

SAMOCHODÓWKA

dla

NIEPODLEGŁEJ



WYDANIE SPECJALNE NR 1 /2018



100 lat

Niepodległości Polski

Witajcie!

Oto trzymacie w swoich rękach specjalny numer gazetki szkolnej Zespołu Szkół Samochodowych i Licealnych Nr 2 w Warszawie. W całości poświęcamy go 100. rocznicy odzyskania niepodległości przez Polskę, która przypada 11 listopada bieżącego roku. Znajdziecie tutaj garść informacji historycznych związanych z głównym tematem, a także relacje z działań podejmowanych przez Was, Uczniów i Nauczycieli naszej szkoły, w ramach obchodów tego wyjątkowego wydarzenia, którym towarzyszy hasło: „Samochódka dla Niepodległej”. Dodatkowo w numerze zamieszczamy kilka ciekawostek z różnych etapów istnienia naszego państwa na przestrzeni ostatnich stu lat, a ponieważ jesteśmy szkołą samochodową, nie mogło zabraknąć ciekawostek motoryzacyjnych.

Ciekawej lektury!

REDAKCJA

Redakcja:

1. Agnieszka Mroczkowska-Wiklak
2. Edyta Dobrzańska
3. Joanna Fluder

Rysunki:

- s. 1: Robert Siwczyk
- s. 4 : Michał Jendrysik

Spis treści :

- 2 Wstęp
- 2 Redakcja
- 3 „O młodości”
- 5 Kalendarium 100-lecia RP
- 6 Bronowicka chata w Wolskiej Samochodówce
- 7-9 Wolski spacer drogami do niepodległości – Władysław Grabski
- 10 Spotkania z historią
- 11 Warszawskie Inicjatywy Edukacyjne w ZSSiL Nr 2
- 12 Wystawy
- 13 Muzeum Więzienia Pawiak
- 14 Międzynarodowy Dzień Języka Ojczystego
- 15 Finał konkursu „Samochódka dla Niepodległej— w 100 rocznicę odzyskania niepodległości”
- 16 Katyń. Prawda i Pamięć
- 17 Pielgrzymka Młodości Szkół Warszawskich - Bykownia 2018
- 18 Historia motoryzacji w Polsce w latach 1918-39
- 21 Ciekawostki motoryzacji polskiej okresu powojennego
- 25 Rozmaitości
- 26 Absurdy PRL-u
- 27 „Pieśń Legionów ...” a „Mazurek Dąbrowskiego”

O Młodzieży.

Gdy w Polsce partie swarzą się ze sobą,
Gdy klótnie naszą chroniczną chorobą,
Gdy jest przysłowie od Polski zarania:
„Gdzie dwóch Polaków, tam masz cztery
zdania”,
Gdy płyną spory bezprzykładne w Sejmie,
Gdy z Rządem w wojnie on, to znów
w rozejmie,
Jednego tylko partyjnikom życzę:
Dajcie młodzieży własne mieć oblicze.

Bo czemuż ona ma iść waszą drogą,
Czyż dla niej lepsze znaleźć się nie mogą?
Czyż mknąc w ogonie waszego pochodu,
Ma wstrętne walki przeżywać zamłodu?
Czemuż to dla niej, pytam się, dlaczego,
Mają być partie alfą i omegą?
A może inne zabłysną Znicze –
Dajcie Młodzieży własne mieć oblicze.

Bo kto ta Młodzież? Nasze przyszłe Czyny,
Lat nadchodzących byt i podwaliny,
To nasze całe dziejowe narzędzie,
Jaką jest Młodzież, taką Polska będzie,
To nasze dęby w rozwoju epoce,
To nasze wszelkie Nadzieje i Moce,
Którym są zbędne swary partyjnicze –
Dajcie Młodzieży własne mieć oblicze.

I nie wciągajcie jej w swe niskie spory,
Gdy ojciec chory – ma i syn być chory?
Nie rozwijajcie wśród niej agitacji,
Dla swych korzyści, dla partyjnych racji,
Nie łapcie Młodych na lep hucznych słówek,
Nie twórzcie z Młodych partyjnych bojówek,
By bratobójcze z nich ukrecać bicze,
Dajcie Młodzieży własne mieć oblicze.

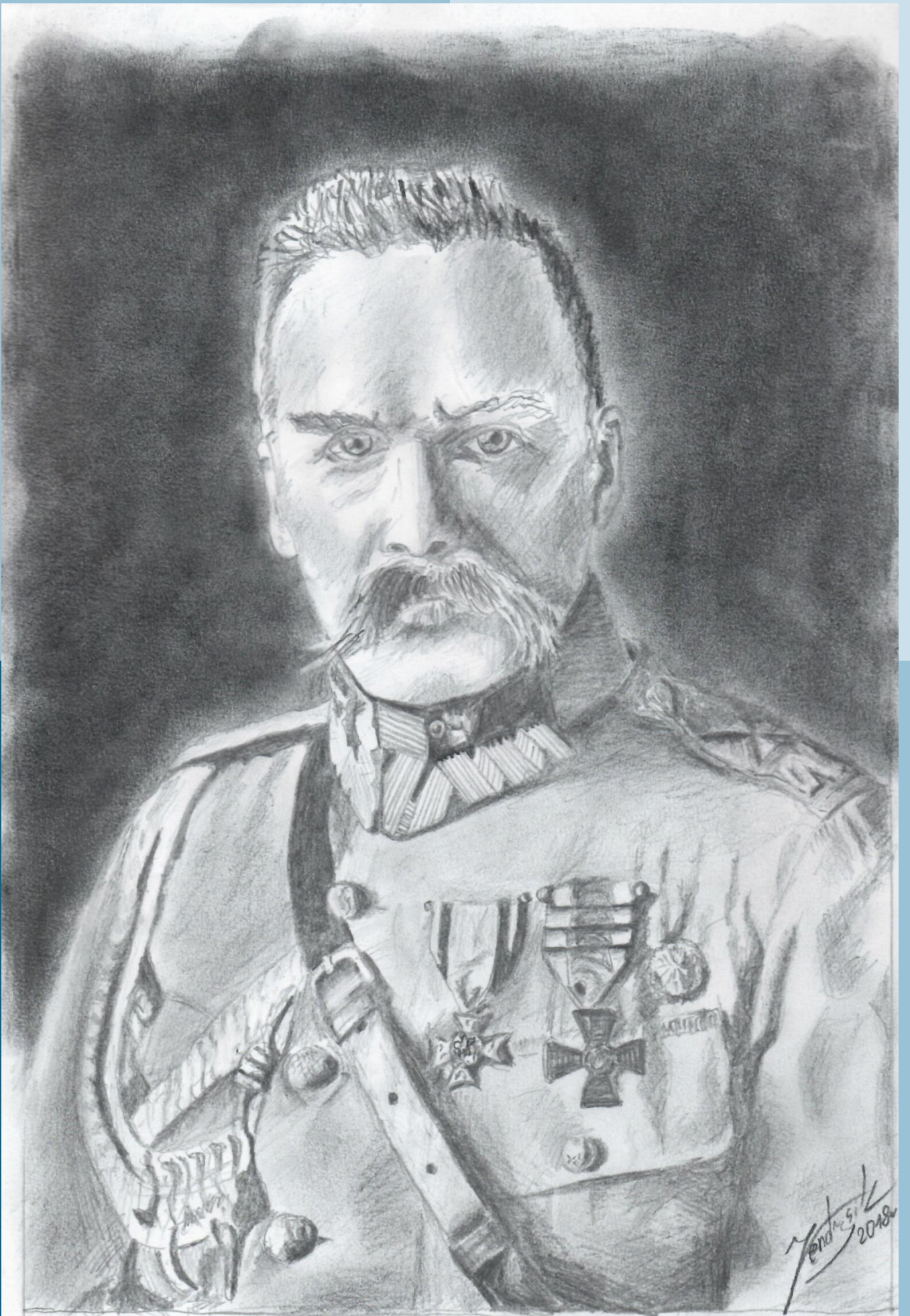
Niech Młodzież będzie otwartą i szczerą,
Nie truć jej duszy partii atmosferą,
Ku Idealom niech jej duch ulata,
W każdym Polaku niechaj widzi brata,
Niech rośnie zdrowo na ojczyście niwie,
Patrzy bezstronnie, czuje sprawiedliwie,
Niech tak, jak czynią to partyjne dzicze,
Dajcie Młodzieży własne mieć oblicze.

