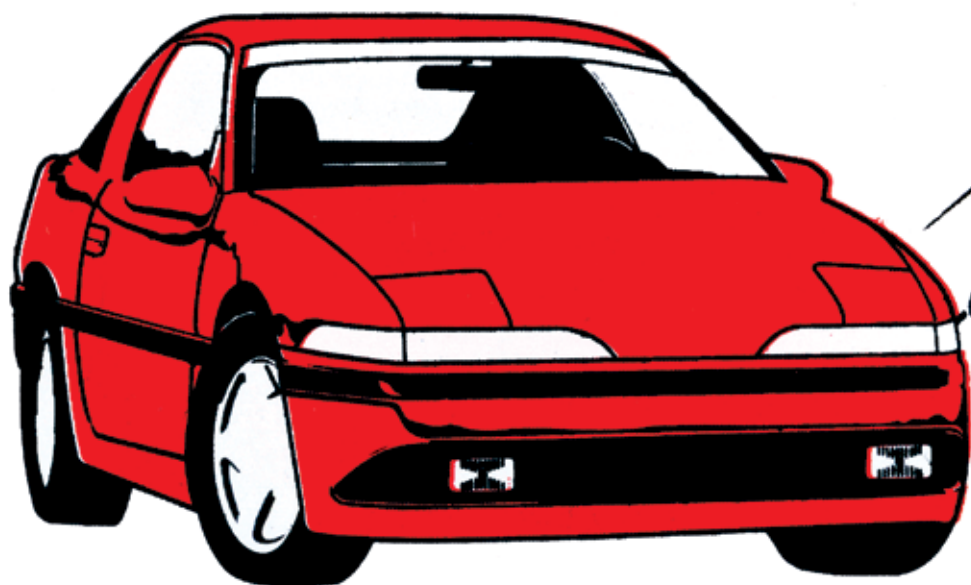




JEŹDŹĘ BEZPIECZNIE I OSZCZĘDNIĘ



KOMISJE KÓŁ

W latach 70. i 80. Automobilklub, jeszcze Warszawski, zrzeszał w swoich terenowych strukturach – kołach terenowych i kołach przyzakładowych – posiadaczy i użytkowników samochodów, aktywnie działających na rzecz motoryzacji w środowiskach, w których mieszkali lub pracowali. Klub umożliwiał także posiadaczom samochodów określonych marek kontakt i wymianę doświadczeń poprzez skupianie ich w kołach użytkowników samochodów. Koordynacją i organizacją tych działań zajmowały się statutowe jednostki klubu: Komisja Kół Terenowych, Komisja Kół Przyzakładowych i Komisja Użytkowników Samochodów.

Terenowe KOMISJA KÓŁ TERENOWYCH (KKT)

Organizowanie Kół Terenowych (KT) w klubie rozpoczęto na przełomie lat 1969/1970. Głównym elementem ich działalności, było zakładanie na terenie osiedli parkingów dla członków Automobilklubu Warszawskiego. Parkingi te były strzeżone społecznie, ale na tyle profesjonalnie, że nie zanotowano na nich kradzieży ani uszkodzeń samochodów. Urządzenie parkingów, utwardzenie podłoża, wykonanie ogrodzenia i oświetlenia wymagało sporego wysiłku i dużych nakładów finansowych. Pracowano społecznie i na własny, wspólny koszt.

W latach 70. liczba kół stopniowo rosła i osiągnęła na początku 1980 roku liczbę 34. 15 lutego 1980 roku przewodniczący istniejących Kół Terenowych powołali Komisję Kół Terenowych.

Wybrany pierwszy zarząd komisji tworzyli: **Czesław Trybuła** (przewodniczący), **Wiesław Borowski** i **Tomasz Wartanowicz** (wiceprzewodniczący), **Jerzy Tkacz** (sekretarz) oraz **Tadeusz Iwaszkiewicz**, **Wojciech Joński**, **Zygmunt Niewiarowski**, **Grzegorz Stopiński**, **Jerzy Tokarski**, **Tadeusz Woźniak**, **Stefan Wiatrowski**.

Zadaniem Komisji Kół Terenowych było koordynowanie pracy działających w terenie kół oraz uczestniczenie w organizowaniu nowych jednostek. Planowano założenie na terenie Warszawy i województwa około 100 takich kół. Sądzono, że ta ilość obejmie swoją działalnością wszystkich chętnych członków klubu. Dwustopniowa organizacja koła – klub pozwalała na szybszy obieg informacji z zarządu i poszczególnych komisji do członków klubu zrzeszonych w kołach. Pozwalała też jednocześnie zwielokrotnić możliwości organizacyjne wspólnych imprez, zwłaszcza turystyczno-rekreacyjnych. Umożliwiała większą integrację członków klubu wokół spraw i problemów interesujących poszczególne koła.

