Geneza i kształtowanie się potrzeb informacyjnych kierowców

Na podłożu rozwijającej się historii motoryzacji, kształtowały się potrzeby informacyjne kierowców. Miało to miejsce od początku XIX wieku, gdyż wtedy zbudowano pierwszy pojazd przypominający samochód. Podczas już ponad dwustuletniej historii, zaszło wiele zmian. Rozwój cywilizacji i techniki zmagał się w dwoma wojnami światowymi. Jednak potrzeby informacyjne kierowców istniały od początku i istnieją po dziś dzień. Zmienił się tylko dostęp do źródeł, które aktualnie oferują niewspółmierne bogactwo informacji. Prześledźmy tę historię.

Okres od 1800 do 1918 roku

Początek rozwoju motoryzacji, a co za tym idzie zwiększonego popytu na omawianą tu informacje datuje na XIX wiek. W 1801 roku brytyjski pionier w konstrukcji maszyn parowych Richard Trevnhick zbudował pierwszy samochód. Pojazd ten był napędzany silnikiem parowym, który wcześniej stosowany był w małej lokomotywie parowej. Mógł on zabierać na swój pokład kilkanaście osób i poruszał się z maksymalną prędkością 15 km/h. Dwa lata później Trevnhick założył z Londynie przedsiębiorstwo taksówkowe, gdzie wykorzystywał te pojazdy. Kierowcy jego przedsiębiorstwa uczyli się techniki ich prowadzenia tylko od samego ich konstruktora. Wynalezienie samochodu było wielkim wydarzeniem, które zmusiło innych konstruktorów do pracy nad jego udoskonaleniem. Posiadanie informacji dotyczących jego budowy miało ogromną wartość. Konstruktorzy maszyn patentowali swoje rozwiązania i czerpali ogromne zyski od konkurencji za możliwość ich wykorzystania. W 1823 roku niemiecki konstruktor Brackenburg skonstruował silnik gazowy, który mógł być stosowany jako napęd w

samochodach. Nie był on jednak zbyt upowszechniony, gdyż kierowcy uważali, że jest on konstrukcją bardzo niebezpieczną. Obawiali się wybuchu gazu ze zbiornika. Wreszcie pod koniec lat 80- tych XIX wieku trzej wybitni inżynierowie: Wilhelm Maybach, Gottlieb Wilhelm Daimler i Karl Friedrich Benz, zbudowali pierwsze pojazdy z silnikami benzynowymi, które od razu zyskały sobie wśród kierowców ogromną popularność [Rychter 1979].

Na początku XIX wieku obowiązywały już lokalnie przepisy regulujące poruszanie się pojazdów po drogach i gościńcach. Jednak z uwagi na znikomą ilość poruszających się w tym czasie pojazdów oraz braku specjalnych wymaganych dokumentów do ich prowadzenia, nie były one szeroko rozpowszechniane. Na skrzyżowaniach stały już drogowskazy, a przed niektórymi miejscowościami także tablice ze stosownymi napisami. Co do ich wyglądu panowała wielka dowolność. Na ziemiach polskich będących wówczas pod zaborami, najwcześniej sytuację na drogach regulowało prawo pruskie. Wtedy też w przepisach większości krajów europejskich zaczęto mówić między innymi o:…„trzymaniu się prawej strony drogi”… i o tym, że:…„przy wymijaniu należy wybaczać w prawo”…. Była to bardzo cenna informacja dla osób uczestniczących w ruchu drogowym [Rychter 1979] .

Samochody wraz z rozwojem techniki pod koniec stulecia przestały być jedynie zabawką dla milionerów. W latach dziewięćdziesiątych XIX wieku pojawiły się modele tanie i niezawodne, dostępne dla ludzi o przeciętnych zarobkach. Doprowadziło to do szybkiego rozwoju zapotrzebowania na nie, oraz do potrzeby zaspokojenia wiedzy o nich przez potencjalnych klientów, kierowców. Warto zwrócić uwagę, że pod koniec XIX wieku nie było jeszcze telewizji, a transmisje radiowe były o lokalnym zasięgu, odbiorniki należały do rzadkości. Jednym, ze źródeł o nich była prasa oraz instrukcje przekazywane ustnie.

