

Regulacje dotyczące ruchu drogowego w Generalnym Gubernatorstwie – zarys problematyki

Dr Tomasz Sypniewski

Kujawsko-Pomorska Szkoła Wyższa w Bydgoszczy, Instytut Prawa i Administracji
e-mail: t.sypniewski@kpsw.edu.pl, <https://orcid.org/0000-0003-0667-6047>

Streszczenie: Spoglądając na wciąż zatłoczone ulice naszych miast, najczęściej nawet nie zdajemy sobie sprawy, jak ważne i istotne dla ich funkcjonowania są unormowania prawne regulujące zasady poruszania się po drogach wszelkich ich użytkowników. Pierwsze jakiegokolwiek regulacje prawne dotyczące ruchu drogowego na ziemiach polskich zostały wprowadzone pod koniec XIX w. Jednak dopiero odzyskanie przez Polskę niepodległości, zapoczątkowało tworzenie własnego jednolitego prawodawstwa. Pierwszym aktem normatywnym porządkującym omawianą tematykę była ustawa z dnia 7 listopada 1921 r. *o przepisach porządkowych na drogach publicznych*. Była ona swoistym fundamentem wszelkich późniejszych polskich regulacji prawnych w tej dziedzinie.

Niestety rozwój polskiego prawodawstwa przerwał wybuch II wojny światowej. Kwestie dotyczące regulacji ruchu drogowego niemieckie władze okupacyjne postanowiły uregulować na terenie Generalnego Gubernatorstwa (GG) stosunkowo późno, bo dopiero w maju 1941 r. Niewykluczone, że mogło to być związane z napływem wówczas na tereny polskie dużych ilości niemieckich jednostek wojskowych. W tym czasie polskie ziemie miały stanowić naturalne, geograficzne zaplecze dla frontu oraz najkrótszą drogę łączącą tereny III Rzeszy z linią frontu w ZSRR. Nowe, niemieckie regulacje prawne dotyczące ruchu drogowego dla terenów GG zostały ogłoszone 30 czerwca 1941 r. Wówczas to zostało opublikowane rozporządzenie Ordynacja drogowo-komunikacyjna.

Słowa kluczowe: Kodeks drogowy, droga, samochód, znaki drogowe, rozporządzenie, Generalne Gubernatorstwo, Niemcy, okupacja, Polska, Policja, maksymalna prędkość, język urzędowy, administracja.

Spoglądając na wciąż zatłoczone ulice naszych miast, najczęściej nawet nie zdajemy sobie sprawy, jak ważne i istotne dla ich funkcjonowania są unormowania prawne regulujące zasady poruszania się po drogach wszelkich ich użytkowników. Niniejszy artykuł, w zamiarze jego autora, ma stanowić wstępne wprowadzenie do tejże ciekawej i bardzo mało zbadanej tematyki z zakresu historii prawa.

Pierwsze jakiegokolwiek regulacje prawne dotyczące ruchu drogowego na ziemiach polskich zostały wprowadzone pod koniec XIX w. Charakteryzowały się one

dwoma elementami. Z jednej strony miały one z reguły bardzo minimalistyczny charakter¹ a z drugiej, ze względu na ówczesną sytuację Polski będącej pod zaborem, były one niejednorodne. Zresztą jeszcze na początku XX w. automobilizm nie należał do jakiś masowych zjawisk i był trochę traktowany jak snobistyczna zachcianka, bardzo wąskiej, najzamożniejsze grupy społecznej². Dlatego też zapewne państwa zaborcze niezbyt śpieszyły się z tworzeniem kompleksowych rozwiązań prawnych, regulujących systemowo tę tematykę³.

Dopiero odzyskanie przez Polskę niepodległości zapoczątkowało tworzenie własnego jednolitego prawodawstwa. Pierwszym aktem normatywnym porządkującym omawianą tematykę była ustawa z dnia 7 listopada 1921 r. o *przepisach porządkowych na drogach publicznych*⁴. Była ona swoistym fundamentem wszelkich późniejszych polskich regulacji prawnych w tej dziedzinie⁵. W jej ostatnim – 27 art.⁶ w sposób jednoznaczny wygaszono obowiązywanie wszystkich partykularnych regulacji prawnych odziedziczonych po państwach zaborczych. Od tego momentu możemy mówić o rozpoczęciu się kształtowania polskiego prawodawstwa drogowego.