W 1981 roku liczba kół wzrosła do 37, a Komisja KT odbyła 10 spotkań. Poszczególni jej członkowie brali udział w powoływaniu nowych jednostek, w pracach innych komisji klubowych, jak również w realizowaniu konkretnych prac na terenie osiedli mieszkaniowych, jak np.:

- zorganizowanie punktu obsługi samochodów z doprowadzeniem wody,
- zorganizowanie kursu na prawo jazdy dla mieszkańców osiedla,

- powołanie banku informacji części zamiennych będących w posiadaniu poszczególnych członków koła,
- oznakowanie miejsc postojowych (w porozumieniu z administracją osiedla),
- zorganizowanie akcji pomiaru zużycia paliwa.

Działalność ta, organizowana wspólnie z samorządami i administracjami osiedli, przynosiła korzyści nie tylko członkom kół, ale również mieszkańcom tych osiedli.

W dalszych latach liczba kół wzrastała i w okresie 1984–1988 ich stan liczbowy wynosił 46 kół, a zrzeszonych w nich było ok. 2000 osób.



Zarząd Komisji KT w tym okresie tworzyli: **Czesław Trybuła** (przewodniczący), **Tomasz Wartanowicz** (wiceprzewodniczący), **Wielisława Woróżbit** (sekretarz) oraz **Tadeusz Kowalczyk**, **Andrzej Różycki**, **Zygmunt Smulka**, **Grzegorz Stopiński**, **Stefan Wiatrowski**, **Jan Zacierka**.

Poza dotychczasowymi działaniami, ułatwiającymi pracę przy obsłudze i naprawach pojazdów (takimi jak np. budowa podjazdów–kanałów), organizowano także kursy drobnych napraw dla niedoświadczonych posiadaczy samochodów, a w niektórych kołach rozpoczęto nawet budowę murowanych garaży.

W latach 1988–1992 zmienił się prawie całkowicie skład zarządu, poza przewodniczącym, którym od początku istnienia komisji był **Czesław Trybuła**. W jego skład weszli: **Stanisław Grysak**, **Bogdan Kamiński**, **Jan Lisikiewicz**, **Stanisław Olszewski**, **Andrzej Pszczołkowski**, **Andrzej Różycki**, **Ryszard Sieniński**, **Marian Staśkiewicz**, **Grzegorz Stopiński**, **Stanisław Szafraniec**, **Jan Tober**.

Niestety, po 1989 roku liczba kół zaczęła się zmniejszać. W roku 1990 zmalała do 42, z czego aktywnie działało zaledwie 12.

Klub, chcąc zwiększyć zainteresowanie członków dalszą działalnością Kół Terenowych, rozpoczął wyposażanie ich w sprzęt specjalistyczny do obsługi i naprawy pojazdów, taki jak: podnośniki, wywrotnice (kołyski), aparaty do sprawdzania i regulacji

Działalność

światła, prostowniki do ładowania akumulatorów. Było to możliwe dzięki wsparciu finansowemu, które udało się pozyskać od TUiR „Warta” i PZU. Sprzęt ten był na ewidencji klubu, a kołom wypożyczano go na określony czas, w zależności od aktualnych potrzeb.

Niestety, zainteresowanie pracą społeczną znacznie spadło i działalność tak prężnych w latach poprzednich formacji załamała się. Przewodniczący komisji, **Czesław Trybuła**, próbował podtrzymać działalność komisji i kół, ale ze względu na brak zainteresowania, musiał skoncentrować się tylko na wizytowaniu działających jeszcze kilku kół i kontroli racjonalnego wykorzystania wypożyczonego przez klub sprzętu.

To był w połowie lat 90. praktycznie koniec działalności Kół Terenowych i ich Komisji. Do zorganizowania zaplanowanych na początku działalności 100 kół niestety nie doszło.

Zakładowe

KOMISJA KÓŁ PRYZAKŁADOWYCH (KKP)

Pierwowzorem Kół Przyzakładowych (KP) było istniejące od początku lat 60. „zawodowe” Koło Taksówkarzy prowadzone przez **Stanisława Milewskiego**, przekształcone na początku lat 70. w Koło Kierowców Zawodowych (którego przewodniczącym do końca lat 70. był **Stefan Adamiec**).

W najlepszym okresie swej pracy, w latach 70. i 80., komisja skupiała w 160 kołach około 2000 członków. Pierwsze z nich zaczęły powstawać już w 1968 roku przy różnych instytucjach państwowych, instytutach naukowych, przedsiębiorstwach. Były to m.in. koła przy: Centralnym Biurze Studiów i Projektów Przemysłu Drobnoego, Ministerstwie Finansów, Ministerstwie Energetyki, Prezydium Stołecznej Rady Narodowej, Instytucie Lotnictwa, FSO, Stołecznej Komendzie Milicji itd. Każde z kół miało swój zarząd i przewodniczącego, który utrzymywał kontakt z Komisją Kół Przyzakładowych w klubie.



