

**DZIEJE AUTOMOBILKLUBU
ŚLĄSKIEGO W LATACH
1924 – 2014
NA TLE PRZEOBRAŻEŃ
SPOŁECZNO – POLITYCZNYCH**

**DZIEJE AUTOMOBILKLUBU
ŚLĄSKIEGO W LATACH
1924 – 2014
NA TLE PRZEOBRAŻEŃ
SPOŁECZNO – POLITYCZNYCH**

GRZEGORZ ROSIAK

ISBN 978-83-940594-0-8



AUTOMOBILKLUB ŚLĄSKI





AUTOMOBILKLUB
ŚLĄSKI

Tekst i opracowanie – Grzegorz Rosiak

Współpraca: Komitet Organizacyjny Obchodów 90. Rocznicy Powstania Automobilklubu Śląskiego

Przewodniczący: Marian Sujkowski

Członkowie: Donata Królicka, Marcjanna Grenda, Sonia Osiecka – Babut

Korekta: Dorota Konieczny – Simela

Łamanie komputerowe i przygotowanie do druku: Robert Szkuta

Projekt graficzny okładki: Tomasz Samel

Druk: Drukarnia MagentaPrint.pl

Copyright © 2014 by Grzegorz Rosiak

Wydawca

Automobilklub Śląski

ul. Stanisława 4

40-014 Katowice

tel/fax. 32/253-99-43

biuro : biuro@auto-slaski.katowice.pl

W opracowaniu ikonografii wykorzystano między innymi zbiory: Automobilklubu Śląskiego, Roberta Stecia, Marka Kaczmarka, Andrzeja Wołczyka, Tomasza Grychtotę, Krystiana Wrocławskiego, Andrzeja Wojciechowskiego, Edwarda Kindermana, Aleksandra Oczkowskiego, Henryka Mandery

ISBN 978-83-940594-0-8

Katowice 2014

SPIS TREŚCI

Wstęp	8
Rozdział I	9
Powstanie Śląskiego Klubu Automobilowego	
1. Początki działalności stowarzyszenia 1924 – 1926	
2. Działania katowickich aktywistów po przewrocie majowym 1927 – 1939	
Rozdział II	30
Rola Automobilklubu Śląskiego po II wojnie światowej	
1. Organizowanie motoryzacji w pierwszych latach po wojnie 1945 – 1949	
2. Przemiany strukturalne 1950 roku	
Rozdział III	48
Rozwój Automobilklubu Śląskiego w okresie rządów Władysława Gomułki i Edwarda Gierka	
1. Działalność statutowa po reaktywacji 1957 – 1969	
2. Wpływ sytuacji społeczno – politycznej na rozwój katowickiej motoryzacji 1970 – 1981	
Rozdział IV	76
Zadania Automobilklubu Śląskiego po wprowadzeniu stanu wojennego i w dobie kryzysu gospodarczego	
1. Działalność klubu po 13 grudnia 1981	
2. Rozwój stowarzyszenia w dobie kryzysu gospodarczego 1983 – 1989	
Rozdział V	96
Funkcjonowanie Automobilklubu Śląskiego w III RP	
1. Realizacja zadań w okresie transformacji ustrojowej oraz gospodarczej 1990 – 1998	
2. Kształtowanie motoryzacji po przystąpieniu Polski do NATO oraz Unii Europejskiej 1999 – 2014	
Rozdział VI	127
Wybrane utylitarne aspekty w działaniach Automobilklubu Śląskiego	
1. Sport motorowy osób niesłyszących oraz z dysfunkcjami narządów ruchu	
2. Turystyka kwalifikowana	
Zakończenie	141
Wycinki prasowe	144
Dokumenty	166
Tabele	186

WSTĘP

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie dziejów Automobilklubu Śląskiego na tle przeobrażeń społeczno – politycznych od momentu powstania stowarzyszenia, co nastąpiło w 1924 roku do listopada 2014 roku czyli obchodów 90 rocznicy funkcjonowania. W publikacji przedstawiono historię stowarzyszenia, akcentując jego walory użyteczne. Omówiono nieznane aspekty pracy działaczy oraz zawodników. Przedmiotem badań zostały objęte Katowice, jednak nie pominięto satelitarnych miast aglomeracji górnośląskiej, w których klub posiadał swoje agendy.

Dzieje Automobilklubu Śląskiego nie były dotąd przedmiotem opracowań zwartych. Nieliczna literatura jedynie w zarysie ukazuje tę interesującą problematykę. Stąd wyłoniła się potrzeba przeprowadzenia wnikliwych badań. W ich toku szczególnie istotna stała się analiza materiałów znajdujących się w różnych archiwach, w tym Archiwum Państwowym w Katowicach i jego filiach oraz Archiwum Akt Nowych w Warszawie. Zaznaczyć należy, iż w czasie II wojny światowej zaginęło wiele cennych dokumentów, dlatego pomocne okazały się materiały źródłowe, znajdujące się w zasobach: Biblioteki Jagiellońskiej w Krakowie, Biblioteki Śląskiej w Katowicach oraz bibliotek Akademii Wychowania Fizycznego w Katowicach i Krakowie. Ważne dla opracowania tematu były zbiory Muzeum Historii Katowic oraz osób prywatnych. Podstawowe źródła uzupełniono o druki urzędowe, artykuły prasowe, wydawnictwa okolicznościowe oraz relacje ustne uczestników omawianych wydarzeń.

Publikacja ma układ chronologiczno – problemowy. Poszczególne etapy historii Automobilklubu Śląskiego zostały opisane w sześciu rozdziałach. W aneksach przedstawiono niektóre najważniejsze dokumenty, tabele oraz wycinki prasowe. Zamieszczone zdjęcia wzbogacają materiał ikonograficzny. Całość wieńczy zakończenie.

W rozdziale pierwszym omówiono genezę, powstanie i działalność katowickiego klubu automobilowego w latach 1924 – 1939. W rozdziale drugim ukazano zmiany w jego strukturze organizacyjnej i prawnej po zakończeniu II wojny światowej. W rozdziale trzecim przedstawiono kwestie reaktywacji i wpływu wydarzeń z lat: 1956, 1968, 1970 i 1980 na dzieje klubu. Wpływ polityki państwa po 13 grudnia 1981 roku oraz konsekwencje wynikające z kryzysu gospodarczego lat 80. XX wieku opisano w rozdziale czwartym. Część piąta ukazuje wpływ transformacji ustrojowej i gospodarczej Polski na rozwój klubu. Rozdział szósty poświęcono walorom użytecznym, w tym rywalizacji osób niepełnosprawnych oraz turystyce kwalifikowanej.

Autor pragnie wyrazić podziękowanie Panu Prezesowi Automobilklubu Śląskiego Stanisławowi Olewińskiemu za pomoc przy realizacji opracowania, cenne uwagi i wskazówki. Wyrazy wdzięczności kierowane są także do osób, które okazały swoją życzliwość i wyrozumiałość.



Konstanty Wolny

Rozdział I

POWSTANIE ŚLĄSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

1. POCZĄTKI DZIAŁALNOŚCI STOWARZYSZENIA 1924 – 1926

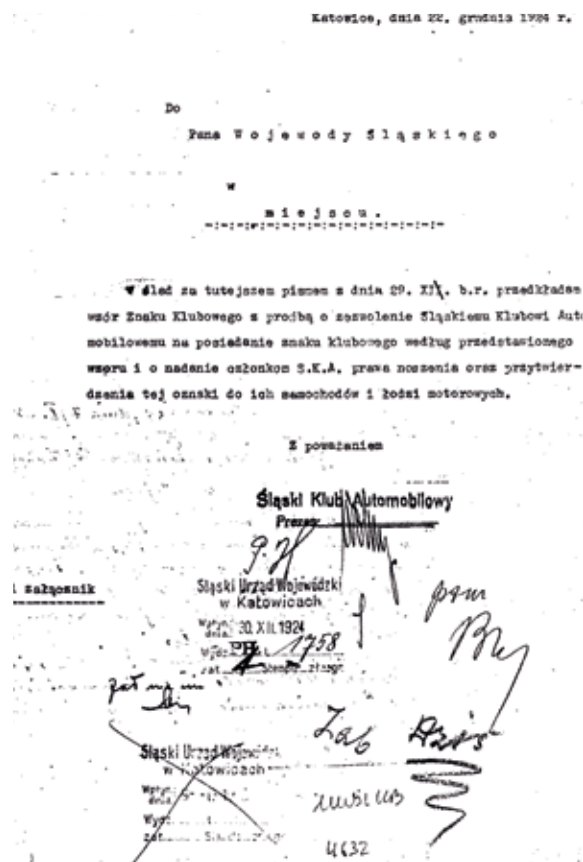
W listopadzie 1918 roku, po 123 latach niewoli, odrodziła się Niepodległa Polska. Ogrom trudności, przed jakimi stanęła, uwidocznił się już w pierwszych latach jej istnienia. Nowo utworzone państwo nie miało ustalonych granic. Walki o ich kształt trwały kilka lat.

Zgodnie z postanowieniami traktatu wersalskiego do macierzy wróciła Wielkopolska i Pomorze Wschodnie. Wyjątek stanowił Gdańsk, który otrzymał status wolnego miasta pod protektorem Ligi Narodów. Na Śląsku, Warmii i Mazurach przeprowadzono plebiscyty, w których sukces odnieśli Niemcy. Zmagania o przynależność Górnego Śląska do macierzy zostały okupione krwią powstańców. Ostatecznie przedstawiciele zwycięskich mocarstw przyznali Polsce większą jego część. Na przełomie czerwca i lipca 1922 roku oddziały wojska polskiego zajęły tereny przydzielone Rzeczypospolitej, której władze przejęły administrację na przyznanym obszarze. Utworzono województwo śląskie, ze stolicą w Katowicach. Przyznano mu autonomię, czyli wyjątkowe w państwie polskim prawa samorządowe. Należy podkreślić, iż górnośląski przemysł miał wówczas ogromne znaczenie gospodarcze.

Poważne zadania przyniosły komplikacje związane z rozdzieleniem gospodarczym Górnego Śląska. Po stronie niemieckiej pozostała znaczna część przemysłu. Istotne prace należało wykonać w zakresie komunikacji. Trzeba było zbudować nowe linie kolejowe, drogi i mosty, rozbudować komunikację autobusową i poprawić stan nawierzchni.

Dzięki inicjatywie władz wojewódzkich oraz zaangażowaniu działaczy szybko postępował proces odradzania się górnośląskiego ruchu sportowego, który odegrał bardzo ważną rolę w procesie integracji narodowej i scalaniu rozbitego przez zaborców społeczeństwa. Zaznaczyć należy, iż po odzyskaniu niepodległości pierwsze polskie towarzystwa sportowe na Górnym Śląsku stanowiły nieliczną grupę. Ruch sportowy posiadał dorobek z tradycjami sięgającymi drugiej połowy XIX wieku, lecz nie ulega wątpliwości, że obszar zdominowany był przez sport niemiecki, dysponujący odpowiednim zapleczem.

*Pismo Śląskiego Klubu
Automobilowego
do wojewody śląskiego*



23 czerwca 1923 roku do Wojewody Antoniego Schultisa wpłynęła propozycja Jana Jerzego Oppersdorffa dotycząca powołania organizacji zrzeszającej kierowców. W liście pisanym w języku niemieckim, a wysłanym z Zakopanego, prosił o założenie w Katowicach automobilklubu, twierdząc, iż przemawiają za tym względy natury politycznej i militarnej. Wojewoda śląski przychylił się do pomysłu arystokraty. W rezultacie, 13 marca 1924 roku z inicjatywy hrabiego Oppersdorffa, Józefa Gawrycha i Jana Bukowskiego odbyło się w sali Sejmu Śląskiego zebranie przedstawicieli władz cywilnych i wojskowych. Głównym celem spotkania było powołanie organizacji o nazwie Śląski Klub Automobilowy. 29 listopada 1924 roku w Urzędzie Wojewódzkim oraz w katowickim Sądzie Powiatowym złożono stosowną dokumentację, co prawnie potwierdziło powstanie Śląskiego Klubu Automobilowego.

Na pierwszym zebraniu konstytucyjnym wybrano prezydium. Prezesem został Konstanty Wolny, a Wiceprezesem Jan Jerzy Oppersdorff. Z czasem egzekutywa została poszerzona o: Zbigniewa Korfantego, Gottliba Klussaka, Tadeusza Czapłę, Gotfryda Zanglla, Emila Trupkego, Józefa Gawrycha oraz Otto Deutscha.

Ustalono, iż godłem klubowym będzie orzeł śląski, który, w przeciwieństwie do wizerunku symbolu narodowego, miał lekko rozchylone skrzydła i dumnie podniesioną głowę skierowaną w lewą stronę. Pośrodku tułowia widniały inicjały „ŚIKA”. Odznakę mogli nosić tylko członkowie zwyczajni, którzy mieli możliwość jej przytwierdzania do pojazdów samochodowych oraz łodzi motorowych.



*Zebranie członków
Automobilklubu
Śląskiego*

Początkowo związek zajmował lokal mieszczący się w Katowicach przy ulicy Poprzecznej nr 6 (obecnie Staromiejska). Następnie siedzibę przeniesiono na katowicki Plac Wolności nr 12. Tam odbywały się wykłady, odczyty, sympozja dotyczące nie tylko sportu samochodowego, ale i szeroko pojętej motoryzacji. Ponadto wyświe-

tlano filmy instruktażowe dla kierowców i stworzono bibliotekę, w której znalazły się także prace z zakresu kartografii.

W 1924 roku klub skupiał 123 osoby. W 1926 roku było ich już 190, by w 1937 roku osiągnąć rekordową liczbę 700 członków. Byli to ludzie pochodzący przede wszystkim z wyższych sfer: arystokracja, wysokiej rangi oficerowie Wojska Polskiego, przedsiębiorcy, urzędnicy państwowi, prawnicy, lekarze. Aby zachować wyjątkową elitarność, każdy z kandydatów poddawany był balotażowi, czyli ocenie komisji balotującej. Zwracała ona szczególną uwagę, aby ubiegający się o przyjęcie nie był karany sądowo. Wnikliwej analizie poddawano zasoby materialne kandydata. Głosowanie odbywało się za pomocą kartek lub galek, biały kolor oznaczał akceptację, a czarny odrzucenie kandydata. W przypadku pozytywnego zakończenia balotażu, nowo przyjęty otrzymywał status członka zwyczajnego i mógł korzystać z lokalu klubowego oraz świadczeń oferowanych przez klub. Oprócz członków zwyczajnych do ŚIKA należały osoby o statusie członków nadzwyczajnych i honorowych.

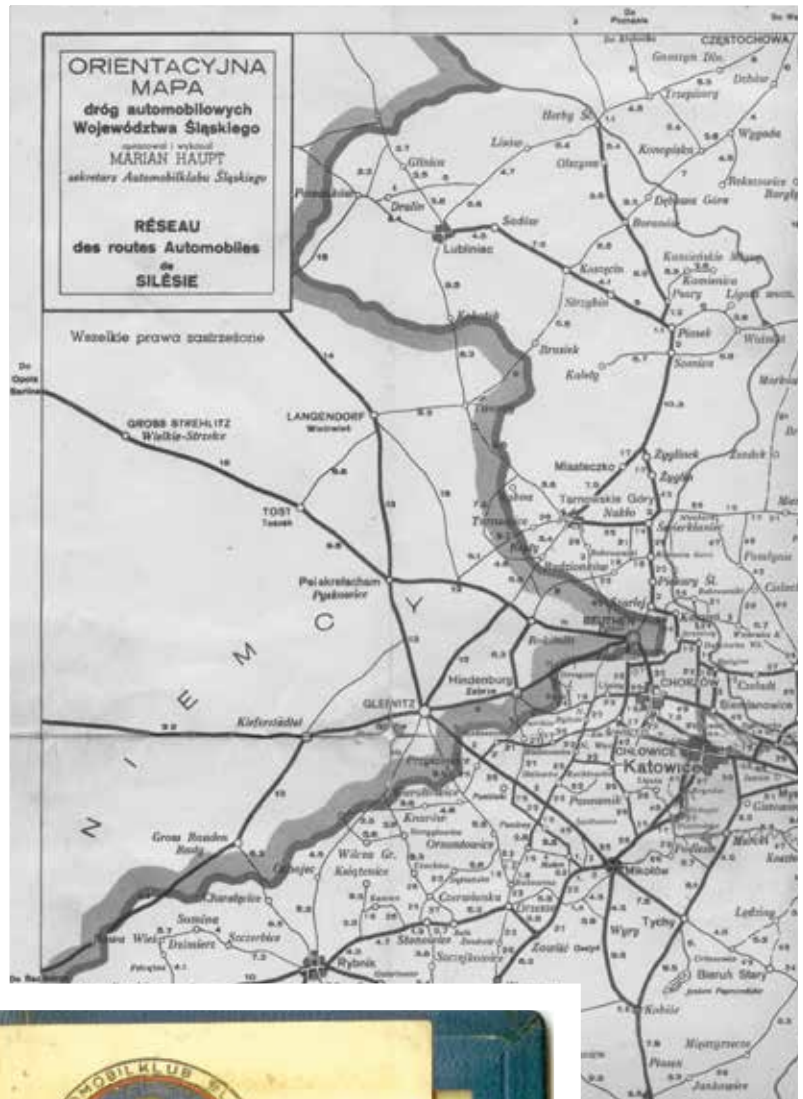
Należy podkreślić, iż inteligencja odgrywała dużą rolę na Górnym Śląsku. Miała także największy udział w kształtowaniu się oblicza katowickiego klubu. W okresie międzywojennym reprezentanci klasy robotniczej nie brali czynnego udziału w zma-

Kamienica znajdująca się w Katowicach przy ul. Staromiejskiej 6



ganiach automobilowych. Pod względem pochodzenia społecznego inteligencji Górny Śląsk charakteryzował się wysokim udziałem elementu o plebejskiej genealogii. Przykładem może być przedwojenny, wieloletni Prezes klubu Konstanty Wolny, który był synem kowala.

Wśród działaczy klubowych na szczególne wyróżnienie zasługują dwie postacie – wspomniany już Konstanty Wolny oraz hrabia Jan Jerzy Oppersdorff. Pierwszy z wymienionych to jedna z najbardziej rozpoznawalnych osób Górnego Śląska. Zastąpił jako działacz narodowy, społeczny i polityczny. Od 1907 roku był pierwszym polskim adwokatem w Gliwicach. Reprezentował Polaków w procesach politycznych przed niemieckimi sądami. Od 1918 roku działał w Podkomisariacie Naczelnej Rady Ludowej w Poznaniu dla Górnego Śląska. W 1919 roku piastował stanowisko komisarza podczas I powstania śląskiego, następnie kierownika Generalnego Sekretariatu Plebiscy-



Mapa drogową



Legitymacja członka AŚI

towego. W 1922 roku zdobył mandat poselski i mianowany został Marszałkiem Sejmu Śląskiego. Był współautorem ustawy o autonomii województwa śląskiego. Jako mecenas organizacji i towarzystw kulturalnych, społecznych i sportowych, w znacznym stopniu przyczynił się do powstania Biblioteki Sejmu Śląskiego, przekształconej później w Bibliotekę Śląską w Katowicach.



Kamienica znajdująca się w Katowicach przy Placu Wolności 12

Drugą z osób zasługujących na szczególne wyróżnienie jest założyciel klubu Jan Jerzy Oppersdorff – Niemiec, znany ze swych propolskich sympatii. Jego żoną była polska księżniczka Dorota Radziwiłłówna. Oboje zajęli zdecydowane stanowisko w okresie plebiscytu przeprowadzonego na Śląsku w 1921 roku, opowiadając się po stronie Polaków. Gdy powstał Polski Związek Kawalerów Maltańskich, hrabia przystąpił do niego i z czasem został najstarszym stażem członkiem. W lutym 1921 roku książę Hans Heinrich XV Hochberg von Pless za związki z Polską usunął hrabiego Oppersdorffa ze związku. Machina niemieckiej propagandy starała

Legitymacja klubowa



się ośmieszyć rodzinę Oppersdorffów w charakterystycznym 50 fenigowym banknocie zastępczym tzw. notgeldzie, na którym widniał człowiek opleciony pajęczyną. Zamiast głowy pajaka widniała ludzka czaszka, a na odwrotku figurował orzeł z napisem „Oppersdorff” i ostrzeżenie „patrz komu ufasz”. Następstwem polskiej przegranej w plebiscycie było zrzeczenie się przez J. J. Oppersdorffa w 1930 roku ordynarii na rzecz najstarszego syna – Wilhelma Jana Oppersdorffa.

Organem zajmującym się integrowaniem górnośląskiego środowiska sportowego stała się powołana w marcu 1926 roku Wojewódzka Rada Sportowa, którą w 1927 roku przekształcono w Radę Sportową Województwa Śląskiego (dalej: RSWŚ). Do zadań rady należało: czuwanie nad rozwojem sportu, troska o obiekty sportowe, organizowanie zawodów oraz utrzymywanie kontaktów sportowych krajowych i zagranicznych. Ważne było udzielanie klubom pomocy finansowej. Wewnątrz organizacji ścierały się dwie tendencje. Pierwsza opowiadała się za połączeniem sportu śląskiego ze sportem krajowym, natomiast druga kładła nacisk na autonomię sportu śląskiego. Stawiała nadto na szerszą współpracę z miejscowymi organizacjami pozasportowymi, które miały w swoich programach działalność w zakresie wychowania fizycznego. Za namową doktora Tadeusza Saloniego – działacza automobilowego, jesienią 1927 roku klub przystąpił do RSWŚ. Dzięki corocznym subwencjom łatwiejsze stało się popularyzowanie sportu samochodowego, a także automobilizmu w szerokim tego słowa znaczeniu. Pomocne w realizowaniu zadań okazało się znalezienie dodatkowych źródeł finansowania. Pozyskano sponsorów wywodzących się z branży motoryzacyjnej, bowiem od 1926 roku coraz lepiej rozwijał się rynek sprzedaży nowych samochodów. W Śląskim Urzędzie Wojewódzkim (dalej: ŚUW) w Katowicach zarejestrowanych było 1 237 pojazdów osobowych, czyli jeden przypadał na 480 mieszkańców. W przeciągu czterech lat liczba ta podwoiła się i wykaz sporządzony 1 lipca 1929 roku zamykał się sumą 2 058 samochodów, co stanowiło wzrost o 815 pojazdów.

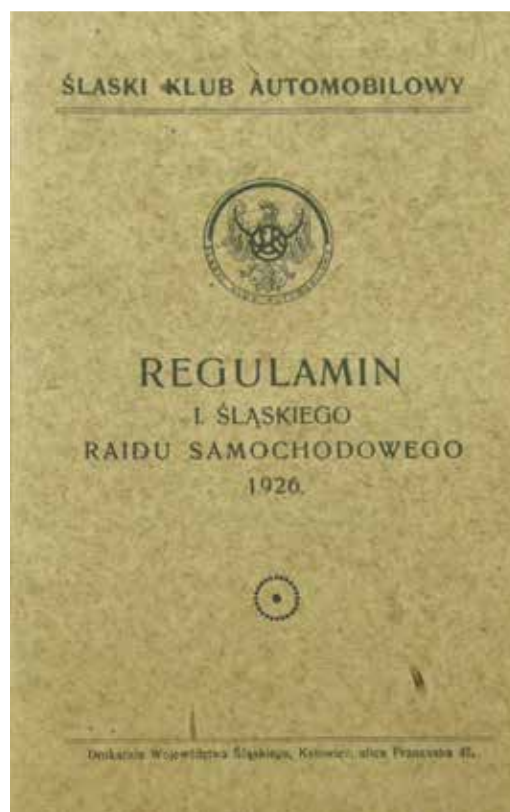
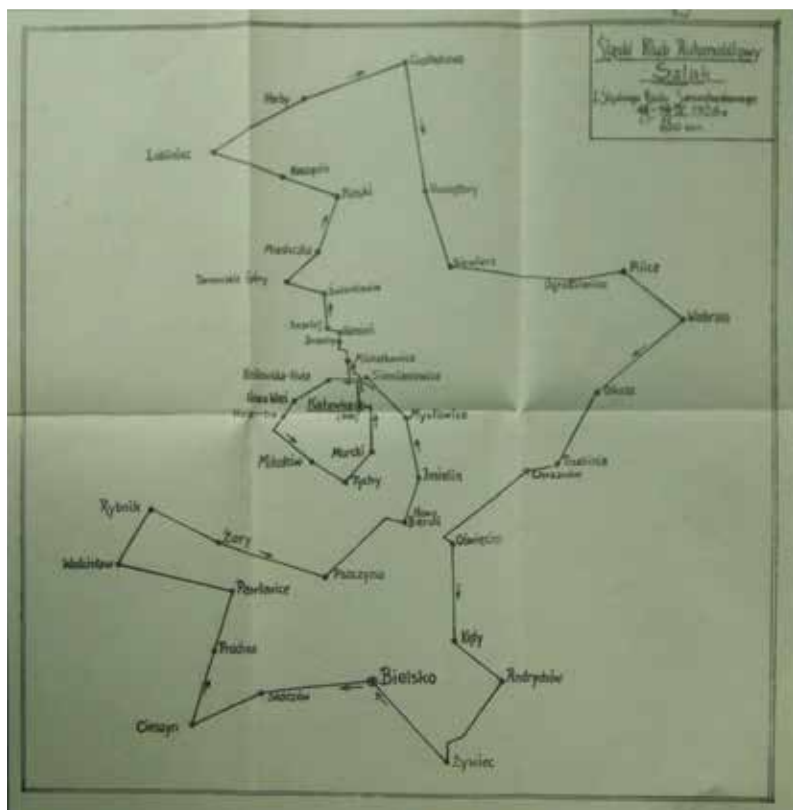
Przedwojenne logo pojazdów marki Opel



W odpowiedzi na potrzeby rynku klub otworzył szkołę kierowców oraz warsztaty samochodowe, które mieściły się w Katowicach przy ulicy Konopnickiej. Inicjatorem tego przedsięwzięcia był ówczesny sekretarz klubu inż. dypl. Jan Bukowski. Stworzono dogodne warunki szkolenia kierowców oraz naprawy pojazdów. Dzięki tej inwestycji zawodnicy posiadali nowoczesne zaplecze, umożliwiające prawidłowe przygotowanie samochodów na zawody, a klub uzyskał znaczące źródło dochodów.

Głównym zadaniem, jakie postawili przed sobą aktywiści klubowi w pierwszym okresie funkcjonowania stowarzyszenia było praktyczne szerzenie i propagowanie spor-

Okładka mapy



*Przebieg trasy
I Śląskiego Rajdu
Automobilowego
(po lewej stronie),
okładka regulaminu
I Śląskiego Rajdu
Automobilowego
(po prawej stronie)*

tu samochodowego. Istniejąca wówczas grupa osób, ze Stanisławem Bukowskim, Stanisławem Szydelskim i Marianem Hauptem na czele, nie szczędziła sił, by cele te urzeczywistnić. Pierwszy etap prac zmierzających w tym kierunku, skupiał się na organizowaniu zawodów o niewielkim stopniu trudności, stosunkowo tanich i możli-



*Warsztat Edwarda
Wrocławskiego
w Katowicach*

wych do przeprowadzenia na lokalnych drogach. Należały do nich przede wszystkim dwa pierwsze rajdy nazwane Pierwszym i Drugim Śląskim Rajdem Automobilowym.

Charakteryzowały się one krótką trasą, małą liczbą startujących zawodników, wywodzących się głównie z grona działaczy oraz towarzyskim zabarwieniem sportowych zmagania. Frekwencję bardzo często uzupełniali kierowcy z Krakowskiego Klubu Automobilowego (dalej: KKA), co było efektem szerokiej współpracy obu klubów. Z upływem lat kooperacja zacieśniała się. Wspólnie organizowano między innymi: Wyścigi na Kocierzy i Zimowe Jazdy do Zakopanego. Znacząca była pomoc katowickich chronometrażystów podczas Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego (dalej: MWT).

Regulaminy śląskich rajdów dzieliły samochody na siedem kategorii. Występował także podział na klasy – wozy sportowe i turystyczne. Przepisy nakazywały, aby kierowca przebył trasę ze średnią prędkością podaną przed startem. Często dystans składał się z kilku etapów. By wyłonić zwycięzcę organizowano próby zręczności w prowadzeniu samochodu. Należały do nich między innymi następujące konkurencje: szybkości górskiej – najczęściej rozgrywane w miejscowościach Kocierz lub Wista, szybkości płaskiej – organizowane na dystansie 1 kilometra na szosie łączącej Katowice i Mikołów, zrywu i hamowania – przeprowadzane na stworzonych przez organizatorów polach manewrowych, a także rozruchu zimnego silnika.

Katowickie rajdy rozgrywano zwykle jesienią. Na trasach panowały trudne warunki drogowe. Wielokrotnie zawodnicy posiadający popularne wówczas kabriolety musieli zmagać się z silnym deszczem i uciążliwym wiatrem. Rozmyte gruntowe szosy stwarzały poważne niebezpieczeństwo zarówno dla kierowców, jak i innych uczestników ruchu. Dochodziło do wielu wypadków, których powodem były: nieostrożność woźniców popularnych wówczas zaprzęgów konnych, brak należytego oświetlenia wozów oraz brak nadzoru nad zwierzętami gospodarstwa domowego.



*Start do zawodów
w centrum Katowic*



*Logo firmy
sponsoringującej
katowickie rajdy*

Zwyczajem kończącym katowickie imprezy automobilowe były słynne przyjęcia organizowane przez zarząd w katowickim hotelu „Savoy”. W ich trakcie K. Wolny oraz J. Rzymiełka rozdawali wszystkim uczestnikom pamiątkowe plakiety, a zwycięzcom nagrody ufundowane przez katowickie firmy lub przedstawicielstwa takich potentatów jak: Fiat, Vaccum Oil, Standardnobil czy Stomil.

Zaznaczyć należy, iż szczególną rolę w propagowaniu kultury motoryzacyjnej odegrała prasa. Przed II wojną światową katowicki sport samochodowy opisywano i analizowano między innymi w dziennikach i periodykach. Do gazet lokalnych prezentujących zmagania śląskich kierowców należały następujące tytuły: „Polonia”, „Polska Zachodnia”. Na uwagę zasługuje ogólnopolski tygodnik „Auto”, którego dziennikarze byli bezpośrednimi świadkami wydarzeń automobilowych. Niejednokrotnie obserwowali zmagania kierowców bezpośrednio z wnętrza samochodu. Przepisy sportowe dopuszczały taką ewentualność. Wiele informacji sportowo – turystycznych podawał dziennik „Siedem Groszy”, dla którego pisał znany redaktor gazety „Polonia” Stanisław Nogaj.

W pierwszych latach działania Zarządu Śląskiego Klubu Automobilowego były w znaczny sposób utrudnione. Przyczyniała się do tego sytuacja polityczno – gospodarcza panująca w kraju.



*Zawodnik
Automobilklubu
Śląskiego
w samochodzie marki
Aero, w tle reklamy
sponsorów*

W 1925 roku wygasły przepisy konwencji genewskiej dotyczące eksportu węgla. Rozpoczęła się polsko – niemiecka wojna celna, skutkująca między innymi obniżeniem produkcji przemysłowej. Zamykano zakłady pracy, w wyniku czego wiele osób utraciło zatrudnienie i stałe źródło dochodu.

W Polsce trwał kryzys polityczny. Coraz powszechniejsze było przekonanie, iż w kraju potrzebna jest sanacja moralna oraz gospodarcza. Od jesieni

1925 roku trwały przygotowania wojskowych współpracowników Józefa Piłsudskiego do zamachu, który miał dać marszałkowi władzę nad wojskiem i całym państwem. Decydująca faza przygotowań miała miejsce wiosną 1926 roku. Sygnałem do działań był rozpad koalicji, będącej podstawą rządu Aleksandra Skrzyńskiego. 10 maja powołany został rząd z Wincentym Witosem na czele. J. Piłsudski zareagował ostro i na łamach „Kuriera Porannego” dokonał krytyki stosunków panujących w kraju. Zarzucał postom między innymi prywatę oraz korupcję.

W dniach 12 – 14 maja 1926 roku w Warszawie doszło do walk między oddziałami wiernymi rządowi, a jednostkami, które opowiedziały się po stronie marszałka. W nocy z 14 na 15 maja prezydent Stanisław Wojciechowski oraz rząd podjęli decyzję o przerwaniu walk, a następnie podali się do dymisji.

2. DZIAŁANIA KATOWICKICH AKTYWISTÓW PO PRZEWROCIE MAJOWYM 1927 – 1939

Zamach majowy rozpoczął w Polsce system rządów autorytarnych. Władzę skupił w swych rękach Józef Piłsudski. Wprowadzenie reform miało na celu wzmocnienie rządów sanacji. 2 sierpnia 1926 roku została uchwalona tzw. „nowela sierpniowa”, która dała prezydentowi Ignacemu Mościckiemu duże prerogatywy.

Na Górnym Śląsku przewrót majowy doprowadził do zasadniczych przeobrażeń w układzie sił politycznych. Ludzie związani z obozem marszałka, pełniący różne funkcje w górnośląskich organizacjach i stowarzyszeniach sportowych, zaczęli agitować w sprawie podporządkowania ruchu sportowego Ministerstwu Spraw Wewnętrznych. Po rewolcie, władze państwowe wykazywały zainteresowanie tą dziedziną życia społecznego. Początkowo nie ingerowano w niektóre sprawy, by ostatecznie dążyć do całkowitego zmonopolizowania wpływów.

W latach 1926 – 1928 w Polsce poprawiła się koniunktura gospodarcza. Nastąpił między innymi wzrost produkcji przemysłowej, dzięki podejmowanym inwestycjom spadło bezrobocie. Pomimo korzystnej sytuacji ekonomicznej, sport samochodowy w Katowicach nie rozwijał się z takim rozmachem, jak w wysoko rozwiniętych krajach europejskich i USA, gdzie zespoły fabryczne konstruowały nowoczesne samochody rajdowe i wyścigowe. Poprzez rywalizację promowano produkty wielkich wytwórni. Osiągi pojazdów wyścigowych nie pozwalały na organizację zawodów w centrach miast, budowano więc nowoczesne torry wyścigowe. Na Górnym Śląsku, wobec zbyt wysokich kosztów, takiego toru nie zbudowano. Polska nie posiadała rozwiniętego przemysłu motoryzacyjnego. Katowicki sport automobilowy nie generował wyników w zawodach międzynarodowych. Znamienne były natomiast wyniki śląskich kierowców na zawodach ogólnopolskich.

Największy przedwojenny rajd organizował Automobilklub Polski (dalej: AP). Kilkakrotnie trasa zawodów przebiegała śląskimi szosami, a tutejsi działacze zabezpieczali przejazdy zawodników, park maszyn i noclegi. Impreza gromadziła wszystkie ówczesne gwiazdy. Byli to między innymi: Hans von Stuck, Rudolf Carraciola,

a z Polaków: Henryk Lifeldt, Jan Ripper i Stanisław Szwarcstein. Katowiczanie godnie reprezentowali barwy klubu, nie odnosząc jednak spektakularnych sukcesów. Swoją obecność na tych najważniejszych zawodach zaznaczyli podczas VIII Rajdu AP, który odbył się w dniach 17 – 24 czerwca 1927 roku. 7 runda wiodła wspaniale utrzymanymi traktami miast, między innymi przez: Wolbrom, Olkusz, Będzin, Myślowice, Oświęcim, Kęty, Andrychów, Suchą Beskidzką, Limanową do Krynicy. Barwy klubu reprezentował Gotfryd



*Logo firmy
sponsorującej
katowickie rajdy*

*Przedwojenne logo
pojazdów marki Ford*



*Kawalkada
samochodów przed
lokałem klubowym na
Placu Wolności
w Katowicach*



*Start do rajdu na
Placu Szewczyka
w Katowicach*

Zangll. W związku ze startem 6 ekip fabrycznych rywalizacja była niezwykle ciężka i wyrównana. Ostatecznie G. Zangll uplasował się na 9 pozycji.

Śląski Klub Automobilowy był także organizatorem wyścigów, które w przeciwieństwie do rajdów nie wymagały od zawodnika szczegółowej znajomości budowy pojazdu, obsługi sprzętu pomocniczego oraz dużych nakładów finansowych. Dzięki swej nieskomplikowanej formule i wielkiej widowiskowości cieszyły się ogromnym uznaniem zarówno wśród kibiców, jak i zawodników.



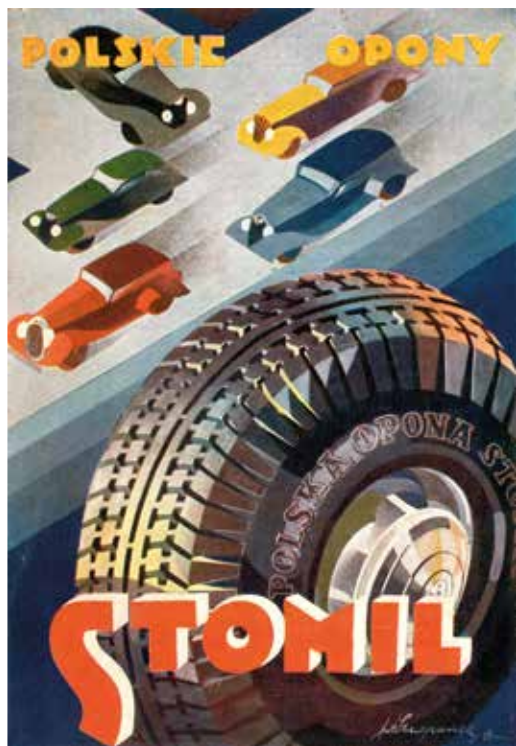
Ostatnie wskazówki przed startem

Zawody rozgrywane były zgodnie z regulaminem AICAR – Międzynarodowej Federacji Automobilowej z siedzibą w Paryżu, przy nieznacznych modyfikacjach wymuszonych z uwagi na różnice w posiadanym sprzęcie. Katowiccy automobiliści startowali na samochodach w niewielkim stopniu przystosowanych do sportowej rywalizacji. Wyjątek stanowił pojazd Roberta Vetterlego, znakomitego śląskiego zawodnika okresu międzywojennego. Był to sportowy, dwuosobowy Bugatti o pojemności skokowej silnika 1 500 ccm, dysponujący sprzężarką mechaniczną, dzięki której uzyskiwał moc 100 KM i rozwijał prędkość sięgającą 190 km/h. W 1927 roku na słynnym MWT Vetterli bił rekordy trasy, nie ustępując takim sławom jak H. Lifeldt czy J. Ripper.

Regulamin wyścigów dzielił pojazdy na trzy kategorie: sportową, wyścigową i turystyczną. Każdą z nich rozgraniczało dziewięć klas, których wyznacznikiem była pojemność skokowa silnika, oscylująca w granicach pomiędzy 750 cmm do ponad 8 000 cmm. Drugim z wyznaczników była liczba osób wchodzących w skład załogi. Dla kategorii sportowej, w której występowali doświadczeni kierowcy – były to dwie osoby, a kategorii wyścigowej – jedna, w kategorii turystycznej, umożliwiającej start amatorom, aż sześć osób.

Wyścigi, niejednokrotnie rozgrywano w ramach turniejów międzyklubowych. Polegały one na rywalizacji pomiędzy dwoma oddziałami terenowymi, bez moż-

liwości startu zawodników z zewnątrz. Do konkursów dopuszczano samochody produkcji seryjnej różnych typów, zarówno turystyczne jak i sportowe. Automobile uczestniczące w zawodach musiały być wyposażone zgodnie z przepisami ruchu drogowego.



Logo firmy
sponsorującej
katowickie rajdy

W Katowicach największy sukces osiągnęły wyścigi płaskie, nazywane „kilometre lence”. W przeciwieństwie do rywalizacji w górach, gdzie kierowcy wyróżniali się umiejętnościami technicznego prowadzenia pojazdu, tu najważniejszą cechą była prędkość. Pomimo furory, jaką zrobiła ta forma rywalizacji, była ona przestarzała i we Włoszech, Niemczech czy Francji zastępowano ją współzawodnictwem na torach zamkniętych.

W 1930 roku Śląskiemu Klubowi Automobilowemu przyznano prawa do zorganizowania jednej z eliminacji zawodów o tytuł Mistrza Polski w Jeździe Automobilowej. To wyróżnienie stanowiło ukoronowanie lat ciężkiej pracy działaczy i zawodników, świadczyło o ich dużej odpowiedzialności, wiedzy, profesjonalizmie, a także zaufaniu, jakim cieszyli się wśród aktywistów zwierzchniego AP. W pewnej mierze do organizacji imprezy przyczynił się szczęśliwy zbieg okoliczności, gdyż po rezygnacji z przeprowadzenia wyścigu płaskiego przez Łódzki Klub Automobilowy (dalej: ŁKA), to właśnie katowickiemu klubowi przypadł zaszczyt zorganizowania tej prestiżowej imprezy. Zawody odbyły się pod Katowicami. O rozmiarach tamtych

zmagania i popularności sportu samochodowego mogła świadczyć frekwencja na widowni, która dochodziła do 30 000 osób. Komandorem zawodów został Dyrektor Huty Pokój Bruno Absolon, pierwszym Wicekomandorem Michał Alberg, drugim Achille Moreau, trzecim Franciszek Mikszan. Trasę długości 5 km zlokalizowano na poziomym odcinku szosy łączącej Katowice z Mikołowem. Pozornie droga była łatwa, posiadała jednak wiele trudnych zakrętów, z których najniebezpieczniejszy znajdował się tuż za linią startu. Ze względów bezpieczeństwa cały odcinek drogi został olinowany. W kategorii wyścigowej zwyciężył mistrz kierownicy Henryk Liefeld. Swoją obecność zaznaczył katowiczanie Witold Korfanty, zajmując 3 miejsce w klasyfikacji generalnej.

Dużą popularnością na Górnym Śląsku cieszyły się wyścigi górskie, które rozgrywano na niezwykle malowniczych, krętych i niebezpiecznych szosach Beskidów. Od zawodników wymagały nienagannej techniki jazdy, ogromnej odwagi, a charakterystyki tras wiązały w sobie nie tylko wspinaczkę po serpentynach ale i karkołomne zjazdy, w trakcie których wielokrotnie dochodziło do poważnych wypadków.

Końcem lat 20. XX wieku dobra passa zakończyła się. Wybuchł wielki światowy kryzys, który wykazał słabość kapitalistycznej gospodarki. Nastąpił spadek produkcji przemysłowej, wzrosło bezrobocie, zmniejszeniu uległy obroty w handlu zagranicznym. W województwie śląskim nastąpił gwałtowny spadek produkcji w poszczególnych gałęziach przemysłu. Firmy związane z branżą motoryzacyjną wycofywały się z dotowania rajdów i wyścigów. Znacznie ograniczono subwencje państwowe.

Działalność osób zrzeszonych w katowickim automobilklubie nie ustała. Ważne stało się pozyskanie siedziby, zapewniającej godne warunki pracy. W 1929 roku prezydium zarządu, wykorzystując oszczędności, kupiło nowy lokal klubowy. Za wypracowane przez cztery lata środki finansowe nabyto, obszerne pomieszczenia, mieszczące się w Katowicach przy ulicy Stawowej 2/10. Oprócz sekretariatu znajdowała się w nich biblioteka, salon dla gości, bufet oraz kasyno.

5 kwietnia 1929 roku na nadzwyczajnym walnym zebraniu członków, działacze wybrali władze. Prezesem ponownie wybrano Konstantego Wolnego.

Jesienią 1929 roku w klubie doszło do zmiany na stanowisku sekretarza. Emila Trupke zastąpił Rościśław Politekowski, który 15 marca 1930 roku wraz z K. Wolnym wziął udział w posiedzeniu Komisji Automobilowej AP. W trakcie obrad R. Politekowski zreferował postulat działaczy zamieszkałych w Bielsku – Białej, dotyczący ich całkowitego odseparowania się i utworzenia klubu bezpośrednio afiliowanego z Automobilklubem Polski. W rezultacie do utworzenia samodzielnej jednostki nie doszło, jednak powołano Sekcję Śląskiego Klubu Automobilowego z siedzibą w Bielsku – Białej przy ulicy Kazimierza Wielkiego nr 8.



*Działacze klubowi
w centrum Katowic*

13 maja 1931 roku podczas Walnego Zgromadzenia Członków Zarządu ŚIKA Wolfgangowi Josephy'emu oraz Emilowi Trupke przyznano członkostwo honorowe. W dalszej części zebrania omówiono szczegóły uroczystości przyjęcia wycieczki automobilowej z Bergamo do Polski. Goście mieli odwiedzić groby włoskich żołnierzy poległych w trakcie powstania styczniowego. 17 czerwca 1931 roku na granicy polskiej w Cieszynie gości powitali: Jan Rzymetka, Wolfgang Jo-

sephy, Gotfryd Zangll. Powitalne śniadanie odbyło się w znanym do dzisiaj cieszyńskim hotelu „Pod Jeleniem”.

W latach 1931 – 1935 w związku ze skutkami kryzysu gospodarczego, a także potrzebą podnoszenia umiejętności kierowców, działania Komisji Sportowej klubu zmierzały do obniżenia kosztów organizowanych zawodów, a zarazem wprowadzenia zmian, wymuszających na zawodnikach podnoszenie kwalifikacji. Odtąd formuła regulaminów była tak skonstruowana, aby zmaksymalizować oszczędność sprzętu i paliwa, a od kierowców wyegzekwować następujące cechy: opanowanie techniki sportowej jazdy samochodem i znajomość obsługi sprzętu pomocniczego. Istotna była dla kierowcy wytrzymałość fizyczna i psychiczna. W myśl tych idei klub zorganizował w 1933 roku Rajd Pętlicowy, w 1934 roku Wyścig Górski i w 1935 roku Rajd w Nieznane. Odbyły się one w fatalnych warunkach atmosferycznych, przy padającym deszczu i zimnie. Kierowcy musieli wykazać się ogromnym doświadczeniem, a przy okazji hartem ducha.



Wycinek gazety
„Polska Zachodnia”
z dnia 16 czerwca
1934 roku

W trakcie wielkiego kryzysu gospodarczego nastąpił także spadek rejestrowanych pojazdów z 815 w latach 1925 – 1929 do 518 w latach 1931 – 1936. Zamykano katowickie przedstawicielstwa sprzedaży samochodów, które ponosiły znaczny ciężar finansowy organizacji wyścigów i rajdów.

By ratować klubowy budżet, 6 lipca 1932 roku zarząd zwołał posiedzenie, w trakcie którego podjęto szereg decyzji, mających pomóc klubowi wyjść z finansowego impasu. Zmniejszono wydatki o kilkadziesiąt tysięcy złotych, zamknięto deficytowe kasyno, a celem pozyskania nowych członków obniżono wartość składki o 36 złotych rocznie od osoby fizycznej oraz o 72 złote od prawnej. Ponadto zarząd zaoferował znaczne ulgi dla osób korzystających z warsztatów mieszczących się w Katowicach przy ulicy Konopnickiej. Na końcu przystąpiono do głosowania nad nowymi władzami, w konsekwencji czego przez aklamację wybrano zarząd. Prezesem został K. Wolny, natomiast Przewodniczącym Komisji Balotującej Witold Korfanty.

Pierwsze symptomy nadchodzącego renesansu w sporcie automobilowym wystąpiły na początku 1936 roku. W związku z rosnącą liczbą członków oraz wychodząc naprzeciw ich potrzebom, 16 lutego 1936 roku na terenie Zagłębia Dąbrowskiego powołano delegaturę. Mieściła się ona w lokalu Związku Małych Kopalń RP w Sosnowcu przy ulicy Marszałka Piłsudskiego. 21 czerwca zorganizowano niezwykle uroczyste otwarcie 12 sezonu. W wydarzeniu wzięło udział 150 osób. Po nabożeństwie, które odbyło się w katowickim Kościele Garnizonowym, kawalkada 60 pojazdów udała się do Wisły, a następnie na górę Równicę, położoną w Ustroniu. W trakcie obiadu Prezes Komisji Sportowej J. Rzymetka omówił niezwykle trudny dla klubu pięcioletni okres kryzysu, oraz rozdał pamiątkowe plakiety. Podobne spotkanie miało miejsce 25 kwietnia 1937 roku, wówczas śląscy działacze powitali nowy sezon wraz z zaprzyjaźnionymi samochodziarzami z KKA. Zaznaczyć należy, iż początki współpracy pomiędzy oboma klubami datuje się na 1926 rok i związane są z udzielaniem przez Ślązaków porad prawnych w trakcie afiliacji krakowskiego klubu z Automobilklubem Polski. Ostatnia tego typu impreza miała miejsce 7 maja

0459

POLSKA
ZAŁĄCZNIK E
MIĘDZYNARODOWY RUCH SAMOCHODOWY
MIĘDZYNARODOWE
POZWOLENIE
NA PROWADZENIE

Konwencja Międzynarodowa z dn. 24 kwietnia 1926 r.

Wystawienie pozwolenia:
Miejscę: **Katowice**
Dzień: **16.11.1933**

KOMISARZ RZĄDU
na m. st. Warszawy

Automobilklub Śląski
Sekretarz: *Stary*

POLSKA
ZAŁĄCZNIK E
Międzynarodowy Ruch Samochodowy
MIĘDZYNARODOWE
POZWOLENIE
NA PROWADZENIE

Konwencja Międzynarodowa z dn. 24 kwietnia 1926 r.

Wystawienie pozwolenia:
Miejscę: **Katowice**
Dzień: **16.11.1933**

Za Komisarza Rządu
na m. st. Warszawy

AND SZYMANKIEWICZ
PODSEKRETARZ
AUTOMOBILKLUB ŚLĄSKI
Sekretarz: *Stary*

04887

DANE DOTYCZĄCE KRAJÓW

LIETA PAKTOW KALABARJANIN 1933

Wskazanie do pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich

LIETA PAKTOW KALABARJANIN 1933

Wskazanie do pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich

DANE DOTYCZĄCE KRAJÓW

LIETA PAKTOW KALABARJANIN 1933

Wskazanie do pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich

LIETA PAKTOW KALABARJANIN 1933

Wskazanie do pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich

LIETA PAKTOW KALABARJANIN 1933

Wskazanie do pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich
niezgodnie z ustawami pol. wst. na krajach wstępnich

Prawa jazdy wydane
przez Automobilklub
Śląski w 1937 roku

1939 roku. Po wycieczce na Orłową położoną w Wiśle, złożono kwiaty na pomniku wielkich polskich lotników – Żwirki i Wigury.

Mając na uwadze między innymi politykę władz oraz zagrożenie militarne nie tylko ze strony Trzeciej Rzeszy, w programie działalności sportowej Śląskiego Klubu Automobilowego, opracowanym na drugą połowę lat 30. ujęto kwestie podnosze-



Zebranie działaczy przed startem do zawodów. Wśród uczestników widoczni są oficerowie Wojska Polskiego

nia sprawności wojskowych. Katowicki klub wyspecjalizował się w organizowaniu rajdów, które stały się hybrydami wyczynu sportowego z umiejętnościami i cechami stricte pozasportowymi. Wniósł one wiele inwencji z powodu swych ciekawych i nowatorskich założeń, ukierunkowanych głównie w stronę przysposobienia wojskowego. Wymagały od zawodnika biegłości w posługiwaniu się mapami i kompasem, znajomości całkowitej obsługi samochodu, pokonywania przeszkód terenowych, w tym brodów, dokładnego i ścisłego wykonywania z góry oznaczonych regulaminem zadań. Nowa formuła wyostrzała u kierowców zmysł spostrzegawczości oraz pozytywnie wpływała na umiejętność szybkiego podejmowania decyzji. Zawodnicy w trakcie imprez nabywali także umiejętności strzelec-



Przedwojenne logo marki Daimler

kich. Korzystali głównie z broni produkcji polskiej, oferowanej przez Państwową Wytwórnę Uzbrojenia w Warszawie z siedzibą przy ulicy Duchnickiej 3. Sztandarowymi karabinkami używanymi w tamtych czasach były: Anlo, Awlo, Alrif i Alza.