Pierwsze oficjalne przepisy regulujące ruch pojazdów po

drogach ustalono w Niemczech i we Francji. W 1898 roku wprowadzono we Francji pierwszą „Ustawę samochodową”. Była to tzw. „taryfa podatkowa”. Potem nastąpiły kolejne ustawy ustalające cały szereg przepisów (np. dopuszczalne prędkości). W 1905 roku Jules Perrigot wydał pierwszy kodeks drogowy. W 1909 roku zebrała się w Paryżu Międzynarodowa Komisja, która opracowała „Europejski Kodeks Drogowy”. W kodeksie tym znalazły się istotne informacje dotyczące oświetlenia pojazdów, posiadaniu tablic rejestracyjnych, ustalono także pierwszych pięć międzynarodowych znaków drogowych. Miały one wygląd okrągłych niebieskich tarcz z białymi symbolami. Znaki te od 1909 roku obowiązywały również na ziemiach polskich [Znaki drogowe, dok. elektr.]. Poniższy rysunek przedstawia znaki drogowe ustalone przez Międzynarodową Komisję w Paryżu w 1909 roku. Znaki te przedstawia ilustracja 5.

Ilustracja 5. Znaki drogowe ustalone przez Międzynarodową Komisję w Paryżu w 1909 roku.



Znaki drogowe ustalone przez Międzynarodową Komisję w Paryżu

Źródło: Znaki drogowe. [dok. elektr.].

Dysponując zaledwie kilkoma znakami drogowymi ciężko było zagwarantować w pełni bezpieczeństwo ruchu. Dlatego zaczęto miejscowo opracowywać dodatkowe znaki drogowe oparte na piktogramach oraz zawierające stosowne napisy. Napis, który był umiejscowiony na znaku był wtedy gwarancją prawidłowego zrozumienia informacji. Zwiastowało to początek gwałtownego zainteresowania motoryzacją.

Okres od 1918 do 1945 roku

W Polsce początkiem gwałtownego zainteresowania motoryzacją było odzyskanie niepodległości. Już w roku 1918 w Rzeczpospolitej Polskiej były wydawane licencje dla automobilistów, prawa jazdy, powstawały pierwsze komisje egzaminacyjne dla kandydatów na kierowców. Często zasiadali w nich członkowie automobilklubów, pasjonaci motoryzacji i wojskowi. Pierwsze dokumenty uprawniające do kierowania były małymi, zielonymi książeczkami. Zawierały one zdjęcie oraz dane osobowe kierowcy, datę uzyskania uprawnień oraz wykaz przykazań automobilisty. Szczegółowe przepisy dotyczące wydawania praw jazdy określono 3 lata później. W 1921 roku wszedł w życie pierwszy polski kodeks drogowy zatytułowany: „Przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych po drogach publicznych" (obecna nazwa – ustawa z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych). Był to przełom w dziedzinie motoryzacji. Kodeks ten scharakteryzował ściśle rodzaje dróg, pojazdów, oraz podzielił prawa jazdy na kategorie. Zostały one zróżnicowane w zależności od rodzaju pojazdu. Najniższa V kategoria, upoważniała do prowadzenia motocykli, a posiadacz pierwszej kategorii, czyli kategorii najwyższej był już prawdziwym zawodowcem i mógł prowadzić autobusy [Michalik, 1992]. W czerwcu 1921 roku otwarto w Polsce słynną międzynarodową szkołę YMCA (Kierowców Stowarzyszenia Młodzieży Chrześcijańskiej), która prowadziła kursy i szkolenia na wysokim poziomie. Znany przedwojenny miesięcznik „Auto" w roku 1924 stworzył tzw. „ewidencję szoferów", w której prowadził wykaz kierowców, którzy zdali egzamin i mogą prowadzić pojazdy mechaniczne według nowych przepisów. Baza ta obejmowała wszystkie województwa [Kociszewski, dok. elektr.].

W niektórych miastach na terenie Rzeczypospolitej powstawały lokalne prawa regulujące ruch pojazdów. Poniżej przedstawię fragment takiego aktu prawnego uchwalonego 30 listopada 1922 roku w Lublinie.

„… Przepisyruchu samochodowego uchwalone 30 listopada 1922 w Lublinie:

- szybkość jazdy samochodem w obrębie miasta nie może przekraczać 10 kilometrów na godzinę
- wszelkie wyścigi samochodowe w obrębie miasta są surowo zabronione
- podczas jazdy po mieście należy trzymać się stronyprawej, jeździć umiarkowanie
- nie jest wzbronionym omijać umiarkowanie wolno jadących
- należy zwalniać szybkość przy wyjeździe z bram, przy wjeździe do nich, przy skrzyżowani ulic, na skrętach i w miejscach gdzie ruch jest utrudniony
- należy stosować się do przestróg dawanych przez policję oraz ustępować z drogi pogrzebom, procesjom, pochodom, straży ogniowej, przechodzącym oddziałom wojskowym
- z nadejściem mroku zapalać latarnie
- na widok spłoszonych koni czy też popędzanego bydła kierowca winien wstrzymaćsię do czasu oswobodzenia drogi
- samochody mogą jeździć trzymając się możliwie środka ulicy, przy czym kierowca winien pamiętać, że ulica służy do użytku ogółu i zachowywaćsię tak, aby jazdą swą nie krępować przejeżdżających dorożkami, powozami, wozami itp,…”

Źródło: Hucał, Jacek. Lublin-mojemiasto [dok. elektr.].

