on tę

JAN BRONIKOWSKI

Absolwent Politechniki Gdańskiej, syn medalisty olimpijskiego. Pierwsze kroki stawiał w sporcie motocyklowym, czerpiąc wzorce od wybitnego zawodnika i organizatora tego sportu – **Zbigniewa Kupczyka**. Zdobyte doświadczenie przenosił do dyscyplin samochodowych, gdzie w latach 1963–1972 organizował (9-krotnie) samochodową Pogoń za Dzikim, pełniąc funkcję jej komandora, a raz startując – został zwycięzcą.

Od 1964 roku brał udział w okręgowych mistrzostwach samochodowych, wygrywając Rajd Zimy w 1964 roku, Rajd Kupały w 1966 roku, Rajd Uczestnicy – Organizatorom. Był rekordzistą OS–Fela w samochodzie Fiat 1300. W tym okresie brał czynny udział (także w organizacji) w Turystycznych Samochodowych Mistrzostw Polski, zdobywając tytuły mistrza i wicemistrza Polski. Dalsze doświadczenia organizacyjne zdobywał u boku prezesów ds. sportu AW, **Juliana Zabokrzeckiego** i **Adama Wędrychowskiego**, będąc od 1964 roku przez 7 kadencji członkiem zarządu klubu. W latach 1965–1971 startował w RMP i Europy,



zdobytając tytuł wicemistrza Polski w klasie 850 i mistrza Polski w klasie 1000. W roku 1970, wspólnie z prezesem **Józefem Modeckim**, podjął współpracę z FSO, wprowadzając Rajd Warszawski Polskiego Fiata jako eliminację do mistrzostw Polski, a następnie w latach 1976–1980 do mistrzostw Europy. Był 11 razy komandorem tego rajdu, a w 1998 roku (po przerwie) reaktywował go do rangi mistrzostw Polski.

Od lat 70. członek Głównej Komisji Sportu Samochodowego ZG PZM (do 1991 roku) i sędzia międzynarodowy, współautor tras dojazdowych Rajdu Monte Carlo, ze startem w Warszawie, a także kierownik ekip narodowych oraz członek międzynarodowego jury.

W roku 1971 wraz z **Longinem Bielakiem** i redaktorem **Janem Ciszewskim** był inicjatorem a następnie komandorem 1-go Grand Prix Gór Świętokrzyskich, co zainspirowało budowę Toru Wyścigowego Kielce. W 1988 roku wygrał w klasyfikacji generalnej Rajd Żubrów (Kraków – Zakopane). Od 1991 do 2003 roku, jako przewodniczący Głównego Kolegium Sędziów ZG PZM i członek prezydium ZG PZM, nadzorował szkolenia sędziów w trzech dyscyplinach motorowych. Równocześnie (od 1995 roku) pełnił funkcję prezesa Okręgu Warszawskiego PZM.

Obecnie pełni funkcję przewodniczącego Komisji Odznaczeń AP, a ostatnio został powołany do Rady Seniorów ZG PZM. Jest członkiem Komisji Historycznej AP i Komisji Seniorów klubu.

Za swoją działalność otrzymał szereg odznaczeń państwowych, resortowych i klubowych.

1957 – 1988

funkcję do wyboru we wrześniu 1971 roku nowego prezesa – **Konrada Modrakowskiego**. Miesiąc wcześniej na stanowisko sekretarza klubu powołany został członek zarządu, **Józef Modecki**.

Jako przykład przydatności nie tylko dla klubu, ale całego zmotoryzowanego środowiska kraju, może posłużyć powstałe w listopadzie 1964 roku w Automobilkлубie Warszawskim Koło Pracowników Transportu Samochodowego. Jego pierwszy zarząd działał w następującym składzie: **Jan Węgrowski** (przewodniczący), **Regina Pierzgała** (sekretarz) oraz **Marcin Błoński, Andrzej Deminet, Zbigniew Pogroszewski** (członkowie). Zadaniem koła było organizowanie spotkań z przedstawicielami zakładów transportu samochodowego i zapoznanie ich z nowościami w dziedzinie organizacyjno-eksploatacyjnej, technicznej i prawnej tej branży.

