



**Hubert Wilk**

# MIĘDZY PRAGMATYZMEM A OCZEKIWANIAMAMI

**Spółeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970**



**IH**  
**PAN**

# Między pragmatyzmem a oczekiwaniami

Społeczeństwo, władza i samochody  
w Polsce 1945-1970



Hubert Wilk

# Między pragmatyzmem a oczekiwaniami

Spółeczeństwo, władza i samochody  
w Polsce 1945-1970

Instytut Historii PAN

Warszawa 2017

Recenzja wydawnicza  
*Dr Jarosław Dulewicz*  
*Dr Mariusz Jastrząb*

Redakcja, korekta i indeks  
*Grażyna Waluga*

Opracowanie graficzne i projekt okładki  
*Dariusz Górski*

Na okładce

Awaria samochodu FSO Warszawa 203, Warszawa, 1966 r.  
(fot. Polska Agencja Prasowa); samochody parkujące w śródmieściu Warszawy,  
lata sześćdziesiąte (Zbyszko Siemaszko/Forum);  
zdjęcie Autora na IV stronie okładki: Michał Jaroń

© Copyright by Hubert Wilk  
© Copyright by Instytut Historii  
im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk

ISBN 978-83-65880-07-9

Publikacja dotowana ze środków publicznych  
Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego

Wydanie I, Warszawa 2017

Instytut Historii PAN  
Rynek Starego Miasta 29/31  
00-272 Warszawa  
22 831 02 61-62, w. 44  
[www.ihpan.edu.pl](http://www.ihpan.edu.pl)  
<http://ksiegarnia-ihpan.edu.pl>  
[wydawnictwo@ihpan.edu.pl](mailto:wydawnictwo@ihpan.edu.pl)

Druk i oprawa  
Fabryka Druku

# Spis treści

|   |     |
|---|-----|
| Wstęp . . . . .   | 9   |
| Rozdział 1. Punkt startu . . . . .  | 19  |
| Początki motoryzacji na ziemiach polskich . . . . .   | 21  |
| Druga wojna światowa . . . . .  | 35  |
| Straty wojenne . . . . .  | 36  |
| Rozdział 2. Rubikon motoryzacyjny . . . . .   | 41  |
| Instytucje . . . . .  | 43  |
| Poziom ministerialny . . . . .  | 43  |
| Państwowy Urząd Samochodowy . . . . .   | 44  |
| Komisja do spraw Motoryzacji Kraju . . . . .  | 49  |
| Podkomitet Motoryzacyjny . . . . .  | 52  |
| Planowanie . . . . .  | 55  |
| Pierwsze plany rozwoju motoryzacji . . . . .  | 55  |
| Plan trzyletni . . . . .  | 59  |
| Plan sześcioletni . . . . .   | 64  |
| Źródła pozyskiwania pojazdów samochodowych . . . . .  | 69  |
| „Od El Alenai do Tunisu” – UNRRA, demobil i rewindykacje . . . . .  | 70  |
| „Niewysoka cena i reprezentacyjny wygląd” – import samochodów . . . . .                                       | 79  |
| „Możliwości czeskie, włoskie i anglosaskie” – w poszukiwaniu licencji dla przemysłu motoryzacyjnego . . . . . | 83  |
| „Żerań ruszył” – fso warszawa . . . . .   | 90  |
| Stalinizm na kółkach . . . . .  | 93  |
| Kierowcy . . . . .  | 93  |
| Drogi . . . . .   | 100 |
| Prawo . . . . .   | 103 |
| Samochody władzy . . . . .  | 108 |
| Motoryzacyjna Europa na zakręcie – od samochodu ludowego do popularnego . . . . .                             | 119 |
| Motoryzacyjna odwilż . . . . .  | 126 |

|   |     |
|---|-----|
| Rozdział 3. Gomułkowski drugi bieg . . . . .  | 131 |
| Zmiana kursu – rok 1956. . . . .  | 133 |
| „Sejm polskiej motoryzacji”. . . . .  | 138 |
| W poszukiwaniu własnej drogi: kooperacja, licencja lub... . . . .   | 141 |
| Chwalić zalety, dyskretnie przemilczeć wady . . . . .   | 144 |
| Niechciana i tymczasowa – fso syrena . . . . .  | 150 |
| Od naczyń kuchennych do mikrosamochodu. Krótki żywot<br>WSK Mikrus MR-300. . . . .                                    | 162 |
| „Tempo postępu technicznego narzuca nam życie, narzuca<br>nam sytuacja, świat, w którym żyjemy” – fiat 125p . . . . . | 168 |
| Rozdział 4. „...po 1-szym, 10-tym, 20-tym, po 1-szym,<br>10-tym...” – Polaków drogi do samochodu . . . . .            | 193 |
| Motozbyt . . . . .  | 198 |
| Eksport wewnętrzny. . . . .   | 211 |
| „Opłacało się zaoszczędzić sześć patyków” – Powszechna Kasa<br>Oszczędności. . . . .                                  | 229 |
| Grupy uprzywilejowane. . . . .  | 234 |
| Górnicy . . . . .   | 239 |
| „Flota handlująca” – import marynarski . . . . .  | 244 |
| Giełda marzeń i oszustw . . . . .   | 248 |
| Państwowe samochody używane . . . . .   | 255 |
| Rozdział 5. Codzienne troski . . . . .  | 271 |
| Muzeum komunikacyjne . . . . .  | 274 |
| SAM-y. . . . .  | 284 |
| Władza za kółkiem . . . . .   | 288 |
| „Na litość boską, zastanówcie się!”. Wypadki, bezpieczeństwo,<br>prawodawstwo . . . . .                               | 294 |
| „Benzyna jako produkt lekki łatwo się ulatnia” . . . . .  | 325 |
| „Marzę o warszawie, do której części są i mechanicy” – Techniczne<br>Stacje Obsługi . . . . .                         | 340 |
| 70% z 50 do 100 na 1000 – garaże i parkingi . . . . .   | 355 |
| Zakończenie . . . . .   | 365 |
| Between Pragmatism and Expectations. Society, State Power,<br>and Cars in Poland 1945–1970 (Abstract). . . . .        | 371 |
| Wykaz skrótów . . . . .   | 373 |
| Bibliografia . . . . .  | 376 |
| Indeks osób . . . . .   | 386 |
| Spis ilustracji. . . . .  | 394 |

Automobil ante portas!<sup>1</sup>

Myli się ten, kto uważa,  
że samochód to pojazd mechaniczny.  
Samochód to marzenie<sup>2</sup>.

Polacy kochają samochody tak,  
jak niegdyś kochali konie<sup>3</sup>.

Masa przeżyć, bogactwo doznań!  
Niezapomniany pierwszy straszny zgrzyt  
w skrzyni biegów!<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> O. Budrewicz, *Automobil ante portas!*, „Stolica” 1967, nr 12/13, s. 4.

<sup>2</sup> A.M., *Marzenie na kółkach*, „Świat” 1957, nr 41, s. 12.

<sup>3</sup> *Opowieść o FSO. Historia tej warszawskiej fabryki*, red. prow. Z. Boniecki przy współpr. R. Gajewskiego, korekta i uzup. E. Pietrzak, Warszawa 2010, s. 10.

<sup>4</sup> S. Lem, S. Mrożek, *Listy 1956–1978*, tł. z ang. T. Lem, z fr. R. Niziołek, Kraków 2011, s. 20.





# Wstęp

Samochód nie jest sprzętem jak inne. Wiele ludzi modli się do niego, przeżywa na jego widok erotyczne dreszcze, wierzy, że ma duszę, nazywa tajemnym imieniem i kiedy nikt nie słyszy, mówi do niego. Samochód – to klucz do wolności i może dlatego poprzez ludzką wyobraźnię tak mocno pobudza gruczoł posiadania. Dzięki samochodowi zyskuje się tak upragnioną, choć trochę iluzoryczną niezależność: można się znaleźć tam, gdzie się chce i wtedy, kiedy się chce<sup>1</sup>.

Tak pisał pod koniec lat osiemdziesiątych Andrzej Krzysztof Wróblewski, felietonista, dziennikarz związany z tygodnikiem „Polityka”. Krzysztof Pomian traktował samochód jako zdobycz cywilizacji, która bardzo łatwo napełnia się znaczeniami – symbolizować miał m.in. status materialny, styl życia. Samochód niósł wyobrażenie o buncie i wolności, ale także o komforcie i bezpieczeństwie<sup>2</sup>. Henri Lefebvre nazwał go „wiodącym obiektem, przedmiotem” (*Leading-Object*), który sprzyja hierarchizacji na różnorakie sposoby. Francuski socjolog pisał: „Dzisiaj znakomitej części codziennego życia towarzyszy dźwięk silników”<sup>3</sup>. Jeszcze dalej poszedł Roland Barthes, który w swoim klasycznym już tomie esejów *Mit i znak*, opisując najnowszy model citroëna DS 19, nazwany zresztą przez niego od francuskiej gry słów – „bogini” (*déesse*), określił samochody jako „dosyć dokładny odpowiednik katedr gotyckich”<sup>4</sup>. Zafascynowani szybkością włoscy futuryści sięgali głębiej w przeszłość, pisząc w swoim *Manifestie* o „ryczącym samochodzie [...] piękniejszym od Nike z Samotraki”<sup>5</sup>. Socjolog John Urry w słynnym eseju *Życie za kółkiem* zauważył

<sup>1</sup> A.K. Wróblewski, *Polska na kółkach*, Warszawa 1989, s. 5.

<sup>2</sup> J. Jaworska, *Samochód dla każdego*, w: *Obyczaje polskie. Wiek XX w krótkich hasłach*, red. M. Szpakowska, Warszawa 2008, s. 300.

<sup>3</sup> H. Lefebvre, *Everyday Life in the Modern World*, New York 2016, s. 86–88.

<sup>4</sup> R. Barthes, *Nowy Citroën*, w: *idem, Mit i znak*, Warszawa 1970, s. 78.

<sup>5</sup> Twórca Manifestu Futurystów, Filippo Tommaso Marinetti, uległ poważnemu wypadkowi samochodowemu i, jak pisze Giovanni Lista, fakt ten „zyskał rangę cudu nowych narodzin, zmartwychwstania do innego życia”; G. Lista, *Futuryzm*, tłum. E. Gorządek, Warszawa 2002, s. 29; T. Miczka, *Czas przyszły niedokonany. O włoskiej sztuce futurystycznej*, Katowice 1994, s. 40–41.

dotatkowo znaczenie samochodu jako artykułu indywidualnej konsumpcji<sup>6</sup>. Z kolei Jean Baudrillard dostrzegał, iż stanowi on „jeden z uprzywilejowanych ośrodków codziennego i długofalowego marnotrawstwa, zarówno zbiorowego, jak i prywatnego”<sup>7</sup>. Tak wiele opinii i określeń wskazuje na niezmiernie ważną rolę, jaka przypadła samochodowi w ubiegłym stuleciu<sup>8</sup>. Dla wieku XX stał się on tym samym, czym przed stu laty była kolej i maszyna parowa, obie stojące za dziewiętnastowieczną rewolucją komunikacyjną<sup>9</sup>. Roberto Salvadori postawił go nawet na równi z innym rewolucyjnym wynalazkiem minionego stulecia – kinem. Zestawione razem, stanowić miały syntezę oraz symbol procesu mechanizacji życia jednostkowego i społecznego<sup>10</sup>.

Szczególnie istotne dla komunizmu były nowoczesność, szybkość i postęp. Idealnie wypełniały zadania marksistowskiej modernizacji i oczarowania technologią. Widać to choćby na przykładzie radzieckiej fascynacji podbojem kosmosu<sup>11</sup>, lotnictwem<sup>12</sup>, ale także i motoryzacją<sup>13</sup>. Rozwój gałęzi przemysłowych odpowiedzialnych za produkcję samochodów był szansą na modernizację technologiczną całej gospodarki. Jednak pojazdami socjalizmu nie miały być auta osobowe, a więc czynnik potencjalnie destabilizujący, bo niosący również wartości indywidualistyczne, ale traktory, ciężarówki i autobusy, które służyć miały kolektywowi<sup>14</sup>. Stąd też pojawiający się niemal we wszystkich gospodarkach socjalistycznych prymat produkcji samochodów ciężarowych nad osobowymi i transportu zbiorowego nad motoryzacją indywidualną. Wyjątek stanowiły tutaj Czechosłowacja i Niemiecka Republika Demokratyczna ze względu na swoją przeszłość i tradycje motoryzacyjne sięgające przełomu XIX i XX w. Niemniej jednak, pomimo usilnych prób wyrugowania

<sup>6</sup> J. Urry, *Życie za kółkiem*, w: *Socjologia codzienności*, red. P. Sztompka i M. Boguni-Borowska, Kraków 2008, s. 412.

<sup>7</sup> J. Baudrillard, *Społeczeństwo konsumpcyjne. Jego mity i struktury*, Warszawa 2006, s. 42.

<sup>8</sup> Por. M. Fałkowski, *Życie codzienne w samochodzie. Schematy interakcji i wzajemnego postrzegania się kierowców z perspektywy socjologii życia codziennego*, „Kultura i Społeczeństwo” 2010, t. 54, nr 1, s. 163–164.

<sup>9</sup> W. Reinhard, *Życie po europejsku. Od czasów najdawniejszych do współczesności*, Warszawa 2009, s. 371–372.

<sup>10</sup> R. Salvadori, *Sceny pierwotne*, w: *idem, Mitologia nowoczesności*, Warszawa 2004, s. 40.

<sup>11</sup> Zob. np.: H. Wilk, *Od Sputnika do selenautów. Kosmiczny wyścig w świetle oficjalnej propagandy PRL (1957–1969)*, w: *Yesterday. Studia z historii najnowszej. Księga dedykowana prof. Jerzemu Eislerowi w 65. rocznicę urodzin*, red. J. Olaszek, A. Dudek, Ł. Kamiński, K. Kosiński, M. Przeperski, K. Rokicki, P. Sasanka, R. Spalek, S. Stępień, Warszawa 2017, s. 375.

<sup>12</sup> S. Fitzpatrick, *Życie codzienne pod rządami Stalina. Rosja radziecka w latach trzydziestych XX wieku*, Kraków 2012, s. 103 i n.

<sup>13</sup> N. Nettleton, *Driving towards communist consumerism. AvtoVAZ, „Cahiers du monde russe”* 2006, vol. 47, no. 1–2, s. 131–151, tu: 132.

<sup>14</sup> L. Gatejel, *The Common Heritage of the Socialist Car Culture*, w: *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, ed. L.H. Siegelbaum, New York 2011, s. 145.

niektórych problematycznych znaczeń i symboli, jakie niósł samochód osobowy i stworzenia z niego tylko i wyłącznie środka transportu, odbiór motoryzacji indywidualnej w społeczeństwach państw rządzonych po 1945 r. przez reżimy komunistyczne nie różnił się znacząco od odbioru ich sąsiadów po zachodniej stronie żelaznej kurtyny. Już bowiem w 1957 r. Stanisław Lem pisał w „Przekroju”, iż auto służyło przede wszystkim „do błyszczenia, do roztaczania pawiego ogona, do wbicia noża w serce znajomych i powolnego nim obracania. [...] Auto staje się zatem przedmiotem kultu w wyższej mierze, niż przedmiotem użytku; jest to nie tyle środek przenoszenia się z miejsca na miejsce, co cudowne urządzenie, przenoszące jego właściciela spośród szarego tłumu w obręb Wytwornej Elity.” Andrzej Szczypiorski w jednym ze swoich felietonów nadawanych w Polskim Radiu mówił: „Samochód w obecnym rozwoju cywilizacji przestał już być środkiem komunikacji, natomiast stał się swojego rodzaju elementem wyrazu psychiki jednostki, żyjącej w społeczeństwie. Zamiast przedmiotem, stał się celem”<sup>15</sup>. Wtórował im Waldemar Hanasz, który dodatkowo uważał, iż rozwój motoryzacji indywidualnej był początkiem końca ustroju komunistycznego<sup>16</sup>.

Dzieje motoryzacji i przemysłu motoryzacyjnego od wielu lat cieszą się rosnącym zainteresowaniem przedstawicieli różnych gałęzi nauki, w tym także humanistów<sup>17</sup>. Zdecydowanie więcej jest pozycji traktujących o rozwoju motoryzacji w Europie Zachodniej<sup>18</sup> i Stanach Zjednoczonych<sup>19</sup>, niż tych dotyczących krajów, które po II wojnie znalazły się zarówno w orbicie wpływów Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich, jak i w granicach samego Kraju Rad. Wspomnieć należy tutaj przede wszystkim Lewisa H. Siegelbauma, którego historia „samochodów dla towarzyszy” wytyczyła kierunek dla dalszych badań nad motoryzacją w demoludach<sup>20</sup>. Pod jego redakcją ukazał się także tom studiów poświęcony motoryzacji w krajach

<sup>15</sup> Za: W. Tobis, *Uwaga apokalipsa*, „Motor” 1963, nr 4, s. 3.

<sup>16</sup> W. Hanasz, *Engines of liberty. Cars and the Collapse of Communism in Eastern Europe. A personal essay*, s. 15 (<http://www.cei.org/pdf/1755.pdf>, dostęp: 15 III 2014).

<sup>17</sup> Zob.: M. Jastrząb, *Historia motoryzacji i przemysłu motoryzacyjnego. Stan i cele badań*, w: *Przegląd badań nad historią gospodarczą w XXI wieku*, red. R. Matera, A. Pieczewski, Łódź 2011, s. 161–173.

<sup>18</sup> Zob. np.: L.J.K. Setright, *Drive On! A Social History of the Motor Car*, London 2003; A. Marvick, *The Sixties: cultural revolution in Britain, France, Italy and the United States, c. 1958–1974*, New York 1998; *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, ed. T. Barker, London 1987; S. Gunn, *People and the car: the expansion of automobility in urban Britain, 1955–1970*, „Social History” 2013, vol. 38, no. 2, s. 220–237.

<sup>19</sup> Zob. np.: C. McShane, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York 1994; J.A. Heitmann, *The Automobile and American Life*, Jefferson 2009. Tylko dzieje imperium Henry’ego Forda doczekały się kilkudziesięciu pozycji książkowych.

<sup>20</sup> L.H. Siegelbaum, *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Cornell University Press 2008.

bloku wschodniego<sup>21</sup>. Stosunkowo dużo napisano o motoryzacji w NRD<sup>22</sup>. Wśród najważniejszych autorów poruszających w swoich badaniach ten problem wymienić należy Jonathana Zatlina czy Petera Kirchberga<sup>23</sup>. Luminita Gatejel zajęła się porównaniem sytuacji w trzech krajach: ZSRR, NRD i Rumunii<sup>24</sup>. Z kolei przypadek czechosłowacki badała Valentina Fava, którą przede wszystkim interesowała jednak historia tamtejszego przemysłu motoryzacyjnego<sup>25</sup>. Różnice i podobieństwa pomiędzy Wschodem a Zachodem Europy badali autorzy zbiorowego tomu *Towards Mobility. Varieties of Automobilmism in East and West*<sup>26</sup>.

Natomiast dzieje polskiej motoryzacji oraz rodzimego przemysłu motoryzacyjnego nie były dotychczas przedmiotem szerszego zainteresowania historyków<sup>27</sup>. Jeśli chodzi o PRL, to zdecydowanie najwięcej na ten temat publikował Mariusz Jastrząb<sup>28</sup>. Jedyną monografią z zakresu historii motoryzacji w PRL jest książka dotycząca samochodu marki Syrena autorstwa Karola J. Móraskiego<sup>29</sup>. O motocyklach pisał z kolei Jakub

<sup>21</sup> *The Socialist Car...*

<sup>22</sup> Zob. np.: S. Friedrich, *Autos bauen im Sozialismus. Arbeit und Organisationskultur in der Zwickauer Automobilindustrie nach 1945*, Leipzig 2008.

<sup>23</sup> P. Kirchberg, *Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR*, Berlin 2000.

<sup>24</sup> L. Gatejel, *Warten, hoffen und endlich fahren: Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR, 1956–1989/91*, Frankfurt am Main 2014.

<sup>25</sup> V. Fava, *The Socialist People's Car: Automobiles, Shortages, and Consent on the Czechoslovak Road to Mass Production (1918–1964)*, Amsterdam 2013.

<sup>26</sup> *Towards mobility. Varieties of Automobilmism in East and West*, ed. D. Schlinkert, M. Grieger, U. Gutzmann, Wolfsburg 2009.

<sup>27</sup> W 2016 r. ukazało się opracowanie autorstwa Mariusza W. Majewskiego dotycząca rozwoju przemysłu motoryzacyjnego w II Rzeczypospolitej: *idem, Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej*, Kraków 2016.

<sup>28</sup> M. Jastrząb, *Fiat's small cars for Polish mass motorisation: The Small Engine Car Factory in Bielsko-Biała and Tychy, 1971–1980*, „Journal of Transport History” 2017, vol. 38, no. 1, s. 37–52; *idem, Zajazdy dla zmotoryzowanych w Polsce lat siedemdziesiątych*, „Przegląd Historyczny” 2013, nr 2, s. 325–348; *idem, Socjalistyczna praworządność i egalitaryzm. Nadużycia władzy w epoce gierkowskiej i walka z nimi. Przykład talonów samochodowych*, w: *Spółeczeństwo polskie w latach 1980–1989*, red. N. Jarska i J. Ołazek, Warszawa–Kraków 2015, s. 70–86; M. Jastrząb, E. Jastrząb, *Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w polskich szkołach. Historia inercji instytucjonalnej*, w: *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 279–288; *idem, Nadzór nad wielką inwestycją przemysłową: budowa Fabryki Samochodów Małolitrażowych i wdrożenie produkcji Fiata 126p*, w: *Z dziejów przemysłu na ziemiach polskich*, red. R. Klementowski, E. Kościak, Wrocław 2012, s. 113–122; M. Jastrząb, J. Wawrzyniak, *Dwie nowoczesności polskiego przemysłu motoryzacyjnego: o rozwoju zależnym Fabryki Samochodów Osobowych*, „Acta Poloniae Historica” (w druku).

<sup>29</sup> K.J. Móraski, *Syrena. Samochód PRL*, Warszawa 2005.

de Mezer<sup>30</sup>. Tomasz Szczerbicki napisał popularną monografię syreny<sup>31</sup> oraz innych samochodów z okresu PRL<sup>32</sup>, jednak są to w dużej mierze zbiory ciekawostek będących wynikiem wieloletniej pasji autora. Podobna w charakterze jest kolejna pozycja tego autora dotycząca polskiej historii marki Mercedes<sup>33</sup>. Na marginesie swojej pracy o turystyce Paweł Sowiński odnotował wpływ rozwijającej się motoryzacji na ruch turystyczny<sup>34</sup>. Błażej Brzostek, pisząc o życiu codziennym w Warszawie, sporo miejsca poświęcił rozwijającej się motoryzacji i jej oddziaływaniu na przestrzeń i codzienność mieszkańców miasta<sup>35</sup>. Dość dużo pisano na temat historii konstrukcji poszczególnych modeli. Z ważniejszych pozycji wymienić należy m.in. prace Aleksandra Rummla<sup>36</sup> i Andrzeja Zielińskiego<sup>37</sup> poświęcone polskim konstrukcjom motoryzacyjnym. Nieco częściej do zagadnień związanych z motoryzacją sięgali przedstawiciele innych dziedzin humanistyki: socjologii, psychologii czy też antropologii<sup>38</sup>.

Rozwój motoryzacji w Polsce był mocno związany z przełomami politycznymi. Zauważył już to m.in. Jacek Kuroń, który w rozmowie z Jackiem Żakowskim mówił: „Ostateczne zwycięstwo nowego porządku dało Polsce warszawę – opartą na radzieckiej licencji kopię pobiedy M-20 [...]. Dzieckiem odwilży była syrenka [...]. W 1968 r. podjęto produkcję polskiego fiata 125p”<sup>39</sup>. Jeśli dodać do tego zmianę u sterów władzy w 1970 r., kiedy to na stanowisku pierwszego sekretarza Władysława Gomułkę zastąpił Edward Gierek, który w przeciwieństwie do swojego poprzednika optował za „samochodem dla każdego”, otrzymamy chronologię zasadniczych partii niniejszej książki, wyznaczoną datami 1945–1970. Roch Sulima pisze, że wraz z odejściem syren – w 1983 r. ostatnie auto zjechało z taśm montażowych – „zamyka się heroiczny epizod polskiej socjalistycznej motoryzacji”<sup>40</sup>. Z całą pewnością

<sup>30</sup> J. de Mezer, *Cywilizacja motocyklowa. Motoryzacja motocyklowa w Polsce 1945–1965*, Warszawa 2011.

<sup>31</sup> T. Szczerbicki, *Syrena*, Poznań 2016.

<sup>32</sup> *Idem*, *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...*, Poznań 2010.

<sup>33</sup> T. Szczerbicki, J. Tarczyński, *Mercedes a sprawa polska*, Warszawa 2006.

<sup>34</sup> P. Sowiński, *Wakacje w Polsce Ludowej: polityka władz i ruch turystyczny (1945–1989)*, Warszawa 2005.

<sup>35</sup> B. Brzostek, *Za progiem. Codzienność w przestrzeni publicznej Warszawy lat 1955–1970*, Warszawa 2007.

<sup>36</sup> A. Rummel, *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922–1980*, Warszawa 1985.

<sup>37</sup> A. Zieliński, *Rozwój koncepcji samochodu osobowego w XX wieku*, Warszawa 2005.

<sup>38</sup> Np. J. Jaworska, *Samochód dla każdego...*; R. Sulima, *Antropologia codzienności*, Kraków 2000; R. Bugowski, *Polski Fiat jako „miejsce pamięci”. Rola i obraz marki polskiej drugiej połowy XX wieku. Refleksje wokół koncepcji*, „Klio” 2011, nr 1, s. 123–140; T. Komornicki, *Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji*, Warszawa 2011; M. Fałkowski, *Życie codzienne w samochodzie...*

<sup>39</sup> J. Kuroń, J. Żakowski, *PRL dla początkujących*, Wrocław 1995, s. 140–141.