Z roku na rok wzrastało zainteresowanie szkołami jazdy i Agendy wojskowe oraz YMCA traciły monopol na nauczenie. Powstała Sekcja Samochodowa Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, kursy zaczął też organizować Akademicki Związek Sportowy. Często dla zareklamowania się, kursy były prowadzone przez „mistrzów kierownicy”. Niektóre szkoły jazdy w celu przyciągania klientów oferowały swoim kursantom kupno nowego samochodu na dogodnych warunkach. Na szczęście „promotoryzacyjna” polityka rządu w tym okresie znacznie sprzyjała rozwojowi motoryzacji w kraju. Kupując nasz rodzimy pojazd (np. Polski FIAT 508) można było sobie odliczyć

20% ceny. Informacje dotyczące rabatów można było znaleźć w codziennej prasie [Kociszewski, dok. elektr.].

Dwaj eksperci Oddziału Ruchu Ulicznego przy Komisariacie Rządu m. st. Warszawy, Adam Tuszyński oraz Eugeniusz Olechowicz, opracowali małą broszurkę dla kandydatów na kierowców zatytułowaną: „Egzamin kierowcy”. Broszurka była doskonałą informacją dla przyszłych kierowców. Zawierała 792 pytania i odpowiedzi z zakresu budowy pojazdu, techniki jazdy i przepisów ruchu drogowego. Z

pozostałych zawartych w poradniku wskazówek można było się dowiedzieć, że prywatne samochody w okresie międzywojennym nie podlegały okresowym badaniom technicznym, natomiast pojazd wyposażony w hamulce na cztery koła musiał mieć na tylnim błotniku czerwony trójkąt, ostrzegający o mocnych hamulcach. Dopuszczalna prędkość na ulicach Warszawy wynosiła wtedy 40 km/h. Ponieważ jednak dominował ruch konny, szofer mógł znaleźć w poradniku takie, m.in. przestrogi: „…płochliwe konie rozpoznaje się po nastawionych z daleka uszach…” [Kociszewski, dok. elektr.].

Ten szybki i jakże obiecująco zapowiadający się rozwój motoryzacji i wzrost zainteresowania szkoleniami kierowców został okrutnie przerwany przez hitlerowców w 1939 roku drugą wojnę światową. Podczas wojny przepisy oraz gospodarkę podporządkowano okupantowi, przyznając liczne przywileje wojsku Wehrmachtu, SS oraz policji. Niszczono przemysł motoryzacyjny i komunikacyjny. Potrzeby informacyjne kierowców zaczęły zamierać.

Okres od 1945 do 2007 roku

Po wojnie, pod koniec lat czterdziestych wraz z odbudową państwa, odbudowywano strukturę komunikacyjną kraju. Ogrom zniszczeń, który przyszło usuwać pozwolił dopiero w latach pięćdziesiątych prężnie rozwinąć się dziedzinie motoryzacji. Nadawano już wówczas w Polsce audycje radiowe i telewizyjne,

jednak obarczono je cenzurą. Taką samą cenzurą została objęta cała prasa i wydawnictwa książkowe dotyczące motoryzacji. Jedyną słuszną i prawdziwą informacją dla kierowców było słowo tzw. „władzy ludowej”. Propagowano przemysł i pomysły własne oraz zaprzyjaźnionego sąsiedniego państwa, Związku Radzieckiego. Nie można było usłyszeć o nowatorskich pomysłach motoryzacyjnych naszych zachodnich sąsiadów. Z dostępnych mediów oraz periodyków, kierowca dowiadywał się o obowiązującym limicie kilometrów. W ciągu miesiąca mógł przejechać tylko 200 km. Jadąc z Krakowa do Warszawy, musiał jechać w ostatnim dniu miesiąca, aby dojechać w nowym okresie rozliczeniowym. O swoim istnieniu dawał znać także Urząd Likwidacyjny. Informował on, że po wojnie wszystkie pojazdy są własnością państwową. Jeżeli ktoś chce odkupić swój dawny pojazd musi wnieść odpowiednią opłatę. Te niedogodności zniechęcały kierowców do kupna samochodu i realizowania swoich marzeń [Groniowski 1963].

W latach pięćdziesiątych do wzrostu zapotrzebowania polskich kierowców na informacje przyczyniła się produkcja dwóch polskich pojazdów: Warszawy i Syreny. Na zachodzie w mediach było głośno o nowatorskim zawieszeniu hydropneumatycznym Citroena oraz bezpiecznych trzypunkowych pasach bezpieczeństwa montowanych w Volvo [Groniowski 1963].