Nie był to zbyt obszerny akt normatywny, właściwie ustawodawstwa skupił się głównie na sformułowaniu ogólnych norm prawnych i wskazaniu delegacji do bardziej szczegółowego uregulowania poszczególnych kwestii w aktach prawnych wykonawczych⁷. Z takich najbardziej istotnych uregulowań warto wymienić art. 6 tejże ustawy, który w sposób jednolity na obszarze całego kraju wprowadził ruch prawostronny. Co warto podkreślić, do tej pory Polska była podzielona na dwa obszary. Na terenach byłych zaborów rosyjskiego i niemieckiego obowiązywał ruch prawostronny ale na terenie zaboru austriackiego istniał nakaz ruchu lewostronnego⁸. Z kolei w art. 5 wspomnianej ustawy umieszczono delegacje do uregulowania między innymi takich kwestii związanych z ruchem drogowym jak maksymalna dozwolona prędkość oraz oznakowanie dróg właściwymi piktogramami informującymi kierowców o istotnych elementach związanych z poruszaniem się pod drogą.

Aktem prawnym wykonawczym, regulującym kwestie określone w art. 5 wyżej wspomnianego aktu normatywnego było rozporządzenie Ministra Robót publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 6 lipca 1922 r. o *ruchu samochodów*

¹ To było w tamtym okresie, kształtowania się dopiero załączków motoryzacji, bardzo powszechna, ogólnoświatowa tendencja.

² M. Pyter, *Prawne zasady użytkowania pojazdów mechanicznych w Drugiej Rzeczypospolitej*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 2011, t. 63, z. 2, s. 98 – 99.

³ A. Rostowski, *Historia starych samochodów*, Warszawa 1981, s. 14 i n.

⁴ Dz. U. R.P. z 1921 r., Nr 89, poz. 656.

⁵ M. Hładij, *Prawo automobilowe w Drugiej Rzeczypospolitej w świetle podstawowych regulacji normatywnych*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 2003, t. 55, z. 1, s. 87 i n.

⁶ Zawierał on tzw. klauzulę derogacyjną.

⁷ T. Syniewicz, *Changes in polish legal regulations concerning Road traffic in the 20s and 30s of the 20 century, in the context of an exemplary Road collision*, „Studia z zakresu nauk prawno-drogowych. Miscellanea” 2018, t. VIII, z. 2, s. 192.

⁸ Wstępnie zniesiono ruch lewostronny na tych terenach już w 1918 r., choć np. krakowskie tramwaje przestawiono na prawostronny ruch dopiero w 1925 r.

*i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych*⁹. Był to zresztą chyba najczęściej nowelizowany akt normatywny regulujących zasady ruchu drogowego w II RP. Jego kolejne wersje powstały w 1928¹⁰, 1933¹¹ oraz 1937¹² roku. Te zmiany wynikały w dużej mierze z bardzo żywiołowego rozwoju technologicznego, co siłą rzeczy wymuszało korektę już istniejących uregulowań prawnych oraz jednocześnie tworzenie nowych norm dla obszarów do tej pory nie skodyfikowanych¹³.

Kolejną fazę funkcjonowania regulacji ruchu drogowego na ziemiach polskich stanowił okres II wojny światowej i związanej z nią okupacji. Polskie ziemie znalazły się na obszarze czterech państw, z których trzy w 1939 r. dokonały agresji. Zachodnia polska znalazł się pod okupacją niemiecką, wschodnia sowiecką, natomiast południowe skrawki przypadły Republice Słowackiej rządzonej przez księdza Josefa Tiso. Oprócz tego 10 października 1939 r. część Wileńszczyzny została przez ZSRR przekazana Republice Litewskiej. W artykule tym postaram się przybliżyć regulacje prawne jakie ukształtowały się na obszarze części niemieckiej okupacji a mówiąc dokładnie w Generalnym Gubernatorstwie (GG)¹⁴. Była to struktura okupacyjno – administracyjna utworzona na podstawie dekretu Adolfa Hitlera z 12 października 1939 r.¹⁵ Obejmowała ona znaczną część zajętego przez niemieckie wojska terytorium Polski. Pozostała część okupacji niemieckiej została anektowana bezpośrednio do Rzeszy Niemieckiej¹⁶.

Status administracyjny i prawny GG nie został właściwie nigdy dookreślony¹⁷. Co do zasady na jego terytorium utrzymano przedwojenny, polski porządek prawny. Jednak stopniowo, najczęściej w drodze rozporządzeń wydawanych przez Generalnego Gubernatora Hansa Franka i podporządkowaną mu administrację w postaci Urzędu Generalnego Gubernatora przekształconego następnie w Rząd Generalnego Gubernatora, wprowadzano nowe, odrębne dla tego terytorium unormowania¹⁸. Teo-

⁹ Dz. U. R.P. z 1922, Nr 65, poz. 587.