<sup>40</sup> R. Sulima, *Antropologia codzienności...*, s. 50.

warto na chwilę pochylić się nad słowami krakowskiego antropologa. Analiza powojennego ćwierćwiecza skłania raczej do nieco innej chronologii owego „heroicznego okresu”, właśnie pokrywającej się z latami 1945–1970, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę wzrost motoryzacji indywidualnej. W mojej opinii okres ów kończy dopiero pojawienie się „malucha”, a dokładniej – ujawnienie planów ekipy Edwarda Gierka dotyczących rozwoju tej sfery, a nie moment co najmniej o dekadę późniejszy. Zatem chronologia rozważań została zamknięta w latach 1945–1970. Taka decyzja została podyktowana faktem, że to właśnie wówczas polskie społeczeństwo po raz pierwszy na tak dużą skalę zetknęło się z autami prywatnymi. Nigdy wcześniej ani nigdy później liczba samochodów nie wzrastała tak gwałtownie (choć tylko w liczbach względnych), jak wówczas, gdy pierwszym sekretarzem był Władysław Gomułka. Nawet jeśli to dopiero dekada lat siedemdziesiątych przyniosła prawdziwy boom motoryzacyjny, to jednak w latach 1956–1970 pojawiło się wiele zjawisk do tej pory nieobserwowanych, a związanych ze stale zwiększającą się obecnością aut osobowych na polskich drogach. Właśnie wówczas kształtowało się wiele postaw i zachowań społecznych wobec motoryzacji, a polskie społeczeństwo „uczyło się” samochodów, zaś samochody wpływały na Polaków. Stąd też tak określone ramy chronologiczne.

Obraz rozwoju polskiej motoryzacji byłby niepełny bez odwołania się do początków XX w. oraz okresu II Rzeczypospolitej, kiedy to samochody po raz pierwszy pojawiły się na polskich drogach. Ówczesna polityka państwa wobec zmotoryzowanych oraz dewastujący efekt II wojny światowej stały się bowiem decydujące dla późniejszych jej losów. Tym zagadnieniom został poświęcony rozdział pierwszy. Okres 1945–1955, kiedy państwo polskie z wielkim trudem i praktycznie od zera odbudowywało swój park samochodowy, jest tematem rozdziału drugiego. Znalazły się tam informacje dotyczące instytucji odpowiedzialnych za rozwój motoryzacji, planowania w tym zakresie oraz źródeł pozyskiwania pojazdów samochodowych. Jest to także czas, kiedy na Żeraniu rozpoczyna się produkcja samochodów osobowych. Perypetie związane z pozyskaniem licencji na nie również znalazły się w tej części. Rozdział zamyka opis „codzienności motoryzacyjnej” w obliczu pogłębiającej się stalinizacji życia, przejawiającej się m.in. w restrykcyjnym prawodawstwie dotyczącym rejestrowania pojazdów, ale także ruchu samochodowego. Kolejny rozdział opisuje ćwierćwiecze rządów Władysława Gomułka, zaś czwarty poświęcony został w całości „Polaków drogom do samochodu”. Prezentuje informacje o możliwościach nabycia własnego auta, zarówno fabrycznie nowego poprzez oficjalne kanały sprzedaży (Motozbyt, eksport wewnętrzny, wyzbywanie się zbędnych pojazdów służbowych), jak i poza państwową dystrybucją (import marynarski, giełdy samochodowe). W rozdziale tym znalazł się także opis grup uprzywilejowanych, które na tle całego społeczeństwa miały łatwiejszy

dostęp do samochodów osobowych. Osobny podrozdział został poświęcony górnikom i nieprawidłowościom przy rozdziale talonów i akcji funduszu dewizowego. Ostatnia część dotyczy codziennych trosk Polaków posiadających własne auta. Zostały w niej omówione najbardziej istotne, moim zdaniem, zjawiska i problemy, które na przestrzeni lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych stały się udziałem zmotoryzowanej części społeczeństwa: stan i liczebność parku samochodowego, kwestie bezpieczeństwa na drogach, prawodawstwa oraz przestępczości związanej z motoryzacją, problemy z paliwem, stacjami obsługi technicznej oraz parkingami i garażami. Poszczególne podrozdziały służą tu jako swoiste *case study* i niejednokrotnie wychodzą poza okres rządów Władysława Gomułki. Było to jednak niezbędne do pokazania źródeł poszczególnych problemów<sup>41</sup>.

Pierwsza część tytułu niniejszej książki brzmi: „Między pragmatyzmem a oczekiwaniami” i dotyczy uczuć, jakimi motoryzację darzyli główni jej bohaterowie, czyli władza i społeczeństwo w Polsce. Ci pierwsi dysponowali narzędziami do tworzenia zrębów polityki motoryzacyjnej, którą następnie wprowadzali w życie. Drudzy mieli konkretne oczekiwania wobec władzy co do kierunku, w którym owa polityka miała zmierzać. Tematem rozważań będzie zatem próba odtworzenia postaw „głównych bohaterów”, ich działań oraz punktów stykowych (jeśli takowe były). Stąd też w orbicie moich zainteresowań znalazły się główne założenia i przebieg rozwoju motoryzacji w Polsce łącznie z rolą przemysłu wytwarzającego samochody i jego miejsca w gospodarce kraju. Bardzo interesująca będzie próba odpowiedzi na pytanie, w czym przejawiał się pragmatyzm cechujący działania władz i jak silnym był czynnikiem, hamującym lub katalizującym? Czy samochody osobowe w rękach prywatnych były dla rządzących przejawem „zachodniej mody”, realnym zagrożeniem podkopującym fundamenty ideologiczne reżimu, czy może impulsem modernizującym, który mógł pchnąć gospodarkę na tory szybszego rozwoju? Tak było w przypadku krajów leżących po zachodniej stronie żelaznej kurtyny. Czy samochód osobowy mógł stać się towarem, który można było eksportować ze znacznym zyskiem, pozyskując w ten sposób pożądane dewizy? W realiach

<sup>41</sup> Część ustaleń, które znalazły się na kartach tej książki, była już publikowana, zob. np.: H. Wilk, *Ministerstwo Motoryzacji czy Centralny Urząd Samochodowy? – polska motoryzacja na rozdrożu. Plany, możliwości, instytucje (1944–1948)*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2015, nr 1, s. 144–162; *idem*, „Nawet samochodów nie ma, zostały graty po Niemcach” – *motoryzacyjny punkt startu – Polska 1944–1949*, „Polska 1944/45–1989. Studia i Materiały” 2013, t. 12, s. 301–330; *idem*, *Stan motoryzacji w województwie kieleckim w latach 1945–1949*, „Świętokrzyskie Studia Archiwalno-Historyczne” 2016, t. 5, s. 321–350; *idem*, *Być kierowcą w PRL. Problemy zmotoryzowanych w świetle publikacji „Motoru” w latach 1955–1966*, „Polska 1944/45–1989. Studia i Materiały” 2011, t. 10, s. 223–262; *idem*, *Próba modernizacji polskiego przemysłu maszynowego w drugiej połowie lat 60. Przypadek fiata 125p*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2016, t. 76, s. 411–438.



gospodarki socjalistycznej plany rządzących to jedno, a wprowadzenie ich w życie – to drugie. Czy zatem za rozwojem motoryzacji nadążała rozbudowa niezbędnej infrastruktury: dróg, stacji obsługi technicznej, paliwowych, wystarczającej liczby garaży i miejsc parkingowych? Obraz byłby niepełny, gdyby nie została podjęta także próba odtworzenia wpływu, jaki jej rozwój wywarł na społeczeństwo Polski, m.in. poprzez kwestie bezpieczeństwa na drogach w związku ze wzrostem liczby samochodów po nich się poruszających.

Katalog problemów jest bardzo szeroki i siłą rzeczy musiał zostać ograniczony. Z tego względu poza obszarem zainteresowań znalazły się choćby tak interesujące kwestie, jak np.: zmiany w sposobie spędzania czasu wolnego przez Polaków, obecność pojazdów w kulturze, wpływ samochodów na zanieczyszczenie środowiska czy na krajobraz, który pod wpływem rozwoju motoryzacji zmieniał się nieodwracalnie<sup>42</sup>. Poza naszkicowaniem powojennych dziejów Automobillklubu Polski w książce nie znalazły się informacje o różnych organizacjach społecznych zajmujących się szeroko pojętą motoryzacją. Praktycznie każde z tych zagadnień zasługuje na osobne opracowanie. W książce rzadko pojawiają się też niezwykle popularne wówczas w Polsce jednoślady. Pominięcie tej kwestii było jednym z trudniejszych wyborów, z jakimi przyszło mi się mierzyć podczas pisania. Niemniej uznałem, że skoncentrowanie się tylko i wyłącznie na samochodach osobowych uprości narrację, czyniąc ją bardziej przejrzystą i przystępną dla czytelnika.

Szukając odpowiedzi na tak sformułowane pytania badawcze, poddałem analizie różnorodne źródła. Podstawą były archiwalia wytworzone przez instytucje państwowe w omawianym okresie. Kwerendą objęta została przede wszystkim dokumentacja aktowa przechowywana w Archiwum Akt Nowych oraz Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej. Kilka interesujących przekazów źródłowych odnaleziono także w Archiwum Państwowym w Kielcach, Lublinie oraz Gdańsku. Niesatysfakcjonująca okazała się kwerenda w Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych, gdzie poszukiwałem informacji dotyczących umów handlowych, jakie państwo polskie zawierało z innymi krajami. Bardzo interesujące materiały odnalazłem za to w Archiwum Centralnym Banku Pekao SA. Niezwykle cennym źródłem była prasa codzienna (np. „Trybuna Ludu”), periodyki społeczno-kulturalne (przede wszystkim „Polityka”, „Życie Gospodarcze”) i pisma branżowe („Motor” i „Motoryzacja”). Ważną kategorią źródeł były też przekazy osobiste. Wykorzystano tutaj dzienniki, pamiętniki i wspomnienia. Jednocześnie ze względu na problemy ze stworzeniem właściwej próby respondentów zrezygnowano ze źródeł wywołanych, mając świadomość

<sup>42</sup> H. Wilk, *Wybrane aspekty rozwoju motoryzacji i jego wpływu na środowisko naturalne w powojennej Polsce*, w: *Od systemu żarowego do ekorozwoju. Ochrona i wykorzystanie zasobów środowiska naturalnego na ziemiach polskich – aspekt historyczny*, red. T. Głowiński, M. Zawadka, Wrocław 2016, s. 297–306.

potencjalnej wartości tego typu materiałów, zwłaszcza przy analizie społecznych aspektów rozwoju motoryzacji w Polsce. Interesujące z punktu widzenia metodologii okazały się być reportaże publikowane zarówno na łamach prasy, jak i w oddzielnych wydawnictwach. Niezwykle istotne miejsce przy konstruowaniu bazy źródłowej zajęły listy, które Polacy pisali do instytucji (np. Polskiego Radia czy Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej). Kwerendę materiałów audiowizualnych przeprowadzono w Archiwum Polskiego Radia i Telewizji, Narodowym Archiwum Cyfrowym, Polskiej Agencji Prasowej, Polskiej Agencji Fotografów „Forum” oraz w internecie, gdzie znajduje się kompletny zbiór odcinków *Polskiej Kroniki Filmowej*. Jako materiał źródłowy posłużyły także publikowane dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego oraz sondaże opinii publicznej prowadzone przez Ośrodek Badania Opinii Publicznej i Studiów Programowych dostępne obecnie w archiwum cyfrowym firmy TNS Polska. Materiałami o ogromnej wartości okazały się być także badania, jakie pod koniec lat sześćdziesiątych i na początku lat siedemdziesiątych przeprowadził zespół kierowany przez Zdzisława Krasińskiego: *Czynniki ekonomiczno-społeczne rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce w świetle badań ankietowych* (Poznań 1972) oraz *Handel i usługi na tle rozwoju motoryzacji indywidualnej* (Warszawa 1977). Ważnym dopełnieniem całości są rysunki satyryczne o tematyce motoryzacyjnej, publikowane w polskiej prasie w latach 1955–1970, ze szczególnym wskazaniem na te drukowane w tygodniku „Szpilki”.

\* \* \*

Książka nie powstałaby, gdyby nie pomoc moich koleżanek i kolegów z Zakładu Badań nad Dziejami Polski po 1945 r. w Instytucie Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk. Chciałbym w tym miejscu podziękować także recenzentom maszynopisu: dr. Jarosławowi Dulewiczowi i dr. Mariuszowi Jastrzębiowi, których uwagi i wskazówki pozwoliły mi uniknąć różnych błędów i pomyłek. W czasie pracy nad książką wiele osób podzieliło się ze mną swoimi ustaleniami, które w dużym stopniu ułatwiły mi studia nad polską motoryzacją: prof. Dariusz Jarosz, prof. Jerzy Kochanowski, dr Ewelina Szpak, Michał Przeperski i Edyta Krężołek – im również wyrażam wdzięczność. Podziękowania kieruję także do Macieja Wilmańskiego, dyrektora Archiwum Centralnego Banku Pekao SA, którego pomoc ułatwiła mi kwerendę w zasobach archiwalnych banku.

Osobne słowa wdzięczności należą się całej grupie „CRO” – mam nadzieję, że wiele jeszcze przed nami.

Książkę chciałbym dedykować Tosi, której obecność niewątpliwie wpłynęła na czas mojego pisania powojennej historii polskiej motoryzacji.





ROZDZIAŁ 1

# Punkt startu





## Początki motoryzacji na ziemiach polskich

---

Początki polskiej motoryzacji sięgają przełomu XIX i XX w. Będąca pod zaborami Polska była niejako odsunięta od wydarzeń, które dały początek masowej motoryzacji w Europie i Stanach Zjednoczonych. Dopiero ostatnie dziesięciolecie XIX w. przyniosło rozwój przemysłu produkcji silników spalinowych – benzynowych i wysokoprężnych – na początku w Fabryce Motorów Gazowych i Naftowych Rajmunda Machczyńskiego w Warszawie przy ul. Skierniewickiej 4, a później w Fabryce Armatur i Motorów „Ursus” czy też Fabryce Motorów „Perkun”. Jednak liczba jednostek zajmująca się tego typu produkcją zdecydowanie ustępowała firmom budującym różnego rodzaju powozy. W latach 1850–1914, jak podaje Mariusz W. Majewski, na ziemiach polskich było ich ponad sto. Warto zwrócić uwagę, iż tylko niektóre z nich mogły w miarę płynnie przejść na bardziej skomplikowaną produkcję, jaką była zabudowa karoserii do sprowadzanych zza granicy podwozi samochodowych<sup>1</sup>. Jak zauważył Aleksander Rummel, na całym terenie przyszłego państwa polskiego nie było w praktyce żadnego przemysłu motoryzacyjnego, nie zrealizowano bowiem pomysłów budowy w Krakowie fabryki automobili w latach 1911–1912 oraz we Lwowie w 1917 r. zakładów „Automotor”, nie licząc rzemieślniczych prób, jak wytwarzany w Warszawie w 1904 r. przez Henryka Brzeskiego i Wincentego Schindlera ośmiomiejscowy „omnibus” czy też tzw. trójkołowiec Kopciów z 1906 r.<sup>2</sup>

Zacofanie w tym względzie przekładało się na stopień zmotoryzowania społeczeństwa. Pierwsze samochody w Polsce miały zostać zakupione w 1897 r. przez Stanisława Grodzkiego, późniejszego prezesa Automobilklubu Polski, oraz Karola Raczyńskiego. Grodzki, współwłaściciel Składu Maszyn i Narzędzi Rolniczych w Warszawie, odbył pierwszy udokumentowany „pokaz” samochodowy, czyli przejechał 3,5-konnym peugotem trasę: ul. Senatorska – plac Bankowy – ul. Senatorska oraz ul. Senatorska – plac Trzech Krzyży – ul. Senatorska. Kolejne pojazdy pojawiły się wkrótce potem,

---

<sup>1</sup> M.W. Majewski, *Powstanie przemysłu motoryzacyjnego w II Rzeczypospolitej 1919–1928*, w: *Z dziejów przemysłu przed 1945 rokiem*, red. J. Chumiński, M. Zawadka, Wrocław 2012, s. 207.

<sup>2</sup> A. Rummel, *Polskie konstrukcje...*, s. 13; J. Tarczyński, W. Jeleń, *Początki polskiej motoryzacji. Samochody CWS*, Warszawa 1991, s. 9.

np. na terenie Galicji w 1907 r. jeździło 40 samochodów, w tym samym czasie w Krakowie było ich 12, a w połowie 1913 r. już 113. Podobnie liczby te wyglądały w Warszawie: w 1902 r. było 28 samochodów, w 1909 r. 62, zaś w 1913 r. 217. Zdecydowanie przodowała tutaj Wielkopolska z Poznaniem na czele: w 1912 r. zarejestrowane tam były 834 auta osobowe<sup>3</sup>. Nie jest możliwe dokładniejsze ustalenie, jak kwestie posiadania samochodów wyglądały w pozostałych częściach kraju.

Ta niewielka liczba samochodów należących do prywatnych właścicieli została zarekwirowana na potrzeby wojska przez władze zaborcze. Szacunki na 1914 r., opracowane przez Oddział II Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, mówiły, iż na terenie Królestwa Polskiego zarejestrowanych było ok. 1,5 tys. pojazdów mechanicznych. Późniejsze szacunki Sekcji Wojsk Samochodowych Departamentu II Ministerstwa Spraw Wojskowych wskazują, że w listopadzie 1920 r. w granicach II Rzeczypospolitej znajdowało się już ponad 10 tys. aut. Były to przede wszystkim pojazdy przejmowane od wojsk austriackich i niemieckich, przeważnie w kiepskim stanie technicznym, nieprzedstawiające większej wartości. W znikomym stopniu były to samochody pochodzące z importu prywatnego. Niewielką poprawę w tej kwestii przyniosły auta, które trafiły do Polski wraz z powracającą z Francji armią gen. Józefa Hallera (926 samochodów osobowych i ciężarowych oraz 70 motocykli), a także samochody amerykańskie pochodzące z francuskich składów demobilizacyjnych (1,7 tys. samochodów i 281 motocykli). Pewną liczbę pojazdów dostarczyły także instytucje organizujące pomoc charytatywną dla Polski<sup>4</sup>.

Pierwsze nowe samochody pojawiły się w 1919 r., kiedy na potrzeby wojska zakupiono 300 sztuk ciężarowych fiatów. Wówczas także sprowadzono niewielką liczbę osobowych fordów, które przeznaczono na potrzeby cywilne<sup>5</sup>. Większy import został zahamowany ze względu na wybuch wojny

<sup>3</sup> J.M., *Zmotoryzujemy Polskę*, Warszawa 1939, s. 6; S. Szelichowski, *Dzieje polskiej motoryzacji*, Łódź 2012, s. 10.

<sup>4</sup> T. Wójcik, *Centralne Warsztaty Samochodowe w Warszawie w latach 1918–1928. Przyczynek do genezy polskiej motoryzacji*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2013, nr 2, s. 187–188; *idem*, *Wybrane aspekty działalności wojska w rozwoju motoryzacji II Rzeczypospolitej*, w: *Z dziejów przemysłu przed 1945 rokiem...*, s. 304–305; A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do 1939 r.*, Warszawa 1988, s. 152. Kazimierz Groniewski wymienia następujące marki samochodów osobowych, pozostawione po wojskach obu zaborców: NAG, Stoever, Opel, Dixi, Horch, Wanderer, Adler. Z Francji przybyły: Delage, Renault, Chenard-Walcker, Delahaye, Delaunay-Belleville. Natomiast amerykański demobil stanowiły głównie samochody Dodge, Cadillac oraz Ford T; *idem*, *Technika motoryzacyjna w Polsce międzywojennej*, Warszawa 1965, s. 43.

<sup>5</sup> J. Kaliński, *Motoryzacja a infrastruktura drogowa w Polsce po 1918 r.*, w: *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 139.

polsko-bolszewickiej oraz zamknięcie granic celnych, obowiązujące do 1922 r.<sup>6</sup> Wspomnieć należy także o poborze nadzwyczajnej daniny państwowej w okresie od początku października do końca grudnia 1921 r. Na mocy artykułu 11 ustawy właściciele wymienionych w nim pojazdów musieli uiścić określoną opłatę. W przypadku samochodu osobowego z silnikiem o mocy 15 koni mechanicznych wynosiła ona milion marek, zaś w przypadku pojazdu o mniejszej mocy – 750 tys.<sup>7</sup> Dodatkowo, po raz kolejny, właściciele prywatnych samochodów zmuszeni zostali do oddania pojazdów na rzecz armii na czas działań wojennych<sup>8</sup>.

Wzrost liczebności parku pojazdów zwiększał także liczbę marek i typów, co oznaczało utrudnienia w zapewnieniu tym pojazdom zaplecza obsługi technicznej. Niektóre marki występowały jedynie w kilku egzemplarzach, przez co import części zamiennych nie był opłacalny. Nic więc dziwnego, że w ciągu kilku lat liczba pojazdów na ziemiach polskich zmalała wskutek ich zużywania się i stopniowego wyłączenia z ruchu.

Francuskie czasopismo „L'Auto” podawało, iż w 1922 r. w Polsce było ok. 5 tys. samochodów. Pierwsze ogólnopństwowe dane przygotowane przez Ministerstwo Robót Publicznych dotyczące stanu posiadania samochodów pochodzą z 1924 r., kiedy wprowadzono obowiązek ich rejestracji. Wówczas to na ziemiach polskich było 7,5 tys. aut, z czego 27 proc. stanowiły pojazdy ciężarowe (Tabela 1). Inflacja pierwszej połowy lat dwudziestych sprawiła, iż samochód stawał się dość bezpieczną, bo wolno tracącą na wartości, lokatą środków pieniężnych. Stąd też nastąpiło dość znaczne, choć mimo wszystko nadal niewielkie zwiększenie liczby samochodów<sup>9</sup>.

Dopiero poprawa sytuacji gospodarczej w 1926 r. dała silny impuls do wzrostu w tej kwestii, przede wszystkim dzięki importowi. Jednak, co podkreślają historycy zajmujący się tym zagadnieniem, nie został on objęty żadną polityką państwową i w zasadzie nie uwzględniał ani potrzeb gospodarczych, ani militarnych kraju<sup>10</sup>. Kiedy w 1932 r. władze wojskowe wydały *Alfabetyczny spis istniejących marek samochodów i motocykli*, okazało się, że po polskich drogach jeździ ponad pół tysiąca różnych marek samochodów i ponad 300 motocykli<sup>11</sup>. Pomijając wspomniane już tutaj kwestie zapewnienia zaplecza technicznego tych pojazdów, owa sytuacja niepokoiła przede wszystkim

<sup>6</sup> W.M. Majewski, *Powstanie przemysłu motoryzacyjnego...*, s. 208.

<sup>7</sup> „Dziennik Urzędowy” (dalej: Dz. Urz.) 1922, nr 1, poz. 1.

<sup>8</sup> A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie...*, s. 152.

<sup>9</sup> J. Kaliński, *Motoryzacja a infrastruktura drogowa...*, s. 139.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> M. Relich, *Załamanie motoryzacji w Polsce na skutek tzw. demotoryzacji kraju w latach 1931–1935 i próby jej odbudowy w drugiej połowie lat 30. XX wieku*, w: *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu...*, s. 201.



władze wojskowe, które dążyły do unifikacji parku motoryzacyjnego na wypadek przewidywanego wybuchu konfliktu zbrojnego<sup>12</sup>. W 1921 r. w wojsku dokonano bowiem „uporządkowania” typów i marek pojazdów, pozostawiając do dalszego użytkowania marki ciężarowe: US, Packard, Pierce Arrow i White oraz: Cadillac V8, Dodge i Ford T. Pozostałe zostały sprzedane cywilom<sup>13</sup>. Co ciekawe, kupujący często nabywali po kilka egzemplarzy danego modelu, oczywiście, jeśli była taka możliwość, chcąc w ten sposób zapewnić sobie, przynajmniej na jakiś czas, dostęp do części zamiennych<sup>14</sup>.

Tabela 1. Stan motoryzacji w II Rzeczypospolitej

| Lata | Samochody |         |          |          |                | Na<br>10 tys.<br>mieszk. | Moto-<br>cykle |
|------|-----------|---------|----------|----------|----------------|--------------------------|----------------|
|      | Ogółem    | Osobowe |          |          | Cięża-<br>rowe |                          |                |
|      |           | Razem   | W tym    |          |                |                          |                |
|      |           |         | Taksówki | Autobusy |                |                          |                |
| 1922 | 5000      | –       | –        | –        | –              | –                        | –              |
| 1924 | 7547      | –       | –        | –        | –              | –                        | 934            |
| 1925 | 9789      | –       | –        | –        | –              | –                        | –              |
| 1926 | 14670     | 11807   | 2283     | 756      | 2811           | 4,9                      | 2481           |
| 1927 | 16633     | 13588   | 2970     | 1012     | 2966           | 5,5                      | 3022           |
| 1928 | 21922     | 18316   | 3973     | 1544     | 3494           | 7,2                      | 3734           |
| 1929 | 29701     | 24527   | 6016     | 2841     | 4896           | 9,6                      | 4597           |
| 1930 | 37418     | 30258   | 7332     | 4048     | 6738           | 11,8                     | 5901           |
| 1931 | 39391     | 31320   | 7140     | 4293     | 7440           | 12,1                     | 7940           |
| 1932 | 28690     | 22163   | 5152     | 3047     | 5801           | 8,9                      | 7940           |
| 1933 | 26015     | 19643   | 5426     | 2545     | 5623           | 7,7                      | 8182           |
| 1934 | 26969     | 20667   | 4941     | 2160     | 5466           | 7,9                      | 8322           |
| 1935 | 25868     | 19876   | 4578     | 1542     | 4945           | 7,8                      | 8305           |
| 1936 | 25734     | 19659   | 4298     | 1499     | 5000           | 7,7                      | 8395           |
| 1937 | 28570     | 21881   | 4453     | 1543     | 5545           | 8,4                      | 8898           |
| 1938 | 34324     | 26248   | 4946     | 1754     | 6843           | 9,9                      | 9876           |
| 1939 | 41948     | 31804   | 5216     | 2038     | 8609           | 12,1                     | 12061          |

– brak danych

Źródło: „Mały Rocznik Statystyczny” 1939, s. 199; M.W. Nestorowicz, *Sprawa drogowa w Polsce*, Warszawa 1923, s. 3; J. Makłowicz, *Zmotoryzujemy Polskę*, Warszawa 1933, s. 6–8.