Z Wschodu, z Zachodu, jako wilków stada,
Wrogów zajadłych czai się gromada,
Aby zaskoczyć nas w przemożnej sile,
Gdy „Straż nad Wisłą” osłabnie na chwilę.
Niechaj w tej głównej, w tej dziejowej Straży
Młodzież wysiłek cały swój skojarzy,
Miał ruszać w boje partyjne, zwodnicze,
Dajcie Młodzieży własne mieć oblicze.

źródło: *Mucha*, nr 14/1931, s.2



źródło: *Mucha*, nr 51/1931, s.5



Kalendarium 100-lecia RP

- 11 listopada 1918 — odzyskanie niepodległości przez Polskę
- 13-25 sierpnia 1920 — bitwa warszawska (Cud nad Wisłą)
- 20 lutego 1919 — uchwalenie przez Sejm „Małej Konstytucji”
- 17 marca 1921 — uchwalenie Konstytucji marcowej
- 12-15 maja 1926 — przewrót majowy
- 23 kwietnia 1935 — uchwalenie Konstytucji kwietniowej
- 12 maja 1935 — zmarł Józef Piłsudski
- 1 września 1939 — wybuch II wojny światowej
- 19 kwietnia — 16 maja 1943 — powstanie w getcie warszawskim
- 1 sierpnia 1944 — wybuch Powstania Warszawskiego
- 8 maja 1945 — zakończenie II wojny światowej
- 1947-1956 — okres stalinizmu w Polsce
- 1952-1989 — Polska Rzeczpospolita Ludowa
- 16 października 1978 — wybór kardynała Karola Wojtyły na biskupa Rzymu,
nowy papież przybrał imię Jan Paweł II
- 17 września 1980 — początek istnienia „Solidarności”
- 13 grudnia 1981 — wprowadzenie stanu wojennego w Polsce
- 22 lipca 1983 — zniesienie stanu wojennego
- 6 lutego-5 kwietnia 1989 — obrady Okrągłego Stołu
- 4 czerwca 1989 — pierwsze wolne wybory w Polsce
- 4 lipca 1989 — pierwsze posiedzenie Sejmu i Senatu III RP
- 19 lipca 1989 — Ryszard Kaczorowski obejmuje urząd Prezydenta RP
- 31 grudnia 1989 — zmieniono konstytucję Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, zmieniono nazwę państwa na Rzeczpospolitą Polską i przywrócono koronę orłu białemu w godle Polski
- 2 kwietnia 1997 — uchwalenie Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej
- 12 marca 1999 — Polska przystąpiła do NATO
- 1 maja 2004 — włączenie Polski do Unii Europejskiej
- 11 listopada 2018 — 100. rocznica odzyskania niepodległości

Obchody 100-lecia odzyskania przez Polskę niepodległości rozpoczęliśmy w naszej szkole 10 listopada 2017 roku, w wigilię 99 rocznicy - Narodowym Czytaniem „Wesela” Stanisława Wyspiańskiego.

Na przyjęcie weselne Lucjana Rydla i Jadwigi Mikołajczykówny przybyli wielce szanowni goście: Pani Burmistrz Dzielnic Wola, Przewodniczący Rady Rodziców ZSSiL nr 2, Dyrekcja Szkoły oraz liczne grono uczniów.

Uroczystości przyświecały słowa S.Wyspiańskiego: „POLSKA TO JEST WIELKA RZECZ”. „Buczące basy, piskanie skrzypiec, niesforny klarnet, hukania chłopów i bab” tworzyły tło dla rozmów błahych i poważniejszych, flirtów i poezji, jaka wkradła się do tej „chaty rozśpiewanej”. Czytanie „Wesela” rozpoczęła Pani Burmistrz, a lekturę pierwszych didaskaliów zakończył Dyrektor naszej szkoły, pan Piotr Zając.

W Tetmajerówce zjawili się zacyni goście z Krakowa i chłopcy z Bronowic, aby w rytm skocznej, ludowej muzyki weselić się wraz z Młodą Parą.

O północy „wszystkie dziwy, kwiaty, krzewy” przybyłe do chaty bronowickiej – wskrzesiły legendarne postaci z obrazów Matejki, na czele ze Stańczykiem i Wernyhorą.

Próba zorganizowania powstania przeobraziła się w Chocholi Taniec! Słowa: „ Miałeś, chamie, złoty róg...” wypowiedziane przez słomianą kukłę, zakończyły czytanie „ Wesela” w ZSSiL nr 2.



W ramach Wolskiego spaceru drogami do niepodległości wybraliśmy postać Władysława Grabskiego, który pochowany jest na Starych Powązkach. To jeden z wybitnych Polaków okresu międzywojennego, mąż stanu, działacz społeczny i uczyony, człowiek wielkiego serca i umysłu, ekonomista i historyk, minister skarbu, dwukrotny premier oraz autor reformy walutowej. Aby przybliżyć wszystkim uczniom postać Władysława Grabskiego przygotowaliśmy kilka różnorodnych przedsięwzięć i spotkań na temat jego działalności.

Centrum Pieniądza NBP — razem z koleżankami z XLV LO im. Romualda Traugutta uczestniczyliśmy w warsztatach dotyczących postaci Władysława Grabskiego, premiera II RP i jego wkładu w zreformowanie gospodarki naszego kraju w okresie dwudziestolecia międzywojennego.

Muzeum SGGW — Grupa Ratownicza ZSSiL nr 2 odwiedziła Muzeum Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, które powstało w 2006 roku. Siedzibą Muzeum jest Biblioteka Główna im. prof. Władysława Grabskiego, który po zakończeniu działalności politycznej objął funkcję Rektora SGGW. Uczniowie naszej szkoły obejrzeni zbiory Muzeum, w którym znajdują się dokumenty i archiwalia, fotografie, wydawnictwa, broszury, plansze dydaktyczne, meble, pamiątki po osobach związanych z uczelnią, w tym pamiątki po prof. Władysławie Grabskim.