¹⁰ Dz. U. R.P. z 1928, Nr 41, poz. 396.

¹¹ Dz. U. R.P. z 1933, Nr 9, poz. 55.

¹² Dz. U. R.P. z 1937, Nr 85, poz. 616.

¹³ M. Hładij, *Prawo automobilowe...*, op. cit., s. 88.

¹⁴ Początkowo od października 1939 r. nazwa dla tego tworu administracyjnego brzmiała Generalne Gubernatorstwo dla okupowanych polskich obszarów (Generalgouvernement für die besetzten polnischen Gebiete). W lipcu 1940 r. Hans Frank nakazał usunięcie części nazwy i od tego momentu już obowiązywała forma Generalne Gubernatorstwo.

¹⁵ A. Weh, *Prawo Generalnego Gubernatorstwa w układzie rzeczowym z objaśnieniami i szczegółowym skorowidzem*, wyd. III, Kraków 1941, A 100, Dekret Fürera i Kanclerza Rzeszy Niemieckiej o administracji okupowanych polskich obszarów z 12.X.1939 r.

¹⁶ Pomorze, Poznańskie, Górny Śląsk, Zagłębie Dąbrowskie i część województw łódzkiego, warszawskiego, kieleckiego, krakowskiego oraz Suwalszczyznę.

¹⁷ A. Wrzyszczy, *Ustrój i prawo w Generalnym Gubernatorstwie w poglądach prawników niemieckich na lamach czasopisma „Deutsch Recht” w czasie II wojny światowej*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin-Polonia” 2019, vol. LXVI,1, sec. G (Ius), s. 440.

¹⁸ Oprócz niego uprawnienia do wydawania przepisów prawnych posiadała Rada Ministrów dla Obrony Rzeszy (Ministerrat für die Reichsverteidigung) oraz pełnomocnik dla planu czteroletniego (Beauftragter für den Vierjahresplan).

retycznie robiono to głównie w obszarach gdzie dotychczasowe regulacje prawne były sprzeczne z niemieckim prawem. W praktyce najczęściej starano się na nowo regulować te kwestie, które z jakiś względów czy to administracyjnych, czy też np. ideologiczno-politycznych były dla władz okupacyjne niezbędne i korzystne.

Podstawą prawodawstwa na terenie GG były rozporządzenia¹⁹, które w stanowiły swoisty ekwiwalent aktów normatywnych o randze ustawy²⁰. Nowe unormowania prawne były publikowane w Dzienniku Rozporządzeń dla Generalnego Gubernatorstwa (*Verordnungsblatt für das Generalgouvernement*)²¹, który był drukowany w dwóch językach polskim i niemieckim. Istniała też forma dwujęzyczna niemiecko-ukraińska²². Wynikało to z faktu, iż językiem urzędowym w GG był język niemiecki, natomiast język polski był definiowany jako „dopuszczalny”. Co ciekawe od 1941 wskazano dodatkowo jako język pomocniczy ukraiński, z tym że wymieniono go przed językiem polskim²³. Nie stworzono nigdy oficjalnej, hierarchizacji aktów normatywnych, jednak z kolejności publikowania aktów prawnych można przyjąć, iż na pierwszym miejscu były usytuowane rozporządzenia generalnego gubernatora a w dalszej kolejności rozporządzenia i postanowienia wykonawcze oraz obwieszczenia²⁴.

Kwestie dotyczące regulacji ruchu drogowego niemieckie władze okupacyjne postanowiły uregulować a tym samym wygasic obowiazywanie unormowan polskich stosunkowo późno, bo dopiero w maju 1941 r. Niewykluczone, że mogło to być związane z napływem wówczas na tereny polskie dużych ilości niemieckich jednostek wojskowych, co było uwarunkowane przygotowaniem do ataku III Rzeszy na ZSRR (operacja o kryptonimie Barbarossa). Nagromadzenie dużej ilości niemieckich jednostek wojskowych, które przemieszczały się m.in. po drogach, musiał powodować problemy organizacyjnej. Wynikały one choćby faktu, iż pod koniec lat trzydziestych XX w. na terenie Niemiec i Polski obowiązywały nieco inne systemy znaków drogowych²⁵ i różniące się w niektórych aspektach regulacje prawne dotyczące organizacji ruchu drogowego. Był to bardzo palący problem biorąc pod uwagę fakt, że planowany konflikt zbrojny, nawet w opiniach najbardziej optymistycznie nastawionych strategów, miał trwać co najmniej kilka miesięcy. W tym czasie polskie ziemie miały stanowić naturalne, geograficzne zaplecze dla frontu oraz najkrótszą drogę łączącą tereny III Rzeszy z linią frontu.