<sup>12</sup> M.W. Majewski, *Powstanie przemysłu motoryzacyjnego...*, s. 208.

<sup>13</sup> A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie...*, s. 152.

<sup>14</sup> K. Groniewski, *Technika motoryzacyjna w Polsce...*, s. 36.

Pierwsze próby uruchomienia własnej produkcji samochodów zostały podjęte już dwa lata po odzyskaniu niepodległości. Wówczas to znani jeszcze z czasów zaborów warszawscy specjaliści samochodowi Stefan Kozłowski i Antoni Frączkowski postanowili otworzyć fabrykę małych samochodów marki S.K.A.F. Ten niewielkich rozmiarów pojazd rozwijać miał prędkość 40 km/h. Do każdego samochodu producenci dodawać mieli bezpłatny zestaw zawierający pompkę, klucz francuski oraz narzędzia niezbędne do wymiany przebitej opony. Oprócz tego nabywca miał otrzymać także instrukcję budowy garażu: skrzyni zamykanej na kłódkę. S.K.A.F. jednak prawdopodobnie nigdy nie opuścił fabrycznych hal<sup>15</sup>. Także i dwa kolejne modele samochodów: Polonia – skonstruowana przez inżyniera Mikołaja Karpowskiego i zaprezentowana szerokiej publiczności na początku czerwca 1924 r. oraz pochodzący mniej więcej z tego samego czasu Ralf-Stetysz Stefana Tyszkiewicza nie zadomowiły się dłużej na polskich drogach. O ile w pierwszym przypadku produkcja zakończyła się na jednym egzemplarzu, o tyle pojazd Ralf-Stetysz produkowany był z powodzeniem we francuskim Boulogne, a następnie w warszawskim Towarzystwie Akcyjnym „Rolniczo-Automobilowej Fabryce Hr. Stefana Tyszkiewicza”. Łącznie powstało dwieście egzemplarzy, jednak całość przedsięwzięcia zatrzymał pożar w fabryce, zaś konstruktorowi nie udało się już później przekonać akcjonariuszy do odbudowy<sup>16</sup>.

Za właściwy początek polskiego przemysłu motoryzacyjnego po odzyskaniu niepodległości powszechnie uważa się rozpoczęcie działalności przez Centralne Warsztaty Samochodowe. Zlokalizowane przy ul. Terespolskiej wojskowe warsztaty niemieckie zostały przejęte przez Polaków w listopadzie 1918 r. Z racji wspomnianego już wcześniej fatalnego stanu technicznego taboru samochodowego, w pierwszych latach swojej działalności CWS zajmowały się przede wszystkim naprawą, by od 1920 r. rozpocząć produkcję nadwozi, zaś pięć lat później wyprodukować pierwszy samochód osobowy, skonstruowany przez inż. Tadeusza Tańskiego, CWS T 1<sup>17</sup>. W 1928 r. przeprowadzono reorganizację zakładów. Od tego momentu CWS, które przemianowano na Państwową Wytwórnę Samochodów i wspólnie m.in. z przejętymi przez państwo po bankructwie Zakładami Mechanicznymi „Ursus” włączono w skład Państwowych Zakładów Inżynierii, miały skoncentrować się wyłącznie na produkcji samochodów<sup>18</sup>. 21 września 1931 r. została zawarta umowa z włoskim Fiatem w sprawie produkcji samochodów osobowych. Na jej

<sup>15</sup> W. Rychter, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1979, s. 341.

<sup>16</sup> *Ibidem*, s. 341–343.

<sup>17</sup> Na temat historii zakładów CWS zob. np.: J. Tarczyński, W. Jeleń, *Początki polskiej motoryzacji...*; T. Wójcik, *Centralne Warsztaty Samochodowe w Warszawie...*

<sup>18</sup> T. Wójcik, *Wybrane aspekty działalności wojska...*, s. 307; J. Kaliński, *Motoryzacja a infrastruktura drogowa...*, s. 140; W.M. Majewski, *Powstanie przemysłu motoryzacyjnego...*, s. 215.

mocy w PZInż. wdrożono prace nad rozpoczęciem wytwarzania polskich fiatów 508 i 518<sup>19</sup>.

Już w 1924 r. pojawiły się w Polsce przedstawicielstwa czołowych firm motoryzacyjnych. Swoje oddziały otworzyły Ford, General Motors Company, Austro-Daimler. Jednak samochody, które obłożone były bardzo wysokimi podatkami (m.in. dziesięcioprocentowym podatkiem od luksusu), nie znajdowały zbyt dużej liczby nabywców. Pewną możliwość obejścia obciążających opłat skarbowych stanowiło importowanie do Polski samych podwozi, które następnie zabudowywano na miejscu. Jak podaje Mariusz W. Majewski, firm zajmujących się budową karoserii było ponad osiemdziesiąt<sup>20</sup>.

Ożywienie gospodarcze drugiej połowy lat dwudziestych pozwoliło zagranicznym gigantom motoryzacyjnym ponownie spojrzeć przychylniej na polski rynek samochodowy. Zaczęły powstawać kolejne montownie. Spółka Akcyjna Handlowo-Przemysłowa „L.J. Borkowski”, właściciel Zakładów „Elibor”, początkowo współpracująca w Fordem, w 1928 r. przy ul. Wolskiej w Warszawie uruchomiła montownię chevroletów, będącą dziewczętą na świecie filią GMC. Polskie Towarzystwo Samochodów Citroën, mieszczące się przy ul. Górnośląskiej w Warszawie, oprócz montowni aut tej francuskiej marki posiadało także sklep z częściami<sup>21</sup>. Powstały również montownie fiata, fordą oraz aut czechosłowackiej marki Kolben-Denek<sup>22</sup>.

W tej sytuacji, chcąc zachować uprzywilejowaną pozycję PZInż., które rozpoczynały powoli produkcję fiatów, wprowadzono bardzo wysokie cło na pojazdy importowane, zaś instytucje państwowe zostały zobowiązane do zakupu samochodów produkowanych jeszcze przez CWS<sup>23</sup>. Dodatkowym obciążeniem fiskalnym posiadaczy samochodów i, jak się później okazało, gwoździem do trumny będącej wciąż w powijakach polskiej motoryzacji, zwłaszcza w obliczu wielkiego kryzysu gospodarczego, były dwa akty prawne. Pierwszy, to wprowadzona w lutym 1931 r. ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym. Tzw. *Lex Neugebauer* (od nazwiska ministra robót publicznych generała Mieczysława Norwida-Neugebauera) zakładał, że każdy posiadacz auta, ale także przyczepy samochodowej, będzie uiszczał podatek w wysokości „po 40 zł od każdych 100 kg wagi własnej”. Jeszcze wyższe opłaty ponosić miały osoby prowadzące działalność zarobkowego przewozu osób – tutaj opodatkowano każde miejsce w pojeździe przeznaczone dla podróżnego.

<sup>19</sup> J. Tarczyński, T. Szczerbicki, *Samochody osobowe Polski Fiat 508 i 518*, Warszawa 2003, s. 10, 16–17; *Rynek motoryzacyjny*, red. Z. Kasiński, Warszawa 1980, s. 41.

<sup>20</sup> W.M. Majewski, *Powstanie przemysłu motoryzacyjnego...*, s. 208.

<sup>21</sup> A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie...*, s. 198 i n.

<sup>22</sup> W.M. Majewski, *Powstanie przemysłu motoryzacyjnego...*, s. 208; J. Kaliński, *Motoryzacja a infrastruktura drogowa...*, s. 139–140.

<sup>23</sup> M. Relich, *Załamanie motoryzacji w Polsce...*, s. 202.

Zebrane w ten sposób środki miały być przekazywane na utrzymanie, budowę i wzmocnienie dróg państwowych i samorządowych<sup>24</sup>. Drugim aktem dodatkowo komplikującym i tak trudną sytuację posiadaczy aut było podwyższenie podatku od materiałów pędnych. Wyroby z gazu i oleju ziemnego zdrożały o 12 groszy na kilogramie. W efekcie podrożała benzyna pompowa, której cena za litr na terenie Warszawy wyniosła aż 68 gr. Oznaczało to, że paliwa w Polsce należały do najdroższych w Europie – drożej było jedynie w Berlinie, Zurychu i Paryżu<sup>25</sup>. Zarobione w ten sposób pieniądze także miały trafić do Państwowego Funduszu Drogowego. Ostatecznie, do przełomu 1937 i 1938 r. fundusz ten przekazał na swój ustawowy cel 282 mln zł<sup>26</sup>. Nie był to z pewnością wynik oczekiwany przez władze, bowiem wielu posiadaczy samochodów (według szacunków nawet co piąty) na czas od września do maja wyrejestrowywało swoje pojazdy, unikając w ten sposób opłat, które płacone miały być co kwartał.

Wszystko to sprawiło, że pierwsza połowa lat trzydziestych dla polskiej motoryzacji była czasem poważnego regresu. O ile bowiem w 1931 r. liczba samochodów osiągnęła najwyższą wartość i wyniosła ogółem 39,4 tys., zaś samych osobowych było aż 31 tys., to przez następnych kilka lat ich liczba systematycznie spadała, by w 1936 r. wynieść jedynie 25,7 tys. wszystkich pojazdów, a osobowych tylko 19,6 tys. (zob. Tabela 1).

Ta dramatyczna sytuacja prowokowała wiele głosów sprzeciwu wobec indolencji motoryzacyjnej państwa. Jeszcze przed czasem kryzysu gospodarczego różne środowiska, przede wszystkim prywatnych właścicieli samochodów, ale także osób, które dostrzegały, że motoryzacja to nie tylko posiadanie własnego pojazdu, zaczęły podnosić krytyczne głosy. „Rozpoczął się «wiek bez koni», żyjemy pod znakiem motoryzacji środków przewozowych. [...] Samochód stał się znakomitym nowoczesnym środkiem lokomocji, stał się niezbędnym czynnikiem w życiu codziennym prywatnym oraz w publicznym, podobnie jak stały się niezbędnymi: kolej, telefon, światło elektryczne... Zrozumiał świat czym jest auto dla życia dzisiejszego [...]” – czytamy w broszurce *Zmotoryzujemy Polskę*, której pierwsze wydanie (z trzech) ukazało się w 1931 r. Jej autor zwracał uwagę na coraz bardziej uciekającą Polsce zmotoryzowaną już nie tylko Europę, ale i resztę świata: „Motoryzacja ruchu kołowego stała się na całym świecie tak bardzo popularną, że nawet dzikie plemiona starają się gorliwie o samochody np. na wysepkach Fidżi, w murzyńskiej republice Liberji [...]. W Arabii uprzykrzyło się już pielgrzymom wlec się na wielbłądach

<sup>24</sup> Dz. Urz. 1931, nr 138, poz. 81; M. Relich, *Załamanie motoryzacji w Polsce...*, s. 202–203.

<sup>25</sup> W.M. Majewski, *Poszukiwania złóż ropy naftowej i gazu w Polsce (1919–1939)*, „Annales Universitatis Pedagogicae Cracoviensis. Studia Historica” 2009, t. 8, s. 146.

<sup>26</sup> „Mały Rocznik Statystyczny” 1938, s. 198.

całymi tygodniami przez rozpalone piaski pustyni, odbywają więc pielgrzymkę do Mekki i Medyny samochodami”<sup>27</sup>.

W czerwcu 1934 r. na konferencji zorganizowanej przez Automobilklub Polski Ryszard Hereget wygłosił referat na temat wpływu polityki motoryzacyjnej na rozwój automobilizmu. Przemówienie było o tyle ciekawe, że zawarto w nim opis sytuacji motoryzacyjnej w 25 państwach z całego świata, wzrost liczby samochodów, jego wpływ na gospodarkę i infrastrukturę. Najwięcej miejsca Hereget poświęcił Niemcom, Włochom i Rosji, które jego zdaniem były modelowym przykładem tego, jak motoryzacja pomogła podnieść poziom gospodarczy kraju. Suchej nitki nie pozostawiono na polityce władz polskich, te bowiem, opodatkowując transport samochodowy, stawiały na uprzywilejowanej pozycji kolej, która zamiast przynosić większe zyski – generowała straty. „Oto obraz świata samochodowego. Dla nas straszny i jako dla Państwa i indywidualnie dla poszczególnych obywateli – mówił Hereget. – Przyczyny demotoryzacji Polski leżą po prostu w sztucznym zahamowaniu normalnego rozwoju automobilizmu przez niewłaściwą politykę, wyjątkowo wysokie cła, nadmierne opodatkowanie, zmonopolizowanie rynku przez Państwo. Wskutek takiej polityki podstawowe warunki upowszechnienia samochodu: niska cena i tania eksploatacja, nie mogą być osiągnięte”<sup>28</sup>.

Niemal identyczne w wymowie były dwie niewielkie broszurki wydane w pierwszej połowie 1934 r. przez Koła Kupców i Przemysłowców przy Stowarzyszeniu Kupców Polskich. Zawierały one przedruki artykułów ukazujących się na łamach ówczesnej prasy i będących ostrą krytyką państwowej polityki motoryzacyjnej<sup>29</sup>. Pierwsza z nich zawierała dodatkowo *Memoriał kupiectwa samochodowego w sprawie motoryzacji kraju* – swego rodzaju „manifest promotoryzacyjny” prezentujący mocną tezę o decydującym znaczeniu motoryzacji dla rozwoju nowoczesnego państwa. Po raz kolejny jako przykład przywołano Niemcy. Autorzy *Memoriału* zwrócili uwagę, że tylko w ciągu jednego miesiąca u zachodniego sąsiada, który również – co podkreślano – został mocno dotknięty kryzysem gospodarczym, rejestrowano ok. 5 tys. nowych samochodów. Tymczasem w Polsce liczba samochodów ciągle spadała: w drugiej połowie 1933 r. z obiegu wycofano ponad 5 tys. aut. Mimo tych negatywnych zjawisk, których wyrazem była dramatyczna statystyka, w *Memoriale* czytamy: „Niemniej sądzimy jednak, że istnieje u nas naturalny

<sup>27</sup> J. Makłowicz, *Zmotoryzujmy Polskę*, Warszawa 1931, s. 3.

<sup>28</sup> A.F. Augustynowicz, *Walka o samochód w Polsce*, Warszawa 1934, s. 15, 24.

<sup>29</sup> Tematyka przedrukowanych tekstów podzielona została na następujące rozdziały – część pierwsza: *Co mówią cyfry statystyczne?*, *Problem motoryzacji*, *Umowy licencyjne PZI*, *Nowa taryfa celna*; część druga – *Jak rozstrzygnąć problem motoryzacji?*, *O polityce motoryzacyjnej i problem drogowy*; *Motoryzacja Polski w świetle opinii publicznej część pierwsza*, bmw. 1934; *Motoryzacja Polski w świetle opinii publicznej część druga*, bmw. 1934.

zdrowy pęd w kierunku motoryzacji kraju i że potrzeby w tej dziedzinie się demokratyzują, co jest niezmiernie cenne i stać się winno drogowskazem dla wszelkich podstawowych poczynań w zakresie polityki zmierzającej do motoryzacji kraju”. Wyjściem z sytuacji miały stać się „tanie pojazdy mechaniczne”, bowiem „innych wozów masowo [rynek polski] nie będzie w stanie konsumować”. Tanie samochody były jednak tylko jednym z elementów całościowego rozwiązania proponowanego przez kupców. O wiele większa rola przypaść miała bowiem specjalnej komisji, która skupiłaby w swoich rękach całość polityki motoryzacyjnej. Komisję wspomagać miała specjalnie powołana w tym celu „Rada interesantów samochodowych, w której brałyby udział wszystkie zorganizowane czynniki, zainteresowane rozwojem motoryzacji kraju”<sup>30</sup>.

Pomysł powołania identycznego organu odpowiedzialnego za zmotoryzowanie Polski znalazł się w cytowanym wcześniej przemówieniu Heregeta. „Wyobraźmy sobie stan idealny: powstaje czynnik odpowiedzialny, a zatem mający prawo wziąć ryzyko decyzji na swoje barki, który konkretyzuje zagadnienia motoryzacyjno-drogowe w następujący sposób (zbudowawszy wielomózkowo i wszechstronnie tę sprawę za pomocą 4 do 6 różnourzędowych komisji, pracujących łącznie nie dłużej niż 3 tygodnie). Naprzód samochód – potem drogi. Czas na jedno i drugie – trzy lata”<sup>31</sup>.

Taki „czynnik” faktycznie powstał. Pod koniec 1934 r. Komitet Ekonomiczny Ministrów powołał, w ramach Ministerstwa Komunikacji, Komisję Międzyministerialną dla Spraw Motoryzacji Kraju. W jej skład weszli przedstawiciele Prezydium Rady Ministrów oraz następujących ministerstw: Spraw Wojskowych, Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, a także Sztabu Głównego. Na jej czele stanął wicepremier Juliusz Piasecki.

Powstanie komisji zbiegło się ze zmianą stanowiska rządu polskiego wobec motoryzacji. Na zredefiniowanie polityki motoryzacyjnej naciskało przede wszystkim wojsko, które w obliczu gęstniejącej atmosfery międzynarodowej obawiało się dopuszczenia do zbyt dużych dysproporcji w dziedzinie gospodarczej, a zwłaszcza w sferze techniki motoryzacyjnej, między Polską a jej sąsiadami ze wschodu i zachodu<sup>32</sup>. Druga Rzeczpospolita ustępowała im nie tylko pod względem liczebności parku samochodowego, który w porównaniu z hitlerowskimi Niemcami był ponad sześćdziesiąt dwa razy mniejszy, ale – co chyba ważniejsze – przede wszystkim pod względem produkcji.

<sup>30</sup> *Motoryzacja w świetle opinii publicznej część pierwsza...*, s. 5–7, 9–10.

<sup>31</sup> A.F. Augustynowicz, *Walka o samochód w Polsce...*, s. 24.

<sup>32</sup> Już w 1932 r. wydano przepisy dotyczące premiowania określonej kategorii pojazdów mechanicznych, w tym samochodów, które spełniały wymagania obrony państwa. Premię stanowiła 60-procentowa ulga w stosunku do opłaty, którą należało uiścić na rzecz Funduszu Drogowego, M. Pyter, *Prawne zasady użytkowania pojazdów mechanicznych*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 2011, t. 63, z. 2, s. 107.

Podczas gdy w samym tylko 1935 r. w Polsce hale produkcyjne i montownie opuściło łącznie ok. 2 tys. samochodów, to w Niemczech w tym samym czasie wyprodukowano aż 169 tys., zaś w Związku Radzieckim, którego przemysł motoryzacyjny miał jeszcze krótsze tradycje niż polski, aż 72 tys. pojazdów<sup>33</sup>.

Rząd polski praktycznie zmienił swoją dotychczasową politykę o 180 stopni i rozpoczął działania zmierzające do zniwelowania różnic dzielących motoryzację polską od zachodniej oraz – jak się okazało – także i wschodniej. Przede wszystkim obniżono cła na samochody importowane oraz, rezygnując z uprzywilejowania PZInż., zezwolono firmom prywatnym na produkcję aut. Za udzielanie koncesji na produkcję odpowiadała wspomniana już Komisja Międzyministerialna. Jako pierwsze takie zezwolenie otrzymały w 1936 r. zakłady należące do firmy „Lilpop, Rau i Loewenstein” SA, które rozpoczęły produkcję amerykańskich samochodów osobowych i ciężarowych na licencji GMC. Kolejne dwie koncesje otrzymały Zakłady Samochodowe Wspólnoty Interesów SA, które miały produkować niemieckie samochody w Radomiu, oraz Wytwórnia Samochodów i Wyróbów Metalowych Fablok SA, zamierzająca wytwarzać pojazdy na licencji francuskiego Renaulta<sup>34</sup>. Koncesję na produkcję samochodów osobowych Radwan otrzymał także Stanisław Pragłowski<sup>35</sup>.

Dalsze działania Komisji koncentrowały się przede wszystkim na złagodzeniu obciążeń fiskalnych posiadaczy samochodów. Obniżono wysokość wpłat na Fundusz Drogowy dla użytkowników aut ciężarowych i samochodów użytkowanych do zarobkowego przewozu osób oraz opłaty od olejów mineralnych, obniżając w ten sposób nieco ceny benzyny<sup>36</sup>. W celu promocji motoryzacji w województwach wschodnich (nowogrodzkim, poleskim, stanisławowskim, tarnopolskim, wileńskim i wołyńskim), a więc najbardziej zacofanych motoryzacyjnie, także zmniejszono opłaty pobierane na ten fundusz<sup>37</sup>. Szeroko rozpowszechniono także akcję umarzania zaległości w opłatach na Fundusz Drogowy. Objęci nią zostali m.in. taksówkarze i użytkownicy przyczepek do samochodów ciężarowych<sup>38</sup>. Państwo ułatwiło również sprzedaż ratalną na podstawie ustawy z 28 kwietnia 1938 r. o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdy mechaniczne<sup>39</sup>.

Jednak największe znaczenie miały przepisy z maja i lipca 1936 r. Wówczas dekretem prezydenckim ustanowiono ulgi w podatku dochodowym dla wszystkich nabywców nowych samochodów, motocykli oraz ciągników

<sup>33</sup> T. Wójcik, *Niektóre aspekty działalności wojska...*, s. 313.

<sup>34</sup> *Ibidem*, s. 313.

<sup>35</sup> M. Relich, *Załamanie motoryzacyjne w Polsce...*, s. 209.

<sup>36</sup> Dz. Urz. 1935, nr 65, poz. 405; Dz. U. 1936, nr 58, poz. 428.

<sup>37</sup> M. Pyter, *Prawne zasady użytkowania...*, s. 107.

<sup>38</sup> Dz. U. 1936, nr 54, poz. 392.

<sup>39</sup> Dz. U. 1938, nr 36, poz. 302.

zakupionych w okresie od 1 kwietnia 1936 r. do 1 stycznia 1938 r. od sprzedawców „trudniących się zawodowo na obszarze Rzeczypospolitej sprzedażą, montażem lub produkcją” pojazdów. Tak więc ulga nie obejmowała importu<sup>40</sup>. Okres obowiązywania ulgi przedłużono do końca 1939 r. kolejnym aktem prawnym: ustawą z 9 kwietnia 1938 r. o ulgach inwestycyjnych<sup>41</sup>. I choć faktycznie wszystkie te zabiegi przyniosły skutek, bo liczba samochodów zaczęła powoli rosnąć, mozolnie odrabiając straty poniesione w połowie lat trzydziestych, to nadal posiadanie własnego auta dla zdecydowanej większości polskiego społeczeństwa pozostawało dość odległym marzeniem, głównie z powodu wysokiej ceny. Tadeusz Grabowski, redaktor naczelny pisma „ATS Auto i Technika Samochodowa”, pisał: „Kandydat na nabywcę samochodu mógł dobrać sobie z łatwością samochód odpowiedni do jego potrzeb i gustu. Nie mógł sobie natomiast przeciętnie dobrze sytuowany obywatel dobrać wozu właściwego dla jego kieszeni. Salon Poznański unaoczniał, jak bardzo jeszcze drogie są w Polsce samochody klasy średniej”<sup>42</sup>.

Obraz zmotoryzowanej Rzeczypospolitej nie byłby pełny bez poruszenia problemu dróg. Ziemie trzech zaborów, które po zakończeniu I wojny światowej znalazły się w granicach nowego państwa polskiego, stanowiły zlepek trzech różnych systemów drogowych. Po zaborze pruskim II Rzeczpospolita odziedziczyła dość gęstą sieć dobrych dróg bitych, które nawet mimo działań wojennych znajdowały się nadal w niezłym stanie. Większość ziem należących do zaboru austriackiego pozostawała pod względem rozwoju infrastruktury drogowej również na zadowalającym poziomie. Najgorzej wyglądały tereny Galicji Wschodniej, której system dróg dość mocno ucierpiał w wyniku działań wojennych. Podobnie wyglądała sytuacja w byłym Królestwie Kongresowym należącym do zaboru rosyjskiego – przesuwanie się linii frontu na wschód w pierwszych latach wojny doprowadziło do zniszczenia większości mostów oraz uszkodzenia nawierzchni dróg. Niemniej w czasie okupacji niemieckiej i austriackiej zniszczenia zostały częściowo odbudowane, zwłaszcza w północnych regionach Królestwa Kongresowego, wymagały tego bowiem działania logistyczne prowadzone na tyłach frontu. Najbardziej ucierpiały wschodnie rejony zaboru rosyjskiego, będące praktycznie przez całą wojnę terenem działań militarnych lub zapleczem frontowym. Oprócz bezpośrednich zniszczeń w wyniku prowadzonych walk i przesuwałającej się linii frontu I wojna światowa przyniosła także zaniedbanie przez poszczególnych zaborców prowadzenia konsekwentnej polityki drogowej, czyli utrzymywania istniejących szlaków w dobrej kondycji. Oznaczało to powolną degradację nawierzchni dróg

<sup>40</sup> Dz. U. 1936, nr 39, poz. 294; M. Pyter, *Prawne zasady użytkowania...*, s. 108.

<sup>41</sup> Dz. U. 1936, nr 26, poz. 224.