Do rewolucji pryncypiów regulaminowych przyczyniły się także względy natury ekonomicznej i brak należytej dyscypliny w przestrzeganiu przepisów ruchu drogowego. Działacze klubowi zdawali sobie sprawę, iż zmniejszając prędkość zawodników do określonej przepisami policyjnymi oraz wyprowadzając kierowców – sportowców w plener, zwiększali stan bezpieczeństwa na drogach.

Odmiennymi prawami rządziły się wielkie imprezy automobilowe. Tu katowiczanie mogli korzystać ze standardów regulaminowych obowiązujących w zawodach rangi mistrzowskiej. Do udanych można zaliczyć start górnośląskich kierowców w IX Rajdzie AP, który odbył się w czerwcu 1938 roku. Był on poświęcony pamięci najlepszego przedwojennego polskiego kierowcy H. Lifeldta. Trasę o długości 3 805 km podzielono na 6 etapów. Istota współzawodnictwa polegała na stosowaniu się uczestników do ustalonych prędkości minimalnych i maksymalnych obowiązujących na poszczególnych odcinkach trasy oraz zdobywaniu punktów dodatkowych w poszczególnych próbach sprawnościowych.



Na rozstajach dróg

Barwy katowickiego klubu reprezentował Donat Chroll – Frolewicz, startujący na Wendererze w klasie III. Katowiczanie perfekcyjnie zorganizowali próbę szybkości górskiej rozegraną w Ustroniu. W trakcie rywalizacji na trasie 6 etapów zawodnik zdobył 180 punktów. W rezultacie D. Chroll – Frolewicz uplasował się na piątej pozycji w swojej klasie.

X Rajd AP był największą imprezą automobilową rozegraną w przedwojennej historii polskiego sportu samochodowego. Odbył się w czerwcu 1939 roku. Na liście startowej znalazło się 63 kierowców, wśród nich trzech Ślązaków – D. Chroll – Frolewicz, który jednak nie stanął do pierwszego etapu, znakomity Wincenty Tarnawa, startujący na szybkim „dwutakcie” Aero 50 oraz Stefan Grosman. Istota rywalizacji polegała na wykonaniu 10 prób specjalnych oraz przejechaniu jazdy okrężnej na dystansie 4 500 km. Każda z konkurencji była punktowana, a suma punktów decydowała o klasyfikacji końcowej zawodnika. Jak w każdym roku śląscy działacze zostali wyróżnieni, tym razem za serdeczne przyjęcie w Katowicach, gdzie zawodnikom rozdano paczki żywnościowe i napoje, a zawodniczki dodatkowo otrzymały kwiaty. Impreza miała dramatyczny przebieg. W. Tarnawa rozbił swój samochód. Nie zważając na trudności pojazd zdołano naprawić. Pomimo nadal pojawiających się problemów technicznych jeszcze dwukrotnie zwyciężył próby szybkości płaskiej oraz próbę szybkości górskiej, ustanawiając rekord trasy. Nie wygrał jednak w swojej klasie, ustępując czterem zawodnikom. Ostatecznie katowiczanie zajęli 5 miejsce oraz otrzymał srebrną plakietę. W II klasie zwyciężył Stefan Grosman.



Wincenty Tarnawa

W drugiej połowie lat 30. dwa pionierskie wydarzenia zasłużyły na szczególną uwagę. W styczniu 1937 roku Stefan Świadek zamieszkały w Tarnowskich Górach, wystartował wraz z Leonem Breslauerem w Monte Carlo, najcięższym rajdzie ówczesnej Europy. 17 stycznia przed lokalem klubowym zawodników pożegnali Marian Haupt i Teofil Bartuś, a także licznie zgromadzeni przedstawiciele prasy. Z kolei we wrześniu mieszkanka Bielska Herta Wilska startując na Mercedesie V 170, zajęła 5 miejsce w dorocznym ogólnopolskim Rajdzie Pań.

Do pozostałych form rywalizacji sportowej organizowanej w Katowicach można zaliczyć jazdy konkursowe i pogonie za lisem. Ich propagandowo – rozrywkowy charakter, ukierunkowany był przede wszystkim na doskonalenie techniki prowadzenia pojazdu, co odbywało się w trakcie wykonywania szeregu zadań dokładnie określonych regulaminem konkursu lub w trakcie „pogoni o lisią kitę”, będącą głównym trofeum tych popularnych przedwojennych zawodów.

Jazdy konkursowe składały się z szeregu prób specjalnych, nietypowych dla imprez klasycznych. W każdym konkursie dominowała zasadnicza próba, od której zawody otrzymywały swoją nazwę. Rozróżniano następujące rodzaje konkursów: zręczności, zwany z hinduska „gymkhaną”; regularności jazdy, polegający na utrzymaniu pewnej stałej prędkości na poszczególnych etapach; wytrzymałości, składający się z prób specjalnych przeprowadzanych na bezdrożach lub drogach gruntowych; spostrzegawczości, polegający na odnalezieniu umyślnie zamulowanych znaków w trakcie pokonywania wyznaczonej trasy; na zużycie paliwa, będący próbą oszczędności oraz konkurs piękności zwany z francuska „concurs d’ elegance”.

Na wiosennym zebraniu konstytucyjnym, które odbyło się 17 kwietnia 1939 roku wybrano ostatni przedwojenny zarząd klubu. Prezesem tradycyjnie mianowano K. Wolnego. Poczet członków został uzupełniony o: J. Rzymetkę, W. Joseph’ego, P. Kopocza. We władzach zabrakło wybitnego działacza i sportowca Witolda Korfantego, który zmarł 20 września 1938 roku.

Jak wielka była praca aktywistów Automobilklubu Śląskiego (dalej: AŚI), bo taką nazwę stowarzyszenie przyjęło 27 marca 1937 roku, mogą świadczyć liczby. Do 11 listopada 1938 roku wydano kilkanaście tysięcy świadectw kwalifikacji, a sekretariat załatwił 50 000 różnego rodzaju pism.

Na cele stricte sportowe, w tym popieranie innych organizacji sportowych, przeznaczono sumę 100 000 złotych, co stanowiło 1/5 wszystkich przychodów.

Od października 1938 roku organizowanie zawodów na terenie Śląska było w znacznym stopniu utrudnione, gdyż Wojsko Polskie wkroczyło na tereny Czechosłowacji. Operacja przebiegała sprawnie i między innymi dzięki użyciu nowoczesnego taboru samochodowego, w tym wozów opancerzonych, samochodów i dział samo-

Gymkhana przed
Śląskim Urzędem
Wojewódzkim
w Katowicach



bieżnych, zakończyła się w ciągu kilku dni. Tereny inkorporowane weszły w skład województwa śląskiego.

Coraz bardziej niepokojące sygnały docierały jednak zza zachodniej granicy. Nierzadkie były wrogie wystąpienia ludności niemieckiej przeciw Polsce i Polakom. Sytuacja w 1939 roku stała się jeszcze trudniejsza. Mieszkańcy województwa zmuszani byli odpierać ataki faszystowskich bojówek. Hitlerowcy, chcąc uzyskać pretekst do rozpoczęcia wojny, zorganizowali szereg prowokacyjnych, pozorowanych napadów na obiekty niemieckie. Najgroźniejszy był atak na Radiostację gliwicką.

Inwazja Niemiec na Polskę rozpoczęła się 1 września 1939 roku. Tego dnia zakończył się jeden z etapów rozwoju sportu samochodowego w Katowicach. Działania wojenne uniemożliwiły konkurowanie automobilami, gdyż sprzęt sportowy, jak również drogie paliwo wykorzystywano od tej pory dla celów militarnych.



Witold Korfanty



*Godło Śląskiego Klubu
Automobilowego*



*Oo prawej stoją:
Antoni Weiner,
Stefan Goński*

Rozdział II

ROLA AUTOMOBILKLUBU ŚLĄSKIEGO PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

1. ORGANIZOWANIE MOTORYZACJI W PIERWSZYCH LATACH PO WOJNIE 1945 – 1949

Po zakończeniu II wojny światowej Polska znalazła się w strefie dominacji Związku Radzieckiego. Jeszcze w 1944 roku w Moskwie utworzono Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego. W wyniku sfałszowanego referendum z 30 czerwca 1946 roku, a następnie wyborów do Sejmu Ustawodawczego z 19 stycznia 1947 roku partie komunistyczne odniosły zwycięstwo. W lutym 1947 roku dokonano wyboru Prezydenta, którym został Bolesław Bierut oraz przyjęto tzw. „Małą Konstytucję”, regulującą stosunki pomiędzy najważniejszymi organami władzy. W grudniu 1948 roku utworzono Polską Zjednoczoną Partię Robotniczą (dalej: PZPR), zmierzając do ukształtowania monopartyjnego systemu rządów.

W nowych warunkach politycznych i społecznych do ważnych zaliczały się kwestie przyszłej struktury organizacyjnej wychowania fizycznego i sportu, rola sportu robotniczego oraz rozwój sportu wyczynowego, określanego mianem mieszczańskiego. Przedstawiciele władzy nie mieli jednak skryształizowanych poglądów na temat kształtu kultury fizycznej w PRL. Z czasem stworzono modelowe koncepcje rozwiązań.

Na Górnym Śląsku szeroko rozumiana problematyka kultury fizycznej zyskała uwagę władz wojewódzkich. Zaczęto dostrzegać znaczenie wychowania fizyczne-

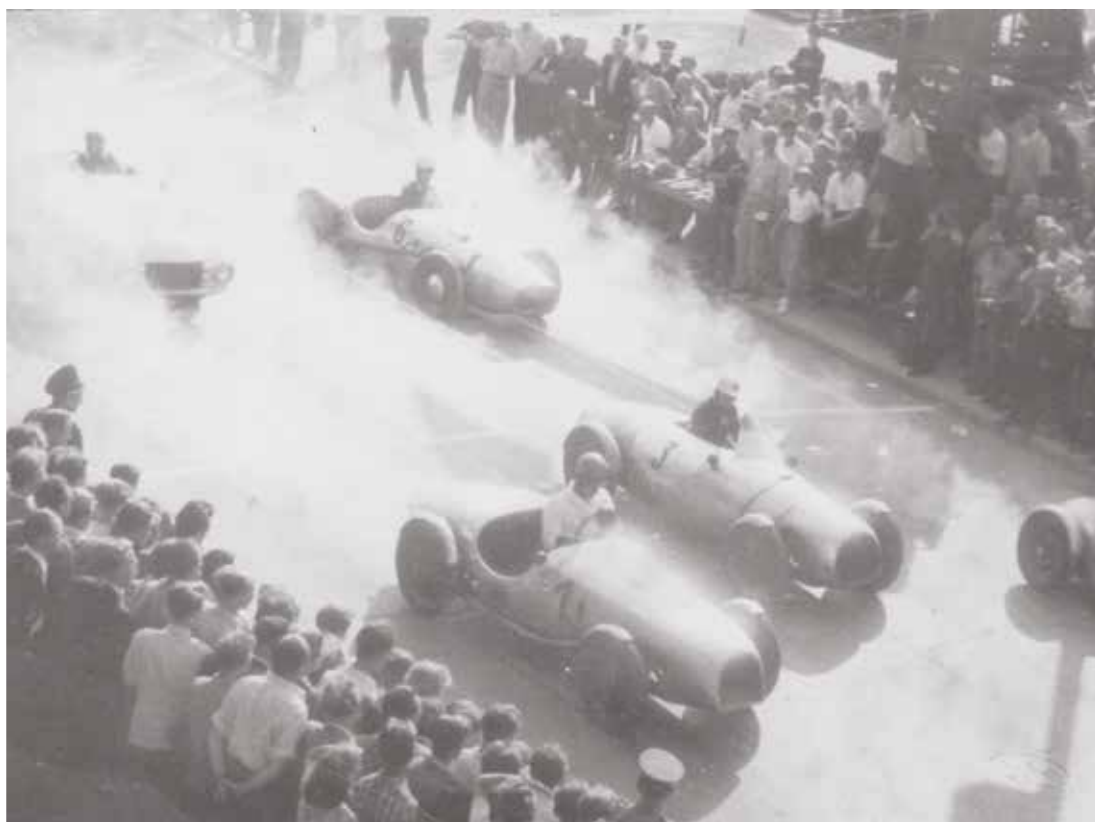


*Wyścig w Krakowie
1954 rok, nr 7 Antoni
Weiner, nr 8 Stanisław
Jabłoński*

go i sportu. Sprawne społeczeństwo było potrzebne do obrony i odbudowy regionu. Pomyślano o wznowieniu działalności we wszystkich dyscyplinach uprawianych przed wojną na terenie województwa śląskiego.

Katowicki automobilklub został reaktywowany w 1946 roku przez grono dawnych zawodników i aktywistów. Wiele osób nie wróciło z wojennej zawieruchy, liczni wyjechali do Niemiec w obawie przed represjami ze strony Sowietów. Na Górnym Śląsku przybyli osadnicy i repatrianci, którzy pochodzili z różnych stron i tradycji kulturowych. Głównym czynnikiem integrującym ludność napływową była potrzeba odbudowy kraju ze zniszczeń wojennych. Tradycyjny w aglomeracji przemysł ciężki był w dużym stopniu zniszczony. Źle przedstawiał się też stan dróg i kolei.

W takich warunkach z oflagu jenieckiego w Woldenbergu przybyli do Katowic trzej oficerowie rezerwy. Byli to: Witold Pajewski, Michał Nahorski oraz Stefan Matczyński, przedwojenni działacze automobilowi, wywodzący się z Mazowsza oraz Wielkopolski. W Katowicach osiadł także znany kierowca rajdowy Jan Ripper. W. Pajewski, który pełnił funkcję kierownika hotelu „Polonia” mieszczącego się w centrum Katowic, zaaranżował kilka towarzyskich spotkań, w trakcie których podjęto decyzję o reaktywowaniu automobilklubu. Z początkiem 1946 roku w katowickim Urzędzie Wojewódzkim złożono stosowne dokumenty. Zredagowano nowy statut, którego kształt w przeważającej części opierał się na przedwojennym i został dostosowany do nowych warunków społeczno – politycznych. W krótkim czasie siedzibą organizacji stały się 3 ciasne pomieszczenia, mieszczące się przy ulicy Dworcowej w Katowicach.



*Wyścig w
Częstochowie 1955
rok, nr 1 Stanisław
Jabłoński*

Prezesem automobilklubu został pierwszy powojenny Prezydent Katowic płk Józef Wesołowski. Jego protektorat okazał się niezwykle pomocny wobec braku zrozumienia ze strony ówczesnych władz partyjnych, postrzegających samochodziarzy jako panów w „białych rękawiczkach”. Za sprawą J. Wesołowskiego do klubu zaczęły trafiać części zamienne do użytkowanych przez zawodników i działaczy samochodów. Wiceprezesem ds. Sportu oraz Kierownikiem biura mianowano W. Pajewskiego, a Prezesem honorowym Wojewodę śląsko – dąbrowskiego ppłk. Jerzego Ziętka.

Z inicjatywy W. Pajewskiego, S. Matczyńskiego, K. Krajewskiego otwarto biuro porad technicznych, które dało impuls do powołania Zespołu Rzeczoznawców przy Automobilklubie Polskim. Początkowo miało siedzibę przy ulicy Armii Czerwonej



(obecnie Korfantego), by ostatecznie ulokować się w budynku mieszczącym się przy ulicy Matejki. Z biegiem lat szeregi rzeczoznawców zostały zasilone między innymi o inżyniera Adama Małochleba, znakomitego konstruktora samochodów wyścigowych oraz Floriana Malinowskiego.

Niestety stopniowo zaczęły pojawiać się przypadki nadużyć ze strony władz, które negatywnie wpływały na funkcjonowanie automobilklubu. W 1946 roku pracownicy Urzędu Bezpieczeństwa dokonali rewizji w katowickim warsztacie samochodowym należącym do czołowego zawodnika Edwarda Wrocławskiego (Rudolfa Breslauera). „[...] Pod pozorem poszukiwania przeciwników ustroju, bez zgody i stosownych dokumentów skonfiskowano samochód marki Bugatti oraz liczne akcesoria

*Wyścig w Lublinie.
Pierwszy z prawej
Michał Nahorski.
W drugim rzędzie
Stanisław Jabłoński
i Antoni Weiner*

do samochodów i motocykli. Część z zabranych przedmiotów odzyskano, lecz wielu niestety nie udało się odszukać [...].

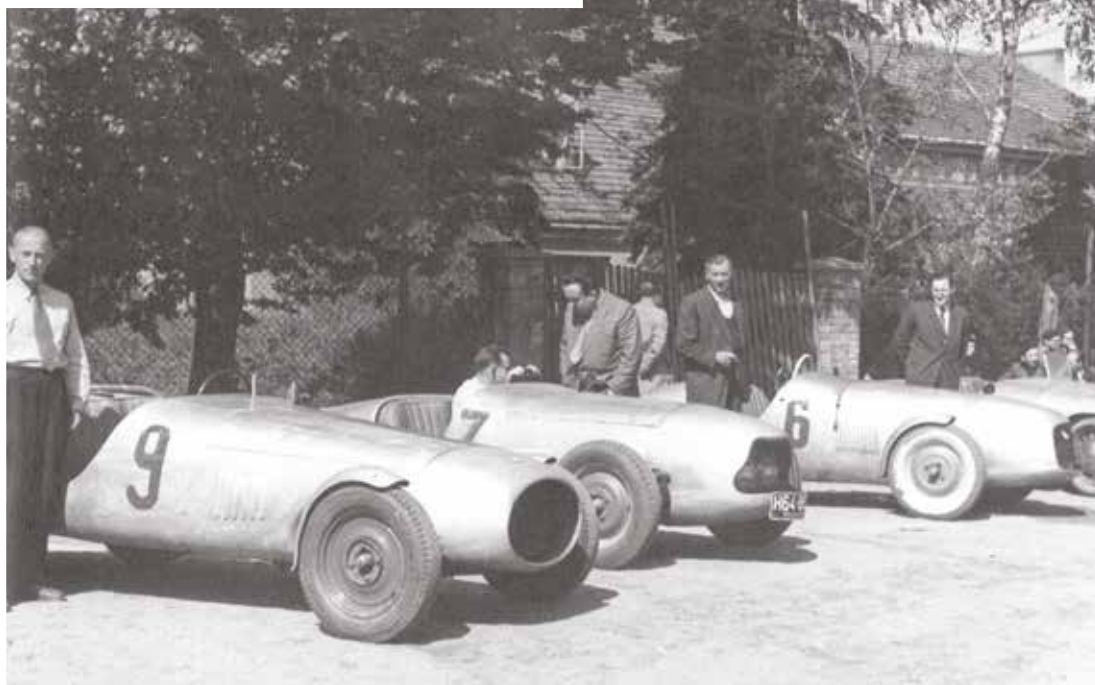
Pomimo utrudnień ze strony „bezpieki” życie sportowe kierowców zrzeszonych w katowickim automobilklubie toczyło się dzięki ich pasji i zaangażowaniu. Zawodnicy brali udział w krótkich rajdach dziennych i nocnych, rajdach orientacyjnych oraz próbach zręcznościowych. Miłe chwile towarzyszyły kierowcom podczas inauguracji kolejnych sezonów.

Rywalizację prowadzono w oparciu o podział na kategorie i klasy sportowe. Regulamin rajdów dzielił samochody na dwie klasy: turystyczną i sportową oraz sześć kategorii, w zależności od pojemności skokowej silnika od 750 ccm do 2 600 ccm. W pierwszej połowie lat 50. o końcowym sukcesie decydowała narzucona przez organizatorów prędkość przeciętna, którą należało utrzymać przez całą długość trasy. Całość uzupełniały liczne próby sprawnościowe.



Pierwsze sukcesy katowickich automobilistów po zakończeniu II wojny światowej związane są ze startem w XIV Międzynarodowym Rajdzie Samochodowym, który był najważniejszą imprezą odradzającego się sportu automobilowego. Zawody rozpoczęły się 26 czerwca 1948 roku w Warszawie. Łączna długość trasy podzielonej na 8 etapów wynosiła 2 680 km. W kategorii IV barwy Śląska reprezentował

Na ulicach Katowic



Przed startem

Zbigniew Borowczyk, późniejszy znakomity zawodnik Automobilklubu Wielkopolskiego, który w próbie szybkości płaskiej, rozegranej pod Wrocławiem, zajął pierwsze miejsce w swojej klasie. W trakcie próby szybkości wystąpiły kłopoty techniczne. W rezultacie kierowca ten uplasował się na drugim miejscu w klasie IV.

Trudna sytuacja ekonomiczna panująca w Polsce nakazywała katowickim zawodnikom korzystać ze sprzętu wojskowego. Pochodzące z demobilu Willysy, Tatrzy, Aero czy DKW spełniały rolę „wyścigówek” i „rajdówek”. Kupowano je w Okrę-



gowych Urzędach Likwidacyjnych. W przypadku trudności z rejestracją takiego pojazdu, klub wystawiał specjalne zaświadczenia, pomagające w jego legalizacji. Stwierdzały one fakt używania samochodu do celów administracyjnych. W zamian pobierano niewielką opłatę manipulacyjną. Wobec braku dotacji finansowych ze strony państwa, środki pozyskane w ten sposób pozwalały na kontynuowanie działalności statutowej.

Defilada przed startem

Za ważne uznano współpracę z Polskim Związkiem Motocyklowym Okręgu Śląsko – Dąbrowskiego, Wydziałem Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach oraz Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej w Katowicach. Wspólnie organizowano imprezy sportowe, gromadząc na trasach rzesze kibiców. Działacze skupili się na propagowaniu zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, szkoleniu służb transportowych, a także działalności edytorskiej, poświęconej specjalistycznej problematyce transportu samochodowego. Przez wiele lat zwyczajowo praktykowano wręczanie upominków świątecznych milicjantom, pełniącym służbę na głównych skrzyżowaniach Katowic.

Ogólne ożywienie panujące w motoryzacji sprawiło, iż w Warszawie, z inicjatywy Komisji Organizacyjnej AP, przystąpiono do zrzeszenia pod wspólnym sztandarem „samochodziarzy” z całego kraju. W czerwcu 1946 roku delegacja klubu w składzie: W. Pajewski, K. Krajewski, S. Matczyński uczestniczyła w walnym zgromadzeniu AP. Uchwalono nowy statut. Katowicki klub stał się oddziałem terenowym i przyjął nazwę Automobilklub Polski Oddział Katowice.

Dokonano zmiany na stanowisku prezesa. Schedę po pułkowniku Wesołowskim przejął Zygmunt Płaczekiewicz, a następnie Prezydent Katowic Aleksander Wilner. Skład zarządu przedstawiał się w osobach: Z. Borowczyk, S. Bromboszcz, K. Gadomski, K. Gembala, S. Kieliński, M. Płaczekiewicz, B. Rychter, W. Rzeźniczek, M. Urbańczyk, J. Wesołowski, J. Węglewski, J. Zdankiewicz, S. Zychoń. Za sprawą nowego prezesa ciśnie pomieszczenia przy ulicy Dworcowej zamieniono na lokal przy ulicy Młyńskiej, a następnie wydzierżawiono od Stowarzyszenia Powstańców Śląskich kilka pokoi po byłej restauracji przy ulicy Matejki. Uruchomiono pierwszą w Polsce szkołę kierowców samochodowych, jak na ówczesne czasy dobrze wyposażoną. Jej wykładowcami byli między innymi: doskonały konstruktor i zawodnik inżynier Jan Langer, Witold Pajewski, Antoni Garus, Florian Malinowski, Piotr Bartela. Celem urozmaicenia nauki postarali się oni o wiele przekrojów modeli ułatwiających szkolenie teoretyczne oraz samochód marki Opel i dwa motocykle DKW 250 – na potrzeby szkolenia praktycznego. Należy podkreślić, iż w nowych warunkach dochodziło do integracji środowiska entuzjastów sportów samochodowych, fachowych spotkań i dyskusji, rozwijało się ży-

*Działacze OM
Stalinogród*





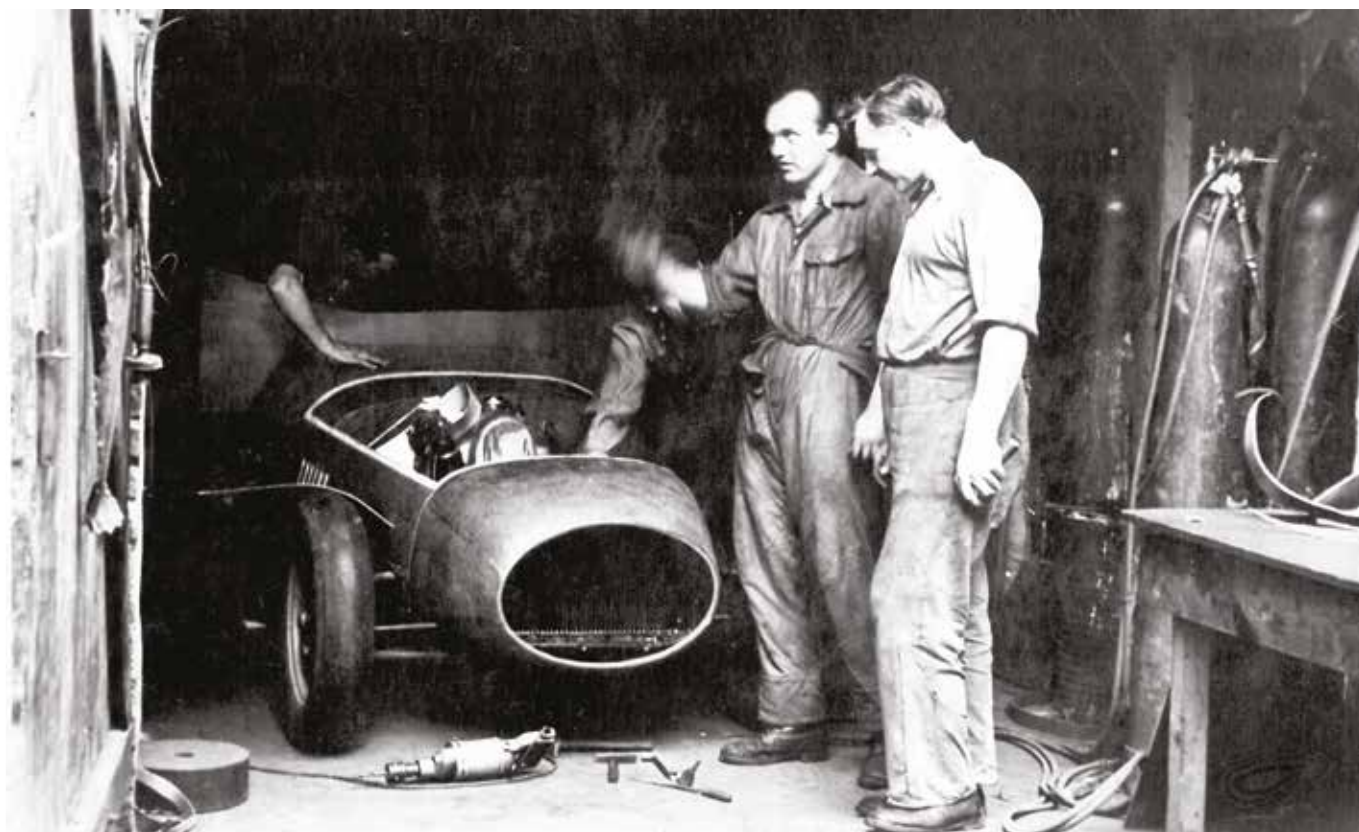
*Na Stadionie Śląskim
w Chorzowie.
SAM Edwarda
Wrocławskiego,
za nim SAM
Konstantego
Krajewskiego*

cie towarzyskie i nawiązywały osobiste przyjaźnie. W sobotnie wieczory na przyjęciach organizowanych przez działaczy spotykała się śmietanka towarzyska Katowic.

W 1948 roku nawiązano współpracę z aktywem Automobilkлубu Czechosłowackiego zrzeszonym w oddziałach: Trzyniec i Ostrawa. 11 maja 1948 roku z wizytą w Katowicach gościła delegacja oddziału Frydek – Mstek z Prezesem Hranickim na czele. Na spotkaniu roboczym podnoszono kwestie natury szkoleniowej, kadrowej oraz technicznej. Pod koniec wizyty rozdano zaproszenia na zawody do Morawskiej Ostrawy oraz na Praską Międzynarodową Wystawę Samochodową. Spotkanie zaowocowało wieloletnią współpracą na gruncie wymiany sportowej oraz konstruowania samochodów wyścigowych.

Jedną z popularniejszych form współzawodnictwa samochodowego na Górnym Śląsku była Jednodniowa Jazda Konkursowa (dalej: JJK). Poprzedzano ją najczęściej zjazdem plakietowym. Odbывała się na krótkiej trasie z uwagi na zły stan techniczny pojazdów oraz trudności z zaopatrzeniem w paliwo. Jej prostą formułę oparto na przedwojennym regulaminie.

8 maja 1949 roku Rada Ministrów wydała zezwolenie na korzystanie ze sprzętu państwowego przez kierowców zawodowych w trakcie JJK. U podstaw decyzji leżała chęć podnoszenia ich kwalifikacji oraz zwiększenie bezpieczeństwa na drogach publicznych. Ustalono system rozgrywek i kalendarz spotkań dla wszystkich klubów w kraju. Rywalizację podzielono na trzy etapy wstępne. Ich zwycięzcy przystępowali do finałowej jazdy konkursowej wyłaniającej Mistrza Polski. Do konkurencji wchodzących w skład JJK należały: krótka jazda okrężna, próba przyśpieszenia i hamowania, próba zręczności. Ponadto jurorzy oceniali u startujących umiejętności techniczne, do których między innymi należała wymiana ogumienia, świec itp.



*W warsztacie
Zygryda Grychtoła
w Katowicach*

W popularnych JJK pierwsze powojenne kroki stawiali późniejsi śląscy mistrzowie kierownicy: M. Nahorski, A. Weiner, S. Goński, E. Wrocławski, S. Jabłoński, K. Krawjewski i R. Grychtoł.

Duże rozgraniczenie terenowe województwa oraz rosnąca liczba członków spowodowały, iż w ważniejszych ośrodkach regionu powołano delegatury klubu. Pod koniec lat 40. jako pierwsza powstała delegatura w Bielsku – Białej. Objęła ona swym zasięgiem teren Śląska Cieszyńskiego. Na początku działalności skupiała 70 osób. Jako drugą powołano filię w Gliwicach. Jej siedzibą stał się lokal przy ulicy Kłodnickiej nr 2. Początkowo nie wykazywano inicjatywy w organizowaniu zawodów sportowych, lecz wysiłki skupiono na sprawach organizacyjnych. Jako dwie ostatnie powołano delegatury w Opolu i Prudniku. Z czasem obie weszły w skład ZO PZM we Wrocławiu.

W 1948 roku katowiccy działacze związani ze sportem samochodowym prowadzili rozmowy dotyczące połączenia automobilklubu z Polskim Związkiem Motocyklowym. Ich zamiarem było utworzenie jednej silnej organizacji, skupiającej wszystkich miłośników motoryzacji. Miała być wspólnie zarządzana, a przez to działająca bardziej ekonomicznie. Te koncepcje zbiegły się z przeprowadzoną w 1949 roku reorganizacją sportu polskiego. Utworzono wówczas zrzeszenia sportowe w podziale na branże zawodowe, które były wspierane i finansowane przez związki zawodowe. Powstały pioniry sportowe. Pod hasłem lepszej pracy łączono ze sobą kluby sportowe. Pozorną przesłanką dla tych przemian było dążenie do obalenia barier między sportem kwalifikowanym i masowym. W rzeczywistości zerwano z rodzimymi wzorami, zbliżając się do systemu obowiązującego w Związku Radzieckim. Posunięcie to miało decydujący wpływ na osłabienie roli czynnika społecznego w ruchu sportowym.

2. PRZEMIANY STRUKTURALNE 1950 ROKU

Naciski polityczne ze strony władz zmusiły Zarząd Główny Automobilklubu Polski do połączenia się z Polskim Związkiem Motocyklowym. Gdy idea mariażu obu organizacji stała się faktem, okazało się, że arbitralne decyzje nie przewidują utrzymania automobilklubów jako organizacji o „obcym klasowo obliczu” oraz nie mają nic wspólnego z ekonomią. Statut połączonej organizacji uznawał jako jej członków tylko zrzeszenia sportowe, które mogły wykonywać swoje uprawnienia członkowskie za pośrednictwem sekcji samochodowych. Poruszono kwestie prowadzenia działalności w taki sposób, aby objęła najszerze masy społeczeństwa, z uwzględnieniem pomijanego dotychczas ośrodka wiejskiego. Zdecydowano o przeszkoleniu działaczy zgodnie z intencjami Biura Politycznego PZPR oraz opracowaniu nowych form współzawodnictwa. 30 stycznia 1950 roku powołano Polski Związek Motorowy.

Zjazd połączeniowy obu organizacji na Górnym Śląsku odbył się 29 marca 1950 roku w Katowicach. Początkowo komisje obradowały oddzielnie, podejmując uchwały o swej likwidacji i wybierając kandydatów na popołudniowe wybory. Pierwszym prezesem mianowano górnika przodowego Bernarda Blauta. W skład prezydium zarządu weszli między innymi: Z. Ciesielski, K. Krajewski, W. Pajewski, W. Fyda, W. Pietrzak oraz W. Góra. W ramach nowo powstałej organizacji o znacznie szerszej pojętym spektrum działania powołano Okręgową Sekcję Samochodową (dalej: OKS), spadkobierczynię dorobku po katowickim automobilklubie. W jej szeregach znalazły się osoby pochodzące z dawnego grona działaczy samochodowych, jak



*Wyścig w Opolu.
Pierwszy jest Michał
Nahorski, za nim
Edward Wrocławski*

również nowi, desygnowani przez władze wojewódzkie w ramach zadań partyjnych. Po utworzeniu w 1950 roku województwa katowickiego, śląski ZO PZM zasięgiem objął także Częstochowę oraz Bielsko – Białą. Z obszaru działania wyłączono Opolszczyznę.

Fatalna w skutkach była decyzja władz, która od 1950 roku wprowadziła drastyczne ograniczenia poruszania się samochodów. Zgodnie z nią, każdy wyjazd z miejsca garażowania musiał być rejestrowany, a miesięczny limit przebiegu kilometrów wynosił 200. Z kolei wyjazd poza granice miasta wymagał posiadania odpowiedniego zezwolenia. Restrykcje i ograniczenia mocno utrudniły działalność górnośląskiej OKS. Komplikacje przyniosły także: odgórnie narzucona współpraca ze Związkiem Młodzieży Polskiej, a w 1954 roku próba włączenia PZM do Ligi Przyjaciół Żołnierza (dalej: LPŻ). Pion sportowy LPŻ był dobrze dotowany, co było powodem wewnętrznych animozji wśród działaczy. Ostatecznie współpraca pomiędzy or-

ganizacjami ułożyła się dobrze. Dla celów wychowawczych Ministerstwo Obrony Narodowej przydzieliło nieodpłatnie radzieckie samochody UAZ i GAZ.

Aby podkreślić rolę sportu w podnoszeniu zdrowotności, zapewnienia wszechstronnego rozwoju fizycznego obywateli, a także przygotowania ich do wydajnej pracy i obrony ojczyzny, Rada Ministrów Polskiej Rzeczypospolitej Ludo-



*SAM MN, obok Lancia
Michała Nahorskiego*

wej uchwałą z dnia 17 kwietnia 1950 roku ustanowiła odznakę „Sprawny do Pracy i Obrony” (dalej: SPO). Zgodnie z nowym aktem prawnym władze i organizacje prowadzące działalność w dziedzinie kultury fizycznej i sportu zobowiązane były włączyć do swoich programów ćwiczenia fizyczne oraz próby sprawnościowe. Regulamin został opracowany przez Główną Komisję Kultury Fizycznej z uwzględnieniem obowiązków i uprawnień organizatorów ćwiczeń, prób sprawności, programu ćwiczeń, tabel norm, trybu nadawania odznaki, rodzaju dokumentu potwierdzającego zdobycie odznaki, jej wyglądu celu i sposobu noszenia. Zgodnie z wytycznymi odznaka SPO wprowadzona została do programu działań katowickiej OKS.

W układzie politycznym lat 50. główną rolę odgrywała PZPR, która nakreślała kierunki i cele działania oraz metody ich realizacji. Silnemu wzmocnieniu uległa pozycja związków zawodowych. Istotne w tym okresie wydaje się zwrócenie uwagi na sport przez ówczesnego Prezydenta Bolesława Bieruta. Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego miała zabezpieczyć w planie sześcioletnim środki fi-

nansowe niezbędne dla rzeczywistego upowszechnienia kultury fizycznej tj.: produkcję sprzętu sportowego, urządzeń sportowych i działalność organizacyjną. Plan w zasadniczej mierze zakładał jednak rozwój przemysłu ciężkiego kosztem między innymi sportu. Z uwagi na niewielkie subwencje finansowe znaczny ciężar utrzymania działalności statutowej katowickiego PZM oparty został o środki wypracowane przez Organizację Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego, która zastąpiła funkcjonujące dotychczas Biuro Porad Technicznych, a także dochody ze szkolenia kierowców. Odbываło się ono w trzech przejętych od prywatnych właścicieli szkołach tj. w Katowicach, Chorzowie i Bielsku – Białej.

Śmierć Józefa Stalina, która nastąpiła 5 marca 1953 roku zapoczątkowała ciąg wydarzeń politycznych, a w konsekwencji zmian w górnośląskim sporcie samochodowym. Okres ten charakteryzował się chaosem i błędami w zarządzaniu. W miejsce OKS utworzono Oddział Motorowy (dalej: OM) w Katowicach. W jego zarządzie zasiadało wielu ludzi przypadkowych, za to mile widzianych przez ówczesne władze i instytucje partyjne. Preferowani na stanowiska kierownicze robotnicy – przodownicy pracy przeważnie rezygnowali z oferowanych funkcji i stanowisk biurowych, gdyż wiązały się one ze znaczną obniżką zarobków. Niezwykle niską sprawność administracji stwarzał wszechobecny centralizm. Od władz „płynął potok” przepisów, instrukcji, wskazówek. Organa wojewódzkie i powiatowe służyły zwykle do ich przekazywania niższym instancjom. Prowadziło to do paraliżu, a wręcz zaniku inicjatywy.

Wbrew intencjom niekorzystnie układała się współpraca OM z Centralną Radą Związków Zawodowych Ministerstwa Transportu. Subwencje finansowe były niewielkie, a potrzeby znaczne. Dzięki zaangażowaniu aktywistów samochodowych rekrutujących się z dawnego grona, działalność sportowa stała na wysokim poziomie. Osiągnięte przez zawodników rajdowych i wyścigowych sukcesy stawiały katowiczanie na czołowej pozycji spośród wszystkich 17 agend PZM. Jak wspomniano już wcześniej istotna dla rozwoju sportu

Na trasie Rajdu Wisły



samochodowego okazała się rola młodzieży, dla której sport samochodowy stanowił pole do aktywnego działania. Wielu „młodych” wstępowało w szeregi członków OM w Katowicach, inni z czasem przenieśli się do przemysłu, gdzie warunki płacowe były dobre.



*Na trasie wyścigu
w Giżycku*

Początek 1956 roku był ogromnym wstrząsem dla polityków komunistycznych. Na fali społecznych niepokojów 1956 roku podczas VIII Plenum KC PZPR wybrano nowe kierownictwo partii. Stanowisko I Sekretarza KC PZPR objął Władysław Gomułka. W ślad za tym nastąpiły daleko idące zmiany personalne w rządzie, wojsku i administracji państwowej.

Działacze skupieni w OM Stalinogród (taką nazwę nadano Katowicom po śmierci J. Stalina) oficjalnie krytykowali sytuację panującą w sporcie samochodowym. ZG PZM wydał nowe wytyczne, w myśl których, na Górnym Śląsku przystąpiono do organizacji auto – moto – klubu. Oprócz dotychczasowej działalności sportowej nową jednostkę zobligowano do zorganizowania struktur szkoleniowych wraz ze sprzętem i zapleczem oraz pełnienia roli organizatora sportu samochodowego. Dni tej organizacji były policzone, przetrwała zaledwie kilka miesięcy.

Pomimo gwałtownych przemian największe sukcesy górnośląskich zawodników w wyścigach przypadły właśnie na lata 50. O zwycięstwach decydowało kilka czynników, z których najważniejsze były: posiadanie fachowej i kompetentnej kadry szkoleniowej, wieloletnia tradycja startów i organizacji tego typu zawodów, poparcie ze strony władz miasta i związków zawodowych, ogromne zaangażowanie i motywacja do pracy ze strony zawodników.

Czynnikiem decydującym o dominacji na krajowych torach była umiejętność budowy pojazdów własnej konstrukcji. Wbrew sytuacji politycznej i gospodarczej, w klubowym ośrodku budowy samochodów wyczynowych w Katowicach, z dostępnych na rynku części i podzespołów, ręcznie budowano estetyczne i trwałe pojazdy nazywane „SAM”. Karoserie wykonywano samodzielnie, wykorzystując do tego celu blachy aluminiowe. Dużą ich zaletą była wyjątkowo niewielka masa własna dochodząca do 320 kilogramów oraz dobra prędkość maksymalna. W trakcie próby szybkości na autostradzie pod Gliwicami M. Nahorski osiągnął ponad 150 km/h. Silniki pochodziły od seryjnie produkowanych samochodów i motocykli różnych marek między innymi: BMW, DKW 750, Lancia 1500, Simca Aronde i Triumph 650. Układy hamulcowe adaptowano z Fiatów 1100. Konstruktorzy wykorzystywali własną dokumentację techniczną, systematycznie uzupełniając ją o nowinki pochodzące z Europy Zachodniej. Od 1956 roku, kiedy szefem biura konstrukcyjnego był J. Langer, a sekretarzem A. Małochleb dokumentację zaczęto przekazywać pozostałym auto – moto – klubom między innymi: lubelskiemu i kieleckiemu, co zaowocowało intensyfikacją rywalizacji na polskich torach.

Zapleczem technicznym do produkcji katowickich bolidów były także warsztaty samochodowe należące do członków katowickiego klubu. Wielu z nich prowadziło działalność gospodarczą w tym zakresie. Jej korzenie niejednokrotnie sięgały okresu międzywojennego. Tam powstawały i były przygotowywane do zawodów pojazdy wyścigowe i rajdowe. Do chwili obecnej w Katowicach przy ulicy Warszawskiej działa warsztat Antoniego Weinera. Znajduje się w rękach zięcia kierowcy – Andrzeja Wołczyka. Inny znany warsztat

Próba zręcznościowa

konstruktorsko – naprawczy, pochodzący z okresu międzywojennego, mieści się w Katowicach – Brynowie. Działalność prowadzą Krystian i Adam Wrocławscy. Do 1956 roku pojazdy SAM zaliczały się do kategorii wozów sportowych, jednak konstrukcyjnie spełniały wymagania kategorii wyścigowej. W kolejnych latach, kiedy szefem biura konstrukcyjnego został J. Ripper – wielokrotny przedwojenny Mistrz Polski w rajdach i wyścigach samocho-



dowych, konstrukcje SAM dostosowano do przepisów FIA (dalej: FIA), co pozwoliło na uczestnictwo w Mistrzostwach Krajów Demokracji Ludowej (dalej: KDL).

Istotne zmiany regulaminowe nastąpiły w połowie lat 50., gdy Główna Komisja Sportu Samochodowego (dalej: GKSS) wydała tak zwaną „żółtą książeczkę” zgodnie z którą, powołano do życia Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (dalej:

RSMP). Oparto je o przepisy Międzynarodowej Federacji Sportu Samochodowego. Zlikwidowano przestarzałe formy współzawodnictwa, jakimi były JJK oraz rajdy o charakterze wojskowym. Zgodnie z kalendarzem wydanym w styczniu 1955 roku, okręg katowicki stał się gospodarzem aż dwóch z czterech przeprowadzonych eliminacji. Było to świadectwem niesamowitej siły przebiccia śląskiego lobby w ZG PZM oraz wielu sukcesów, jakie osiągnęli katowiccy zawodnicy.

Omawiając ten etap dziejów Automobilklubu Śląskiego, należy wspomnieć o corocznej organizacji Rajdu Wisły. Początki tej największej imprezy samochodowej, jaką kiedykolwiek rozgrywano na śląskich drogach sięgają okresu międzywojennego. Za jej prekursora można uznać I Śląski Rajd Automobilowy. We wrześniu 1939 roku działania wojenne przerwały rywalizację na krętych szosach w okolicach Baraniej Góry. Impreza powróciła w 1951 roku pod nazwą Jazda Orientacyjno – Patrolowa w Wiśle i została na stałe wpisana do kalendarza sportowego Automobilklubu Śląskiego. Przez pierwsze 4 lata prym wiedli zawodnicy z Warszawy, którym kroku dotrzymywali jedynie kierowcy z Katowic i Krakowa.

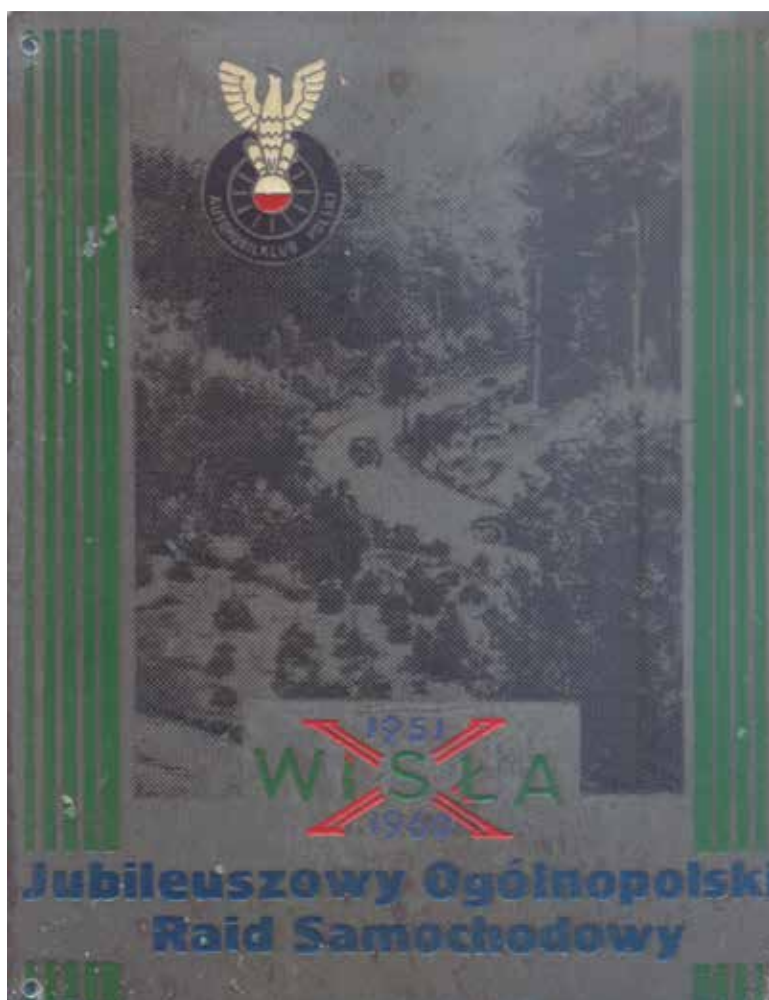
Rajdy rozgrywane w latach 1951 – 1954 miały zbliżone regulaminy, wyróżniające kilka konkurencji. Były to między innymi próby:

- jazdy okrężnej – start zawodnika następował co minutę, według kolejności przydzielonych numerów startowych. Na trasie obowiązywały prędkości przeciętne oraz jednominutowe kary za spóźnienie. Maksymalny czas opóźnienia mógł wynieść 30 minut. Najpopularniejsze odcinki jazdy okrężnej to szosy Wiśła – Pszczyna, Wiśła – Rybnik, Pszczyna – Rybnik;
- rozpoznania znaków w terenie – na każdym etapie jazdy okrężnej rozmieszczano 5 znaków. Za nierozpoznanie jednego z nich zawodnik otrzymywał 0,2 punktu karnego;
- zwrotności – odbywały się na 100 metrowych odcinkach. Zawodnik rozpoczynał rywalizację z uruchomionym silnikiem. W połowie trasy, znajdując się pomiędzy dwoma rzędami kręgów, zobligowany był do nagłego hamowania, a następnie wykonywał nawrót wokół słupka i wracał na linię startu;



- strzelania z broni małokalibrowej – wykonywane były z różnych odległości. Za strzał chybiony przyznawano 0,2 punktu karnego;
- przyspieszania na wzniesieniu – rozgrywano ją zwykle na Kubalonce położonej w Wiśle.

Rok 1955 odmienił oblicze rajdu, który został przekształcony w imprezę dwudniową. Zawody stały się jedną z eliminacji RSMP i rozgrywano je zgodnie z regulami obowiązującymi w mistrzostwach. Zmieniła się także nazwa. Od tamtej chwili zmagania w górach Beskidu Śląskiego zostały zapamiętane przez tysiące kibiców jako popularna „Wiśła”, czyli Ogólnopolski Rajd Samochodowy Górski w Wiśle. Rywalizacja w klasie sportowej przebiegała w dwóch grupach – pojazdów z silnikami do 1 300 cmm oraz samochodów powyżej 1 300 cmm. W klasie turystycznej nie nastąpiły większe zmiany w sposobie klasyfikowania. Innowacją w regulaminie stał się przepis egzekwujący zasadę, iż w razie zgłoszenia mniej niż trzech samochodów w danej klasie nie była ona rozgrywana, a zawodnicy pozostali bez prawa startu poza konkursem.



*Pamiątkowa tabliczka
Jubileuszowego
Ogólnopolskiego Rajdu
Samochodowego,
1951 rok*

Witold Pajewski był współtwórcą i wieloletnim prezesem Automobilklubu Śląskiego, w kolejnych latach członkiem zarządu katowickiego oddziału PZM. Od 1956 roku był wiceprezesem szkoleniowym ZG PZM, by dwa lata później objąć funkcję przewodniczącego RG AP. Był wieloletnim komandorem Rajdu Wisły i znakomitym znawcą sportu i techniki samochodowej. Jako człowiek obdarzony wysoką kulturą osobistą, cieszył się ogromnym autorytetem wśród kolegów i działaczy samochodowych. Za zasługi dwukrotnie został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi. Jako przedwojenny zawodnik startował w wielu krajowych i międzynarodowych rajdach i wyścigach samochodowych. W XII Rajdzie Polski jechał w zwycięskim zespole Chevroleta wspólnie ze Stellą Zagórną. Dwukrotnie uczestniczył w Rajdzie Monte Carlo. Na samochodzie Tatra występował w Rajdzie Szwecji.



Michał Nahorski

Michał Nahorski urodził się 11.09.1909 roku w Piotrogradzie. Do Polski powrócił wraz z rodzicami w 1924 roku. Po maturze złożonej w V Gimnazjum Miejskim w Warszawie, wstąpił w 1930 roku do Szkoły Podchorążych Piechoty. Jako podporucznik delegowany został w 1937 roku na kurs wyszkolenia broni pancerniej w Modlinie. Odebrał kampanię wrześniową, a następnie znalazł się w niewoli. Po powrocie osiadł w Katowicach, gdzie założył zakład zegarmistrzowski, wykorzystując umiejętności nabyte w obozie. Karierę sportową rozpoczął w 1934 roku, startując w barwach Polskiego Klubu Motocyklowego. Występował zarówno w rajdach, jak i w wyścigach.