Stare Powązki - zapaliliśmy znicze na grobie Władysława Grabskiego...

Gra miejska – Śladami Władysława Grabskiego

21.03.2018 zorganizowaliśmy Grę Miejską *Śladami Władysława Grabskiego*, w której udział wzięły trzy drużyny z Zespołu Szkół Samochodowych i Licealnych nr 2, Liceum Ogólnokształcące im. Romualda Traugutta, Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1.

Celem uczestników Gry było przejście całej trasy poprzez odgadnięcie lokalizacji kolejnych miejsc kontaktowych i zdobycie jak największej ilości punktów. Miejsca były zlokalizowane za pomocą pytań naprowadzających dotyczących życia Władysława Grabskiego lub epoki, w której żył. Miejsca te, to:

- Popiersie Władysława Grabskiego w Narodowym Banku Polskim;
- Kamienica Wedla przy ulicy Szpitalnej;
- Dom handlowy Vitkac, na miejscu kamienicy, w której mieszkał Władysław Grabski;
- Metro Centrum, w czasach Premiera Grabskiego Dworzec Wiedeński;
- Hotel Victoria, kiedyś Pałac Kronenberga;
- Plac Bankowy, dawny Gmach Giełdy;
- ulica Żelazna 49/53, dawniej Zakłady Norblina;
- Grób Rodziny Grabskich.

Po powrocie do szkoły uczestnicy gry ułożyli portret Premiera Grabskiego, składający się z sześciu elementów.

I miejsce zajęła drużyna z Liceum Ogólnokształcącego im. Romualda Traugutta. II miejsce zajęła drużyna z Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1. Miejsce III zdobyła drużyna z ZSSiL nr 2.



Nasza drużyna gotowa do walki :)



Przed Kamienicą E. Wedla



Uczestnicy gry miejskiej

Dzień Władysława Grabskiego

27.03.2018 roku w Zespole Szkół Samochodowych i Licealnych nr 2 zorganizowaliśmy *Dzień Władysława Grabskiego*. Podczas uroczystości rozdano nagrody i certyfikaty uczestnikom Gry Miejskiej *Śladami Władysława Grabskiego*.

Swoją obecnością zaszczylili nas m.in:

Zastępca Burmistrza Dzielnicy Wola m. st. Warszawy Pani Grażyna Orzechowska-Mikulska

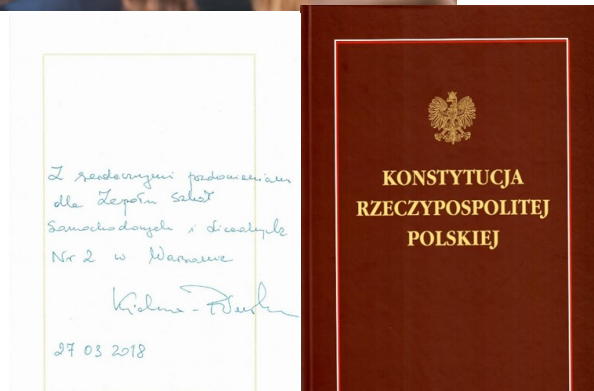
Przedstawiciel Biura Edukacji Urzędu m. st. Warszawy Pani Ewa Rahman

Dyrektor DBFO Wola m. st. Warszawy Pani Renata Piekut

Naczelnik Oświaty i Wychowania dla Dzielnicy Wola Pani Mariola Zielińska

Przewodniczący Rady Rodziców Pan Paweł Krzyżowski

Nasze zaproszenie przyjęła Marszałek Sejmu RP Pani Małgorzata Kidawa-Błońska, prawnuczka prezydenta II RP Stanisława Wojciechowskiego i premiera Władysława Grabskiego, która nie mogąc osobiście przybyć na naszą uroczystość, przekazała szkole m.in. pięknie wydany tekst Konstytucji RP z własnoręczną dedykacją dla szkoły.



Spotkania z historią...

W ramach projektu „Polskie / Wolskie drogi do Niepodległości”, zaplanowano szereg różnorodnych przedsięwzięć : między innymi spotkania ze świadkami historii. W duchu patriotyzmu i miłości do Ojczyzny zostały przeprowadzone spotkania obrazujące trud oraz poświęcenie żołnierzy walczących o wolność Polski. Mieliliśmy okazję poznać Pana Waldemara Nowakowskiego, księdza Janusza Bąka, Pana Zygmunta Walkowskiego, Pana Jerzego Żelaśkiewicza (pseudonim Korab), Panią Stanisławę Płońską-Frybes, Pana Stanisława Rumianek (pseudonim WILK), Panią Elżbietę Szadzyńską i wielu innych kombatantów oraz uczestników Powstania Warszawskiego.



Warszawskie Inicjatywy Edukacyjne w ZSSiL nr 2

W ramach projektu „Wolskie Podchody Niepodległościowe” odbyły się dwa spotkania z Gośćmi Honorowymi: Panem Stanisławem Brzosem oraz Panią Wandą Tkaczyk-Stawską.

Pan Stanisław, pseudonim „Socha”, jest postacią wyjątkową, świadkiem historii, który zawsze chętnie spotyka się z młodzieżą i w bardzo ciekawy sposób opowiada o czasach Powstania Warszawskiego. Dowódca 2. Kompanii Batalionu „Kiliński”. Bohater naszego Miasta.

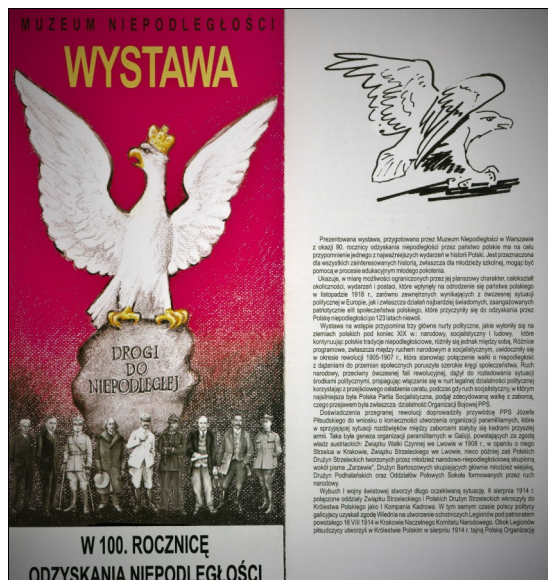


Pani Wanda Traczyk-Stawska, pseudonim „Pączek”, „Atma” w czasie okupacji niemieckiej od 1942 roku działała w konspiracji niepodległościowej. Jako członkini Szarych Szeregów brała udział w małym sabotażu oraz w akcji „N”, podczas której dostarczała konfidentom listy ostrzegające, że w przypadku niezaprzestania działalności zostaną wykonane na nich wyroki śmierci. W powstaniu warszawskim brała udział jako strzelec i łączniczka Oddziałów Ostonowych Wojskowych Zakładów Wydawniczych (WZW) – Biura Informacji i Propagandy – Komendy Głównej Armii Krajowej. Jej oddział był oddziałem dyspozycyjnym Antoniego Chruściela ps. „Monter” i był kierowany do wsparcia oddziałów powstańczych walczących w Śródmieściu Północnym. Brała udział w walkach o utrzymanie elektrowni na Powiślu. 6 września 1944 r. została ciężko ranna na ul. Smolnej. Po kapitulacji powstania trafiła do niewoli niemieckiej; była jeńcem Stalagu IV B, Stalagu IV E oraz Stalagu VI C. Aktualnie pełni funkcję przewodniczącej Społecznego Komitetu ds. Cmentarza Powstańców Warszawy przy Światowym Związku Żołnierzy AK.