<sup>42</sup> J. Tarczyński, T. Szczerbicki, *Mercedes a sprawa polska*, Warszawa 2006, s. 95.



utwardzanych, których doprowadzenie do stanu używalności w momencie zakończenia działań wojennych stało się zadaniem priorytetowym<sup>43</sup>.

Po odzyskaniu niepodległości i zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej w granicach polskich znajdowało się jedynie ok. 44 tys. kilometrów dróg utwardzonych, co oznaczało, że gęstość na 1 km<sup>2</sup> powierzchni wynosiła ok. 0,1 km<sup>44</sup>. Najlepiej pod tym względem wyglądały województwa powstałe z ziem byłych zaborów austriackiego i pruskiego, gdzie gęstość dróg bitych i brukowanych była dwu- i trzykrotnie wyższa od średniej ogólnopolskiej. Najgorzej wyglądały Kresy Wschodnie, których gęstość dróg twardej nie przekraczała 0,02 km.

Tabela 2. Gęstość dróg na terenie II Rzeczypospolitej (stan na 1922 r.)

| Dzielnica              | Powierzchnia (km <sup>2</sup> ) | Ogólna długość dróg bitych i brukowanych | Drogi państwowe |                      |            | Drogi wojewódzkie |                      |            | Długość dróg bitych i brukowanych przypadająca na 1 km <sup>2</sup> |
|------------------------|---------------------------------|--|-----------------|----------------------|------------|-------------------|----------------------|------------|---|
|                        |                                 |  | Ogółem          | Bitych i brukowanych | Gruntowych | Ogółem            | Bitych i brukowanych | Gruntowych |   |
| Zabór pruski           | 47166                           | 14200                                    | 2110            | 21100                | –          | –                 | –                    | –          | 0,299   |
| Galicja                | 79080                           | 16300                                    | 3636            | 3382                 | 254        | 3132              | 2830                 | 302        | 0,206   |
| Kongresówka            | 137879                          | 11600                                    | 5838            | 5211                 | 627        | 5193              | 3419                 | 1774       | 0,084   |
| Kresy Wschodnie        | 109536                          | 1800                                     | 4804            | 1625                 | 3179       | 2541              | 145                  | 2396       | 0,017   |
| Obszar Litwy Środkowej | 14721                           | 100                                      | –               | –                    | –          | –                 | –                    | –          | 0,007   |
| Razem                  | 388442                          | 44000                                    | 16388           | 12328                | 4060       | 10886             | 6394                 | 4472       | 0,113   |

Źródło: Na podstawie M.W. Nestorowicz, *Sprawa drogowa w Polsce...*, s. 66.

Dominował układ równoleżnikowy, będący pozostałością po szlakach handlowych między Prusami a Rosją, podczas gdy nowa sytuacja geopolityczna wymagała, aby przekształcić go w południkowy<sup>45</sup>. Jak obliczano, ujednoczenie systemu drogowego na ziemiach polskich wymagało budowy ok 75 tys. km nowych dróg, bowiem poszczególne części kraju, jak wspominałem, bardzo

<sup>43</sup> M.W. Nestorowicz, *Stan dróg kołowych Królestwa Polskiego*, Warszawa 1913, s. 3–6; *idem*, *Sprawa drogowa w Polsce. Zagadnienie gospodarcze*, Warszawa 1924, s. 46–49, 51–52, 54–58.

<sup>44</sup> „Mały Rocznik Statystyczny” 1939, s. 197–198.

<sup>45</sup> J. Kaliński, *Motoryzacja a infrastruktura drogowa...*, s. 137.

różniły się pod względem gęstości dróg. Udało się wykonać tylko niewielki procent: w latach 1924–1938 wybudowano 17,6 tys. km nowych dróg, a dalsze 2,6 tys. zmodernizowano. O takim tempie budowy decydowała sytuacja gospodarcza państwa. W pierwszych latach pokoju, ze względu na problemy finansowe, budowano jedynie ok. 800 km rocznie, dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych powstawało ok. 1,7 tys. km. W okresie od roku 1927 do 1938 na budowę i rozbudowę dróg krajowych i samorządowych wydano łącznie 979 mln zł, co wystarczyło jedynie na 63 tys. km dróg o twardej nawierzchni. Być może to właśnie stan infrastruktury drogowej (choć precyzyjniejsze byłoby stwierdzenie: brak dróg) zadecydował o takim, a nie innym stanie polskiej motoryzacji międzywojennej.

Kończąc rozważania na ten temat, warto zwrócić uwagę na jeszcze jeden fakt. Pomimo bardzo dużego zaangażowania wielu czynników w promocję i rozwój motoryzacji na ziemiach polskich w okresie II Rzeczypospolitej, wynik tych działań był daleki od – nieprecyzyjnie mierzonej – „europejskiej średniej”, choć należy pamiętać o nader niskim poziomie wyjściowym. W 1922 r. bowiem w Polsce jeden samochód przypadał na 6015 osób. W tym samym czasie w innych krajach europejskich wielkość ta wynosiła: 136 (Wielka Brytania), 161 (Francja), 260 (Czechosłowacja), a nawet 2640 (Włochy). Pod koniec 1938 r. w Polsce jeden samochód przypadał na 1420 mieszkańców, mimo więc dziesięciokrotnego wzrostu liczby samochodów wynik był dziesięć razy gorszy niż w Niemczech czy Włoszech (148), nie mówiąc już o takich krajach, jak Czechosłowacja, Belgia (54) bądź Francja (23) lub Wielka Brytania (24)<sup>46</sup>. Co więcej, jeśli przyjrzymy się geograficznemu rozkładowi liczby zarejestrowanych samochodów w podziale na województwa, to okaże się, że ponad jedna czwarta wszystkich samochodów osobowych była zarejestrowana w Warszawie i województwie warszawskim. W stolicy na 10 tys. mieszkańców przypadały ponad 83 samochody. Reszta kraju nie mogła nawet marzyć o zbliżeniu się do takiego wyniku. Jedynie województwa: poznańskie, pomorskie, śląskie, krakowskie, lubelskie, lwowskie, łódzkie i kieleckie mogły pochwalić się liczbą samochodów liczoną w tysiącach. W pozostałych były to wielkości dramatycznie niskie. W województwie wołyńskim i poleskim na 10 tys. mieszkańców przypadało odpowiednio 3,2 i 2,7 samochodu<sup>47</sup>. Podobnie przedstawiała się kwestia dróg o twardej nawierzchni. Także i tutaj dysproporcje były ogromne. W dwóch najmocniej upośledzonych pod tym względem województwach: poleskim i wołyńskim w 1938 r. było jedynie 1087 i 1492 km

<sup>46</sup> J. Purš, *The Internal Combustion Engine and the Revolution in Transport: The Case of Czechoslovakia with some European Comparisons*, w: *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, ed. T. Barker, London 1987, s. 204.

<sup>47</sup> „Mały Rocznik Statystyczny” 1939, s. 199.

dróg o twardej nawierzchni. Oznacza to, że na 100 km<sup>2</sup> powierzchni w tych regionach było odpowiednio 2,9 i 4,1 km sieci drogowej najbardziej odpowiedniej dla ruchu samochodowego. Najlepiej pod tym względem wyglądały województwa zachodnie i centralne<sup>48</sup>.

Tabela 3. Sieć komunikacyjna w Polsce (stan na 1938 r.)

| Województwo     | Ogółem | Na 100 km <sup>2</sup> | Na 10 000 mieszkańców |
|-----------------|--------|------------------------|-----------------------|
| Polska          | 63169  | 16,2                   | 19,6                  |
| Warszawskie     | 6024   | 24,1                   | 28,4                  |
| Łódzkie         | 3134   | 24,6                   | 15,5                  |
| Kieleckie       | 4777   | 18,6                   | 16,3                  |
| Lubelskie       | 3846   | 11,2                   | 22,2                  |
| Białostockie    | 3642   | 11,2                   | 22,2                  |
| Wileńskie       | 2067   | 7,1                    | 16,1                  |
| Nowogrodzkie    | 2214   | 9,6                    | 20,8                  |
| Poleskie        | 1087   | 2,9                    | 9,6                   |
| Wołyńskie       | 9085   | 32,3                   | 38,8                  |
| Poznańskie      | 9085   | 32,3                   | 38,8                  |
| Pomorskie       | 6463   | 25,1                   | 34,3                  |
| Śląskie         | 5181   | 29,7                   | 22,5                  |
| Krakowskie      | 5181   | 29,7                   | 22,5                  |
| Lwowskie        | 5396   | 19,0                   | 17,2                  |
| Stanisławowskie | 3010   | 17,8                   | 20,3                  |
| Tarnopolskie    | 3493   | 21,1                   | 21,8                  |

Źródło: „Mały Rocznik Statystyczny” 1939, s. 188.

Mimo podjęcia ambitnych prób wprowadzenia kraju w „wiek bez koni”, II Rzeczpospolita nadal tkwiła w motoryzacyjnym trzecim świecie, bo więcej samochodów miały choćby Litwa, Łotwa, Estonia i Rumunia, a nawet Egipt, Cejlon i Brazylia spośród państw pozaeuropejskich<sup>49</sup>. Wybuch II wojny światowej, okupacja oraz społeczne i gospodarcze skutki działań wojennych jeszcze bardziej oddaliły widmo zmotoryzowanej Polski.

<sup>48</sup> *Ibidem*, s. 188.

<sup>49</sup> W przeliczeniu na jednego mieszkańca Polska wyprzedzała pod względem liczby samochodów jedynie Bułgarię i Jugosławię: Z. Landau, J. Tomaszewski, *Zarys historii gospodarczej Polski 1918–1939*, Warszawa 1999, s. 307–308.

---

## Druga wojna światowa

---

Niemal we wszystkich krajach europejskich, które znalazły się pod okupacją niemiecką wprowadzono drastyczne ograniczenia w ruchu pojazdów samochodowych. Tomasz Szarota w szkicach o okupowanych stolicach zauważa, że tylko garstka właścicieli pojazdów otrzymała zezwolenia na ich dalsze użytkowanie. W Paryżu, który przed rozpoczęciem wojny miał zarejestrowanych 350 tys. aut, takie pozwolenia otrzymało jedynie 4,5 tys. Francuzów. W Brukseli wydano zakaz używania prywatnych samochodów osobowych, by wkrótce zezwolić na poruszanie się jedynie co dziesiątemu właścicielowi pojazdu mechanicznego<sup>50</sup>.

W Polsce większość aut osobowych i ciężarowych została zarekwirowana przez władze okupacyjne na potrzeby wojska. W Warszawie ponadto wprowadzono zakaz poruszania się samochodów, który nie obowiązywał jedynie niektórych firm i instytucji. Sytuacja zmieniła się jeszcze na gorsze po zamachu na Franza Kutscherę, bowiem za udział w nim trzech aut (opel kapitan, mercedes 170V, adler triumph junior) kierowanych przez Polaków wydano rozporządzenie całkowicie zakazujące „osobom niebędącym Niemcami” prowadzić samochody osobowe i motocykle. Trudno jest także oszacować, ile samochodów przetrwało pierwszy miesiąc wojny – do kapitulacji Warszawy. Wydaje się, że były to jednostkowe przypadki. Większość uległa zniszczeniu już w pierwszych tygodniach<sup>51</sup>.

Jednocześnie Niemcy, przygotowując się do wojny ze Związkiem Radzieckim, rozpoczęli częściowe inwestycje w sieć transportową na ziemiach polskich. Zaplanowano m.in. budowę nowych oraz modernizację istniejących szos i linii kolejowych znajdujących się na terenie Generalnego Gubernatorstwa. W kolejnych latach odbudowano m.in. 790 mostów zniszczonych w pierwszych miesiącach wojny oraz ulepszono 3,4 tys. nawierzchni dróg bitych. Szczególnie duży nacisk położono jednak na modernizację i budowę linii kolejowych na ziemiach wcielonych do Rzeszy i na terenie Generalnego Gubernatorstwa, którymi po wybuchu wojny ze Związkiem Radzieckim biegło odpowiednio 90 i 60 proc. tras przewozów kolejowych na front wschodni<sup>52</sup>.

Także Kraj Warty miał stanowić ważne ogniwo w systemie transportowym III Rzeszy. Niemal natychmiast po zakończeniu działań wojennych, jeszcze we wrześniu 1939 r., władze okupacyjne przystąpiły do naprawy uszkodzonego

---

<sup>50</sup> T. Szarota, *Życie codzienne w stolicach okupowanej Europy. Szkice historyczne. Kronika wydarzeń*, Warszawa 1995, s. 87.

<sup>51</sup> *Ibidem*, s. 88; T. Szarota, *Okupowanej Warszawy dzień powszedni. Studium historyczne*, Warszawa 1988, s. 292; T. Szczerbicki, *Samochody w PRL...*, s. 13.

<sup>52</sup> J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski do 1945 roku*, Warszawa–Łódź 1997, s. 308.

taboru, udrażniania szlaków wodnych i odbudowy dróg kołowych. Do końca 1940 r. udrożniono przejazdy przez łącznie 170 mostów oraz kilkaset kilometrów torów kolejowych. Odbudowano także znaczną część zniszczonych nawierzchni szos oraz kilkanaście budynków dworcowych. W celu zwiększenia i usprawnienia przewozów rozpoczęto rozbudowę układu drogowo-transportowego Kraju Warty. W planach było zbudowanie „polskich odcinków” autostrad: Frankfurt nad Odrą – Poznań – Łódź, Gdańsk – Poznań – Wrocław, Królewiec – Górny Śląsk – Wieluń oraz Grudziądz – Toruń – Łódź. Część owych zamierzeń udało się zrealizować w latach 1940–1942, aż do momentu niekorzystnych zmian w przebiegu działań wojennych w 1943 r. Podobnie jak w przypadku Generalnego Gubernatorstwa, także i w Kraju Warty niemieckie przygotowania do wojny ze Związkiem Radzieckim oznaczały modernizację lokalnych dróg, którymi niemiecka armia przemieszczać się miała na wschód. Do jesieni 1941 r. udało się przebudować ok. 1 tys. kilometrów dróg<sup>53</sup>.

Wybuch wojny oznaczał dla polskiego przemysłu motoryzacyjnego praktycznie całkowitą likwidację. Już w pierwszych dniach września naloty bombowe doszczętnie zniszczyły warszawską część Państwowych Zakładów Inżynierii, mieszczącą się pomiędzy ulicami Mińską, Terespolską i Podskarbińską. Z pozostałych fabryk wchodzących w skład zakładów Niemcy wywieźli do Rzeszy niemal całe wyposażenie. Taki sam los spotkał nieukończoną jeszcze lubelską fabrykę samochodów Lilpopa<sup>54</sup>.

## Straty wojenne

Działania zbrojne podczas II wojny światowej przyniosły, obok ogromnych strat ludzkich, także bardzo dotkliwe straty materialne. Europejski system komunikacyjny wyszedł z owego konfliktu mocno zraniony<sup>55</sup>. Wiele głównych europejskich szlaków drogowych było nieprzejezdnych ze względu na zdewastowane nawierzchnie drogowe, a ich ciągłość przerwana z powodu uszkodzeń mostów. Na terenie Niemiec zniszczonych było ponad 1,7 tys. mostów o długości powyżej dziesięciu metrów<sup>56</sup>. We Włoszech zniszczenia dotknęły 60 proc. głównych i 20 proc. lokalnych dróg oraz ponad 8 tys. mostów. Zniszczone zostały wszystkie mosty łączące Budę z Pesztem. Szczególnie mocno ucierpiała sieć kolei żelaznej. W samych tylko Włoszech nie

<sup>53</sup> C. Łuczak, *Pod niemieckim jarzmem (Kraj Warty 1939–1945)*, Poznań 1996, s. 114–115.

<sup>54</sup> A. Rummel, *Polskie konstrukcje...*, s. 66.

<sup>55</sup> Por. J. Kaliński, *Historia gospodarcza XIX i XX w.*, Warszawa 2008, s. 230.

<sup>56</sup> F. Busch, *Transportation in Postwar Germany*, „Annals of the American Academy of Political and Social Science” 1948, vol. 260 (November), s. 87.

nadawało się do użycia prawie 90 proc. zelektryfikowanych linii kolejowych<sup>57</sup>. Z dwóch milionów wagonów jeżdżących po europejskich torach przed wybuchem II wojny światowej 300 tys. uległo całkowitemu zniszczeniu, a 800 tys. było uszkodzonych. Jugosławia straciła połowę swojej dalekomorskiej floty, wszystkie samochody oraz 40 proc. wozów chłopskich. Skutki tych zniszczeń były odczuwalne jeszcze przez kolejne lata. Oceniano, że II wojna światowa oznaczała dla infrastruktury państw Europy Środkowo-Wschodniej siedemdziesięcioletni regres<sup>58</sup>. Lepiej było w państwach zachodnioeuropejskich, choć jeszcze latem 1947 r. kolej nie była w stanie przetransportować niemal 20 proc. dziennego wydobycia węgla kamiennego z kopalń Zagłębia Ruhry. Bardzo szybko okazało się także, jak mocno owego węgla brakowało podczas ostrej zimy przełomu 1947 i 1948 r.<sup>59</sup>

Wspomniane wcześniej działania okupantów niemieckich (rekwizycje pojazdów, wprowadzane ograniczenia i zakazy ruchu) doprowadziły do niemal całkowitego zatrzymania, a nawet cofnięcia rozwoju motoryzacji indywidualnej wśród Europejczyków. W latach 1937–1948 we Francji liczba prywatnych samochodów zmniejszyła się z 2,02 mln do 1,5 mln, we Włoszech z 270 tys. do 219 tys., zaś największy spadek zanotowano, co zrozumiałe, w Niemczech, gdzie z ponad 1,1 mln samochodów po wojnie zostało jedynie 283 tys. Jedynie Wielka Brytania zanotowała wzrost, tam liczba prywatnych samochodów zwiększyła się z 1,8 mln do 2,02 mln<sup>60</sup>. Po wojnie odczuwano zatem ogromny głód samochodowy, którego nie był w stanie zaspokoić demobilowy sprzęt pozostawiony na kontynencie europejskim przez wojska amerykańskie. Brakowało także opon, części zamiennych i paliwa. Na tym i tak bardzo źle wyglądającym tle sytuacja Polski była jeszcze gorsza.

Po wojnie, na mocy ustaleń jałtańskich i poczdamskich, Polska utraciła 20 proc. powierzchni. Jej przedwojenny obszar zmniejszył się z 389 tys. km<sup>2</sup> do 312 tys. km<sup>2</sup>. W zamian za ziemie utracone na wschód od linii Curzona przyznano Polsce ziemie zachodnie i północne znajdujące się przed wojną w granicach III Rzeszy. Oprócz strat terytorialnych i ludnościowych państwo polskie poniosło ogromne straty materialne, szacowane na ok. 20 mld dolarów amerykańskich, co w przeliczeniu na jednego mieszkańca (840 dolarów w cenach z 1938 r.) wynosiło więcej niż analo-

<sup>57</sup> P. Duignan, L.H. Gann, *The Rebirth of the Democratic World 1945–1958*, Cambridge 1992, s. 26; I.T. Berend, *Central and Eastern Europe 1944–1993. Detour from the periphery to the periphery*, Cambridge 1996, s. 6.

<sup>58</sup> I.T. Berend, *Central and Eastern Europe...*, s. 6.

<sup>59</sup> F. Schipper, *Changing the face of Europe. European road mobility during the Marshall Plan years*, „Journal of Transport History” 2007, vol. 28, no. 2, s. 213.

<sup>60</sup> P. Duignan, L.H. Gann, *The Rebirth of the West...*, s. 26.

giczne wartości dla Niemiec, Jugosławii, ZSRR czy Francji<sup>61</sup>. Nieco inne dane szacunkowe przedstawiają Andrzej Karpiński i Jan Szpak. Pierwszy, wykorzystując dane Biura Odszkodowań Wojennych, obliczył, iż straty na jednego mieszkańca wyniosły 703 dolary, drugi oszacował je na 621 dolarów; niezależnie jednak od różnic jest to najwyższy poziom spośród wszystkich krajów europejskich<sup>62</sup>.

Bardzo mocno ucierpiała infrastruktura komunikacyjna. Janusz Kaliński podaje, że straty w wartości urządzeń transportowych sięgnęły połowy, co oznaczało, iż były one wyższe niż straty w przemyśle czy rolnictwie<sup>63</sup>. W wyniku działań wojennych zniszczeniu uległo 63 proc. mostów, 29 proc. dróg o nawierzchni twardej oraz 33 proc. torów kolejowych. Praktycznie większość nawierzchni dróg utwardzonych wymagała natychmiastowych remontów. Szacunki Ministerstwa Komunikacji z 1946 r. dotyczące zniszczeń dróg kołowych na obszarze Polski w nowych granicach mówiły o 1,6 mld zł, z czego najwięcej przypadło na nawierzchnie dróg oraz mosty i wiadukty. Z tej kwoty na nieco ponad miliard złotych wyceniono zniszczenia infrastruktury na obszarze, który znajdował się w granicach polskich przed wybuchem wojny, natomiast pozostałe 581 mln zł dotyczyło nowo nabytych ziem zachodnich i północnych<sup>64</sup>. Straty poniesione w wyniku zmian granicy wschodniej oszacowane zostały na ponad 800 mln zł – na tę sumę składały się przede wszystkim: drogi o twardej nawierzchni (17,8 tys. km) o wartości 746 mln zł, 32 tys. metrów bieżących mostów, których wartość oszacowano na 35,5 mln zł, oraz sprzęt drogowy na sumę 8,9 mln zł. Co ciekawe, w dokumentach owa kategoria została nazwana „sprzętem, który odszedł do ZSRR”<sup>65</sup>. Biuro Odszkodowań Wojennych obliczyło, iż łączne straty w zakresie transportu i komunikacji wyniosły 10 mld zł<sup>66</sup>. Szczególnie niepowetowaną stratą były archiwa rysunkowe i dokumentacja techniczna biur konstrukcyjnych – dorobek wieloletniej pracy polskich inżynierów i konstruktorów, który praktycznie został całkowicie zniszczony<sup>67</sup>.

<sup>61</sup> A. Zawistowski, *Polska Ludowa. Wzrost podporządkowany doktrynie politycznej*, w: *Polskie osiągnięcia gospodarcze. Perspektywa historyczna*, red. J. Kaliński, Warszawa 2010, s. 185–196.

<sup>62</sup> A. Karpiński, *PRL a uprzemysłowienie i urbanizacja Polski*, w: *Zrozumieć PRL*, red. W. Żółtkowski, Warszawa 2012, s. 35.

<sup>63</sup> J. Kaliński, *Plan odbudowy gospodarczej 1947–1949*, Warszawa 1977, s. 168.

<sup>64</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ministerstwo Komunikacji (dalej: MK), sygn. 628, Wykaz strat wojennych na drogach kołowych wg województw, 12 III 1946, bp.; J. Kaliński, B. Liberadzki, *Transport w Polsce w latach 1918–1978. Zarys historii*, Warszawa 1986, s. 68.

<sup>65</sup> AAN, MK, sygn. 628, Straty wojenne na drogach, [8 XI 1946], bp.; *ibidem*, [Straty w sprzęcie drogowym], 6 XI 1946, bp.

<sup>66</sup> J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej...*, s. 348.

<sup>67</sup> AAN, Centralny Urząd Planowania (dalej: CUP), sygn. 2921, Motoryzacja w Trzyletnim Planie Odbudowy, grudzień 1946, k. 7.

Ogromne zniszczenia dotknęły przedwojenny przemysł motoryzacyjny<sup>68</sup>. Straty urządzeń i sprzętu oraz budynków takich zakładów, jak choćby Państwowe Zakłady Inżynierii, „Lilpop, Rau i Loewenstein” oraz Fiat, szacowano na 565 mln zł. Oprócz tego na 54 mln zł wyceniono zniszczenia garaży remontowych i stacji benzynowych<sup>69</sup>. Niemal całkowitej likwidacji uległ park pojazdów, którego straty wyceniono na ponad 550 mln zł. Prawie w całości zniszczony został polski przemysł rafineryjny. Taki los spotkał rafinerie w Gliniku, Trzebini i Czechowicach. Od 1 lipca 1944 r. Niemcy rozpoczęli planowy demontaż i wywóz produktów, magazynów, materiałów technicznych i urządzeń przed nadchodzącym frontem. Jednocześnie wszystkie te maszyny, które musiały pracować nawet podczas ewakuacji, jak zakłady w Jedliczu i Jaśle, zdekompletowano tak, aby ich uruchomienie „bez bardzo dużych wkładów materiałów z zagranicy zdawało się niemożliwe”<sup>70</sup>. Po wkroczeniu na te tereny wojsk I Frontu Ukraińskiego przystąpiono do uruchomienia produkcji, w czym dość duży udział miały jednostki radzieckie, które dostarczały środków transportowych, zapewniały transport urządzeń i materiałów oraz pomoc techniczną. Jednocześnie jednak praktycznie cała produkcja szła na potrzeby Armii Czerwonej, zaś wszystkie materiały, których Niemcy nie zdążyli wywieźć – paliwo i smary – zostały zabrane jako mienie zdobyczne.

Nie da się ustalić, ile z niemal 30 tys. samochodów osobowych jeżdżących po polskich drogach przed wojną przetrwało działania militarne. Z całą pewnością możemy przyjąć, iż większość z nich została zniszczona. Według różnych szacunków po zakończeniu wojny na ziemiach polskich znajdowało się od 3 do 7 tys. samochodów, głównie poniemieckich, w bardzo złym stanie technicznym<sup>71</sup>. Oficjalne szacunki Ministerstwa Administracji Publicznej z grudnia 1945 r. mówiły o 19 tys. pojazdów samochodowych, z czego większość (11,9 tys.) stanowiły samochody ciężarowe<sup>72</sup>.

<sup>68</sup> Zob.: A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie*, Warszawa 1988, s. 198–259; S. Misztal, *Branże wiodące stołecznego przemysłu w latach 1945–1976*, w: *Wielkie zakłady przemysłowe Warszawy*, red. J. Kazimierski et al., Warszawa 1974, s. 113–115.