Duży sukces odniósł w 1938 roku, wygrywając na motocyklu Rudge Grand Prix Polski w klasie junior. W tym samym roku został Wyścigowym Mistrzem Polski. W 1939 roku zwyciężył w II MWT. Po wojnie znalazł się wśród działaczy AŚI i zaczął brać udział w zawodach samochodowych. W sporcie samochodowym został sześciokrotnym Mistrzem Polski oraz otrzymał tytuł Mistrza Sportu. Wiele sukcesów odniósł na sportowym samochodzie marki Triumph TR 2. Wspólnie z kolegami z AŚI współtworzył podwaliny pod budowę niezwykle udanych konstrukcji tak zwanych SAM. W jubileuszowym 25 roku swojej kariery sportowej 23 lipca 1959 roku o godzinie 20.00 wystartował z Warszawy na trasę Rajdu Adriatyku. Jako pilot jechał z nim J. Langer. Około godziny 2.00 po starcie jego czerwony Triumph uległ katastrofie i spłonął na trasie pod Chęcunami. Obaj członkowie załogi ponieśli śmierć.

Stefan Matczyński urodził się 3.08.1917 roku. Ukończył Akademię Ekonomiczną w Poznaniu, a następnie Szkołę Podchorążych Piechoty. Za namową kuzyna – ówczesnego wiceprezesa AW – wstąpił w wieku 17 lat w szeregi członków nadzwyczajnych klubu. W czasie wojny uczestniczył w kampanii wrześniowej. Po powrocie z niewoli osiadł w Katowicach, stając się współtwórcą AŚI. Był wieloletnim członkiem Komisji Sportowej, przewodniczącym Sądu Koleżeńskiego, Komisji Odznaczeń oraz współorganizatorem pierwszego Rajdu Wisły. Był jednym ze współzałożycieli Zespołu Rzeczoznawców PZM w Katowicach. W uznaniu zasług został odznaczony wszystkimi odznaczeniami honorowymi AŚI, RGAP oraz PZM.

Adam Małochleb urodził się 21.08.1908 roku we Lwowie. Powojenną działalność sportową rozpoczął w 1946 roku, zasilając szeregi działaczy Automobilkлубu Śląskiego. Wspólnie z W. Pajewskim, F. Malinowskim i S. Jabłońskim współtworzył katowicki zespół rzeczoznawców samochodowych. Był także współtwórcą Komisji Pomocy Koleżeńskiej utworzonej przy AŚI, która z czasem została prawnie usankcjonowana. Jako konstruktor wyczynowych samochodów wyścigowych, startował jednocześnie jako zawodnik w rajdach i wyścigach. Pierwszy powojenny rajd rozgrywany w Szklarskiej Porębie wygrał na Fiacie NSU, otrzymując z rąk Ministra Spraw Zagranicznych cenny zegarek marki Doxa. W 1959 roku startował wraz ze Stefanem Gońskim w Rajdzie Adriatyku. Przejeżdżając niedaleko miejscowości Chęciny zobaczył łunę na niebie. Wówczas nie zdawał sobie sprawy, iż w pożarze zainicjowanym przez wypadek zginął jego kolega klubowy, jeden z najstynniejszych górnośląskich kierowców Michał Nahorski.



Adam Małochleb (z prawej), Edward Wrocławski (z lewej)

Antoni Weiner urodził się 25.01.1925 roku w Katowicach. Zawodowo był związany z mechaniką samochodową, początkowo jako uczeń i czeladnik w prywatnych warsztatach samochodowych, a od 1954 roku prowadząc własną działalność gospodarczą. W warsztacie mieszczącym się w Katowicach przy ulicy Warszawskiej budował wyczynowe silniki samochodowe oraz pojazdy SAM. Pomimo niewielkich środków jakimi dysponował, zbudowane silniki i nadwozia były nowoczesne. Opierały się na podzespołach samochodów: DKW 750 cmm oraz IFA 9 i Syreny. Doświadczenie w połączeniu z talentem sportowym przyczyniło się niewątpliwie do osiągnięcia dużych sukcesów w WSMP, gdzie zdobył czterokrotnie najwyższy tytuł. Jako człowieka charakteryzowała go pracowitość, wola walki i odwaga. Do jego największych osiągnięć sportowych należy siedmiokrotne zdobycie tytułu RSMP. W trakcie kariery sportowej wielokrotnie uczestniczył w zawodach odbywających się poza granicami kraju. Brał udział w wyścigach na torach w Mińsku, Leningradzie, Sachsenringu, Brnie i Dreźnie. Siedmiokrotnie brał udział w Rajdzie Monte Carlo, czterokrotnie w Rajdzie Akropolu. Jego udziałem były starty w takich rajdach, jak Pneumant, Wettawy, Ruska Zima, gdzie odnosił jednostkowe sukcesy. Końcówka kariery zawodniczej nie była szczęśliwa, gdyż padł ofiarą istniejącego systemu. Jadąc na zawody do RFN, na granicy w jego samochodzie celnicy odkryli znaczną ilość dewiz. Został zatrzymany, a następnie osądzony. Pieniądze były przeznaczone na zakup sportowego samochodu. Wielu członków klubu w oficjalnych wystąpieniach potępiało jego zachowanie, wielu natomiast w skrytości przyznawało mu rację. Wiedzieli, że tylko na samochodzie zagranicznej produkcji można było odnotowywać sukcesy.



Antoni Weiner



Wyścigowe bolidy,
nr 4 należał
do Aleksandra
Oczkowskiego,
nr 24 był
własności Andrzeja
Wojciechowskiego

Rozdział III

ROZWÓJ AUTOMOBILKLUBU ŚLĄSKIEGO W OKRESIE RZĄDÓW WŁADYSŁAWA GOMUŁKI I EDWARDA GIERKA

1. DZIAŁALNOŚĆ STATUTOWA PO REAKTYWACJI 1957 – 1969

W pierwszych latach urzędowania Władysława Gomułki przemiany formalnoprawne dotyczące kultury fizycznej zachodziły bez ingerencji partii. PZPR nadal uznawała za słuszny program wytyczony w końcu lat 40.

W czasach „odwilży” katowickie środowisko działaczy samochodowych mówiło jednym głosem. W. Pajewski, K. Krajewski i S. Jabłoński, przy dużym poparciu aktywu krakowskiego, domagali się opracowania i zatwierdzenia statutu przywracającego właściwe miejsce automobilistom oraz wybrania nowych władz PZM. W konsekwencji 13 maja 1957 roku powołano samodzielne automobilkluby. Artykuł 13 statutu mówił, iż mają „[...] prawa i obowiązki członków bezpośrednich PZM [...]”. Związek stał się jednostką nadrzędną oraz koordynującą działania Rady Głównej Automobilklubów Polski i Głównej Komisji Motorowej. Wykonywał zadania za pośrednictwem zarządów, początkowo nazywanych wojewódzkimi, przemianowanych później na okręgowe.

19 maja 1957 roku o godzinie 10.00, w gmachu katowickich związków zawodowych odbyło się inauguracyjne zebranie, na którym oficjalnie reaktywowano Automobilklub Śląski. W poczet władz ZG PZM w Warszawie weszli działacze klubowi: K. Krajewski objął stanowisko Wiceprezesa ds. Organizacyjnych, W. Pajewski został członkiem Głównej Komisji Sportu Samochodowego, Wiceprezesem ds. Szkoleniowych oraz stanął na czele RG AP. Funkcję tę pełnił do swej przedwczesnej śmierci w 1960 roku. Ponadto członkami ZG PZM zostali W. Pietrzak i W. Fyda.



*Pamiątkowa
tabliczka IV
eliminacji Rajdowych
Samochodowych
Mistrzostw Polski,
1957 rok*



Tabliczka pamiątkowa
z XVI Rajdu
Wiślańskiego,
1966 rok

Nie wszystkie „zdobycze” października 1956 roku przetrwały dłużej niż kilka miesięcy, ale efekty pracy katowickich działaczy były imponujące. Bilans finansowy 1957 roku, na który złożył się wzrost wpływów ze szkoleń kierowców, skutkowało pierwszym miejscem w kraju. Pieniądze przekazywano między innymi na działalność deficytowej sekcji rajdowej i wyścigowej. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poczyniono inwestycje, co zostało pozytywnie odebrane przez opinię publiczną, a przede wszystkim coraz liczniejszą grupę właścicieli samochodów i motocykli.

W ostatniej dekadzie lutego 1957 roku w Warszawie odbyła się narada GKKF. Podkomisja sportu przyjęła kilka postulatów związanych z uprawianiem jego wyczynowej odmiany, a mianowicie: zawodników kadry narodowej powoływano do służby wojskowej jedynie na okres 3 miesięcy, pomoc ze strony państwa ograniczono do zawodników reprezentujących Polskę, a sekcje sportowe organizacji masowych uzyskały specjalne pełnomocnictwa, które pozwoliły na przynależność do odpowiednich związków sportowych. W budżecie GKKF na 1960 rok obniżono wydatki na sport, ponadto centrala związków zawodowych, podjęła decyzję o wycofaniu się ze współpracy polegającej na finansowaniu sportu.

W katowickim klubie obniżono więc nakłady na niektóre inwestycje. Wciąż borykano się z kłopotami lokalowymi. Podjęto natomiast decyzję o budowie motodromu. W tym celu zabezpieczono w ZG PZM w Warszawie środki finansowe, wykonano wstępne projekty i obrano lokalizację. Wybór padł na jedno z uprzemysłowionych górnośląskich miast, jakim były Świętochłowice. Obawiano się, że inwestycja pochłonie znaczne środki finansowe lub nie dojdzie do skutku z powodu istniejących szkód górniczych na tym terenie. Gdy prace formalne były w znacznym stopniu zaawansowane, z uwagi na piętrzące się problemy natury biurokratycznej, odstąpiono od realizacji projektu. Region wiele stracił. Plany budowy toru zostały zrealizowane w Kielcach. Powstał tam nowoczesny, jak na tamte czasy obiekt, który zlokalizowano na Miedzianej Górze.

Zaznaczyć należy, iż na zachodzie Europy oraz w USA motodromy przeznaczone do uprawiania wyścigów były nowoczesne, a poziom sportowy zawodników znacz-

nie przewyższał śląskie standardy. Nieliczne sukcesy w zawodach organizowanych przez kraje socjalistyczne odnosił A. Weiner. Będąc w posiadaniu stosunkowo nowoczesnego samochodu typu RAK formuły Junior, w 1961 roku zajął 5 miejsce z wyścigach zorganizowanych w Leningradzie.

Dobry okres dla województwa katowickiego nastał, gdy I Sekretarzem KW PZPR został Edward Gierek. Pochodził z Zagłębia Dąbrowskiego. Rozumiał miejscowe problemy, a co ważne w przeszłości pracował w kopalniach Francji i Belgii. Okres pobytu Gierka w rodzimych stronach zaznaczył się wyraźnymi zmianami. Poprawiono sieć komunikacyjną. Istotne dla aglomeracji było utworzenie ośrodka naukowego. I sekretarz w pracy opierał się na wypróbowanych osobach, którym pozostawiał dużo swobody. Wiele dobrego zrobiono dla sportu. W dalszym ciągu sukcesy odnosili zawodnicy uprawiający rajdy i wyścigi. Tytuły mistrzowskie i wicemistrzowskie Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski i Wyścigowych Samochodowych Mistrzostwach Polski zdobywali M. Nahorski, S. Jabłoński, S. Goński, E. Wrocławski i R. Grychtoł i A. Weiner. Ich następstwem była popularyzacja sportów samochodowych.



Korzystne zmiany nastąpiły w LPŻ. W jej miejsce powstała Liga Obrony Kraju (dalej: LOK), która nie przewidywała koncentrowania się na sporcie wyczynowym. W związku z powyższym wiele sprzętu sportowego przekazano automobilklubom, co poprawiło sytuację panującą w sporcie samochodowym.

*Henryk Mandera,
Kraków 1968 rok*

21 stycznia 1958 roku działalność pomocniczą rozpoczęła delegatura Automobilklubu Śląskiego w Częstochowie. Jej zarząd, pod kierownictwem Prezesa Mariana Skwarlińskiego, przy wsparciu władz lokalnych rozpoczął urzędowanie. Pierwsze miesiące poświęcono kwestiom organizacyjnym. Już w kwietniu 1959 roku władze PZM podjęły decyzję o utworzeniu w Częstochowie samodzielnej jednostki. Statut organizacji pod nazwą Automobilklub Częstochowski został zatwierdzony i zarejestrowany przez Wojewódzką Radę Narodową w Katowicach. Określał przynależność



XVIII „Raid” Wiślański,
1968 rok

do struktur katowickiego ZO PZM. 28 kwietnia 1959 roku w Sali Orkiestry Symfonicznej w Częstochowie przy ulicy Dąbrowskiego nr 16 odbyło się pierwsze walne zgromadzenie członków.

W kwietniu 1963 roku nastąpiła kolejna secesja. Działacze z terenu Gliwic wykorzystali sprzyjającą sytuację panującą na Śląsku i wzorem Częstochowy powołali samodzielny Auto – Moto – Klub Gliwice (dalej: AMK Gliwice). Był on wiodącym ośrodkiem w dziedzinie sportu motocyklowego, ale zajmował się także organizacją rajdów i wyścigów samochodowych. Ważny dla działaczy był gliwicki odcinek autostrady, gdzie w dalszym ciągu zawody organizował Automobilkлуб Śląski, nadal zrzeszający największą liczbę osób.

Głównym gestorem, sprawującym nadzór nad całokształtem poczynania działaczy skupionych w automobilklubach była Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego (dalej: OKSS), działająca przy ZO PZM w Katowicach. W latach 1966 – 1969 większość zadań realizowała Komisja Sportowa katowickiego klubu, która de facto pełniła funkcję OKSS. W 1969 roku z uwagi na narastającą liczbę zadań, a także wobec konieczności prawidłowego nadzorowania powołanych w 1966 roku Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Okręgu (dalej: RSMO), stworzono samodzielnie działającą strukturę. Jej skład personalny, zatwierdzony przez plenum ZO PZM w Katowicach przedstawiał się następująco: Przewodniczący – Stanisław Jabłoński, Sekretarz – Mieczysław Grzegorzczak, członkowie – Witold Popielewicz, Jerzy Opiela, Zenon Froch, Tadeusz Bucki, Jerzy Janko, Lech Bocheński i Władysław Wróblewski.

Zgodnie z poleceniami GKSS przy ZG PZM w Warszawie, komisja prowadziła Referat Komisarzy Sportowych, wyznaczając ich między innymi na poszczególne zawody szczebla okręgowego. Problematyczne były kwestie związane z przydziałem sprzętu sportowego dla górnośląskich zawodników. Niejednokrotnie poczynania OKSS były krytykowane. Zastrzeżenia budziło podejmowanie decyzji w sprawach kluczowych, w tym aprobaty podań kierowanych do GKSS o przydział samochodów dla celów sportowych i typowania zawodników na wyścigi.

W trakcie licznych zebrań aktyw OKSS udzielał wyjaśnień, tłumacząc zasady rozdziału środków pieniężnych i sprzętu. Zdarzało się, iż część zawodników startujących w konkurencjach popularnych musiała czekać dłużej na uzyskanie pomocy, niż sportowcy uprawiający dyscypliny mniej znane.

W historii startów katowickich zawodników rajdowych w eliminacjach Mistrzostw Europy nie odnotowano sukcesów w klasyfikacji generalnej. Zadowalające rezultaty odnotowywano sporadycznie i to głównie w rankingach poszczególnych konkurencji sportowych. Istotnym czynnikiem był deficyt odpowiedniego sprzętu. Niejednokrotnie zawodnicy ścigali się na prywatnych samochodach i nie byli w stanie podjąć równorzędnej walki z Rosjanami, startującymi na Ładach czy Czechosłowakami, kierującymi Škodami. Do największych sukcesów katowickich kierowców w RSME można zaliczyć dziesiąte miejsce zdobyte przez A. Weinera w klasyfikacji końcowej mistrzostw rozgrywanych w 1968 roku. Polak występował wówczas na samochodzie BMW 1600 TI.

Ogromne koszty, jakie niósł za sobą udział w Mistrzostwach Europy oraz brak samochodów mogących skutecznie rywalizować z najnowszymi modelami renomowanych firm spowodowały, iż śląscy zawodnicy brali udział w Pucharze Pokoju i Przyjaźni (dalej: PPIP). Rozgrywki składały się z siedmiu eliminacji (okresowo było ich pięć), rozgrywanych kolejno w Związku Radzieckim, Bułgarii, Rumunii, Czechosłowacji, NRD, na Węgrzech i w Polsce.

*Rudolf Piecka,
1960 rok*

Pierwsze wzmianki o sukcesach katowiczian w pucharze pojawiają się w 1968 roku. Załoga A. Weiner wraz z pilotem Janem Karelem, startujący na prywatnym samochodzie BMW 1600 ti, reprezentując barwy Polski uplasowali się na pierwszej pozycji w klasyfikacji zespołowej.

Lata 1957 – 1959 należały do ostatnich, w których podczas WSMP prym wiodli zawodnicy z Katowic. W 1957 roku wywalczyli oni aż trzy tytuły mistrzowskie. Zdobyli je: A. Weiner, M. Nahorski oraz K. Krajewski.

Od 1959 roku wszystkie „wyścigówki” były już budowane zgodnie



z przepisami FIA formuły „Junior”, która była bardzo popularna w całej Europie. Za interesowały się nią kraje socjalistyczne. Poprzez wspólne starty wyłoniła się możliwość nawiązania szerszych kontaktów sportowych. Skonstruowany przez Jerzego Jankowskiego Rak Junior był samochodem nowoczesnym. Samochody SAM miały przestarzałą konstrukcję, a dodatkowo przestały spełniać wymogi regulaminowe. Stopniowo wycofywano je z użycia.

Podczas pierwszych międzynarodowych zawodów F. Junior na torze w Opolu, para A. Weiner – J. Jankowski pokonała najlepszych zawodników z NRD – Byczkowski i Melkusa. Definitywnie zakończona era SAM wyniosła na najwyższe stopnie podium nowe gwiazdy. W opisywanym okresie do najwybitniejszych zawodników Automobilklubu Śląskiego w wyścigach należeli: Antoni Weiner, Stanisław Kotecki, Otto Bartkowiak, Edward Kinderman, Stanisław Wojciechowski i Ryszard Grychtol.



Stanisław Kotecki

Zaznaczyć należy, iż Automobilklub Śląski jako jeden z pierwszych polskich ośrodków wprowadził szkolenie z zakresu nowej dyscypliny – kartingu. Zbudowano kilka pojazdów, wśród których szczególnie wyróżniał się gokart napędzany silnikiem ZM Dęba 125, na którym startował Franciszek Kukuła. Inny śląski „wózek” – bo taką nazwę gokart przyjął potocznie był napędzany silnikiem SHL 150, miał charakterystyczną kierownicę w kształcie serca. Kierował nim Rudolf Piecka. Na zakończenie inauguracyjnego sezonu 1960 roku na stołecznym Placu Defilad został rozegrany wielki wyścig, w którym uczestniczyły 23 gokarty. Zawody całkowicie zdominował R. Piecka. Zawodnik Automobilklubu Śląskiego wygrał wszystkie trzy biegi, a w każdym z nich prowadził od startu do mety. Franciszek Kukuła i Rudolf Piecka stanowili w latach sześćdziesiątych polską czołówkę. Z powodzeniem startowali także na torach zagranicznych.

Pod koniec lat 60. nastąpił proces rozczarowania, który ogarniał coraz szersze masy społeczeństwa, a szczególnie przedstawicieli środowisk twórczych, świata nauki i sportu. Niezadowolenie społeczne budził wzrost cen i brak w sklepach artykułów żywnościowych. Popularność Władysława Gomułki stopniowo malała. Niechęć do osoby I sekretarza widoczna była także w kierownictwie partii.

W marcu 1968 roku miała miejsce kolejna fala niepokoju społecznego i masowych wystąpień ludności. Wydarzenia toczyły się na kilku planach równocześnie. Zaangażowana była inteligencja oraz klasa robotnicza. W województwie katowickim do protestów przystąpili studenci, uczniowie szkół średnich i zawodowych oraz część robotników młodego pokolenia. Najbardziej jaskrawą formę przybrały zajścia w Katowicach, Częstochowie i Gliwicach.

2. WPŁYW SYTUACJI SPOŁECZNO – POLITYCZNEJ NA ROZWÓJ KATOWICKIEJ MOTORYZACJI 1970 – 1981

Na początku lat 70. ujawniły się wewnątrzpartyjne spory o fotel I sekretarza KC PZPR. Jednocześnie coraz wyraźniej uwidaczniał się sprzeciw społeczeństwa wobec polityki rządzących. Pogarszające się warunki życia obywateli oraz nowa podwyżka cen artykułów żywnościowych stały się bezpośrednią przyczyną kolejnych protestów. Wydarzenia „grudnia” 1970 roku przyczyniły się do zmiany kierownictwa partii. Obowiązki I Sekretarza KC PZPR objął, wspomniany już, Edward Gierek. Prowadził on politykę szerokiego otwarcia PRL na świat.

Wobec „odprężenia”, które zarysowało się w stosunkach międzynarodowych pojawiły się możliwości uzyskania przez Polskę pożyczek zagranicznych. Skorzystano z tej szansy, co między innymi pozwoliło na odnowienie parku maszynowego, a w szczególności rozbudowę przemysłu motoryzacyjnego. Wysunięto hasło strategii dynamicznego rozwoju.

Założenia zbiegły się z szybkim rozwojem przemysłowym i gospodarczym regionu śląskiego. Pojawiła się potrzeba kompensacji ubocznych efektów pracy zawodowej zarówno fizycznej jak i umysłowej. W Katowicach odnotowano duże zainteresowanie motoryzacją oraz sportem samochodowym. Wzrosła ilość zadań Automobilkłubu Śląskiego oraz jego delegatur i kół masowo powoływanych do krzewienia kultury motoryzacyjnej.



*XXI Rajd Wiślański,
1971 rok*



*Sonia Seremak,
Andrzej Seremak,
Rajd Gwiazdzisty
w Warszawie,
1976 rok*



Uchwałą
Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej
w Katowicach

z dnia
19 listopada 1974r.

nadano

AUTOMOBILKLUBOWI ŚLĄSKIEMU W KATOWICACH

Złotą Odznakę
Zasłużonemu w Rozwoju
Województwa Katowickiego



Przewodniczący
Wojewódzkiej Rady Narodowej

Edmund Grudziń

Katowice, dnia 22.XI.74r.

nr 352

W dniu 13 marca 1970 roku, zgodnie ze statutem, odbył się Walny Zjazd Sprawozdawczo – Wyborczy Członków Automobilklubu Śląskiego. Podsumowano okres czteroletniej kadencji przypadającej na lata 1966 – 1970. Przypomniano, iż w roku 1968 i 1969 szeregi klubu na zawsze opuścili zastrzeni działacze: R. Cieśliński, W. Fyda oraz jeden z najwybitniejszych działaczy i zawodników – K. Krajewski.

W wyniku przeprowadzonych wyborów zarząd ukonstytuował się w osobach: Prezes – Stanisław Góraj, Wiceprezes – Witold Popielewicz, Wiceprezes ds. Sportowych – Stanisław Jabłoński, Wiceprezes ds. Turystycznych – Stanisław Folta. Skład zarządu uzupełnili: W. Błąd, A. Broda, J. Czajkowski, S. Goński, M. Grzegorzczak, W. Krawczyk, S. Matczyński, E. Pieronek, Z. Przęslica, S. Totuszyński, Z. Winiarski oraz W. Wróblewski.

Szeroki wachlarz zadań, który postawiono przed nowymi władzami spowodował, iż prezydium zarządu zostało uzupełnione o bardzo doświadczonego Mieczysława Grzegorzczaka – Przewodniczącego Komisji Sportowej i utytułowanego S. Gońskiego, Przewodniczącego Komisji Turystycznej, któremu powierzono jednocześnie funkcję członka zarządu odpowiedzialnego za rozwój kół i delegatur. Za ich sprawą zmieniły się zasady organizacji turystyki kwalifikowanej, której uczestnicy od tej pory stali się zapleczem kadry zawodniczej. Po kilku naradach aktywu komisji turystycznej i sportu

*Wycieczka członków
Delegatury
Automobilklubu
w Wodzisławiu
Śląskim do Grecji,
maj 1977 rok*



zaczęto organizować wycieczki na zawody. Jednym z priorytetów było uczestnictwo kierowców – turystów w imprezach pierwszego kroku samochodowego, co pozwalało na zdobywanie licencji sportowych. Turyści motorowi zaczęli konkurować w rajdach okręgowych. Jedną z form rywalizacji stały się próby zręcznościowe. Do tej pory koncentrowano się na wycieczkach lub starano się zdobywać punkty w Turystycznych Mistrzostwach Polski (dalej : TMP). Dużą popularność zdobyły niedzielne jazdy na lodzie oraz rajdy zielonego liścia. Łączono je z quizami zawierającymi pytania z zakresu problematyki przepisów ruchu drogowego. W ten sposób podnoszono umiejętności bezpiecznego prowadzenia samochodu oraz angażowano przyszłych zawodników do udziału w życiu sportowym. Ta prosta forma współzawodnictwa sportowego realizowana była przez członków kół przyzakładowych i delegatur, które były głównym organizatorem sportu i turystyki kwalifikowanej. Na szczególne wyróżnienie zasługiwała placówka w Wodzisławiu Śląskim pod przewodnictwem Anastazego Stanika i w Łaziskach Górnych, którą kierował Adam Gwóźdź.



Krystian Bielowski,
Andrzej Kapitan

Ożywienie gospodarcze lat 1971 – 1973 miało korzystny wpływ na rozwój Automobilklubu Śląskiego. Zgodnie z założeniami programowymi katowiccy działacze zmierzali do umasowienia sportu samochodowego. Umożliwiono zrzeszanie się osobom zainteresowanym motoryzacją. Znaczącą rolę odegrał przemysł. W zakładach pracy organizowano i powoływano nowe jednostki organizacyjne – delegatury i koła należące do struktur Automobilklubu Śląskiego. Ich liczba stale rosta.

Poczynione kroki rozpoczęły proces jednoczenia środowisk „samochodziarzy” reprezentujących różne branże przemysłu i zamieszkujących satelitarne miasta regionu śląskiego. Stworzono dogodniejsze warunki współpracy i współzawodnictwa. Propagowano rajdy i wyścigi jako sport dostępny przeciętnemu obywatelowi. Sy-

tuację tę obrazują liczby. Na początku lat 70. liczba członków Automobilkлубu Śląskiego oraz jego delegatur i kół wynosiła 4 000 osób. Rok 1973 zamknął się liczbą 7 500, co stanowi prawie dwuipółkrotny przyrost na przestrzeni 3 lat. Działalność sportowa delegatur i kół polegała między innymi na pomocy w organizowaniu i zabezpieczaniu zawodów szczebla lokalnego, wyszukiwaniu i promowaniu utalentowanych zawodników oraz uczestniczeniu w pracach poszczególnych komisji i sekcji ZO PZM.

Jak we wszystkich organizacjach znalazły się osoby, które nie opłacały składek. Aby zapobiec dalszej eskalacji problemu, zarząd katowickiej placówki w oparciu o art. 15 p. 4 statutu, przeprowadził akcję weryfikacyjną członków. Jednym z kryteriów było regulowanie zaległych składek.

Aby znaleźć wyjście z impasu, podjęto uchwałę, na mocy której obniżono jednorazowo zaległe składki do kwoty 5 zł za lata 1970 – 1972 i 10 zł za rok 1973.

Do realizacji bieżących zadań wykorzystywano środki uzyskane w ramach działalności gospodarczej. Obejmowała ona prowadzenie warsztatów samochodowych, stacji diagnostycznych i parkingów strzeżonych. W kwietniu 1973 roku niezależność finansowa jednego z najstarszych automobilkłubów w Polsce stanęła pod znakiem zapytania. Projekt ZG PZM w Warszawie przewidywał przejście przez ZO PZM działalności gospodarczej prowadzonej przez kluby. Takie posunięcie

w całości miało uzależnić placówkę od dotacji. Operacja nie doszła jednak do skutku.

Część kosztów związanych z finansowaniem sportu samochodowego na Śląsku pokrywał ZO PZM Katowice. Środki kapitałowe, które posiadał pochodziły z dotacji centralnych, a także działalności gospodarczej. Władze ZO PZM w Katowicach, wśród których dominowali członkowie Automobilkłuba Śląskiego dokonały reorganizacji modelu administrowania. W 1973 roku utworzono Zarząd Działalności Gospodarczej, funkcjonujący



*Tabliczka pamiątkowa
XXIII Rajdu Wisły,
1973 rok*



*Tabliczka pamiątkowa
XXIV Rajdu Wisły,
1974 rok*

w oparciu o agendy terenowe. Kierowano się zasadami obowiązującymi w dużych firmach. Organem nadzorującym była Społeczna Komisja Kontroli ds. Działalności Gospodarczej Okręgowego Zarządu Działalności Gospodarczej w Katowicach. W jej składzie znaleźli się aktywiści pochodzący z klubów, kół i delegatur terenu okręgu katowickiego. Opisane zmiany w ówczesnych warunkach gospodarki scentralizowanej okazały się bardzo korzystne. Wpływy finansowe rosły z roku na rok, umożliwiając pokrywanie kosztów związanych z funkcjonowaniem sportu samochodowego. Dotacje pochodziły także ze składek członków wspierających. Były nimi zakłady pracy, przedsiębiorstwa i instytucje.

Jak już wspomniano, zdecydowaną większość działaczy ZO PZM Katowice stanowili zasłużeni członkowie katowickiego automobilklubu. W latach 1972 – 1974 Prezesem śląskiego ZO PZM był Adam Hnat, Wiceprezesem ds. Sportu W. Popielewicz, Sekretarzem Adam Bluszcz, Przewodniczącym Okręgowej Komisji Sportu Samochodowego mianowano W. Popielewicza, a zastępcą M. Grzegorzcyka. Do obowiązków szczególnych komisji należało: typowanie komisarzy, zatwierdzanie regulaminów i wyników eliminacji samochodowych mistrzostw, rozpatrywanie odwołań od decyzji władz poszczególnych imprez szeregu okręgowego, zatwierdzanie wyników zbiorczych oraz ustalanie kalendarza imprez sportowych danego sezonu. Zadania ogólne sprowadzały się do koordynowania sportu samochodowego uprawianego w Automobilklubie Śląskim, a z czasem także nowo powstałych klubów.

*Henryk Mandera, Rajd
Polski, 1974 rok*





Podjęte działania ułatwiły zorganizowanie odpowiedniego zaplecza treningowego i startowego. Dobrze przygotowany samochód dawał zawodnikom wiele możliwości, a jego parametry techniczne decydowały o rezultatach końcowych. Nawiązano współpracę z przemysłem motoryzacyjnym. Po wybudowaniu w 1974 roku Fabryki Samochodów

*Pamiątkowa tabliczka
25 Rajdu Wisły,
1975 rok*

Małolitrażowych (dalej: FSM) w Tychach i Bielsku – Białej w niedługim czasie podjęto działania, których efektem był rozkwit rywalizacji w najmniejszej klasie pojazdów o pojemności skokowej silnika 600 cmm. Produkt, nowoczesnych jak na tamte czasy fabryk – mały fiat, stał się najbardziej popularnym samochodem sportowym nie tylko w Katowicach ale i w całej Polsce. Koszty zakupu nowego pojazdu stanowiły 1/3 ceny ewentualnego nabycia większego samochodu. Mimo początkowej fali krytyki, dotyczącej walorów sportowych małego fiata z czasem zyskał on sławę auta, które nie tylko wpłynęło na umasowanie sportu rajdowego i wyścigowego, lecz stało się symbolem rozwoju gospodarczego kraju. Do niepodważalnego sukcesu produktów FSM przyczyniły się także: korzystne warunki zakupu i eksploatacji, możliwość przeprowadzenia wielu przeróbek dostosowujących pojazd do eksploatacji w warunkach sportowych, bezpieczeństwo uwarunkowane między innymi: niewielką prędkością maksymalną oraz przyspieszeniami osiąganymi na trasie.

FSM sprzedawała zawodnikom samochody sportowe przygotowane we współpracy z PZM, który finansował zakup niektórych elementów sportowego wyposażenia „rajdówek” i „wyścigówek”,

*Pamiątkowa tabliczka
26 Rajdu Wisły,
1976 rok*





*Sportowy bolid
Aleksandra
Oczkowskiego*



*Edward Wrocławski
(pierwszy z prawej),
Jan Ripper
(drugi z prawej)*

a nawet całych pojazdów. Podobnie jak w przypadku Fabryki Samochodów Osobowych (dalej: FSO) na Żeraniu, powołano fabryczne załogi FSM, które uczestnicząc w zawodach międzynarodowych, spełniały znaczącą rolę marketingową. W przypadku startów ekip za granicą, zakłady pokrywały część poniesionych wydatków w złotówkach. Istniała także współpraca z przedsiębiorstwami w Dębicy i Olsztynie, które rocznie wypożyczyły zawodnikom kilkaset sztuk opon. Jedynym obostrzeniem był zwrot ogumienia używanego.

Warunki sponsoringu różniły się od standardów przyjętych w krajach demokratycznych. Sytuacja w znacznej mierze kładła cień na uzyskiwane na arenie międzynarodowej wyniki, jednak z powodzeniem pozwoliła na konkurowanie w kraju. Przez szereg lat dominowały tu polskie Fiaty 125p, 126p oraz Polonezy.

31 marca 1974 roku odbył się Walny Zjazd Sprawozdawczo – Wyborczy. Wybrano władze klubu, którego prezydium ukonstytuowało się w osobach: Prezes – Stanisław Góraj, Wiceprezes ds. Organizacyjnych – Witold Popielewicz, Wiceprezes ds. Bezpieczeństwa Ruchu – Zbigniew Stańczyk, Wiceprezes ds. Ideowo – Wychowawczych – Wacław Krawczyk, Wiceprezes ds. Sportowych – Stanisław Jabłoński, Wiceprezes ds. Turystyki – Anastazy Stanik, Skarbnik – Antoni Glumiński.

Na początku kadencji przystąpiono do organizowania obchodów pięćdziesięciolecia klubu. Nad uroczystościami patronat objęli I Sekretarz KW PZPR Zbigniew Grudzień oraz Wojewoda katowicki Jerzy Ziętek. Końcem 1974 roku w Sali Sejmowej Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach odbyła się uroczysta akademicka, na której udekorowano sztandar klubowy, ufundowany przez RG AP, a 260 członków klubu uhonorowano odznaczeniami państwowymi.

Szybki rozwój klubu niejednokrotnie powodował negatywne konsekwencje. Radykalnej zmianie uległ interpersonalny charakter kontaktów pomiędzy członkami. Rozproszyła się grupa starszych działaczy i utraciła okazję do wzajemnych spotkań. Sytuację pogłębiał rozwój aparatu biurokratyczno – administracyjnego. Przejmowano kolejne i tak skromne zasoby lokalowe. Z czasem rośnie niezadowolenie starszego aktywu. W tej sytuacji podjęto działania zmierzające do rozwiązania problemu. Podczas obrad związanych z organizacją opisanego już wcześniej jubileuszu, Kajetan Roszko, Stefan Matczyński i Jerzy Olczak podnieśli kwe-

Pamiątkowy medal z XXVI Rajdu Wisły, 1977 rok



Pamiątkowa tabliczka z XXVII Rajdu Wisły, 1978 rok



*Zjazd Caravanningów,
start – Jastrzębie Zdrój,
meta – Kamień koło
Rybnika, 1976 rok*

stie powołania Koła Seniorów, które skupiałoby najstarszych członków klubu. Idea spotkała się ze znacznym zainteresowaniem i aprobatą ówczesnego Prezesa Stanisława Góraj i w ten sposób powstał trzyosobowy komitet założycielski. Przygotował on projekt regulaminu oraz wzór odznaki seniora. Opracowany akt prawny został przyjęty i zatwierdzony przez zarząd uchwałą nr 29 z dnia 11 czerwca 1974 roku. Pierwsze konstytucyjne zebranie koła odbyło się 30 października 1974 roku. Udział w nim wzięło 16 członków seniorów. Byli to: E. Brodowski, J. Bukowski, Z. Chojnacki, J. Chrustowski, F. Cymbrowski, S. Czerniak, M. Drozd, L. Galiński, J. Peszak, S. Jabłoński, K. Klus, K. Roszko, J. Woźniakowski, J. Zdankiewicz, J. Olczak, S. Matczyński. Przewodniczącym koła wybrano M. Drozda, Wiceprzewodniczącymi zostali: S. Matczyński, J. Chrustowski i E. Brodowski. Celem powołania struktury było utrzymanie stałej więzi między najstarszymi członkami klubu, a warunkiem wstąpienia w jego szeregi miał być co najmniej 25 letni staż klubowy. Przez wiele lat koło skupiało zasłużonych dla rozwoju katowickiego sportu motorowego działaczy i zawodników.

W latach 70. powstało również Koło Pojazdów Zabytkowych. Jego członkom stworzono dogodne warunki pracy. Utrzymywano i rekonstruowano stare samochody. Organizowano imprezy sportowe i specjalistyczne zloty. Klub wszedł w posiadanie unikatowych, w pełni odnowionych pojazdów.



*Załoga Adam
Masłowiec, Andrzej
Białowłos podczas
Rajdu Stomil,
1977 rok*

W połowie lat 70. kontynuowano zamierzenia upowszechnienia kultury motoryzacyjnej. Prezesi najprężniej działających delegatur poczynili kroki zmierzające do powołania samodzielnych automobilklubów. Z początkiem 1975 roku na bazie delegatury Mostostal Zabrze, powstał klub automobilowy. Swym zasięgiem objął teren Zabrza. Jego siedzibą był lokal znajdujący się w Zabrzu przy ulicy Wolności nr 177. Prezesem Zarządu został działacz ZO PZM Ryszard Folta.

*Dekoracja Aleksandra
Oczkowskiego*

Dobra koniunktura gospodarcza w Polsce zakończyła się w połowie dekady lat 70, kiedy gospodarka światowa ujawniła groźne symptomy. Wybuchł kryzys energetyczny – paliwowy. Nastąpił gwałtowny spadek kursu dolara i kłopoty na rynkach walutowych. Podniesiono ceny na surowce, szczególnie ropę naftową. Okoliczności te oddziaływały ujemnie na sytuację w kraju. Nastąpił niekontrolowany wzrost cen. Budżet państwa obciążały kwoty przeznaczone na spłatę kredytów zagranicznych. Ograniczono między innymi dotacje na sport.

W Automobilklubie Śląskim pogłębiał się kryzys lokalowy, gdyż efektem zmian był wzrost zatrudnienia w administracji, parkingach, warsztatach oraz stacji diagnostycznej w Rybniku. Ogólna liczba pracowników etatowych wynosiła 54 osoby. Zarząd klubu przystąpił do finalizowania rozmów doty-



czących budowy nowej siedziby. Według wstępnych ustaleń miała mieścić się przy ulicy Szafranka w Katowicach. Termin zakończenia prac ustalono na 1977 rok. Gdy przygotowania do budowy weszły w ostatnie stadium – zabezpieczone były fundusze, limit inwestycyjny i lokalizacja, wszystkie starania zakończyły się fiaskiem. Budynek zarezerwowano dla służby zdrowia. W dalszym ciągu nieduże pomieszczenia utrudniały prowadzenie działalności statutowej oraz obsługę rosnącej liczby członków. W 1975 roku klub liczył 10 000 osób, a cztery lata później członków było ich już 32 000.

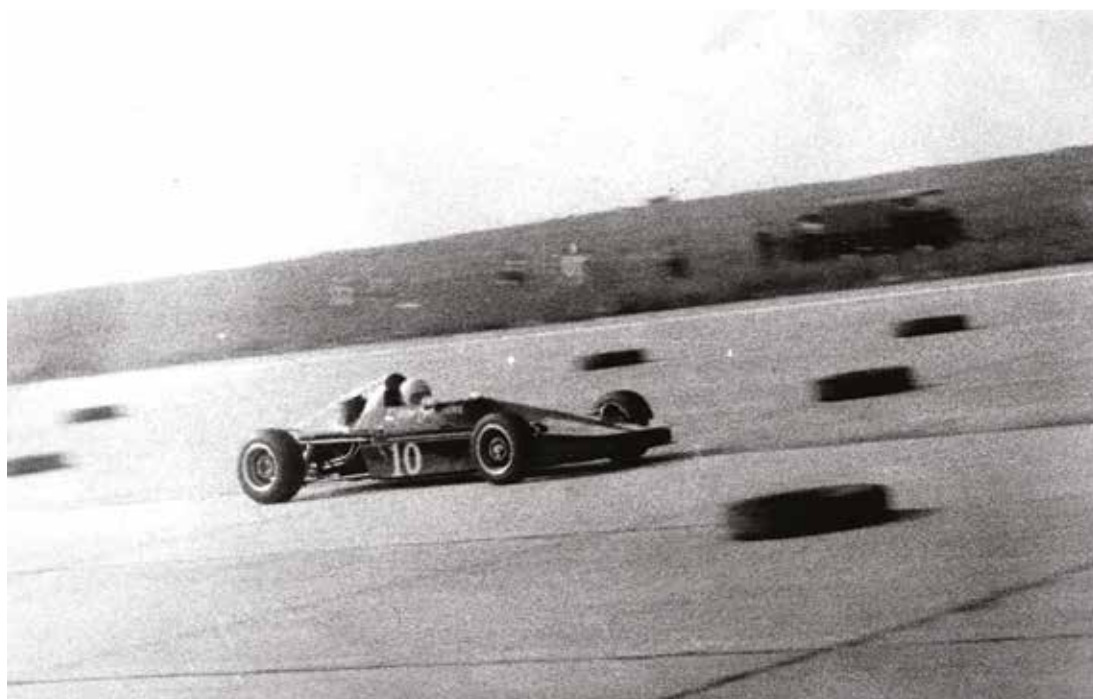


Aleksander Oczkowski

1 czerwca 1975 roku Sejm uchwalił ustawę wprowadzającą nowy podział administracyjny. Reforma zniósła szczebel pośredni w postaci powiatu, zwiększyła znaczenie gminy jako bezpośredniej instytucji administracyjnej i powiększyła liczbę województw z 17 do 49. Nastąpiła rozbudowa administracji i zwiększenie centralizacji. Na Górnym Śląsku utworzono województwo katowickie w nowym kształcie. Odłączono Śląsk Cieszyński, powiat lubliniecki oraz ziemię częstochowską. Przyłączono ziemię chrzanowską, powiat olkuski i raciborski. Powstały: województwo częstochowskie, do którego przyłączono między innymi górnośląskie miasta: Lubliniec, Woźniki, Olesno, Dobrodzień i Gorzów Śląski oraz województwo bielskie. ZO PZM



*Otto Bartkowiak, tor
Kielce, 1976 rok*



*Otto Bartkowiak, tor
Poznań, 1976 rok*

w Katowicach objął zasięgiem działania teren województw: katowickiego, częstochowskiego i bielsko – bialskiego.

W połowie lat 70. w trakcie zebrań i zjazdów zarządu niejednokrotnie głos zabierali działacze z Podbeskidzia. Wnosili o powołanie automobilklubu z siedzibą w Bielsku – Białej. Jednym z argumentów była rosnąca liczba członków. Podjęto za-

tem kroki prawne w tym kierunku. 31 grudnia 1976 roku decyzją Urzędu Wojewódzkiego w Bielsku – Białej stowarzyszenie pod nazwą Automobilklub Beskidzki (dalej: AB) wpisano w rejestr stowarzyszeń i związków, oznaczając numerem A – 47. Zgodnie ze statutem terenem działania było województwo bielskie.

Tworzenie struktur klubu zbiegło się z podwyżkami cen żywności w kraju. Tę operację władze PRL planowały przez kilkanaście miesięcy. Obawiając się powtórzenia sytuacji, która miała miejsce w 1970 roku MSW przystąpiło do „zabezpieczenia operacyjnego” akcji podwyżkowej. 25 czerwca 1976 roku doszło do masowych protestów. Największe wystąpienia miały miejsce w Radomiu, Płocku i podwarszawskim Ursusie. W obliczu powszechnego protestu rząd wycofał się z zapowiedzianej podwyżki.

W końcu lat 70. ważna dla dalszych działań Zarządu Automobilklubu Śląskiego stała się uchwała BP KC PZPR z 19 kwietnia 1977 roku w sprawie dalszego rozwoju kultury fizycznej. Podnosiła ona rolę sportu w życiu jednostki i społeczeństwa. Z szansy usamodzielnienia skorzystali więc myśłowiccy entuzjaści motoryzacji, zrzeszeni w delegaturze przy Przedsiębiorstwie Spedycyjno – Transportowym Przemysłu Węglowego w Myśłowicach. Pierwsze kroki podjęli 25 marca 1977 roku. Zebranie założycieli odbyło się 24 kwietnia 1977 roku w sali posiedzeń Jaworznicko – Mikołowskiego Zjednoczenia Przemysłu Węglowego. Uchwalono statut oraz wybrano władze klubu. Prezesem mianowano Franciszka Rakowskiego. 6 maja 1977 roku na wniosek ZO PZM w Katowicach RG AP wyraziła zgodę na powstanie automobilklubu. Terenem jego działania były Myśłowice i Jaworzno.

Główny ciężar prowadzenia działalności sportowej na Górnym Śląsku, nadal spoczywał na Automobilklubie Śląskim, dlatego nieodzowna była pomoc działaczy delegatur i kół. Większość osób pracowała społecznie. Władze, chcąc przynajmniej w części zrekompensować wszelkie trudności, rokrocznie organizowały poczęstunek, podczas którego wręczano skromne upominki. Były to breloczki, długopisy, kalkomanie. Zwykle spotkania odbywały się w restauracji hotelu „Katowice”. Pomocy finansowej w ich organizacji udzielał Wydział Kultury Fizycznej Sportu i Turystyki Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach.

Hierarchię poszczególnych klubów w strukturach PZM regulowało rozporządzenie Rady Ministrów z 4 lutego 1975 roku, uznające wymienioną organizację za stowarzyszenie wyższej użyteczności. W opracowanym statucie znalazły się zapisy dotyczące podziału. Pierwsza grupa – członków zwyczajnych, zajmowała się nie tylko sportem i turystyką, lecz wykonywała wszystkie zadania zlecone przez PZM. Dla tej grupy związek stanowił federację i sprawował nad nimi bezpośrednią kontrolę. Tu miejsce znalazł Automobilklub Śląski. Do grupy drugiej – członków nadzwyczajnych zaliczono pozostałe kluby, które wykonywały tylko część zadań PZM i niejednokrotnie posiadały zwierzchnictwo innej organizacji. Różnica pomiędzy obiema grupami polegała na tym, że prawo głosu czynnego przysługiwało jedynie członkom zwyczajnym. Dawał on możliwość kontroli finansów związku i podejmowania decyzji w sprawach majątkowych.

15 kwietnia 1978 roku wybrano władze automobilklubu. Skład prezydium ukonstytuował się następująco: Prezes – Wacław Krawczyk, Wiceprezes ds. Organizacyjnych – Witold Popielewicz, Wiceprezes ds. BRD – Zdzisław Cieleban, Wicepre-

zes ds. Ideowo – Wychowawczych – Antoni Glumiński, Wiceprezes ds. Sportowych – Stanisław Jabłoński, Wiceprezes ds. Turystyki – Anastazy Stanik, Sekretarz – Marian Mrowiec, Skarbnik – Zdzisław Stanek.

Wykaz wybranych delegatur i kół Automobilklubu Śląskiego w 1978 roku

Wybrane delegatury i koła Automobilklubu Śląskiego w 1978 roku	
Delegatury	Koła
Bipropkop Chorzów	PME Elektrobudowa Katowice
Azoty Chorzów	PMUE PW Katowice
Huta Katowice	BBPM Bipromet Katowice
Przedsiębiorstwo Produkcji Urządzeń	Koło przy Klubie Motorowym Dziennikarzy
Krywałd Knurów	Śląska Akademia Medyczna Katowice
Przedsiębiorstwo Geologiczne Południe	Energoparatura Katowice
Instytut Materiałów Ogniotrwałych Gliwice	KWK Piast Bieruń Nowy
Politechnika Śląska Gliwice	Huta Bobrek Bytom
Kopalnia Bolesław Śmiały Łaziska Górne	Bytomskie Przeds. Bud. Pieców Przemysł.
PMUG Katowice	Bumotor Chorzów
SIAM Katowice	Wojewódzki Park Kultury i Wypoczynku
Woj. Szpital Zespolony Katowce	Montochem Gliwice
Huta Metali Nieżelaznych Katowice	Energoprojekt Gliwice
Główny Instytut Górnictwa Katowice	Metalchem Gliwice
Huta Cynku Miasteczko Śląskie	Energopomiar Gliwice
Delegatura Środowiskowa Pszczyna	Opec Gliwice
Klub Robotniczy PKP Pyskowice	Gliwickie Zakłady Naprawy Samochodów
Delegatura Środowiskowa Racibórz	PPH Polskie Odczynniki Chemiczne
Elektrownia Rybnik	Instytut Metali Nieżelaznych Gliwice
Fabryka Silników Małej Mocy Sosnowiec	Promel Gliwice
FSM Polmo w Sosnowcu	WSP Gliwice
Delegatura Środowiskowa Świętochłowice	Vitrocermasz Gliwice
FSM Tychy	CPN Katowice
Liceum im. Sempołowskiej Tarnowskie Góry	Klimawent Katowice
Delegatura Środowiskowa Wodzisław Śl.	Fabryka Sprzętu i Narzędzi Górniczych

Okres czterech lat pracy zarządu pokrywał się z działaniami Sejmu VII kadencji. W pracach komisji sejmowej odpowiedzialnej za sport, zwrócono uwagę na jego istotny aspekt – kształtowanie postawy patriotycznej każdego zawodnika, szczególnie reprezentującego barwy narodowe. Postulowano sprecyzowanie zagadnień praw i obowiązków sportowca. Poruszano zagadnienia fikcyjnego zatrudniania zawodników w przedsiębiorstwach. Omawiano ustanowienie stypendiów pozwalających na zabezpieczenie socjalne zawodników, a także umożliwienie zdobycia kwalifikacji zawodowych po zakończeniu przez nich kariery. Kwestie te dotyczyły sportowców zrzeszonych w katowickim automobilklubie, gdyż wśród nich byli

Wycieczka członków
Delegatury
w Wodzisławiu Śląskim
do Włoch i Jugosławii,
1980 rok



Akcja „Światło”
zainicjowana przez
Koło Automobilklubu
Śląskiego w Łaziskach
Górnych 1978 rok



reprezentanci Polski. Tu problem fikcyjnego zatrudnienia nie istniał. Wielu z nich posiadało prywatne warsztaty naprawy samochodów, a inni ściśle współpracowali z branżą motoryzacyjną, na przykład jako instruktorzy nauki jazdy. Była to sytuacja odmienna od powszechnie przyjętej praktyki. Zawodnicy klubów piłkarskich na Górnym Śląsku byli najczęściej zatrudniani w kopalniach węgla kamiennego.

Należy podkreślić, iż znaczny ciężar dotyczący wydatków przeznaczanych na cele sportowej rywalizacji, między innymi zakup części zamiennych, ubiorów czy samochodów spoczywał na zawodnikach. Przywilejami cieszyło się grono osób wchodzących w skład kadry narodowej. To głównie dla nich przeznaczano sprzęt i pieniądze. W 1975 roku na posiedzeniu GKSS, która odbyło się 10 lutego A. Maśłowicz i R. Grychtol zostali wpisani na listę zawodników rekomendowanych. Otworzyła się szansa skorzystania z wyjazdów zagranicznych zarówno szkoleniowych, jak i strictly sportowych. Śląscy kadrowicze nie zawiedli pokładanych w nich nadziei.