Komisja prowadziła działalność statutową, skupiając się na trzech głównych kierunkach:

- uaktywnienie pracy kół w zakładach pracy,
- propagowanie działalności Automobilklubu wśród zmotoryzowanych i zakładanie nowych kół,
- organizowanie imprez turystyczno-sportowych.

Jednym z pierwszych (od września 1976 roku) przewodniczących Komisji KP był **Michał Tomczak**, a następnie w kadencji 1984–1988 funkcję tę pełnił **Stanisław Dudziak**. W ramach spotkań z przewodniczącymi kół zwracano szczególną uwagę na udział członków kół w szkoleniach prowadzonych przez klub, mających na celu podnoszenie wiedzy na temat bezpiecznego prowadzenia i fachowej obsługi samochodu. Zachęcano także do organizowania imprez turystyczno-rekreacyjnych. Dla kół opracowano i wydano materiał pomocniczy w postaci „Ramowych wytycznych organizowania imprez samochodowych”. Klub pomagał także członkom kół w naprawie uszkodzonych samochodów w placówkach Polskiego Związku Motorowego (PZM). Prowadzono rekrutację na kursy prawa jazdy w ośrodkach PZM, a także umożliwiano udział w wycieczkach zagranicznych, organizowanych przez Biuro Turystyki PZM. Udzielano także porad prawnych w zakresie ruchu drogowego.

Imprezy organizowane przez koła cieszyły się dużą popularnością, tak jak imprezy „centralnie” organizowane przez Komisję Kół Przyzakładowych. Ich programy były z pogranicza turystyki i sportu popularnego: zawierały zawsze elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz pewną ilość elementów sportowych. Najbardziej znanymi imprezami były: „Rajd Szlakiem Oręża Polskiego” oraz „Rajd Jesienny – Jeźdź Bezpiecznie i Oszczędnie”. Gromadziły one wielu uczestników z różnych zakładów pracy i przyczyniały się do integracji członków kół, promowały jednocześnie Automobilklub, przysparzając mu członków. Atmosfera wśród uczestników była doskonała, nawiązywano znajomości i przyjaźnie (znane są nawet przypadki zaowocowania tych przyjaźni małżeństwem). Pod koniec każdego roku organizowano w klubie Wieczory Wspomnień Kół Przyzakładowych, które gromadziły przeciętnie po 60 uczestników, głównie przewodniczących kół przyzakładowych.

Zmiany polityczne i gospodarcze w kraju, gwałtowny rozwój motoryzacji, rozpad lub reorganizacja instytucji, zmiana stylu życia i zainteresowań – wszystko to spowodowało zanik zapotrzebowania na tę świadczoną przez klub dla jego członków formę działalności.

Wyraźny spadek aktywności kół nastąpił w roku 1990 i 1991, kiedy wraz z likwidacją zakładów rozwiązywano koła. W tym okresie liczba kół zmalała do 12 (z 46 jeszcze istniejących pod koniec lat 80.).

Działalność

Jedna z konkurencji podczas „Rajdu Szlakiem Oręża Polskiego” (Komisji Kół Przykładowych) rozegrana na terenie I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, 1983 r.



W końcowym okresie działalności Komisją Kół Przykładowych (1992–1996) kierował **Jacek Michasiewicz**, a jej skład był następujący: **Andrzej Luszawski** i **Jerzy Lipman** (wiceprzewodniczący), **Wielisława Woróźbit**, **Andrzej Kaczorowski**, **Mieczysław Kołaczyński**, **Marek Szurkiewicz**, **Jan Mikuliczyn**, **Tadeusz Zegarski**, **Zbigniew Sypuła**, **Wiesław Opas**, **Marek Iwicki**.

KOMISJA KÓŁ UŻYTKOWNIKÓW SAMOCHODÓW (KKUS)

Pierwszym krokiem w organizacji Kół Użytkowników Samochodów (KUS) było zaproszenie na 18 lutego 1960 roku do siedziby klubu posiadaczy skuterów. Program pracy koła miał obejmować następujące punkty:

- pogłębianie znajomości zagadnień technicznych związanych z eksploatacją tego sprzętu,
- organizowanie turystyki krajowej i zagranicznej,
- sport.

Niestety, działalność koła nie utrzymała się, pomimo kilku późniejszych prób jego reaktywowania. Bardziej obiecującym okazało się powołanie 7 kwietnia 1960 roku Koła Użytkowników i Sympatyków Mikrusa.

Przewodniczącym koła został **Stanisław Szelichowski**, a członkami **Zygmunt Dębek**, **Eugeniusz Guliński**, **Bronisław Mazur**, **Stefan Pruszkowski**, **Stanisław Pasynkiewicz**, **Jerzy Pacanowski**, **Teresa Włodarska** i **Adam Wysocki**.