<sup>69</sup> AAN, Urząd Rady Ministrów (dalej: URM), sygn. 5/468, Zarys programu polityki motoryzacyjnej. Uwagi Państwowego Urzędu Samochodowego do ankiety M[inisterstwa] K[omunikacji], [luty 1946], k. 36.

<sup>70</sup> AAN, Ministerstwo Przemysłu i Handlu (dalej: MPiH), sygn. 33, Sprawozdanie ze stanu obecnego i program odniesienia produkcji Przemysłu Rafineryjnego. Stan przemysłu rafineryjnego po wypędzeniu Niemców, [bd.], k. 1–2.

<sup>71</sup> T. Szczerbicki, *Samochody PRL...*, s. 13; AAN, URM, sygn. 5/468, Zarys programu polityki motoryzacyjnej. Uwagi Państwowego Urzędu Samochodowego do ankiety MK, [luty 1946], k. 36.

<sup>72</sup> AAN, Ministerstwo Administracji Publicznej, sygn. 488 (mf B-1473), [Pismo Informacyjne] Do Ob. Ministra Administracji Publicznej, Warszawa, [grudzień 1945], k. 12.



Po stronie zysków zapisać należy uzyskane w wyniku przesunięcia granicy zachodniej tereny, których sieć drogowa była niemal dwukrotnie większa niż w granicach przedwojennych<sup>73</sup>. Jednak nadal była to kropla w morzu potrzeb.

---

<sup>73</sup> A. Zawistowski, *Wzrost podporządkowany doktrynie politycznej*, w: *Polskie osiągnięcia gospodarcze...*, s. 185–186.



ROZDZIAŁ 2

## Rubikon motoryzacyjny

---



Zniszczenia wojenne, które dotknęły polską motoryzację, otworzyły przed nią szansę na stworzenie nowych zasad jej funkcjonowania, bez powtarzania starych błędów i zaniechań okresu międzywojennego. Przekonani byli o tym już decydenci Polskiego Państwa Podziemnego, którzy, przygotowując powojenne plany odbudowy kraju, pisali o międzywojennej polskiej motoryzacji, iż zajmował się nią „laicystyczny majsterek”, który coś sobie bez sensu dobudowywał do motoryzacyjnego „dworu”<sup>1</sup>. Już po wojnie inżynier Zygmunt Okołów, przedwojenny konstruktor silników, a później m.in. kierownik Centralnego Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego, pisał: „Przy odbudowie kraju staniemy przez zupełną pustką tej dziedziny gospodarczej [motoryzacji] i będziemy zmuszeni podjąć ją jako zadanie zupełnie nowe. Z drugiej strony problem motoryzacji od pierwszej chwili stanowić będzie pustą kartę, na której będziemy musieli od razu planowo zacząć kreślić jej rozwój, nie będąc obciążonym dziedziczością dawnych chorób”<sup>2</sup>. Na początku przystąpiono do stworzenia instytucji, w której gestii znalazłyby się zagadnienia zmotoryzowania Polski na nowo.

### Poziom ministerialny

Dekret z 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej Rzeczypospolitej Polskiej powierzył całokształt zagadnień związanych z administracją i gospodarką pojazdami mechanicznymi ministrowi komunikacji. Od 4 listopada 1944 r. funkcję tę sprawował Jan Rabanowski ze Stronnictwa Demokratycznego. Samo Ministerstwo Komunikacji powstało 31 grudnia 1944 r. wraz z przekształceniem Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego w Rząd Tymczasowy. Wcześniej, od lipca 1944 r. funkcjonował Resort Komunikacji, Poczty i Telegrafów, z Janem Michałem Grubeckim ze Stronnictwa Ludowego na czele, zastąpionym na początku listopada przez Rabanowskiego. 1 grudnia 1944 r. na bazie rzeczonoego resortu powstały dwa:

---

<sup>1</sup> J. Kochanowski, *Rewolucja międzypaździernikowa. Polska 1956–1957*, Kraków 2017, s. 257.

<sup>2</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Komitet Centralny Polskiej Partii Robotniczej (dalej: KC PPR), sygn. 295/XI-277 (mf 2334/16), W sprawie motoryzacji kraju, [bd.], k. 239.

Komunikacji oraz Poczty i Telegrafów, którym od 5 grudnia kierował Tadeusz Kapeliński ze Stronnictwa Ludowego. Rabanowski swoją funkcję sprawował do 14 marca 1951 r., kiedy Ministerstwo Komunikacji zostało przekształcone w Ministerstwo Kolei (na jego czele stanął Rabanowski) oraz Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego z Janem Rusteckim z PZPR. Oba ministerstwa zostały ponownie połączone w marcu 1957 r. Rustecki pozostał na stanowisku przez cały czas istnienia tego resortu<sup>3</sup>.

### Państwowy Urząd Samochodowy

Podążająca za przesuwającą się na Zachód Armią Czerwoną nowa władza komunistyczna od razu rozpoczęła organizowanie struktur państwowych. Nie inaczej było też w kwestii transportu i komunikacji. Jeszcze w Chełmie Lubelskim powołano do życia przedsiębiorstwo pod nazwą „Autotransport”, na którego czele stanął mjr Ignacy Wrzos. Po ponad półrocznej działalności zostało ono przekształcone w Państwowy Urząd Samochodowy. Nowym urzędem nadal kierował Wrzos. Do szerokich kompetencji PUS należało m.in.: ustalanie ogólnej polityki motoryzacyjnej, zarządzanie przedsiębiorstwami państwowymi z zakresu gospodarki samochodowej, motoryzacyjnej oraz transportu, planowanie zakresu remontów i organizowanie zaopatrzenia technicznego dla pojazdów samochodowych. Oprócz tego PUS prowadził rejestrację pojazdów, szkolił i egzaminował przyszłych kierowców, wydawał pozwolenia na prowadzenie samochodów oraz wypełniał zadania związane z popularyzacją idei motoryzacyjnej. Na niższych szczeblach administracyjnych powołano Okręgowe i Rejonowe Urzędy Samochodowe<sup>4</sup>. Jak zatem widać, w praktyce PUS skupiał w swoich rękach całość zagadnień związanych z motoryzacją.

Równocześnie z PUS powołano przedsiębiorstwo o nazwie Państwowe Warsztaty i Zakłady Samochodowe, które skupiać miały 84 zakłady czuwające nad techniczną sprawnością państwowego taboru samochodowego. Palącą koniecznością było doprowadzenie do stanu używalności samochodów, które pozostały w kraju jako zdobycz wojenna<sup>5</sup>.

PUS był dość tajemniczym urzędem administracji państwowej. Nie udało się odnaleźć dokładnej, oprócz miesięcznej, daty powstania urzędu (prawdopodobnie marzec lub maj 1945 r.) ani decyzji go powołującej. Zachowały się jedynie projekty uchwał, choć pewne tropy źródłowe mogą sugerować, iż istnienie

<sup>3</sup> A. Kochański, *Rustecki Jan*, w: *Polski Słownik Biograficzny* (dalej: PSB), t. 33, 1991, z. 1, s. 160.

<sup>4</sup> AAN, KC PPR, sygn. 295/XI-278 (mf 2334/16), Struktura organizacyjna i zakres działalności Państwowego Urzędu Samochodowego, jego agend terytorialnych oraz podległych przedsiębiorstw, [bd.], k. 75–77.

<sup>5</sup> *Ibidem*, k. 79.

PUS nie było do końca prawnie uregulowane<sup>6</sup>. Dokumentacja pozostała po działalności urzędu jest także dalece niekompletna – udało się odnaleźć jedynie szczątkowe źródła<sup>7</sup>. Niemniej nawet owe rudymen tarne akta pozwalają uchwycić pewne mechanizmy, które pokazują sposób funkcjonowania państwowej administracji motoryzacyjnej.

Wielokrotnie podkreślano (i narzekano), że PUS chciał być swoistym „suwerenem” w kwestiach nie tylko prowadzenia polityki motoryzacyjnej, ale także i dysponowania pojazdami, które należały do przedsiębiorstw handlowych, przemysłowych bądź rolnych<sup>8</sup>. Oznaczało to, iż urzędnicy PUS często pozwalali sobie na działania przekraczające ich kompetencje, ponadto wielokrotnie na granicy prawa. Przykładem może być tutaj kwestia sporu z „Orbisem” na tle organizacji transportu i włączenia doń prywatnej inicjatywy. Sprawa ta jest o tyle interesująca, że odnaleźć w niej możemy osobiste zaangażowanie Bolesława Bieruta. We wrześniu 1945 r. do Krajowej Rady Narodowej wpłynęła prośba od przedstawicieli przedsiębiorstwa, którzy zgłaszali potrzebę zalegalizowania rejestracji samochodów prywatnych. Jak się bowiem okazało, „Orbis” z powodu niewystarczającej liczby własnych pojazdów zmuszony był prowadzić działalność, zlecając wykonanie niektórych zadań transportowych podwykonawcom, zwykle osobom prywatnym posiadającym własne samochody. Sprzeciwił się temu PUS, który kilkakrotnie odmówił rejestracji tych pojazdów. Nie pomagały zapewnienia przedstawicieli „Orbisu” o transparentności całego przedsięwzięcia, nadzorowanego dodatkowo przez Najwyższą Izbę Kontroli, ani propozycja, aby właściciele prywatnych samochodów współpracujących z „Orbisem” podczas rejestracji uiszczali pewną kwotę pieniędzy. Postawa PUS była nieugięta. Stąd wzięła się więc skarga na działalność państwowych urzędników do Prezydenta Krajowej Rady Narodowej. Czytamy w niej m.in.: „«Orbis» zabrał się do pracy [...] z całym zapa rciem się, wkładając dużo energii, zmysłu organizacyjnego i sądzi, że dobrze się zasłużył na polu usprawnienia tak trudnej zresztą sytuacji komunikacyjnej kraju”, a dalej: „«Orbis» prócz osób, przewozi dzienniki, czasopisma i broszury pocztą zwykłą w workach oraz materiały prasowe dla Polpressu i Czytelnika. Poza tym stawia każdorazowo do dyspozycji Ministerstwa Informacji i Propagandy autobusy do przewozu zagranicznych gości, korespondentów i innych do zwiedzania Pomorza, Śląska, Majdanku, Wilanowa itp. [...]”. Według przedstawicieli „Orbisu” PUS nie wywiązał się z zadania uruchomienia komunikacji samochodowej w kraju, zaś

<sup>6</sup> Zob. np.: AAN, Urząd Rady Ministrów (dalej: URM), sygn. 5/463.

<sup>7</sup> W Archiwum Akt Nowych nie istnieje samodzielny zespół pod nazwą „Państwowy Urząd Samochodowy”.

<sup>8</sup> AAN, Ministerstwo Przemysłu i Handlu (dalej: MPiH), sygn 789, [Centralny Zarząd Przemysłu Paliw Płynnych] Do Biura Prawnego Prezydium Rady Ministrów, 29 I 1946 r., k. 32.

jego obawy, iż wykorzystanie samochodów należących do prywatnych osób narusza państwowy monopol były bezpodstawne, bowiem wykorzystywane do tych celów pojazdy pochodziły jeszcze z czasów wojny ze wszystkimi konsekwencjami tego faktu, głównie technicznymi: „Samochody [są] wyłącznie ponemieckie, do których brak jest części, a składane są z kilku maszyn w jedną całość, tak że po kilkumiesięcznej pracy zużyją się całkowicie i zostaną wycofane. Nadają się one obecnie do pracy, ponieważ są obsługiwane przez właścicieli szoferów i mechaników, którzy we własnym i dobrze zrozumiałym interesie dbają o swe wozy”. Bierut, dekretując pismo „Orbis”, dopisał na marginesie: „Uważam, że zainteresowanie inicjatywy prywatnej w odpowiedniej formie uruchomieniem samochodów dla celów publicznych jest **pożądane** przy zachowaniu kontroli i kierownictwa w rękach właściwych organów państwowych. Komunikacja ściśle podmiejska powinna być przekazana miastom”<sup>9</sup>. Jak zatem widać, w początkowym okresie, wobec trudności ze sprzętem samochodowym dopuszczano możliwość korzystania z usług prywatnych przewoźników, z pewnymi wyjątkami.

W odpowiedzi PUS skoncentrował się przede wszystkim na pochodzeniu, eksploatacji oraz stanie technicznym samochodów prywatnych. Pytano retorycznie o pochodzenie paliwa, olejów i smarów używanych przez te pojazdy, bowiem o ich przydziały „Orbis” się nie starał, a „innych źródeł zakupu, poza kradzieżą mienia państwowego, nie ma”. Ów prywatny tabor miały, według PUS, stanowić samochody będące bądź to wynikiem „szabru mienia ponemieckiego, a więc państwowego”, bądź „sklecone z części zamiennych w sposób przypadkowy”, bez zapewnionego odpowiedniego zaplecza technicznego, paliwożerne, nie gwarantując w ten sposób bezpieczeństwa i punktualności. Co więcej, i tutaj odwołano się bezpośrednio do dekretacji Bieruta, „Orbis” miał przekazać komunikację podmiejską w ręce prywatnych przewoźników, a sam skoncentrować się na bardziej opłacalnych kursach dalekobieżnych. Zarzuty o niewypełnianie zadań w zakresie transportu osób odpierano hierarchią potrzeb, gdyż przewóz towarów, przy szczupłości taboru państwowego, został uznany za nadrzędny. W podsumowaniu urzędnicy PUS pisali, iż polityka „Orbisu” jest „wprost destruktywna”, zwłaszcza gdy Polska „walczy o materiały pędne i tabor samochodowy dla spełnienia tak podstawowych, ale istotnych zadań, jak aprowizacja kraju, repatriacja i akcje rolnicze”<sup>10</sup>.

Istnienie jednego organu administracji państwowej zajmującego się motoryzacją, nawet jeśli brakowało mu podstawy prawnej (a być może właśnie

<sup>9</sup> AAN, URM, sygn. 5/463, [Pismo informacyjne] Do Ob. Dyrektora Biura Prezydialnego Rady Ministrów dr. Jana Zuniaka, Warszawa, 24 IX 1945 r., k. 1; *ibidem*, Notatka dla Ob. Prezydenta Krajowej Rady Narodowej o sytuacji na rynku krajowym, Warszawa, [17 IX 1945 r.], k. 2.

<sup>10</sup> AAN, URM, sygn. 5/463, [Odpowiedź PUS], k. 7–11.

dlatego), nie przeszkodziło w końcu 1945 r. w rozpoczęciu międzyministerialnych konsultacji w sprawie dekretu dotyczącego organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Polsce. Projekt, który w ich wyniku uzgodniono, zakładał powierzenie całokształtu zagadnień związanych z motoryzacją Ministerstwu Komunikacji, które do wykonywania tych prac powołać miało Centralny Zarząd Motoryzacji<sup>11</sup>. Ostatecznie przepisy te zostały przyjęte 8 stycznia 1946 r.<sup>12</sup> W kompetencjach ministerstwa oraz nowo powołanego zarządu, oprócz kwestii związanych z szeroko pojętą komunikacją, gospodarką i ruchem samochodowym, znalazły się także: wydawanie przepisów dotyczących rejestracji pojazdów, szkolenia kierowców oraz ustalanie zasad polityki motoryzacyjnej.

Tak skonstruowany zakres obowiązków oznaczał oczywiste zdublowanie kompetencji z istniejącym od jakiegoś już czasu PUS. Jednoznacznie krytyczne stanowisko wobec styczniowego dekretu zajęło Biuro Prawne Ministerstwa Przemysłu i Handlu, które zwróciło uwagę na zbyt ogólnikowo ujęty w przepisach zakres działania CZM, całkowite pominięcie potrzeb przemysłu i handlu oraz istniejących już organów (chodziło o PUS – urzędnicy MPiH pisali: „nigdzie nie jest powiedziane, jaki ma być wzajemny stosunek tych dwu instytucji”)<sup>13</sup>. Kolejnym krytykowanym zagadnieniem było umieszczenie w zakresie działań CZM kwestii związanych ze skupem i rozdziałem materiałów pędnych. Wywołało to reakcję władz Centrali Produktów Naftowych, która od początku stycznia 1945 r., na mocy uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, posiadała wyłączne prawo dystrybucji produktów naftowych, jak również obejmowania składów ponaftowych, zbiorników, baz i stacji benzynowych<sup>14</sup>. Co więcej, kolejny dekret (powołujący do życia Państwową Komunikację Samochodową), także odbierał część uprawnień CPN, dając PKS nadzór nad „organizowaniem i eksploataowaniem [...] stacji pomp benzynowych, zbiorników materiałów pędnych”<sup>15</sup>.

Owa zbieżność kompetencji będzie cechą charakterystyczną pierwszych kilku lat polityki motoryzacyjnej prowadzonej przez poszczególne instytucje administracji. Doskonale jest to widoczne choćby przy okazji kwestii zaku-

<sup>11</sup> AAN, MPiH, sygn. 789, Do wszystkich ministerstw oraz Centralnego Urzędu Planowania, Warszawa, 17 XII 1945 r., k. 1–10.

<sup>12</sup> „Dziennik Ustaw” (dalej: Dz. U.) 1946, nr 7, poz. 58.

<sup>13</sup> AAN, MPiH, sygn 789, Projekty 3-ch dekretów w sprawie administracji gospodarki samochodowej, Warszawa, 17 I 1946 r., k. 59–60.

<sup>14</sup> *Ibidem*, Dotyczy: stacji benzynowych, Warszawa, 7 III 1946 r., k. 71.

<sup>15</sup> Co więcej, kompetencje PKS pokrywały się z zadaniami CZM, bowiem dekret ów zakładał, iż nadzór nad wszystkimi pojazdami będącymi w posiadaniu państwa znajdzie się w gestii PKS: *ibidem*, Uwagi PPT do projektu dekretu o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Państwowa Komunikacja Samochodowa” z 25 X 1945 r., k. 23–26; Dz. U. 1946, nr 4, poz. 31.



pów zagranicznych. Ministerstwo Komunikacji, powołując się na styczniowy dekret, dopominało się przestrzegania zasad prowadzenia polityki motoryzacyjnej, a zwłaszcza spraw związanych z importem. Okazało się bowiem, iż wiele instytucji nie uzgadniało ich z CZM. Przodowały w tym zwłaszcza zagraniczne placówki handlowe należące do Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego<sup>16</sup>. Sprawą zainteresował się Wydział Komunikacyjny KC PPR, który w wewnętrznym opracowaniu nazwał ów stan rzeczy „anarchią”. Próba zapobieżenia dalszym sporom kompetencyjnym miało być powołanie Polskiego Towarzystwa Handlu Zagranicznego „Varimex”, na które scedowano i które zmonopolizowało import motoryzacyjny<sup>17</sup>. Aktyw pepeerowski skrytykował także częste zmiany na stanowisku dyrektora naczelnego CZM, następujące średnio co kwartał<sup>18</sup>.

W sprawie styczniowego dekretu głos zabrali także przedstawiciele śląsko-dąbrowskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej. Wystosowali oni mianowicie do Komisji Komunikacyjnej Krajowej Rady Narodowej memoriał krytykujący kształt przepisów wprowadzonych na początku 1946 r. Podkreślano przede wszystkim jego ogólny i prowizoryczny charakter. Co więcej, według autorów memoriału dekret uchylał wszystkie wydane wcześniej ustawy i rozporządzenia: „Każdy obywatel posiadający samochód może nim jeździć bez rejestracji, bez prawa jazdy itp. i nie może być ukarany, ponieważ nie opublikowano prawidłowych przepisów”. Radni proponowali, aby kompetencje „w sprawach samochodowych” wyjąć z gestii instytucji centralnej i przekazać wojewodom. Posłowie zebrani w komisji dość negatywnie ocenili niektóre opinie i pomysły zawarte w memoriale. Za sprzeczne z założeniami polityki motoryzacyjnej państwa uznano zwłaszcza scedowanie na wojewodów decyzji w sprawach samochodowych. Także interpretacja prawna samego dekretu dokonana przez radnych województwa śląsko-dąbrowskiego nie spotkała się z życzliwym przyjęciem. Dyskusja nad memoriałem stała się także okazją do krytyki działań Ministerstwa Komunikacji. Jak się bowiem okazało, obok częstych zmian na stanowisku dyrektora CZM, statut zarządu (na dodatek prowizoryczny) został ustalony przez ministerstwo dopiero w kwietniu 1946 r. Sam dekret

<sup>16</sup> AAN, Centralny Urząd Planowania (dalej: CUP), sygn. 1937, Do Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, Warszawa, 20 XI 1946 r., k. 7475.

<sup>17</sup> AAN, KC PPR, sygn. 295/XI-81 (mf 2315/15), Sprawozdanie z działalności Wydziału Komunikacyjnego KC PPR za miesiąc wrzesień–listopad 1946 r., 4 XII 1946 r., k. 11. Ostatecznie w strukturze PTHZ „Varimex” utworzono Dział Motoryzacyjny odpowiedzialny wyłącznie za import: samochodów, motocykli, trolejbusów, traktorów, ciągników, specjalnych przyczep, ogumienia, akcesoriów, części zamiennych oraz stacji obsługi i ich wyposażenia. „Varimex” zajmował się także eksportem – podstawowym artykułem eksportowym były rowery; *ibidem*, sygn. 295/XI-381 (mf 2354/4), Varimex [struktura], k. 67.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej miał być niejasny i nieściśły, pozostawiając duże pole do interpretacji. Dla posłów KRN było jasne, iż obecny kształt organów decyzyjnych w sprawach motoryzacyjnych był stanem przejściowym. Podkreślali, iż „rozwiązania tego zagadnienia”, czyli kwestii odpowiedzialności za politykę motoryzacyjną oraz ostatecznego kształtu takiego organu, „poszukują niemal wszystkie decydujące czynniki w Państwie na różnych płaszczyznach, jak[o] normalnego departamentu w obecnym Ministerstwie Komunikacji, a raczej Kolei z przyczepkami – drogową, wodną, lotniczą i ostatnio motoryzacyjną – Głównego Urzędu Motoryzacji, w zmienionym ustroju Ministerstwa Komunikacji, a nawet Ministerstwa Motoryzacji”<sup>19</sup>. Jak zatem widać, planowano podniesienie rangi organu zajmującego się motoryzacją, nawet do powołania osobnego ministerstwa włącznie. Natomiast krytyka, jaka spadła bezpośrednio na CZM, sprawiła, iż prawdopodobnie na początku 1947 r. został on zlikwidowany, zaś jego kompetencje przejął nowo utworzony Departament Samochodowy, funkcjonujący w ramach Ministerstwa Komunikacji<sup>20</sup>.

Niemal dwa lata po powstaniu PUS w piśmie „Motoryzacja” ukazał się bardzo interesujący artykuł zawierający ocenę urzędu, pisaną już z perspektywy kilku lat funkcjonowania administracji odpowiedzialnej za polską motoryzację. Ocena była niejednoznaczna. Z jednej bowiem strony pisano, iż „Niezaprzeczalną zasługą tego Urzędu było i jest, że [...] powstał i działał” oraz fakt zgromadzenia w jednym miejscu ludzi, będących entuzjastycznie nastawionych do motoryzacji. To jednak nie wystarczyło do całkowicie pozytywnej oceny jego działalności. Z drugiej bowiem strony – „[PUS] zmobilizował [...] prawie od pierwszego dnia swego istnienia szerokie masy automobilistów «po przeciwnej stronie»”, jak ostatecznie twierdził autor tekstu, zauważając fakt niemal powszechnego sprzeciwu wobec praktyk urzędników<sup>21</sup>. Co więcej, to właśnie oni (określeni w tekście jako „opinia publiczna”) zadecydować mieli o likwidacji urzędu prowadzonego przez gen. Ignacego Wrzosa.

### Komisja do spraw Motoryzacji Kraju

Zamieszanie przy opracowywaniu formalnej strony zarządu nad rodzącą się polską motoryzacją nie przeszkodziło w – powolnym – wzroście liczby

<sup>19</sup> AAN, Krajowa Rada Narodowa (dalej: KRN), sygn. 27, Protokół z 41 posiedzenia Komisji Komunikacyjnej, Warszawa, 20 XII 1946 r., k. 743–744; *ibidem*, Do Komisji Komunikacyjnej przy Krajowej Radzie Narodowej w Warszawie, Katowice, 16 IX 1946 r., k. 783–786; *ibidem*, [Omówienie memoriału Śląsko-Dąbrowskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej], k. 791–1795.

<sup>20</sup> AAN, KC PPR, sygn. 295/XI-3, Wytyczne aktywu PPR motoryzacji z 17 VII 1947 r., k. 51–53.

<sup>21</sup> Inż. O.U., CZM. *Departament motoryzacyjny czy urząd motoryzacyjny*, „Motoryzacja” 1947, nr 1, s. 210.

samochodów jeżdżących po polskich drogach. O konkretnych przyczynach tego wzrostu będzie jeszcze mowa. Tutaj wystarczy nadmienić, iż jego podstawą były wozy z wojenną przeszłością, dostarczone do Polski przez unrowskie konwoje drogą morską i kolejową oraz pochodzące z demobilu. Wozy nowe, głównie importowane, stanowiły niewielki odsetek całości. Jednocześnie wraz ze wzrostem liczby samochodów zwiększała się różnorodność marek i modeli aut. Rodziło to dość poważny problem zapewnienia skutecznej opieki technicznej dla tak różnorodnego parku maszyn. Przy jednoczesnym braku jednej instytucji, która skupiłaby w swoich rękach całość kwestii związanych z motoryzacją, coraz wyraźniej rysowało się widmo totalnego chaosu ogarniającego polskie drogi.