W latach 70. kierowcy Automobilklubu Śląskiego odnieśli wiele sukcesów zarówno w rajdach jak i wyścigach. Swój udział w Pucharze Pokoju i Przyjaźni odnotowała załoga Aleksander Oczkowski – Mieczysław Spychalski, startując w kilku eliminacjach. W jednym z Rajdów Wartburga panowie zajęli trzecie miejsce w klasie. Dobre rezultaty osiągnęto w RSMP. Przez wiele sezonów w klasie 850 cmm domi-

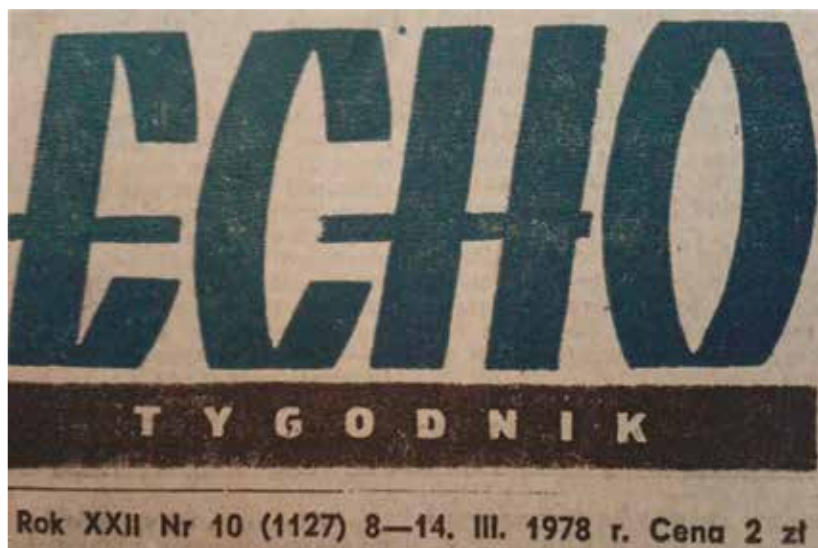
*Na pierwszym
planie Bogusław
Januszkiewicz*



nowała załoga Krystian Rutkowski – Adam Maśłowicz, startująca na samochodzie Syrena 104. W klasie 7 prym wiedli Ryszard Grychtol i Wojciech Ondraczek. Mistrzostwa Polski w kategorii 5 – 6 wygrywał Henryk Mandera, a w 7 Krystian Bielowski. Wysoki poziom reprezentował A. Kapitan. Jednym z najlepszych zawodników klasy markowej 126 był Wiesław Cygan – zawodnik, który w swej karierze reprezentował automobilkluby: myśłowicki, zabrzański i śląski. Podium uzupełniali: Andrzej Wojciechowski, Otto Bartkowiak, Aleksander Oczkowski oraz Edward Kinderman.

W tym czasie uwagę działaczy skupiała organizacja Rajdu Wisły. Zgodnie z obowiązującymi w latach 70. trendami, istotę rywalizacji zaczęły stanowić zmagania na odcinkach specjalnych (dalej: OS). Jak wynika z opinii kierowców sportowych M.

Bienia i R. Nowickiego, a także sympatyków sportu samochodowego, w latach 70. Rajd Wisły uważany był za jeden z najpopularniejszych w Polsce. Przyczyniła się do tego dobra opinia o organizatorach, cenionych za swój profesjonalizm i poświęcenie. Trasa rajdu, wymagała dużych umiejętności i doświadczenia. Posiadała kilka lubianych przez kibiców i zawodników statych OS, do których należał przejazd przez drogę położoną na przełęczy Kubalonka, słynną z rozgrywanych tam wyścigów. Pozytywnie zapatrywano się na dobrze dobrane czasy przejazdów



*Tygodnik propagujący
kulturę motoryzacyjną,
1978 rok*

i zorganizowanie kolumny samochodów w taki sposób, aby kierowcy mogli sprawnie przemieszczać się pomiędzy poszczególnymi OS. Nie brakowało sytuacji dramatycznych. Z powodu fatalnej aury, która towarzyszyła zawodnikom w trakcie zmagania o najwyższe laury Rajdu Wisły, czasami dochodziło do groźnych wypadków, których powodem była niejednokrotnie gęsta mgła i silne opady deszczu, charakterystyczne dla okresu jesienno-wiosennego, w którym przeważnie organizowano zawody.

Na trasach „Wisły” dominowali ówczesni gwiazdorzy polskiego sportu rajdowego, do których bez wątpienia zaliczyć można Mistrza Europy, wielokrotnego Mistrza Polski Sobiesława Zasadę. Listę zwycięzców uzupełniają: Marek Verisella, Błażej Krupa, Ryszard Nowicki i Ryszard Żyszkowski.

Były to ostatnie lata prosperity. W kraju coraz bardziej widoczne były symptomy nadchodzącego kryzysu. Pożyczki gospodarcze zaciągnięte w czasach rządów E. Gierka, które w założeniach miały przyspieszyć tempo rozwoju ekonomicznego państwa, faktycznie doprowadziły do jego załamania. Polska wpadła w pułapkę zadłużeniową. Nastąpiło obniżenie płac realnych w przemyśle i budownictwie. W tej sytuacji popularność czołowych polityków bardzo spadła. Szczególnie krytycznie odnoszono się do Premiera Piotra Jaroszewicza, który 18 lutego 1980 roku podał się do dymisji. Szefem rządu został Edward Babiuch. Podjęto działania zmierzające do poprawy sytuacji gospodarczej, poczynienia oszczędności i uregulowania cen. Były

to jednakże kroki spóźnione. Drastycznie pogorszyło się zaopatrzenie w podstawowe produkty żywnościowe.

W maju 1980 roku wybuchły strajki robotników, między innymi w Mielcu, Tczewie, Żyrardowie, Lublinie, Ostrowie Wielkopolskim. W połowie sierpnia objęty swym zasięgiem także Wybrzeże. Do komitetów protestacyjnych włączyli się przywódcy opozycji. W Stoczni im. Lenina powstał Międzyzakładowy Komitet Strajkowy Trójmiasta, którego przywódcą został Lech Wałęsa. Postulowano między innymi utworzenie wolnych związków zawodowych. Górny Śląsk włączył się w wydarzenia. 28 sierpnia przykład dała kopalnia Manifest Lipcowy w Jastrzębiu Zdroju, a zaraz za nią Huta Katowice oraz FSM w Tychach i Bielsku – Białej.

Wystąpienia ludności zakończyły się kompromisem, przyniosły jednak państwu ogromne straty materialne. Zgodnie z porozumieniami zawartymi w sierpniu 1980 roku, w całej Polsce powstały ogniwa lokalne Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego (dalej: NSZZ) „Solidarność”. Jej zwolennicy podejmowali ostrą krytykę partii i rządu. Przywódcy związkowi organizowali wiece i strajki.

W połowie 1980 roku do katowickiego automobilklubu wpłynęło pismo ZG PZM w Warszawie nr BR-R.040/8/81. Dotyczyło ono konieczności udziału przedstawicieli wszystkich związków zawodowych działających na terenie podległym organizacji w posiedzeniach plenarnych i prezydiach zarządów. W Automobilklubie Śląskim przedstawiciele związków zawodowych posiadali prawo głosu doradczego i niejednokrotnie z niego korzystali. Ważnym punktem obrad stały się dyskusje na temat możliwości zmiany struktur PZM. Aktywiści dostrzegali okazję dla wprowadzenia korzystnych zmian. Były one niezbędne, gdyż z organizacją życia sportowego na Górnym Śląsku było coraz gorzej. Brak podstawowych produktów żywnościowych, kłopoty z benzyną oraz ogromne napięcie towarzyszyły ludziom na każdym kroku. W takich warunkach sport samochodowy bywał obiektem ataków ze strony ogółu. Rostło także niezadowolenie pracowników zatrudnianych w pionie gospodarczym. Wykonując te same zdania, mieli oni czasem różne uposażenia. Nie wynikały one z zakresu wykonywanych prac i ponoszonej odpowiedzialności. Zdarzało się także nieracjonalne wykorzystywanie posiadanych środków finansowych.

W wielu rozmowach dominowały kwestie powołania niezależnej federacji, samofinansującej się i samorządnej. Nurtującą problematykę omawiano podczas zebrań zarządów górnośląskich klubów automobilowych. Część aktywistów opowiadała się za przynależnością do starych struktur. Swe wypowiedzi uzasadniali koniecznością reformowania organizacji. Postulowali modernizację aparatu administracyjnego i wzmocnienie udziału automobilklubów w federacji. Inni negowali taką argumentację. Podnoszono dotychczasowy dorobek organizacji – jej doświadczenie i status wyższej użyteczności. Decyzja miała zostać podjęta 13 grudnia 1981 roku



Logotyp Polskiego Związku Motorowego

na zjeździe wybranych klubów automobilowych we Wrocławiu. Z wiadomych przyczyn spotkanie się nie odbyło.

Rozwój sytuacji w Polsce budził coraz większe zaniepokojenie w ZSRR. Realna była groźba interwencji państw Układu Warszawskiego. We wrześniu 1981 roku na rozległych obszarach Ukrainy, Białorusi i krajów nadbałtyckich władze radzieckie zorganizowały demonstrację siły, przeprowadzając wielkie manewry wojskowe. Zademonstrowano sprawność socjalistycznej maszyny wojennej. Władze Polski miały świadomość, iż od strony organizacyjno – operacyjnej wojska układu były zdolne do podjęcia groźnych dla Polski działań.

W czasie IV plenarnego posiedzenia PZPR, które miało miejsce w dniach 16 – 18 października 1981 roku I Sekretarzem KC PZPR minowano generała armii Wojciecha Jaruzelskiego. Podjął on działania mające na celu uspokojenie sytuacji w kraju. Na gruncie braku porozumienia z opozycją i Kościołem sytuacja w kraju zaczęła dojrzewać do konfrontacji.

13 grudnia 1981 roku na obszarze całego kraju wprowadzono stan wojenny. Na ulice wyszły oddziały wojska. Władzę objęła Wojskowa Rada Ocalenia Narodowego (dalej: WRON) na czele z gen. W. Jaruzelskim. Aresztowano przywódców opozycji, a następnie umieszczono ich w specjalnie przygotowanych obozach, zastosowano różnorodne uciążliwe dla społeczeństwa rygory i ograniczenia.

W wielu województwach, między innymi w katowickim, bielskim i częstochowskim zablokowano drogi, zabezpieczono budynki partii oraz administracji państwowej, wyłączono centrale automatyczne telefonii, zajęto urzędy telekomunikacyjne, radiowe i telewizyjne. W niektórych zakładach pracy doszło do strajków okupacyjnych, które likwidowano przy pomocy wojska. Największe pacyfikacje miały miejsce w Hucie Katowice i KWK Staszic w Katowicach Giszowcu. Tragicznym symbolem stały się wydarzenia, które rozegrały się w kopalni Wujek.



Stefan Goński od roku 1946 był członkiem Polskiego Klubu Motocyklowego. Startując na motocyklu NSU 350, dwukrotnie zajął 2 miejsce w Rajdzie Beskidów. W wyścigu O Złote Diamenty Śląska zdobył tytuł Motocyklowego Mistrza Miasta Chorzowa. Od 1948 roku był działaczem i zawodnikiem Automobilklubu Śląskiego. Trzykrotnie zdobył Samochodowe Mistrzostwo Polski (w latach 1954, 1955, 1956), był członkiem kadry narodowej. Trzykrotnie występował w Rajdzie Adriatyku, zdobywając w 1959 roku trzecie miejsce w klasie. Uczestnik słynnego Rajdu Monte Carlo. Wielokrotny uczestnik Mistrzostw Krajów Demokracji Ludowej.



Stefan Goński

Edward Wrocławski (Rudolf Breslauer) urodził się 16.04.1911 roku w Katowicach. W latach 1926 – 1980 związany był z mechaniką samochodową. Od 1934 roku prowadził własny warsztat samochodowo – motocyklowy. W latach 50. był współtwórcą wyczynowych samochodów sportowych oraz motocykli. Z nimi związany był od wczesnych lat młodości i można go uznać za pioniera sportu motocyklowego w Polsce. W okresie międzywojnia, z powodzeniem startował na torach żużlowych i betonowych, wygrywając wiele z organizowanych na nich imprez oraz zdobywając tytuły Mistrza Polski. W okresie powojennym był członkiem kadry narodowej na żużlu. Równolegle startował w wyścigach samochodowych, zdobywając w 1957 roku tytuł Mistrza Polski. Po zakończeniu kariery sportowej czynnie uczestniczył w życiu automobilklubu. Za wybitne osiągnięcia sportowe został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi, Srebrną Odznaką „Zasłużony w Rozwoju Województwa Katowickiego”. Od 1974 roku był członkiem Koła Seniorów.



*Mariusz Kostrzak
Rajdowy
Samochodowy Mistrz
Polski 1986 roku*

Rozdział IV

ZADANIA AUTOMOBILKLUBU ŚLĄSKIEGO PO WPROWADZENIU STANU WOJENNEGO I W DOBIE KRYZYSU GOSPODARCZEGO

1. DZIAŁALNOŚĆ KLUBU PO 13 GRUDNIA 1981 ROKU

Wprowadzenie 13 grudnia 1981 roku stanu wojennego spowodowało podjęcie decyzji o zastosowaniu wobec Polski sankcji ekonomicznych. Nastąpił spadek obrotów handlowych z krajami zachodnimi. Restrykcje pogłębiły istniejący już kryzys gospodarczy. W 1982 roku z trudnościami borykał się górnośląski przemysł. Braki materiałowe odczuwała większość przedsiębiorstw. Wśród załóg obserwowano niepokoje, szczególnie związane z możliwością obniżenia zarobków. Wiele zakładów pracy musiało wysyłać pracowników na przymusowe urlopy.

Działacze automobilowi z Katowic nie wiedzieli jak długo potrwa stan wojenny oraz jaki będzie jego wpływ na rozwój klubu. Nie zawieszono działalności ale organizowanie imprez sportowych było zakazane. Sytuacja polityczna poróżniła wielu aktywistów. Inni w obawie przed represjami i problemami wycofali się z życia sportowego. Realizacja zadań statutowych była w znacznym stopniu utrudniona. Taka sytuacja wpłynęła na dezintegrację subkultur klubowych.

*Pamiątkowa
tabliczka z XXX Rajdu
Wiślańskiego,
1981 rok. Z uwagi
na decyzję władz
zawody nie odbyły się*



*Wyścig górski
zorganizowany
na krętych szosach
Beskidu Śląskiego*

W trakcie nieformalnych spotkań podejmowano kwestie przyszłości rywalizacji na polu sportowym. Obawiano się powrotu rajdów z elementami przysposobienia wojkowego. Zaistniałe trudności skutkowały ograniczeniem wymiany korespondencji oraz rzadszym organizowaniem narad. Skorygowano więc zamierzenia na 1982 rok.

30 stycznia Minister Spraw Wewnętrznych Czesław Kiszczak wydał rozporządzenie łagodzące restrykcje stanu wojennego. Regulowało ono zasady uzyskiwania zezwoleń na zwoływanie i odbywanie zebrań, znosząc warunki obowiązujące od 13 grudnia 1981 roku. Automobilklub Śląski jako organizacja posiadająca status wyż-

szej użyteczności, mogła bez przeszkód organizować spotkania władz statutowych.

23 lutego 1982 roku w siedzibie katowickiego zarządu odbyło się zebranie prezesów klubów automobilowych. Poruszano zagadnienia dotyczące wprowadzenia oszczędności, ograniczenia wydatków na sport i zatrudnienie. Ustalono, że działalność klubów oparta będzie na wypracowanych samodzielnie środkach finansowych oraz w większym stopniu na działalności społecznej. Sporządzono opinię prawną, a całością zagadnień organizacyjnych obarczono zarządy klubów.

Kierownictwo Automobilklubu Śląskiego skupiło swe działania na poprawieniu bilansu ekonomicznego. Dopuszczono do zakupu nowych obiektów oraz przeprowadzono remonty w posiadanej już substancji lokalowej. Większą aktywność wykazywała także Komisja Sportowa. Prace obejmowały zagadnienia koordynacji i nadzoru dyscyplin sportowych uprawianych przez zawodników. Funkcje kapitanów sportowych pełnili Wojciech Ondraczek i Ryszard Wodniak. Pomimo sytuacji politycznej w kraju zawodnicy czynnie uczestniczyli w szkoleniach, zebraniach rocznych i tematycznych. Brali udział w zawodach rangi międzynarodowej, ogólnopolskiej i okręgowej.

Dla kierowców ogromne znaczenie miały wyjazdy zagraniczne, gdyż pozwalały konkurować z najlepszymi załogami Europy. Wielu zawodników miało problemy

Andrzej Wojciechowski
odbiera puchar





*Turystyczny
Samochodowy Rajd
Pań, 1981 rok*

ze zdobyciem paszportu i wizy. Czasami uzyskiwano zgodę na uczestnictwo w rajdach rozgrywanych w krajach kapitalistycznych, na przykład w Niemczech czy Grecji. Starty poza terytorium Polski były jednak obostrzone szeregiem skomplikowanych procedur formalnych.

Jedną z najistotniejszych przeszkód w uprawianiu sportu samochodowego było racjonowanie benzyny. Powstał czarny rynek wtórnego obrotu talonami paliwowymi. Zawodnicy korzystając z tej formy zakupu, narażali się na wysokie koszty. Klub korzystał z centralnego rozdzielnika limitów na przydział paliw. Taka sytuacja niekorzystnie wpływała na osiągnięte wyniki.

Na Walnym Zgromadzeniu Sprawozdawczo – Wyborczym Delegatów, które odbyło się w 13 listopada 1982 roku wybrano nowe władze. W zarządzie zasiadło 21 osób, między innymi: Prezes – Aleksander Szajer, Wiceprezysi: Kajetan Roszko, Andrzej Gawroński, Mieczysław Grzegorzczak, Anastazy Stanik, Skarbnik – Zygmunt Bezelich, Sekretarz – Marian Mrowiec.

Działacze katowickiego klubu skrupulatnie realizowali zaplanowane inwestycje, gdyż poprawa sytuacji finansowej przekładała się na rozwój działalności określonej w statucie. Poczyniono kroki w celu uzyskania obszerniejszego lokalu klubowego, wyremontowania stacji obsługi i diagnostyki samochodowej położonej w Katowii-



*Ryszard Grychtol,
Wojciech Ondraczek,
polski Fiat 125 p*

cach przy ulicy Pawła nr 14 oraz uporządkowania kwestii parkingów położonych przy hotelach „Katowice”, „Silesia”, „Novotel” i „Warszawa”. Nadzór nad całokształtem działalności gospodarczej spoczywał w rękach Jerzego Działasa. Należące do klubu placówki wykonywały przeglądy techniczne, naprawy i konserwacje pojazdów. Rocznie obsługiwały około 50 000 aut.

W latach 1982 – 1983 zintensyfikowano prace. Przyspieszono remont pomieszczeń stacji obsługi i diagnostyki położonej przy ulicy Pawła w Katowicach.



*Parking
Automobilklubu
Śląskiego mieszczący
się za hotelem
„Katowice”*

W styczniu 1983 roku Prezes A. Szajer spotkał się osobiście z Wojewodą katowickim Ryszardem Paszowskim. Dialog dotyczył zagadnienia pomocy województwa w przydziale lokalu klubowego. Na ręce gospodarza Katowic złożony został memoriał. Dokument przekazano zgodnie z właściwością rzeczową prezydentowi dr. Edwardowi Mechowi. Pomimo ingerencji najwyższych władz, kwestia uzyskania nowego lokalu na działalność klubową pozostała nierozwiązana. Remont stacji obsługi i diagnostyki został zakończony w 1985 roku i zamknął się nakładem 1 6318 268 zł. Kolejnym etapem w modernizacji bazy był remont stacji diagnostycznej położonej w Rybniku przy ulicy Stawowej.

By zaktywizować młodzież katowicki automobilklub organizował zawody o niewielkim stopniu trudności. Komisji Sportowej polecono inicjowanie większej liczby



*Pamiątkowa tabliczka
z XXXIK Rajdu
Wiślańskiego,
1983 rok*

*Piotr Świeboda,
Wojciech Nosalik,
polski Fiat 126 p*





*Pamietnikowa tabliczka
z 32 Rajdu Wisły,
1984 rok*

KJS, jazd oszczędnościowych i konkurso-
wych. Ważny element rywalizacji zawod-
ników początkujących stanowiły zawody
pierwszego kroku. Ich formuła nie była
skomplikowana. Przed startem pojazdy
były zgłaszane do badań technicznych.
Przeprowadzała je komisja powołana
przez władze rajdu. Za uszkodzenia sa-
mochodu powstałe w trakcie zawodów
kierowca otrzymywał punkty karne. Próba
jazdy okrężnej polegała na przejechaniu

poszczególnych odcinków trasy, rozmieszczonych pomiędzy punktami kontroli cza-
su (dalej: PKT). Na drogach przebiegających przez osiedla zawodników obowiązywały
ograniczenia prędkości. Kierowców sprawdzano na punktach kontroli przejazdu (da-
lej: PKP). Jedną z prób sportowych była próba zwrotności i slalomu. Polegała na prze-
jechaniu określonego odcinka w jak najkrótszym czasie. Kolejną z konkurencji była
próba zrywu i hamowania. Zawodnik był zobligowany do ustawienia pojazdu na linii
startu przy włączonym silniku. Po przejechaniu odcinka, linia mety musiała znajdo-
wać się pomiędzy przednią a tylną osią samochodu. Jednym z rygorów był obowiązek
ukończenia przez zawodnika 16 roku życia oraz posiadania aktualnej rejestracji.

Do priorytetowych zadań początku lat 80. należała poprawa współpracy klubu
z kołami i delegaturami. W 1983 roku sporządzono projekt planu, który po wprowa-
dzeniu miał pomóc w przedsięwzięciu. Jego koncepcję oparto na założeniach i doku-
mentach zgromadzonych w trakcie zebrań prezydium oraz własnych spostrzeżeniach.
W pierwszej kolejności programem objęto konsolidację poszczególnych jednostek,
zarówno w sferze podstawowej działalności statutowej, jak i utrzymywania więzi śro-
dowiskowej. Opracowując plan, opierano się przede wszystkim na realności sfinalizo-
wania zamierzeń. Poprzez przydzielenie opiekunów, kuratelą objęto podległe struk-
tury. Ustalono, iż na jednego członka prezydium zarządu przypadnie pięć jednostek
podrzędnych. Osoby wchodzące w skład prezydium przeprowadzały wizytacje. Oce-
na wyników podlegała zarządowi klubu. Sprawa współpracy znalazła się na porządku
dziennym posiedzeń. Szczególnym nadzorem objęto następującą proble-
matykę: aktualny stan członków, ocenę
bieżącego regulowania składek człon-
kowskich, ocenę warunków lokalowych
i przebiegu realizacji planów działal-
ności, ocenę współpracy z zarządem
i innymi jednostkami Automobilklubu
Śląskiego, główne kierunki rozwoju,
zaległości w załatwianiu spraw, bariery
hamujące rozwój, postulaty zgłaszane
pod adresem zarządu klubu, kwestie
kontaktów z urzędami państwowymi.



*Tabliczka pamiątkowa
z 34 Rajdu Wisły,
1986 rok*

2. ROZWÓJ STOWARZYSZENIA W DOBIE KRYZYSU GOSPODARCZEGO 1983 – 1989

Przygäste nastroje społeczne ożywiła druga pielgrzymka Jana Pawła II, która miała miejsce w dniach 16 – 23 czerwca 1983 roku. Jej trasa wiodła między innymi przez Katowice i Górę św. Anny. Spotkaniom tłumów towarzyszył podniosły nastrój, entuzjazm i spontanicznie demonstrowany pozytywny stosunek do „Solidarności”. Wkrótce po zakończeniu pielgrzymki zniesiony został stan wojenny. Większość przywódców opozycji została zwolniona z więzień.

Z uwagi na pogłębiający się kryzys gospodarczy sport samochodowy nadal przeżywał trudne chwile. W struktury władz wprowadzano ludzi posiadających dużą wiedzę i doświadczenie. Weszło w życie kilka aktów prawnych regulujących działalność sportową w Polsce. Nie przyniosły one jednak wymiernych efektów i nie skutkowały poprawą poziomu sportu samochodowego, a wręcz komplikowały i utrudniały wszelkie działania. Wśród nich znalazły się: ustawa z dnia 3 lipca 1984 roku o kulturze fizycznej, postanowienie BP KC PZPR w sprawie rozwoju kultury fizycznej z marca 1985 roku, uchwała II Kongresu Naukowego Kultury Fizycznej.

Dzięki popularyzacji sportu i turystyki stale wzrastała liczba członków katowickiego automobilklubu. W latach 1984 – 1986 było ich 22 600, dlatego jednym z priorytetów pracy zarządu było kontynuowanie działań związanych z pozyskaniem nowego pomieszczenia. Decyzją prezydenta Katowic z 1984 roku klub otrzymał lokal z przeznaczeniem na biuro. Mieścił się w budynku położonym przy ulicy



*Mirostaw Krachulec,
Rajd Wisły, 1988 rok*

Mariackiej nr 8. Poprawiły się warunki socjalne co, wpływało na jakość pracy zatrudnionych osób. Pomyślano także nad otwarciem giełdy samochodowej, której lokalizację przewidziano na lotnisku Aeroklubu Śląskiego. Do finalizacji zamierzeń ze względów formalnych nie doszło.

Pomimo panującego kryzysu gospodarczego nastąpił znaczny wzrost zainteresowania imprezami sportowymi. U podstaw wysokiej popularności rajdów i wyścigów leżało kilka przyczyn. Jedną z najważniejszych była szeroka akcja prowadzona przez Komisję Propagandy. Ponadto entuzjaści sportów motorowych dobrze pamiętali sukcesy katowickich kierowców. Innym ważnym czynnikiem była progresja w dostępie do środków masowego przekazu. Statystyczna śląska rodzina posiadała odbiornik radiowy i telewizyjny, nierzadko kolorowy. Nowością było pojawienie się odtwarzaczy wideo. Wyświetlano relacje z zawodów sportowych odbywających na terenie Europy Zachodniej i USA. Wszystkie wymienione elementy pozwalały ludziom „oderwać się” od rzeczywistości dnia codziennego, braków na półkach sklepowych i powszechnej szarżyzny. Osiągnięcia techniki pokazywały świat zupełnie inny, pełen przepychu, kolorowych reklam sponsorów lokujących fundusze w ekipy



Robert Gryczyński

rajdowe i wyścigowe. Mieszkańcy GOP starali się znaleźć namiastkę oglądanych obrazów. Tę potrzebę realizował Rajd Wisły. Zawodnicy coraz częściej startowali zagranicznymi samochodami. Kolorowe fabryczne barwy zespołów klubowych wykonane na rajdowych i wyścigowych pojazdach, futurystyczne ubiory, niespotykane dotąd osiągi przyciągały rzesze widzów.

Ważnym czynnikiem pomagającym rozwijać sport samochodowy w dobie kryzysu gospodarczego lat 80. było wznowienie kontaktów ze Związkiem Harcerstwa Polskiego i Związkiem Socjalistycznej Młodzieży Polskiej. Dobrze układała się współpraca z Okręgową Organizacją Motorową w czechosłowackiej Ostrawie. Podpisano dwustronne umowy z ostrawskim „Swazarmem”. Porozumienie to zapoczątkowało wspólną organizację imprez sportowych i turystycznych, wymianą zawodników mieszkających po obu stronach Olzy, a także pomocą w organizowaniu wypoczynku. Podobną współpracę podjęto z okręgami dawnej NRD, między innymi drezdeńskim i berlińskim.



Istotna dla krzewienia kultury motoryzacyjnej była działalność wydawnicza klubu. Za sztandarowe pismo uznawano „Biuletyn Transportowca” – periodyk wydawany nieprzerwanie od 1968 roku. Omawiano w nim szeroki zakres problematyki transportu drogowego. Przez wiele lat przyczyniał się on do propagowania wiedzy z zakresu motoryzacji. Wydawnictwo podlegało kontroli członków zarządu. Liczba prenumeratorów sięgała 1 400 przedsiębiorstw. Nakłady finansowe związane z opracowaniem i drukiem były pokrywane ze składek pochodzących od organizacji wspierających automobilklub. Popularność pisma spowodowała konieczność

Edward Kinderman

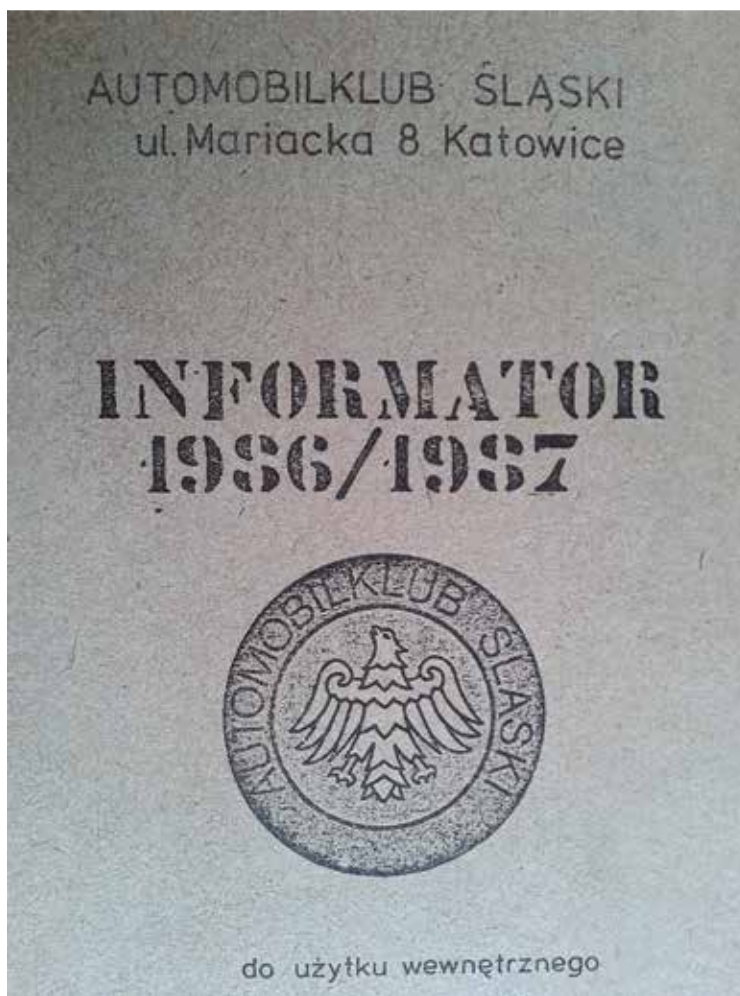
otwarcia punktu konsultacyjnego, który udzielał około stu porad rocznie. Jednym z poruszanych tematów było racjonalne gospodarowanie paliwami płynnymi. Na ówczesne czasy był to temat niezwykle aktualny, zważywszy, że etyliny oraz olej napędowy – jak już wspomniano – były reglamentowane.

3 lipca 1984 roku ustawą o kulturze fizycznej określono warunki uzyskiwania stopni trenerskich i instruktorskich. Zgodnie z nowymi przepisami trenerem i instruktorem w zakresie wychowania fizycznego, rekreacji ruchowej oraz sportu mogła być osoba, która miała kwalifikacje

określone w ustawie oraz spełniała warunki zdrowotne niezbędne do wykonywania zawodu. Ponadto musiała korzystać w pełni z praw cywilnych i publicznych oraz posiadać nienaganną postawę moralną.

Ważny element dla rozwoju sportu samochodowego w Katowicach stanowiła działalność komisarzy sportowych, którzy brali udział w bezpośredniej organizacji imprez sportowych. W latach 80. do Sekcji Komisarzy Sportowych Automobilklubu Śląskiego należeli: A. Cedzyński, M. Spychalski, S. Goński, B. Januszkiewicz, W. Helis, T. Płóciennik, A. Rojkowski, J. Chodaczek, J. Skutta, W. Rudnicki. Na dzień 1 stycznia 1985 roku licencje stopnia M posiadali: S. Goński, A. Małochleb, A. Rojowski, J. Chodaczek, W. Rudnicki, M. Spychalski, S. Jabłoński.

Od początku 1984 roku trwały przygotowania do obchodów 60. rocznicy powstania klubu. W skład komitetu organizacyjnego weszli między innymi: K. Roszko, M. Mrowiec, Z. Bezelich, J. Chodaczek. Współpracownikami byli: M. Grzegorzczak, A. Stanik i A. Gawroński. Reprezentowali oni poszczególne piony klubu. 17 października 1984 roku w pomieszczeniach Sali Sejmowej Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach odbyły się uroczystości obchodów 60 rocznicy powołania Automobilklubu Śląskiego. Udział w imprezie wzięły najwyższe władze województwa z generałem dywizji pilotem R. Paszowskim na czele. W trakcie obchodów, najbardziej zasłużonych działaczy uhonorowano odznaczeniami i dyplomami oraz obdarzono suwe-



Coroczny informator
klubowy

nirami. Po zakończeniu oficjalnej części uroczystości, wybrana grupa została zaproszona do restauracji „Polonia”, gdzie miał miejsce bankiet, w którym udział wzięło ponad 100 osób.

W 1985 roku Biuro Polityczne KC PZPR dokonało oceny stanu kultury fizycznej, uznając ją za ważny element polityki społecznej partii i państwa, podkreślając jej znaczenie dla rozwoju stanu zdrowia społeczeństwa, wychowania młodego pokolenia i wzmocnienia potencjału obronnego kraju. Stwierdzono, że osiągnięcia w tej dziedzinie efekty nie nadążają za społecznymi oczekiwaniami i potrzebami. W celu zapewnienia postępu i stworzenia warunków rozwoju kultury fizycznej BP KC PZPR, akceptując przedstawione przez Wydział Społeczno – Zawodowy KC PZPR materiały, postanowiło wdrożyć nowy program rozwoju sportu amatorskiego i wyczynowego.

Realizując postanowienia BP KC PZPR w dziedzinie rajdów i wyścigów ZO PZM w Katowicach podjął działania celem zakupu dobrych samochodów rajdowych. Popularnym pojazdem używanym przez zawodników był Polonez. W dniu 3 grudnia 1985 roku do ZO PZM w Katowicach wpłynęła oferta dotycząca możliwości zakupu nowego samochodu rajdowego marki Polonez 1500 grupy A. Pojazdy miały moc 105 KM, zawieszenie pojazdu posiadało wzmocnione podzespoły, takie jak: wahacze, amortyzatory i sprężyny. Nadwozie było uszczuplone poprzez ożebrowanie ma-

*Siedziba klubu przy
ul. Stanisława 4
w Katowicach, przełom
lat 80. i 90. XX w.*



ski, pokrywy bagażnika i drzwi. Wyposażenie wnętrza stanowiły sportowe, kubetkowe fotele oraz deska rozdzielcza wykonana z pojedynczego laminatu. Podwozie samochodu było wzmocnione dodatkową aluminiową płytą. W kolejnych latach katowiccy kierowcy korzystali z Polonezów odnosząc znaczne sukcesy.

1 listopada 1986 roku w trakcie Walnego Zjazdu Sprawozdawczo – Wyborczego ukonstytuował się kolejny zarząd. Prezesem został prof. Kajetan Roszko, Wiceprezesami – Mieczysław Grzegorzczak, Andrzej Gawroński, Henryk Królikowski, Mieczysław Spychalski, Bartłomiej Stypa, Sekretarzem – Jerzy Kolczak, Skarbnikiem – Zygmunt Bezelich.



*Nadbałtycki Złot
w Łebie, 1989 rok*

Wybrany prezes wyznaczył kilka kwestii, których rozwiązanie uznał za priorytetowe. Na plan pierwszy wysunął problem pozyskania lokalu. Wstępne rozmowy zostały poczynione początkiem 1986 roku. Jako lokalizację obrano kilka pomieszczeń mieszczących się przy ulicy Stanisława 4. Należały one do Biura Turystyki PZM w Katowicach. W połowie 1987 roku skierowano pismo do Wydziału Lokalowego Urzędu Miasta w Katowicach o przydział. Wniosek został rozpatrzony negatywnie. W związku z powyższym odwołano się i wiosną 1987 roku został przydzielony lokal położony przy ulicy Stanisława nr 4 w Katowicach. Pomieszczenia były częściowo wyremontowane, jednak aby prowadzić w nich działalność, wymagały dalszego wkładu finansowego.

W 1987 roku klub posiadał trzy pomieszczenia: pierwsze znajdowało się przy ulicy Mariackiej nr 8 w Katowicach, drugie mieściło się na pierwszym piętrze kamienicy położonej przy ulicy Stanisława nr 4, trzecie w tym samym budynku, jednak



*Złot w Kamieniu
k. Rybnika, 1986 rok*

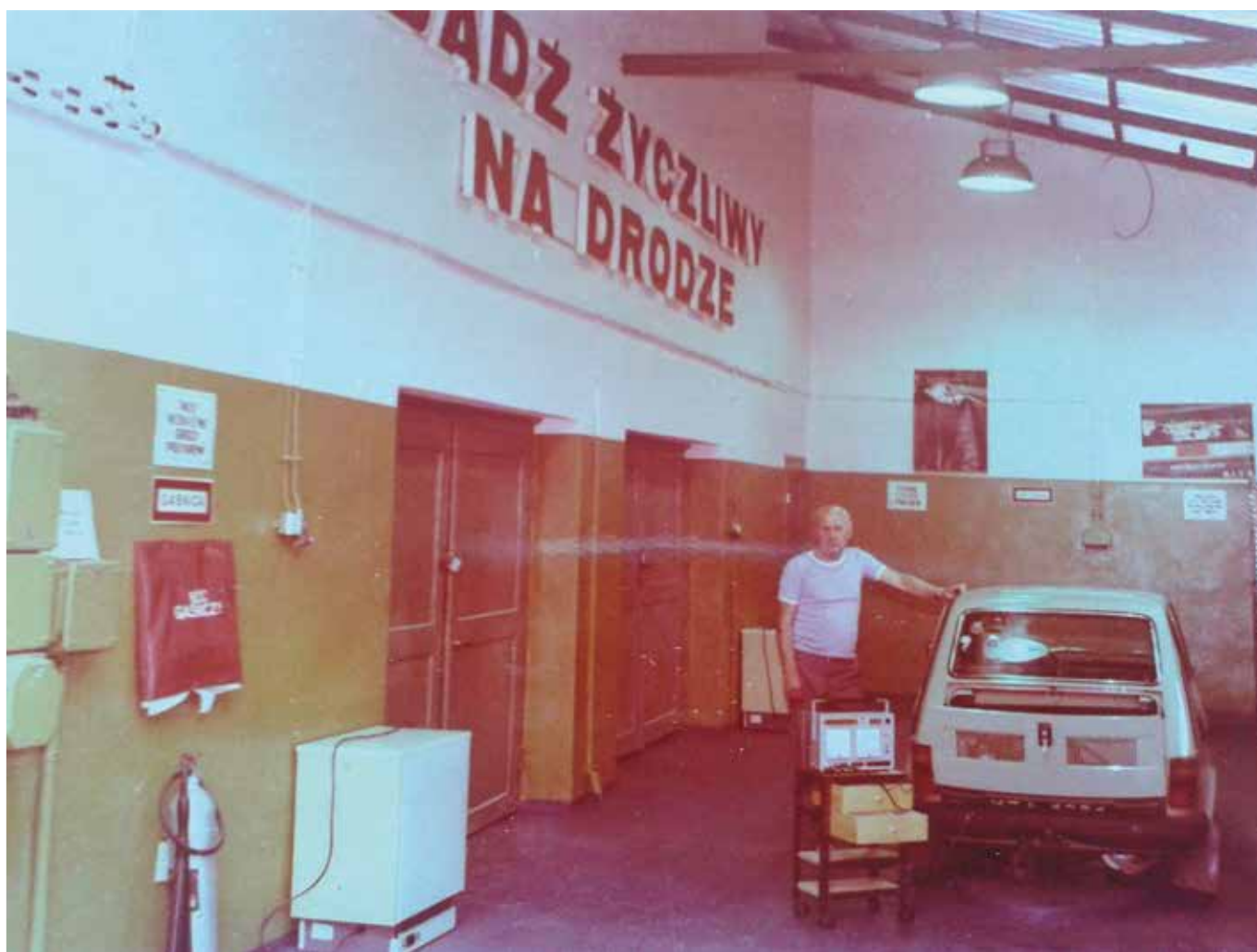
*Świetlica Delegatury
Automobilklubu
w Łaziskach Górnych*

na parterze. Liczne były propozycje ich wykorzystania. Po konsultacjach, decyzją zarządu parter pomieszczeń położonych przy ulicy Stanisława nr 4 przeznaczono na salę klubową, a na piętrze zlokalizowano biuro księgowości.

W trakcie kadencji odeszli niezastąpieni działacze i zawodnicy. S. Jabłoński – współtwórca słynnych w latach 50. pojazdów wyścigowych SAM, członek ZG PZM w Warszawie oraz M. Grzegorzczak i K. Roszko – wieloletni członkowie ZO PZM w Katowicach.

Do popularyzacji sportu samochodowego i krzewienia kultury motoryzacyjnej w Katowicach przyczyniła się współpraca działaczy klubowych z przedstawicielami środków masowego przekazu z terenu Śląska, głównie redakcjami TVP Katowice, dzienników – „Wieczór”, „Sport” oraz „Panorama”. Wyraźnie zwiększyła się ilość wiadomości w radiu i telewizji, zarówno w programach lokalnych jak i ogólnopolskich. Dziennikarze zajmujący się problematyką motoryzacyjną byli laureatami licznych nagród. Czterokrotnie „Złote Koła” zdobywał T. Gań-





*Warsztat pomocy
koleżeńskiej
Delegatury
w Łaziskach Górnych,
1989 rok. Na zdjęciu
Przewodniczący
Delegatury Adam
Gwóźdź*

czarczyk i zespół „Wieczoru”, redagujący kolumnę „Cztery Kółka”, a dwukrotnie J. Śmitowski i A. Jaźwiecki oraz zespół „Sportu”. W 1986 roku główną nagrodę „Złotego Koła” otrzymał R. Barnert z „Panoramy”.

Wychodząc naprzeciw kryzysowi, w katowickim automobilklubie ponownie podjęto dyskusję dotyczącą zorganizowania giełdy samochodowej. Jako przyszłe miejsce prowadzenia działalności wskazano teren wokół korony Stadionu Śląskiego w Chorzowie. Dyrekcja stadionu pozytywnie ustosunkowała do propozycji działaczy klubowych, jednak swoją zgodę uzależniła od decyzji Wydziału Ochrony Środowiska oraz Wydziału Społeczno – Administracyjnego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach. Pomimo zaangażowania w projekt do realizacji planów nie doszło. Systematycznie poruszano kwestie zmiany profilu działalności gospodarczej lub jego rozszerzenia. Pod uwagę brano otwarcie placówki handlowej. W tym czasie inne kluby regionu czerpały znaczne profity z prowadzenia sklepów motoryzacyjnych i giełd samochodowych. Inwestycje przynosiły dochody, które pozwalały prowadzić działalność statutową, między innymi gratyfikować wyróżniających się kierowców. Najlepszym zawodnikom przyznawano nagrody finansowe. W 1988 roku wyróżniono między innymi: M. Oczkowskiego, M. Ficonia, R. Gryczyńskiego, A. Skudło, R. Herbę, M. Krachulca. Należy podkreślić, iż zorganizowana przez zarząd pomoc finansowa

była nieoceniona, wobec powszechnie panującej drożyzny oraz braków na sklepowych półkach.

U progu przemian ustrojowych i gospodarczych rozszerzyły się horyzonty w zakresie swobodniejszego podróżowania. W grudniu 1988 roku Automobilklub Śląski gościł delegację Automobilklubu Haspału z Estońskiej SRR. W trakcie wizyty podjęto rozmowy o współpracy obu klubów. W marcu miała miejsce rewizyta. Sporządzono dokumenty umowy dotyczącej kooperacji klubów. W 1989 roku podobne rozmowy prowadzono z Prezydium Zarządu Automobilklubu Hawirzów z Czechosłowacji. Objęły tematykę z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. 15 lutego 1989 roku w lokalu klubowym odbyło się robocze spotkanie. Udział wzięli prezesi obu klubów oraz członkowie prezydium zarządów.

Pod koniec lat 80. sytuacja ekonomiczna kraju negatywnie wpływała na stan katowickiego sportu samochodowego. Do zarządu klubu wpływały liczne pisma z zapytaniem o dofinansowanie zakupionego sprzętu sportowego. Najczęściej dotyczyły refinansowania poszczególnych elementów wyposażenia lub ubioru. Zdarzały się prośby o przekazanie nowego samochodu, co motywowano złym stanem technicznym posiadanych maszyn oraz brakiem środków finansowych na ich remonty. Władze klubu borykającego się z coraz większymi problemami finansowymi często zmuszone były odmawiać udzielenia pomocy. Zdarzały się opóźnienia w wypłacaniu diet, premii i zwrotu kosztów dojazdu. Celem poprawy sytuacji bytowej zawodnicy coraz częściej zmieniali barwy klubowe. Głośne stały się transfery utytułowanych kierowców, w tym znanego późniejszego mistrza kierownicy Roberta Herby.



*Pamiątkowa tabliczka
Rajdu Wisły, 1986 rok*



Ostatnia fala społecznego oporu dała początek głębokim reformom państwa i przekształceniom ustrojowym. Na gruncie upadającej reformy gospodarczej rządu Premiera Zbigniewa Messnera i kolejnych podwyżek, w sierpniu 1988 roku uaktywnili się górnicy. Strajk rozpoczęty 15 sierpnia 1988 roku w kopalni Manifest Lipcowy w Jastrzębiu Zdroju i 14 innych kopalniach

Henryk Mandera



*Robert Herba, Rajd
Wisły, 1989 rok*

Górnego Śląska rozszerzył się na cały kraj. Górnicy postulowali ponowną rejestrację Solidarności. Wobec osłabienia nacisków ze strony ZSRR sytuacja skłoniła władze do szukania porozumienia z opozycją. Podjęto poufne rozmowy z przywódcami związku. Obrady Okrągłego Stołu otworzyły nowy rozdział dziejów Polski.

W czerwcu 1989 roku na zebraniu władz Automobilklubu Śląskiego główna księgowa omówiła sprawozdanie finansowe za pierwsze półrocze. Wyniki ekonomiczne aktywistów nie były na tyle złe, aby uniemożliwić prowadzenie działalności statutowej. Na zawsze pożegnano kilku działaczy, w tym: B. Glinieckiego, A. Glumińskiego, W. Wielgusa, H. Steinhausela, Z. Szkutę, K. Kamińską. Wobec śmierci Profesora Kajetana Roszki na funkcję prezesa powołany został M. Spychalski. W następnych miesiącach doszło do reorganizacji. Wiceprezesem ds. Sportowych został W. Ondraczek, Wiceprezesem ds. Kół i Delegatur H. Piechel – późniejszy prezes klubu. W okresie przemian jego rola była niezwykle istotna. Przewodzenie Komisji Sportowej powierzono B. Januszkiewiczowi, a do zarządu dokoptowano A. Szajera i Z. Chojnackiego.

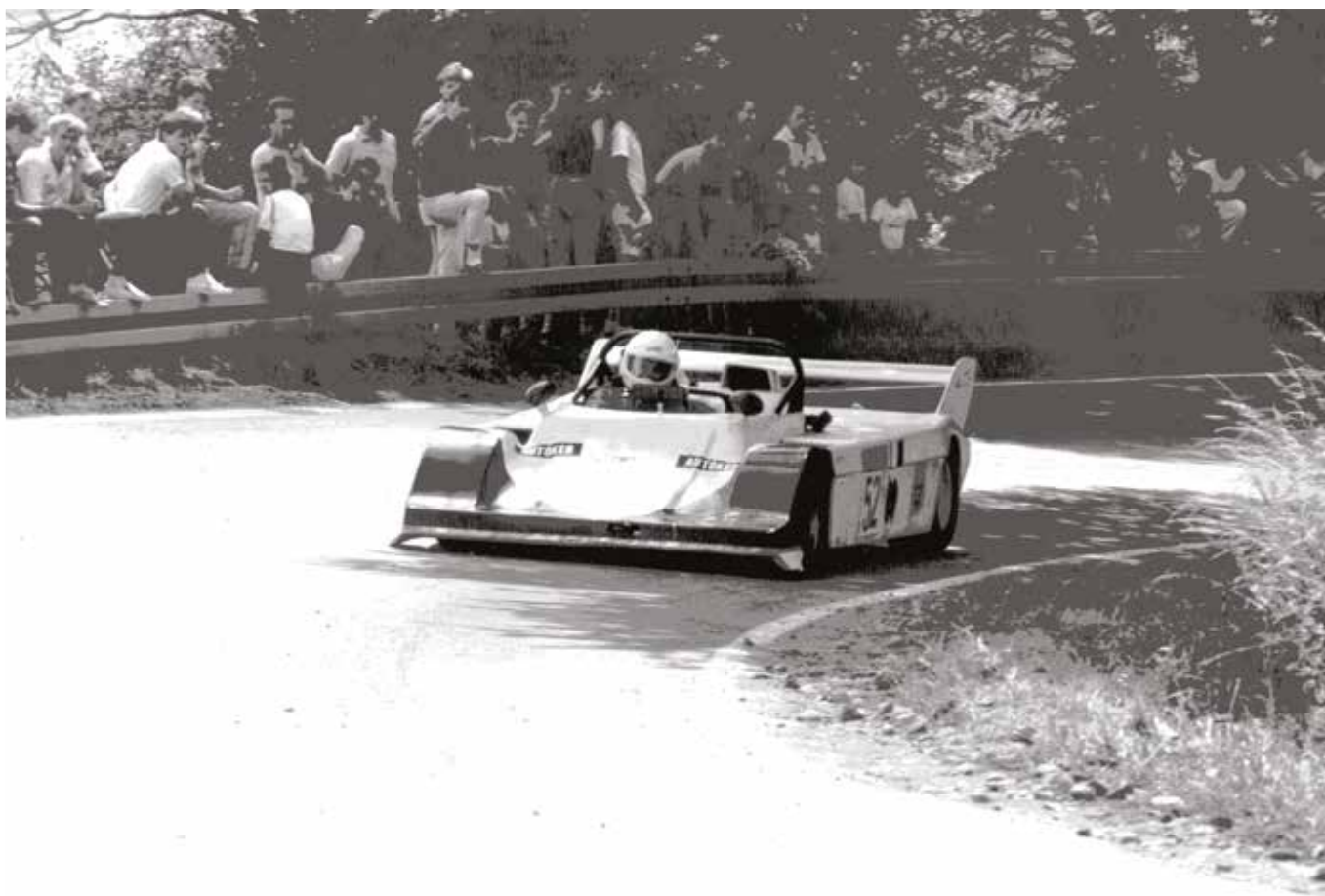
Powołany zarząd spotkał się z ogromnymi trudnościami, które nie występowały od wielu lat. Centralne zarządzanie, które stanowiło opokę ustroju socjalistycznego zastąpiono gospodarką wolnorynkową, charakterystyczną dla systemu kapitalistycznego. Duża konkurencja prywatna, wzrost czynszów, podatków, cen, rosnąca



Robert Gryczyński

Andrzej
Wojciechowski, tor
Kielce, 1989 rok





Edward Kinderman

inflacja powodowały znaczne straty finansowe. Nadszedł czas trudnych redukcji kadrowych i obcinania kosztów prowadzonej działalności.

Pojawiły się problemy w organizacji niektórych imprez sportowych. W 1989 roku odbyło się mniej niż połowa planowanych rajdów i wyścigów. Na przeszkodzie w ich sfinalizowaniu stanęły kłopoty natury ekonomicznej automobilklubu oraz niska frekwencja wynikająca z trudnej sytuacji materialnej zawodników. Niewykorzystane środki finansowe przeznaczono na realizację innych zadań.