Koło od chwili powstania przejawiało bardzo aktywną działalność ukierunkowaną na technikę, turystykę i propagandę. Działalność techniczną koło rozpoczęło zorganizowaniem w 1960 roku pięciu pogadanek, na których zapoznano uczestników z biuletynami fabrycznymi, omawiającymi wprowadzone udoskonalenia techniczne samochodu. Wymieniano się wzajemnie doświadczeniami w zakresie użytkowania Mikrusa, nawiązano

kontakty z producentem samochodu, tj. Wytwórnią Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu, sprzedawcą – Motozbytem i świadczącym obsługę techniczną – stacjami Technicznej Obsługi Samochodów. Działalność turystyczna przejawiała się zorganizowaniem ośmiu wspólnych wycieczek krajowych jedno- i dwudniowych, 24-dniowego obozu wędrownego na trasie 2520 km oraz wycieczki do Czechosłowackiej Socjalistycznej Republiki (w dniach 1–10 września 1960 roku). Działalność propagandowa ukierunkowana była na zbieranie materiałów i fotografii do „Złotej Księgi” Koła Użytkowników Mikrusa.

Członkowie koła brali aktywny udział w pracach bieżących klubu, pomagając przy organizacji imprez sportowych i turystycznych oraz w sprawach gospodarczych, uczestniczyli także w życiu towarzyskim, organizując wieczorki taneczne.

Od 1961 roku rozpoczął się okres aktywnej działalności innych Kół Użytkowników Samochodów. Powstawały nowe Koła Użytkowników: Wartburga (13 kwietnia 1961 roku) i Syreny (15 czerwca 1961 roku), Volkswagena i Škody (pod koniec 1962 roku).

W latach 1961–1963 skład zarządów kół przedstawiał się następująco:

Koło Użytkowników Mikrusa: **Stanisław Szelichowski** (przewodniczący), **Stefan Pruszkowski** (wiceprzewodniczący), **Krystyna Miściuk** (sekretarz) oraz **Hanna Cywińska**, **Bolesław Gubała**, **Piotr Nagabczyński**, **Zygmunt Toczek**, **Krystyna Wilczyńska**, **Teresa Włodarska**, **Adam Wysocki**, **Andrzej Zaleski**. Stan liczbowy koła wynosił 120 osób.

Koło Użytkowników Wartburga: **Kazimierz Surdykowski** (przewodniczący), **Zygmunt Zaborski** (sekretarz) i **Lucyna Stankiewicz**. Stan liczbowy koła wynosił 54 osoby.

Koło Użytkowników Syreny: **Antoni Paprocki** (przewodniczący), **Halina Serafin** (sekretarz) i **Stanisław Wierzba** (jako doradca z FSO).

W latach 1961–1962 w Kole Użytkowników Syreny przeprowadzono 28 spotkań, na których omawiano głównie sprawy techniczne, nawiązano ścisły kontakt z FSO, co umożliwiło jego

Działalność

członkom bezpośredni zakup potrzebnych części i ogumienia. 15 lutego 1962 roku zorganizowano dla członków koła pierwszą wycieczkę do FSO.

Koła organizowały w ramach towarzyskiej turystyki samochodowej wspólne wycieczki krajowe i zagraniczne, na których samochody, a szczególnie Mikrus, wzbudzały szczególne zainteresowanie. Te imprezy służyły popularyzacji klubowej turystyki zespołowej, jak też integracji klubu z jego członkami. W lokalu AW urządzano zabawy taneczne. Członkowie kół współpracowali z tygodnikiem „Motor”, zamieszczając w nim wiele artykułów na tematy fachowe. Wszystkie koła odbywały co miesiąc swoje zebrania w lokalu przy ul. Górnośląskiej.

Z czasem, w związku z wzrostem liczby kół, powołana została Rada Kół, której zadaniem było koordynowanie ich działalności, opracowywanie wytycznych dla ich pracy oraz utrzymywanie bezpośredniego kontaktu z zarządkiem klubu.

Ideą były spotkania użytkowników określonej marki, a nawet typu samochodu w celu wzajemnej wymiany doświadczeń eksploatacyjnych, sposobów rozwiązywania pojawiających się trudności, a było ich немало w okresie niedoboru części zamiennych i niktnej sieci stacji obsługi.

Pod koniec 1968 roku było już 12 Kół Użytkowników Samochodów: Mikrusa, Syreny, Trabant, Wartburga, Škody, Moskwicza, Fiata, Renault–Simca, Volkswagena, NSU i Zastavy.

Opiekunem kół z ramienia zarządu klubu był wtedy **Karol Pionnier**, późniejszy przewodniczący Komisji Technicznej Klubu.