W celu zapanowania nad tym bezładem opracowano dwie koncepcje rozwiązania problemu. Pierwsza zakładała powołanie Pełnomocnika Rządu do spraw Motoryzacji, w którego rękach znaleźć się miały wszelkie prerogatywy. Sam pełnomocnik miał posiadać odpowiednie kwalifikacje do pełnienia swoich obowiązków i być wyposażony w „niezbędną egzekutywę”. Według drugiej koncepcji, przy Centralnym Urzędzie Planowania powstać miała Komisja Motoryzacyjna. Pierwsze rozwiązanie nie spotkało się z uznaniem decydentów – pisano, iż „nie jest [ona] jeszcze wyrazem tendencji czynników decydujących”<sup>22</sup>. Postanowiono zatem dopracować drugą koncepcję.

Opracowany projekt zakładał, iż komisja będzie „małosobowa”, będzie prowadzić systematyczną pracę na zebraniach, „posiadać egzekutywę w sprawach nie wymagających uchwał KERM” oraz zyskać od początku podjęcia prac popularność poprzez „pozytywne i szybkie załatwienie chociażby paru z pośród tak konkretnych i naglących spraw”<sup>23</sup>. Ulokowanie planowanej komisji w strukturach administracji odpowiedzialnej za planowanie gospodarcze wydawało się być ze wszech miar słuszne, bowiem dawało szansę na włączenie do polityki ekonomicznej kwestii związanych z motoryzacją już na bardzo wczesnym etapie tworzenia planów.

Już w styczniu 1947 r. postanowiono wcielić ów projekt w życie. Wówczas decyzją Prezesa CUP, Czesława Bobrowskiego, powołano Komisję Motoryzacyjną będącą organem doradczym i opiniotwórczym. W jej skład, obok reprezentantów CUP, weszli przedstawiciele ministerstw, które były żywo zainteresowane problemem motoryzacji: Przemysłu, Komunikacji, Obrony Narodowej oraz Rolnictwa i Reformy Rolnej, a także Sztabu Generalnego. Na jej czele stanął Stefan Askanas. Nowo powołany organ miał zająć się opracowaniem państwowej polityki motoryzacyjnej, koordynacją prac prowadzonych przez poszczególne resorty w zakresie motoryzacji oraz czuwać

<sup>22</sup> AAN, KC PPR, sygn. 295/XI-277 (mf 2334/16), W sprawie motoryzacji kraju, [bd.], k. 24.

<sup>23</sup> AAN, Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów (dalej: KERM), sygn. 210, k. 11.

nad jej rozwojem. Wszystko to miało stanowić element Trzyletniego Planu Odbudowy Gospodarczej. W ramach KM działać miały podkomisje, powołane do rozwiązywania konkretnych kwestii: zakupów zagranicznych, paliwowych, mechanicznych oraz koordynacyjnych<sup>24</sup>.

Mimo szumnych zapowiedzi nowy organ bardzo szybko dostosował się do atmosfery panującej wokół motoryzacji. Działania komisji nie przynosiły większych efektów, choć przyznać trzeba, iż wina nie leżała tylko i wyłącznie po jej stronie. Biorący udział w jej pracach żalili się, iż „w ostatnich czasach daje się zaobserwować takie zjawisko, że pewna ilość tematów motoryzacyjnych zaczęła przechodzić do rozmaitych czynników i stąd powstaje rozproszenie i brak myśli przewodniej”<sup>25</sup>. Co więcej, nieprecyzyjnie zdefiniowana rola, jaką komisja miała odgrywać, sprawiała, iż efekty jej pracy były bardzo nikłe, zaś ich rzeczywisty wpływ na rozwój motoryzacji w kraju znikomy. Cytowany już tutaj Okołów, będący jednym z jej członków, mówił w październiku 1947 r.: „Sprawa polityki motoryzacyjnej jest u nas w zawieszaniu. [...] Dziś Komisja Motoryzacyjna jest raczej wewnętrznym organem CUP-u. Nie wiem, jak daleko miarodajne i autorytatywne są uchwały Komisji. Uchwalamy ważne rzeczy, ale nie czujemy, że orzeczenia są następnym posunięciem do zatwierdzenia przez Komitet Ekonomiczny R[ady] M[inistrów]”<sup>26</sup>. Słowa Okołowa doskonale pokazują zwłaszcza losy podkomisji koordynacyjnej działającej w ramach Komisji Motoryzacyjnej. W zakresie jej kompetencji leżało m.in. usprawnianie i ułatwianie współpracy między poszczególnymi resortami zainteresowanymi kwestiami motoryzacyjnymi<sup>27</sup>. Jej członkowie tymczasem wielokrotnie podkreślali, iż w swej pracy napotykają „na zasadnicze trudności”, bowiem do tej pory nie opracowano podstaw prawnych jej istnienia ani oficjalnych kompetencji, którymi mogli się legitymować wobec ministerstw<sup>28</sup>. Faktyczny wpływ na kształt polskiej polityki motoryzacyjnej miała tak naprawdę jedynie podkomisja zakupów zagranicznych, która konsultowała, a następnie zatwierdzała każdy zakup pojazdów samochodowych za granicą<sup>29</sup>.

Pomimo wątpliwości w łonie samej komisji co do celowości jej istnienia i efektywności funkcjonowania, działała ona jeszcze przez kilka miesięcy,

<sup>24</sup> *Ibidem*, Zarządzenie nr 2 Prezesa Centralnego Urzędu Planowania z 26 I 1947 r. w sprawie powołania Komisji Motoryzacyjnej przy Centralnym Urzędzie Planowania, k. 2–3; *ibidem*, Regulamin Komisji Motoryzacyjnej przy Centralnym Urzędzie Planowania, k. 4.

<sup>25</sup> *Ibidem*, Komisja Motoryzacyjna. Protokół 10-go posiedzenia 2 IX 1947 r., k. 112.

<sup>26</sup> *Ibidem*, Komisja Motoryzacyjna. Protokół 11-go posiedzenia 2 X 1947 r., k. 131.

<sup>27</sup> AAN, KERM, sygn. 216, Regulamin Podkomisji Koordynacyjnej, [bd.], k. 1.

<sup>28</sup> *Ibidem*, Sprawozdanie z działalności za okres od 9 XII 1946 do 9 I 1947 r., k. 76.

<sup>29</sup> Np. AAN, KERM, sygn. 214 – tu protokoły z poszczególnych posiedzeń Podkomisji Zakupów Zagranicznych.

m.in. opracowała „Tezy motoryzacyjne”, do których wróć w innym miejscu. Nie wpłynęło to jednak zasadniczo na poprawę atmosfery wokół KM, która po cichu zakończyła swoje prace – przestała funkcjonować już w lipcu 1948 r., choć jeszcze przez pewien czas działała wspomniana wcześniej podkomisja zakupów zagranicznych. Nie udało się jednoznacznie stwierdzić, kto zdecydował o jej likwidacji ani dlaczego do niej doszło. Być może decydujące były kwestie polityczne i gęstniejąca atmosfera wokół CUP. Jak się bowiem przekonamy, niemal od razu powołano do życia nowy organ, który swoją strukturą i zakresem kompetencji bardzo przypominał Komisję Motoryzacyjną. Być może jednak o jej rozwiązaniu zdecydowały powolne tempo prac i ich efekty, niesatysfakcjonujące dla decydentów. Niestety, jednoznaczna odpowiedź nie jest możliwa. Podobnie jak i ocena działalności Komisji Motoryzacyjnej. Z jednej bowiem strony wydaje się, iż był to eksperyment nie do końca udany, gdyż wpływ decyzji podejmowanych przez członków komisji na kształt polityki prowadzonej przez władze w zakresie motoryzacji był bardzo nikły. Z drugiej strony – efekty prac dwóch podkomisji: wspomnianej już zakupów zagranicznych oraz paliwowej, nie pozostawały bez echa<sup>30</sup>. Napomknąć w tym miejscu należy jeszcze o przygotowanych przez członków komisji wielu planach i prognozach, które w przyszłości miały stać się podstawą długofalowych planów gospodarczych w zakresie motoryzacji.

### Podkomitet Motoryzacyjny

Zadania Komisji Motoryzacyjnej przejął nowo powstały Podkomitet Motoryzacyjny przy KERM, powołany uchwałą z 27 sierpnia 1948 r. Do jego zadań należało „uporządkowanie odcinka motoryzacyjnego”, opracowanie wytycznych planowania w sprawach związanych z motoryzacją kraju oraz czuwanie nad wykonaniem planów w tym zakresie<sup>31</sup>. Kompetencje były zatem bliźniacze w stosunku do poprzedniczki, podobnie zresztą, jak i struktura. Co więcej, już wówczas, gdy Komisja Motoryzacyjna była *de facto* ciałem martwym, wciąż funkcjonowała jedna z jej podkomisji: zajmująca się zakupami zagranicznymi.

<sup>30</sup> Posiedzeniami podkomisji paliwowej bardzo interesowało się wojsko, którego przedstawiciele brali aktywny udział w jej pracach. Główny wysiłek koncentrował się przede wszystkim na opracowaniu planu zapotrzebowania na produkty naftowe oraz na przyspieszeniu prac nad poprawą jakości krajowych olejów i smarów oraz na użyciu alternatywnych paliw do napędów silnikowych: zob. AAN, KERM, sygn. 212, Program pracy Podkomisji Paliwowej, k. 4 i n.; *ibidem*, Sprawozdanie z prac Podkomisji Paliwowej, Warszawa, 29 IV 1947 r., k. 8; AAN, KERM, sygn. 213, Notatka, Warszawa, 11 XI 1947 r., bp.

<sup>31</sup> AAN, KERM, sygn. 217, Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów w sprawie Podkomitetu Motoryzacyjnego, k. 1–2; *ibidem*, Protokół z pierwszego posiedzenia Podkomitetu Motoryzacyjnego z 1 X 1948 r., k. 5.

W momencie powołania Podkomitetu Motoryzacyjnego została ona włączona w jego struktury. W ten sposób chciano zapewnić ciągłość działań związanych z finalizowaniem umów handlowych. Na czele podkomitetu stanął Piotr Jaroszewicz, będący wówczas wiceministrem MON<sup>32</sup>. Jest to fakt godny podkreślenia, oznaczał bowiem bliższe zainteresowanie się sprawami motoryzacyjnymi wojska, którego przedstawiciele (m.in. wspomniany już tutaj Wrzos czy choćby Paweł Solski) byli obecni we władzach wszystkich organów administracyjnych odpowiadających za motoryzację.

Jednak nowo powołana struktura nie oznaczała nowej, lepszej jakości pracy. Wiele wątpliwości odnośnie do zakresu działań podkomitetu pojawiło się w fazie wstępnej, podczas konsultacji międzyministerialnych dotyczących jego statutu<sup>33</sup>. Już pierwsze posiedzenie, na którym doszło do ukonstytuowania się jego składu, pokazało, iż wielu kwestii nie udało się rozwiązać. Okazało się, iż pogodzenie kilku, żywo zainteresowanych sprawami motoryzacyjnymi, ministerstw, których przedstawiciele weszli do podkomitetu, było bardzo trudne, zwłaszcza jeśli w gronie pragnącym wywierać wpływ na kształt polityki państwa w tym zakresie znalazło się wojsko<sup>34</sup>. Przedstawiciel MON przy Podkomitecie Motoryzacyjnym, płk Paweł Solski, zauważył, iż do tej pory, pomimo istnienia Komisji Motoryzacyjnej, wiele zagadnień związanych z motoryzacją znajdowało się w gestii różnych resortów: „Nie ma ani jednego resortu – mówił – który nie byłby zainteresowany zagadnieniem motoryzacji”. Karol Rojek z MPIH stwierdził z kolei: „[...] szczerze mówiąc, do tej pory nie wiemy, co w tym zakresie [motoryzacji] robił CUP, jakie są jego praktyczne poczynania. [...] Min[isterstwo] Przemysłu i Handlu ma pewne ambicje i robi szereg poczynania, ale bez żadnej podstawy prawnej. Cechą tych wszystkich poczynania jest to, że kto się czuje bardziej silny, przejmuje część pracy. To musi być uregulowane, bo w przeciwnym razie będzie wielka biurokracja”. Wypowiedział się także wiceprzewodniczący CUP Kazimierz Sokołowski, który tłumaczył, że do tej pory jego instytucja zajmowała się ogromną liczbą różnych spraw spoza zakresu swoich zadań, ponieważ nie było chętnych do ich podejmowania. Po raz kolejny pojawił

<sup>32</sup> W składzie Podkomitetu znalazł się także płk Paweł Solski, który wcześniej uczestniczył w pracach Komisji Motoryzacyjnej.

<sup>33</sup> Zob. np. AAN, KERM, sygn. 221, Uwagi Departamentu Komunikacji i Łączności CUP do projektu uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów w sprawie utworzenia Podkomitetu Motoryzacyjnego, [bd.], k. 32.

<sup>34</sup> Obok przedstawicieli MON i Sztabu Generalnego, Podkomitet Motoryzacyjny tworzyli delegaci wyznaczeni przez następujące ministerstwa: Przemysłu i Handlu, Bezpieczeństwa Publicznego, Komunikacji, Rolnictwa i Reform Rolnych oraz CUP; AAN, KERM, sygn. 217, Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów w sprawie powołania Podkomitetu Motoryzacyjnego, k. 2.

się konflikt kompetencji w związku z pomysłami powołania Komisji Paliw w ramach Podkomitetu Motoryzacyjnego. Dość mocno sprzeciwiał się temu wiceminister komunikacji Wincenty Jastrzębski, dla którego było oczywiste, iż istnienie takiej komisji kolidowałoby z działaniami CPN<sup>35</sup>. Kwestionowano zresztą celowość tworzenia komisji wewnątrz podkomitetu. Proponowano, aby zagadnienia ważne opracowywane były w ramach tych resortów, które były najbardziej zainteresowane ich rozwiązaniem. Komisje zaś, gdyby powstały, zajmowałyby się jedynie „wycinkowymi problemami”. Ścierały się tutaj dwie koncepcje roli PM. Pierwsza, mocno forsowana przez wojsko (przede wszystkim Solskiego), zakładała bardzo szeroką tematykę zagadnień, którymi zajmować się miał nowo powstały organ. Przeciwni takiemu rozwiązaniu byli przedstawiciele poszczególnych ministerstw, którzy obawiali się zbytniego rozproszenia podkomitetu w pracach wykonawczych, co pośrednio przekładałoby się na rozrost biurokracji. Kolejne wątpliwości wywołała sprawa opracowania planu motoryzacyjnego, który miał zostać włączony do zbliżającego się wielkimi krokami planu sześcioletniego. Ostatecznie ustalono kolejność działań: prace wstępne wykonać miał CUP, przygotowując wytyczne do planu, które następnie miał zatwierdzić PM. Po zatwierdzeniu, CUP powinien opracować plan finalny<sup>36</sup>.

Podkomitet został rozwiązany uchwałą KERM z 15 maja 1949 r. Jego funkcje przejął Wydział Gospodarki Motoryzacyjnej w Departamencie Komunikacji i Łączności w nowo powstałej Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego<sup>37</sup>. Efekty jego działań były niewielkie, pomimo możliwości podejmowania uchwał dyrektywnych, które wymuszały na określonych resortach ich realizację. Podkomitet zebrał się trzynastą razy. Podczas tych spotkań zatwierdzono wytyczne do planu sześcioletniego oraz ustalono zakres importu sprzętu motoryzacyjnego na 1949 r.<sup>38</sup> Nie udało się natomiast osiągnąć porozumienia w kwestii kto i w jaki sposób zarządzać miał polską motoryzacją. Nie sposób nie odnieść wrażenia, iż działalność Podkomitetu Motoryzacji była ostatnim aktem stalinizacji motoryzacji, zwłaszcza jeśli bliżej przyjrzymy się opracowywanym planom odnośnie do prywatnych użytkowników samochodów oraz losów inicjatywy prywatnej.

<sup>35</sup> W. Jastrzębski dopuszczał jednak powołanie takiej komisji jedynie w przypadku, gdyby zajmowała się ona pracami naukowo-badawczymi; AAN, KERM, sygn. 217, Protokół z pierwszego posiedzenia Podkomitetu Motoryzacyjnego z 1 X 1947 r., k. 13 i n.

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> M. P. 1949, nr 59, poz. 799; A. Rostocki, *Transport samochodowy a rozwój motoryzacji*, w: *Transport samochodowy w Polsce ludowej*, Warszawa 1977, s. 20.

<sup>38</sup> AAN, KERM, sygn. 217, Sprawozdanie z działalności Podkomitetu Motoryzacyjnego, [bd.], k. 288–289.

---

## Planowanie

---

Znaczenie zaplanowania właściwej ścieżki rozwoju polskiej motoryzacji po zakończeniu II wojny światowej dostrzegane było od samego początku. Już w 1946 r. Jan Śmigieński z Departamentu Komunikacji i Łączności CUP dość sugestywnie wyjaśniał, czym w polskich realiach jest odpowiedni plan: „Jeśli drogą najkrótszą między dwoma punktami w przestrzeni jest linia prosta, to taką linią prostą w problemie motoryzacji, prowadzącą od istniejącego stanu rzeczy do określonego celu, jest posiadanie planu motoryzacyjnego”<sup>39</sup>. Jasne było zatem, że aby nie powtórzyć błędów z czasów II Rzeczypospolitej, należało właściwie poprowadzić rozwój motoryzacji. Narzędziem temu służącym miał być odpowiednio opracowany plan. Powojenna dekada obfitowała w tego typu dokumenty, które powstawały w różnych środowiskach, zarówno rządowych, jak i eksperckich. I to właśnie pomysłom na rozwój motoryzacji w latach 1945–1955 będzie poświęcony ten podrozdział.

### Pierwsze plany rozwoju motoryzacji

Z kręgów PUS wyszedł jeden z pierwszych całościowych planów przyszłego rozwoju motoryzacji w Polsce, dotyczący zarówno jej kształtu instytucjonalnego, jak i roli, jaką miała ona odegrać w życiu gospodarczym i politycznym, ale także społecznym. Mowa tutaj o adresowanych do premiera Edwarda Osóbki-Morawskiego „Zagadnieniach gospodarki motoryzacyjnej”, opracowanych na początku 1946 r. Cały dokument podpisał Ignacy Wrzos, jednak wątpliwe jest, aby to on był autorem całości, najprawdopodobniej jedynie jako szef PUS firmował swoim podpisem dokument przygotowany przez podwładnych.

W „Zagadnieniach” próbowano odpowiedzieć na pytania: „Co trzeba zrobić, abyśmy w rozwoju tej gałęzi gospodarki dotrzyмали kroku rozwijającemu się ogólnemu gospodarstwu narodowemu i doścignęli, jeżeli nie pierwsze, to przynajmniej na ostatnim miejscu stojące kraje” oraz „Jak trzeba ująć władze komunikacyjne, aby zapewnić należyty start motoryzacji kraju”<sup>40</sup>. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż nie rozpatrywano tutaj osobno kwestii motoryzacji i transportu, uważając, iż stanowią one jedność. Polska miała podążać za wzorem wypracowanym w ZSRR, gdzie – w przeciwieństwie do przedwojennych państw zachodnich („kapitalistycznych” i „faszystowskich”) – problem motoryzacji został opracowany „najklasyczej, planowo”.

---

<sup>39</sup> AAN, Ministerstwo Komunikacji (dalej: MK), sygn. 219, Jan Śmigieński, *Wytoczne polityki...*, bp.

<sup>40</sup> AAN, URM, sygn. 5/468, Do premiera Rządu Jedności Narodowej ob. Osóbka-Morawskiego, 16 II 1946 r., k. 1.



Motoryzacja w ujęciu radzieckim obejmowała nie tylko sprawy związane z komunikacją, lecz także „uniwersalno-gospodarcze i polityczne”, dlatego w ZSRR zdecydowano się utworzyć osobny resort. Jak pisano w „Zagadnieniach”, dało to „pełny wyraz rozwojowi motoryzacji według potrzeb całości, a nie według sił i widzimisię inicjatorów. Zapewniono lokatę potrzebnego kapitału narodowego według hierarchii potrzeb powszechnych, uniezależniając się od przypadkowości dążeń indywidualnych”. W Polsce jednak, według oceny urzędników PUS, na osobny resort było jeszcze za wcześnie: „Nie pretendujemy w tej chwili do rozwiązań klasycznego planowania tak dalece, by domagać się dzisiaj resortu motoryzacyjnego”. Zdecydowanie największą siłą polskiej motoryzacji było „spore dziedzictwo osobowe (kadry)”, które należało włączyć do prac w nowej administracji kierującej motoryzacją. Owa administracja, której robocza nazwa brzmieć miała „Główny Urząd dla Spraw Motoryzacji”, miała zostać włączona w struktury Ministerstwa Komunikacji, pełniąc funkcję nadzorczą. Z ministerstwem współpracować miał CUP, który poprzez swoje departamenty (motoryzacyjny i komunikacyjny) odpowiadałby za koordynację planów szczegółowych z planami ogólnokrajowymi. Zakres działań planowanego urzędu obejmować miał zarządzanie zagadnieniami motoryzacyjnymi na szczeblu centralnym oraz opracowywanie wytycznych dla gospodarki prowadzonej przez przedsiębiorstwa państwowe. Jednak jednym z priorytetów miało być „prowadzenie polityki motoryzacyjnej” rozumianej jako: „polityka legislacyjna, personalna, sprawy ruchowe, przewozowe, taborowe, opracowanie własnego [...] budżetu, bilansu, planów finansowo-gospodarczych i sprawozdań przedsiębiorstw podległych, [...] polityka koncesyjna, taryfowa, paliwowa, inwestycyjna, kontrola ruchu drogowo-ruchowa, sprawy normalizacji, kontroli gospodarki samochodowej, szkolenie i wych[owywanie] kadr motoryzacyjnych”. Niemniej, jak przyznawano, ów szeroki zakres „wymaga z jednej strony dość obszernego aparatu, z drugiej strony kierownik jego korzystać musi ze specjalnych pełnomocnictw porozumiewania się z innymi resortami”. Na poziomie województw i starostw urzędy miały być wyłączone spod kurateli władz lokalnych, ewentualnie „pozostawić symboliczną zależność czysto osobową, od wojewody, bez wkraczania jego w meritum sprawy”. PUS zakładał ponadto utworzenie „obok czynnika planowania [...] dwa czynniki: naukowej i społecznej współpracy”, która przybrać miała postać Instytutu Badawczo-Komunikacyjnego. Jak zatem widać, tworzenie nowej administracji zajmującej się kwestiami motoryzacji miało pasować do nowych czasów, będąc próbą stworzenia „w Polsce zniszczonej i bezmotorowej”, za to bogatej w doświadczenia dwudziestolecia międzywojennego, nowej organizacji, uwzględniającej „dobę planowania, koordynacji i przedsiębiorczości państwa”. Jak pisano: „Nie wymaga ona wiele więcej ludzi,

ale przewiduje właściwy rozdział ich pracy i funkcji, rozdzielając planowanie, koordynację i nadzór”<sup>41</sup>.

Mimo obszernego zakresu poruszanych zagadnień, „Zasady” nie uwzględniły wielu kluczowych kwestii, np. rozwoju przemysłu motoryzacyjnego czy też spraw związanych z motoryzacją indywidualną, koncentrując się przede wszystkim na instytucjonalnej stronie problemu. Być może powstanie dokumentu było związane z przyjęciem przepisów o Centralnym Zarządzie Motoryzacji z początku 1946 r. W tym świetle „Zagadnienia” przygotowane przez PUS wpisują się znakomicie w dyskusję nad kształtem i zakresem kompetencji nowej jednostki, która zarządzać miała polską motoryzacją.

Znacznie bardziej szczegółowy i złożony był dokument przygotowany przez Jana Śmigielskiego, opatrzony wiele mówiącym tytułem: „Wytyczne polityki i gospodarki motoryzacyjnej”. Śmigielski już na wstępie nie wahał się skrytykować indolencji obecnych władz w zakresie motoryzacji, porównując je z okresem II Rzeczypospolitej, gdzie brak planów był „źródłem tragicznych błędów”. „Ten sam brak planu – pisał Śmigielski – daje się odczuwać w najwyższym stopniu sprzyjając rozwielenianiu się niekompetencji i poronionych pomysłów”. Do głównych celów stojących przed motoryzacją zaliczył przede wszystkim: utworzenie racjonalnej sieci komunikacyjno-transportowej, która zlikwidować miała ogromne różnice istniejące pomiędzy nowo włączonymi w granice państwa Ziemią Odzyskaną a resztą kraju; stworzenie w porozumieniu z wojskiem rynku samochodów rekwizycyjnych, co miało odciążyć Skarb Państwa; podniesienie dochodu społecznego poprzez tworzenie nowych gałęzi przemysłu i nowych przedsiębiorstw komunikacyjnych; podniesienie stopy życiowej rzeszy pracujących „przez oddanie do ich usług kilku milionów koni mechanicznych” oraz ułatwienie przedstawicielom wolnych zawodów wykonywanie pracy poprzez umożliwienie rejestracji pojazdów. Wszystkie powyższe cele miały zostać zrealizowane poprzez osiągnięcie w 1947 r. liczby 115 tys. samochodów (ok. 4,5 samochodu na 1 tys. mieszkańców), z czego liczba aut osobowych wynieść miała 35 tys. Z kolei do najważniejszych wytycznych przyszłej polityki motoryzacyjnej należało: stworzenie sprzyjającej atmosfery oraz odpowiednich warunków, w których „rozpowszechnianie się pojazdów mechanicznych jako środka lokomocji i łączności nie napotkałoby na trudności”, zapewnienie dopływu na rynek odpowiedniej liczby nowych pojazdów „w rozmiarach odpowiadających zapotrzebowaniu”, rozbudowa istniejącej sieci obsługi, „tępienie szabrownictwa i korsarstwa samochodowego” oraz uwzględnienie przy projektowaniu nowych ośrodków miejskich potrzeb ruchu samochodowego. Dla realizacji tych celów należało powołać Państwową

<sup>41</sup> AAN, URM, sygn. 5/465, Zagadnienia gospodarki motoryzacyjnej w Polsce, luty 1946, k. 4–9.