Pomimo trudności finansowych przystąpiono do organizacji jubileuszu 65. lecia klubu. Na uroczystą akademię przybyło 200 gości. Obecni byli przedstawiciele najwyższych władz PZM, władz wojewódzkich i miejskich oraz delegacje zaprzyjaźnionych klubów. Wręczono odznaczenia państwowe – Krzyże Kawalerskie, Krzyże Zasługi (złote, srebrne i brązowe). Udekorowano także 29 odznakami Zasłużony dla Województwa Katowickiego. Podczas akademii Automobilklub Śląski został wyróżniony Złotą Odznaką Honorową PZM.

Reasumując można stwierdzić, że w latach 1983 – 1989 zawodnicy Automobilklubu Śląskiego odnieśli wiele sukcesów sportowych. Pilotujący Adama Maśłowca – Andrzej Białowas wpisał się w historię rajdów zaliczanych do cyklu Pucharu Pokoju i Przyjaźni oraz Pucharu Krajów Demokracji Ludowej. Do największych osiągnięć należy zdobycie w 1986 roku przez Mariusza Kostrzaka tytułu Mistrza Polski w klasyfi-

kacji generalnej RSMP. Należy wspomnieć także załogę Mirosław Krachulec – Marek Kusiak oraz fabrycznego kierowcę Wiesława Cygana. W tej dekadzie obiecująco zapowiadała się grupa początkujących zawodników takich jak: Robert Gryczyński, Robert Herba, Waldemar Daskocz, Piotr Świeboda i Robert Kępa. Prawie wszyscy oni startując w niefabrycznej klasie Fiata uzyskali tytuły Wicemistrzów Polski. Równolegle rozwijali swoje umiejętności zawodnicy wyścigowi: A. Wojciechowski, H. Mander, E. Kinderman, M. Oczkowski, W. Urbański, A. Skudło. Sztandarowa impreza Automobilklubu Śląskiego – Rajd Wisły wielokrotnie posiadała status Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Europy. W tym okresie komandorami byli: S. Jabłoński, M. Spychalski, W. Ondraczek, M. Grzegorzczak



POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
Stowarzyszenie Wzajemnej Użyteczności
ZARZĄD GŁÓWNY

02-014 Warszawa, ul. Karłowicza 66

Z o k a z j a

65-lecie istnienia i działalności na rzecz polskiej motoryzacji,
Uchwałą Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego z dnia
14 października 1989 roku została przyznana

ZŁOTA HONOROWA ODZNAKA PZM

dla

AUTOMOBILKlubu ŚLĄSKIEGO

jako wyraz uznania dla dorobku w dziedzinach popularyzacji
zagadnień motoryzacyjnych, bezpieczeństwa ruchu drogowego,
sportów samochodowych i innych działań związanych z najsławniejszą
pojęcią motoryzacji kraju.

Prezes

Andrzej Witkowski
Andrzej Witkowski

Warszawa, listopad 1989 r.



*Pismo nadania
przez Polski
Związek Motorowy
Złotej Honorowej
Odznaki PZM,
1989 rok*



Robert Gryczyński,
Mistrz Polski
z 1998 roku

Rozdział V

FUNKCJONOWANIE AUTOMOBILKLUBU ŚLĄSKIEGO W III RP

1. Realizacja zadań w okresie transformacji ustrojowej oraz gospodarczej 1990 – 1998

Po zakończeniu obrad Okrągłego Stołu sytuacja ekonomiczna Polski była bardzo trudna. Zerwano z gospodarką nakazową, efektem czego był pogłębiający się kryzys. Konieczne stało się przeprowadzenie gruntownych reform. Misję naprawy gospodarki powierzono Leszkowi Balcerowiczowi. Przeprowadzono ją w myśl liberalizmu rynkowego. Wskutek działań rządu wzrosły ceny towarów i usług. Niezwykle uciążliwe dla szerokich mas społeczeństwa były skutki hiperinflacji. Drastycznie ograniczono płace oraz stopniowo dokonywano prywatyzacji sektora państwowego, upadały zakłady pracy. Na Górnym Śląsku wraz z zamykanymi kopalniami węgla kamiennego odchodził w przeszłość górniczy świat z etosem solidarnej pracy, obyczajowością i mentalnością. Trudne polskie realia uwypuklały kontrast między skalą życiowych szans w Polsce i poza jej granicami. Wiele osób skłaniało się ku wyjazdom z kraju. Nastąpiła kolejna fala emigracji w poszukiwaniu lepszego życia. Część działaczy skupionych w katowickim automobilklubie, jego delegaturach, kołach i sekcjach także opuściło Polskę. Zaznaczyć należy, iż w opisywanym okresie nie bez



*Jubileusz 80 lat
Automobilklubu
Śląskiego*



Naklejka pamiątkowa
XXXVIII Rajdu Wisły,
1990 rok

znaczenia dla rozwoju klubu było ograniczenie dotacji PZM oraz regres w dochodach pochodzących z tantiemów sponsorskich.

W okresie transformacji ustrojowej i gospodarczej zadania statutowe były realizowane pod kierownictwem Mieczysława Spychalskiego, a następnie Mariana Mrowca i Henryka Piechela, którzy, wobec sytuacji ekonomicznej panującej w kraju, zmuszeni byli podejmować trudne decyzje. Wysiłki skupili na zbilansowaniu budżetu stowarzyszenia. Realizowane

inicjatywy ukierunkowali na poprawę rentowności poszczególnych agend klubu i zminimalizowanie kosztów ich funkcjonowania. Efektem podjętych działań było polepszenie sytuacji finansowej. Bieżące zadania realizowano przede wszystkim ze środków wypracowanych w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. Wymiernych korzyści dostarczały stacje diagnostyczne w Katowicach, Rybniku i Leszczynach. Ta znajdująca się w Katowicach przy ulicy Pawła została poddana gruntownej modernizacji. Poczyniono wiele starań celem poprawy jej wyglądu. Wyremontowano ogrodzenie okalające posesję od strony rzeki Rawy, biura oraz sanitariaty. Niestety z czasem inwestycja zaczęła kolidować z planami urbanistycznymi opracowanymi przez katowicki magistrat. Przeprowadzono zatem wiele trudnych rozmów z urzędnikami, które ostatecznie zaowocowały wydaniem korzystnej dla obu stron decyzji. Dużym nakładem finansowym, w 1999 roku w Katowicach przy ulicy Pawła 16, od podstaw wybudowano nowoczesną stację kontroli pojazdów na miarę zbliżającego się milenium. Wyposażono ją w kosztowne urządzenia, które w znaczący sposób wpłynęły na jakość oferowanych usług.

Stacja Diagnostyczna w Rybniku także dostarczała wymiernych korzyści. Staraaniem gospodarzy wokół obiektu uporządkowano teren, utwardzono drogi dojazdowe oraz stanowiska parkingowe, w budynku wyremontowano pomieszczenia oraz infrastrukturę techniczną. Gross środków przeznaczono na zakup nowoczesnych urządzeń kontrolno – pomiarowych, takich jak: analizator spalin, płyty do kontroli zbieżności, podnośnik kanałowy i wiele innych. Dzięki temu obiekt stał się jednym z ładniejszych i najbardziej funkcjonalnych w okolicy. W 2010 roku otrzymała status

Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów.

Inaczej przedstawiała się sytuacja finansowa Stacji Usługowej w Wodzisławiu Śląskim. Przeprowadzono tam remonty pomieszczeń, uporządkowano teren i wymieniono ogrodzenie. Pomimo wykonanych prac okazała się deficytowa, stąd wydano decyzję o zakończeniu prowadzenia działalności. Z czasem podobny los spotkał parkingi, gdyż władze miasta i hotele wypowiedziały umowy.

Naklejka pamiątkowa
41 Rajdu Wisły,
1993 rok





*Warsztaty
Automobilklubu
Śląskiego
przy ul. Pawła
w Katowicach,
początek lat 90.*

Program modernizacji przyjęty przez ówczesny zarząd objął także pomieszczenia klubowe znajdujące się w Katowicach przy ulicy Stanisława 4. Dokonano zmian ich układu, co korzystnie wpłynęło na funkcjonalność. Całość odnowiono, a biura wyposażono w nowe meble. Zakupiono sprzęt informatyczny, co w znacznie usprawniło pracę zatrudnionych osób.

W latach 90. w Automobilklubie Śląskim funkcjonowały następujące komisje:

Sportowa, Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Turystyczna. Aktywny udział w pracach klubu był zastępowany przez członków Koła Pojazdów Zabytkowych oraz Koła Seniorów. Czynności kontrolne przeprowadzała Komisja Rewizyjna, a nieporozumienia były rozwiązywane przez Sąd Koleżeński. Duże znaczenie odgrywała Komisja ds. Odznaczeń.



*Tabliczka pamiątkowa
46 Rajdu Wisły,
1998 rok*

W sporcie samochodowym korzystne trendy ekonomiczne uwidoczniły się w połowie dekady. Dzięki stopniowej poprawie finansów, a także inicjatywie działaczy pod przewodnictwem Tadeusza Płociennika pion sportowy zaczął odnotowywać znaczące sukcesy. Zakupiono nowoczesne samochody rajdowe Toyota Celica 4 WD Turbo, oraz Opel Astra. W rajdach prym wiedli Robert Gryczyński z pilotem Tadeuszem Burckackim, Tomasz Kuchar z pilotem Maciejem Szczepaniakiem, Jarosław Pineles z pilotem i Maciejem Wodniachem. W Rally Cross zwyciężał multimedalista Antoni Skudło. Do łask ponownie wrócił karting.



Robert Gryczyński

Okres ten charakteryzował się rozwojem Komisji Turystycznej. Propagowanie walorów krajoznawczych oraz podnoszenie kultury jazdy stały się punktami programowymi w jej działalności. Krzewieniem tej dyscypliny zajmowały się delegatury Automobilklubu Śląskiego. Na szczególne uwzględnienie zasługuje praca aktywistów z Wodzisławia Śląskiego, Czechowic – Dziedzic, Łazisk Górnych, Katowic, Chorzowa i Jastrzębia – Zdroju.

Działacze z Wodzisławia skupili się na propagowaniu caravaningu. Znaczące sukcesy odnoszono w imprezach lokalnych. Najciekawsze były: Złoty



Antoni Skudło



*Zarząd Delegatury
w Wodzisławiu Śląskim
z zaproszonymi
działaczami, 2005
rok, stoją od lewej:
Jerzy Wolniak, Adam
Jajko, Józef Waler,
Edward Warzecha,
Franciszek Pyszny,
Zbigniew Cwołek,
Mariusz Czech, siedzą
od lewej: Józef Prefeta,
Halina Duda, Józef
Kłósek, Dariusz Jajko,
Grzegorz Duda*

do Lipowca, Zawody Barbórkowe, Zimowe Jazdy do Istebnej i Jaworzynki, Rajdy w Poszukiwaniu Wiosny, a także otwarcia i zamknięcia sezonu. Walory polskiej historii, geografii i przyrody poznawano najczęściej podczas wyjazdów do Malborka, Łeby, Paczkowa, Zakopanego i Miedzianej Góry. Najwyższy kunszt w tej dyscyplinie prezentowali zawodnicy startujący w prestiżowych Rally FICC, rozgrywanych między innymi na terenie Niemiec, Finlandii, Węgier i Czech.

Najtrudniejszy dla wodzisławskiego caravaningu był 1990 rok. Zorganizowano jedynie imprezę w Lipowcu. Niska frekwencja towarzyszyła wyborom, które odbyły się jesienią tego samego roku. Pomimo trudności, garstka entuzjastów zapewniła nie tylko ciągłość egzystencji delegatury, ale wprowadzając nowe pokolenie umożliwiła jej dalszy rozwój. Nie bez znaczenia dla przetrwania tej małej społeczności była pomoc udzielona przez prezesa H. Piechela. Dzięki niej w 1991 roku załogi z Wodzisławia Śląskiego zaznaczyły swoją obecność w imprezach carawaningowych. Sporą aktywność przejawiał Józef Prefeta, który w 1992 roku wraz z żoną Elżbietą zaprezentował osobiście skonstruowany autocamping. Jego konstrukcja została stworzona przy wykorzystaniu pojazdu marki Żuk. W tym samym roku nastąpił przełom w działalności wodzisławskiej sekcji Automobilklubu Śląskiego. Podczas odbywającego się w miejscowości Kamień 31 Rally Europa udział wzięło 17 załóg. W 1993 roku również liczna ekipa reprezentowała klub podczas 54 FICC Rally, która odbyła się w Alzacji.



*Pamiątkowy medal
z 47 Rajdu Wisły,
1999 rok*

W 1994 roku we władzach delegatury zasiedli nowi członkowie, jednak największy wpływ na kształtowanie trendów w tym okresie miał Józef Kłosok. W 1995 roku podczas obchodów 25 lecia działalności uczestnikom wręczono pamiątkowe medale. W kolejnych latach licznie reprezentowano delegaturę w zlotach odbywających się na terenie Polski oraz poza jej granicami, między innymi w 58 FICC Rally Alsoors na Węgrzech. Duży wkład w organizację Pro Rally FICC w Łebie wnieśli: Zbigniew i Sylwia Cwołek, Gerard Tymusz, Grzegorz Duda, Józef Prefeta i Franciszek Pyszny, którzy pod przewodnictwem Wicekomandora zlotu J. Kłosoka pomogli zapewnić organizatorom sprawny przebieg imprezy. W tym wielkim przedsięwzięciu udział wzięło aż 3 000 osób z 27 państw. Bardzo istotnym wydarzeniem tamtych lat stało się uzyskanie nowego lokalu klubowego mieszczącego się w Wodzisławiu Śląskim przy ulicy 26 marca 23. Od tej pory nowa siedziba pomagała w organizowaniu życia turystyczno – sportowego w tej części aglomeracji śląskiej.



Na campingu

Powstałe w 1977 roku przy Zakładach Tworzyw Sztucznych w Łaziskach Górnych koło zostało, 18 grudnia 1998 roku przekształcone w Delegaturę Automobilklubu Śląskiego w Łaziskach Górnych, która skupiała 111 członków pod przewodnictwem Adama Gwoźdźcia. Opracowano plan działania, który przewidywał organizowanie: szkoleń i prelekcji, imprez turystyczno – sportowych, rajdów, konkursowych jazd sprawnościowych, imprez okazjonalnych. Skupiono wysiłki na propagowaniu zarówno sportu jak i turystyki. Do preliminarza na stałe wpisał się Rajd Karolinek. Była to sztandarowa impreza przeznaczona dla pań. W jej trakcie odbywały się prezentacje samochodów zabytkowych oraz nowości motoryzacyjnych. Wiele uwagi poświęcano młodzieży. Specjalnie dla niej jesienią organizowano rajdy sprawnościowe. Latem łaziska społeczność odpoczywała w Beskidach.

Od 1991 roku, dzięki inicjatywie Stanisława Lichtańskiego, krzewieniem turystyki motoryzacyjnej zajmowali się działacze wywodzący się z Jastrzębia – Zdroju. Początkowo organizacja liczyła 74 członków. W 2002 roku koło zostało przemian-



*Barbara Sznajka
i Rafał Duda na trasie
IX Rajdu Karolinek,
czerwiec 2004 rok*

nowane na delegaturę środowiskową katowickiego klubu. Kontynuowano działalność krajoznawczą. W 2003 roku S. Lichtański został wybrany Członkiem Zarządu



*Działacze
Delegatury z Łazisk
Górnych podczas
ćwiczeń poślizgu
kontrolowanego*

Automobilklubu Śląskiego. Dla rozwoju jastrzębskiej placówki przyczyniło się wiele osób, ale na szczególne wyróżnienie zasługują: Franciszek Oślizło, Jan Szymaniec, Mirosława Knapik, Krzysztof Bensch, Jan Rzążewski, Marian Sujkowski, Jan Biczkowski, Eugeniusz Jabłoński, Józef Cetko i Radomir Motyl. W 2003 roku wobec braku przychylności ze strony władz miasta Wiśła zorganizowanie Rajdu Śląskiego stanęło pod znakiem zapytania. Dzięki staraniom przewodniczącego, zawody na krótko przeniesiono do Jastrzębia, gdzie zorganizowano ich 51 edycję. Dzięki temu została uratowana ciągłość najstarszej imprezy automobilowej na Górnym Śląsku. Zaznaczyć należy, iż w zawodach zadebiutowała miejscowa załoga w składzie Dariusz Górniak i Krzysztof Grzenia, startujący na Fiacie Seicento.

*Tabliczka pamiątkowa
z 49 Rajdu Wiśły,
2001 rok*



22 lutego 1994 roku powstała Delegatura Automobilklubu Śląskiego w Czechowicach – Dziedzicach. Na czele kierownictwa stanął Jerzy Koprzywa. Siedzibą był lo-

I Rajd Czechowicki



kał ofiarowany przez Dyрекcję Rafinerii Czechowice, znajdujący się przy ulicy Barlickiego. W przeciwieństwie do delegatur wodzisławskiej i łaziskiej w znacznej mierze skupiono się na propagowaniu sportu. Wsparcia materialnego udzielała rafineria. Doświadczenia zdobywano podczas szkoleń, a wielu działaczy uczestniczyło w imprezach samochodowych jako obserwatorzy. Pomocne stały się wyjazdy na Rajdy: Karkonoski i Elmot. Wiedzę poszerzano na wyścigach organizowanych na torach w Poznaniu, Kielcach i Opolu. Na pozytywne efekty nie trzeba było długo czekać. Jeszcze w tym samym roku zorganizowano zawody samochodowe, w tym Mistrzostwa Okręgu. Sztandarową imprezą delegatury był Rajd Rafinerii Czechowice. Przez wiele lat dostarczał widzom niezapomnianych wrażeń. Kierowcy doskonalili swoje umiejętności także w trakcie organizowanych Konkursowych Jazd Samochodowych – „Chemik” i „Pasjonat”. Pierwsze sukcesy stały się udziałem Bartosza Koprzywy i Adama Kopcia. Nie bez znaczenia była pomoc udzielana przez czechowian macierzystemu Automobilklubowi Śląskiemu. Wielu z nich pełniło ważne funkcje podczas Rajdu Wisły czy Rajdu Cieszyńskiej Barbórki



Robert Kępka

W przeciwieństwie do tendencji lat 70. i 80. XX wieku, badany okres charakteryzował się znaczącym spadkiem liczby klubowych kół. Zarządy pozostałych placówek zostały więc zobligowane do opracowania rocznych planów działań, których podstawy programowe obejmowały położenie akcentu na rozwój turystyki i rekreacji. Wiele czasu poświęcano szkoleniom komisarzy sportowych oraz ratowników drogowych. Wyczyn sportowy traktowano marginalnie. Wiele przyjemności dostarczały zawody turystyczno – sportowe organizowane w Brennej, Wiśle i Ustroiniu. Przejazdy do miejsc docelowych odbywały się według z góry określonego opisu. Namiastką sportu był udział startujących zawodników w próbach slalomowych, sprawnościowych czy zwrotnościowych. Zadania uzupełniono o testy z zakresu znajomości przepisów ruchu drogowego. Zaznaczyć należy, iż działania zarządów kół obejmowały także organizowanie imprez rodzinnych.



*Naklejka pamiątkowa
51 Rajdu Śląskiego,
2003 rok*

W myśl tej idei, pod przewodnictwem Henryka Kuśmierskiego, pracowała 60 osobowa grupa działaczy Koła Caravaningu w Katowicach. Zorganizowała między innymi Złoty Przyczep i Campobusów pod nazwą „Autosalon”. Istotny wpływ na rozwój mieli także działacze Koła Środowiskowego z Chorzowa Batorego. Wsparcie finansowe zwierzchniego automo-

bilklubu oraz efektywność działań Romualda Matei pozwoliły na przejęcie nowego lokalu. Co roku organizowano rajdy turystyczne do Brennej, Wisły i Hermanic. Swoją obecność chorzowscy turyści zaznaczali podczas Turystyczno – Motorowych Mistrzostw Okręgu. Niepodważalny wkład dla rozwoju motoryzacji wnieśli także członkowie Automobilklubu Śląskiego: Koła w Oświęcimiu, Koła Duo – Stal w Bytomiu, Koła przy Hucie Metali Nieżelaznych w Katowicach Szopienicach.

W automobilklubie istotną rolę zawsze pełnili członkowie Koła Seniorów. Ich wkład intelektualny w rozwój stowarzyszenia jest bezdyskusyjny. Dlatego w ramach szczególnego wyróżnienia zarząd katowickiego automobilklubu oferował im wiele ulg. Należały do nich między innymi: zwolnienia z konieczności opłacania składek członkowskich czy możliwość bezpłatnego korzystania ze sprzętu technicznego.



*Członkowie Koła
Seniorów, od lewej
siedzą: Stefan
Matczyński, Antoni
Krawczyk, Konrad
Zagórski, Mieczysław
Spychalski*



*Zastępcy działacze
Automobilklubu
Śląskiego*

*Rajd Koła Pojazdów
Zabytkowych
Automobilklubu
Śląskiego, Koszęcin,
2004 rok*

Rozpoczęty jeszcze w latach 70. XX wieku rozwój Koła Pojazdów Zabytkowych kontynuowano także w okresie transformacji ustrojowej i gospodarczej. Nieoceniony był wkład jego inicjatora inż. Józefa Czajkowskiego, a także grupy entuzjastów w osobach: Stefana Arendarczyka, Rudolfa Gruszki, Janusza i Juliana Peszaków, Józefa Sajdaka oraz Jerzego Salasza. Miłośnicy samochodów posiadali około 100 oldtimerów pochodzących z różnych okresów. Szczególnie wyróżniały się BMW 309 i Opel 1.2 z 1930 roku, należące do S. Arendarczyka, BMW Dixi z 1930 roku będące chlubą Janusza Piotrowskiego czy uzupełniające stawkę piękne BMW 328 z 1938 roku, przysparzające chwaty i mocnych wrażeń Józefowi Grychtołowi. Pojazd ten w 1996 roku zdobył statuetkę najpiękniejszego samochodu startującego w Mistrzostwach Polski.

Wielkie zaangażowanie działaczy Koła Pojazdów Zabytkowych zostało docenione przez zarząd klubu, który na miarę możliwości pomagał finansowo automobilowym pasjonatom. Pod egidą katowickiego stowarzyszenia nawiązano kontakt z zarządem Skansenu Górniczego Królowa Luiza w Zabrzu. Wydierżawiono pomieszczenia znajdujące się w jednej z hal. Własnymi siłami przeprowadzono tam gruntowny remont. Powstało Muzeum Pojazdów Zabytkowych Automobilklubu Śląskiego. We wnętrzu pomieszczenia na antresoli urządzono salkę klubową, pomocną w organizowaniu życia codziennego.

Do najważniejszych osiągnięć sportowych automobilistów startujących na oldtimerach zaliczyć można 3 miejsce zdobyte w 1996 roku w klasyfikacji drużynowej Mistrzostw Polski Pojazdów Zabytkowych. Rok później drużynowo uplasowano się tuż za podium, natomiast indy-



widualnie tytuł Wicemistrza Polski zdobył Marek Grychtoł. W kolejnym, 1998 roku, tytuł Automobilu Roku otrzymał Mercedes Józefa Kołoczka. Indywidualnie wicemistrzostwo zdobył Józef Grychtoł, a laur tego koloru przyozdobił też czoła jego kolegów z drużyny.



*W siedzibie
Muzeum Pojazdów
Zabytkowych
Automobilklubu
Śląskiego*

Po stagnacji motoryzacyjnej lat 80., początkiem nowej dekady rozpoczął się etap wielkich przemian polskiej motoryzacji. Otwarcie granic i zniesienie ruchu wizowego spowodowały lawinowy import pojazdów z Europy Zachodniej. Sytuacja ekonomiczna panująca w Polsce spowodowała napływ tanich samochodów będących w złym stanie technicznym. Rynek obfitował w różnego typu składaki lub auta popowodziowe. Znaczący odsetek stanowiły pojazdy, których wiek przekraczał 10 lat. W konfrontacji ze złym stanem polskich dróg, wzrosła liczba wypadków. Należało zatem podjąć działania zaradcze. Pod patronatem Zbigniewa Chojnackiego wzmożono aktywność Komisji



Bezpieczeństwa, Ruchu Drogowego i Ochrony Środowiska. Wyznaczono istotne cele, do których należało: propagowanie znajomości przepisów ruchu drogowego, zwiększenie liczby szkoleń z zakresu ratownictwa drogowego, pogłębienie działalności dydaktycznej oraz współpracy z organizacjami państwowymi, w tym z Policją. Ważna była koordynacja przedsięwzięć podjętych wspólnie z Kuratorium Oświaty w Katowicach. Dzieci objęto edukacją z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Organizowano liczne konkursy, quizy i testy z zakresu ruchu drogowego. Dzięki staraniu działaczy na katowickich osiedlach zbudowano edukacyjne miasteczka ruchu drogowego. Młodzieży umożliwiono doskonalenie techniki jazdy rowerem i naukę przepisów Kodeksu Drogowego. Popularna stała się działalność wydawnicza. Zespół redakcyjny w składzie: Z. Chojnacki, M. Dobrzycki, S. Olewiński współtworzył popularną „Biblioteczkę Automobilklubu Śląskiego”. Na jej łamach, w przystępny sposób, przekazywano wiedzę motoryzacyjną, a także aktualności z zakresu prawa. Jedną z form działania Komisji BRD było ratownictwo drogowe. Specjalizowali się w nim członkowie placówek z Wodzisławia Śląskiego, Czechowic – Dziedzic, Łazisk Górnych, Jastrzębia – Zdroju i Chorzowa. Pozornie marginalne znaczenie pomocy niesionej poszkodowanym przez wąską grupę ludzi przyczyniło się do poprawy bezpieczeństwa na śląskich drogach. Czyniono starania o zwiększenie frekwencji podczas szkoleń. Służby ratownicze doskonaliły swój warsztat w trakcie rajdów szkoleniowo – sprawnościowych. Udzielano pomocy na drogach, gdyż rocznie w wypadkach ginęło kilka tysięcy osób. Zarząd klubu przeznaczył z budżetu znaczne środki na wyposażenie ratowników w akcesoria medyczne potrzebne do udzielania pierwszej pomocy. Akcję uzupełnił zakup pomocy dydaktyczno – szkoleniowych.

W okresie transformacji ustrojowej i gospodarczej odeszli na zawsze niezwykli ludzie: Marian Mrowiec, Zygmunt Bezelich, Wojciech Ondraczek, Edward Wrocławski, Władysław Helis, Stanisław Szkuta, Józef Goczół, Józef Badura, Piotr Bożek, Janusz Jarosz, Franciszek Cymbrowski, Władysław Rudnicki. To dzięki ich staraniom Automobilklub Śląski na stałe wpisał się w historię polskiej motoryzacji.



*Wicemistrzowie
Polski w ratownictwie
drogowym*

Stoją od lewej:
 Kazimierz Surga,
 Ernest Jarek, Romuald
 Mateja, Piotr Glinka,
 Jerzy Koprzywa,
 Janusz Peszak, Donata
 Królicka, Stanisław
 Lichtański, Marek
 Babut, Andrzej
 Pasierbiński, Henryk
 Mandra, Konrad
 Zagórski, Bogusław
 Januszkiewicz. Klęczą
 od lewej: Henryk
 Kuśmierski, Józef
 Kłosok, Henryk
 Piechel, Andrzej
 Szkuta, Stefan
 Arendarczyk



Stoją od lewej: Karol
 Pacha, Urszula Kałuża,
 Ernest Jarek, Janina
 Walny, Adam Gwóźdź,
 Michał Hanarz,
 Danuta Kaczmarska,
 Leon Żurek, Ryszard
 Szandar



2. Kształtowanie motoryzacji po przystąpieniu Polski do NATO oraz Unii Europejskiej 1999 – 2014

Na początku nowego millenium sytuacja ekonomiczna Polski była nadal trudna. Utrzymywało się wysokie bezrobocie. Gospodarka znajdowała się w stanie zastoju. Eksport towarów nie przynosił spodziewanych dochodów. Rósł deficyt budżetowy, a wraz z nim fala strajków. W lutym 1999 roku zapadła decyzja o przyjęciu Polski do NATO. 12 marca 1999 roku w Independence w USA odbyły się oficjalne uroczystości przyjęcia Polski, Czech i Węgier do Struktur Północnoatlantyckich. Na forum międzynarodowym rząd Premiera Jerzego Buzka prowadził politykę współpracy z USA. Zacieśniały się kontakty z RFN i Izraelem. Poprawie ulegały stosunki z Litwą i Ukrainą, natomiast powiększał się dystans w relacjach z Rosją i Białorusią.

Jesienią 1999 roku obchodzono jubileusz 75 lecia istnienia Automobilklubu Śląskiego. W katowickiej Katedrze pod wezwaniem Chrystusa Króla została odprawiona msza święta intencyjna, podczas której Ks. Prałat dr Stanisław Puchała złożył życzenia wszelkiej pomyślności członkom klubu. Uroczystości odbyły się także w Sali Obrad Sejmu Śląskiego. Zaszczycili je licznie przybyli goście. Nie zabrakło władz miasta Katowice, przedstawicieli ZO PZM w Katowicach. Obecni byli repre-

*Członkowie Zarządu
Automobilklubu
Śląskiego stoją
na placu budowy
Okręgowej Stacji
Kontroli Pojazdów
w Katowicach
Giszowcu, 2006 rok*



zentanci Policji, szkolnictwa, a także innych automobilklubów. W przemówieniu H. Piechel w skrócie zarysował historię klubu, szczególnie zasłużonym działaczom wręczono odznaczenia państwowe, wojewódzkie i związkowe. Następnie w Sali Marmurowej odbyło się okolicznościowe przyjęcie.

27 listopada 1999 roku wybrano nowy skład Zarządu Automobilklubu Śląskiego. Prezesem wybrano H. Piechela, który kontynuował swoje dzieło do 2007 roku.

Zamierzenia ukierunkowano między innymi na przeprowadzenie inwestycji w Stacjach Kontroli Pojazdów w Katowicach i Rybniku. W związku z uzyskaniem certyfikatu na obsługę samochodów zasilanych gazem zakupiono nowe specjalistyczne urządzenia diagnostyczne. Placówki skomputeryzowano i wymieniono kasy fiskalne, co znacznie podniosło standard oferowanych usług. Zakupiono instalacje klimatyzacyjne i wymieniono systemy alarmowe podnoszące bezpieczeństwo oraz higienę pracy. Klubową kasę zasilają dochody pochodzące ze współpracy z firmą Moneks 1, a także z wynajmu pomieszczeń w Łaziskach Górnych i Katowicach.

*Okręgowa Stacja
Kontroli Pojazdów
w Katowicach
Giszowcu*



Zaznaczyć należy, iż okres ten charakteryzował się gwałtownym rozwojem ruchu kołowego, także na Górnym Śląsku. Zniesienie opłat celnych spowodowało lawinowy napływ używanych pojazdów importowanych z obszaru Unii Europejskiej. Ich stan techniczny pozostawiał niejednokrotnie wiele do życzenia. Zdarzało się, że sprowadzane samochody były uszkodzone wskutek poważnych kolizji drogowych. Nadeszły więc czasy koniunktury na usługi warsztatowe i diagnostyczne.

W katowickim magistracie masowo rosły statystyki rejestrowanych pojazdów. Sytuację panującą na rynku z powodzeniem wykorzystał zarząd katowickiego automobilklubu. Podjęte zostały kroki zmierzające do sfinalizowania budowy Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów w Katowicach Giszowcu. Inwestycja została zlokalizowana w południowej części aglomeracji górnośląskiej, bezpośrednio przy Drodze Krajowej nr 86 – ruchliwej arterii komunikacyjnej, łączącej Katowice z Tychami i Bielsko – Białą. Piękne otoczenie lasów murckowskich, bliskość osiedli mieszkaniowych katowickiego Giszowca, nowoczesne zaplecze oraz wykwalifikowana kadra sprawiły, iż stacja na stałe wpisała się w pejzaż motoryzacyjnego Śląska. Gwarancją profesjonalnie wykonanych usług były dla klientów napisy umieszczone w górnej części ściany frontowej budynku: „Automobilklub Śląski – Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów”. Poczyniono wiele starań aby szeroka oferta usług zadowoliła klientów. Dwa ciągi technologiczne zapewniały optymalizację czasu pracy. Pierwszy, dzięki głębokiemu kanałowi, umożliwiał obsługę pojazdów ciężarowych, w tym autobusów. Drugi pomagał w badaniu samochodów osobowych i motocykli. Nowoczesna aparatura kontrolno – pomiarowa pomagała w postawieniu profesjonalnej diagnozy. Wiele uwagi poświęcono zapewnieniu załodze odpowiednich warunków socjalno – bytowych. Uroczyste otwarcie miało miejsce 15 stycznia 2007 roku. Gospodarz klubu, Prezes Henryk Piechel przywitał przybyłych na tę uroczystość gości. Zaszczycł przecięcia symbolicznej wstęgi przypadł Wiceprezydentowi Katowic Józefowi Kocurkowi. Obecni byli także dygnitarze, wśród których wymienić można Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego – Jerzego Śliwińskiego, Naczelników katowickiego magistratu w osobach: Romana Olszewskiego i Barbary Źmidzińskiej, Dyrektora Oddziału Banku Gospodarki Żywnościowej – Andrzeja Koseckiego. Obiekt poświęcił miejscowy proboszcz ksiądz Andrzej Marcak.

30 czerwca 2007 roku obradował w Warszawie Krajowy Zjazd Delegatów PZM, na którym dokonano wyboru nowych władz związku. W skład zarządu weszło aż 5 przedstawicieli z Katowic: Prezes ZO PZM w Katowicach H. Piechel oraz D. Jajko, J. Peszak, M. Maślanka, M. Świątkowski. Natomiast 8 grudnia 2007 roku ukonstytuował się Zarząd Automobilklubu Śląskiego. Ustępującego H. Piechela zastąpił Stanisław Olewiński – wieloletni aktywista Komisji BRD, który swój mandat zachował także na kolejną kadencję.

Zgodnie z rozdziałem II Statutu swoją działalność skupił na:

1. organizowaniu imprez sportowych – samochodowych, motocyklowych, kartingowych i innych,
2. popularyzowaniu i rozwijaniu sportowej turystyki caravaningowej, popularyzowaniu historii motoryzacji i opiece nad pojazdami zabytkowymi,
3. podnoszeniu umiejętności kierowania pojazdami motorowymi i zachowania się na drogach,
4. prowadzeniu ratownictwa drogowego,
5. krzewieniu kultury motoryzacyjnej i upowszechnianiu działalności zmierzającej do podnoszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
6. współpracy z właściwymi organami administracji państwowej i samorządowej,
7. koordynacji działalności statutowej i organizacyjnej w delegaturach i kołach.

Zgodnie z paragrafem 30 statutu, zarząd spotykał się na posiedzeniach. W ich trakcie dokonywał oceny działalności kół i delegatur, a także podejmował strategiczne decyzje dotyczące inwestycji w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. Celem poprawy efektywności dokonano reorganizacji w stacjach kontroli pojazdów oraz biurze klubu. Zmieniające się przepisy spowodowały konieczność dokonania korekt kilku punktów statutu. Dotyczyły prowadzenia działalności gospodarczej zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności. Dostosowano zapisy statutu do ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 roku o działalności pożytku publicznego i wolontariacie oraz ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 roku prawa o stowarzyszeniach. 16 września 2010 roku podczas Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Delegatów zostały one zatwierdzone.

W okresie prezesury S. Olewińskiego przypadają obchody okrągłej 85 rocznicy powstania klubu. Uhonorowanie zasłużonych działaczy, jak również uczczenie wieloletniej tradycji miało miejsce podczas uroczystości, która odbyła się 5 grudnia 2009 roku w Sali Afrykańskiej na terenie Międzynarodowych Targów Katowickich. Swoją obecnością zaszczylicili zgromadzonych między innymi postowie na Sejm RP: Tadeusz Motowidło i Henryk Siedlaczek, Prezydent Miasta Katowice Piotr Ušok oraz Prezesi: ZG PZM w Warszawie Andrzej Witkowski i ZO PZM w Katowicach Henryk Piechel. Najbardziej zasłużeni aktywiści zostali odznaczeni, a wszyscy goście otrzymali symboliczne upominki. W licznych przemówieniach wskazano znaczącą rolę klubu dla rozwoju regionu, a także przypomniano o jego historii i udziale w krzewieniu polskości na Śląskiej Ziemi.

Dokonując analizy materiałów źródłowych, a następnie oceny efektów pracy uznać należy, iż w latach 1999 – 2014 dzięki profesjonalizmowi, wieloletniemu doświadczeniu oraz poświęceniu ludzi skupionych w klubie, jego delegaturach i kołach



konsekwentnie przebiegała realizacja zadań statutowych. Zarząd w trakcie posiedzeń wyznaczał nowe kierunki rozwoju, a poszczególne komisje nakreślały własne dezyderaty. W efekcie każda z dziedzin będących w zainteresowaniu katowickiego stowarzyszenia odnotowywała sukcesy.

Do zadań Komisji Sportowej w latach 1999 – 2014 należały kwestie związane z organizacją imprez, udziałem zawodników w rozgrywkach sportu samochodowego na szczeblu europejskim, ogólnopolskim oraz okręgowym. Pomocne w zapewnieniu profesjonalnej obsługi rajdów i wyścigów było wyszkolenie wielu sędziów sportowych.



W 2002 roku odbył 50 Rajd Wisły. Tą jubileuszową edycję zorganizowano pod patronatem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Aleksandra Kwaśniewskiego. W kolejnym roku jednorazowo przyjęto nazwę Rajd Śląski. W związku ze strategią finansową zarządu przez kolejne lata zmniejszano koszty organizacji zawodów i obniżono ich rangę. Przez 10 lat popularna „Wisła” stanowiła rundę Rajdowego Pucharu PZM. W 2013 roku ponownie stała się jedną z eliminacji RSMP. Wśród licznej grupy osób obejmujących funkcję dyrektora zawodów należy wymienić pierwszą w historii rajdów w Polsce kobietę – Marcjanę Grendę. W okresie III RP funkcję dy-

*Narybek sportowy
podczas zawodów
kartingowych*

rektora rajdu piastowali także: Stefan Goński, Joachim Skutta, Andrzej Szkuta oraz Piotr Glinka.

Poligonem doświadczalnym dla działaczy, sędziów sportowych i licznej grupy zawodników był organizowany od 1997 roku Rajd Imielin, zaliczany przez 10 lat do cyklu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Okręgu.

Do lokalnych imprez należały również KJS. Ich planowaniem i finalizowaniem zajmowały się delegatury i koła. Na trasach popularnie nazywanych KJS doświadczenia zdobywali młodzi zawodnicy klubowi: Piotr Pol, Dariusz Poloński, Bartłomiej Grzybek, Piotr Baran, Piotr Meresiński. Uzupełnieniem sportowej rywalizacji były: Rajdy Karolinki, Rajdy Pojazdów Zabytkowych, a także rajdy sportowo – turystyczne, złoty i konkursy caravanningowe.

Do największych osiągnięć sportowych lat 90. należy zaliczyć drugi w historii Automobilklubu Śląskiego tytuł Mistrza Polski w klasyfikacji generalnej RSMP zdobyty w 1998 roku przez załogę Robert Gryczyński – Tadeusz Burkacki. Młode pokolenie kierowców także odnotowywało sukcesy. Tomasz Kuchar z pilotem Maciejem Szczepaniakiem zdobyli tytuł Mistrza Polski w latach 1998, 1999 i 2000. Najwyższe podium w Pucharze Peugeot’a stało się udziałem Dariusza Polońskiego, a rajdach terenowych Kazimierza Twarkowskiego. Rewelacyjnie spisywali się zawodnicy wyścigowi: multimedalista – Antoni Skudło w rallycrossie oraz Marcin Bartkowiak, który został Mistrzem Polski w wyścigowym Pucharze Renault.

W latach 1996 – 2000 działała sekcja cyklotrialu (sport rowerowy, przygotowujący do trialu motocyklowego). W jej składzie znajdowali się Słowacy: Jana Kolenicova (1996 – 1997), Martin Mihal (1996 – 2000) oraz zawodnicy z Polski: Janusz



Adam Pol na trasie
Rajdu AC 1991 Pokale

Strzelczyk (1996), Piotr Poręba (1997) i Jan Chmielewski (1996 – 2000). Reprezentacja Automobilklubu Śląskiego regularnie uczestniczyła w zawodach rangi Mistrzostw Świata, Polski i Słowacji. Najbardziej utytułowany M. Mihal miał w dorobku Wicemistrzostwo Świata. J. Chmielewski zdobył dla Automobilklubu Śląskiego 7 tytułów mistrzowskich i wicemistrzowskich, w tym Mistrzostwo Słowacji i 4 miejsce Mistrzostw Świata. Sekcja przerwała działalność, gdy w 2000 roku Polski Związek Motorowy przekazał tę dyscyplinę pod kuratelę Polskiego Związku Kolarskiego.



Najwyższe laury zdobywali także Członkowie Komisji BRD i Ochrony Środowiska. Początkowo pod przewodnictwem Kazimierza Surgi, a następnie Jerzego Wolniaka stale podnoszono kwalifikacje oraz doskonälono zdobyte już umiejętności z zakresu ratownictwa drogowego. Starty w zawodach organizowanych przez PZM pozwoliły katowickim ratownikom nabrać niezbędnego doświadczenia. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Spośród 60 osobowej grupy po tytuły Mistrzów Polski sięgnęły Danuta Kaczmarska i Janina Walny, konkurujące w trakcie IX Mistrzostw Polski Ratowników PZM w Gdyni. X igrzyska stały się areną zaciętej rywalizacji, podczas której

*Zawodnik
Automobilklubu
Śląskiego uprawiający
cyklotrial*

małżeństwo Grzegorz i Danuta Dudowie sięgnęło po srebrne medale. Rywalizacja na szczeblu okręgowym była możliwa dzięki staraniom osób wywodzących się z delegatur znajdujących się w: Łaziskach Górnych, Wodzisławiu Śląskim oraz Czechowicach – Dziedzicach. Nieoceniona była pomoc ich kolegów z Jastrzębia – Zdroju i Chorzowa.

W dobie szybkiego rozwoju motoryzacji celem nadrzędnym stała się praca u podstaw. Dzięki staraniom członków Komisji BRD w katowickich przedszkolach i szkołach wygłaszano prelekcje, prowadzono warsztaty, a także budowano miasteczka rowerowe, w których dzieci i młodzież nabywały podstawowych umiejęt-



*Klubowa grupa
ratowników
drogowych,
maj 2002 rok*

ności z zakresu ruchu drogowego. Wiedza była sprawdzana w trakcie konkursów dotyczących znajomości przepisów. Fundatorem nagród był katowicki automobilklub. Dużą popularnością cieszył się rozposzeczniany periodyk „Wychowanie Komunikacyjne”. Efektem podjętych działań był kilkunastoprocentowy spadek wypadków drogowych z udziałem dzieci i młodzieży.

By poprawić bezpieczeństwo na drogach

prowadzone były akcje, podczas których kierowcy śląskiej aglomeracji mogli bezpłatnie korzystać z porad ekspertów z zakresu techniki samochodowej oraz przebadać pojazdy w udostępnionych stacjach kontroli pojazdów. Dużą popularnością cieszyły się opisane wcześniej akcje o nazwie „Światła”. Nieoceniony udział w poprawie



*Pokaz ratownictwa
medycznego
w centrum Katowic*

bezpieczeństwa na drogach miała współpraca aktywistów Koła z Łazisk Górnych z mikołowską Policją. Organizowano spotkania z przedstawicielami służby ruchu drogowego, na których omawiano różne przypadki popełnionych wykroczeń, kolizji oraz wypadków. Ważne były dyskusje i eksponowanie materiałów poglądowych z zakresu BRD. Gablotki tematyczne ostrzegały kierowców przed lekkomyślnością, a spotkania z lekarzami pogłębiały wiedzę z zakresu udzielania pierwszej pomocy.

W latach 1999 – 2014 klubowa turystyka była objęta nadzorem Wiceprezesów – Józefa Kłosoka, a następnie Dariusza Jajko. Działalność przejawiała się w organizowaniu rajdów sportowo – turystycznych, zlotów i konkursów carawaningowych, imprez rangi Mistrzostw Polski i Mistrzostw Okręgu, testów sprawdzających znajomość przepisów ruchu drogowego, pokazów udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej, kursów szkoleniowych komisarzy sportowych oraz zawodów, w których udział brali sportowcy niepełnosprawni. Zaznaczyć należy, iż w tym czasie nastąpił progres w turystyce kwalifikowanej. Silniejsza gospodarka, mocniejsza waluta oraz dostępność sprzętu przeznaczonego do rekreacji dały podstawy szybkiego rozwoju tej dyscypliny. Popularne stało się organizowanie wyjazdów krajowych i zagranicznych, zlotów samochodowych i carawaningowych. Stale wzrastała liczba członków, głównie zajmujących się turystyką, dlatego decyzją Zarządu Automobilklubu Ślą-

*Zenon Błażej
pokonuje slalom,
Mielno 2001 rok*



skiego z 19 grudnia 2002 roku prężnie działające koła znajdujące się w Jastrzębiu Zdroju, Chorzowie i Katowicach zostały przekształcone w delegatury.

W uznaniu zasług, działacz wodzisławskiej delegatury Dariusz Jajko został w 2003 roku członkiem Głównej Komisji Sportu Popularnego i Turystyki (dalej: GKSPiT) oraz Przewodniczącym Podkomisji Caravanigu przy GKSPiT. W 2000 roku sukces drużynowy odniosły załogi startujące w Mistrzostwach Polski w Jeździe Samochodem z Przyczepą (dalej: MPwJSzP). W latach 2001 – 2004 w klasyfikacji indywidualnej bracia Dariusz i Adam Jajko zdobyli 2 tytuły Mistrzów Polski i 3 tytuły wicemistrzowskie. Profesjonalizm i dobra atmosfera wodzisławskich imprez caravaningowych zostały dostrzeżone przez ZG PZM, który zlecał śląskim działaczom przygotowanie Eliminacji OKC oraz rund MPwJSzP.



31 Śląski Rajd
Pojazdów
Zabytkowych,
Mikołów 2007 rok

W preliminarzach finansowych znaczną ilość środków przeznaczano na organizowanie imprez stricte rodzinnych. W prace społeczne włączyli się działacze Koła Caravaningu z Katowic. Popularne stały się otwarcia i zamknięcia sezonów. Niezapomniane chwile spędzano podczas zlotów odbywających się na terenie Międzynarodowych Targów Katowickich, które łączono z Targami Motoryzacyjnymi „Auto-salon” i Targami Turystycznymi „Glob”. Imprezom towarzyszyły wieloboje rodzinne, w których należało wykazać się sprawnością fizyczną, znajomością przepisów z zakresu ruchu drogowego, umiejętnością udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej oraz znajomością terenu. Członkowie brali udział w zawodach o charakterze sportowym, w tym MPwJSzP i Mistrzostwach Okręgu. Nie odnosili znaczących sukcesów, jednak zmysł organizacyjny Henryka Kuśmierskiego został dostrzeżony przez

działaczy szczebla centralnego, którzy wielokrotnie powierzali mu ważne funkcje w trakcie kluczowych imprez turystycznych.

W dniach 16 – 18 maja 2003 roku z okazji 30 lecia istnienia ruchu caravaningowego w PZM, 165 załóg uczestniczyło w zlocie, który odbył się w miejscowości Kamień położonej nieopodal Rybnika. Okręg śląski reprezentowały załogi z Wodzisławia, Łazisk Górnych i Katowic. Imprezę zaszczycili: Prezydent Światowej Federacji Campingu i Caravaningu (dalej: FICC) – Lars Dahlberg z Finlandii, Prezes PZM – A. Witkowski oraz Prezes ZO PZM w Katowicach – H. Piechel. W czasie obchodów jubileuszu wyróżniających się aktywistów odznaczono. J. Kłosok otrzymał medal Zasłużony dla Polskiego Związku Motorowego. Miłym akcentem było przekazanie L. Dahlbergowi symbolu Górnego Śląska – rzeźby wykonanej z bryły węgla.

Niezapomnianych wrażeń dostarczały imprezy organizowane przez członków specjalistycznego Koła Pojazdów Zabytkowych, które były nacechowane nie tylko duchem sportowej rywalizacji lecz przede wszystkim finezją i pięknem odrestaurowanych pojazdów. Wspaniała aura towarzysząca zmaganiom pomagała uczestnikom przenieść się w odległe czasy, niejednokrotnie sięgające początków XX wieku. Takich wrażeń dostarczał Mercedes 10/20 HP z 1913 roku, będący własnością J. Kołoczka. Uświetniał wiele polskich i zagranicznych zlotów, konkursów oraz pokazów, zdobywając niejednokrotnie najwyższe laury. W 2002 roku, w trakcie Mercedes Classic Days zdobył 2 miejsce. Czasy 20 lecia międzywojennego przypominały oldtimery z tamtej epoki, były to prawdziwe perełki, np. BMW 308 z 1934 roku i ogromny reprezentacyjny Daimler własności S. Arendarczyka, często wystawiano podczas rajdów organizowanych w Koszęcinie. Miejscem zawodów był tamtejszy zamek

*Piknik samochodowy,
Katowice maj
2005 rok*



– siedziba Zespołu Pieśni i Tańca „Śląsk”, zatem wrażeń dostarczały nie tylko pokazy automobili i sportowa rywalizacja, ale także wspaniałe występy taneczne.

Sporym problemem dla członków katowickiego Koła Pojazdów Zabytkowych był duży koszt uczestnictwa w imprezach zagranicznych. Pomimo znacznego wsparcia ze strony klubu, czasami nie udawało się skompletować zespołów potrzebnych do konkurowania drużynowego. W związku z powyższym powodzeniem cieszyły się zawody lokalne, gdzie pobierano symboliczne wpisowe. Mile widziany sponsoring paliwa zapewniano w rajdach organizowanych wspólnie z myśłowicką firmą Ameks. Każdorazowo swoje automobile prezentowało kilkadziesiąt osób. Wśród nich, na szczególne uwzględnienie, zasługują pojazdy należące do członków Automobilklubu Śląskiego: Mercedes 170V z 1938 roku własności Tadeusza Gacha, Citroen BL11 z 1937 roku należący do Józefa Grodzkiego. Zaznaczyć należy, iż jego ojciec – Stanisław Grodzki, członek Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego wstawił się w 1897 roku przejazdem 1300 kilometrowej trasy w Warszawy do Paryża. To wydarzenie uznawane jest za symboliczny początek motoryzacji na ziemiach polskich.

Rajdy ogólnopolskie i okręgowe uświetniało wiele innych zabytków, będących w posiadaniu członków katowickiego automobilklubu. Peretką okazał się Hillman Imp Zygryda Feliksa, a zjawiskowy Adler 2.0 należący do Brunona Fyrli zachwycał klasą i elegancją. Wspaniałą okazją do zaprezentowania zbiorów Muzeum Pojazdów Zabytkowych mieszczącego się w Skansenie Królowej Luizy w Zabrze były zmagania podczas kultowego Rajdu Wisły. W przerwach pomiędzy kolejnymi odcinkami specjalnymi pokazywano świeżo odrestaurowane klasyki takie jak: Adler 10 Autobahn Cabrio z 1938 roku, Jaguar E – Type Cabrio z 1960 roku, czy Triumph TR4 z 1964 roku.



Pamiątkowa naklejka
56 Istebniańskiego
Rajdu Wisły, 2010 rok

Do najważniejszych osiągnięć sportowych opisywanego okresu można zaliczyć udział katowickich automobilistów w zawodach międzynarodowych i krajowych, skąd niejednokrotnie przywozili tytuły mistrzowskie lub wicemistrzowskie. Ciekawy był wyjazd S. Arendarczyka na rajd zorganizowany w USA. W 2004 roku katowiccy klubowicze sięgnęli po Mistrzostwo Okręgu, natomiast w 2006 roku zdobyciem Mistrzostwa Polski w kategorii motocykli wytworzonych po 1945 roku wyróżnił się Wojciech Świątek, startując na Jawie 353. Niezwykle pomyślny był 2010 rok. Mistrzostwo Polski w kategorii samochodów wyprodukowanych po 1945 roku stało się udziałem Tadeusza Durczyńskiego. Najwyższe laury zdobyli śląscy zawodnicy w Drużynowych Mistrzostwach Polski Pojazdów Zabytkowych.