Wystawa w CSP w Legionowie

Uczniowie naszej szkoły uczestniczyli w uroczystym otwarciu wystawy „Drogi do Niepodległej” w Centrum Szkolenia Policji w Legionowie. Wystawa została przygotowana we współpracy z Muzeum Niepodległości w Warszawie dla upamiętnienia najważniejszych wydarzeń w historii Polski.



Wystawa Archiwum Akt Nowych

W naszej szkole gościliśmy wystawę upamiętniającą zdobycie Niemieckiego Obozu Koncentracyjnego "Gęsiówka" przez Batalion "Zośka" w dniu 5 sierpnia 1944 roku.



Muzeum Więzienia Pawiak

Uczniowie klas drugich zwiedzili Muzeum Więzienia Pawiak, była to ciekawa lekcja historii w miejscu pamięci męczeństwa i śmierci tysięcy Polaków z okresu zaborów i niemieckiej okupacji.

Pawiak to nieistniejące więzienie przy ul. Dzielnej 24/26 w Warszawie, mieszczące się w gmachu wzniesionym w latach 1830–1835 według projektu Henryka Marconiego pomiędzy ulicami Dzielną, Pawią i Więzienną. Kompleks więzienia składał się z oddziału męskiego oraz oddziału kobiecego, nazywanego Serbią. W latach 1939–1944 Pawiak był największym niemieckim więzieniem politycznym na terytorium okupowanej Polski. Według szacunków historyków od 2 października 1939 do 21 sierpnia 1944 przez Pawiak przeszło ok. 100 tys. osób, z czego ok. 37 tys. zostało zamordowanych, a ok. 60 tys. wywieziono w 95 transportach do obozów koncentracyjnych oraz innych miejsc odosobnienia. Więzienie zostało zniszczone przez Niemców podczas powstania warszawskiego w sierpniu 1944.



Międzynarodowy Dzień Języka Ojczystego

Święto języka ojczystego uczciliśmy okolicznościowym apelem pod hasłem: „Ojczyzna-Polszczyzna w Setną Rocznicę Odzyskania Niepodległości”. Naszą podróż z językiem polskim przez stulecia rozpoczęliśmy od etymologii i korzeni polszczyzny. Przywołaliśmy nazwiska poetów i twórców kultury, którzy przyczynili się do ukształtowania języka literackiego. Uczniowie klas pierwszych zaprezentowali wzorcową recytację Carmen Patrium, czyli „Bogurodzicy”. Ojczysty w niewoli, „Chodzi mi o to, aby język giętki...”, Rota – to kolejne etapy naszej podróży z polszczyzną.



Z polszczyzną przez wieki

- pierwsze zdanie zapisane w języku polskim w Księdze Henrykowskiej: „Daj, ac ja pobruszę, a ty poczywaj”
- pierwszy tekst literacki w języku polskim: „Bogurodzica”



Słowa roku 2017

- reprivatyzacja
- młodzieżowe XD



Finał konkursu „Samochódka dla Niepodległej— w 100 rocznicę odzyskania niepodległości”

27 kwietnia zakończył się szkolny konkurs „Samochódka dla Niepodległej- w 100 rocznicę odzyskania niepodległości”.

Celem konkursu było pogłębienie wiedzy na temat dziejów II Rzeczypospolitej , kształcenie umiejętności analizy materiałów źródłowych, rozwijanie zainteresowania historią naszej Ojczyzny, kształtowanie postaw patriotycznych.

Konkurs składał się z testu wiedzy i konkursu plakatowego.

Szkolna komisja konkursowa oceniała plakaty pod względem zgodności z tematem, samodzielności realizacji, walorów estetycznych i kreatywności. W wyniku głosowania wyłoniła 3 pierwsze miejsca.

I miejsce- Emil Gawłowski i Krzysztof Kosiński z kl. 1 BRD

II miejsce- Bartosz Choromański i Paweł Trams z kl. 1A

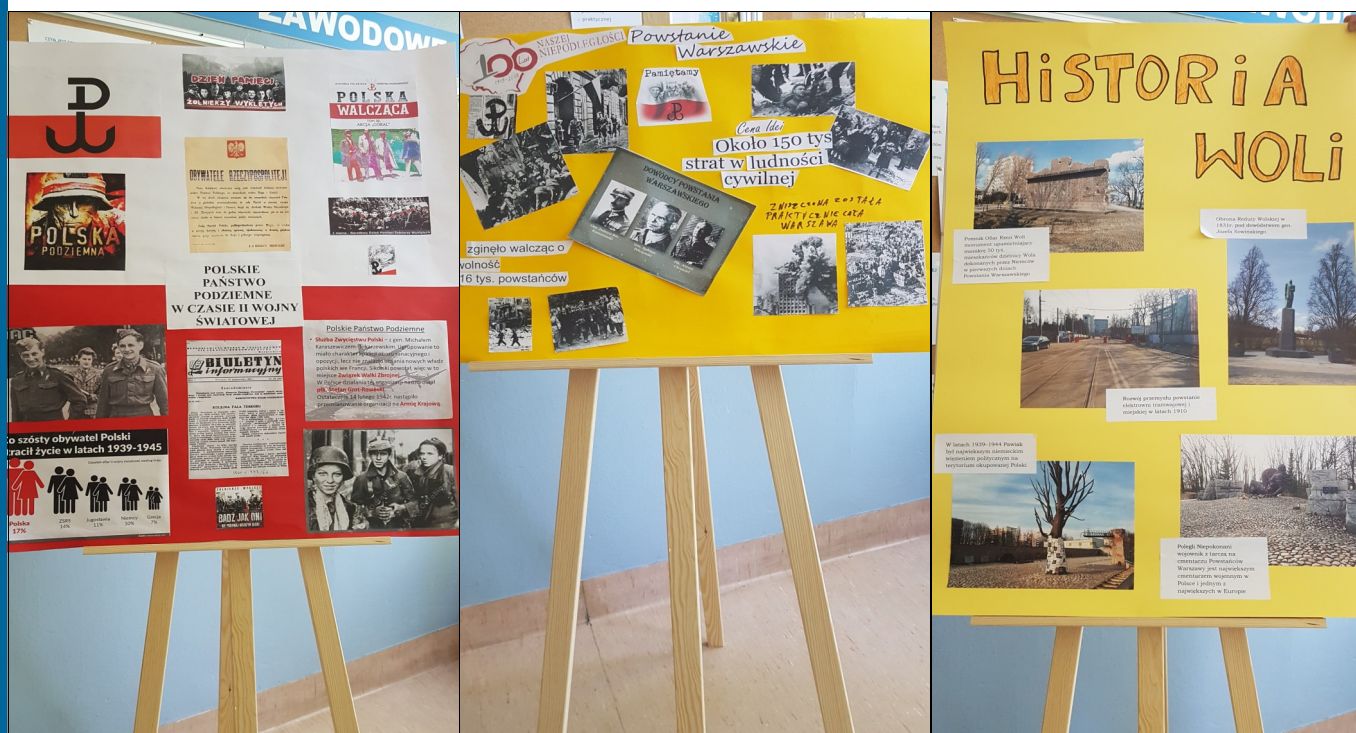
III miejsce- Mateusz Wojtaluk z kl. 1PW

Natomiast z testu wiedzy najlepsze wyniki uzyskali:

Krzysztof Wodarski kl.1 BRD

Maciej Szymański kl. 2 PW

Piotr Figura kl. 1 SU



Konkurs historyczny — Katyń. Prawda i Pamięć

W Sejmie Rzeczypospolitej



Jako laureaci dzielnicowej edycji konkursu KATYŃ. PRAWDA I PAMIĘĆ zostaliśmy zaproszeni do Sali Kolumnowej Sejmu RP na konferencję poświęconą pamięci bohaterów, którzy zginęli w Katyniu. Konferencja odbyła się dokładnie w 78 rocznicę podpisania zbrodniczego rozkazu, w wyniku którego zginęło ok. 22 000 polskich oficerów, wysokiej rangi urzędników państwowych, przedstawicieli polskiej inteligencji. Zbrodnia została starannie przemyślana i przygotowana. Na śmierć skazani zostali ci Polacy, którzy stanowili elitę narodu, którzy dążyli do utrzymania niepodległej Polski i nie rokowali nadziei, że dadzą się złamać władzy sowieckiej. Było to uderzenie w polskie zdolności państwowotwórcze i ugotowanie drogi ZSRR, aby mógł podporządkować sobie tę niepokorną Polskę.

W Muzeum Katyńskim

5 kwietnia 2018 roku w Muzeum Katyńskim odbyła się uroczystość uhonorowania laureatów XVII edycji Konkursu Historycznego KATYŃ. PRAWDA I PAMIĘĆ, zorganizowanego dla upamiętnienia 78. Rocznicy Zbrodni Katyńskiej (pod honorowym patronatem Mazowieckiego Kuratora Oświaty). Wśród nagrodzonych było trzech uczniów naszej szkoły: Maciej Kołodziejczyk, Michał Ślusarczyk i Mariusz Jednorowski.



XVII PIELGRZYMKA MŁODZIEŻY SZKÓŁ WARSZAWSKICH

BYKOWNIA 2018

Udział w Pielgrzymce do Bykowni był nagrodą dla laureatów konkursu KATYŃ. PRAWDA I PAMIĘĆ. 23 kwietnia 2018 roku uczestniczyliśmy w uroczystej mszy ku czci ofiar zbrodni katyńskiej.



Znicze uformowane w kształt polskiej flagi, wieńce, a przede wszystkim proste i mądre słowa księdza poruszyły nas do głębi. Wzruszenie potęgował szum drzew – niemych świadków tej narodowej tragedii. Na uroczystość przybyła Pani Konsul wraz z przedstawicielami Polonii. Zostaliśmy zaproszeni do szkoły polskiej, w której rówieśnicy naszych uczniów zaprezentowali spektakl słowno-muzyczny inspiro-

wany filmem „Katyń” oraz twórczością Adama Mickiewicza. Byliśmy pod ogromnym wrażeniem talentu uczniów i ich żarliwości w prezentowaniu polskiej kultury na obczyźnie. Wieczorem i następnego dnia zwiedzaliśmy Kijów. Miasto malowniczo położone nad Dnieprem ma wiele śladów związków z polską historią i kulturą. Nas jednak – z uwagi na cel pielgrzymki – najbardziej zainteresował osławiony Majdan i aleja zastrzelonych przez snajperów (z okien hotelu Ukraina) ukraińskich patriotów. Umiłowanie wolności, niepodległość to wartości bezcenne, bliskie zarówno Polakom, jak i Ukraińcom, którzy nas przyjęli bardzo gościnnie. Za możliwość uczestniczenia w Pielgrzymce dziękujemy wszystkim darczyńcom i sponsorom naszego wyjazdu.



Historia motoryzacji w Polsce w latach 1918—1939

Gdy w 1918 roku Polska odzyskała niepodległość, jej pozycja na arenie międzynarodowej nie była mocna. Położona pomiędzy potężnymi imperiami musiała zmagać się z wieloma problemami – roszczeniami niemieckimi, bolszewikami, wielonarodowością oraz problemami gospodarczymi. Motoryzacja w okresie dwudziestolecia międzywojennego nie była więc priorytetem, jednak pierwsze próby tworzenia samochodów, a w zasadzie mechanicznych bryczek miały swoje miejsce już w XIX wieku. Stanisław Barycki stworzył począwszy od 1883 r. szereg prototypów pojazdów mechanicznych (niestety stracił cały swój majątek na badania i zmarł w biedzie). W 1885 r. w Warszawie przy ulicy Skierniewickiej powstała pierwsza w Polsce fabryka silników spalinowych. Zakończyła ona jednak swoją działalność w 1908 r.

Ideę stworzenia pierwszej polskiej fabryki samochodów zaczęto realizować w 1920 r. z inicjatywy Stefana Kozłowskiego i Antoniego Frączkowskiego. Pierwszy model wyjechał w 1921 roku z przydomowej fabryki mieszczącej się na ulicy Rakowieckiej w Warszawie. Pojazd ważył wówczas około 300 kilogramów i napędzany był jednocylindrowym silnikiem spalinowym o objętości skokowej 500 cm³, który pozwalał osiągać około 40 km/h przy zużyciu paliwa na poziomie 8 litrów benzyny i jednego litra oleju na 100 km. Kolejną próbą było wprowadzenie do produkcji Polonii w 1924 r. Sześciuosobowe auto wyprodukowano w Wojskowych Warsztatach Okręgowych nr 1 w Warszawie. Mimo tego, zarówno S.K.A.F jak i Polonia nie zyskały uznania. Większą szansę powodzenia miała marka Ralf-Stetysz, Twórcą projektu był Stefan Tyszkiewicz. W 1924 roku hrabia otworzył niewielki zakład produkcyjny – Automobiles Ralf-Stetysz w Paryżu. Niedługo później powstał pierwszy prototyp, który został wyposażony w silnik Continental. Tyszkiewicz zapragnął, aby produkcję samochodów przenieść do Polski – tak więc w Warszawie powstała pierwsza fabryka. Samochody, które z niej wychodziły wzbudzały duże zainteresowanie opinii publicznej. Niestety, w 1929 roku w zakładzie wybuchł pożar, który zniszczył sporą partię samochodów przygotowanych do sprzedaży. Hrabia nie pozyskał już środków na odbudowę fabryki.



Tak wyglądały pierwsze znaki drogowe w Polsce w 1908 roku – było ich tylko pięć. Na własny kodeks drogowy Polska musiała czekać do 1921 r.