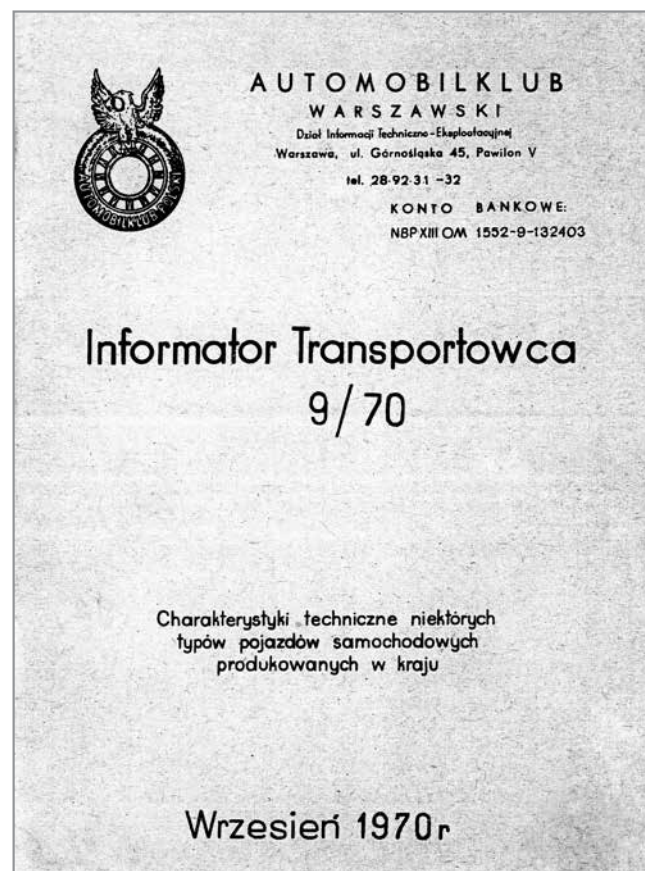
W związku z dużym zainteresowaniem tego typu spotkaniami, wiceprezes ds. administracyjno-organizacyjnych zarządu klubu, **Zbigniew Maślankiewicz**, zaproponował, aby w ramach działalności klubu zorganizować wydawanie „Informatora Transportowca”, który wszystkie informacje przekazywałby w formie pisemnej.



Inicjatywa ta polegała na tym, aby w „Informatorze...” drukować obowiązujące przepisy i zarządzenia z aktualnym komentarzem. Pierwszy nakład wydrukowano w 1500 egz., rozsyłając go bezpłatnie do małych gospodarstw transportowych. Pomysł ten spotkał się z bardzo pozytywnym przyjęciem – klub otrzymał ponad 1000 listów potwierdzających potrzebę istnienia takiego wydawnictwa i zapewnienie o gotowości partycypowania w kosztach jego wydawania.

Zachęcony tym pozytywnym przyjęciem klub zdecydował się na systematyczne wydawanie „Informatora...”. Stopniowo rozszerzono tematykę miesięcznika, wzbogacając ją o m.in. popularne omawianie spraw związanych z organizacją i bezpieczeństwem pracy w transporcie, bezpieczeństwem ruchu drogowego itp.

1957 – 1988



Wraz z wydawaniem „Informatora...”, pojawiła się myśl, aby w ramach biura klubu utworzyć Dział Informacji Techniczno-Eksploatacyjnej (DITE), który miał służyć zarówno członkom klubu, jak i osobom z zewnątrz poradami i konsultacjami z dziedziny obsługi i eksploatacji pojazdów samochodowych. W ten sposób powstał DITE, który stopniowo zaczął rozszerzać zakres swoich usług. Aby uzyskać fundusze niezbędne do prowadzenia akcji wydawniczej oraz biura informacyjnego wprowadzono abonamenty dla pragnących korzystać z tych usług. Abonenci otrzymywali miesięcznie jeden egzemplarz „Informatora...” i mogli korzystać z ustnych lub pisemnych porad oraz uczestniczyć w comiesięcznych prelekcjach i odczytach na aktualne tematy. Abonenci mogli brać również udział w organizowanych przez DITE wycieczkach do fabryk samochodów, przodujących warsztatów naprawczych, zakładów transportowych itp.

Rozrost działalności DITE spowodował, że Koło Pracowników Transportu Samochodowego rozwiązało się, a jego członkowie społeczni włączyli się w pracę tego działu. Do roku 1965 DITE organizował bezpośrednie spotkania z abonentami. W roku 1966, z uwagi na wzrost zapotrzebowania na nie z całego kraju, zaszła konieczność rozszerzenia działalności informacyjno-szkoleniowej za pośrednictwem innych Automobilkлубów (np. Krakowskiego,



Wrocławskiego, Wielkopolskiego i Gdańskiego), w których organizowane były zebrania kwartalne.