Uznanie należy się także Wojciechowi Mszycy – entuzjaście zabytkowych rowerów, twórcy mini muzeum M1 Cyklisty, który reprezentował klub w zawodach krajowych i zagranicznych. W 2007 roku otrzymał pierwszą nagrodę i dyplom za Schoenste Diamant – Rennrad w Chemnitz, w 2008 roku dyplom za najstarszy rower, w rywalizacji Diamant Fahrer – Treffen w Kleinmuehlingen. Sukces powtórzył podczas spotkania Adler – Motor – Veteranen – Club w Erbach za przejazd 210 km zabytkowym rowerem w zlocie gwiazdzistym (w sumie zdobył 8 Złotych Plakiet Adler – Sternfahrt). Jest pierwszym Polakiem, który po raz pierwszy zaprezentował polski rower, katowicki Ebeco z 1925 roku, podczas światowego zlotu IVCA 2013 w Veseli n. Moravou.



Częstymi gośćmi rajdów byli członkowie Koła Seniorów. W ich trakcie oddawali się wspomnieniom, wymieniali uwagi oraz dyskutowali na temat bieżącej działalności. Wiele spotkań roboczych odbyło się z udziałem Prezesów H. Piechela i S. Olewińskiego. Podnoszono wówczas kwestie gospodarcze i ekonomiczne. Zaznaczyć należy, iż seniorzy nieśli pomoc merytoryczną w ważnych kwestiach związanych z funkcjonowaniem klubu. Za przykład może posłużyć postawa Macieja Dobrzyckiego inicjatora i autora publikacji Komisji BRD. Nie sposób wymienić wszystkich

Wojciech Mszyca ze swoimi zabytkowymi rowerami, 2014 rok

zastług. Każdy z członków zacnego koła przyczynił się do rozwoju Automobilklubu Śląskiego. Można wspomnieć o najstarszych – pamiętających okres rozwoju klubu po 1945 roku – nieżyjących już S. Matczyńskim, S. Gońskim. Słowa uznania należą się też władzom koła, szczególnie jego wieloletnim przewodniczącym: Mieczysławowi Spychalskiemu i Bogusławowi Januszkiewiczowi. Z jego inicjatywy wzorem krakowskiego rajdu powołano cykl imprez o nazwie Śląskie Kryterium Żubrów. Spore zasługi organizacji zawodów mieli: Barbara Szymańska – zasłużony sekretarz koła oraz

Andrzej Pasierbiński. Opracowaniem trasy zajął się doświadczony Joachim Skutta.

Omawiając historię Automobilklubu Śląskiego po przystąpieniu Polski do NATO i Unii Europejskiej, należy pokreślić zasługi osób pracujących w strukturach odpowiedzialnych za pomoc w rozwiązaniu problemów i regulujących kwestie codziennej działalności. Do takich należy niewątpliwie praca w Komisji Rewizyjnej. Za-



*Pamiątkowa naklejka
59 Rajdu Wisły,
2013 rok*

kres jej kompetencji obejmował między innymi coroczne opiniowanie sprawozdania finansowego z działalności Automobilklubu Śląskiego. Zgodnie ze statutem komisja rozpatrywała także skargi, przeprowadzając w tym celu postępowania wyjaśniające. Przewodniczący komisji – Henryk Mierzwa i Jerzy Koprzywa utrzymywali stały kontakt z zarządkiem klubu i uczestniczyli w posiedzeniach jego prezydium.

Pod przewodnictwem Danuty Kaczmarek i Huberta Otawy istotne zadania realizowali członkowie Sądu Koleżeńskiego. W trakcie spotkań rozpatrywano skargi klubowiczów oraz prowadzono działania pojednawcze. Na szczęście tego typu sytuacje należały do rzadkości.

S. Goński, W. Arendarczyk i H. Kuśmierski kierowali pracami Komisji ds. Odznaczeń. Główne jej zadania obejmowały weryfikację wniosków o uhonorowanie medalami, które składały władze poszczególnych delegatur i kół. Efekty jej działania stanowiły istotny element funkcjonowa-





nia klubu, były formą podziękowania za wieloletni trud i zaangażowanie, spełniały także rolę motywacyjną. Nie należy bowiem zapominać, że praca większości aktywistów miała charakter społeczny.

Należy także podkreślić zasługi kadry etatowej klubu. Biurem, sekretariatem i sprawami kadrowymi zajmowali się: Jan Bukowski, Edyta Czaja (1963 – 1972), Józef Chodaczek (1963 – 1997), Donata Królicka (1977 do nadal), Daniela Gorzela (1968 – 2007). O dział sportu, turystyki oraz składki członkowskie dbały: Anna Gacek (1965 – 1983), Małgorzata Huszcza (1976 – 1985), Aleksandra Niglus (1986 – 1992), Marcjanna Grenda (1992 do nadal), Teresa Szczepańska (2008 do nadal), Sonia Osiecka – Babut (2008 do nadal). Księgowość była specjalnością: Doroty Pastelskiej (1965 – 1976), Zofii Kempki (1975 – 1993), Arkadiusza Ręki (1994 – 2002), Haliny Bywalec (2002 do nadal), Krystyny Ludowicz (1975 – 2013) i Danuty Grzybowskiej (1980 do nadal). Działalność gospodarczą w latach 1966 – 1994 nadzorował wspomniany już Jerzy Działas. Współdziałali z nim doświadczeni pracownicy jednak nie sposób wszystkich wymienić. Z racji pełnionych funkcji kierowniczych i długiego stażu pracy wyróżnili się: Ryszard Filar (1971 – 2004), Ernest Stodółka (1969 – 1992), Joachim Mróz (1969 – 1999), Seweryn Franek (1969 – 1994), Iwona Gutowska (1981 do nadal).

*Skład Komisji
Rewizyjnej
Automobilklubu
Śląskiego w 2004
roku, od prawej stoją:
Tadeusz Płociennik,
Henryk Mierzwa,
Franciszek Jarczyk,
Marian Sujkowski,
Witold Gościńiewicz*

Prezesi Automobilklubu Śląskiego w latach 1924 – 2014

Konstanty Wolny
Józef Wesołowski
Prezes Honorowy Jerzy Ziętek
Zygmunt Płaczekiewicz
Aleksander Wilner
Stanisław Totuszyński
Witold Pajewski
Ludwik Wilk
Bronisław Janiszewski
Stanisław Górąj
Wacław Krawczyk
Witold Popielewicz
Aleksander Szajer
Kajetan Roszko
Mieczysław Spychalski
Marian Mrowiec
Henryk Piechel
Stanisław Olewiński

Okolicznościowe
medale





ROZDZIAŁ VI

WYBRANE UTYLITARNE ASPEKTY W DZIAŁANIACH AUTOMOBILKLUBU ŚLĄSKIEGO

1. SPORT MOTOROWY OSÓB NIESŁYSZĄCYCH ORAZ Z DYSFUNKCJAMI NARZĄDÓW RUCHU

Niepełnosprawność fizyczna była przez wieki tematem tabu. Z czasem zaczęto się zastanawiać, jak przyspieszyć trudne procesy adaptacji i rehabilitacji. Jednym z najlepszych pomysłów była stymulacja poprzez sport. Kluby coraz odważniej zaczęły wychodzić naprzeciw oczekiwaniom osób niepełnosprawnych.

Pierwszą informację dotyczącą udziału inwalidów narządu ruchu w zawodach sportowych zamieścił londyński „Times” w 1880 roku. Według tego doniesienia podczas publicznych zawodów w biegach wystąpili dwaj uczestnicy, którzy używali drewnianych protez. Wpływ na rozwój sportu wśród osób niepełnosprawnych miała bez wątpienia I wojna światowa i jej skutki. Pojawił się problem inwalidów wojennych. Okres międzywojenny charakteryzował się przede wszystkim działalnością organizacyjną, powstawały kluby sportowe, zrzeszenia i międzynarodowe federacje wspierające osoby niepełnosprawne.

Po II wojnie światowej wzrosło zainteresowanie sportem osób z dysfunkcjami. W Polsce po raz pierwszy problem prowadzenia samochodu przez osobę niepełnosprawną pojawił się po zakończeniu działań wojennych, w 1945 roku. Dotyczył grupy ludzi okaleczonych, którzy posiadali uprzednio zdobyte prawo jazdy. Po-



*Przedstawiciele Koła
Niesłyszących
w Rybniku, stoją
od lewej: Tadeusz
Ślodziński, Ryszard
Michalczyk, Janusz
Zon, Radosław
Kawecki, Roman
Ślodziński, Ivan
Macalik, Gerard
Klon, klęczą od lewej:
Miroslav Handl,
Janusz Kawalec, Marek
Nowakowski*

czątkiem lat 70. polska medycyna uznała prawo inwalidy do prowadzenia samochodu, a Ministerstwo Zdrowia, wspólnie z Ministerstwem Komunikacji wydały w tej dziedzinie stosowne przepisy. Początkowo budziło to sceptycyzm wśród innych użytkowników dróg. Kierowcy inwalidzi byli uważani za intruzów na szosach. Dziś obecność osób niepełnosprawnych w ruchu drogowym, czy jakiegokolwiek gałęzi sportu nikogo nie dziwi.

Bardzo ważna była kwestia przystosowania seryjnie produkowanych pojazdów na potrzeby specjalnej eksploatacji. Z ciekawą inicjatywą wyszedł jeden z członków Automobilklubu Wielkopolskiego Bogumił Mierkowski, który jako pierwszy stworzył proste urządzenie zapobiegające spadaniu protez z pedałów hamulca i sprzęgła oraz ręczną dźwignię gazu. W tym czasie pracownik Ośrodka Techniczno – Zaopatrzeniowego Jerzy Jankowski stworzył dwa ciekawe systemy sterowania ręcznego do pojazdu Fiat 500, przeznaczone dla inwalidów z dysfunkcją kończyn dolnych. Pierwsze specjalistyczne urządzenia zostały sprowadzone przez PZM z włoskiej firmy Giancarlo Venturini.

W 1978 roku przy Głównej Komisji Turystyki PZM powołano Podkomisję Motoryzacji Inwalidów. W latach 1997 – 2005 przewodził jej działacz klubowy Marek Babut, a następnie po jego śmierci Sonia Osiecka – Babut. Za jej sprawą opracowano

*Szkolenie pilotów
i kierowców
niepełnosprawnych,
Rybnik 1998 rok*





*Uczestnicy Rajdu
Karolinka pod
pomnikiem poległych
górników KWK Wujek,
2001 rok*

wzorcowy regulamin klubu bądź sekcji motorowej inwalidów, który upowszechniono poprzez ZO PZM. Z czasem stworzenie podobnych komisji w związkach okręgowych stało się obowiązkowe.

Górny Śląsk można uznać za region, w którym działalność władz sprzyjała kierowcom inwalidom. Tu powstały pionierskie struktury zrzeszające niepełnosprawnych kierowców. I Zjazd Wojewódzki Polskiego Związku Głuchych w Katowicach uchwalił powołanie Koła Niestyszących przy Automobilklubie Śląskim. 1 kwietnia 1974 roku zatwierdzono skład zarządu. Stowarzyszenie przyjęło pod swoje skrzydła nową komórkę, która otrzymała nazwę Automobilklub Śląski Koło Niestyszących w Rybniku. Przewodniczącym mianowano Gerarda Klona, który swoją funkcję pełnił przez 37 lat. Organizacja skupiała inwalidów z całej Polski. W chwili powołania liczyła 15 członków, co stanowiło minimum statutowe. Do form działalności należało między innymi: prowadzenie szkoleń dotyczących przepisów ruchu drogowego i nawigacji rajdowej, udział zawodników w imprezach turystyczno – sportowych na terenie kraju oraz za granicą. Sportowcy niepełnosprawni chętnie rywalizowali ze swoimi kolegami z Czechosłowacji i NRD. Działalność realizowana była przy współpracy z PZM w Katowicach, PTTK Rybnik oraz Klubem Niestyszących Ostrawa i Allgemeinen Deutschen Motorsport Verband Der DDR. Bardzo popularne stały się zawody organizowane w formie zlotów gwiazdzystych osób niestyszących, które odbywały się cyklicznie wiosną lub na początku lata każdego roku. Inauguracja miała



*Ceremonia wręczenia
odznaczeń,
na pierwszym planie
z prawej strony stoi
Gerard Klon*



*Na trasie Rajdu
Karolinka*

miejsce 2 maja 1976 roku w Ostrawie. Zespołowo zwyciężyli górnośląscy kierowcy, którzy na przestrzeni lat 1976 – 1989 jeszcze czterokrotnie zdobywali najwyższe laury.

Zgodnie z sugestiami Okręgowego Zjazdu Delegatów z 6 maja 1983 roku, w ramach ZO PZM w Katowicach prace rozpoczęła Podkomisja ds. Osób Niepełnosprawnych, która zajęła się koordynacją działalności kół i sekcji osób niepełnosprawnych zrzeszonych na terenie okręgu śląskiego. Odnotowano dynamiczny rozwój różnego rodzaju imprez. Najważniejsze miejsce w terminarzach zajmowały rozgrywane od 1985 roku Turystyczne Mistrzostwa Okręgu Osób Niepełnosprawnych. Tytuł pierwszego Mistrza Okręgu zdobył Marian Waciak, a wicemistrza Marek Babut. W 1988 roku M. Babut zdobył tytuł mistrzowski, a 2 miejsce zajął Kazimierz Nowak. W 1989 roku działalność Podkomisji ds. Osób Niepełnosprawnych została ograniczona ze względu na uszczuplenie środków finansowych. Z zaplanowanych 4 eliminacji odbyła się tylko jedna, której wyniki przyjęto jako klasyfikację końcową Mistrzostw Polski.

Dynamiczny rozwój sportu niepełnosprawnych skupionych w Automobilklubie Śląskim datuje się na lata 90. XX wieku. Na szczególne wyróżnienie zasługują członkowie kół z Rybnika i Katowic. Opracowane przez nich roczne plany pracy były systematycznie wzbogacane i uwzględniały organizację szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz turystyki samochodowej.

Spektakularne sukcesy odnosili członkowie Koła Osób Niepełnosprawnych w trakcie Mistrzostw Polski i Mistrzostw Okręgu. Imprezy te miały charakter otwarte dla osób sprawnych i niepełnosprawnych. Doskonale spisywała się w nich załoga Marcin Małozieć i Zofia Syrkiewicz – Małozieć zdobywając 4 razy najwyższe laury. W konkursach i rajdach ogólnopolskich prym wiedli utytułowany Marek Babut z pilotem Sanią Osiecką – Babut, wieloletnią Przewodniczącą Środowiskowego Koła Osób Niepełnosprawnych przy Automobilklubie Śląskim. Wtórowały im załogi: Stanisław Górniewicz i Hanna Górniewicz oraz Grzegorz Kocerba i Bożena Kocerba. Doskonałym uzupełnieniem kalendarza stały się imprezy zainicjowane przez Sanią Osiecką – Babut i Marka Babuta, którzy byli pomysłodawcami rajdów Karolinka i Ślączek. Dzięki postawie takich zawodników jak: Grzegorz Kocerba, Ginter Janecki, Kazimierz Wiesiołek, Henryk Krzak, Ewa Krzak, Jerzy Lamla, Piotr Butkusa Stefania Baraniok i Irena Misz możliwym stało się zdobywanie prymatu w klasyfikacjach zespołowych.

Wieloma sukcesami sportowymi szczylic się członkowie Koła Nieśłyszących z Rybnika. Na wyróżnienie zasługują Tadeusz Słodziński, Jacek Słodziński, Łukasz Zembala, Rafał Kocenda, Marek Nowakowski i Janusz Kawalec. Nie sposób wymienić ich osiągnięć. Osoby te w latach 1999 – 2014 zdobywały nagrody i wyróżnienia w imprezach krajowych i zagranicznych, między innymi Złotach Turystów Motorowych Nieśłyszących, Memoriałach Jiri Adamka rozgrywanych w czeskiej Ostrawie, Rocznikach Jízdy Zručnosti UAMK – AMKN Brno – Zlin, Roczniki Putovni Pohar Drustvo Brno.

2. TURYSTYKA KWALIFIKOWANA

Oprócz sportu niepełnosprawnych istotny wpływ na rozwój motoryzacji w Automobilklubie Śląskim miała turystyka kwalifikowana. Podobnie jak w sporcie wymagała szczególnego przygotowania, zahartowania i wyposażenia w specjalistyczny sprzęt. W Polsce określenie „turystyka kwalifikowana” pojawiło się w latach pięćdziesiątych. Obok tradycyjnych rodzajów turystyki, takich jak: piesza, nizinna, górską czy narciarską rozwinęła się turystyka samochodowa. Jej uprawianie wymagało przygotowania psychofizycznego, zahartowania, umiejętności podejmowania szybkich decyzji oraz wiedzy z zakresu obsługi pojazdu. Samochodową turystykę kwalifikowaną uprawiano indywidualnie i zespołowo. Jej celem był wypoczynek, rekreacja, doskonalenie sprawności, a nawet poznanie geografii i historii regionu.



Zarząd delegatury wodzisławskiej, od lewej stoją: Edward Warzecha, Franciszek Pyszny, Dariusz Jajko, Grzegorz Duda, siedzą od lewej: Zbigniew Cwołek, Józef Kłosok, Halina Duda, 2000 rok

Płaszczyzną integrującą działania turystyki kwalifikowanej i sportu była troska o zdrowie oraz sprawność i wydolność fizyczną, wykazywana zarówno przez uczestników sportu, jak i turystów kwalifikowanych. Elementem różniącym było odmienne – poznawcze nastawienie turystów. Konkurencje sportowe i współzawodnictwo wpleciono w programy imprez turystyki kwalifikowanej, podnosząc ich atrakcyjność oraz dając możliwość rywalizacji tym uczestnikom, których oprócz zamiłowań krajoznawczych, pasjonowała również sportowa rywalizacja.

Początki samochodowej turystyki kwalifikowanej w Automobilklubie Śląskim sięgają lat przedwojennych. Wówczas zawodnicy oprócz zmagania stricte



*Rodzinny zlot
wypoczynkowy
działaczy
z Wodzisławia
Śląskiego
zorganizowany
w Ustroniu – Lipowcu,
1994 rok*

sportowych, organizowali zawody o charakterze turystycznym, wręcz rekreacyjnym. Nastawione były na aktywny odpoczynek, a nie rywalizację. Słynne pościgi za lisem czy jazdy zimowe pozwalały na integrację środowiska i wymianę doświadczeń. Zaznaczyć należy, iż taka forma wypoczynku była przywilejem osób najlepiej sytuowanych. Po II wojnie światowej, w związku z postępującą industrializacją, urbanizacją, rozwojem technicznym oraz powolną, ale stałą progresją sytuacji bytowej do głosu zaczęły dochodzić tendencje promujące aktywny wypoczynek z użyciem samochodu, a pojazdy stawały się bardziej dostępne. Otwarcie FSO na warszawskim Żeraniu dało początek masowej turystyce ogólnej i kwalifikowanej. Krokiem milowym w tej dziedzinie było zbudowanie w latach 70. FSM w Bielsku – Białej i Tychach,



*Fragment plakatu
reklamowego*



*Na trasie rajdu
w Łaziskach Górnych*

w której produkowano Fiata 126 – pojazdu, który właściwie zmotoryzował Polskę. Na lata 70. przypadł także największy rozkwit turystyki samochodowej. Czasy Edwarda Gierka stworzyły bowiem względną stabilizację materialną i otworzyły okno na Europę. Popularne stały się wyjazdy na wczasy do Bułgarii, Rumunii, NRD, Czechosłowacji czy nawet Jugosławii.



Główny nurt działań Komisji ds. Turystyki Automobilklubu Śląskiego był zgoła niezmienny i kładł główny nacisk na masowość. Organizowano życie turystyczne pracowników zatrudnionych w różnych gałęziach przemysłu. Szczególną aktywnością odznaczały się kluby górnicze. Turystyka pełniła przede wszystkim funkcję kompensacyjną. Przemysł wydobywczy był dla rządzących istotny. Zrównoważenie skutków powstałych w wyniku codziennych trudów pracy górników stało się motorem napędowym do powstawania nowych sekcji i klubów. Pozytywne efekty przynosiły wyjazdy do miejsc uzdrowiskowych, które dawały uczestnikom możliwość kontaktu z przyrodą i odpężyły

*Adam Jajko, Zenon
Błazejak i Dariusz
Jajko, 1 miejsce
w klasyfikacji klubowej,
tor Poznań, 2000 rok*



Jacek Pitera, Zenon
Błażej, Dariusz Jajko,
Janusz Kiwior,
1 miejsce drużynowo,
Ustroń – Lipowiec,
2002 rok

po okresie wytężonej pracy zawodowej. Z uwagi na charakter, zmagania kierowców turystów stanowiły tło rywalizacji sportowej. W turystyce stawiało kroki większość zawodników. Stanowili zaplecze kadrowe dla wyczynowego sportu. Zgodnie z założeniami organizowano rajdy w połączeniu ze zlotami i imprezami towarzyszącymi.

Na początku lat 80., w związku z rygorami stanu wojennego i ogólną sytuacją polityczno – gospodarczą panującą w kraju, znacznie osłabła działalność turystyczna. Pierwszoplanowym zadaniem władz było odbudowanie utraconych osiągnięć. Odbывało się to w trudnych warunkach, charakteryzujących się wzrostem kosztów eksploatacji pojazdów, niedoborem reglamentowanego paliwa, ogólnym obniżeniem poziomu usług bazy turystycznej z jednoczesnym wzrostem cen. Zamarło życie sportowe i turystyka zagraniczna. Impas udało się przełamać dopiero w 1983 roku. Wówczas przywrócono wiele imprez i zawodów.

Na Śląsku rywalizacja wśród kierowców turystów oparta była głównie na rozgrywanych Turystycznych Motorowych Mistrzostwach Okręgu (TMMO), stanowiących uzupełnienie dla Turystycznych Motorowych Mistrzostw Polski (TMMP). Regulamin kreował umiejętności zgoła odmienne od tych, które podlegały ocenie w rywalizacji kierowców profesjonalistów. Między innymi były to: znajomość kodeksu drogowego, umiejętność udzielania pierwszej pomocy, ocena kultury jazdy etc.



*Działacze
z Wodzisławia
Śląskiego i ich rodziny,
Pakość Koronowo,
2003 rok*



*Działacze
z Wodzisławia
Śląskiego i ich
rodziny, Pietrowice
Głubczyckie, 2005 rok*



Ustroń Lipowiec,
2004 rok

Zaproszenie na
ślizgawkę czyli nauka
jazdy w trudnych
warunkach



Zawodnicy klubowi brali udział w wielu imprezach rozgrywanych na terenie Krajów Demokracji Ludowej, głównie w NRD, CSRS, Węgierskiej Republiki Ludowej, Rumuńskiej Republiki Ludowej oraz na terenie ZSRR. Najbardziej prestiżowe były starty w Turystycznym Samochodowym Rajdzie Przyjaźni. Pierwszy raz zorganizowano go w 1973 roku z okazji 25 rocznicy podpisania układu o przyjaźni, współpracy i wzajemnej pomocy pomiędzy PRL, a CSRS. Rajd miał na celu zacieśnienie współpracy i rozwój turystyki motorowej. Początkowo udział w imprezie brało przeciętnie około 100 załóg polskich i czechosłowackich, a w kolejnych edycjach, począwszy od roku 1975, brali udział także zawodnicy z NRD, WRL i ZSRR. Uczestnicy musieli wykazać się szeregiem umiejętności, gdyż trasa miała zwykle 300 km i była wymagająca. Większość odcinków należało pokonać w terenie górskim. Szlak podzielony był na 3 etapy, w tym jeden rozgrywano w porze nocnej. W trakcie przejazdu zawodnicy pokonywali próby sprawności, do których należa-



*Złot rodzinny działaczy
z Wodzisławia
Śląskiego do
Zakopanego, 2005 rok*

*Nauka jazdy
z poślizgiem
kontrolowanym*



Wycieczka działaczy z
Łazisk Górnych
do Wieliczki, 2010 rok

popularnych imprez sportowo – turystycznych można zaliczyć: Rajd Hutniczy (CSRS), Zwinger – Pokal (NRD), Rajd Przyjaźni (ZSRR). W Polsce w tym okresie niezwykle popularny był Rajd Wielkiego Października, w którym uczestniczyli także zawodnicy Automobilklubu Śląskiego.

W latach 1990 – 2014 turystykę kwalifikowaną zdominowały caravanning i turystyka samochodowa. Prym wiodły organizacje z Wodzisławia Śląskiego, Łazisk Górnych, Jastrzębia – Zdroju, Katowic, Chorzowa, a także środowisko kierowców niepełnosprawnych zrzeszonych w Katowicach i Rybniku. Po przystąpieniu Polski do strefy Schengen ruch samochodowy rozwijał się praktycznie bez ograniczeń.

ty: jazda na azymut magnetyczny oraz itinerer strzałkowy. Uczestnicy musieli wykazać się także znajomością języka czeskiego, przepisów drogowych obowiązujących na terenie CSRS, umiejętnością udzielania pierwszej pomocy. Z uwagi na większe doświadczenie Czechosłowaków w klasyfikacji końcowej polskie załogi zajmowały zwykle bardziej odległe miejsca. Do innych



Pamiętny medal
na 80 rocznicę
założenia
Automobilklubu
Śląskiego

Zakończenie

Po zakończeniu I wojny światowej nastąpił gwałtowny rozwój polskiego ruchu sportowego na Górnym Śląsku. W listopadzie 1924 roku w Katowicach utworzono automobilklub. Wielowątkowość prowadzonych działań polegała na organizowaniu życia sportowego, turystyki kwalifikowanej, szkolenia kierowców, a także współpracy z urzędami państwowymi, stowarzyszeniami i organizacjami. Wśród najwybitniejszych członków na szczególne wyróżnienie zasługują Marszałek Sejmu Śląskiego Konstanty Wolny oraz hrabia Jan Jerzy Oppersdorff.

Postępujący kryzys gospodarczy lat 30. XX wieku niekorzystnie wpłynął na proces krzewienia motoryzacji. Pomimo trudnej sytuacji ekonomicznej katowiccy zawodnicy osiągalni dobre rezultaty. Istotne znaczenie miała realizacja polityki Józefa Piłsudskiego w kwestii szeroko rozumianej kultury fizycznej. Za jej sprawą w połowie lat 30. do rywalizacji wprowadzono elementy z zakresu przysposobienia wojskowego. Bogate plany zrewidował wybuch II wojny światowej. Realia wojenne nie pozwalały na uprawianie sportu samochodowego. Pojazdy oraz paliwa płynne były bowiem niezbędne dla prowadzenia działań militarnych.

W pierwszych latach po zakończeniu zmagani wojennych sprawy kultury fizycznej były dla rządzących bardzo ważne. Powszechnie dostrzegano duże znaczenie sportu, gdyż sprawne społeczeństwo było potrzebne do obrony i odbudowy zniszczonego wojną kraju. W lutym 1945 roku reaktywowano Automobilklub Śląski z siedzibą w Katowicach. W początkowym okresie funkcjonowania niezwykle pomocne okazało się wsparcie Prezydenta Katowic Józefa Wesołowskiego, a także Wojewody śląsko – dąbrowskiego Jerzego Ziętka. Dobrze układała się współpraca ze Śląskim Urzędem Wojewódzkim w Katowicach oraz Komendą Wojewódzką Milicji Obywatelskiej.

Pod koniec lat 40. wobec nacisków politycznych dokonano reorganizacji Katowickiego sportu automobilowego. Statut utworzonego w 1950 roku Polskiego Związku Motorowego uznał za swoich członków jedynie zrzeszenia sportowe, które wykonywały działania za pośrednictwem sekcji samochodowych. Rozwiązano Automobilklub Śląski i utworzono Okręgową Komisję Samochodową w Katowicach. Analogicznie do sytuacji z końca lat 30., powróciło współzawodnictwo zawierające elementy przysposobienia wojskowego. Pomimo licznych zmian i przeobrażeń sukcesy odnosili zawodnicy uprawiający sport rajdowy i wyścigowy. Z kolei czynnikiem mocno decydującym o dominacji górnośląskich zawodników na krajowych szosach była umiejętność budowy pojazdów. W klubowym ośrodku konstrukcyjnym w Katowicach, a także w prywatnych warsztatach, z dostępnych na rynku części i podzespołów, ręcznie wytwarzano estetyczne i trwałe pojazdy nazywane SAM.

Wykorzystując okres tzw. politycznej „odwilży”, w 1957 roku reaktywowano działalność katowickiego automobilklubu. Dzięki nadaniu osobowości prawnej uzyskiwano dochody z prowadzenia działalności gospodarczej. W latach 60. niekorzystne dla rozwoju sportu samochodowego w Katowicach stało się ograniczenie środków budżetowych przeznaczonych na działalność sportową. Wiele projektów

katowickich działaczy sportu samochodowego nie zostało zrealizowanych. Odnotowano także słabsze wyniki w sporcie wyścigowym.

Wydarzenia grudnia 1970 roku spowodowały zmiany na najwyższych szczeblach władzy. Gdy I Sekretarzem KC PZPR został Edward Gierek, dla województwa katowickiego nastały dobre czasy. Szybki rozwój przemysłowy i gospodarczy regionu śląskiego, wzrost uposażeń oraz potrzeba kompensacji ubocznych efektów pracy zawodowej przyczyniły się do zainteresowania motoryzacją. W Automobilklubie Śląskim postawiono na rozwój sportu samochodowego zarówno masowego, jak i kwalifikowanego. Ponownie zawodnicy Automobilklubu Śląskiego odnotowywali sukcesy. Emocje wzbudzała nowa dyscyplina – karting. Po wybudowaniu Fabryki Samochodów Małolitrażowych urozmaicono rywalizację w klasie markowej Fiatów 126. Powołano liczne delegatury i koła, działające głównie w zakładach pracy. Zaistniały dogodne warunki rozwoju turystyki kwalifikowanej. Położono akcent na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Na początku lat 80. problemy ekonomiczne Polski były przyczyną niezadowolenia szerokich mas ludności. Sytuacja polityczno – społeczna stała się na tyle poważna, iż organizowanie rywalizacji sportowej na Górnym Śląsku było utrudnione. Systematycznie zmniejszano dotacje na działalność statutową.

Wprowadzenie stanu wojennego w grudniu 1981 roku spowodowało uciążliwe dla społeczeństwa rygory i ograniczenia. Nie zawieszono działalności klubu, ale organizowanie imprez sportowych było zakazane. Sytuacja ekonomiczna kraju negatywnie wpływała na jego budżet. Brakowało środków finansowych na zakup sprzętu i organizowanie zawodów. Wprowadzono oszczędności i ograniczenia wydatków. Katowicki sport samochodowy przeżywał trudny okres. Działalność w znacznej mierze została oparta na wypracowanych samodzielnie środkach finansowych.

W połowie lat 80. na Górnym Śląsku nastąpił wzrost zainteresowania imprezami sportowymi. Należy wskazać kilka przyczyn dużej popularności rajdów i wyścigów. Do najważniejszych zalicza się skuteczność akcji reklamowych prowadzonych przez Komisję Propagandy. Istotny był także wpływ środków masowego przekazu, które promowały sporty samochodowe. Duże znaczenie miały dobre rezultaty osiągnięte przez zawodników. Ważne było wznowienie kontaktów z takimi organizacjami, jak: ZHP, ZSMP, ZMW, TKKF, LZS.

W roku 1989 roku nastąpił przełom, który zainicjował procesy trudnych przemian politycznych, społecznych i gospodarczych. Na Górnym Śląsku likwidowano delegatury i koła przyzakładowe automobilklubu. Sytuacja ekonomiczna pozwalała jednak na dalsze prowadzenie działalności statutowej. Zaznaczyć należy, iż w opisywanym okresie nie bez znaczenia dla rozwoju stowarzyszenia było ograniczenie dotacji PZM oraz regres w dochodach pochodzących z tantiemów sponsorskich. Zarząd musiał podejmować trudne decyzje, a wysiłki skupiono na zbilansowaniu budżetu. Poprawiono rentowność poszczególnych agend klubu i zminimalizowano koszty ich funkcjonowania. Podjęte przez zarząd działania skutkowały znacznym polepszeniem się sytuacji finansowej. Bieżące zadania realizowano przede wszystkim ze środków wypracowanych w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. Duże znaczenie miały dochody wypracowane przez stacje diagnostyczne.

Korzystne trendy ekonomiczne uwidoczniły się w połowie dekady. Dzięki stopniowej poprawie finansów, dalszy rozwój stowarzyszenia nabrał tempa. Zaznaczyć należy, iż okres ten charakteryzował się gwałtownym wzrostem ruchu kołowego, także na Górnym Śląsku. Zniesienie opłat celnych spowodowało nadejście koniunktury na usługi warsztatowe i diagnostyczne. Sytuację panującą na rynku z powodzeniem wykorzystał zarząd katowickiego automobilklubu. Uznać należy, iż w latach 1999 – 2014 dzięki profesjonalizmowi, wieloletniemu doświadczeniu oraz poświęceniu ludzi skupionych w organizacji, w jej delegaturach i kołach realizacja zadań statutowych przebiegała na wysokim poziomie.



*Ekspонат Muzeum
Pojazdów Zabytkowych
Automobilklubu
Śląskiego*

Rok IX.

Wtorek, dnia 9-go sierpnia 1932 r.

TOROWE ZAWODY MOTOCYKLOWE O MISTRZOSTWO POLSKI



W ub. niedzielę odbyły się na stadionie w Mysłowicach torowe zawody motocyklowe o mistrzostwo Polski. Ila strona nasza przedstawia: u góry: start zawodników, u dołu od lewej: Nagengast (Poznań), Gembala (Kraków), mistrz Polski, Bzelsauer (Katowice) i Weł (Poznań), który zyskał 1 miejsce w kat. do 250 ccm. (L. Ag. Fotogr. „Polonia”).

Nr 5, Maj 1932 r.

AUTO

215

tak silnie Fala, że kierowca musiał się wypręgać i dalać jazdy.

Następne badanie „punktu meldunkowego” ni 3 znalazło się na szanie Pomiechów — Sędziów, przy gajówce Golewice na p. m. „Modila” (tak 30 km od Poznania). Tuż trzeba było już trochę pomyśleć nad trasą, zwłaszcza, że jako wypadła po drodze mniej znanych. Wiedzą do Sieraka, aże w prawo na Góla i zatać za toram kolejowym w prawo bardzo podla drogę szutrową, przez piękny las przebiega, trafiały na gajówkę Golewice. Na tym stopie „tak tam nie wypadło” p. Markowskiemu (Chevrolet), który nie przybył na czas, tracąc 100 punktów.

Wreszcie ostatnie badanie z jazdy brzmiało: „mala znalazła się w m. Czarna Struga, przy sąledek Palanka” (tak 43 km od gajówki Golewice). Prowadzący tą samą drogą na Siedy, przychodzą Pomiechów, aby po kilku kilometrach „obiecać” na „traktach” odach skłm, w pobliżu trawianego odzinka Modila — Zakrzewym. Mijamy Stary Modil i kierujemy się nie jak kółka przyczepione do drogi, biegnącej po lewym brzoze Wody (wien na Łomianki), lecz na drogę, z prawej strony, na skraj, aby wjeść tam, gdzie ob. piękny sąleć Nowy Dwór — Jabłonna. Droga gładka i piękna, tak piękna, że aż się galsz zachłystuje kilkunastokrotnie (zapewne z zachwytu na brak kurek), co male zmusza do zwolnienia tempa. Jazdy na 43 km. p. d. Fed Jabłonna, zadowolony paski: odrywać, aby z szafelkami obserwuje, jak „konkurencja” tankuje na skrajewianu w Jabłonie, bierze w lewo w kierunku na Zagran, aby zatać za Jabłonna — Legionowo, skręca w prawo i wpada na szutrową, błistą Warszawę, a wiodąc do Czarni, Strugi.

Na macie był gwar, radość i smutek — wyszła się razem miłkła. Ten sobie kółka zmiana, a z przed kółka rakawem kółka obciara szarek, równo obciara, nos... maski gazowej, bazy wlewały na głowę ten fotograficzny ryjek i kręci się kilka kilometrów dokoła, aż nagle, przy boku, z głową maską wyciąga i z tynkami czasy ciele. Inna grupa szów pędzi do pobliskiego lasu wcale nie na odpoczynek, lecz by sobie postrząść do wypiętych, jak brzozy piwozów, baloników, co za tak skłoniwie buja się na wietrze i tak smiesznie, bezradnie pękają proste kółka karabinków.

Najlepsze wyniki w próbie smieszki kółka w mance gazowej osiągnęli: 1) Henryk Starzyński (Olympia) — 3 min. 13 sek. (bardzo pomysłowy uchwyt — mala szutry szutrowe, przysadzowana trawka paskami, na kółka zapawowej); 2) J. Podziński (Citroen) — 3 min.; 3) St. Grossman (Aero) — 3 min. 25 sek.; 4) K. Jastrzębski (Olympia) — 3 min. 25 sek.; 5) J. Skrzyński (Fiat 1200) — 3 min. 35 sek. Wszyscy zawodnicy zmieniili kółka poniżej 10-le minut (tak: Olka) zmienił kółka m. Brankiewicz — 8 min. 10 sek. tak 30 kółki otrzymał 10 pkt. dodatkowych.

Najlepsze wyniki w próbie strzelania (z karabinkami automatycznymi 30 m. do 5 baloników, umieszczonych na drzewkach, na smole w górę i w dół strzelał): 1) Jan Podziński — 10 pkt. Danych baloników w czasie 4 sek.; 2) Jerzy Grossman — 3 trafionych baloników, w 14 sek.; 3) Tadek Grossman — 3 traf. w 21 sek. Ci trzej otrzymali po 10 pkt. dod. 4) Roman Fiodorowski — 4 trafione w 8 sek.; 5) St. Grossman — 4 w 15 sek.; 6) W. Markowski — 4 w 20 sek.; 7) C. Zakładowicz — 4 w 24 sek. 8) m. Stankiewicz — 4 w 25 sek. Tych 5-ku kierowców otrzymało po 8 pkt. dod. Kółka mala 3 trażenia (z pkt. dod.) z wynikiem p. T. Fiodorowski, który otrzymał jedynie 3 baloniki, otrzymują 4 pkt.



Fotografie na górze: 1. Przed startem na w. m. modułowej, 2. Zespół w. m. modułowej (główny i w. m. grupy) — K. Stankiewicz, 3. Zespół w. m. modułowej (główny i w. m. grupy) — K. Stankiewicz, 4. Zespół w. m. modułowej (główny i w. m. grupy) — K. Stankiewicz, 5. Zespół w. m. modułowej (główny i w. m. grupy) — K. Stankiewicz, 6. Zespół w. m. modułowej (główny i w. m. grupy) — K. Stankiewicz, 7. Zespół w. m. modułowej (główny i w. m. grupy) — K. Stankiewicz, 8. Zespół w. m. modułowej (główny i w. m. grupy) — K. Stankiewicz, 9. Zespół w. m. modułowej (główny i w. m. grupy) — K. Stankiewicz, 10. Zespół w. m. modułowej (główny i w. m. grupy) — K. Stankiewicz.

Pod hasłem: idziemy w masę.

Międzyklubowa Konferencja Sportowa Automobilklubów

W niedzielę dnia 3-go kwietnia obradowała w Warszawie w lokalu Automobilklubu Polski Międzyklubowa Konferencja Klubów Automobilowych zrzeszonych w A. P. Była to pierwsza konferencja tego typu od kilku lat — okres kryzysu i zarządzeń antymotoryzacyjnych zwolnił naszych działaczy w sporcie automobilowym od kłopotu zjazdów. I jednocześnie konferencja z 3 kwietnia była ostatnim zjazdem ze zwoływanych w tym składzie. Nowy statut A. P., który w roku bieżącym wszedł w życie, przewiduje bowiem inną organizację Komisji Sportowej zrzeszonego automobilizmu. Najbliższy zjazd, który zapewne nastąpi w miesiącach zimowych r. b. (grudzień — styczeń) obradować już będzie według norm nowego statutu.

Konferencja kwietniowa miała na celu omówienie całokształtu spraw sportu automobilowego, a przede wszystkim uzgodnienie i zatwierdzenie ogólnopolskiego kalendarza sportowego na sezon 1938/39.

Zebrań, na które przybyli przedstawiciele klubów następujących: Automobilklubu Śląskiego, Automobilklubu Wielkopolski, Krakowskiego Klubu Automobilowego, Łódzkiego Automobil-Klubu, Małopolskiego Klubu Automobilowego, Pomorskiego Automobilklubu, Południowego Automobilklubu, Gdynskiego Automobilklubu — przewodniczył prezes Komisji Sportowej A. P. dyr. Janusz Regulski.

Prezes Regulski na wstępie omówił w krótkich słowach stan naszego sportu automobilowego przeprowadzając pobieżne porównanie ze sportem w latach przedkryzysowych, podkreślając szczególnie silnie, że postępujący rozwój motoryzacji nakłada na kluby między innymi b. ważny obowiązek szkolenia młodych kierowców sportowych.

ZMIANA OBlicza SPORTU AUTOMOBILOWEGO

Bez wielkiego trudu dostrzec można zmianę oblicza w sporcie samochodowym pokryzysowym, w stosunku do tego sportu z okresu przed rokiem 1932-33. Przed kryzysem szliśmy ostro naprzód w jakości wyścigów, osiągnęliśmy dość poważne rezultaty w zawodach o typie wyścigów, rekordy szybkości osiągane przez polskich kierowców były bardzo zbliżone do rekordów europejskich, a nawet światowych (w r. 1928 p. St. Szwarczstein osiągnął na sportowym Bugatti szybkość 148,560 km/godz., w r. 1931 śp. H. Liefeldt osiągnął na wyścigowym Daimlerze na dystansie 1 km z rozbiegiem szybkość 184,673 km/godz. Wyszły te pozostają dotychczas „nieruszone”, nie poprawione i na razie nie zapowiada się na to, abyśmy już rozpoczęli pracę w tym kierunku.

Sport automobilowy po kryzysie rozwija się w kierunku osiągania pewnego, dość wysokiego poziomu, ale tylko do pewnej, wyraźnie rysującej się granicy. Natomiast uderzającą jest powszechność, jaką sobie ten sport zyskuje. I w tym kierunku iść trzeba, nastawić się na propagandę wszędy, utrzymać wymagania, dając gwarancję osiągania przez kierowcę dobrego poziomu, ale nie stawiać wymagań zbyt wysokich, aby nie zrazić tych, którzy gotowi są stanąć w rzędzie kandydatów pragnących rozszerzyć swe umiejętności automobilowe. Potrzeba tego rodzaju imprez, raczej łatwych i popularnych, choć znowu niezbyt łatwych, rysuje się obecnie jako konieczność. Ale to dziś nie wystarczy — próby tego rodzaju są wystarczającymi dla pewnych celów próbami kierowców, ale są zbyt mało wyczerpującymi próbami maszyn. Ten brak wypełnia imprezy tzw. wielkiego kalibru, jak np. międzynarodowe rajdy A. P., które wymagają od wozu i kierowcy kwalifikacji bardzo wysokich.

Z szeregu myśli rzucanych na konferencji wiele zasługuje na podchwycenie i wzięcie pod uwagę. Zjawiały się głosy, aby nie szafować zbyt wielo wysokimi szybkościami w imprezach — wyrubowane szybkości niszczą bowiem szybciej wóz, nadto przy ciągle jeszcze istniejącym nieporządku na drogach, zbyt narażają bezpieczeństwo zawodnika.

JAZDY KONKURSOWE ZAMIAST „ZJAZDÓW”

Dalej zebrani jednomyślnie opowiedzieli się za oswojeniem tytułów imprez od nazwy „zjazd gwiazdzisty”. Zjazd jako pojęcie podpada pod wyświeczone „beztroską i sielankową”. Tymczasem wiele z dzisiejszych „zjazdów” to wcale trudne i poważne imprezy o charakterze jazdy konkursowej. Postępując po tej linii zmieniono nazwy szeregu „zjazdów”, pozostawiając jedynie na życzenie Automobilklubu Wielkopolski ustaloną tradycję nazwę Zjazdu Gwiazdzistego do Poznania z okazji Targów Poznańskich. Impreza ta należy niewątpliwie do gatunku imprez sportowych, a regulamin jej stawia wymagania bardzo wysokie.

Sprawę nazwy i klasyfikacji imprezy załatwi do reszty Narodowy Kodeks Sportowy, który opracowuje obecnie komisja regulaminowa A. P. Brak takiego kodeksu, któryby regulował właściwe wszelkie tego rodzaju kwestie, przeprowadził odpowiednią klasyfikację i ustalił nomenklaturę zawodów sportowych, zjazdów, wycieczek itp. — bardzo daje się odczuwać.

Zebrani zgodzili się na ogół z opinią, że bardzo pożądanym gatunkiem imprezy jest turniej międzyklubowy, który przyczynia się do wzajemnego poznania i zbliżenia automobilistów z różnych miast, bądź okręgów, a nadto — w wypadku np. regulaminu zastosowanego w r. 1937 do turnieju Łódź — Warszawa — daje dużo pożytku zarówno kierowcy, który poza jazdą w terenie uczy się czytania i operacji mapą, jak również wojskowym, którzy ucząc kierowcę manipulacji z mapą sami z kolei uczą się początków automobilizmu.

CORAZ WIĘCEJ IMPREZ O CHARAKTERZE PRZYST. WOJSK.

Sprawy wojskowe, a mówiąc ściślej przysposobienia wojskowego, zabrały sporo czasu zjazdowi. Wszystkie niemal kluby przewidują w swych kalendarzach coraz to więcej imprez o charakterze motorowego przysposobienia wojskowego, jak jazdy meldunkowe, jazdy terenowe, patrolowe itp. Signum temporis! Trzeba jednakże zauważyć, że tego rodzaju zawody dają b. wiele satysfakcji sportowej kierowcy.

Jeszcze jedną uwagę pragnęliśmy zrobić na marginesie obrad — wydaje mi się, że nadszedł już czas, aby poszczególne Kluby Terytorialne, opracowując regulaminy ciekawych sportowo imprez, pomyślały o zawodnikach z innych okręgów — odpowiednio ułożony regulamin ściągnie na pewno kierowców z „obcych” dalszych miast. Sunąć palcem po mapie przy układaniu regulaminu, trzeba go posunąć znacznie dalej, poza granice własnego województwa!

IDZIEMY KU NOWEMU ŻYCIU

Przed przystąpieniem do obrad właściwych prezes Komisji Sportowej p. J. Regulski omówił w krótkich słowach sezon ubiegły, zaznaczając na wstępie z naciskiem, że praca organizatorów automobilowych imprez sportowych.

Nagrodę Polski

jazdy po drogach gruntowych oraz powtórnej próby szybkości płaskiej.

Po raidzie maszyny poddane zostały badaniu technicznemu, w którym stwierdzono ewentualne uszkodzenia wozów.

Każda z prób była punktowana. Suma punktów decydowała o klasyfikacji zawodnika, przy czym klasyfikację w roku bieżącym przeprowadzono wyłącznie w poszczególnych grupach samochodów.

Warunki raidu, jak orzeczono po imprezie i jak wynikało z tego co się działo na trasie, były trudniejsze raczej dla maszyny niż dla kierowcy. W porównaniu powiedzmy z takim raidem do Monte Carlo, impreza polska stawiała przed wozem zadanie o wiele trudniejsze. Słabe stosunkowo nawierzchnie niszczyły podwozie, kurz zalegający drogi polskie niszczył silnik. Dla kierowcy raid AP był raczej imprezą lżejszą, mimo że regulamin nakazywał prowadzenie wozu tylko przez jednego kierowcę. Przerwy międzypowojenne były jednak tak długie, że pozwalały na kompletny wypoczynek.

WARUNKI NA TRASIE

Regulamin tegoroczny likwidujący przestarzałą instytucję kontrolerów oraz podwyższający średnie szybkości na trasie, nakazujący plombowanie niektórych elementów silnika i podwozia, zlikwidował także pojęcie pomocy obcej na trasie. Zawodnicy mogli korzystać z usług warsztatów reperacyjnych, znajdujących się w miastach położonych na trasie, zezwolono na korzystanie z pomocy specjalnych, rajdowych-lotnych warsztatów reperacyjnych poszczególnych przedstawicieli. Jak ktoś złośliwie się wyraził: raid był konkursem warsztatów reperacyjnych. Czy uważać to należy za błąd regulaminu? Raczej odwrotnie — za jego walor. Tak mamy wiele do zrobienia w tej dziedzinie, tak wiele mamy braków w zakresie sprawności naszych warsztatów, że każda okazja „wytrenowania” obsługi warsztatowej w szybkości dokonywania napraw powinna być wykorzystana do maksimum.

Szczerze trzeba przyznać, że w tym zakresie zostaliśmy oświeceni. To co nasze dość prymitywne warsztaty robiły z wozami rajdowymi, porażającymi nie raz i poważnie uszkodzonymi, było swego rodzaju żonglerką techniczną. Rozbitą, poważnie uszkodzony wóz, gdzieś pod łuckiem, po krótkim „zabiegu” w takim warsztacie reperacyjnym, przybywał w przepłowym czasie na metę „odmłodzony” nie do poznania. „Ratunkowa drużyna” blacharzy i malarzy w godzinę doprowadzała do kompletnego porządku wóz, który wynagrzany porządnego koła leżał w rowie na dachu. Reperowano m. in. zawieszony wentyl bez zerwania plomby założonej na głowicę itp.

Niestety, nie wszystkie firmy, nie wszystkie przedstawicielstwa w równym stopniu zainteresowały się raidem. Stąd tylko pewna grupa kierowców obsługiwana była na trasie z drobiazgową dokładnością, inna zaś musiała liczyć wyłącznie na swój spryt i na swoje siły. Rozumie się jednak tu zupełnie na miejscu, jeżeli się zważy, że raid jest nie tylko próbą wozu, ale i próbą organizacji montowni, czy warsztatów wozu te wypuszczających i o nie się troszczących. Skoro pewne przedstawicielstwa nie mogą się zdołać na zorganizowanie jeden raz do roku w najpoważniejszej polskiej imprezie właściwej obsługi dla swych wozów rajdowych, marki te nie mają czego szukać na naszym rynku.

Z wielką przyjemnością podkreślamy tu zasługi wytwórni opon polskiej produkcji Stomil. Obsługa techniczna wytwórni poznaszkiej rozmieszcza



Fotografie od góry: 1. Fragment parku w Warszawie. 2. Przegląd techniczny maszyn i zakładanie plomb przed raidem. 3. Badanie techniczne maszyn po raidzie na dziedzińcu zakładów Polskiego Fiata. 4. Aero p. Tarnawy w czasie badań technicznych na kanale na stacji obsługi Fiata.

„Elmot“ peten atrakciji

10. *Agave americana* — 10. *Agave americana* is a species of agave native to Mexico and Central America. It is a large, evergreen plant with thick, fleshy leaves and a central flower stalk. The plant is often used for landscaping and as a source of fiber for making paper and textiles.



India in 1950. Banerjee, P. 1950. The
and the growth of the
economy of India.



● ●

Berliner, P., & Langsdorf



© 1998 Blackwell Science Ltd, *Journal of Internal Medicine* 243: 111–117



1998

Zapomniany smak zwycięstwa

Tym sposobem niepomnieliśmy
wtedy także Andrzeja Kopera
na trzech tyłach miedziaka.
Andrzej Koper, Krzysztof Gęba-
ryś chciał pomóc społecznym nie-
serwanom i wiał do szubienicy
kanierów, dzieł napędzonych, co-
muś dozwolonego, co – brzo-
troćno kłóć. Nowo postawione
złotko napomniawszy seryjne
człeki, m. in. (tak): Andrzej Koper
czuł się szubienicą, na dotarciu
do dotarciu, wzięcia, wzięcia
i po i wzięcia pan Andrzej u-
lepował Krupkę, Orłowski, i Bu-
łowiczewi.