¹⁹ Były one podpisywane przez generalnego gubernatora po wcześniejszym kontrasygnowaniu przez szefa Rządu GG, kierownika Urzędu Ustawodawczego oraz szefa właściwego tematycznie resortu.

²⁰ A. Wrzyszczy, *Hierarchia aktów prawnych powadzonych przez okupanta niemieckiego w Generalnym Gubernatorstwie w latach 1939–1945*, „*Studia Iuridica Lublinensia*” 2014, nr 22, s. 698.

²¹ Był on wydawany od 1940 r., wcześniej akty normatywne władz okupacyjnych były publikowane w Dzienniku Rozporządzeń Generalnego Gubernatora dla okupowanych polskich obszarów (*Verordnungsblatt des Generalgouverneurs für die Besetzten Polnischen Gebiete*).

²² <https://warhist.pl/prawo/porzadek-prawny-i-sadowy-na-okupowanych-ziemiach/> [02. XII. 2021].

²³ A. Wrzyszczy, *Hierarchia aktów prawnych...*, op. cit., s. 700.

²⁴ Ibidem.

²⁵ M. Rynowiecki, *Historia znaków drogowych, część druga*, „*Automobilista*” 2004, nr 3, s. 54–55.

Nowe, niemieckie regulacje prawne dotyczące ruchu drogowego dla terenów GG zostały ogłoszone 30 czerwca 1941 r.²⁶ Wówczas to zostało opublikowane rozporządzenie Ordynacja drogowo-komunikacyjna (ODK). Podstawą jego wydania był § 5 ust. 1 Dekretu Fürera i Kanclerza Rzeszy Niemieckiej z dnia 12 października 1939 r. Był to dekret, na mocy którego z dniem 26 października 1939 r. m.in. nadano generalnemu gubernatorowi na okupowanych terenach Polski – H. Frankowi, prawo wydawania rozporządzeń mających status norm prawnych powszechnie obowiązujących. W ODK określono datę wejścia w życie tego aktu normatywnego na 1 lipca 1941 r.²⁷

W tym samym paragrafie w kolejnym punkcie prolongowano wejście w życie regulacji dotyczących umieszczenia na tylnej części roweru czerwonego oświetlenia. W tym wypadku kierując się zapewne brakiem możliwości natychmiastowego uzupełnienia oświetlenia jednoślądów, dano czas ich użytkownikom do 1 kwietnia 1942 r. Zastrzeżono jednak, że w tym okresie przejściowym należy na rowerach umieścić światło odblaskowe²⁸. W ramach unormowań wprowadzających w życie ODK uchylono wydane wcześniej Zarządzenie policyjne o ruchu pojazdów z 15 listopada 1939 r.²⁹ W tym wygaszonym akcie normatywnym w sposób bardzo kazuistyczny określono obowiązki woźniców i poganiaczy bydła w stosunku do pojazdów mechanicznych oraz określono sposób oświetlenia pojazdów konnych i osób prowadzących bydło drogą publiczną.

ODK to akt normatywny dosyć obszerny i szczegółowo regulujący kwestie ruchu drogowego. Jego część zasadnicza składa się z siedmiu punktów tematycznych oznaczonych literowo od A do G. Każdej z tych liter przyporządkowano do 1 do 25 paragrafów, których w sumie było 45. Pierwszy z punktów pod tytułem „Przepisy ogólne” w 6 kolejnych paragrafach regulował następujące elementy: – „Reguły zasadnicze w sprawie zachowania się w ruchu drogowym”, – „Regulowanie ruchu przez urzędników policyjnych oraz znaki kolorowe”, – „Znaki i urządzenia komunikacyjne”, – „Ograniczenia ruchu”, – „Urządzenia na drogach publicznych”, – „Środki celem podniesienia dyscypliny ruchu na drogach”. W punkcie B najbardziej obszernym, wydzielono dwa podpunkty. W pierwszym zatytułowanym „Ruch pojazdów”, postanowiono uregulować następujące kwestie: – „Prowadzenie pojazdów”, – „Używanie jezdni”, – „Szybkość jazdy”, – „Wymijanie i wyprzedzanie”, – „Oznajmianie zmiany kierunku jazdy i zatrzymania się”, – „Znaki ostrzegawcze”, – „Pierwszeństwo przejazdu”, – „Pojazdy w kolumnach”, – „Zatrzymanie się i ruszanie z miejsca”, – „Odbywanie postoju”, – „Wjazdy i wyjazdy”, „Czynności ładowania”, – „Ładunek pojazdów”, – „Opuszczanie pojazdów”, – „Oświetlenie pojazdów”.