W 11 lat od utworzenia pierwszego Koła Właścicieli i Użytkowników Samochodów Mikrus, istniało już 17 Kół Użytkowników ukierunkowanych na następujące marki samochodów: Mikrus, Syrena, Warszawa, Polski Fiat 125p, Zastava, Škoda, Moskwicz, Trabant, Wartburg, Citroën 2CV, Citroën 11 BL, NSU, Volkswagen, Ford, Peugeot, Renault i samochody angielskie – Austin, Hillman, Triumph.

Stale zwiększająca się liczba kół spowodowała konieczność powołania w strukturach organizacyjnych klubu wyższej rangą

Komisji Kół Użytkowników Samochodów, której zadaniem było organizowanie i nadzorowanie ich działalności.

Zarząd komisji (w kadencji 1969–1972) przedstawiał się następująco: **Zbigniew Smólski** (Zastava) – przewodniczący, **Henryk Krupa** (Volkswagen) – wiceprzewodniczący, **Janina Michałowska** (Citroën 2CV), **Henryk Pokorski**, **Jerzy Węgrzecki** (Trabant). Poza tym w skład Komisji Kół Użytkowników Samochodów wchodził przewodniczący poszczególnych kół: **Jacek Bochwic**, **Roman Budryk**, **Zdzisław Gęślarz**, **Kazimierz Goleczewski**, **Bogdan Kopczyński**, **Marian Kopyt**, **Jerzy Matuszewski**, **Wojciech Ruszkowski**, **Kazimierz Surdykowski**, **Bogdan Szenk**, **Janusz Tomczyński** i **Andrzej Waltenberg**.

Etatowym pracownikiem zajmującym się działalnością komisji był **Adolf Skwarczewski**, a opiekę z ramienia zarządu klubu sprawował nad komisją wiceprezes ds. inicjatyw statutowych, **Tadeusz Blauth**.

Oprócz zebrań specjalistycznych dla posiadaczy poszczególnych marek samochodów, dla zrzeszonych w kołach użytkowników organizowane były spotkania o tematyce wspólnej dla wszystkich typów samochodów, jak np. z dziedziny przepisów ruchu drogowego, zachowania się pojazdów na śliskiej nawierzchni, sposobu prowadzenia pojazdu w trudnych warunkach atmosferycznych, prawidłowego doboru smarów, oleju itp. Prelekcje na spotkaniach wygłaszali i udzielali wskazówek o prawidłowej eksploatacji samochodów fachowcy z Organizacji Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego PZM. W większości byli to członkowie Automobilklubu.

Doświadczenia wynikające z pracy kół i wnioski Komisji BRD skłoniły Komisję Kół Użytkowników Samochodów do rozszerzenia działalności i zapraszanie na spotkania nie tylko członków klubu, ale szerokiego grona osób zainteresowanych motoryzacją. W tym celu rozsyłano imienne zaproszenia do nabywców samochodów w Motozbycie. Statystyka roczna wykazała, że na 600 wysłanych zaproszeń najwięcej, bo 70 proc. zaproszonych przybyło na zebranie Koła Użytkowników Trabantów, 40 proc.



Popularny w latach 60.
– Mikrus (po przeróbkach
miłośnika tej marki).

Działalność



Wartburg z 1963 r. dostępny tylko na talony.

– Polskiego Fiata 125p, 40 proc. – Škody, 30 proc. – Syreny, 22 proc. – Wartburga, a poniżej 20 proc. – Zastawy, Warszawy, NSU, Citroëna i innych.

W roku 1971 zainteresowanie zebraniem przejściowo zmalało. Spowodowane było to m.in. koniecznością zawieszenia działalności na pewien czas z uwagi na przeprowadzkę klubu z budynku przy ul. Górnośląskiej do innego lokalu.

Najlepsza frekwencja towarzyszyła spotkaniom poświęconym markom: Fiat, Škoda, Trabant, Volkswagen, Syrena, Zastava, Wartburg, Mikrus, Moskwicz i wynosiła średnio ok. 70 osób uczestniczących w każdym z nich.

Spotkań odbyło się łącznie 67. W grupie samochodów Ford produkcji europejskiej, Peugeot, Citroën 2CV odbyło się 10 spotkań przy średniej frekwencji ok. 30 osób. Najmniejsze zainteresowanie było zebraniem poświęconymi: Warszawie, Renault, NSU – odbyło się ich 9, przy udziale średnio 10 osób. Łącznie we wszystkich zebraniach kół w 1971 roku wzięło udział ok. 5100 osób. Odbyło się również 5 zebrań poświęconych tematyce ogólnej, jak: oleje, paliwa, zabezpieczenie przed korozją, turystyka krajowa i zagraniczna oraz przepisy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W zebraniach tych udział wzięło ok. 500 osób.