Od początku istnienia DITE współpracował z nim Zespół Programowy „Informatora...”, w składzie: **Lucjan Jaworski, Eugeniusz Kamiński, Zbigniew Kozłowski, Feliks Marczak, Aleksander Modrakowski, Janina Michałowska, Piotr Reutt, Jerzy Rostański, Eugeniusz Wiśniewski, Andrzej Wapiński, Władysław Wyszynski, Wiktor Zieleniewski.** Zespołowi przewodniczył **Tadeusz Grudziński**, wicedyrektor Departamentu Ruchu Drogowego Ministerstwa Komunikacji. W ramach swojej działalności DITE zorganizował w maju 1965 roku wycieczkę do FSO, a we wrześniu – do Wielkopolskich Zakładów Naprawy Samochodów w Poznaniu. W czerwcu 1967 roku przeprowadzono (z udziałem szwajcarskiej firmy VALVOLINE Oil. Co. LTD) sympozjum na temat ochrony pojazdów samochodowych przed działaniem korozji. Wzięło w nim udział 50 osób.

Poza działalnością wydawniczą, organizowaniem wycieczek i prelekcji, w 1970 roku rozpoczęto organizowanie kursów zaocznego szkolenia Służb Transportowych metodą zebrań konsultacyjno-szkoleniowych. W okresie listopad–grudzień 1971 roku zorganizowano tego rodzaju zebrania w pięciu ośrodkach: w Rzeszowie, Wrocławiu, Warszawie (dwukrotnie) i w Lublinie. Średnia frekwencja na spotkaniach wynosiła 33 osoby. Ogółem przeszkolono 164 osoby. W ramach działalności szkoleniowo-



informacyjnej przeprowadzono pisemne eliminacje do konkursu o tytuł „Wzorowego Transportowca 1970” oraz jego finał. O zakresie przedsięwzięcia świadczą cyfry. I tak np. w 1971 roku w kursach zaocznych uczestniczyły 393 osoby, a egzamin z wynikiem pozytywnym zdało 209 osób (53 proc.), uzyskując dyplom ukończenia kursu. W eliminacjach wojewódzkich o tytuł „Wzorowego Transportowca 1971” udział wzięło 210 uczestników, a do finału zakwalifikowało się 27 osób. Tytuł zdobyło 6 finalistów.

Z uwagi na wzrost zapotrzebowania zwiększono, po uzyskaniu w 1971 roku zgody cenzury (czyli Urzędu Kontroli Prasy), nakład „Informatora...” docelowo do 8000 egz. W konsekwencji sumiennej pracy DITE liczba abonentów stale rosła (z 1050



w 1965 roku do 7000 w 1971 roku), zwiększała się również liczba porad (telefonicznych, osobistych, listownych) przez nich udzielanych. Z prenumeraty „Informatora...” korzystały wszystkie Wydziały Komunikacji Miejskich i Powiatowych Prezydiów Rad Narodowych. W związku ze zmianami organizacyjnymi w Automobilklubie Warszawskim, zachodzącymi na przełomie lat 1971 i 1972, wraz z przekazaniem z klubu działalności gospodarczej do Przedsiębiorstwa Usługowego działającego przy ZG PZM, równocześnie uległ likwidacji DITE.

W latach 80. z uwagi na pogarszającą się ogólną sytuację gospodarczą spowodowaną zmianami społeczno-politycznymi, w klubie zaczęła się zmniejszać liczba członków. Na początku 1987 roku, na ogólną liczbę 25,5 tys. zarejestrowanych członków, z opłaconymi składkami było tylko około 12 tys. Mimo różnego rodzaju przeszkód utrudniających działalność klubu, jego władze dzięki aktywności wypróbowanych działaczy społecznych i zdolnościom organizatorskim „panującego” w klubie od stycznia 1974 roku prezesa **Józefa Modeckiego**, realizowały założony na kolejne lata program, podejmując się równocześnie nowych zadań inwestycyjnych, takich jak odbudowa secesyjnej kamienicy przy ul. Pańskiej 85 na nową siedzibę Automobilklubu i budowa Stancji Caravaningu „Narew” w Nowym Dworze Mazowieckim.

Powyżej: cegiełka” na budowę nowej siedziby Automobilklubu Warszawskiego przy ul. Pańskiej 85.

Po lewej: w latach 80. do zakupu paliwa upoważniały kartki.

1957 – 1988