Co ciekawe w zakresie dopuszczalnej prędkości pojazdów pojawiły się pewne istotne zmiany w stosunku do przepisów jakie obowiązywały pod koniec lat trzydziestych XX w. w Polsce. Od 1937 r. zniesiono w Polsce formalne ograniczenie

²⁶ Dz. R. dla GG z 1941, Nr 56, s. 349.

²⁷ § 45 ODK

²⁸ Ibidem.

²⁹ Dz. R. dla GG z 1939, Nr 6, s. 38.

prędkości dla pojazdów osobowych poruszających się po za terenem zabudowanym³⁰. Pozostawiono jedynie ogólne zastrzeżenie, że prędkość powinna być tak dobrana, ażeby kierowca był w stanie panować nad swoim pojazdem³¹. Władze okupacyjne w GG postanowiły jednak przywrócić górny limit prędkości i ustaliły go na poziomie 80 km/h³² wskazując, że taka prędkość jest dopuszczalna dla aut osobowych i motocykli (z podłączoną lub odłączoną przyczepą) poza terenem zabudowanym i „*autostradach Rzeszy*”³³. Również w zakresie dopuszczalnej prędkości pojazdów ciężarowych nastąpiły istotne zmiany. W polskich regulacjach było rozróżnienie w zależności od tego, w jakiej koła był zaopatrzonej pojazd dostawczy³⁴. Dopuszczalna prędkość kształtowała się na terenie zabudowanym w zakresie od 10, poprzez 20 do 40 km/h. Jeśli natomiast idzie o obszar po za zabudową, to tutaj ostaną wartość wzrastała do dopuszczalnych 60 km/h.

Niemieckie władze okupacyjne w tym zakresie uprościły regulacje wskazując, iż na terenie zabudowanym najwyższa dopuszczalna prędkość wynosi 40 km/h dla wszystkich pojazdów, natomiast na terenie po za obrębem zabudowy, limity ustalono na wysokości 60 km/h, dla aut ciężarowych³⁵. Oczywiście to były górne granice dopuszczalnej szybkości, obok tego pozostawiono ogólną regułę zobowiązującą kierowcę ażeby tak „*normować szybkość jazdy (...) by każdorazowo był w położeniu uczynić zadość swym zobowiązaniom odnośnie ruchu (...) oraz mógł pojazd we właściwym czasie zatrzymać*”³⁶. Władze okupacyjne w odrębnych przepisach wprowadziły również regulacje prędkości w stosunku do pojazdów gąsienicowych. Miało to najprawdopodobniej związek z przemaszami sporej ilości jednostek pancernych zmierzających na front wschodni lub wycofujących stamtąd sprzęt przeznaczony do naprawy lub modernizacji. Tutaj szybkość maksymalną uzależniono od rodzaju gąsienic i tak dla pojazdów z metalowymi gąsienicami maksymalną prędkość określono na 8 km/h, natomiast dla tych dysponujących ogniwami gąsienic pokrytymi co najmniej 4 cm warstwą gumy, limit ten uległ podwojeniu do 16 km/h³⁷.

Kolejne różnice między prawodawstwem w zakresie ruchu drogowego II RP a niemieckich władz okupacyjnych, dotyczyły kwestii drogi z pierwszeństwem przejazdu. Polskie przepisy w tej materii ewoluowały, ale jeszcze pod koniec lat trzydziestych XX w. pozostawały niezbyt precyzyjne. Obowiązywała już wówczas

³⁰ Rozporządzenie Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z 27.X.1937 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej, *o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* [dalej: rozp. o ruchu pojazdów na drogach] – § 54 p. 1.

³¹ H. Wilczyński, *Czy znasz przepisy policyjne o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych*, Warszawa 1938, s. 15.

³² R. Gawła, *Przepisy o zachowaniu się w ruchu drogowym dla kierowców pojazdów mechanicznych*, wyd. III, Kraków 1943, s. 23–24.

³³ § 9 p. 1 ppkt b) ODK

³⁴ Były to po kolei: same obręcze żelazne, obręcze z nalanyimi jednolitymi opaskami gumowymi i obręcze z oponami pneumatycznymi.

³⁵ R. Gawła, *Przepisy o zachowaniu się w ruchu drogowym...*, op. cit., s. 23–24.