Radę Motoryzacyjną, która podlegać miała KERM. W jej skład wejść mieli „wybitni znawcy zagadnień motoryzacyjnych”. Wewnątrz rady funkcjonować miał także Instytut Motoryzacji, który zajmowałby się pracami naukowo-badawczymi. Organami doradczymi stać się miały Komisje Samochodowe istniejące przy radach narodowych szczebla wojewódzkiego. Państwowa Rada Motoryzacyjna wydawać miała także swój własny tytuł prasowy poświęcony tylko i wyłącznie motoryzacji. Ważne miejsce w dokumencie Śmigielskiego zajęła jeszcze kwestia przygotowania planu motoryzacyjnego. Aby zapewnić jego skoordynowanie z planem ogólnokrajowym, miał on zostać sporządzony w ramach CUP, który także miał zająć się kontrolowaniem jego wykonania. To z kolei leżeć miało w gestii właściwego ministerstwa. Nad całością prac pieczę sprawować miał KERM. Śmigielski nieco miejsca poświęcił także prywatnym przedsiębiorcom, dla których widział miejsce w nowej rzeczywistości, jednak pod warunkiem, że inicjatywa prywatna będzie „zdrowa i skoordynowana z planem państwowym”. Dopiero wówczas „powinna mieć poparcie i opiekę ze strony Państwa”. Na koniec „Wytyczne” prezentowały szczegółowe wyliczenie typów samochodów, które miały wejść do programu produkcji krajowej: ciężarówki, traktory rolnicze, autobusy i samochody specjalne, sanitarki, motocykle oraz auta osobowe. W przypadku tych ostatnich miał to być „wóz popularny 4-osobowy, 2-drzwiowy” oraz „duży, 6-osobowy, 4-drzwiowy”. Wzorem dla konstrukcji samochodu osobowego miał być niemiecki DKW, z uwagi na prostą konstrukcję, niewielkie koszty eksploatacji oraz fakt, iż „zdał on egzamin życiowy w warunkach polskich i na drogach polskich”<sup>42</sup>.

Już pobieżny rzut oka na oba dokumenty, zarówno przygotowane przez PUS „Zagadnienia gospodarki motoryzacyjnej”, jak i „Wytyczne polityki i gospodarki motoryzacyjnej” pokazują dość znaczne różnice w postrzeganiu roli, jaką motoryzacja miała odegrać w przyszłości. Najważniejsze jest tutaj podejście do indywidualnych posiadaczy samochodów. O ile bowiem w pierwszym przypadku nie przewidziano dla nich miejsca, o tyle Śmigielski dopuszczał, z pewnymi ograniczeniami, ich obecność w powojennych realiach. Co więcej, posiadanie własnego samochodu w „Wytycznych” nie było traktowane jako zbytek, ale powszechnie stosowany środek ułatwiający przedstawicielom niektórych zawodów wykonywanie swoich obowiązków. Jest to warte podkreślenia, bowiem, jak się później okaże, to właśnie owe „wolne zawody” jako pierwsze otrzymały możliwość posiadania prywatnych aut.

<sup>42</sup> AAN, MK, sygn. 219, Jan Śmigielski, *Wytyczne polityki...*, bp.

## Plan trzyletni

Trzyletni Plan Odbudowy Gospodarczej (1947–1949) był pierwszym z wieloletnich planów gospodarczych, które w okresie istnienia Polski Ludowej wyznaczały kierunki i tempo rozwoju oraz zmian, zarówno gospodarczych, jak i społecznych. Wytyczne do planu przygotowane przez zespół Czesława Bobrowskiego zostały przyjęte przez KRN 21 września 1946 r., zaś ustawę o planie przyjął już sejm 2 lipca 1947 r.<sup>43</sup> Do najważniejszych zadań, obok umieszczonej w tytule „odbudowy gospodarczej”, należało podniesienie stopy życiowej pracującej ludności powyżej poziomu przedwojennego<sup>44</sup>. Rozwój motoryzacji natomiast rozumiano przede wszystkim jako rozbudowę transportu kołowego, który miał stanowić uzupełnienie przewozów towarów i ludzi realizowanych przez absolutnego hegemoną w tym względzie – kolej. W ustawie pojawiają się także samochody osobowe. Planowano osiągnąć w 1949 r. stan pojazdów osobowych na poziomie 80 proc. stanu z 1938 r. (zob. Tabela 1). Oznaczało to, iż w ostatnim roku planu trzyletniego po polskich drogach jeździć miało niecałe 21 tys. aut osobowych. Zdecydowany prymat otrzymały natomiast samochody ciężarowe, których liczba w porównaniu z okresem przedwojennym wzrosnąć miała sześciokrotnie. Podwoić miała się liczba motocykli. Owe wielkości uznano za wystarczające dla zaspokojenia potrzeb odbudowy państwa, usprawnienia administracji, równomiernego rozprowadzenia towarów i żywności, zagospodarowania polskich nabytków na zachodzie kraju oraz dla „ożywienia życia gospodarczego rubieży wschodnich”, a także „ułatwienia wolnym zawodom ich pracy – ogólnego przyspieszenia procesów gospodarczych i podniesienia przez to dochodu społecznego”. Dostrzegano także potencjał przemysłu motoryzacyjnego, którego rozwój wymagał, jak pisano, skoordynowanej współpracy innych gałęzi przemysłowych. „Te cechy i ten cel wysuwają motoryzację na czoło potrzeb gospodarczych”<sup>45</sup>. Jednak w obliczu odbudowy gospodarczej oraz faktu, że poszczególne branże przemysłowe znajdowały się w początkowym stadium uruchamiania, perspektywa czasowa musiała być dłuższa niż trzy lata. Zdecydowano się zatem przyjąć okres jednego dziesięciolecia.

Założono, iż dekada wystarczy, aby rozwój motoryzacji osiągnął poziom, jaki miała wówczas Czechosłowacja. Oznaczało to, iż w dziesiątym roku planu w Polsce miało być 350 tys. samochodów: 140 tys. ciężarowych, 200 tys. osobowych oraz 10 tys. autobusów. Ów znaczny przyrost liczby samochodów

<sup>43</sup> Dz. U., 1947, nr 53, poz. 285.

<sup>44</sup> Szerzej na ten temat zob.: J. Kaliński, *Plan odbudowy gospodarczej 1947–1949*, Warszawa 1977.

<sup>45</sup> AAN, CUP, sygn. 2921, Motoryzacja w Trzyletnim Planie Odbudowy. Referat zgłoszony na Kongres Techników polskich w Katowicach 1–4 XII 1946 r., k. 13–14.

osobowych miał być powiązany ze stopniem zamożności społeczeństwa. Ponieważ zakładano, że poziom życia będzie się podnosił najpierw wśród ludności niezamożnej, liczba potencjalnych nabywców w początkowym okresie planu dziesięcioletniego miała być niewielka. Dopiero „przy korzystnym rozwoju gospodarczym i planowanym wzroście dochodu społecznego [...] samochód osobowy już w końcu pierwszego pięciolecia stanie się przedmiotem wielkiego popytu”. Pozostawała jeszcze kwestia motocykli. Autorzy planu uważali, iż motocykl jest przedmiotem o „niewielkim uzasadnieniu gospodarczym”, zatem jako „ogniwo pośrednie pomiędzy rowerem a samochodem” był przydatny w ograniczonym zakresie, głównie dla zaspokojenia potrzeb milicji, poczty oraz wojska. Przewidywano, iż w ostatnim roku planu liczba motocykli będzie równa liczbie samochodów<sup>46</sup>. Osiągnięcie poziomu 200 tys. aut osobowych pod koniec dekady miało być wynikiem produkcji własnej. Import miał dotyczyć jedynie samochodów specjalnych oraz brakujących surowców i części niezbędnych dla rodzimego przemysłu motoryzacyjnego.

Zaprezentowane tu ambitne zadania zostały jednak zrewidowane przez ówczesne realia. Szybko bowiem okazało się, iż planowana rozbudowa przemysłu motoryzacyjnego wymagała podwojenia nakładów finansowych. Osiągnięcie w 1949 r. liczby samochodów osobowych na poziomie 20,9 tys. aut mogło okazać się zadaniem niemożliwym do wykonania. Ostatecznie jednak wyniki planu trzyletniego pokazały, iż to właśnie wskaźnik liczby pojazdów został dość znacznie przekroczony (o ponad 16 tys. sztuk). Nie udało się natomiast osiągnąć planowanej liczby samochodów ciężarowych – do wykonania planu zabrakło 5 tys.<sup>47</sup> – „[...] zaczęło motoryzować nas samo życie” – skomentowano ów wzrost<sup>48</sup>.

Autorem założeń dziesięcioletniego rozwoju motoryzacji był cytowany już Zygmunt Okołów. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na jeszcze dwa zaganienia podnoszone przez niego, a mianowicie kadry oraz rola prywatnego przemysłu. Jak zauważył, to właśnie ludzie stanowili największy potencjał polskiej motoryzacji, zaś ich „praca i doświadczenie będą musiały być w pełni wyzyskane dla rozwiązań problemu [motoryzacji]”. W nowej rzeczywistości politycznej, ale i gospodarczej, ważna rola przypisać miała państwu, które poprzez swoją ingerencję miało pobudzać inicjatywę prywatną i dążyć do skoordynowania jej działań z interesem ogółu<sup>49</sup>. Prywatni przedsiębiorcy, zwłaszcza ci, którzy w swojej działalności koncentrowali się przede wszystkim na produkcji części zamiennych (a więc towaru deficytowego), oraz ich udział

<sup>46</sup> *Ibidem*, s. 15.

<sup>47</sup> „Rocznik Statystyczny Transportu”, 1967, s. XXVIII.

<sup>48</sup> AAN, CUP, sygn. 2921, Motoryzacja w Planie Trzyletnim, k. 7.

<sup>49</sup> AAN, KC PPR, sygn. 295/XI-277 (mf 2334/16), W sprawie motoryzacji, [bd.], k. 238–244.

w tworzeniu przemysłu motoryzacyjnego były wówczas wielokrotnie podnoszone. Władza komunistyczna uważała, iż ich obecność (wytwarzane przez nich produkty) były niezbędnym warunkiem prawidłowego funkcjonowania zaplecza technicznego, choć uważna lektura dokumentów pokazuje, że chodziło raczej o rozciągnięcie szerszej kontroli nad „prywaciarzami”. W „Wytycznych narady aktywu PPR” napisano bowiem: „Należy poprzeć rozwój prywatnego drobnego przemysłu motoryzacyjnego, w szczególności w dziedzinie produkcji części zamiennych, których nie może wykonywać teraz przemysł państwowy lub mu się to nie kalkuluje (nieseryjne), dążąc przy tym do przeciągnięcia kapitałów z handlu spekulacyjnego oraz wykorzystania istniejącego w prywatnych rękach potencjału przemysłowego. Z drugiej strony należy ujawnić czujność i stworzyć system kontroli nad przemysłem prywatnym, by nie przepompowywał do siebie kapitałów i maszyn państwowych, nie oszukiwał na cenach itp.”<sup>50</sup>. Przedstawiciele CZM sondowali możliwości produkcyjne przedsiębiorców prywatnych, choćby zrzeszonych w Izbie Przemysłowo-Handlowej, i ich ewentualne włączenie do przyszłej produkcji motoryzacyjnej, zwłaszcza części zamiennych<sup>51</sup>. Planowano nawet zorganizować wspólną konferencję dla przedyskutowania tego problemu. Dla prywatnych przedsiębiorców, którzy ostatecznie podjęliby się współpracy, przewidziano pierwszeństwo w dostawie niezbędnych surowców i maszyn. Ministerstwo Przemysłu uzyskało ostatecznie deklarację o zaakceptowaniu propozycji, jednak pod pewnymi warunkami: podawanych z odpowiednim wyprzedzeniem informacji o rodzajach i liczbie potrzebnych części zamiennych, jak bowiem pisano: „do tej pory nikt do końca nie był poinformowany o potrzebnym asortymencie”<sup>52</sup>.

Cytowane powyżej referaty i propozycje tak naprawdę nigdy nie zostały wcielone w życie. Dlaczego tak się stało? Wydaje się, że główną rolę odegrała w tym niechętna rozwojowi motoryzacji polityka władz. Nie zmienia to jednak faktu, iż były pomysły, które miały dać impuls do rozwoju motoryzacji, a wiele środowisk naprawdę wierzyło, że rządzący dadzą mu zielone światło. Niemniej niewielka siła przebiccia środowisk i instytucji stojących za tymi pomysłami, a także chaos instytucjonalny powodujący rozmywanie się kompetencji powodowały, iż rozwój motoryzacji utknął w martwym punkcie.

Wrócimy jeszcze do planu trzyletniego. Przygotowane przez CUP wytyczne koncentrowały się przede wszystkim na podniesieniu kraju ze zniszczeń

<sup>50</sup> AAN, KC PPR, sygn. 295/XI-17, Wytyczne narady aktywu PPR motoryzacji z 17 VII 1947 r., k. 52.

<sup>51</sup> AAN, Izba Przemysłowo-Handlowa, sygn. 1196, [Pismo Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego do Izby Przemysłowej], Warszawa, 28 VI 1946 r., bp.

<sup>52</sup> *Ibidem*, Protokół, [po 19 II 1947 r.], bp.

wojennych oraz unifikację terenów przyłączonych do Polski po zakończeniu wojny. Dotyczyło to przede wszystkim infrastruktury drogowej. W ten sposób chciano podnieść wskaźniki transportu drogowego, który miał przejąć część przewozów kolejowych. Nakłady na ten cel wyniosły 27 proc. wszystkich wydatków zaplanowanych w latach 1947–1949. Jedynie na przemysł przeznaczono większe nakłady (35 proc. całości). Jednak w ostatnich dwóch latach planu wydatki na rozwój transportu zostały mocno ograniczone (wyniosły odpowiednio 24,9 i 17,8 proc.), środki bowiem przekierowano na rozwój przemysłu (36,2 i 40,7 proc.). Odbiło się to, rzecz jasna, niekorzystnie na rozwoju motoryzacji.

Jak pisałem, jednym z rezultatów prac Komisji Motoryzacyjnej działającej przy CUP były dokumenty planujące rozwój motoryzacji, wśród których znalazły się wzmiankowane wcześniej „Tezy motoryzacyjne” autorstwa Jana Śmigielskiego. W systematyczny sposób (w 15 punktach) wyliczył on niezbędne kroki, które należało poczynić, aby zmotoryzować Polskę<sup>53</sup>. Treść tez niemal wiernie powtarzała jego wcześniejsze „Wytyczne polityki i gospodarki motoryzacyjnej”. Były jednak pewne różnice. Przede wszystkim podkreślono w nich związki rozwoju motoryzacji z obronnością kraju (teza 10). Był to prawdopodobnie skutek zarówno nacisków ze strony wojska, które za wszelką cenę chciało roztoczyć większą kontrolę nad rozwojem motoryzacji, jak i sytuacji międzynarodowej. Większy nacisk położono także na rozwój kadr inżynierskich związanych z motoryzacją (teza 12). Tezy Śmigielskiego miały w przyszłości stać się podstawą „Długofalowego generalnego planu motoryzacyjnego”.

Zanim jednak do tego doszło, Śmigielski opracował jeszcze jeden tekst, zatytułowany „Polski państwowy plan motoryzacyjny”. Ów kilkudziesięciostronicowy dokument powtarzał zasadnicze punkty zawarte we wcześniejszych rozważaniach tego autora. Motoryzacja Polski miała zostać oparta na krajowym przemyśle, który miał być jednocześnie podstawą obronności kraju. Rodzima produkcja miała być wspomagana przez import. Szersza współpraca z zagranicą dotyczyć miała przede wszystkim państw słowiańskich. Transport miał zostać przeniesiony „z szyn na pojazdy samochodowe”. Temu celowi służyć miała sieć nowoczesnych dróg. Bardzo duży nacisk położono na mechanizację rolnictwa, a zwłaszcza na zapewnienie polskiej wsi odpowiedniej liczby traktorów. To z jednej strony podnieść miało kulturę rolną, z drugiej – zwolnić więcej ludzi do pracy w przemyśle. Nad całością poczynił

<sup>53</sup> AAN, KERM, sygn. 210, Tezy Motoryzacyjne opracowane przez inż. Śmigielskiego, [listopad 1948 r.], k. 32–34; istnieje jeszcze wcześniejsza (trzynastopunktowa) wersja tego dokumentu, która jednak nie różni się w zasadniczych punktach od wersji ostatecznej, piętnastopunktowej; *ibidem*, Tezy motoryzacyjne, grudzień 1947, k. 30–31.

w zakresie motoryzacji czuwać miały doskonale przygotowane kadry polskich specjalistów. W „Polskim państwowym planie motoryzacyjnym” znalazło się też miejsce dla motoryzacji indywidualnej i samochodów osobowych. Po raz kolejny Śmigieński skrytykował dotychczasowy sposób prowadzenia polityki motoryzacyjnej, poczynając od braku konkretnego planu działania po sprawy personalne. Pisał: „Gdyby istniał plan motoryzacyjny, wtedy praca w terenie miałaby inny przebieg, nominacje na stanowiska kierownicze byłyby właściwsze, wysiłki byłyby skoordynowane, a cała praca [...] wyglądałaby korzystniej. Jeśli żeglarz wypłynął na morze i nie wie, do jakiego portu ma zawitać, nie ma dla niego wiatrów sprzyjających”. Podkreślił paradoks, „[...] że przy systemie gospodarki planowej, który jest naszym systemem, nie mamy planu motoryzacji kraju”. „Polski państwowy plan motoryzacyjny” zakładał, iż w perspektywie dekady po polskich drogach jeździć będzie 500 tys. samochodów, wyprodukowanych niemal wyłącznie przez polski przemysł. Natomiast po pierwszych pięciu latach miało to być nieco mniej niż połowa tej liczby: 200 tys. pojazdów. Niemniej oznaczało to osiągnięcie wskaźnika 4,2 samochodu na 1 tysiąc mieszkańców w 1952 r., i 7 w 1957 r.

Polski przemysł motoryzacyjny wytwarzać miał m.in. samochody osobowe o średniej pojemności, które produkowane miały być na mocy negocjowanego wówczas kontraktu z włoskim Fiatem. Z planu nie wynikało jednak, kto i na jakich zasadach wytwarzać będzie auta najmniejsze, które miały stać się podstawą zmotoryzowania kraju. Śmigieński nie omieszkał przy okazji skrytykować dotychczasowej sytuacji w tej dziedzinie, która jego zdaniem była załatwiana „od biedy [...] na drodze doraźnych zakupów zagranicznych” i odkładana „na bliżej nieokreśloną przyszłość”. Polityce importowej brakowało jego zdaniem spójnej koncepcji co do przyszłości tej gałęzi przemysłu motoryzacyjnego. Duża rola miała tutaj przypaść umowie z Fiatem, z którą Śmigieński wiązał spore nadzieje. Jednak jednocześnie dodawał, iż podpisanie kontraktu jest dopiero obiecującym początkiem, który nie gwarantuje ostatecznego sukcesu<sup>54</sup>.

Plan przygotowany przez Jana Śmigieńskiego był prawdopodobnie najbardziej złożonym i kompletnym opracowaniem na temat rozwoju motoryzacji w powojennej Polsce, jaki wówczas powstał. Sam inżynier zdawał sobie sprawę z wagi problemu, pisząc: „Rubikon w problemie motoryzacyjnym został tym razem przekroczony, [...] nie ma już powrotu do ponurej przeszłości, i [...] w r[oku] 1948 Polska będzie miała plan motoryzacyjny”<sup>55</sup>. Rzeczywistość pokazała jednak, iż nawet jeśli był to krok w dobrym kierunku, to do zrealizowania choćby części założeń przygotowanych przez Śmigieńskiego droga była jeszcze daleka. Świadczą o tym choćby zachowane w źródłach reakcje na dokumenty:

<sup>54</sup> AAN, KERM, sygn. 211, Polski Państwowy Plan Motoryzacyjny, k. 20–89.

<sup>55</sup> *Ibidem*, Dotyczy: Planu Motoryzacji, Warszawa, 30 VI 1948 r., k. 2.



niewiele wnosząca do całości dyskusja oraz ślad po sporze pomiędzy inżynierem a wiceprezesem CUP w kwestii honorarium za przygotowanie planu<sup>56</sup>.

### Plan sześćioletni

Jak wspomniano, następca Komisji Motoryzacyjnej w postaci Podkomitetu Motoryzacyjnego miał odpowiadać przede wszystkim za przygotowanie wytycznych do planowanej motoryzacji kraju oraz czuwać nad ich wykonaniem. Ostateczny plan miał powstać na podstawie opracowań przygotowanych przez CUP, a zatwierdzonych wcześniej przez podkomitet. W tym celu, w urzędzie kierowanym przez Czesława Bobrowskiego, we wrześniu 1948 r. utworzono specjalną komisję do spraw związanych z przygotowaniem planów motoryzacyjnych kraju<sup>57</sup>. W wyniku jej prac powstało kilka wstępnych projektów, które ostatecznie miały złożyć się na „Wytyczne do 6-cioletniego planu motoryzacyjnego 1950–1955 z wyłączeniem potrzeb Ministerstwa Obrony Narodowej i Ministerstwa Bezpieczeństwa”. Pośród nich znalazły się „Szczegółowe elementy do wytycznych 6-letniego planu motoryzacji”. Są one o tyle ciekawe, iż zawierają ustęp dotyczący kształtu parku samochodowego w okresie planu sześćoletniego. Podstawą miały być produkowane w kraju samochody ciężarowe o nośności od 1,5 do 4 ton oraz 7–8-tonowe pochodzące z importu, a także produkowane na miejscu ciągniki rolnicze i motocykle. Te ostatnie miały stanowić „popularny środek lokomocji, łączności i inspekcji oraz sportowy”. Uzupełnieniem parku samochodów miały być trzy typy aut osobowych: średniolitrażowe o pojemności 1,35–1,7 l, pochodzące z produkcji krajowej, przeznaczone na potrzeby administracji państwowej i gospodarczej; importowane małolitrażowe (0,7–1 l) „przeznaczone do jazdy po mieście i na wyjazdy podmiejskie” oraz, również pochodzące z zagranicy, wysokolitrażowe (powyżej 1,7 l) dla potrzeb reprezentacyjnych i specjalnych<sup>58</sup>. Pojazdy do celów prywatnych mogły być sprzedawane dopiero po zaspokojeniu najpilniejszych potrzeb komunikacji i przewozów towarów. Każdorazowo

<sup>56</sup> *Ibidem*, k. 1–3.

<sup>57</sup> AAN, CUP, sygn. 2994, Zarządzenie nr 51 Prezesa CUP, [wrzesień 1948], k. 8–9. Wytyczne dotyczyły miały: planów produkcyjnych przemysłu motoryzacyjnego (typy i rodzaje produkcji), planów komunikacji samochodowej i gospodarki drogowej, kwestii motoryzacji, importu i zbytu pojazdów mechanicznych i materiałów pędnych; zob. AAN, CUP, sygn. 2994, Wstępny projekt wytycznych do planu motoryzacyjnego w latach 1950–1955, k. 60; *ibidem*, Szczegółowe elementy do wytycznych 6-cioletniego planu motoryzacji, k. 61–65.

<sup>58</sup> AAN, CUP, sygn. 2994, Szczegółowe elementy do wytycznych 6-cio letniego planu motoryzacji, k. 61; por. AAN, KERM, sygn. 217, Sprzęt motoryzacyjny przewidziany do importu w planie 6-letnim, k. 130–131.

pozytywną opinię o potrzebie posiadania samochodu zarówno przez osoby, jak i przedsiębiorstwa prywatne wydawać miały izby przemysłowo-handlowe i rzemieślnicze<sup>59</sup>. Przed przekazaniem do dalszych prac, dokument ten był konsultowany z poszczególnymi resortami<sup>60</sup>. Na końcu do wielu uwag odniósł się sam Śmigieński. Szybko okazało się, iż kontrowersje wzbudził punkt dotyczący indywidualnych posiadaczy samochodów. Śmigieński dość mocno zaprotestował przeciwko umieszczeniu w ostatecznej wersji dokumentu zdania: „wykorzystanie samochodów osobowych i motocykli w przejazdach indywidualnych może odbywać się tylko przez określone i uprawnione do tego grupy obywateli”, twierdząc, iż „to się równa tworzeniu «elity» samochodowej, nawet «kastowości», co jest sprzeczne z pojęciem demokracji ludowej i państwa socjalistycznego. Państwo dąży do podniesienia stopy życiowej wszystkich pracujących obywateli kraju i wtedy każdy winien mieć równe szanse korzystania z motocykla lub samochodu osobowego, jeśli to w ogóle będzie możliwe”<sup>61</sup>.

Z kolei Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji, pisząc o samochodach dla osób prywatnych, zauważył jeszcze jedną bardzo istotną, a do tej pory pomijaną kwestię: koszty utrzymania samochodu. „W planie 6-letnim nie może być jeszcze uwzględniony prywatny samochód dla potrzeb osobistych, gdyż utrzymanie małowielozanowego samochodu osobowego w cenie 80 000 zł, bez kierowcy kosztuje przy rocznym przebiegu 15 000 km ok. 400 000 zł, co nie stoi w proporcji do wzrostu dochodu społecznego w okresie planu 6-letniego”<sup>62</sup>.

Ostatecznie, przygotowane przez komisję CUP „Wytyczne” zarówno układem, jak i poruszonymi zagadnieniami przypominały wcześniejsze, omawiane już, dokumenty. Całość składała się z dziesięciu części, poświęconych następującym zagadnieniom: zakresowi, potrzebom i celowi planu motoryzacyjnego, zadaniom motoryzacji, organizacji jej władz, hierarchii potrzeb, zapotrzebowaniu na usługi i sprzęt, remontom i eksploatacji, sieci dróg, kwestiom paliw oraz tzw. czynnikowi ludzkiemu<sup>63</sup>. Indywidualni użytkownicy samochodów znaleźli się na ostatnim, piątym miejscu w hierarchii potrzeb motoryzacyjnych, za ciągnikami, taborem ciężarowym, pasażerskim publicznym i osobowym

<sup>59</sup> AAN, CUP, sygn. 2994, Szczegółowe elementy do wytycznych 6-cio letniego planu motoryzacji, k. 63.