Myślnikowski nijk nie
mógł sobie przypomnieć na me-

[illegible][illegible]

FSGO 100 - 10.32. 18. Gryzyska
 Krupci (A. Skalski) - Polowanie 1982
 1. A. Skalski, 2. R. Sierbny, 3. A. Lopusz-
 ski
 101 - 10.32. 20. 11.34. 13.14. 13.14.
 W.B. - G.T. 21. Pawełczak/Kor-
 ta (A. Rodecki) - Łada 1982
 1. A. Rodecki, 2. A. Rodecki, 3. A. Rodecki
 102 - 10.32. 21. Pawełczak/Kor-
 ta (A. Skalski) - Warszawa
 103 - 10.32. 22. 11.34. 13.14. 13.14.
 104 - 10.32. 23. 11.34. 13.14. 13.14.
 105 - 10.32. 24. 11.34. 13.14. 13.14.
 106 - 10.32. 25. 11.34. 13.14. 13.14.
 107 - 10.32. 26. 11.34. 13.14. 13.14.
 108 - 10.32. 27. 11.34. 13.14. 13.14.
 109 - 10.32. 28. 11.34. 13.14. 13.14.
 110 - 10.32. 29. 11.34. 13.14. 13.14.
 111 - 10.32. 30. 11.34. 13.14. 13.14.
 112 - 10.32. 31. 11.34. 13.14. 13.14.
 113 - 10.32. 32. 11.34. 13.14. 13.14.
 114 - 10.32. 33. 11.34. 13.14. 13.14.
 115 - 10.32. 34. 11.34. 13.14. 13.14.
 116 - 10.32. 35. 11.34. 13.14. 13.14.
 117 - 10.32. 36. 11.34. 13.14. 13.14.
 118 - 10.32. 37. 11.34. 13.14. 13.14.
 119 - 10.32. 38. 11.34. 13.14. 13.14.
 120 - 10.32. 39. 11.34. 13.14. 13.14.
 121 - 10.32. 40. 11.34. 13.14. 13.14.
 122 - 10.32. 41. 11.34. 13.14. 13.14.
 123 - 10.32. 42. 11.34. 13.14. 13.14.
 124 - 10.32. 43. 11.34. 13.14. 13.14.
 125 - 10.32. 44. 11.34. 13.14. 13.14.
 126 - 10.32. 45. 11.34. 13.14. 13.14.
 127 - 10.32. 46. 11.34. 13.14. 13.14.
 128 - 10.32. 47. 11.34. 13.14. 13.14.
 129 - 10.32. 48. 11.34. 13.14. 13.14.
 130 - 10.32. 49. 11.34. 13.14. 13.14.
 131 - 10.32. 50. 11.34. 13.14. 13.14.
 132 - 10.32. 51. 11.34. 13.14. 13.14.
 133 - 10.32. 52. 11.34. 13.14. 13.14.
 134 - 10.32. 53. 11.34. 13.14. 13.14.
 135 - 10.32. 54. 11.34. 13.14. 13.14.
 136 - 10.32. 55. 11.34. 13.14. 13.14.
 137 - 10.32. 56. 11.34. 13.14. 13.14.
 138 - 10.32. 57. 11.34. 13.14. 13.14.
 139 - 10.32. 58. 11.34. 13.14. 13.14.
 140 - 10.32. 59. 11.34. 13.14. 13.14.
 141 - 10.32. 60. 11.34. 13.14. 13.14.
 142 - 10.32. 61. 11.34. 13.14. 13.14.
 143 - 10.32. 62. 11.34. 13.14. 13.14.
 144 - 10.32. 63. 11.34. 13.14. 13.14.
 145 - 10.32. 64. 11.34. 13.14. 13.14.
 146 - 10.32. 65. 11.34. 13.14. 13.14.
 147 - 10.32. 66. 11.34. 13.14. 13.14.
 148 - 10.32. 67. 11.34. 13.14. 13.14.
 149 - 10.32. 68. 11.34. 13.14. 13.14.
 150 - 10.32. 69. 11.34. 13.14. 13.14.
 151 - 10.32. 70. 11.34. 13.14. 13.14.
 152 - 10.32. 71. 11.34. 13.14. 13.14.
 153 - 10.32. 72. 11.34. 13.14. 13.14.
 154 - 10.32. 73. 11.34. 13.14. 13.14.
 155 - 10.32. 74. 11.34. 13.14. 13.14.
 156 - 10.32. 75. 11.34. 13.14. 13.14.
 157 - 10.32. 76. 11.34. 13.14. 13.14.
 158 - 10.32. 77. 11.34. 13.14. 13.14.
 159 - 10.32. 78. 11.34. 13.14. 13.14.
 160 - 10.32. 79. 11.34. 13.14. 13.14.
 161 - 10.32. 80. 11.34. 13.14. 13.14.
 162 - 10.32. 81. 11.34. 13.14. 13.14.
 163 - 10.32. 82. 11.34. 13.14. 13.14.
 164 - 10.32. 83. 11.34. 13.14. 13.14.
 165 - 10.32. 84. 11.34. 13.14. 13.14.
 166 - 10.32. 85. 11.34. 13.14. 13.14.
 167 - 10.32. 86. 11.34. 13.14. 13.14.
 168 - 10.32. 87. 11.34. 13.14. 13.14.
 169 - 10.32. 88. 11.34. 13.14. 13.14.
 170 - 10.32. 89. 11.34. 13.14. 13.14.
 171 - 10.32. 90. 11.34. 13.14. 13.14.
 172 - 10.32. 91. 11.34. 13.14. 13.14.
 173 - 10.32. 92. 11.34. 13.14. 13.14.
 174 - 10.32. 93. 11.34. 13.14. 13.14.
 175 - 10.32. 94. 11.34. 13.14. 13.14.
 176 - 10.32. 95. 11.34. 13.14. 13.14.
 177 - 10.32. 96. 11.34. 13.14. 13.14.
 178 - 10.32. 97. 11.34. 13.14. 13.14.
 179 - 10.32. 98. 11.34. 13.14. 13.14.
 180 - 10.32. 99. 11.34. 13.14. 13.14.
 181 - 10.32. 100. 11.34. 13.14. 13.14.
 182 - 10.32. 101. 11.34. 13.14. 13.14.
 183 - 10.32. 102. 11.34. 13.14. 13.14.
 184 - 10.32. 103. 11.34. 13.14. 13.14.
 185 - 10.32. 104. 11.34. 13.14. 13.14.
 186 - 10.32. 105. 11.34. 13.14. 13.14.
 187 - 10.32. 106. 11.34. 13.14. 13.14.
 188 - 10.32. 107. 11.34. 13.14. 13.14.
 189 - 10.32. 108. 11.34. 13.14. 13.14.
 190 - 10.32. 109. 11.34. 13.14. 13.14.
 191 - 10.32. 110. 11.34. 13.14. 13.14.
 192 - 10.32. 111. 11.34. 13.14. 13.14.
 193 - 10.32. 112. 11.34. 13.14. 13.14.
 194 - 10.32. 113. 11.34. 13.14. 13.14.
 195 - 10.32. 114. 11.34. 13.14. 13.14.
 196 - 10.32. 115. 1

R. Gryczka i W. Kruzel przed J. Konečným i J. Čupą, 1963; Aufzuchtstube 50
stages na larze doświadczeniowych w Tychach.

Rozmawiamy z wiceprezesem ds. sportowych
Automobilklubu Śląskiego, Mieczysławem Spychalskim

WYGRALIŚMY WSZYSTKO CO BYŁO DO WYGRANIA

— Jakże były dla AŚL
dwie pierwsze w tym roku
eliminacje RSMPT?

— W zimowym Rajdzie Dolnośląskim byliśmy najlepszą zespołową, a kilka z udziałem wygrali swoje klasy. W „Klimce” skłasyfikowaliśmy nas na trzecim miejscu, ale całkowicie eliminowaliśmy klasę A-11 z najlepszymi trzy pierwsze miejsca.

— Wobec tego były to dobre początki?

— W klasyfikacji zespołowej po dwóch eliminacjach RSMF lewimy na drugim miejscu, a w klasach A-11 i A-12 prowadzą nasi zawod-

— Działego jeszcze nie wystraszona! Najlepiej w ub roku — Mariusz Kontrakt?

— Toż, kłopot, kłopot! Jest kłopot, nie ma kłopotu, raz zgotował samochoda dla siebie — First to nowa, 2-litrowa Celica.

— Wysocho oceniony rajd wiodący! nastąpił zgłoszony w tym roku jako rajd międzynarodowy.

— Tak, jubileuszowy. XXXV Rajd Wisły — PSM będzie impreza międzynarodowa. Już kilka misjery trwa rozpoczętych przygotowania do niego. W tym, był organizowany nie ma — obchodzącego. Drugi nieco organizujący

stała eretę sportowa Między-
narodowego Rządu Dziennik-
arzy, który obchodzi się je-
zeli nie w Szwajcarii.

— A w wywieżonych?

— Organizacja paleniska
powiada, że nie można roz-
grywać wleń zliminacji o-
kreślonych. Nawet klub be-
dział w tym roku organizu-
jąc jedną okręgową: „Il
Wysięg WIELKOR”, który
chceby rozegrał 11 czerwca
na terenie PSM w Tyrbach.

— Pomoczek przy drodze.

— W tej chwili nie ma
większych kłopotów z orga-

[illegible]



Cztery rajdy — Elmot w Świdnicy, Krakowski, Wisła i ostatnio rozegrany Kormoran w Olsztynie stanowiły eliminacje tegorocznych rajdowych samochodowych mistrzostw Polski. Eliminacje te wyłoniły mistrzów w poszczególnych klasach, uzależnionych od pojemności i stopnia przeróbek w silnikach samochodów i w klasyfikacji generalnej w tegorocznym sezonie. Sezon, który należy uznać za udany, a który — trzeba to sobie wyraźnie określić — był próbą wprowadzenia nowych zasad i regulaminów łączących międzynarodowe wymogi sportowe z kłopotami jakie sport samochodowy przeżywa w aktualnej kryzysowej sytuacji paliwowej w kraju.

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski — zakończone

MIECZYSLAW GRZEGORCZYK



Zdobywca Pucharu Pokoju i Przyjaźni oraz Mistrzostw Polski zajmujący pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej — Andrzej Koper na punkcie kontroli czasu.

Rozegrany w ubiegłą niedzielę w Olsztynie Rajd Kormoran — jako IV eliminacja rajdowych samochodowych mistrzostw Polski — zakończył całoroczne zmagania kierowców o tytuły mistrzowskie. Na łączącej 420 km trasie, w ramach której zlokalizowano 15 odcinków specjalnych o długości 150 km, znalazło się 56 z 68 zgłoszonych załóg. Ukończyło 36 załóg. Na tej trasie różnica 11 sekund w stosunku do następnej załogi zwyciężyli zawodnicy Auto Klubu Rzemieślnik Warszawa, Andrzej Koper z Krzysztofem Gęborysem w samochodzie Renault 5 Alpine. Zwycięstwem tym Andrzej Koper podsumował tegoroczny sezon i do zdobycia już Pucharu Pokoju i Przyjaźni dołączył jeszcze tytuł Mistrza Polski w klasie i klasyfikacji generalnej.

Faworytem rozgrywanego w Olsztynie rajdu był zawodnik Fabryki Samochodów Osobowych, zmagający w tym właśnie mieście, Marian Bublewicz jadący z Ry-

Dariusz Poletylo — Tomasz Szośka, AK, Rzemieślnik, Fiat 123p
Klasa A 700
Wiesław Cygan — Krzysztof Kocur, OBR — FSM, Fiat 126p
Klasa A-1300
Wiesław Stoc — Jerzy Bigos, A. Lubelski, Fiat 123p/1300
Klasa A markowa FSO
Paweł Przybylski — Piotr Perkowski, AK, Rzemieślnik, Fiat 123p/1500
Klasa B 1150
Andrzej Lubiak — Maciej Wistawski — OBR — FSM, Fiat 126p
Klasa B-1600
Andrzej Koper — Krzysztof Gęborys, AK, Rzemieślnik, Renault 5 Alpine
Klasa B powyżej 1600
Marian Bublewicz — Ryszard Zyskowski — OBR — FSO — Polonez 2000 turbo
Zespołowo:
1. Auto Klub Rzemieślnik — Warszawa
2. Automobilklub Śląski
3. Automobilklub Krakowski I.

auto-moto-sport



„Malsch” Roberta Kępi podoba tegoroczny rajd „Elmot” Zdjęcia: Piotr Lepay

Dobra passa Roberta Kępi

KOLEJNY MISTRZOWSKI TYTUŁ

Po kierowcach wyścigowych, teraz zajął się także rajdowców. I dla jednych, i dla drugich był bardzo udany, jak przystało na rok jubileuszowy 50-lecia Automobilklubu Śląskiego. Dwa tytuły mistrzowskie w rajdach samochodowych wywalczyli: ROBERT KĘPI, startujący w dwóch samochodach z pilotem JACQUEM BLANONEM, a następnie z JANUSZEM LORENZEM oraz TOMASZEM RYKOWEM, a także R. GRZYCKI z pilotem W. KRZYZEM.

Dobra passa Roberta Kępi. W 1982 roku, kiedy to wywalczył w grupie II w samochodzie „20” tytuł II wicemistrza Polski. W roku ubiegłym, zdobył on tytuł mistrzowski, a w tym samym R. Kępi powtórzył sukces.



Robert Kępi

W 1982 roku, kiedy to wywalczył w grupie II w samochodzie „20” tytuł II wicemistrza Polski.

W dwóch ostatnich eliminacjach startował Pan Bob Kępi.

— Została to podjęta decyzja powołaniem Jacka do sztabu sztabu — wyjaśnia — Kiedy tylko wrócił, podjął decyzję o startach. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej.

— Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej.

— Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej.

— Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej.

W tym roku wywalczył. To jest najlepszy kierowca w Europie. Tyle, że Jack jest kierowcą, a nie kierowcą.



Jack Blanon

— Ale rodzina. To jest najlepszy kierowca w Europie. Tyle, że Jack jest kierowcą, a nie kierowcą.

— Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej.

— Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej.

— Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej.

— Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej.

— Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej.

— Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej.

— Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej.

— Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej. Znamy się bardzo i rozmawiamy najczęściej.

AUTOMOBILIZM

Rajd Wisły

Tragiczny OS nr 10

WYKŁAD DŁUGOŚĆ 20 KM

Wojciech Angulowicz, 30 lat, mieszka w Warszawie, jest kierowcą w firmie "Wojciech Angulowicz". W dniu 10 października 1967 roku, podczas rajdu "Wisły", jadąc samochodem marki "Volvo 122", zderzył się z ciężarówką na skrzyżowaniu ulic. W wyniku wypadku Angulowicz zmarł na miejscu. Władysław Helis, kierownik rajdu, wyraził głęboką żal i wyraził nadzieję, że rodzina Angulowicza przeżyje to trudne doświadczenie. Władysław Helis, kierownik rajdu, wyraził głęboką żal i wyraził nadzieję, że rodzina Angulowicza przeżyje to trudne doświadczenie.

JANUSZ SZYMOWSKI

d

Wisły

skrócony po tragicznym wypadku

Władysław Helis, kierownik rajdu, wyraził głęboką żal i wyraził nadzieję, że rodzina Angulowicza przeżyje to trudne doświadczenie. Władysław Helis, kierownik rajdu, wyraził głęboką żal i wyraził nadzieję, że rodzina Angulowicza przeżyje to trudne doświadczenie.

RAJD WISŁY

Tragiczny OS nr 10

Władysław Helis, kierownik rajdu, wyraził głęboką żal i wyraził nadzieję, że rodzina Angulowicza przeżyje to trudne doświadczenie. Władysław Helis, kierownik rajdu, wyraził głęboką żal i wyraził nadzieję, że rodzina Angulowicza przeżyje to trudne doświadczenie.



WYKŁAD DŁUGOŚĆ 20 KM

AUTOMOBILIZM

Automobiliści

na trasie rajdowych MP

WARSZAWA (PAP). Staraniem automobilkłubów warszawskiego i warszawsko-ojczyńskiego odbyła się w niedzielę 23 bm. eliminacja rajdowych automobilowych mistrzostw Polski. Na starcie znalazło się 45 wozów, sklasyfikowano 33. Uczestnicy eliminacji musieli pokonać odległość 100 km. Start i meta w Warszawie.

A oto wyniki: klasa I — kategoria „A”: 1) Ujejak, 2) Naleśnik-Geyztor, 3) T. Pułczyński — M. Pułczyński — wszyscy Automobilkłub Warszawa. Klasa II — kategoria „A”: 1) Nowicki, Stepieński (Kraków), 2) Zalewski, Borawski (Białystok), 3) Jasiński,

Wędrychowski (Warszawa). Klasa III — kategoria „A”: 1) Aleksandrowicz (Poznań), 2) Kowalczyk, Malinowski (Wrocław), 3) Prętyczka, Januszkiewicz (Katowice). Klasa I — kategoria „B”: 1) Węjner, Karol (Katowice), 2) Urtnowski, Sypniewski (Bydgoszcz), 3) Warysella, Domański (Warszawa). Klasa II — kategoria „B”: 1) Dalka (Bydgoszcz), 2) Gaurykiewicz, Gaczkowski (Bydgoszcz), 3) Bartkowiak, Orliński (Katowice). Klasa III — kategoria „B”: 1) Ruciński, Wędrychowski (Poznań), 2) Smorawski (Poznań), 3) Chudziak (Warszawa).

Rajdem samochodowym do Wisły, ślasy automobilistycznej zakłedyli sezon sportowy. Już drugi rok, na Śląsku, jako jedynym okręgu w Polsce, organizowane są mistrzostwa w rajdach samochodowych. Podczas tegorocznego mistrzostwa okręgu przeprowadzono 5 wyścigów eliminacyjnych. Każdy z nich długości trasy 200 do 300 km, posiadał sterylne próby sportowych i wyścigowych. Eliminacje te skupiły na starcie rekordowo 1000 zawodników i kierowców, z których połowę stanowili kierowcy młodzi. Wszyscy zaliczyli się o zdobytych licencji sportowej. Warunki do uzyskania licencji wywodziły 22 kierowców.

Wśród zawodników podających licencje, tytuły najlepszych zawodników w klasyfikacji generalnej zdobył Edward Kinderman i Władysław Helis na samochodzie Volvo 122 s.

Na zakończenie sezonu sportowego z uznaniem należy stwierdzić, że Komisja Sportowa Automobilkłubu Śląskiego, jako preceptor najłatwiejszej formy sportu samochodowego, organizator rajdów dla początkujących zawodników poważnie przyczynia się do podniesienia kwalifikacji kierowców.

WYNIKI RSMŚL

Klasyfikacja generalna tytułu najlepszego z roku w 1967 roku: 1) Kinderman 49 punktów, 2) Helis Januszkiewicz 27, 3) Głot 27, 4) Bartkowiak 6) Przybyła 19 pkt.

KLASYFIKACJA SZCZEGÓŁOWA

KLASA I, pojemność silnika do 600 ccm: 1) Nowicki (Trabant 601) 22 pkt., 2) Górecki (Trabant 20 pkt.), 3) Bielecki (Trabant 601) 11 pkt.

KLASA II, pojemność silnika do 850 ccm: 1) Głot (Steyr Puch 650 TR) 16 pkt., 2) Stupik (Zastava 14 pkt.), Koros (Zastava 14 pkt.), 4) Bielek (Fiat 600D) 13 pkt.

KLASA III, pojemność silnika do 1000 ccm: 1) Januszkiewicz (Skoda 1000MB) 21 pkt., 2) Zawitz (Skoda 1000 26 pkt.), Wrocławski (Skoda 1000 MB) 20 pkt., 4) Bielek (Skoda 1000 MB) 18 pkt.

KLASA IV (pojemność silnika do 1300 ccm): 1) Nowicki (VW 1200) 16 pkt., 2) Bielek (VW 1200) 12 pkt., 3) Grychowski (VW 1200) 8 pkt.

KLASA V (pojemność silnika nad 1300 ccm): 1) Kinderman (Volvo 122 s) 34 pkt., 2) Helis (Volvo 122 s) 28 pkt., 3) Bodnar (Osołowski) 22 pkt.

A. Koper i J. ... 15 Alpine najlepsi

Raid Wisły zakończył rywalizację kierowców

• A. Białowas — W. Ondraczek z A.Si. wygrali w swojej grupie • Druga lokata R. Gryczyńskiego i W. Kruzela, a trzecia — R. Kępi i J. Białona w „maluchach”

XXXI Samochodowy Raid Wisły, który rozegrany został w ub. sobotę, zakończył tegoroczne zmagania kierowców rajdowych o tytuły mistrzów Polski. Był bowiem czwartą i ostatnią już eliminacją. Niebawem, po ostatecznym podsumowaniu wyników z trzech startów, poznamy najlepszych w 1983 roku.

A jak było w Wisłej? O godzinie 5 rano, na liczącej 457 kilometrów trasie, prowadzącej drogami Wisły, Ustronia, Jaszcowa, a także wielu innych beskidzkich miejscowości, wyruszyło 48 z 62 zgłoszonych załóg. Kilka minut po szesnastej na mecie meldowały się pierwsze załogi, ale ostatecznie rajd ukończyło tylko 36 ekip. Znakomicie spływały się Renault 5 Alpine, a w nich A. Koper i J. Lewandowski z Automobilklubu Warszawskiego i R. Granica — T. Szostak (załoga mieszana „Rzemieślnika” Warszawa i „Stomilu” SGPS W-wa). Pierwsi wygrali swoją grupę (gr. II klasa B), a także zwyciężyli w klasyfikacji generalnej. Im też przypadł Puchar im. inż. Palewskiego przeznaczony dla najlepiej spływającej się na próbach wyścigowych załogi. Druga wspomniana para zajęła w klasyfikacji generalnej drugą lokatę, a trzecie miejsce wywalczyła załoga Automobilklubu Śląskiego — A. Białowas i W. Ondraczek, jeżdżąca w klasie markowej A — FSO 1600. Oni także zwyciężyli w swojej grupie.

A oto wyniki (zwycięzcy i miejsca zawodników ASi):

Gr. I (markowa FSM) 1. J. Dyszy — R. Morita („Rzemieślnik” W-wa i AP Warszawski), 2. R. Gryczyński — W.

Kruzela (Automobilklub Śląski), 3. R. Kępi — J. Białona (A. Si.);

Gr. I kl. 1-3 — A. Witkiewicz — M. Osieble (AP Kraków);

Gr. II kl. 1-3: A. Lubiak — M. Wisławski (Automobilklub Beskidzki); Gr. II kl. 4-7: M. Gąsecki — T. Chmiel („Budowlani” Gdańsk); Gr. II kl. 8: A. Koper — J. Lewandowski;

Gr. A (markowa FSO 1600) — A. Białowas — W. Ondraczek (A. Si.);

Gr. II kl. 9-15: Cz. Zadygowiec — P. Wiczaryński (AP Podlaski).

Zespołowo pierwsze miejsce zajął „Rzemieślnik” W-wa i Jemu przypadł Puchar ZO PZMot w Katowicach. Drugie miejsce zajął Automobilklub Śląski, a trzecie i zespół Warszawy.

Trzeba podkreślić dobre organizacyjne przygotowanie imprezy przez działaczy Automobilklubu Śląskiego, wspomaganych przez Automobilkluby ościennie — Beskidzki i Cieszyński. Równie dobrym pomysłem było wykorzystanie przy obliczaniu wyników specjalistów z PPT „Nowatech” w Katowicach i minikomputera ZX-81.

Rajdowcy po sezonie

Kinderman i Helis mistrzami Śląska

Rajdem samochodowym do Wisły, śląscy automobilści zakończyli sezon sportowy. Już drugi rok, na Śląsku, jako jedynym okręgu w Polsce, organizowane są mistrzostwa w rajdach samochodowych. Podczas tegorocznych mistrzostw okręgu przeprowadzono 5 wyścigów eliminacyjnych. Każdy z nich długości trasy 200 do 500 km, posiadał przez prób sportowych i wyścigowych. Eliminacje te skupiły na starcie rekordowa ilość 350 zawodników i nawizatorów, z których połowę stanowili kierowcy młodzieży, ubiegający się o zdobycie licencji sportowej. Warunki do uzyskania licencji wywalczyło 52 kierowców.

Wśród zawodników posiadających licencje, tytuły najlepszych zawodników w klasyfikacji generalnej zdobył Edward Kinderman i Władysław Helis na samochodzie Volvo 122 s.

Na zakończenie sezonu sportowego z uznaniem należy stwierdzić, że Komisja Sportowa Automobilklubu Śląskiego, jako promotor najłatwiejszej formy sportu samochodowego, organizator rajdów dla początkujących zawodników poważnie przyczynia się do podnoszenia kwalifikacji kierowców.

WYNIKI RSMŚL

Klasyfikacja generalna o tytuł najlepszego zawodnika w 1983 roku: 1) Kinderman 40 punktów, 2) Helis 34, 3) Januszkiewicz 27, 4) Grych-50 27, 5) Bartkowiak 26, 6) Przybyła 19 pkt.

KLASYFIKACJA SZCZEGÓŁOWA

KLASA I, pojemność silnika do 600 ccm: 1) Paradowski (Trabant 601) 25 pkt., 2) Oczkowski (Trabant 601) 20 pkt., 3) Biegański (Trabant 601) 11 pkt.

KLASA II, pojemność 601 do 850 ccm: 1) Grychtoł (Steyr Puch 650 TR) 16 pkt., 2-3) Szupik (Zastava 750) 14 pkt., Korus (Zastava 750) 14 pkt., 4) Bielewski (Fiat 600D) 13 pkt.

KLASA III, pojemność 851 do 1000 ccm: 1) Januszkiewicz (Skoda 1000MB) 31 pkt., 2-3) Zawiła (Skoda 1000MB) 26 pkt., Wrocławski (Skoda 1000 MB) 26 pkt., 4) Przybyła (Skoda 1000 MB) 20 pkt.

KLASA IV (pojemność 1001 do 1300 ccm): 1) Bartkowiak (VW 1200) 16 pkt., 2) Brova (VW 1200) 12 pkt., 3) Grychtoł (VW 1300) 8 pkt.

KLASA V (pojemność ponad 1300 ccm): 1) Kinderman (Volvo 122 s) 34 pkt., 2) Helis (Volvo 122 s) 28 pkt., 3) Bodnar (Moskwicz 407) 22 pkt. (mg)

XII RAJD WARSZAWSKI WYSTARTOWAŁ!

WARSZAWA, 15.11. (obsł. wł.). Po raz pierwszy najbardziej widowiskowa próba Rajdu Warszawskiego — przejazd ulicą Karową — rozegrana została w dzień. Pierwszy zawodnik przekroczył linię startu w piątek, 15 bm., o godzinie 11.50. Spośród samochodów klas 1 i 2 w obydwu grupach (Trabanty, Fiaty 126 p) najlepszy czas uzyskał Włodzimierz Pawluczak z Automobilklubu Warszawskiego (1.53 sek.).

Prawdziwe emocje rozpoczęły się właściwie od przejazdu wielokrotnego mistrza Polski w klasie 5—6 Henryka Mandery, który trasę pokonał na Wartburgu w bardzo dobrym czasie 1:43.8 sek. Przez wiele minut był to najlepszy rezultat.

(DOKOŃCZENIE NA STR. 2)

SPORTSPORTSPORTSPORT

Kolejna ofiara

[illegible]

3 MEDALE A. GRUBBY w mistrzostwach Europy

W Modlinie zdobył kasko mistrzostwa Europy w łodzi statecznym. Nosi najgłębszy pingpongowski, Andrzej Górecki, trzykrotnie stawał na podium. Najpierw z kaskadem zdobył srebrny medal w turnieju drużynowym, następnie z Bełtlem Włoszczak zdobył brązowy medal w mikście i w ostatnim dniu zajął drugie miejsce w turnieju indywidualnym.

Srebrna szabla Janusza Olecha

auto-moto-sport

W tym samochodzie formuły „Exor” A. Wapichowski wyprzedziła dopiero w polowie trzeciej. Tuż co jechał byłam w Alamo VII, w aucie formuły „Polonia”
Foto: M. Adamski

Pierwsze starty kierowców wyścigowych

Remis, który jest porażką

POLSKA - DANIA 0:0

Olimpiada bez naszych piłkarzy

POLONIA JUŻ DRUGA

Na III francs

Niwka i Jastrzębie
ida łeb w łeb

Wstępne eliminacje żułowców

Pleciu jedzie dalej...

RAID SAFARI

auto-moto-sport

- W sobotę o 6.00 start!
- Rekordowa liczba zgłoszeń
- Nie zabraknie najlepszych kierowców

W SOBOTĘ, A WIĘC JUTRO, NA DROGACH W TRÓJKĄCIE MIAST: WISŁA — CIEŻYŃ — BIELSKO, ROZEGRANY ZOSTANIE TRZECIY RAZ, DO XXXII RAJDU „WISŁA”. BUDĄCY SI ELIMINACJA RAJDOWYCH SAMODRÓWYCH MISTRZOSTW POLSKI DO ZDOBYCIA NA WIĘC CENNE PUNKTY W RYWAŁIZACJI O PRZEMIAŁ W KRAJU, A TAKŻE WIELKIE TROFEum, JAK MIĘDZONAGRODA IM. W. PAJEW-SKIEGO, A TAKŻE JANA KIPPERA, UFUNDOWANA KU CZCI TRAGICZ-NIE ZMARŁYCH NIEGDYSIEJSZYCH, ZNANYCH AUTOMOBILISTÓW — JANA LANGERA I MICHAŁA NAHORSKIEGO, KTÓRA W BIEŻĄCYM ROKU NA POWRÓT PONTANOWIONO PRZYZNAC NAJLEPSZEJ ZAŁO-ZE NA ODCINKACH SPECJALNYCH.

JEST WIĘC O CO WALCZYĆ, A ŻE NA STARCIE STANIE CAŁA KRAJO-WA CZŁOŁKA KIEROWCÓW RAJDOWYCH, EMOCJE ZAPEWNE NIE ZA-BRAKNIE.

Na liście startowej, infor-macyjnej „Wiatry”, rekordowa liczba zgłoszeń — 11 osób. Wśród nich, niemal wszyscy zawodnicy z laty przystę-piający do startów w rajdach samochodowych: Piotr Kępa i Andrzej Kasperowicz, którzy wraz z partnerem Krzysztofem Gęborskim, startując na kon-tynencie, zdobyli tytuły „Ra-jdów” i „Alpów”. Również Ma-rian Bielewicz i Ryszard Grzesiński, którzy w „Północnej” 1980 — Turku, Ryszard Grzesiński i Andrzej Kasperowicz, Paweł Przysięcki i Ryszard Gęborski i in-.

Na liście startowej, infor-macyjnej „Wiatry”, rekordowa liczba zgłoszeń — 11 osób. Wśród nich, niemal wszyscy zawodnicy z laty przystę-piający do startów w rajdach samochodowych: Piotr Kępa i Andrzej Kasperowicz, którzy wraz z partnerem Krzysztofem Gęborskim, startując na kon-tynencie, zdobyli tytuły „Ra-jdów” i „Alpów”. Również Ma-rian Bielewicz i Ryszard Grzesiński, którzy w „Północnej” 1980 — Turku, Ryszard Grzesiński i Andrzej Kasperowicz, Paweł Przysięcki i Ryszard Gęborski i in-.



Rajd „Wista” '84



Schematyczny mapka trasy rajdu



Na 2-tygodniowej przerwie soborzy na starcie Długości Krępa i Piotra Mytkowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.

Wojciech Odrzyński i Andrzej Kasperowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.

Wojciech Odrzyński i Andrzej Kasperowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.

Wojciech Odrzyński i Andrzej Kasperowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.

Wojciech Odrzyński i Andrzej Kasperowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.

Wojciech Odrzyński i Andrzej Kasperowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.

Wojciech Odrzyński i Andrzej Kasperowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.

Wojciech Odrzyński i Andrzej Kasperowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.

Wojciech Odrzyński i Andrzej Kasperowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.



Będzie wspaniałym triumfem, legendarny idy-lyczny Puchar Polski i Przyjaciół — Andrzej Kasperowicz i Krzysztof Gęborski.

Edycja: Piotr Kępa i Piotr Kępa

To piękna impreza...

„Wojciech Odrzyński i Andrzej Kasperowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.

Wojciech Odrzyński i Andrzej Kasperowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.



Wojciech Odrzyński —



Słodka, / — zabraknie

Wojciech Odrzyński i Andrzej Kasperowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.

Wojciech Odrzyński i Andrzej Kasperowicz, którzy w „Wiatry” 11 — Turku, B. Krępa jest kierowcą MP.

HENRYK KOLLAR

PANORAMA SPORTOWA

Toyoty wzięły wszystko

Dwa wydarzenia trzymały w napięciu wielotyśne rzesze kibiców na 44. Rajdzie Wisły - zacięta walka o tytuł wicemistrza Polski i równie zacięte zmagania działaczy z oporną materią organizacyjną.

Zaczął się wszystko na wesole, gdy na konferencji prasowej przed rajdem (kandydatem do ME!) komandor-debiutant ogłosił, że mimo iż rozmawiano z obserwatorem FIA po angielsku(!), najprawdopodobniej zaszło „jakieś nieporozumienie” i obserwator przyjedzie „chyba w następnym tygodniu”. Wejście na międzynarodowy rynek na pewno oryginalne... Sam rajd zapowiadał wielkie emocje, chociaż nie stanął na starcie Holowczyca; stawką był tytuł wicemistrza, na który mieli szansę Herba, Gryczyński i Doskocz. Nie udało się organizatorom rozstrzygnąć (tzn. bezpiecznie!) przydzielenie numerów startowych i po protestach zawodników rajd ruszył „nie po kolei”.

Od startu, mimo braku Holowczyca, walka była przepyszna. Okazuje się, że jego nieobecność działa dwojako. Obniża atrakcyjność imprezy, bo osoba pierwszego baletmistrza szos ściąga więcej kibiców niż cała kolejka pierwszej ligi piłki kopanej. Ale drugi skutek, i to pozytywny, to ogromne ożywienie „w peletonie”, bo Holowczyca deprymuje konkurentów, a bez Mistrza „chce się jechać i każdy może wygrać!”

Od początku rajdu zaatakował Herba i systematycznie powiększał przewagę nad Doskoczem i Gryczyńskim. W tej kolejności pretendenci przyjecha-

li na metę pierwszego dnia, czwarty był Świeboda, piąty Kulig i za nimi N-kowicze - Kuzaj i Stec.

Drugiego dnia nie dołączone przebiegnięciem dało się we znaki Doskoczowi, a do ataku ruszył Gryczyński i po piętnastym od-

cinku przesunął się na drugie miejsce. Niemce dopadła też organizatorów, którzy odwołali aż 5 OS-ów. Pod koniec rajdu świetnie jadący na czwartym miejscu Świeboda nieco „prze-dobrzył”, wypadł z trasy, trafiał w... gazociąg, co spowodowało

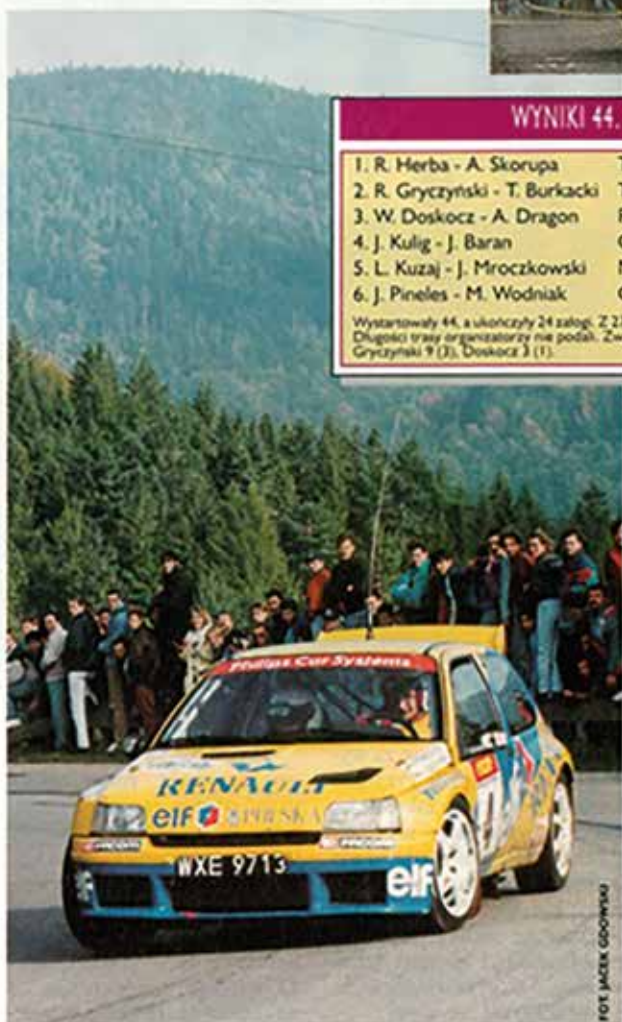
Janusz Kulig
- objawienie sezonu
- znowu przyjechał w czołówce



WYNIKI 44. RAJDU WISŁY

1. R. Herba - A. Skorupa	Toyota Celica	1:32:45
2. R. Gryczyński - T. Burkiacki	Toyota Celica	+ 29 s
3. W. Doskocz - A. Dragon	Renault Clio Maxi	+ 1:16 (1. F-2)
4. J. Kulig - J. Baran	Opel Astra	+ 5:41 (2. F-2)
5. L. Kuzaj - J. Mroczkowski	Mitsubishi Lancer	+ 8:03 (1. N)
6. J. Pineles - M. Wodniak	Opel Astra	+ 13:53 (3. F-2)

Wystartowały 44, a ukończyły 24 załogi. Z 27 zaplanowanych odbyły się 22 odcinki specjalne. Długości trasy organizatorzy nie podali. Zwycięzcy OS-ów: Herba 14 (w tym 4 ex aequo), Gryczyński 9 (3), Doskocz 3 (1).



FOT. JACEK GOBOWSKI

przerwanie odcinka. Tuż przed metą urwał przednie koło Stec, ale przesiadka pilota - Macia Maciejewskiego - do... bagażnika pozwoliła dotrzeć do mety.

Ostatecznie rajd wygrał Herba, który debiutującemu w mistrzostwach teamowi Aral-BPH przywiózł tym zwycięstwem tytuł wicemistrza. Drugie miejsce Gryczyńskiego wystarczyło do zdobycia w tym sezonie tylko brązowego medalu. Cale „pudło” zajęły Toyoty. Dopiero trzecie miejsce Doskocz oznaczało, niestety, zepchnięcie poza „pudło” i czwarte miejsce w generale sezonu.

Poziom organizacyjny rajdu był znacznie słabszy niż w poprzednich latach. Jak to dobrze, że z obserwatorem FIA dogadano się na inny termin.

Julian Obrocki

Szukali wiosny

Koło wodzińskijskie Automobilklubu Śląskiego przy współpracy z MOSiR „Centrum” zorganizowało kolejny „Rajd w poszukiwaniu wiosny”. Tym razem rajd odbył się w nietypowym terminie.

• Pierwszy raz w historii naszego klubu została ta impreza przełożona na inny termin ze względu na pogodę. Zawsze odbywa się w pierwszych dniach wiosny. Organizowana jest od początku istnienia wodzińskijskiego koła, a w tym roku obchodzić będziemy 27. lecie - mówi Józef Kłosok, wieloletni prezes wodzińskijskiego koła AS.

Rajd zawsze cieszył się dużą popularnością. Były lata, że na starcie meldowało się 200 osób. W tym roku zmieniono formułę rajdu po to, by uczestniczyli w nim całe rodziny. W poprzednich rajdach na orientację kierowca i pilot zmagali się na trasie z zawalonymi drzewami strzałkowymi i na uśmiewaniu dojeżdżania bezbłędnie do mety. Tym razem kierowcy nie musieli wyjeżdżać na ulice. Cała impreza odbyła się na obiektach wodzińskijskiego MOSiR-u. Rodziny konkurowały w znajomości zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego,

rzutach piłką do kosza, minigolfie i jeździe sprawnościowej samochodem. W tym roku zgłosiło się 16 załóg. Były to przeważnie dwu-, trzyosobowe rodziny. Jednak wszystkie konkursy udało się ukończyć tylko 9 załogom.

Poza podnoszeniem znajomości przepisów ruchu drogowego, doskonaleniem praktycznych umiejętności jazdy samochodem i, oczywiście, zabawą, celem organizatorów była promocja obiektów MOSiR. Największą frajdę sprawiła rywalizacja w minigolfie.

• Na wszystkich imprezach organizowanych przez nasze koło kładziemy szczególny nacisk na konkursy z przepisów ruchu drogowego. Niektórzy uczestnicy konkursu BRD dochodzą już do perfekcji. Również jazda sprawnościowa powoduje, że ludzie uczą się parkować - dodaje prezes koła.

Każda załoga w momencie startu „otrzymała” 140 punktów, od których odejmowane były punkty min. za: każdą sekundę trwania jazdy sprawnościowej, potrącenie słupka, nietrafienie piłką do kosza i nieprawidłową odpowiedź w konkursie BRD.

W tegorocznej imprezie najmniej punktów karanych „zarobiła” jadąca na polonezie rodzina Mików. Kolejne miejsca zajęli: Nadolni (na polonezie), Pyszn (na toyocie), Dudowle (na audi) i Krakowczykowie (na passacie).

Wodzińskijskie koło Automobilklubu Śląskiego szykuje kolejną imprezę - Otwarcie Sezonu Turystycznego „Lipowiec '97”.

Odbędzie się ona w dniach od 30 kwietnia do 4 maja w harcerskim ośrodku w Ustroniu Lipowcu. Informacje na ten temat można otrzymać w nowej siedzibie koła w Wodzińsku przy ulicy 26 Marca 23, 4 piętro. (budynek WPBP) w czwartki w godzinach od 16 do 19.00. Telefon 455 58 - 03 lub w MOSiR W Wodzińsku, telefon 455 - 15 - 19 (dyr. Józef Kłosok).



Zwycięzcy rajdu, państwo Mikowie

4

Rajdy nie tylko dla panów

Czasu spędzić za kierownicą samochodów zainicjowała pani. Co więcej, organizowane w naszym mieście przez Automobilklub Śląski w Katowicach Konkursowe Jazdy Samochodowe dla Panów wykazały, że również chęć pobawienia się w sportowej jeździe jest wśród nich ogromna. Na przykład Rafał Karolink w Katowicach zgromadził na starcie 48 załóg z całego województwa, że w tym roku będzie podobnie.

Co więcej, by wyjechać w takich zawodach? Właśnie! Właśnie! Należy dysponować dowolnym samochodem osobowym wyposażonym w wyposażenie przy bezpieczeństwie, głośnik, sprzęt, odzież i narzędzia, czyli wszystko to, co i tak wymagane jest przepisami w normalnej jeździe po ulicy. Wykazane jest posiadanie kasków ochronnych, ale to stosunkowo łatwo pozyskać, a czasem organizatorzy tych imprez zapewnają i ten element wyposażenia. Załoga składa się z dwóch osób - za kierownicą pan, obok siedząca pani. Zadaniem jej, który ma być dysponować sprzętem od organizatora, to: nauka nawigacji, jest pomoc kierowcy w sytuacjach i bezbłędnie pokonanie trasy. W KJS-ach jest to sprawa polegnięta na pokonaniu „kursu przesłanki” składającego się ze stacji stacji stopkolejnych, których pokonanie na wyznaczonych etapach, np. sprawdzianem. Łączy się oczywiście czas i prędkość. Prędkość

miękkie są to (dużych placach i parkingach, tak więc samochodem jest mało prawdopodobne. Za zwycięstwo w klasie (w zależności od pojemności silnika) czeka różny wartości nagród. Można otrzymać pamiątki, które zmieniają się, kilka imprez stała się podobną do przystanku huczącej radości. Długo jej posiadanie spowodowało do startów w rajdach, a których misji chciały Rafał Karolink, Janina Kallig czy Robert Horta. Ale udział w rajdach są nagły to zupełnie innej tematyce.

Dla jednych udział w Konkursowej Jazdzie Samochodowej to zabawa, są jednak osoby, które traktują to niezwykle poważnie, nawet do pracy. Jest to silna więź z zawodnictwem - takie osoby mają własne samochody, a których najprawdopodobniej to podnoszenie umiejętności prowadzenia samochodu. A w tym przypadku korzystają z pomocy innych, również pan i zawodników.

W tym roku Automobilklub Śląski planuje zorganizować czwarte KJS-ów specjalnie dla panów. Pierwszy z nich (18 kwietnia). Będą oczywiście inne, dostępne samodzielnie od głośnik, ale doświadczenie wykazało, że panowie mają swoją specjalną potrzebę odświeżenia wiedzy. Samoloty w Katowicach, gdzie znajduje się siedziba Śląskiego Automobilklubu.

Marek KŁOŚKA



JESTEM UPARTYM ŚLAZAKIEM

Wśród polskich zawodników wysiłkowych, jak zresztą w każdym środowisku, jest duża grupa „średniaków”, czyli tło i - osoby specjalne, czyli gwiazdy. Nazwisko nie będzie wymieniał, żeby im się w głowach (jeszcze bardziej) nie przewróciło, ale stali kibice na pewno wiedzą o kogo chodzi. Wśród gwiazd zaś jest jedna, wokół której dzieje się zawsze szczególnie dużo szumu: Henryk Mandera.



Notował: J. Dytzy
Fot.: M. Kłobucki
J. Dytzy, J. Głowacki



Robert Horta, Andrzej Górski w Mitsubishi Carisma.

Delegatura Wodzisław Śl.

Konspekcyjne sprawozdanie z działalności naszej Delegatury w 2002 roku przedstawia się następująco:

- / 3 stycznia - Noworoczne spotkanie członków Delegatury z udziałem 80 osób,
- / 26-27 stycznia - rajd turystyczny do Czech połączony z zabawą karnawałową, (18 załóg i 60 osób),
- / 23 marca - rajd sportowo-turystyczny „W poszukiwaniu wiosny”, (20 załóg i 60 osób),
- / 30 kwietnia-5 maja - ogólnopolskie otwarcie sezonu turystycznego wraz z I rundą MPzJSzP (145 załóg i 439 osób z 15 klubów z całej Polski),
- / 30 sierpnia-1 września - VIII Okręgowy Zlot Caravaningu (27 załóg i 78 osób),
- / 19 października - rajd sportowo-turystyczny na zakończenie sezonu (16 załóg i 32 osoby),
- / 16-17 listopada - szkolenie (kurs) ratowników drogowych, które ukończyło 13 osób,
- / 4 grudnia - spotkanie „Barbórkowe” (30 osób),
- / 5 grudnia - spotkanie z Mikołajem (40 osób),
- / 7 grudnia - X Rajd Barbórkowy (20 załóg i 50 osób),
- / 19 grudnia - klubowe spotkanie opłatkowe (50 osób).

Nasi koledzy carawaningowcy licznie uczestniczyli w imprezach międzynarodowych, wśród których należy wymienić 41 Europa Rallye w niemieckim Waldstadt Prum (10 naszych załóg na 25 z Polski) oraz 66 FICC Rallye w belgijskim Gent (8 naszych załóg). W sześciu ogólnopolskich Zlotach Carawaningowych PFCC na terenie całego kraju uczestniczyło łącznie 36 załóg z wodzisławskiej



Mistrzowie z Wodzisławia: (od lewej) Jacek Pitera, Prezes Józef Klosok, Zenon Błażej, Dariusz Jajko.

Delegatury.

Ponadto czynnie uczestniczyliśmy w zlotach organizowanych przez inne kluby PZM. W 12 imprezach tego typu uczestniczyło łącznie 48 załóg.

W każdy czwartek odbywają się spotkania klubowe, w których uczestniczy średnio 20-35 osób.

Zgodnie z obietnicą, w tym Biuletynie przedstawiamy klasyfikację końcową za sezon 2002, Mistrzostw Polski w Jeździe Samochodem z Przyczepą.

Uroczyste zakończenie sezonu turystycznego PZM 2002 odbyło się 23 listopada w Ustroniu. Na owym zakończeniu zostali uhonorowani wszyscy, którzy poprzez cykl startów w różnych dyscyplinach osiągnęli znaczące sukcesy. Rozpoczęto od Turystycznych Motorowych Mistrzostw Polski, przez Nawigacyjne Samochodowe Mistrzostwa Polski, Mistrzostwa Polski w Jeździe Samochodem z Przyczepą, Ogólnopolski Konkurs Carawaningowy do Pucharu PZM Zmotoryzowanych Niepełnosprawnych.

Klasyfikacja MPwJSzP 2002 wygląda następująco:

- | | |
|-----------------------------|---|
| Mistrz Polski | - JAJKO DARIUSZ
(Automobilklub Śląski del. Wodzisław), |
| I Wicemistrz Polski | - PITERA JACEK
(Automobilklub Śląski del. Wodzisław), |
| II Wicemistrz Polski | - WITKOWSKI JUREK
(Automobilklub Kielecki KC JAGA) |
| V miejsce | - BŁĄŻEJAK ZENON
(Automobilklub Śląski del. Wodzisław), |
| XIII miejsce | - KIWIOR JANUSZ
(Automobilklub Śląski del. Wodzisław), |
| XXII miejsce | - JAJKO ADAM
(Automobilklub Śląski del. Wodzisław). |

Klasyfikacja Klubowa:

- | | |
|-----------------------------|--|
| Mistrz Polski | - AUTOMOBILKLUB ŚLĄSKI del. Wodzisław |
| I Wicemistrz Polski | - Automobilklub Polski |
| II Wicemistrz Polski | - Automobilklub Wielkopolski |

Warto tu podkreślić, że w klasyfikacji drużynowej zdobyliśmy mistrzowski tytuł po raz trzeci z rzędu, co oznacza m. in., że otrzymaliśmy pamiątkowy puchar na własność.

(Józef Klosok)

Delegatura Chorzów

W 2002 roku Koło Środowiskowe nr 12 w Chorzowie zyskało status Delegatury. Na początku 2001 roku stan członków wynosił 73 osoby, w tym 22 komisarzy sportowych oraz 14 ratowników drogowych.

W związku z przeprowadzaniem remontu pomieszczeń klubowych nie byliśmy w stanie zrealizować wszystkich imprez zaplanowanych na 2002 rok. Zorganizowaliśmy jednak dwie Konkursowe Jazdy Samochodem (23 marca oraz 25 maja), w których wzięło udział 48 oraz 29 załóg. Ponadto 18 maja zorganizowaliśmy rajd ratowników drogowych z udziałem 13 załóg. Należy wspomnieć jeszcze o udziale naszych komisarzy sportowych

w organizacji i obsłudze imprez organizowanych przez inne Kola, Delegatury, czy Zarząd A. Śl.

W dniu 22 listopada odbyła się skromna uroczystość z okazji 15-lecia działalności Kola, w której wzięło udział 45 członków. Uroczystość tą zaszczytlili zaproszeni goście: Prezes A. Śl. Henryk Piechel, przedstawiciel A. Śl. Janusz Baldys oraz Prezes TKKF „Katarzyna 58” przy PKT w Chorzowie Edward Rzyła.

Na koniec listopada liczba członków zwiększyła się do 87 osób i wykazuje tendencję wzrostową w perspektywie 2003 roku.

(Romuald Mateja)

*Nasze załogi potwierdziły wysoki
poziom ratownictwa drogowego*



W dniach od 14 do 16 września br. odbyły się w Belchatowie X Jubileuszowe Mistrzostwa Polski Ratowników Drogowych PZM.