³⁶ § 9 p. 2 ODK

³⁷ R. Gawła, *Przepisy o zachowaniu się w ruchu drogowym...*, op. cit., s. 23.

twz. reguła „prawej ręki”, jednak nadal traktowano ulicę na której ułożone były szyny tramwajowe jako bezwzględnie główną. Wszystkie pojazdy poruszające się taką arterią miały pierwszeństwo i to niezależnie czy był to tramwaj czy samochód³⁸. Mogło to budzić wątpliwości kierowców, którzy wjeżdżając na skrzyżowanie szeroką ulicą nie spodziewali się, że boczna wąska ulica jest dla nich ulicą główną tylko dlatego, że są na niej położone szyny tramwajowe. W takich miejscach najczęściej dochodziło do różnych kolizji drogowych³⁹. Tym bardziej, że w obowiązującej ówczesnie palecie znaków drogowych było wprawdzie oznaczenie ostrzegające o zbliżaniu się do drogi z pierwszeństwem⁴⁰, nie było jednak piktogramu wskazującego, że poruszamy się po drodze z pierwszeństwem.

W ODK prawotwórca postanowił te kwestie uporządkować i doprecyzować. Dlatego jednoznacznie wskazano, iż „*Drogami głównymi nie są te, po których jedzie tramwaj, ani drogi jednokierunkowe, lecz tylko te (...), które są oznaczone znakami (...)*”⁴¹. W 1941 r. wprowadzono dodatkowe oznaczenie drogi wskazując, że auta poruszają się po drodze głównej. Było to bardzo istotne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niemieckie władze okupacyjne musiały się zapoznać ze statystykami z okresu II RP i zapewne uznały, iż powstała bezwzględna konieczność uszczegółowienia tej kwestii w nowych regulacjach⁴².

W drugiej części punktu B zatytułowanej „*Ruch pojazdów w szczególności*”, dokonano doprecyzowania unormowań poruszania się po drogach kolejno dla rowerzystów, pojazdów zaprzęgowych, pojazdów mechanicznych oraz komunikacji publicznej. W dalszej części ODK, w punktach C, D i E wprowadzono unormowania dla pieszych użytkowników dróg, osób poruszających się po nich konno oraz przepędzających po drogach publicznych zwierzęta gospodarskie. Co bardzo istotne, tego typu uregulowania w ogóle nie znalazły się w polskich, przedwojennych regulacjach ruchu drogowego. Przy regulacjach ruchu pieszych bardzo duży nacisk położono na unormowanie poruszania się po drogach zwartych kolumn wojska⁴³. Zapewne znowu to wynikało z dużej militaryzacji obszarów GG, które były wykorzystywane do transferu wojsk przemieszczających się na front wschodni. W pierwszej kolejności ustawodawstwa skupił się na uregulowaniu kwestii przemarszu po mostach, gdzie nie było wolno „*trzymać kroku na mostach*”⁴⁴. To dosyć mało czytelne określenie z perspektywy współczesnego czytelnika, zapewne oznaczało konieczność przechodzenia po mostach w sposób możliwie sprawny, bez utrzymywania musztrowego kroku. Dodatkowo nakazano oświetlanie kolumn marszowych podczas nocy i mgły odpowiednimi latarniami biało-żółtymi z przodu kolumny a czerwonymi z tyłu.

³⁸ H. Wilczyński, *Czy znasz przepisy policyjne o ruchu pojazdów...*, op. cit., s. 32.

³⁹ M. Rynowiecki, *Historia znaków drogowych...*, op. cit., s. 54.

⁴⁰ *Informator automobilisty na rok 1939*, Lwów 1938, s. 225,

⁴¹ R. Gawła, *Przepisy o zachowaniu się w ruchu drogowym...*, op. cit., s. 42.

⁴² *Ibidem*, s. 71.

⁴³ § 23 p. 1 i 2 ODK.

⁴⁴ § 23 p. 1 ODK.

Również dosyć precyzyjne regulacje wprowadzono dla osób poruszających się po drogach konno⁴⁵. Wskazano, iż każdy jeździec mógł prowadzić najwyżej dwa konie tzw. luzaki. W przypadku słabej widoczności prowadzenie luźnych koni mogło się odbywać jedynie przy spełnieniu oświetleniowych wymogów określonych dla przepędzanych drogami publicznymi stad zwierząt gospodarskich⁴⁶. W pozostałych przypadkach na osoby podróżujące konno rozciągnięto powszechnie obowiązujące przepisy o ruchu drogowym, z wyłączeniem tych dotyczących oświetlenia. W tym przypadku ustawodawstwa zrobił istotny wyjątek wskazując, po zmroku i w czasie mgły jeźdźcy mogli się poruszać po drogach, z tym że wówczas byli zobowiązani „jechać pojedynczo za sobą”⁴⁷.