Niezależnie od przedstawionej powyżej działalności, organizowano spotkania w terenie. Jako przykład może posłużyć Ogólnopolski Zlot Samochodów Mikrus (26/27.06.1971), w którym uczestniczyło 100 samochodów i 200 osób. Zlot miał uroczysty przebieg i wzbudził zainteresowanie nie tylko użytkowników, ale i Polskiej Kroniki Filmowej oraz TV. Także zarząd Koła Użytkowników Samochodów Citroën 11 BL we wrześniu 1973 roku zorganizował Ogólnopolski Zlot użytkowników tych pojazdów.

W latach 1972–1974 skład zarządu komisji przedstawiał się następująco: **Zbigniew Smólski** (przewodniczący), **Henryk Krupa** (wiceprzewodniczący), **Andrzej Banczer**, **Władysław Urbański**, **Marian Kopyt** (członkowie prezydium), **Bogdan Szenk**, **Jerzy Węgrzecki**, **Leszek Leśniowski**, **Roman Budryk**, **Zdzisław Gąsiora**, **Kazimierz Szulc**, **Jerzy Matuszewski**, **Janusz Czajkowski**, **Adam Szwarz**, **Andrzej Waltenberg**, **Kazimierz Surdykowski**, **Jacek Bochwic**, **Wojciech Ruszkowski**, **Zdzisław Skolimowski**, **Jerzy Perzanowski**, **Tadeusz Blauth**, **Zdzisław Osiński**.

Liczba kół użytkowników w poszczególnych latach ulegała znacznym wahaniom. Stałością działania (stałość frekwencji) odznaczały się koła użytkowników samochodów produkcji krajowej, natomiast dla samochodów produkcji zagranicznej koła powoływane były w miarę potrzeb. W tym okresie przybyły Koła Użytkowników Samochodów: Polskiego Fiata 126p, 127 i 128.

Zwiększająca się liczba chętnych do udziału w spotkaniach, stwarzała problemy lokalowe. Korzystano z możliwości organizowania spotkań w lokalu Naczelnej Organizacji Technicznej, ale tylko raz w tygodniu. W 1973 roku powstały możliwości organizowania pewnej liczby zebrań w nowym lokalu klubu przy ul. Nowy Świat 35, ale tylko dla „małych” kół. Dla użytkowników kół samochodów najbardziej popularnych, takich jak: Polski Fiat 125p, Polski Fiat 126p, Trabant, Škoda, Syrena, Wartburg potrzebne były sale na minimum 150–200 osób. Zainteresowanie Polskim Fiatem 126p było tak duże, że spotkania użytkowników i przyszłych jego posiadaczy, w liczbie ok. 300 osób, trzeba było organizować w sali... kina Nowy Świat.

AUTOMOBILKLUB WARSZAWSKI



00-029 WARSZAWA
ul. NOWY ŚWIAT 35
Tel. 26 42 11

KOŁA UŻYTKOWNIKÓW SAMOCHODÓW

POZNASZ LEPIEJ SWÓJ SAMOCHÓD...

Działalność

W tym okresie istniało 18 kół. Odbyły one w sumie 108 spotkań, w których wzięło udział ok. 5600 osób. Główne formy działalności pozostawały bez zmian. Prelegentami na spotkaniach byli głównie fachowcy ze Stowarzyszenia Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego PZM, m.in.: **Ryszard Zahorski, Andrzej Rogowski, Zbigniew Cichowski, Adam Kaczkowski, Mieczysław Dąbrowski, Szczepan Szumilak, Janusz Zaręba, Stefan Oszymowski, Janina Michałowska, Kazimierz Szałanek.**

W celu zapobieżenia spadkowej tendencji udziału członków kół w spotkaniach, organizowano dodatkowe, atrakcyjne prelekcje:

- „Historia motoryzacji w Polsce w okresie międzywojennym”,
- „Wybrane tematy dotyczące bezpieczeństwa na drogach”,
- „Jak i kiedy zabezpieczać samochód przed korozją”,
- „Oleje i smary dziś i jutro”,
- „Paliwa, płyny hamulcowe i inne”,
- „Wpływ diagnostyki na bezpieczeństwo jazdy”,
- „Prawidłowo użytkując ogumienie – jeździmy dłużej i bezpieczniej”,
- „Reflektory główne samochodowe – budowa i zasady działania”.

W 1975 roku odbyło się w sumie 36 spotkań, w których udział wzięło ok. 2200 osób. W latach następnych, udział członków kół w spotkaniach znacznie się zwiększył, osiągając liczbę ponad 52 000 osób z Warszawy, województwa warszawskiego, a także województw ościennych. Ogólnodostępnych spotkań użytkowników poszczególnych marek samochodów odbyło się 744 oraz 70 prelekcji specjalistycznych i 77 pokazów na stacjach obsługi. Przeprowadzono także 13 innych spotkań z sędziami, prokuratorami, rzeczoznawcami, adwokatami, przedstawicielami MO. Zorganizowano prelekcje prowadzone przez przedstawicieli firm ubezpieczeniowych: PZU i TUiR „Warta”. Na szczególne podkreślenie zasługują regularne kontakty z Zespołem Motoryzacyjnym Polskiego Radia (liczne wzmianki na antenie).