Dopiero w 1926 r. pojawił się pierwszy polski samochód produkowany na nieco większą skalę. W międzyczasie Tadeusz Tański pracował nad swoim autorskim projektem, który powstawał w latach 1922–1924. Przez ten okres inżynier pracował nad konstrukcją pierwszego w pełni polskiego samochodu, którego prototyp w 1925 roku zbudował zespół pod kierownictwem inżyniera Władysława Mrajskiego. Był to model CWS T-1, po raz pierwszy zaprezentowany na V Targach Wschodnich we Lwowie w 1925 roku. Ojcem tego pojazdu niemal w całości był inż. Tadeusz Tański.

Pojazd produkowano w krótkich seriach od 1927 roku w Centralnych Warsztatach Samochodowych. W 1928 roku, tuż po rozpoczęciu produkcji, nazwę zakładów przemianowano na Państwową Wytwórnę Samochodów, która wchodziła w skład koncernu Państwowe Zakłady Inżynierii. Łącznie przez 4 lata produkcji, bramy zakładów CWS (PWS) opuściło ponad 800 egzemplarzy modelu T1, w tym 500 osobowych oraz 300 pochodnych. Twórcy tych projektów należeli do czołówki – warto wspomnieć że Tadeusz Tański stworzył w 1916 r. największy silnik lotniczy generujący 520 KM. Z kolei nadwozie CWS T-1 zaprojektował Stanisław Panczakiewicz biorący po wojnie udział w tworzeniu prototypu FSO Syreny.

W 1928 roku na warszawskiej Woli uruchomiono pierwszą zagraniczną montownię samochodów marki General Motors w Polsce. Składano tam nadwozia Chevroletów.

CWS T-1 jest jednym z niedocenionych kół zębatach, które napędzały Polskę w okresie międzywojennym. Warto pamiętać, że był to pierwszy w pełni polski samochód, gdyż czterocylindrowy silnik o objętości skokowej 3,0 litra i mocy 45 KM oraz 65 KM, był skonstruowany w zakładach PWS. Mimo modyfikacji oraz nowocześniejszych wersji T2 czy T8, polski rząd wymusił na zakładach zakończenie produkcji.

Modele te były zbyt drogie w porównaniu z zachodnimi samochodami produkowanymi na większą skalę. To właśnie Fiat 508, którego licencję wykupił polski rząd, zastąpił konstrukcję inżyniera Tańskiego. Ojciec pierwszego polskiego samochodu został później zamordowany w obozie koncentracyjnym Auschwitz-Birkenau dnia 23 marca 1941 roku.

Mimo, że pomysłów na rozwój motoryzacji w II Rzeczypospolitej było całkiem sporo, to jednak pojazdów na drogach było mało. Podobnie jak dróg utwardzonych. Cały czas infrastruktura była rozwijana, jednak nie na dostatecznie dużą skalę.

Początek XX wieku przyniósł ze sobą szybki rozwój motoryzacji na całym świecie. Bogaci arystokraci i elita finansowa chętnie nabywała drogie, ręcznie robione automobile. Jednak dopiero za sprawą Henry’ego Forda i jego pomysłu na taśmową produkcję samochodów, dostępnych dla przeciętnego robotnika, stało się jasne, że droga do rozwoju motoryzacji może być tylko jedna. Samochody trzeba produkować masowo i tanio, tak by mogli sobie na nie pozwolić niemal wszyscy.

W roku 1926 w USA poruszały się po drogach 22 miliony samochodów, zaś we wszystkich pozostałych państwach na świecie, jedynie nieco ponad 5 milionów i to w większości produkcji amerykańskiej. W Polsce w 1926 roku było zaledwie 16 554 samochodów.

W Warszawie w 1918 roku było zarejestrowanych 400 samochodów. Po pierwszej Wojnie Światowej, Polska znów znalazła się na mapach świata, jednak była państwem słabym i niezbyt zamożnym. Bardzo zły stan dróg i trudna sytuacja polityczna, nie pomagały w powszechnej motoryzacji polskiego społeczeństwa.

Tak krok po kroku następowała modernizacja i popularyzacja pojazdów mechanicznych. Byliśmy jeszcze w tyle za zachodnią Europą, ale przynajmniej przełamaliśmy kryzys lat 1928-1933. W roku 1937 mogliśmy się „poszczycić” liczbą 42 048 pojazdów mechanicznych, by w roku następnym zwiększyć tę liczbę o 23 proc., do 51 729 wszelkich pojazdów mechanicznych.

Piotr Laskowski, Marek Rechnio

Źródło:

1. *Historia polskiej motoryzacji, opracowanie zbiorowe, 2012 r.*
2. *Dzieje polskiej motoryzacji, Szelichowski Stanisław, 2012 r.*
3. *Historia. Motoryzacja w Polsce, opracowanie zbiorowe, 2014 r.*
4. *Legendsy naszej motoryzacji, Sowa Aleksander, 2010 r.*
5. *Historia polskiej motoryzacji w skrócie, www.auto-motor-i-sport.pl.*
6. <https://moto.wp.pl/motoryzacja-w-polsce-w-xx-leciu-miedzywojennym>.



źródło: <http://biznes.onet.pl/branze/ralf-stetysz-stracona-szansa-na-polska-motoryzacje/04hl2w>

CIEKAWOSTKI MOTORYZACJI POLSKIEJ Z OKRESU POWOJENNEGO

Pierwszym powojennym samochodem był FSO Warszawa. Auto było produkowane na licencji zawartej z ZSRR na produkcję auta GAZ M-20 Pobieda. Budowę fabryki samochodów osobowych na Żeraniu rozpoczęto w 1948 roku, a 6 listopada 1951 roku o godzinie 14:00 z taśmy produkcyjnej fabryki FSO na Żeraniu zjechała pierwsza Warszawa. Produkcję tego auta zakończono w 1973 roku. Do końca produkcji powstało 254 421 sztuk tego auta.



Po „Warszawie” przyszedł czas na nowy, duży, rodzinny samochód, jakim był Fiat 125p produkowany na licencji włoskiej. Auto było produkowane w latach 1967-1991. Cieszyło się dużo popularnością. Był licznie wykorzystywany w kinematografii – głównie jako auto przeznaczone do pościgów (z uwagi na dynamikę jazdy), bądź scen z udziałem kaskaderów. Często stawiano egzemplarz przy okazji międzynarodowych targów – nie tylko motoryzacyjnych. Fiat 125p symbolizował polską myśl techniczną. Najbardziej znaną rolę jest chyba udział w obsadzie polskiego serialu „Zmiennicy” z 1986 roku, gdzie jako żółta taksówka o numerze bocznym 1313 Duży Fiat jest bohaterem licznych przygód. Stanisław Bareja dołożył fantastyczną cegiełkę do fajnej historii polskiego klasyka. Łącznie na przestrzeni 24 lat z fabryki na Żeraniu wyjechało blisko 1,5 miliona egzemplarzy tego auta, z czego około 900 tysięcy trafiło na eksport. Auto było wykorzystywane przez policję, dygnitarzy, polityków, służbę zdrowia, taksówkarzy i wielu innych jako najbardziej prestiżowe auto produkcji polskiej z tamtego okresu.