W punkcie zajęto się kwestiami, które w dużej części nie są przedmiotem regulacji współczesnych kodeksów drogowych. Jako przykłady takich nietypowych z punktu widzenia obecnych kodyfikatorów regulacji, można wskazać na przepis zabraniający wozenia bądź noszenia ze sobą po drogach publicznych niezabezpieczonych kos⁴⁸. Innym tego typu ciekawym unormowaniem był określony w kolejnym paragrafie⁴⁹ zakaz „wywoływania i ofiarowywania świadczeń przemysłowych, towarów, i tym podobnych (werbowanie klientów) na drogach...”. W tym przypadku chodziło o zakaz (po za wskazanymi miejscami) handlu ulicznego, związanego z głośnym nawoływaniem i zachwalaniem towarów. Wyjątek zrobiono jedynie dla sprzedawców gazet. Kolejne ograniczenia dotyczyły głównie dzieci i młodzieży i tak w tym zakresie prawodawstwa wskazywał, iż na drogach nie dopuszcza się do takich aktywności jak „rzucanie i ciskanie pilek i innych przedmiotów, skakania przez linę, puszczenia latawców, puszczenia w ruch bąków i obręczy, jeżdżenia na hulajnodze...”⁵⁰. Z zakazów tych były wyłączone jedynie tzw. „ślepe drogi”. Ostatnim dosyć specyficznym uregulowaniem, był zakaz jazdy na nartach i sankach ale tylko po drogach w obrębie zabudowanych miejscowości⁵¹. Ostatni punkt oznaczony jako G, zawierał regulacje końcowe takie jak np: wskazanie zakresu obowiązywania⁵², wyłączenia z obowiązywania niektórych regulacji ODK⁵³, właściwości podmiotowo – przedmiotowe w zakresie egzekwowania unormowań dotyczących ruchu drogowego⁵⁴, przepisy⁵⁵ karne oraz wskazanie momentu wejścia w życie nowych regulacji ruchu drogowego⁵⁶.

Warto w tym miejscu nieco szerzej wskazać na zawarte w tym punkcie regulacje przywilejujące pojazdy określonych instytucji. W tym miejscu prawodawca stworzył

⁴⁵ § 34 ODK.

⁴⁶ § 35 ODK.

⁴⁷ § 34 p. 3 ODK.

⁴⁸ § 36 p. 3 ODK.

⁴⁹ § 37 p. 1 ODK.

⁵⁰ § 38 ODK.

⁵¹ § 39 ODK.

⁵² § 40 ODK.

⁵³ § 41 ODK.

⁵⁴ § 42 ODK.

⁵⁵ § 44 ODK.

⁵⁶ § 45 ODK.

katalog⁵⁷ charakterystyczny dla czasów kiedy powstał omawiany akt normatywny. W pierwszej kolejności uprzywilejowanie dotyczyło pojazdów użytkowanych przez „*Sily Zbrojne oraz Waffen – 44*”. W następnej kolejności dopiero prawodawca wymienił Policję, Straż Pożarną oraz Służbę Nadzoru Granicznego z zastrzeżeniem, że zwolnienie z przestrzegania unormowań ODK było aktualne tylko w sytuacji, gdy wymagało to „*spełnienia ich zwierzchnich zadań*”⁵⁸. Dla porównania można wskazać, iż pod koniec lat trzydziestych XX w. w polskich uregulowaniach dotyczących ruchu drogowego, katalog pojazdów uprzywilejowanych otwierały samochody „*Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Pana Marszałka Polski*”. Dopiero w następnej kolejności wymieniono straż ogniową, policję, pogotowie lekarskie oraz pogotowie techniczne jadące do wypadku⁵⁹.