Komisja rozpoczęła też wydawanie biuletynu informacyj-



Kultowy Volkswagen „garbus” prod. 1937 r.

nego „Poznasz lepiej swój samochód”, zawierającego omówienie poszczególnych tematów poruszanych na spotkaniach, terminy spotkań, listy prelegentów, adresy stacji obsługi pojazdów itp. Ukazały się trzy edycje o przeciętnym nakładzie 35 000 egzemplarzy. Był on rozprowadzony przez klub oraz instytucje i stowarzyszenia współpracujące: Wydziały Komunikacji, „Polmozbyt”, PZM, PZU oraz Koła Przyzakładowe i Koła Terenowe AW.

Zgodnie z ustaleniami Zarządu Automobilklubu, Zarząd Komisji Kół Użytkowników Samochodów tego okresu składał się z 18 członków: **Czesław Niżewicz** (Polski Fiat 126p) – przewodniczący, **Zbigniew Smólski** (Zastava), **Marian Kopyt** (Polski Fiat 125p) – wiceprzewodniczący, **Adolf Skwarczewski** – sekretarz, **Andrzej Banczer, Michał Bychawski** (Polski Fiat 126p), **Czesław Bassa** (Trabant), **Janusz Czajkowski** (Zaporożec), **Paweł Cylke** (Polski Fiat 125p), **Michał Czeczotko** (Łada), **Jan Kawczyński** (Trabant), **Zbigniew Kowalczewski** (Wartburg), **Stanisław Kisielewski** (Zastava), **Marcin Skurski** (Volkswagen), **Kazimierz Surdykowski** (Dacia), **Stefan Synowiec** (Škoda), **Władysław Urbański** (Citroën), **Jerzy Węgrzecki** (Syrena).



Skoda 1000 MB z 1963 r. Symbol 1000 MB odczytywano jako: „tysiąc małych błędów”.

Działalność



Moskwicz 412 z 1969 r.

W skład zarządu wchodził głównie przewodniczący bądź zastępcy przewodniczących poszczególnych Kół Użytkowników.

W latach następnych (1980–1984) skład Zarządu Komisji był następujący: **Czesław Niżewicz** (Polski Fiat 126p) – przewodniczący, **Zbigniew Smólski** (Zastava), **Paweł Cylke** (Polski Fiat 125p) – wiceprzewodniczący, **Adolf Skwarczewski** – sekretarz, **Andrzej Banczer**, **Michał Bychawski** (Polski Fiat 126p), **Jan Kawczyński** (Trabant), **Marian Kopyt** (Fiat), **Stanisław Kisielewski** (Zastava), **Tadeusz Krassowski**, **Elżbieta Sekular**, **Marcin Skurski** (Volkswagen), **Kazimierz Surdykowski** (Dacia), **Barbara Szenk** (Citroën 11 BL), **Adam Szwarz**, **Władysław Urbański** (Citroën), **Jerzy Węgrzecki** (Syrena), **Maria Żytkow**.

W tym czasie zorganizowano 442 spotkania użytkowników o dotychczasowej tematyce, w których udział wzięło ok. 47 000 osób. Uzyskano możliwości odbywania spotkań w Pałacu Prymasowskim przy ul. Senatorskiej, co w pewnym stopniu rozwiązało problemy lokalowe. Aktywnie działało 15 kół.

Syrena 102, popularnie nazywana „skarpetą”.



Działalność

W kwietniu 1980 roku minęła 20. rocznica podjęcia przez koła, a następnie przez Komisję KUS – działalności w zakresie organizacji spotkań z użytkownikami różnych marek samochodów. Na przestrzeni tych lat odbyło się ok. 1500 spotkań z udziałem około 170 000 osób i 135 prelegentów.

W latach 1984–1988 zarząd komisji składał się z następujących osób: **Paweł Cylke** (Polski Fiat 125p) – przewodniczący, **Adolf Skwarczewski** – sekretarz etatowy, **Marian Lenard** (Polski Fiat 126p), **Tadeusz Wronka** (Łada), **Zygmunt Gołąbek** (Trabant), **Zbigniew Kowalczewski** (Wartburg), **Stanisław Kisielewski** (Zastava), **Kazimierz Surdykowski** (Dacia), **Tadeusz Mąkowski** (Škoda), **Andrzej Secomski** (Polonez), **Jerzy Lastowski** (Syrena), **Jan Kawczyński**, **Jerzy Godlewski**, **Marcin Skurski** (Volkswagen), **Zygmunt Gonera**, **Krzysztof Sobków**, **Jerzy Matuszewski**, **Władysław Urbański**.