W latach sześćdziesiątych w Polsce wszedł w życie nowy przepis regulujący ruch drogowy. Była to ustawa z dnia 27 listopada 1961 roku o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych. Była ona bardzo nowatorska i słusznie zastąpiła starą ustawę sprzed 40 laty. Pod koniec lat sześćdziesiątych ruszyła w Polsce produkcja bardzo udanego Fiata 125p. Na zachodzie Jensen Interceptor FF wyprodukował pierwszy samochód sportowy z napędem na cztery koła.

Lata siedemdziesiąte i osiemdziesiąte w Polsce nie przyniosły ze sobą wielkich zmian. Wciąż propagowano socjalistyczne spojrzenia na kraj i wąskie gardło informowania społeczeństwa o nowinkach motoryzacyjnych. Komunistyczne władze z początkiem

lat siedemdziesiątych wprowadziły akcję pod kryptonimem „Posesja”, mającą na celu usuwanie starych, niesprawnych wraków pojazdów przedwojennych stojących na podwórkach. Rozpoczęło się karanie właścicieli zabytkowych pojazdów przedwojennych za niesprawne opuszczone pojazdy. Utrudnieniem było to, że właściciele tych wraków, aby oddać pojazd na złom musieli go pociąć i sprzedać w kawałkach [Muzeum Motoryzacji i Techniki, dok. elektr.]. Lata te były również ciężkim okresem do podróżowania. Zamykano stacje paliw, wprowadzono paliwo na kartki (1982-1988r.). Wielu kierowców chowało swoje pojazdy do garażu przestając się nimi interesować. Warto wspomnieć, że samochód na owe czasy był symbolem luksusu i kierowcy podróżowali nimi w większości tylko do kościoła. Wszystko to spowodowało stagnację w ruchu informacyjnym. W lutym 1983 roku ustanowiono nowe prawo o ruchu drogowym, które obowiązywało jeszcze kilkanaście lat. Zmiany dopiero zaszły po 1989 roku, po zmianie ustroju kraju na kapitalistyczny oraz o wprowadzeniu większych swobód dla obywateli.

W latach dziewięćdziesiątych po zniesieniu cenzury, kierowca miał szeroki dostęp do każdej przydatnej mu informacji. Poprzez telewizję satelitarną, radio, światowe magazyny motoryzacyjne mógł w pełni zaspokajać swoje potrzeby informacyjne. W okresie tym powstało także wiele prywatnych ośrodków szkolenia kierowców, niezależnych magazynów motoryzacyjnych, stowarzyszeń miłośników motoryzacji.

Z początkiem XXI wieku w Polsce rozpowszechnił się dostęp do Internetu, który jest ogromnym medium informacji z tej dziedziny. Dzięki jego walorom, kierowca w ekspresowym tempie i o każdej porze, może znaleźć pożądaną informację (czasopisma elektroniczne, systemy informacyjne RRS, oficjalne strony firm samochodowych). Również po wejściu Polski do Unii Europejskiej w maju 2004 roku, nasz kraj zwiększył swoje zaangażowanie w dziedzinie dostępu do informacji. Wciąż taniejący i coraz bardziej dostępny Internet oraz profesjonalna literatura fachowa, gwarantują kierowcom zaspokajanie swoich potrzeb

informacyjnych. Uświadamiane zagrożeń związanych z zanieczyszczeniem środowiska, wdrażanie polityki transportowej według zasad ekorozwoju, czy skuteczne informowanie o istotnej roli bezpieczeństwa na naszych drogach daję poczucie sytości informacyjnej. Kierowcy już nie muszą jak dawniej szukać informacji, gdyż aktualnie przychodzi ona do nich sama [Biedrzycka 2005, s. 4-6].

Podsumowując warto zwrócić uwagę, że potrzeby informacyjne towarzyszą kierowcy od początku istnienia motoryzacji. Dawniej ich zaspokajanie było wyraźnie utrudnione, gdyż istniało mniej źródeł informacji, z których można się było czegoś dowiedzieć. Obecnie technologia XXI wieku oraz wolność, daje możliwość poszukiwania w nieograniczonej liczbie informacji i zaspokajania swoich potrzeb informacyjnych przez kierowców (Internet, media). Przejdę teraz to omówienia problematyki potrzeb informacyjnych wśród kierowców.

Biedrzycka, Anna (2005). Wymogi ochrony środowiska i rozwój motoryzacji, a jakość olejów silnikowych. Energia Gigawat nr 3, s. 4-6.

Rychter, Wiktor (1979). Dzieje samochodu. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, s. 451

Znakidrogowe. [dok. elektr.]. http://www.mary.win.pl/index.htm [odczyt: 20.04.2016].

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.