Oprócz tego na końcu załączono bardzo obszerny Załącznik do ODK. W tej części aktu normatywnego skrupulatnie przedstawiono w drodze opisowej i graficznej wszelkie znaki i urządzenia komunikacyjne jakie w 1941 r. pojawiły się na drogach GG. Załącznik podzielono na cztery punkty oznaczone literowo od A do D. W pierwszym punkcie pt. *Znaki Komunikacyjne* w trzech podpunktach oznaczonych rzymskimi cyframi w kolejności przedstawiono I. wygląd i znaczenie: a) znaków ostrzegawczych, b) znaków nakazujących i zakazujących oraz c) wskaźników. W podpunkcie II dokonano opisu kształtów, wymiarów i kolorystyki. Natomiast w III bardzo precyzyjnie uregulowano kwestie miejsca stawiania znaków drogowych. W punkcie B pt. *Przyrządy do zamykania i sprzęt do oznaczania robót na drogach publicznych*, w trzech podpunktach oznaczonych rzymskimi cyframi opisano po kolei: I. Sposób zamknięcia i oznaczenia wszelkich robót drogowych blokujących przejazd. II. Oznaczenie odcinka drogi, gdzie ze względu na prace remontowe – budowlane należało wprowadzić tzw. ruch wahadłowy. III. Oznakowanie wszelkich zamkniętych dróg oraz sposób wyznaczania i oznakowania objazdów takich odcinków. W kolejnym punkcie C pt. *Urządzenia sygnałowe i inne urządzenia dla regulowania ruchu*, umieszczono jedynie zapowiedź, delegacje do wydania zarządzeń wykonawczych precyzujących wymogi jakie powinny spełniać wszelkie urządzenia sygnalizacyjne (głównie chodzi tu o sygnalizację świetlną), których zadaniem było zwiększanie bezpieczeństwa i płynności ruchu głównie dużych ośrodkach miejskich. W ostatnim ze wskazanych punktów pt. *Ryciny znaków drogowych*, przedstawiono barwne wizualizacje wszystkich obowiązujących wówczas znaków i oznaczeń umieszczanych przy drogach i innych ciągach komunikacyjnych.

Piśmiennictwo

- Gawła R., Przepisy o zachowaniu się w ruchu drogowym dla kierowców pojazdów mechanicznych, wyd. III, Kraków 1943.

⁵⁷ § 43 ODK.

⁵⁸ § 43 p. 1 ODK.

⁵⁹ H. Wilczyński, *Czy znasz przepisy policyjne o ruchu pojazdów...*, op. cit., s. 33–34.

- Hładij M., *Prawo automobilowe w Drugiej Rzeczypospolitej w świetle podstawowych regulacji normatywnych*, „Czasopismo Prawno-Historyczne”, t. 55 (2003), z. 1.
- *Informator automobilisty na rok 1939*, Lwów 1938,
- Pyter M., *Prawne zasady użytkowania pojazdów mechanicznych w Drugiej Rzeczypospolitej*, „Czasopismo Prawno-Historyczne”, t. 63 (2011), z. 2.
- Rostowski A., *Historia starych samochodów*, Warszawa 1981.
- Weh A., *Prawo Generalnego Gubernatorstwa w układzie rzeczowym z objaśnieniami i szczegółowym skorowidzem*, wyd. III, Kraków 1941, A 100, Dekret Fürera i Kanclerza Rzeszy Niemieckiej o administracji okupowanych polskich obszarów z 12.X.1939 r.
- Rynowiecki M., *Historia znaków drogowych, część druga*, „Automobilista”, nr 3 (2004), s. 54–55.
- Sypniewski T., *Changes in polish legal regulations concerning Road traffic in the 20s and 30s of the 20 century, in the context of an exemplary Road collision*, „Studia z zakresu nauk prawnoustrojowych”, t. VIII, z. 2, (2018).
- Wilczyński H., *Czy znasz przepisy policyjne o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych*, Warszawa 1938.
- Wrzyszc A., *Hierarchia aktów prawnych powadzonych przez okupanta niemieckiego w Generalnym Gubernatorstwie w latach 1939–1945*, „Studia Iuridica Lublinensia”, nr 22 (2014).
- Wrzyszc A., *Ustrój i prawo w Generalnym Gubernatorstwie w poglądach prawników niemieckich na łamach czasopisma „Deutsch Recht” w czasie II wojny światowej*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin-Polonia”, vol. LXVI,1, sec. G (Ius) (2019).

TRAFFIC REGULATIONS IN THE GENERAL GOVERNMENT AN OUTLINE OF THE ISSUES

Summary: Looking at the still crowded streets of our cities, most often we do not even realize how important and significant for their functioning are the legal norms regulating the principles of movement on the roads of all their users. The first legal regulations concerning road traffic in Poland were introduced at the end of the 19th century. The first normative act organizing the discussed subject matter was the act dated 7 November 1921, on regulations for order on public roads. It was a kind of a foundation for all subsequent Polish legal regulations in this area. Unfortunately, the development of Polish legislation was interrupted by the outbreak of World War II. The German occupation authorities decided to regulate the traffic on the territory of the General Government (GG) relatively late, as late as in May 1941. It is possible that this could have been related to the inflow of large numbers of German military units into Poland at that time. The Polish lands were to serve as a natural, geographic backstop for the front line and the shortest route connecting the Third Reich with the front line in the USSR. New German traffic regulations for the GG territories were promulgated on June 30, 1941, with the publication of the Road and Communications Ordinance.

Key words: the Highway code, road, car, traffic signs, ordinance, General Government, Germany, occupation, Poland, Police, maximum car speed, official language, administration.