Komisja obradowała raz w miesiącu, natomiast spotkania z użytkownikami odbywały się co dwa miesiące, a dodatkowe pokazy na stacjach diagnostycznych organizowane były 10–15 razy w roku. W każdym spotkaniu brało udział ok. 50 osób, a w całym czteroleciu uczestników spotkań było ok. 10 000. Wiele prelekcji uzupełnianych było przezroczami. Prelegentami na spotkaniach – poza osobami biorącymi w nich udział dotychczas – byli wybitni specjaliści z Politechniki Warszawskiej, Wojskowej Akademii Technicznej, Instytutu Nafty, Instytutu Transportu Samochodowego, FSO.

W tym czasie działały następujące koła: Koło Użytkowników Polskiego Fiata 125p, Polskiego Fiata 126p, Fiata 127, Syreny, Poloneza, Trabanta, Wartburga, Moskwicza, Zaporozca, Łady, Škody, Citroëna, Renault, Dacji, Forda. Nie istniało już Koło Użytkowników Mikrusa; samochody te przestały istnieć.

Niestety, w tym też okresie koła straciły swojego założyciela, opiekuna i stałego organizatora spotkań użytkowników, wielce oddanego sprawom klubowym, nestora polskiego automobi-

lizmu – **Adolfa Skwarczewskiego** – zwanego popularnie „Fajką” (z powodu ciągłego trzymania w ustach fajki).

W latach 1988–1992 komisja, która rozpoczynała pracę w tej kadencji pod szyldem Automobillklubu Polski–Warszawa, kontynuowała ją już w Automobillklubie Polski i składała się z następujących osób: **Czesław Niżewicz** (Polski Fiat 126p) – przewodniczący, **Stanisław Kisielewski** (Zastava), **Tadeusz Wronka** (Škoda), **Marian Lenard** (Polski Fiat 126p), **Zygmunt Gołąbek** (Trabant), **Jerzy Secomski** (FSO), **Jerzy Lastowski** (Syrena), **Zdzisław Błądziński** (Łada), **Władysław Urbański** (Citroën), **Henryk Pokorski** (Polonez), **Jerzy Węgrzecki** (Syrena), **Zygmunt Gonera**, **Krzysztof Sobków**, **Jan Kawczyński** (Zastava).

W sytuacji znacznego zwiększenia się w kraju ilości samochodów z silnikami wysokoprężnymi i jednocześnie niewielką wiedzą na ich temat, pojawiła się potrzeba zapoznania posiadaczy tych samochodów z tajnikami ich eksploatacji. Zarząd klubu zalecił powołanie odrębnego Koła Użytkowników Samochodów z silnikiem dieslowskim. Podobnie próbowano uczynić w przypadku posiadaczy samochodów produkcji japońskiej, jednak w sytuacji szybko wzrastającej na rynku ilości firm i typów tych pojazdów, ograniczono się jedynie do spotkań o charakterze promocyjnym. Nie powiodły się także próby zorganizowania spotkań posiadaczy samochodów innych marek. Próbowano, ale też bez powodzenia, zorganizować spotkania dla właścicieli warsztatów samochodowych.

Niestety, działalność komisji stawała się coraz mniej znacząca. Tworzyło ją już tylko 9 kół. Zmniejszenie ich liczby spowodowane zostało m.in. połączeniem Kół Użytkowników Polskiego Fiata 125p, FSO 125 i Poloneza w jedno i zlikwidowaniem Koła Użytkowników Dacia.

Zorganizowano 185 spotkań, w tym 152 kół poszczególnych marek (z prelekcjami), 22 różne (oleje, smary, zabezpieczenie przeciw korozji, BRD) oraz 11 na stacjach diagnostycznych



(z pokazami praktycznymi). Frekwencja w porównaniu z ubiegłymi latami znacznie spadła i wyniosła ok. 5000 osób.

NSU z 1972 r.

Nie zorganizowano zaplanowanych na tę kadencję następujących tematów:

- spotkań użytkowników samochodów produkcji NRD (Trabant, Wartburg) w związku z likwidacją współpracującego z komisją Ośrodka Informacji NRD,
- spotkań użytkowników samochodów z silnikami wysokoprężnymi,
- spotkań na tematy ubezpieczeń komunikacyjnych.

Zmiany polityczne i ekonomiczno–społeczne, które nastąpiły w Polsce po 1989 roku, w sposób istotny wpłynęły na regres działalności Kół Użytkowników Samochodów. Zmniejszające się zainteresowanie działalnością kół i komisji, pomimo starań działaczy klubu, zwiastowało koniec działalności w tym zakresie, po 36 latach owocnej pracy. W kolejnych wyborach władz klubu, w 1996 roku, Komisji Kół Użytkowników Samochodów już nie powołano.



Dacia – rumuński Renault.

Działalność