Następcą Dużego Fiata był FSO Polonez wprowadzony na rynek w 1978 roku. Mimo że z wyglądu nie przypominał on swojego poprzednika, to odziedziczył on po nim płytę podłogową, zawieszenie i chociażby gamę silników, którą w kolejnych latach produkcji rozszerzano. Polonez był produkowany do 2002 roku w różnych, zmodyfikowanych wersjach nadwoziowych. Niestety, poza wyglądem i stylistyką nie zmieniało się praktycznie nic. Auto pod koniec produkcji nie było już tak chętnie kupowane, ze względu na przestarzałą konstrukcję mechaniczną i większą możliwość kupna używanego auta z krajów Europy Zachodniej. Polonez podobnie jak Duży Fiat był wykorzystywany w kinematografii. Najbardziej popularny stał się za sprawą serialu „07 zgłoś się”, opowiadającym o przygodach milicjanta — porucznika Borewicza. Właśnie za sprawą tego serialu Polonez z pierwszej serii produkcji zyskał przydomek „Borewicz”. Auto również było wykorzystywane przez każdy odłam społeczeństwa. Produkowane było w wielu wersjach nadwoziowych jako: auto osobowe typu Hatchback, Kombi, Truck a nawet Coupe.



FSO wyprodukowało Poloneza z napędem na 4 koła. Było to prototypowe auto przystosowane do jazdy w terenie. Pierwsza wersja powstała w 1994 roku i znana jest jako FSO Polonez Analog. Był to 5-cio drzwiowy pick-up ze stałym napędem na oś przednią i dołączanym na tylną. W sumie wyprodukowano 7 sztuk.



Najpopularniejszym autem produkowanym w Polsce z pewnością jest Fiat 126p zwany Maluchem. Auto podobnie jak Fiat 125p było produkowane na licencji włoskiej. Produkcja trwała od 1973 do 2000 roku. Przez cały ten okres z taśm montażowych Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej i Tychach zjechało blisko 3,3 miliona egzemplarzy tego modelu. Przez cały okres produkcji auto nie zmieniło się znacząco poza drobnymi faceliftingami. Fiat 126p miał bardzo mały bagażnik, który na dodatek znajdował się pod przednią klapą, co utrudniało podróżowanie. W 1987 roku zaprezentowano model Fiat 126p BIS. Miał on zmieniony silnik, który tak jak w zwykłym maluchu znajdował się z tyłu, za tylną kanapą, ale jego konstrukcja pozwoliła na wydzielenie dodatkowej przestrzeni ładunkowej znajdującej się nad nim. Każdy Polak zgodzi się z tym, że to właśnie Maluch zmotoryzował polskie powojenne społeczeństwo. Mały Fiat był najczęściej kupowanym nowym autem w okresie PRL-u, chociaż czekało się na niego nieraz i 2 lata, a większość polskich rodzin oszczędzała każdą złotówkę na zakup tego auta. Obecnie Maluch spotkany na ulicy jest obiektem westchnień wielu Polaków pamiętających te ciężkie lata, kiedy było bardzo trudno kupić cokolwiek.



Poza samochodami osobowymi, polskie społeczeństwo potrzebowało również aut dostawczych i ciężarowych. Jednym z najbardziej znanych był oczywiście FSC Żuk. Konstrukcja opracowana w 1956 roku na bazie samochodu FSO Warszawa, miała wspólne z nim podwozie, silniki i układ jezdny. Rozwiązanie to z jednej strony przyczyniło się do dużej popularności tego samochodu i jego niskiej ceny, z drugiej zaś strony było powodem rozlicznych wad takich jak niska trwałość elementów zawieszenia przedniego, wysoko położona skrzynia ładunkowa, wysoko położony środek ciężkości, zbyt mały rozstaw kół, ograniczone możliwości w zakresie wzrostu parametrów samochodu (szczególnie ładowności).

Jednakże w okresie produkcji tego samochodu w FSC jego konstrukcja ulegała unowocześnieniu (szczególnie w latach 70.), wprowadzono mocniejsze i oszczędniejsze silniki, zmieniono skrzynię biegów, unowocześniono wygląd zewnętrzny. Następcą stał się samochód dostawczy FS Lublin seryjnie produkowany od października 1993 roku. Jeszcze kilka lat temu Żuki były najpopularniejszymi autami dostawczymi wśród polskich rolników. Na warszawskich bazarach Różyckiego czy Banacha widok sprzedawanych warzyw i owoców z paki tych aut nie dziwił nikogo.



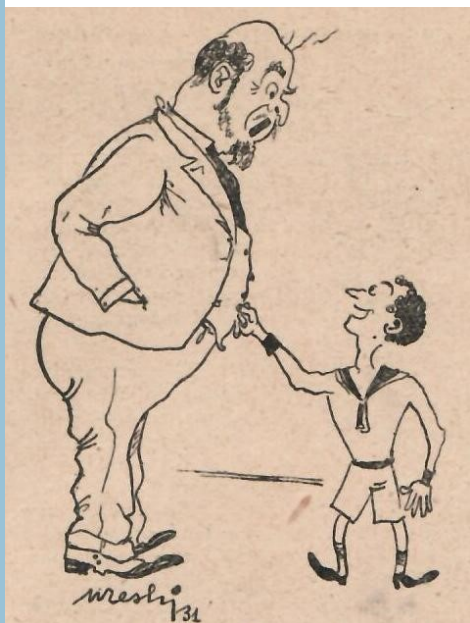
Fabryka Samochodów Ciężarowych w Starachowicach szczyciła się produkcją jednych z najlepszych aut ciężarowych XX wieku. Ciężarówki STAR - bo tak nazywano te pojazdy - były eksportowane do krajów bloku wschodniego, a także do Egiptu, Jemenu i Tajlandii. Pod koniec 1999 roku głównym udziałowcem spółki Star Trucks została niemiecka grupa MAN AG. Po tym przejęciu przez kilka lat dawna fabryka Star dalej produkowała ciężarówki. Najpierw własnej konstrukcji, potem modele z dużym udziałem części koncernu MAN, takich jak kabiny kierowcy i silniki.



Przygotował: Mikołaj Sidorowicz - uczeń klasy III Mercedes z ZSSiL nr 2 w Warszawie

źródła:
www.wikipedia.pl
www.autoswiat.pl
www.youtube.pl
www.google.com/grafika

ROZMAITOŚCI



Przyjezdny w Warszawie

- Panie kochany, gdzie tu jest ulica Chałubińskiego?
 - Chałubińskiego? Ano, przy wylocie ulicy Oczki.
 - A gdzie leży ta ulica Oczki?
 - Tuż przy szpitalu Dzieciątka Jezus.
 - Aha. A gdzie jest ten szpital Dzieciątka Jezus?
 - Przy ulicy Żelaznej.
 - Doskonale. A ulica Żelazna gdzie się znajduje?
 - U samego końca ulicy Oczki.
 - O rety. A gdzież jest ta ulica Oczki?
- A to z pana nudny facet i niemrawy. Przecież panu już mówiłem, że ulica Oczki jest tuż przy szpitalu Dzieciątka Jezus.

źródło: *Mucha*, nr 14/1931, s.5

Czy wiesz, że ...