Automobilklub Śląski reprezentowało pięć załóg: Jarosław i Karolina Horymionko (Łaziska), Jan i Jakub Bogusławscy (Czechowice), Grzegorz i Halina Dudowscy (Wodzisław), Józef Bezegłowski i Jolanta Michalek (Czechowice – Wodzisław) oraz Lukasz Malcharek i Janina Walny (Wodzisław – Łaziska).

Z przyczyn rodzinnych nie mogła wystartować rezerwowym mistrzowska załoga Kaczmarek - Walny. Pierwszą z wymienionych zastąpił Łukasz Malcharezyk, tegoroczny uczestnik kursu ratowników drogowych. Dwie pierwsze załogi finansowane były przez PZM; pozostałe przez Automobilklub Śląski - najliczniejszą reprezentację klubową mistrzostw.

W mistrzostwach uczestnicy łącznie 34 załogi z 10 klubów, reprezentujących 9 okręgów Polskiego Związku Motorowego. Jedynie katowicki Okręg reprezentowany był przez dwa kluby – Automobilklub Myskowicki i nasz.

Jak przystało na jubileuszową imprezę, Mistrzostwa Polski zorganizowane były równo, w godnej oprawie.

Zawodnicy i goście, po zakwaterowaniu w Hotelu „Energetyk” wysłuchali wykładów na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz udzielania pierwszej pomocy medycznej. Po spotkaniu ze sztabem organizacyjnym mistrzowie, w klubach ćwiczyli na „Jantonic”, przekazywali sobie rady, dzielili doświadczeniami.

W drugim dniu po śniadaniu „wystartowali” do testów – 25 pytań ułożonych przez dra Adama Pietrzaka z Warszawy. By udzielić na nie poprawne odpowiedzi, trzeba się było mocno „nagłowieć”, choć nie zabrakło zabawnych sytuacji. Po testach uformowała się długa kawalkada startujących, by pod eskortą radiowozów przejechać na Plac Narutowicza, gdzie na estradzie, pod budynkiem Urzędu Miasta, w obecności władz miasta i województwa odbyło się uroczyste otwarcie imprezy, a po nim prezentacja uczestniczących w mistrzostwach żalg.

Gdy pierwsza grupa ukończyła się do startu, druga wraz z obserwatorami poje-

RATOWNICTWO DROGOWE

Złote puchary Mistrzyń Polski

Ratownictwo drogowe stanowi aktualnie wiodący temat zainteresowań Komisji Bezpieczeństwa Drogowego i Ochrony Środowiska. Od zarządków jego organizacji przez PZM w 1973 r., Automobilklub Śląski przywiązuje należną uwagę do szkolenia ratowników oraz doskonalenia ich umiejętności, których praktycznym sprawdzianem są różnego rodzaju pokazy i zawody ratowników; zaś najsurowszym egzaminatorem - działania w akcjach ratowniczych na naszych drogach.

Warto przypomnieć, że w latach 90. minionego stulecia, w Automobilklubie Śląskim zarejestrowanych było ponad 200 ratowników drogowych PZM. Niestety, ta forma działalności w następnych latach cieszyła się malejącym zainteresowaniem członków Klubu. Dopiero od 1999 r. zaczęły się tworzyć nowe grupy ratowników w delegaturach terenowych w Wodzisławiu, Czechowicach, Chorzowie, Łaziskach Górnych i ostatnio w Jastrzębie Zdrój. Aktualnie liczba ratowników wynosi 69 osób.

Zgodnie ze Statutem Ratownika Drogowego PZM, każdy powinien przynajmniej raz na dwa lata uczestniczyć w jakiegokolwiek formie doskonalenia. Należą do nich: zawody ratowników (przejazd tras na której znajdują się poszerzone wypadki drogowe + testy, spotkania szkoleniowo-weryfikacyjne i pokazy ratownictwa.

Przepisy w ratownictwie zmieniają się ostatnio tak często, że spotkania takie odbywać się powinny co najmniej raz w roku. Rzeczywistość jest jednak taka, że w doskonaleniu bierze udział 10-12 ratowników; są to najczęściej te same osoby. Niektórzy biorą udział w kursie tylko po to, żeby zdobyć legitymację i książeczkę Ratownika Drogowego PZM, potrzebną w innych formach działalności klubowej lub zawodowej. Po kursie nie pokazują się więcej. Wielu z nich błędnie, że nie ma pieniędzy na jeżdżenie na zawody. Dla nich wprowadziliśmy formę spotkań szkoleniowo-weryfikacyjnych, które odbywają się na sali gimnastycznej w szkole w Moznie.

Aktywna grupa ratowników co roku startuje w Okręgowych Mistrzostwach Ratowników Drogowych PZM, które organizowane są na przemian przez delegatury w Wodzisławiu i Czechowicach, Automobilklub Myślowski, a ostatnio także Klub Gliwicki i Klub Motorowy Górników i Energetyków w Bytomiu. Każdego roku odbywają się dwie eliminacje. Corocznie nasze zespoły startują także w Mistrzostwach Polski Ratowników Drogowych PZM.

W 2006 roku, o czym już informowaliśmy w poprzednim numerze, odnieśliśmy ogromny sukces w IX Międzynarodowych Mistrzostwach Polski Ratowników Drogowych PZM w Gdyni: nasze koleżanki z Łazisk, Danuta Kaczmarska i Janina Walny, zdobyły ty-



Złote puchary i pełen satysfakcji uśmiech nie wymagają komentarza. Na zdjęciu Mistrzyni Polski ratowników drogowych PZM (od prawej): Danuta Kaczmarska i Janina Walny.

tuły Mistrzyń Polski w klasyfikacji generalnej. Złota z Czechowic (Jan Bogusławski i Michał Micorek) zajęła 12 lokatę, a nowa złota z Łazisk, tegorocznymi absolwentami kursu Jarosław Horyś i Karolina Kalisz urysali 16 miejsce na 37 zabieg.

Niewątpliwym sukcesem było przeprowadzenie VIII Mistrzostw Polski w Jastrzębie Zdrój. Zawody te zostały zorganizowane na bardzo wysokim poziomie zarówno merytorycznym jak i organizacyjnym, przy pomocy Katedry Medycyny Ratunkowej Śląskiej Akademii Medycznej w Bytomiu. Wysoko oceniane były również pokazy ratownictwa drogowego organizowane przez naszych ratowników. Czasami przeprowadzaliśmy je wspólnie ze Strażą Pożarną i Pogotowiem Ratunkowym. Takie wspólne pokazy były bardzo widowiskowe - płonący samochód, rozbicie karoserii itp. Główny nacisk kładliśmy na wyjaśnianie przyczyn poszczególnych etapów działania: zabezpieczanie miejsca wypadku, rozdzielenie się w skali zdarzenia, wzywianie pomocy i z kolei działań z zakresu udzielania pierwszej pomocy.

Nasi ratownicy zabezpieczali również trasy rajdów i wyścigów samochodowych, udzielając pomocy przy wypadkach na trasie.

Kolejną formą działalności jest prowadzenie pogadek w szkołach na temat bezpieczeństwa na drogach i podstaw udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków.

Nasz Klub dysponuje wyszkoloną kadrą instruktorów ratownictwa drogowego. W 2005 roku certyfikaty instruktora zdobyli Jerzy Wolski, Halina Duda i Grzegorz Duda z Wodzisławia Śląskiego oraz Danuta Kaczmarska z Łazisk; natomiast w 2006 roku Jolanta Michalek.

Nasi instruktorzy przeprowadzili już dwa kursy ratowników drogowych PZM. W 2007 roku w Łaziskach i Wodzisławiu zorganizujemy kurs doskonalący dla czynnych ratowników. Przygotujemy także dwa kursy szkoleniowe nowych ratowników.

Trochę niepokoi nas brak bardziej aktywnego i skutecznego zainteresowania ratownictwem drogowym ze strony Zarządu Głównego PZM. W nowej ustawie o ratownictwie drogowym nie ma ani słowa o ratownikach drogowych Związku. Mieliby nadzieję, że Polski Związek Motorowy skutecznie zadziała w sprawie prawnego umocowania naszej amatorskiej działalności, bo inaczej stał się on nie tylko zabawą we własnym gronie.

Jerzy Wolski

Instruktor Ratownictwa Drogowego



Jeden z pokazów ratownictwa drogowego w centrum Katowic.

L 747a.

Katowice, dnia 7. lipca 1920 r.

Wielmożny Pan hr. Oppersdorff

Katowice

Hotel Savoy.

Na pismo Pańskie z dnia 23.3m.
dotyczące utworzenia Klubu Automobil-
bilistów mam zaszczyt Pana zawi-
domić, że prosząc taki Klub za-
proponuję i o ile Klub zostanie
zbudowany na zasadach Harnav-
skiego Klubu Automobilowego, nie
liczę na taki samo poparcie ze
strony Urzędu Wojewódzkiego, jak
się dzieje Klub Harnawski ze strony
Ministerstwa w Warszawie.

Wojewoda

eksp. 11.12.23 Langosz

[Signature]

[Signature]

[Signature]

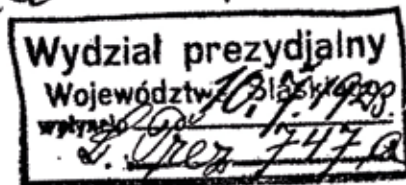
3

Eine Zeitlang bestand die Mog:
lichkeit, dass sich in Gleswitz
unter dunklen Zielen
ein solider Klub bildet.

Das wäre unerwünscht.
Es wäre sehr dankbar
wenn ich so Gelegen:
heit hätte meinen Vor:
trag dem Herrn Wojö.
vordem zu stellen.

Insbesonderer Verch:
tung bin ich
Ihr ergebener

Oppersdorf



7472

Fragment listu z 1923
roku pisanego przez
J.J. Oppersdorffa
do Wojewody
śląskiego

15



Województwo Śląskie
w Katowicach.

O d p i s

xxx BP. 4640

Śląski Klub Automobilowy
w Katowicach - założenie .-

Katowice, dnia 15 grudnia 1924 r.

Do Pana

Konstantego Wolnego
Prezesa Śląskiego Klubu Automobilowego
w KATOWICACH

Urząd Wojewódzki przyjmuje do wiadomości pismo Zarządu Klubu z 29.XI.br., donoszące o założeniu w Katowicach stowarzyszenia p.n. "ŚLĄSKI KLUB AUTOMOBILOWY". Zauważa się, że w myśl obowiązujących przepisów należałoby zgłosić wspomniane stowarzyszenie w rejestrze tego sądu Sędu Powiatowego.-

Za zgodność :

Za Wojewodę

Dr. Minasowicz m.p.
Naczelnik Wydziału

Pismo Śląskiego
Urzędu
Wojewódzkiego
w Katowicach
do Prezesa
Śląskiego Klubu
Automobilowego

Śląski Klub Automobilowy.

L. dz. 2/3

Katowice, dnia 3. stycznia 1925 r.

Do

Urzędu Wojewódzkiego

w Katowicach.

Powołując się na tamt. L. dz. K R 14/1 z 20 stycznia 1925 r. donosimy w ślad za naszym pismem z 22 grudnia 1924 r. L. dz. 2 / 1, że wykonanie znaku Klubowego S.K.A. uległo małej zmianie - mianowicie ze względów technicznych wykonano pole w środku orła między literami S.K.A. w kolorze białym zamiast czerwonym jak projektowano.

Prosimy o przyjęcie powyższego do wiadomości i kreślimy

A. A.

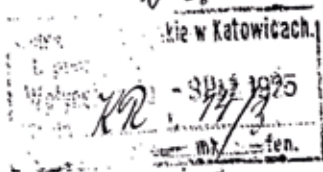
K. du. 19/1. 25 r.

Z poważaniem

Śląski Klub Automobilowy

Sekretarz

Józef Bukowski



09/10.15

A 1/10

Pismo Sekretarza
Śląskiego Klubu
Automobilowego
Jana Bukowskiego
do Urzędu
Wojewódzkiego
w Katowicach

ZWIĄZEK ZAWODOWY
AUTOMOBILISTÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.
ODDZIAŁ W BIELSKU.

Bielsk, dnia 20. stycznia

192

L. dz.

Do

Dyrekcji Policji

w

Bielsku

Nie bierąc tych kierowców samochodów, którzy faktycznie narażają bezpieczeństwo publiczne przez niestosowanie się do przepisów w obrotę, musimy jednakowoż stwierdzić, że w ostatnim czasie na terenie Śląska Cieszyńskiego, kierowcy samochodów będą przez władze policyjne za drobne przekroczenia bardzo surowo nawet kilka dniowym arestem karani.

Ponieważ pozwalamy sobie podać kilku kolegów naszego zawodu i uprzejmie upraszamy o łaskawe usunięcie tychże.

Jeżdżąc z B i e l s k a albo do B i e l s k a wieczorem ulicami przedmiotowymi będzie każdy kierowca samochodu który pozwala sobie oświetlić, chociaż na krótką przestrzeń ulicę, żeby mógł wogóle jechać natychmiast do kary zapisany, pomimo, że oświetlenie tych ulic jest takie słabe, że nie można przy używaniu małych reflektorów samochodów bezpiecznie prowadzić. (W tej sprawie wydał p. Komisarz Rządu stołecznego miasta Warszawy rozporządzenie, które zezwala na niedostatecznie oświetlonych ulicach, świecenie dwiema reflektorami).

Przepisy o używaniu sygnałów przy samochodach są w poszczególnych dzielnicach Polski, różne. W Warszawie n.p. wymagany jest sygnał tylko ręczny. W Katowicach natomiast jak wogóle na całym obszarze Górnego Śląska, jest dozwolone także sygnał mechaniczny (elektryczny) o ile nieabyt

Pismo Związku
Automobilistów
RP do Dyrekcji Policji
w Bielsku

Śląski Klub Automobilowy, T. z.

Sekcja Bielsko



Schlesisch. Automobil-Klub, e. V.

Sektion Bielsko

Bank-Konto: Śląski Zakład Kredytowy, Bielsko
Telefon: Nr. 2569

19. czerwca
Bielsko, d.
Kazimierza Wielkiego 8

1
193

Do

Dyrekcji Policji Państwowej

w Bielsku.

Potwierdzając odbiór tamt. pisma z dnia 15./VI.

b.r./w sprawie zmiany regulacji ruchu ulicznego w Bielsku L. 4768/R.17825
zwracamy się do Świątnej Dyrekcji Policji Państwowej z uprzejmą prośbą
o łask. odroczenie odbyć się mającej konferencji w tut. Dyrekcji
Policji dnia 22. czerwca 1931 r. ponieważ nasi członkowie Zarządu
którzy prowadzą referat t.s.pp. dypl. inż. Josephy oraz inż. Zangl
w dniu 20. b.m. udają się zagranicę i dopiero 25. czerwca wracają.-

Prosząc zatem o łask. uwzględnienie naszej
prośby pozostajemy

z wysokim poważaniem :
Śląski Klub Automobilowy T. z.
Sekcja Bielsko.
BIELSKO, Kazimierza Wielkiego 8

Handwritten signature: Antoni Krawiec



Pismo Śląskiego Klubu
Automobilowego,
Sekcji w Bielsku
do Dyrekcji Policji
Państwowej

Śląski Klub Automobilowy, T. z.

Sekoja Bielsko



Schlesisch. Automobil-Klub, e. V.

Sektion Bielsko

Bank-Konto: Śląski Zakład Kredytowy, Bielsko
Telefon: Nr. 2508

15. kwietnia
Bielsko, d
Kazimierza Wielkiego 8

S.
193

Świetne

Starostwo m. Cieszyńska,

Cieszyńska.



Niniejszy podpisany klub zwraca się do Świetnego
Starostwa za następującą prośbą :

W dniu dzisiejszym otrzymała podpisana sekoja
Śląskiego Klubu Automobilowego, Katowice, zawiadomienie Śląsko-Moraw-
skiego Klubu Automobilowego w Brnie, że takowy zorganizuje z okazji
zbliżających się Zielonych Świąt wycieczkę do Polski ze zwiedzeniem
naszego klubu, w szczególności zaś miasta Krakowa i kopalni soli w
Wieliczce.-

Program tej wycieczki został ułożony w nastę-
pujący sposób :

Przyjazd gości do Cieszyńska w sobotę popołudniu,
przywitanie ich przez zarząd sekcji oraz zarząd Śląskiego Klubu Auto-
mobilowego w Katowicach, połączenie się z gośćmi, odprowadzenie ich
do Bielska gdzie też nastąpi przenocowanie. W niedzielę rano w dalszym
ciągu droga będzie prowadzić do Krakowa, gdzie nastąpi odwiedzenie mia-
sta, oraz wycieczka do Wieliczki. Odjazd z Krakowa w poniedziałek w po-
łudnie przez Bielska do Brna.-

Ponieważ omawiana wycieczka ze względu na swój
cel nosi wybitnie sympatyczny charakter, zwraca się podpisana sekoja

./.

Pismo Śląskiego Klubu
Automobilowego,
Seksji w Bielsku
do Starostwa Miasta
Cieszyńska

S T A T U T A U T O M O B I L K L U B U S Ł A S K I E G O

Rozdział I

Nazwa, charakter, teren działalności, siedziba

§ 1.

Stowarzyszenie nosi nazwę "Automobilklub Śląski", zwane w dalszym ciągu niniejszego Statutu Automobilklubem.

§ 2.

Automobilklub jest masową organizacją automobilistów powołaną w celu popularyzowania i organizowania sportu i turystyki samochodowej, oraz prowadzenia akcji zmierzającej do rozwoju motoryzacji kraju.

Automobilklub posiada godko, barwy i pieczęć, których wzór określa Rada Główna Automobilklubów Polski.

§ 3.

Automobilklub posiada osobowość prawną.

Automobilklub jest członkiem Polskiego Związku Motorowego i podlega nadzorowi Rady Głównej Automobilklubów Polski.

§ 4.

Terenem działalności Automobilklubu jest województwo katowickie.

§ 5.

Siedzibą Automobilklubu jest miasto Katowice.

Rozdział II

Cel i zadania Automobilklubu

./.

Zarząd Okręgu Polskiego Związku Motorowego w Katowicach.....

M E T R Y K A

Automobilklubu - Klubu członka zwyczajnego
Polskiego Związku Motorowego

1. Nazwa Automobilklubu - Klubu..... Śląskiego.....
2. Siedziba - adres..... Katowice ul. Stanisława 4.....
.....
3. Automobilklub - Klub jest stowarzyszeniem o osobowości prawnej
i posiada statut wpisany do rejestru stowarzyszeń Urzędu Spraw
Wewnętrznych w..... Katowicach..... dnia..... 22.I.1968
Nr.rejestru..... 1387.....
4. a/ Klub nie ma osobowości prawnej - działa na podstawie Regulaminu
zatwierdzonego przez..... nie dotyczy.....
dnia.....
b/ Czy Klub jest członkiem innej Federacji sportowej, tak - ^xnie
Jeżeli tak, to jakiej..... nie.....
.....
c/ Klub złożył deklarację o podporządkowaniu się ustaleniom
statutu PZM - tak - ~~XXXX~~ ^x/nie.....
..... 1967.....
5. Uchwałą Zarządu Okręgu z dnia..... prot.Nr.....
Automobilklub - Klub został przyjęty na członka zwyczajnego
Polskiego Związku Motorowego.

Organizacja Automobilklubu - Klubu

6. W dniu przyjęcia Automobilklubu - Klubu na członka zwyczajnego,
Klub posiadał..... 9.471..... członków rzeczywistych.
7. Zakres działania Klubu zgodnie ze statutem - regulaminem:
a/..... Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego.....
b/..... Sport.....
c/..... Turystyka.....

Automobilklub Śląski
ul. Mariacka 8 - Tel. 1-874
40-014 KATOWICE
Identyfikator 0808080

I. STAN ORGANIZACYJNY

1. Liczba członków na dzień 31 XII r. sprawozdawczego	17821
- płaconych składki za rok sprawozdawczy	7555
- zalegających w ciągu 3 lat	
Uchwała Zarządu do 30.IX.89r-zakończenie statutu Klubu/ ze składek weryfikacji	10266
2. Liczba członków na dzień 1 stycznia roku następującego po okresie sprawozdawczym	17821
3. Liczba kandydatów na członków /młodzież do 18 lat/	-
4. Liczba członków nieprzyjętych w okresie sprawozdawczym	1597
5. Liczba członków skreślonych w okresie sprawozdawczym	-
6. Wpływy ze składek w roku sprawozdawczym	5416160
- od członków fizycznych pełnoprawnych za lata ubiegłe	3676660
- od członków fizycznych pełnoprawnych w roku sprawozdawczym	638800
- wpisowe	159700
- od kandydatów na członków /młodzież/	-
- od członków wspierających	941000
- składka roczna członkowska wynosiła	600.-/240.-
7. Liczba kół przyzakładowych	155
- środowiskowych	2
8. Liczba oddziałów terenowych	-
9. Liczba komisji	6
- z działalności statutowej	5

Stan organizacyjny
Automobilklubu
Śląskiego lata
70. XX w.

SO-2/224/ 1974/79

29. XI.

79



Katowicka Spółdzielnia
Mieszkaniowa

40-950 Katowice
ul. Sierbska 42

Dotyczy : przedstępnej umowy pozierniczej .

Automobilklub Śląski w Katowicach w związku z do rozmów przeprowadzonych z kierownictwem Katowickiej Spółdzielni Mieszkaniowej oraz w porozumieniu z dziekanem inwestycji Zarządu Ośrodkowego Polskiego Związku Motorowego w Warszawie , podtrzymuje swoje stanowisko w sprawie zawarcia porozumienia lub przedstępnej umowy z Katowicką Spółdzielnią Mieszkaniową na powierzchni inwestycyjnej budowy siedziby Automobilklubu Śląskiego w Katowicach .

Umowa ta lub porozumienie zawierać winno przypuszczalny termin realizacji zadania inwestycyjnego , ze szczególowym określeniem lokalizacji , co zostało omówione z Dyrektorem K.S.M . a na mieć to miejsce w jednym z pawilonów centrum usługowo-handlowego na osiedlu "Federuskiego" w Katowicach .

Równocześnie Automobilklub Śląski w Katowicach proponuje pozostawienie w gestii K.S.M na poczet tejże inwestycji sumy 6.500 tys.zł. przekazanej przelewami w dniu :

5.XI.1977 r. - 3.500 tys.zł.

28.XII.78 r. - 3.000 tys.zł.

która to suma przeznaczona była zgodnie z umową Nr 1/76 na budowę siedziby A.Sl. i ZO PZM w Katowicach , przy ul. Szafranka .

././.

Pismo Automobilklubu
Śląskiego
do Katowickiej
Spółdzielni
Mieszkaniowej

DELEGATURA
Automobilklubu Śl.
„TRANSMAG”
Mysłowice, ul. Dworcowa 1

Mysłowice, dnia 25.03.1977 r.

Zarząd Okręgowy
Polskiego Związku Motorowego

K a t o w i c e

W n i o s e k

Członkowie delegatury "Automobilklubu Śląskiego" działającego przy J.M.P.G.M. i T "Transmag" w Mysłowicach pragnąc umasować i spopularyzować sport i turystykę motoryzacyjną, na terenie miast Mysłowice- Jaworzno- Chrzanów, wnioskuje o zezwolenie na podjęcie kroków mających na celu powołanie samodzielnego automobilklubu.

Działalność automobilklubu obejmowałaby tereny miast Mysłowic, Jaworzna i Chrzanowa.

Propozycja przedstawiona władzom politycznym i administracyjnym miasta, uzyskała pełną aprobatę i poparcie dla członków założycieli.

Obecnie miasta Mysłowice, Jaworzno, Chrzanów zrzeszają około 1500 członków.

Prosimy uprzejmie o wyrażenie zgody i wydania zezwolenia.

Za Zarząd

PRZEWODNICZĄCY

Wniosek myśłowickiej
delegatury
Automobilklubu
Śląskiego do ZO PZM
w Katowicach

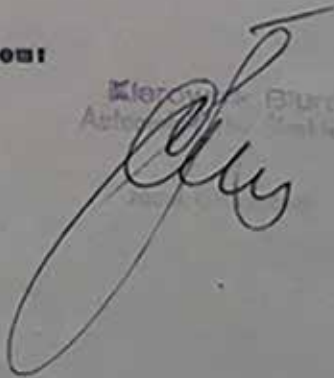
- o d p i s -

listy obecności z zebrania Prezydium Zarządu
Automobilklubu Śląskiego odbytego w dniu 20.I.1986r.

1/. Szajer Aleksander	/-/ własnoręczny podpis
2/. Roszko Kajetan	usprawiedliwiony
3/. Gawroński Andrzej	/-/ własnoręczny podpis
4/. Stanik Anastazy	-"-
5/. Mrowiec Marian	-"-
6/. Bazieliś Zygmunt	-"-
7/. Januszkiewicz Bogusław	-"-
8/. Kwiatkowski Jerzy	-"-
9/. Kierkuś Józef	-"-
10/. Marszałek Stanisław	-"-
11/. Sitko Stanisław	-"-
12/. Spychalski Mieczysław	-"-
13/. Chodaczek Józef	-"-

Za zgodność odpisu z oryginałem:

Kierownik Biura
Automobilklubu Śląskiego



Lista obecności
zebrania
Prezydium Zarządu
Automobilklubu
Śląskiego

Podział paliwa w I półroczu 1987

przeznaczanego na sport samochodowy w ZO PZM - Katowice

1. Przydziały dla Klubów do syropyji na eliminacje RSMP, WSMP, RSNO i WSNO oraz OSMP

Bezpśredniego podziału między zawodników oraz dyscypliny dokonyują Komisje Sportowe w Klubach.

Automobilklub Śląski	-	1570 ltr
Automobilklub Częstochowa	-	510 ltr
Automobilklub Beskidzki	-	330 ltr
Automobilklub Zabrzeński	-	270 ltr
Automobilklub Tarnogórski	-	180 ltr
Automobilklub Bieszyński	-	120 ltr
BMK Bielsko	-	180 ltr

R a z e m: - 3160 ltr

2. Eliminacja RSNO - Automobilklub Śląski - 180 ltr
 3. Eliminacja WSNO - Automobilklub Częstochowa - 120 ltr
 4. Sport popularny 10 imprez x 30 ltr - 300 ltr

R a z e m: - 720 ltr

5. Rezerwa OKSS - 120 ltr

O g 6 2 o m: 4.000 ltr

Katowice, 1987.05.04

Przewodniczący OKSS

/ mgr inż. Bartłomiej Stypa /

Rozdzielnik paliwa
 ZO PZM w Katowicach
 na pierwsze półrocze
 1987 roku

L. dz. _____

Katowice, data 1987.12.30

Pol. A. Zwyczajny Nadzwyczajny
ZARZĄD OKRĘGOWY KATOWICE

L. dz. nr 43 L. dz. chr. _____

wzrost do 83.04.05

do roku SP

W/g rozdzielnika

Uchwałą Zarządu z dnia 29.12.1987r. zatwierdzony został kalendarz zebrań Zarządu i Prezydium Zarządu Automobilklubu Śląskiego na rok 1988 w następujących terminach:

1. Zebrania Zarządu

- 21.III godz. 16.00
- 20.VI. " 16.00
- 19.IX. " 16.00
- 19.XII " 16.00

2. Zebranie Prezydium Zarządu

- 11-I. godz. 16.00
- 8.II. " 16.00
- 7.III. " 16.00
- 11.IV. " 16.00
- 9.V. " 16.00
- 6.VI. " 16.00
- 11.VII. " 16.00
- 8.VIII. " 16.00
- 5.IX. " 16.00
- 10.X. " 16.00
- 14.XI. " 16.00
- 5.XII. " 16.00

Otrzymują:

1. Członkowie Zarządu A.Śląskiego
2. Przew. Komisji Rewizyjnej
3. Przew. Sądu Koleżeńskiego

Oo wiadomości:

1. RGAiK - Warszawa
2. ZO PZM Katowice
3. UW Wydz. Spraw Społ.-Admin.

Kalendarz zebrań
Zarządu i Prezydium
Zarządu
Automobilklubu
Śląskiego

Automobilklub Śląski
ul. Mariacka 8 Tel. 538-874
40-014 KATOWICE
Identyfikator 0850550
Pieczęć Klubu/Sekcji

Katowice

1988.11.21

..... dnia

Nr statystyczny /dot. Klubów członk. zwycz./.

DANE INFORMACYJNE K L U B U / S E K C J I

=====

1. Pełna nazwa Klubu/Sekcji Automobilklub Śląski
2. Dokładny adres /kod/ 40-014 Katowice ulica Mariacka 8
53-88-74, 53-99-43
3. Numery telefonów
4. Pełne brzmienie i nr rachunku bankowego /BNP lub PKO/ PKO BP II O/M
Katowice nr 27528-1502-132
5. Dni i godziny urzędowania sekretariatu Klubu/Sekcji poniedziałek-
piątek - od godz. 8.00-16.00, soboty pracujące od 8.00-16.00.
6. Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za prowadzenie sekretariatu
Klubu/Sekcji - Gorzela Daniela - starszy referent ds
..... kancelarii
7. Nazwa zakładu i nr telefonu /pierwszego pracodawcy/ w którym u/w
osoba jest zatrudniona Automobilklub Śląski - tel. 53-88-74
8. Kierunki prowadzenia działalności:
 - a/ bezpieczeństwo ruchu drogowego,
 - b/ sport /podane dyscypliny/ rajdowa, wyścigowa, gokart-y, sp. popularny
 - c/ turystyka /podane formy/ kwalifikowana, rekreacyjna
 - d/ inne wydawnictwo i szkolenie
9. Ilość członków wg stanu na dzień 31.12.1988
- ogółem 11821 osób, w tym kobiet ok. 20%
- w tym: /w pozycji ogółem osób/
- a/ z opłaconymi składkami 7500
- b/ zalegający ze składkami nie dłużej 10321
- niż to określa Statut Klubu/Sekcji

podał p. Gorzela do 1988.01.06

H/H

Dane informacyjne
Automobilklubu
Śląskiego

L. dz. wt. 896 L. dz. odc. 18.0526
wzrostu data 18.0526
do zabaw. SP

L. dr. wt. SP L. dr. obr. 18.05.24
wpłynęło data 18.05.24
do zał. w. SP
lego

- 160- ref.J.Chodaszek
rezes
obilklubu Śl.
nie wniosku
ref. gł.księgowa.

pychalski
awroński
typa
rólikowski
typa

-160 oraz sprawoz-

przez n/Klub
Sprawa ta załatwiona

em przed odbiorom
h zawodników i 3
nia na Prezydium
rawie, zamówienie
twierdzą:

- niog,
zi budzą pewną wst-

nedwózi jest sprzec,
ynuuje Kol. Prezes,
ę wykorzystać,
om w tak trudnym
ypadku zaistniałej
odpłaćnie odstąpić
OT, uzyskać

Fragment protokołu
z zebrania
Prezydium Zarządu
Automobilklubu
Śląskiego

- Zorganizowano 3 kursy ratowników drogowych, 2 szkolenia weryfikacyjne i 1 rajd szkoleniowy.

- Organizacja spotkań w Kołach i Delegaturach - temat: Konkursy i odczyty z zakresu przepisów o ruchu drogowym.

3. Komisja Sportowa

Rajdy Samochodowe

- Udział w RSM 8-9 załóg

Wyniki - Robert Kępka - Adam Mazurek
Mistrzostwa Polski w klasie A-11
- Piotr Świeboda - Wojciech Nosalik
I Wicemistrz Polski - klasa A-11
- Robert Herba
II Wicemistrz Polski - klasa A-11
Robert Gryczyński - Wojciech Kruzel
II Wicemistrz Polski - klasa A-14
- Waldemar Dąbkocz - Piotr Prokulewicz
II Wicemistrz Polski - klasa A-12.

Zespołowo: - I Wicemistrzowski Zespół Klubowy.
Rajd Wisły - najlepsza impreza rajdowa w Kraju.

Wydolni samochodowe-płaskie

Edward Kinderman
- II Wicemistrz Polski - klasa 5
Andrzej Wojciechowski
- II Wicemistrz Polski - klasa 6

Wydolni samochodowe-górskie

Tytuły i czołowe miejsca - Marek Górkowski, Krzysztof Bucki, Antoni Skudło, Dariusz Kinderman, Wojciech Urbański.

Mistrzostwa Okręgu - Rajdowe

Klasyfikacja *Generalna
Piotr Świeboda - Mistrz Okręgu
Waldemar Dąbkocz - II Wicemistrz Okręgu

Klasyfikacja pilotów - Wojciech Nosalik - najlepszy pilot w Okręgu.

Mistrzostwa Okręgu - Wydolni

Czołowe miejsca- Marek Górkowski, Krzysztof Bucki, Dariusz Kinderman.
Zorganizowano - Rajd Wisły, Rajd Dziennikarzy, I El.RSMO, II El.RSMO oraz II el. WSMO.

Komisarzy Sportowi

- 2 szkolenia

Sport popularny

5 Rajdów i Kroku do uzyskania licencji

10 eliminacji Rally-Slalom

3 Rajdy sportowe samochodowe dla kierowców niepełnosprawnych.

Próby zwrotnościowe w Delegaturach i Kołach.

4. Działalność Turystyczna

1. Przeprowadzono konkurs "Powrót Śląska do Macierzy"

2. Przeprowadzono Tradycyjny Ogólnopolski Rajd Hutników - Deleg.HMN Sroplienice.

3. Przeprowadzono - Międzynarodowy "Georajd".

Imprezy turystyczne w Delegaturach i Kołach - około 50 imprez.

Fragment
protokołu zebrania
Prezydium Zarządu
Automobilklubu
Śląskiego

44-200 RYBNIK

Sprawozdanie

Sprawozdanie z działalności koła Automobilklubu Sl. "Miejskich" Rybnik za rok 1994 r.

Na początku roku liczba członków koła wynosiła 22 osoby, obecnie koło posiada 27 członków.

Działalność organizacyjna - turystyczna

3-5.06.94 r. odbył się VI Zlot Przyjaciół Miejskich Turystów Motorowych Węgierska Górka. Uczestniczyło 19 osób w tym 1 z Ostrowy i 6 samochodów.

5-7.08.94 r. odbył się Ogólnopolski Zlot Turystów Głuchych /trasa nr.3 motorowa/ w Buszelowcach koło Przemyśla. Współorganizator imprezy - Oddział Polskiego Związku Głuchych Przemyśl - Automobilklub Sl. koło Miejskich Rybnik, jako kierownik trasy nr.3 samochodowej O.Klon i Pomocnik S. Tumula.

Ogółem udział wzięło 146 uczestników zlotu w tym 39 uczestników sekcji motorowej. Nasza drużyna zdobyła 1 miejsce w sekcji motorowej na Ogólnopolskim Zlocie Turystów Głuchych, po słocie była akademia jubileuszowa z okazji 40-lecia zorganizowanej Turystyki w Polskim Związku Głuchych.

Puchar sportowy i proporzysk dla Automobilklubu Śląski w Katowicach

1.10.94 r. Spotkanie Klubu Miejskich Turystów Motorowych Ostrowa - Rybnik, z okazji 25-lecia współpracy Turystyki Motorowej Między Klubami Miejskich Rybnik Ostrowa. Odbyły się zawody próba zręcznościowa samochodowa udział wzięły 29 zawodników w tym 7 z Ostrowy, 3 z Zlin, 1 z Pragi i w tym 3 kobiety, poniżej tabela wyników zespołów samochodowych,

I Automobilklub Sl. koło Miejskich Rybnik	509 pkt.
II Automobilklub Miejskich Ostrowa /Czech/	599 pkt.
III Automobilklub Miejskich Zlin /Czech/	638 pkt.
IV Koło Polskiego Związku Głuchych Racibórz	681 pkt.
V Koło Polskiego Związku Głuchych Katowice	786 pkt.

Po zawodach wręczenie nagród i dyplomów. Skromny wręczenie upominku z 25-lecia współpracy Turystyki Między Klubami Miejskich Rybnik - Ostrowa dla Automobilklubu Miejskich Ostrowa.

Miejsca działalności sportowej

14.05.94 r. Jazda próbna zręcznościowa samochodowa w Ostrowie, nasza grupa wzięło udział 15 osób, 7 samochodów po zawodach wręczenie nagród i dyplomów. Automobilklub Miejskich Ostrowa wręczył upominek puchar sportowy dla Automobilklubu Sl. koło Miejskich z okazji 25 lat współpracy Turystyki Motorowej między klubami Miejskich Ostrowa - Rybnik.

2-4.09.94 r. Celowa Jazda Miejskich /Cilowa Jazda Miejskich/ w autocampingu Kajlovice - /koło Krasice Opawy/Czech. Wzięło udział 20 uczestników w tym 3 dzieci, zawody na orientację nawigacyjną - strażakowy około 15 km w tym znajomości o przepisy Bezpieczeństwa Katownik Drogowego.

Fragment
sprawozdania
z działalności Koła
Miejskich
Automobilklubu
Śląskiego

Sprawozdanie z działalności Koła
przy Katowickim Związku Inwalidów Narządu Ruchu za 2001r.

Koło liczy 53 członków. W 2001r odbyły się 3 spotkania.

Braliśmy udział w samochodowych rajdach turystyczno-nawigacyjnych:

1. I Eliminacja Nawigacyjnego Pucharu Śląska „Mysław” 18.03.2001 – 3 załogi
2. Rajd w Jasle „Podkarpacie” 04-06.05.2001r, 2 załogi,
3. Współorganizowanie I Rundy Pucharu PZMot Zmotoryzowanych Niepełnosprawnych i II Eliminacji Mistrzostw Okręgu Osób Niepełnosprawnych „Karolinka 2001” 25-27.05.2001 - 21 osób,
4. Regionalny Rajd Zmotoryzowanych Niepełnosprawnych „U Gwarków” 08-10.06.2001r. - 4 załogi,
5. XVII Ogólnopolski Samochodowy Rajd Nawigacyjny „Koziołek 2001” im. Zbyszka Mógowskiego Lublin, 15-17.06.2001 - 4 załogi,
6. I Tarnowski Samochodowy Rajd Nawigacyjno-Turystyczny „Lato 2001” w Tarnowie 04.08.2001r. – 2 załogi,
7. I Ogólnopolski Turystyczno-Nawigacyjny Rajd Samochodowy „Podkarpacie 2001” Chotowa - 31.08-02.09.2001r. – 3 załogi,
8. Ogólnopolski Samochodowy Rajd Nawigacyjny „Sprawni” w Wagrowcu 14-16.09.2001r, - 3 załogi,
9. Turystyczno Nawigacyjny Rajd Samochodowy „Mysłowicka czwórka” Mysłowice, 22.09.2001r, - 3 załogi,

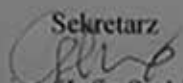
W pucharze PZMot. w klasyfikacji, klubów i okręgów zajęliśmy I miejsce.

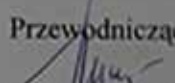
23.03.2001r. zorganizowaliśmy konkurs BRD z nagrodami. W konkursie wzięło udział 24 osoby. Fundatorami nagród byli: Automobilklub Śląski i Katowicki Związek Inwalidów Narządu Ruchu.

14.07.2001 odbyło się ognisko w „Imperium Słońca” zorganizowane wspólnie z KZINR.

Ze względu na niepogodę nie doszła do skutku planowana na październik impreza turystyczno-sportowa w Chechle.

Spotkanie opłatkowo-wigilijne odbędzie się 8.12.2001r w „Imperium Słońca”

Sekretarz

mgr inż. Zofia Syrkiewicz

Przewodniczący

mgr inż. Marcin Małozieć

*Fragment
sprawozdania
z działalności Koła
Automobilklubu
Śląskiego przy
Katowickim Związku
Inwalidów Narządu
Ruchu*

SPRAWOZDANIE

z działalności Delegatury Automobilklubu Śląskiego przy Rafinerii Czechowice-Dziedzice S.A.

1. Imprezy zrealizowane, ujęte w planie pracy Delegatury na rok 2001

1. Zebranie sprawozdawcze

W dniu 18 stycznia odbyło się coroczne zebranie sprawozdawcze Delegatury za rok 2000.

W zebraniu wzięli udział zaproszeni goście :

Prezes Zarządu Rafinerii Czechowice S.A. pan Henryk Malesa oraz Prezes Automobilklubu Śląskiego pan Henryk Piechel.

W zebraniu tym pan Henryk Piechel wręczył Honorową Odznakę Automobilklubu Śląskiego następującym członkom Delegatury:

Urszula Bajorek

Tadeusz Bajorek

Władysław Duranek

Piotr Glinka

Andrzej Grygierczyk

Bartosz Koprzywa

Krzysztof Świgoń

Andrzej Tomanek

Kilka koleżanek i kolegów zostało wyróżnionych upominkami książkowymi.

2. Bal karnawałowy

W dniu 24 lutego tradycyjnie już zorganizowany został bal karnawałowy dla członków Delegatury, pracowników Rafinerii oraz ich rodzin. Bal sfinansowany został z wpisowego uczestników.

3. Szkolenie ratowników drogowych

W dniu 22 marca w sali klubu Chemika odbyło się szkolenie ratowników drogowych Automobilklubu Śląskiego, głównie członków naszej Delegatury.

Szkolenie prowadziła pani dr Halina Pschonko. Dodatkowe szkolenie z użyciem fantoma z PCK odbyło się w dniu 29 marca.

Fragment
sprawozdania
z działalności
Delegatury
Automobilklubu
Śląskiego przy Rafinerii
Czechowice
– Dziedzice

Tabela 1.

Rezultaty osiągnięte przez kierowców podczas Wyścigu na Kocierzy 3.06.1928 roku

Klasyfikacja generalna		
Zawodnik	Samochód	Klub
R. Vetterli	Bugatti	ŚIKA
Potocki	Daimler	KKA
J. Ripper	Lancia	KKA
G. Zangll	Steyer	ŚIKA
Żmigrod	Dodge	ŚIKA
Samochody sportowe		
J. Ripper	Lancia	KKA
G. Zangll	Grofrui	ŚIKA
Samochody wyścigowe		
R. Vetterli	Bugatti	KKA
Samochody turystyczne		
Mars	Studbeaker	KKA
Furstenberg	-	ŚIKA
Raichman	-	ŚIKA

Tabela 2.

Skład poszczególnych komisji Śląskiego Klubu Automobilowego ukonstytuowanego 05.04.1929 roku

Komisja balotująca
Stanisław Kowalczyk
Rudolf Gorecki
Kurt Gische
Komisja rewizyjna
Oton Rosner
Artur Niestroj
Wiktor Pindi
Fryderyk Weichman
Ludwik Broda
Komisja sportowa
Jan Henryk ks. Pszczyński
Jan Maksymilian Wilimowski
Arnold Schutze
Robert Vertterli
Bronisław Jastrzębiec – Albinowski
Komisja finansowa
Stefan Czaplicki
Herbert Norben
Alfred Antkowiak

Tabela 3.
Rezultaty osiągnięte przez zawodników podczas Rajdu Wisły w latach 1951 – 1954

1951				
Klasa	Pojemność	Zawodnik	Klub	Pojazd
Klasa T	750	Czerniak	OSS Katowice	DKW
Klasa T	1300	Gens	OSS Warszawa	KDF
Klasa T	2000	L. Bielak	OSS Warszawa	Citroen
Klasa T	2600	Łoziński	OSS Warszawa	Citroen
Klasa S	2000	Sobański	OSS Kraków	BMW
1952				
Klasa T	750	A. Weiner	OSS Katowice	DKW
Klasa T	1300	Gens	OSS Warszawa	KDF
Klasa T	2000	J. Langer	OSS Warszawa	Aero 50
Klasa T	2600	M. Repeta	OSS Warszawa	FSO Warszawa
Klasa T	+2600	Górecki	OSS Warszawa	Chevrolet
Klasa S	1500	Witkowski	OSS Warszawa	Fiat 1100
Klasa S	2000	Damski	OSS Kraków	BMW 328
Klasa S	+2000	Suchowola	OSS Warszawa	Jaguar
1953				
Klasa T	750	Osiński	OM Kraków	Fiat 500
Klasa T	2000	Łoziński	LPŻ Warszawa	Tatraplan
Klasa T	+2000	Gilewicz	OM Bielsko	Warszawa
Klasa T	2600	Górecki	LPŻ Warszawa	Chevrolet
Klasa S	1600	M. Nahorski	OM Stalinogród	SAM-MN
Klasa S	200	F. Postawka	OM Kraków	BMW 328
1954				
Klasa T	750	S. Goński	OM Stalinogród	DKW
Klasa T	1300	Śmigowicz	OM Kraków	Skoda
Klasa T	2000	L. Bielak	Start Warszawa	Citroen
Klasa T	?	M. Repeta	FSO Warszawa	Warszawa
Klasa S	1600	J. Hass	LPŻ Stalinogród	Fiat 1500

Tabela 4.

Rezultaty osiągnięte przez zawodników Automobilklubu Śląskiego w poszczególnych eliminacjach WSMP 1953 roku

I Eliminacja WSMP, 23 Maja 1953 r., Warszawa			
Miejsce	Klasa, kategoria	Zawodnik	Pojazd
1	1300, T	A. Weiner	SAM AW
1	1600, S	M. Nahorski	SAM MN
II Eliminacja WSMP, 22 Czerwca 1953 r., Kraków			
1	750, T	S. Jabłoński	-
2	750, T	Karbowski	-
1	1600, S	Sanecznik	BMW 315
2	1600, S	M. Nahorski	SAM MN
III Eliminacja WSMP, 16 Sierpnia 1953 r., Giżycko			
1	750, T	S. Jabłoński	-
2	750, T	Grabiec	-
3	750, T	A. Weiner	-
1	1600, S	M. Nahorski	SAM MN
2	1600, S	Sanecznik	BMW 315
IV Eliminacja WSMP, Lublin			
1	750, T	S. Jabłoński	-
1	1600, S	M. Nahorski	SAM MN
1	1600, S	Sanecznik	-

Tabela 5.

Rezultaty osiągnięte przez zawodników AMK Stalinogród podczas I i II eliminacji RSMP 1956 roku

I Eliminacja			
Miejsce	Kategoria (cmm)	Zawodnik	Klub
1	750	S. Jabłoński	AMK Stalinogród
2	750	Opiela	AMK Stalinogród
3	750	S. Goński	AMK Stalinogród
3	1300	K. Krajewski	AMK Stalinogród
4	1600	Szmechta	AMK Stalinogród
2	-	Zespołowo	AMK Stalinogród
II Eliminacja			
1	750	Opiela	AMK Stalinogród
2	750	S. Jabłoński	AMK Stalinogród
4	750	Grychtoł	AMK Stalinogród
2	1700	Szmechta	AMK Stalinogród
5	1700	Baran	AMK Stalinogród
3	sportowa	Sanecznik	AMK Stalinogród

Tabela 6.

Zwycięstwa katowickich kierowców w wybranych eliminacjach WSMP w latach 1957 – 1958

1957			
I Eliminacja WSMP, Częstochowa			
Miejsce	Klasa, kategoria	Zawodnik	Samochód
1	750, S	S. Kotecki	SAM
1	1600, S	M. Nahorski	Triumph TR 2
II Eliminacja WSMP, Wyścig o srebrny puchar Bałtyku			
1	750, S	S. Jabłoński	SAM BMW
1	1300, S	K. Krajewski	SAM Flash
1	1600, S	M. Nahorski	Triumph TR 2
III Eliminacja WSMP, Bydgoszcz			
1	750, S	A. Weiner	SAM Triumph
1	1300, S	K. Krajewski	SAM Flash
1	1600, S	K. Krajewski	SAM Flash
1	1600, S	M. Nahorski	Triumph TR 2
? Eliminacja WSMP, Częstochowa			
1	750, S	A. Wainer	SAM Triumph
1	1600, S	K. Krajewski	SAM Flash
1	1600, S	M. Nahorski	Triumph TR 2
1958			
I Eliminacja WSMP, 22 Czerwca 1958 r., Łódź			
1	1600, S	W. Szulczewski	SAM Simca
1	750, S	A. Wainer	SAM Royal

Tabela 7.

Rezultaty osiągnięte przez katowickich zawodników w wybranych Rajdach Wisły w latach 1970 – 1981

1970			
Miejsce	Klasa (cmm)	Zawodnik	Samochód
1	850	A. Maśłowiec – K. Rutkowski	Syrena 104
1	1000	Miodyński – H. Mandra	Wartburg
2	1600	M. Spychalski – A. Oczkowski	Fiat 125
1971			
1	850	A. Maśłowiec – K. Rutkowski	Syrena 104
1	1150	H. Mandra – Keller	Wartburg 353
1	1300	R. Grychtoł – W. Ondraczek	Fiat 125p
1972			
1	600	Świder – M. Włoka	-
1	600 – 700	W. Kapitan – A. Maśłowiec	-
1	1150 – 1300	Biesowski – Keller	-
1973			
1	3 – 4	A. Maśłowiec – K. Rutkowski	-
1	5 – 6	H. Mandra – A. Orawiec	-
1	7	R. Grychtoł – W. Ondraczek	-

Tabela 8.

Rezultaty osiągnięte przez katowickich zawodników w poszczególnych eliminacjach RSMP 1985 i 1986 roku

1985			
I Eliminacja RSMP, Rajd Dolnośląski			
Miejsce	Klasa, grupa	Zawodnik	Samochód
2	A – 11	R. Kępka	Fiat 126
9	gen.	M. Kostrzak	Łada 1600
II Eliminacja RSMP, Rajd Krakowski			
3	gen.	M. Kostrzak	Łada 1600
III Eliminacja RSMP, Rajd Elmot			
5	gen.	A. Białowas	-
11	gen.	R. Kępka	-
V Eliminacja RSMP, Rajd Warszawski			
3	gen.	M. Kostrzak	Łada 1600
10	gen.	A. Białowas	Polski Fiat 1600
1985			
I Eliminacja RSMP, Rajd Dolnośląski			
1	A – 11	R. Kępka	Polski Fiat 126p
2	A – 11	P. Świeboda	Polski Fiat 126p
6	gen.	M. Kostrzak	Toyota Corolla
III Eliminacja, Rajd Krakowski			
5	gen.	M. Kostrzak	Toyota Corolla
1	A – 11	R. Kępka	Polski Fiat 126p
V Eliminacja, Rajd Warszawski			
1	gen.	M. Kostrzak	Toyota Corolla
1	gen.	R. Kępka	Polski Fiat 126p

Tabela 9.

Rezultaty osiągnięte przez katowickich zawodników w poszczególnych eliminacjach RSMP 1989 roku

I Eliminacja RSMP, Rajd Dolnośląski			
Miejsce	Klasa, grupa	Zawodnik	Samochód
2	gen.	M. Krachulec	Mazda 323
9	gen.	W. Dorskocz	Łada 1300
1	N – 01	Kopiec	Polski Fiat 126p
II Eliminacja RSMP, Rajd Elmot			
4	gen.	M. Krachulec	Mazda 323
3	A – 14	P. Świeboda	Polonez 1600
18	gen.	R. Gryczyński	Polonez 1600
III Eliminacja RSMP, Rajd Krakowski			
4	gen.	M. Krachulec	Mazda 323
5	gen.	M. Kostrzak	Toyota Corolla
1	A – 11	R. Kępa	Polski Fiat 126p
1	A – 14	P. Świeboda	Polonez 1600
1	A – 10	M. Ficoń	Polski Fiat 126p
IV Eliminacja RSMP, Rajd Kormoran			
3	gen.	M. Krachulec	Mazda 323
9	gen.	R. Kępa	Peugeot 205 GTI
10	gen.	W. Dorskocz	Polonez 1600
V Eliminacja RSMP			
1	A – 11	R. Kępa	Polski Fiat 126p
2	A – 11	P. Świeboda	Polski Fiat 126p
6	gen.	M. Kostrzak	Toyota Corolla
VI Eliminacja RSMP, Rajd Warszawski			
1	gen.	M. Krachulec	Mazda 323
6	gen.	W. Dorskocz	Polonez 1600