- ◆ W okresie międzywojennym, w Warszawie, masową komunikację na wielkim obszarze miasta miało zapewnić zaledwie 250 wozów tramwajowych. Większość wagonów – tramwajarze nazywali „kogutami” – pochodziła z czasów uruchomienia trakcji elektrycznej w 1907 roku.
- ◆ Po pierwszej wojnie światowej w Warszawie było zarejestrowanych około dwóch tysięcy dorożek, liczba taksówek, zwanych wówczas „dorożkami samochodowymi” nie przekraczała pół setki. Na pasażerów czekały w zaledwie dwóch punktach miasta, przy rogu Senatorskiej i Wierzbowej oraz Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich.
- ◆ W okresie międzywojennym koleje państwowe zyskały opinię solidnego przedsiębiorstwa, a mundur kolejarza otaczany był szczególnym szacunkiem. Pociągi słynęły z punktualności – mawiano, że według ich przyjazdów można regulować zegarki.
- ◆ 1 lutego 1925 r. nadano komunikat „*Hallo, tu Polskie Radio, hallo, tu próbna stacja nadawcza Polskiego Towarzystwa Radiotechnicznego na fali 385, Warszawa, Polska*”. Komunikat dotarł do około pięciu tysięcy słuchaczy. W 1939 r. było już ponad sześć milionów słuchaczy.
- ◆ Pierwsze krajowe wyścigi samochodowe zorganizowano w Strudze k. Warszawy w 1922 r. Największą średnią prędkość, 72 km/h, uzyskał Henryk Liefeldt na hispano-suidzie.

źródło: *M.M. Łoziński, W przedwojennej Polsce*, Warszawa 2012

ABSURDY PRL-u

Z KSIĄG SKARG I ZAŻALEŃ...

Skarga z 1985 roku: *Kupiłam nieświeże drożdże, pół kilo. Nie chciano mi ich wymienić — Kubicka.*

Wyjaśnienie kierowniczk: *Klientka przedstawiła do reklamacji drożdże kupione rzekomo w naszym sklepie 3 dni temu. Tymczasem były one zapakowane w prawdziwy papier pakowy, którego to papieru sklep nie posiada od pół roku — a więc drożdże nie nasze.*

Skarga z 1984 roku: *Mimo, iż nie mam kartki zarejestrowanej w tym sklepie, proszę o sprzedaż mi 30 dkg kiełbasy krakowskiej, ponieważ bardzo mi zależy — Wagner Alicja.*

Dopisek kierowniczk: *Odmawiam ze względu na stany zerowe wędlin.*

Pochwała z 1980 roku: *W sklepie jest bardzo uprzejma i szybka obsługa, aż przyjemnie postać chwilę w kolejce — Bożena Miszczak.* **Dopisek:** *My, klientela stojąca obecnie w kolejce, dołączamy się do pochwał (tu następuje 10 podpisów).* **Kolejny dopisek:** *Jako kierownik sklepu dziękuję za słowa uznania — Walachowska.*

Pochwała z 1983 roku: *Występuję do dyrekcji Społem, aby obsłudze sklepu przyznać nagrodę, np. imienia Wokulskiego. Nabywałem komplet garnków za 7400 zł. Pan, który mnie obsługiwał, był niezwykle uprzejmy i fachowy, poświęcił mi bardzo dużo czasu i wspólnie ze mną oglądał aż trzy komplety, żeby dobrać bez wgnieceń i uszkodzeń. Więcej takich sklepów i życie będzie jak w innych krajach — Karol Staniszewski, woj. zamojskie.*

źródło: Absurdy PRL-u: antologia/oprac. M. Rychlewski



Pieśń Legionów Polskich we Włoszech

Jeszcze Polska nie umarła,
Kiedy my żyjemy
Co nam obca moc wydarła,
Szablą odbijemy.

Marsz, marsz, Dąbrowski,
Do Polski z ziemi włoski
Za Twoim przewodem
Złączem się z narodem.

Jak Czarniecki do Poznania
Wracał się przez morze
Dla ojczyzny ratowania
Po szwedzkim rozbiorze.

Marsz, marsz, Dąbrowski...

Przejdziem Wisłę, przejdziem Wartę,
Będziem Polakami,
Dał nam przykład Bona Parte,
Jak zwyciężać mamy.

Marsz, marsz, Dąbrowski...

Niemiec, Moskał nie osiedzie,
Gdy jąwszy pałasza,
Hasłem wszystkich zgoda będzie
I ojczyzna nasza.

Marsz, marsz, Dąbrowski...

Już tam ojciec do swej Basi
Mówi zapłakany:
"Słuchaj jeno, pono nasi
Biją w tarabany."

Marsz, marsz, Dąbrowski...

Na to wszystkie jedne głosy:
Dosyć tej niewoli
Mamy raclawickie kosy,
Kościuszkę Bóg pozwoli.

Mazurek Dąbrowskiego

Jeszcze Polska nie zginęła,
Kiedy my żyjemy.
Co nam obca przemoc wzięła,
Szablą odbierzemy

Marsz, marsz, Dąbrowski,
Z ziemi włoskiej do Polski,
Za twoim przewodem
Złączym się z narodem.

Przejdziem Wisłę, przejdziem Wartę,
Będziem Polakami,
Dał nam przykład Bonaparte,
Jak zwyciężać mamy.

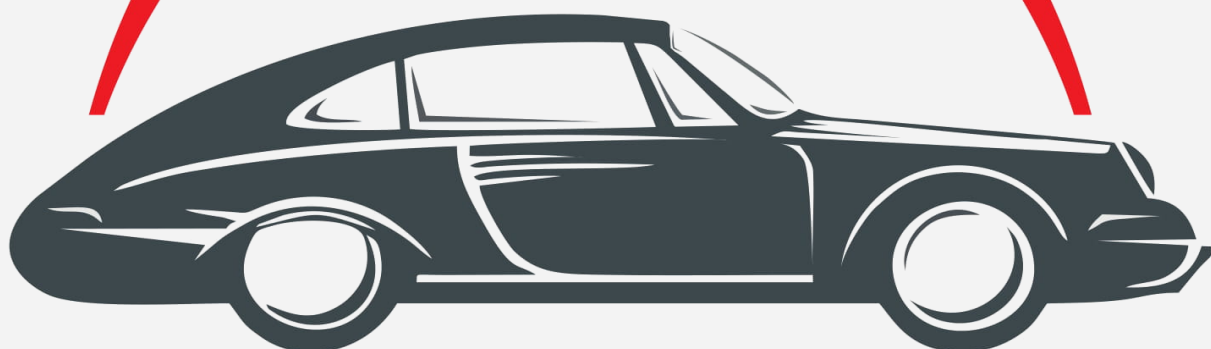
Marsz, marsz, Dąbrowski...

Jak Czarniecki do Poznania
Po szwedzkim zaborze,
Dla ojczyzny ratowania
Wrócim się przez morze.

Marsz, marsz, Dąbrowski...

Już tam ojciec do swej Basi
Mówi zapłakany-
Słuchaj jeno, pono nasi
Biją w tarabany.

Marsz, marsz, Dąbrowski...



ZSSiL NR 2

Zespół Szkół Samochodowych
i Licealnych Nr 2
w Warszawie

Zespół Szkół Samochodowych i Licealnych nr 2 w Warszawie

Al. Jana Pawła II 69, 01-038 Warszawa

zssl2@edu.um.warszawa.pl

(22) 838 70 21