<sup>60</sup> *Ibidem*, k. 93 i n.

<sup>61</sup> *Ibidem*, Uwagi do wytycznych 6-cio letniego Planu Motoryzacyjnego, opracowanego przez Dep[artament] Kom[unikacji] i Łączn[ości] – W[ydział] Motoryzacyjny, Warszawa, 25 XI 1948 r., k. 164–165.

<sup>62</sup> AAN, KERM, sygn. 217, [Opinia Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji], k. 85.

<sup>63</sup> *Ibidem*, Wytyczne do 6-cioletniego Planu Motoryzacyjnego 1950–1955 r., 17 XII 1948 r., k. 95–101.

przeznaczonym dla aparatu administracji państwowej. Miały być im sprzedawane samochody będące nadwyżkami produkcyjnymi bądź „zużytymi” wozami państwowymi. Tak samo jak we wcześniejszych opracowaniach, planowano rozwiązać kwestie zarządzania motoryzacją za pośrednictwem CUP, poszczególnych resortów i administracji terenowej. Polski przemysł motoryzacyjny miał też być autarkiczny. W hierarchii potrzeb motoryzacyjnych czołową pozycję utrzymało zmotoryzowanie rolnictwa. Największa zmiana dotyczyła roli samochodów w transporcie – miał zostać utrzymany prymat przewozów kolejowych i żeglugi śródlądowej, a samochodowi wyznaczono rolę „pomocniczego środka przewozu osób i towarów”. Także ze względu na realia polityczne w „Wytycznych” nie znalazło się już miejsce dla prywatnych przedsiębiorców, którzy we wcześniejszych opracowaniach mieli dość istotnie uzupełniać państwową produkcję motoryzacyjną.

Jak zatem widać, ostatecznie wytyczne do sześcioletniego planu motoryzacyjnego kierowały polską motoryzację w stronę specyficznie rozumianego rozwoju, postrzeganego przede wszystkim jako rozwój transportu. Prywatni użytkownicy samochodów potraktowani zostali jedynie marginalnie, całkowicie zniknąć miała także prywatna inicjatywa.

O ostatecznym kształcie wytycznych, które miały stać się podstawą końcowego planu, także w zakresie motoryzacji, zdecydowali osobiście najważniejsi ludzie w państwie: członkowie Biura Politycznego KC PZPR. Podczas dyskusji nad założeniami do planu sześcioletniego przedstawionymi przez specjalnie ku temu powołaną komisję<sup>64</sup>, jego członkowie postanowili zmodyfikować przedstawione im wytyczne do sporządzenia „6-letniego planu rozwoju i przebudowy gospodarczej Polski”. Punkt 18 traktujący o rozwoju przemysłu motoryzacyjnego<sup>65</sup> został uzupełniony o następujący akapit: „Rozwój motoryzacji pozwoli zaspokoić narastające potrzeby w zakresie przewozów towarów oraz wyposażyć w środki transportu osobowego organy administracji państwowej i gospodarczej, a zwłaszcza służbę zdrowia, pocztę i spółdzielczość wiejską”<sup>66</sup>.

<sup>64</sup> W skład komisji weszli: Hilary Minc (przewodniczący), Eugeniusz Szyr, Stefan Jędrzychowski, Julian Kole, Franciszek Blinowski, Hilary Chełchowski, Stanisław Tkaczow, Jerzy Tepicht, Mieczysław Popiel, Leon Kasman, Piotr Jaroszewicz, Jerzy Albrecht, Edward Ochab, Ryszard Strzelecki, Adam Wang, Stanisław Strzeszewski.

<sup>65</sup> „Decydującym, dla rozwoju transportu samochodowego będzie uruchomienie w okresie 6-lecia przemysłu motoryzacyjnego, w rezultacie czego, w r. 1955 winniśmy produkować około 20 000 sztuk samochodów ciężarowych i 10 000 sztuk samochodów osobowych. Równocześnie należy przewidzieć silną rozbudowę przemysłu opon samochodowych w Polsce”; AAN, Komitet Centralny Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (dalej: KC PZPR), sygn. 1635 (mf 2819), Wytyczne dla sporządzenia 6-letniego planu rozwoju i przebudowy gospodarczej Polski, k. 175.

<sup>66</sup> AAN, KC PPR, sygn. 295/V/3 (mf 2090/1), Poprawki do wytycznych do sporządzenia 6-letniego planu rozwoju i przebudowy gospodarczej Polski, [bd.: wrzesień 1948?], k. 74.

Wspomniane wytyczne zostały następnie przedłożone i zatwierdzone podczas I Zjazdu PZPR. Przyjęto wówczas, iż osiągnięte zostanie roczne tempo przyrostu całej produkcji przemysłowej na poziomie 11–12 proc. Jednak już pół roku później, uchwałą Rady Ministrów z 30 maja 1949 r., wskaźnik ten został podniesiony. Ostatecznie, skorygowany po raz trzeci projekt planu sześcioletniego został przedstawiony na V Plenum KC PZPR, które odbyło się w połowie lipca 1950 r., zaś Ustawa o 6-letnim planie rozwoju gospodarczego i budowy podstaw socjalizmu na lata 1950–1955 przyjęta została 21 lipca 1950 r. Przewidywany wzrost produkcji przemysłowej miał wynieść 158,3 proc.<sup>67</sup> Ewoluowały także wskaźniki dotyczące rozwoju motoryzacji. Wielkość produkcji samochodów ciężarowych w ostatnim roku planu wzrosła z 15 tys. sztuk (na podstawie wytycznych przyjętych w grudniu 1948 r.) do 25 tys. sztuk (ustawa z 21 lipca 1950 r.), zaś samochodów osobowych z 7 tys. sztuk do 12 tys. sztuk<sup>68</sup>. Plan dla branż skupionych w Centralnym Zarządzie Przemysłu Metalowego zakładał także, iż w ostatnim roku planu po polskich drogach będzie jeździć 35 tys. aut osobowych wyprodukowanych w Polsce. Planiści przewidzieli, że jedynie 5 tys. z nich znajdzie się w rękach prywatnych<sup>69</sup>.

Za produkcję aut osobowych odpowiadać miała jedna ze sztandarowych inwestycji sześciolatki: Fabryka Samochodów Osobowych zlokalizowana na Żeraniu. Budowana początkowo na licencji włoskiej, fabryka ostatecznie powstała niemal całkowicie przy pomocy radzieckiej – o czym będzie jeszcze mowa w dalszej części rozdziału. Samochody ciężarowe produkować miały: Fabryka Samochodów Ciężarowych w Starachowicach, Fabryka Samochodów Ciężarowych w Lublinie oraz Jelczańskie Zakłady Samochodowe. Oprócz nich pojazdy powstawać miały w: Warszawskiej Fabryce Motocykli, Fabryce Samochodów Dostawczych w Nysie i Sanockiej Fabryce Autobusów<sup>70</sup>.

Przyjęte tempo industrializacji dość szybko zaczęło napotykać spore trudności. Skomplikująca się sytuacja międzynarodowa (konflikt w Korei) spowodowała, iż powiększyły się nakłady na przemysł zbrojeniowy i ciężki kosztem branż produkujących przedmioty konsumpcji. Jednocześnie pojawiły się też problemy z surowcami i wydłużała się lista opóźnionych inwestycji. Przemysł zbrojeniowy, który miał być jedną z lokomotyw polskiej gospodarki w okresie

<sup>67</sup> J. Kaliński, *Polityka gospodarcza Polski w latach 1948–1955*, Warszawa 1987, s. 60–62.

<sup>68</sup> *Ibidem*, s. 69; AAN, Centralny Zarząd Przemysłu Metalowego (dalej: CZPM), sygn. 2, Plan Sześcioletni II, [lipiec 1949 r.], bp. Jeszcze w 1949 r. na jednym z posiedzeń Podkomitetu Motoryzacyjnego minister Adam Wang podczas dyskusji nad wytycznymi do planu sześcioletniego stał na stanowisku, aby produkcja samochodów osobowych w okresie 1950–1955 wyniosła 18 tys. sztuk; AAN, KERM, sygn. 218, Protokół z piątego posiedzenia Podkomitetu Motoryzacyjnego z 5 I 1949 r., k. 258.

<sup>69</sup> AAN, CZPM, sygn. 1, Plan 6-letni 1950–1955, 25 VII 1949 r., k. 386.

<sup>70</sup> W. Morawski, *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2010, s. 284.

planu sześcioletniego, nie osiągnął planowanego tempa rozwoju. Wolniejszy niż zakładano rozwój produkcji hutniczej, zwłaszcza wyrobów walcowanych i stali szlachetnych, wynikający m.in. z niedostatku surowców oraz opóźnień w budowie stalowni kombinatu w Nowej Hucie i Huty „Warszawa”, przekładał się na problemy innych branż przemysłowych. Dotyczyło to przede wszystkim przemysłu lotniczego, zbrojeniowego oraz motoryzacyjnego, które nie były w stanie wykorzystać pełni swoich mocy wytwórczych. Dość powiedzieć, iż sam tylko przemysł maszynowy mógł prowadzić produkcję jedynie na poziomie połowy swoich możliwości<sup>71</sup>.

Na początku 1953 r., a więc na półmetku planu sześcioletniego, przedsiębiorstwa podlegające Ministerstwu Przemysłu Maszynowego przyniosły niedobory środków obrotowych w wysokości ponad 365 mln zł. Największe odnotowano w zjednoczeniach odpowiadających za transport i komunikację: okrętowym, taboru kolejowego oraz motoryzacyjnym, odpowiednio: 144, 112 i 49 mln zł. Tak duże wartości były skutkiem niewykonania planów produkcji towarowej, zbyt dużego wzrostu funduszu płac oraz kosztów własnych produkcji<sup>72</sup>. Mówiąc inaczej – produkowano za mało i za drogo.

Rok 1955 stanowił datę zakończenia realizacji zadań wynikających z przyjętego planu. Produkcja przemysłu uspołecznionego według oficjalnych (i później kwestionowanych) danych osiągnęła poziom wyższy od tej z 1949 r. o niemal 185 proc. Jednocześnie jednak nie udało się osiągnąć zakładanych wielkości produkcji większości artykułów przemysłowych przewidzianych w planie. Dotyczyło to także samochodów. W 1955 r. wyprodukowano tylko 10,5 tys. samochodów ciężarowych marki Star, co stanowiło jedynie 80 proc. planowanego wykonania w ostatnim roku planu. W ciągu całego sześciolecia fabrykę w Starachowicach opuściło niecałe 37 tys. tych pojazdów wobec planowanych 42,5 tys., co dawało 86,5 proc. planu. W przypadku samochodów osobowych produkcja była na jeszcze niższym poziomie. Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu przez sześć lat wyprodukowała 8789 egzemplarzy warszaw, czyli niecałe 40 proc. planowanego wykonania. Wynik byłby jeszcze gorszy, gdyby nie wyczyn załogi z 1955 r., kiedy to z taśm żerańskiej fabryki zjechało 4 tys. samochodów. Wcześniej bowiem produkcja kształtowała się na poziomie 1,5 tys. egzemplarzy rocznie<sup>73</sup>.

<sup>71</sup> J. Kaliński, *Polityka gospodarcza Polski...*, s. 80–82, 108.

<sup>72</sup> AAN, KERM, sygn. 218/24, Uchwała nr 300/53 Prezydium Rządu z 18 IV 1953 r. w sprawie zaliczkowego pokrycia niedoboru środków obrotowych na 1 I 1953 r. wynikłych wskutek poniesienia w roku 1952 nieplanowanych lub ponadplanowych strat względnie nieosiągnięcia planowanego zysku w przedsiębiorstwach podległych nadzorowi Ministra Przemysłu Maszynowego, k. 72–74.

<sup>73</sup> AAN, Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego (dalej: PKPG), sygn. 781, Prowizoryczne obliczenia wykonania planu 6-letniego w zakresie przemysłu, rolnictwa, transportu, inwestycji,

Ostatni rok planu sześcioletniego był dobrym momentem na podsumowanie efektów zmian wprowadzonych w polskiej gospodarce. Swoisty rachunek został przeprowadzony także w zakresie motoryzacji. Konkluzja była niewesoła.

Do gałęzi przemysłu, który nie posiada planu perspektywicznego długofalowego należy w Polsce przemysł motoryzacyjny. Nie jest to przypadkowym, gdyż niedocenianie jak ważną rolę odgrywa motoryzacja w nowoczesnym społeczeństwie daje się zauważyć u nas na każdym kroku. Jednak trzeba zaznaczyć, że żadna inna gałąź wytwórczości nie wpływa tak silnie na ukształtowanie się szerokiego wachlarza aktywności społeczeństwa, jak przemysł motoryzacyjny. [...] Wymogi przemysłu motoryzacyjnego podciągają przemysły kooperujące i zależne są od wyższego poziomu technicznego. Rosnące ilości sprzętu motoryzacyjnego w użyciu powodują wyższą wydajność pracy, przestawiają wymogi odnośnie urbanistyki i drogownictwa. Brak planu rozwoju długofalowego odczuwa się już obecnie przez krótkowzroczne inwestycje przemysłowe, wadliwe rozplanowanie urbanistyki i drogownictwa. Lokalizacja Fabryki Samochodów Osobowych przekreśla dalszą rozbudowę w przyszłości. Przykładowe ustalenie przemysłu kooperującego i pozaresortowego przewidzianego tylko na potrzeby najbliższych lat, powoduje częste przerzuty produkcji i z tym związane dodatkowe koszty i zaburzenia. Pomimo znikomej ilości samochodów, w urbanistyce Warszawy spostrzega się już obecnie brak zaplanowania garaży i parkingów oraz zakorkowanie węzłowych punktów tras w godzinach nasilenia. [...] Zostaje więc pytanie, jakie perspektywy rozwoju ma motoryzacja w Polsce, a tym samym przemysł transportowo-samochodowy?<sup>74</sup>.

Autorzy tego dokumentu nie mieli wątpliwości, iż praktycznie wszystkie aspekty związane ze zmotoryzowaniem Polski zostały przez decydentów zlekceważone. Jeśli przyjrzymy się bliżej pierwszej dekadzie Polski Ludowej i istniejącej szansie na pchnięcie kraju na ścieżkę szybszego rozwoju motoryzacyjnego, to jasne się stanie, iż była to zmarnowana dekada.

## Źródła pozyskiwania pojazdów samochodowych

Pochodzące z grudnia 1945 r. pierwsze oficjalne dane dotyczące parku samochodowego wymieniały 19 tys. pojazdów samochodowych, z których ponad 7 tys. stanowiły auta osobowe. Jeśli porównamy te liczby z szacunkami z końca wojny, to okaże się, iż w ciągu zaledwie kilku miesięcy liczba samochodów jeżdżących po polskich drogach zwiększyła się niemal trzykrotnie. Źródła tego

budownictwa, obrotu towarowego, skupu, realnej płacy ludności, k. 7; J. Kaliński, *Polityka gospodarcza Polski...*, s. 95.

<sup>74</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/IX-105, Perspektywy rozwoju motoryzacji w Polsce, 1955, k. 76–77.

wzrostu były różnorakie: dostawy UNRRA, demobil, repatriacje i rewindykacja, a także w niewielkim stopniu import.

### „Od El Alenai do Tunisu” – UNRRA, demobil i rewindykacje

Administracja Narodów Zjednoczonych ds. Pomocy i Odbudowy (United Nations Relief and Rehabilitation Administration) została utworzona 9 listopada 1943 r. w Waszyngtonie z inicjatywy Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, ZSRR i Chin. Jej trwająca do końca 1946 r. działalność koncentrowała się na niesieniu materialnej pomocy krajom alianckim najciężej dotkniętym przez działania wojenne<sup>75</sup>.

Pierwsze kontakty pomiędzy UNRRA a Polską nawiązał jeszcze rząd emigracyjny latem 1944 r. Powstanie PKWN znacząco wpłynęło na negocjacje dotyczące przyszłej pomocy materialnej. Przez kilka miesięcy rozmowy toczyły się dwutorowo. Sytuacja zmieniła się wraz z powstaniem Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej i uznaniem go przez USA i Wielką Brytanię 5 lipca 1945 r.<sup>76</sup> Niemal natychmiast zakończono negocjacje, zaś 14 września podpisano umowę regulującą zasady pomocy dla Polski. Nad dostawami, a także kwestiami zakupów demobilowych ze strony polskiej czuwać miało Biuro UNRRA, Demobilów i Reliefu w Ministerstwie Przemysłu i Handlu<sup>77</sup>.

Początkowo niewielkie transporty docierały do Polski drogą lądową z ZSRR<sup>78</sup>. Kolejne, które miały miejsce jeszcze przed końcem wojny, w kwietniu 1945 r. przybyły najpierw drogą morską do rumuńskiej Konstancy, skąd następnie koleją trafiały do Polski<sup>79</sup>. Port w Gdyni pierwsze dostawy przyjął we wrześniu 1945 r., zaś ostatnie – w 1949 r. Na pomoc udzielaną w ramach UNRRA składały się przede wszystkim żywność, leki, ubrania oraz urządzenia techniczne. Znalazła się wśród nich także pewna liczba środków transportu. Łączna wartość towarów przekazanych przez UNRRA wyniosła ok. 470 mln dolarów, z czego 38 proc. (ok. 180 mln dolarów) pochłonęła żywność<sup>80</sup>.

<sup>75</sup> J. Reinisch, „*We shall Rebuild Anew a Powerful Nation*”. *UNRRA, Internationalism and National Reconstruction in Poland*, „*Journal of Contemporary History*” 43, 2008, nr 3, s. 460.

<sup>76</sup> W imieniu UNRRA negocjacje z Polską prowadził Michaił Siergiejewicz Menszikow, przedstawiciel ZSRR, który został do tego zadania skierowany przez dyrektora generalnego UNRRA Herberta H. Lehmana; J. Reinisch, „*We shall Rebuild Anew a Powerful Nation*”..., s. 460–461.

<sup>77</sup> A. Jużwik, *Zagraniczna pomoc charytatywna dla dzieci i młodzieży w Polsce w latach 1945–1950*, „*Polska 1944/45–1989. Studia i Materiały*” 2013, nr 11, s. 95.

<sup>78</sup> AAN, KRN, sygn. 27, Protokół z 37 posiedzenia Komisji Komunikacyjnej oraz 12 [posiedzenia Komisji] Morskiej i Handlu Zagranicznego, 25 X 1946 r., k. 633.

<sup>79</sup> J. Reinisch, „*We shall Rebuild Anew a Powerful Nation*”..., s. 461.

<sup>80</sup> AAN, Ministerstwo Skarbu (dalej: MS), sygn. 1533, Notatka z działalności w 1949 r. Działu UNRRA Wydziału Rozrachunków Zagranicznych NBP, Warszawa, 7 I 1950 r., k. 9.

Fundusze na odbudowę przemysłu wyniosły ponad 95 mln dolarów. Z tej kwoty środki przeznaczone na transport i komunikację zamknęły się w kwocie 27,5 mln dolarów. Według danych Ministerstwa Handlu Zagranicznego do Polski w ramach pomocy UNRRA trafiło 18,9 tys. samochodów, z czego zdecydowaną większość stanowiły samochody ciężarowe i półciężarowe (86 proc.). Pozostałe kilkaset aut były to pojazdy terenowe amerykańskich marek: Willys, Ford GPW oraz Dodge WC – w liczbie 856 sztuk<sup>81</sup>.

Rozdziałem samochodów pochodzących z dostaw UNRRA zajmował się początkowo PUS (transporty z ZSRR), a następnie KERM oraz CUP<sup>82</sup>. Stroną techniczną całego przedsięwzięcia zajmował się PUS. Aby odebrać samochód, jego nabywca musiał wpłacić należności według cennika przygotowanego przez KERM. Pierwsze cenniki nie różnicowały cen samochodów w zależności od ich stanu technicznego oraz faktu, czy są fabrycznie nowe, czy używane. Było to często przyczyną nieporozumień i konsternacji nabywców, którzy byli przekonani, że zapłacili za pojazdy nowe. Dość częstą praktyką było także rozbieranie najbardziej zniszczonych i sfatygowanych pojazdów w celu uzyskania części do naprawy tych znajdujących się w lepszym stanie technicznym<sup>83</sup>. Jeden z transportów z października 1945 r., składający się głównie z pochodzących z kanadyjskiego demobilu fordów i chevroletów, jedynie w 20 proc. był „w stanie zdolnym do dalszego natychmiastowego użytkowania”, natomiast pozostałe 80 proc. były to wozy „średnio i ciężko uszkodzone”, przy czym były to uszkodzenia zarówno nieistotne, jak i poważne, wymagające kosztownych napraw:

[...] wybite szyby, urwane zderzaki, pogięte karoserie, zniszczony osprzęt, zepsute startery, prądnice, pompy benzynowe, dziurawe radiatory (chłodnice – woda cieknie), uszkodzone instalacje elektr[yczne] i tp. Do wszystkich akumulatorów trzeba dodać kwas, wodę destylowaną oraz podładować. Z tego ca 40 proc. akumulatorów jest całkowicie wyładowanych, zaś połowa z nich nie nadaje się do dalszego użytkowania z powodu zupełnego zniszczenia. Osprzętu przeważnie brakuje, ca 80 proc.

<sup>81</sup> T. Szczerbicki, *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...*, Poznań 2010, s. 13; AAN, MPiH, sygn. 2151, Wykaz samochodów odebranych z dostaw UNRRA, Warszawa, 2 IX 1946 r., k. 23; AAN, Ministerstwo Handlu Zagranicznego (dalej: MHZ), sygn. 2/1, Sprawozdanie z akcji UNRRA w Polsce 1945–1949, grudzień 1949 r., k. 82. Nieco inne dane dotyczące liczebności samochodów osobowych znalazły się w przygotowanym na potrzeby PKPG opracowaniu „Części zamienne dla pojazdów samochodowych” (Warszawa 1949), według tych danych w transportach UNRRA znalazło się ponad 1,3 tys. pojazdów osobowych (głównie willysów).

<sup>82</sup> AAN, KRN, sygn. 27, Protokół z 37. posiedzenia Komisji Komunikacyjnej oraz 12. [posiedzenia Komisji] Morskiej i Handlu Zagranicznego, 25 X 1946 r., k. 633.

<sup>83</sup> AAN, MHZ, sygn. 2/1, Sprawozdanie z akcji UNRRA w Polsce 1945–1949, grudzień 1949, k. 133.



demobilu jest bez plandek, zaś plandeki znajdujące się na samochodach był[y] zwijane w stanie mokrym i [z] pleśnią, w związku z czym zmuszeni jesteście natychmiast po przyjmowaniu tych plandek, rozwieszać je na strychach, szczyścić pleśni i suszyć zapobiegając tym samym ich całkowitemu zniszczeniu. [...] Wszystkie wozy oprócz całkowicie nowych mają bądź to ogumienie zniszczone ca [w] 20 proc., dochodzące w niektórych przypadkach nawet do 50 proc., z tego ok. 10 proc. z nowym protektorem. Przy wszystkich wozach, za wyjątkiem nowych Fordsonów brak kół zapasowych.

Jak zauważył członek Wydziału Kontroli i Odbioru Pojazdów przy PUS: „Są to wozy [...], które przeszły kampanię afrykańską od El Alenai [El Alamajn] aż do Tunisu” oraz kampanię włoską, zaś ich przebieg wynosił aż do 35 tys. mil<sup>84</sup>.

Statut UNRRA z 9 listopada 1943 r. jasno precyzował zasady rozdziału towarów. Miały być one sprzedawane „za walutę lokalną”, a uzyskane w ten sposób środki miały być przeznaczane na pomoc dla ludności. Podczas posiedzenia Prezydium KERM w październiku 1945 r. ustalono wysokość opłat za pojazdy mechaniczne pochodzące z dostaw UNRRA (od 5 do 150 tys. zł zależnie od rodzaju pojazdu) oraz możliwość uzyskania upustu w zależności od stopnia zużycia pojazdu<sup>85</sup>. O tych warunkach przypomniał prezes CUP Czesław Bobrowski premierowi Osóbce-Morawskiemu, gdy ten zlecił bezpłatne wydawanie pojazdów pochodzących z pomocy UNRRA. Bobrowski tłumaczył, iż Polska zgodnie z umową zawartą w lipcu 1945 r. zaakceptowała zasady sprzedaży. Co więcej, rozdawanie tych towarów *de facto* oznaczałoby zmniejszenie ogólnej kwoty pomocy przyznanej Polsce. Bobrowski przypomniał jeszcze o możliwości kredytowania należności przez Ministerstwo Skarbu<sup>86</sup>. Osóbka-Morawski nie zmienił zdania: „Nie uważam za słuszne takie przepisy umowy – pisał w dekretacji na dokumencie zawierającym opinię Bobrowskiego. – Przecież tym co samochody dajemy – dajemy **pomoc potrzebującym**. Zróbcie jak chcecie, ale żeby nie było takiego absurdu, że samochody stoją, [zaś] ministerstwa nie mogą kupić, bo nie mają kredytów. Więc jaka korzyść gospodarcza ze stania samochodów?”<sup>87</sup>.

W celu usprawnienia rozdziału samochodów, na początku lutego 1946 r. KERM wydał dwie uchwały: pierwsza powoływała do życia Centralę Zbytu Samochodów, która miała przejąć odbiór i dystrybucję pojazdów z dostaw

<sup>84</sup> AAN, URM, sygn. 5/464/ [Pismo informacyjne PZS nr 6 w Gdyni do Biura Kontroli przy Prezydium KRN], Gdynia, 13 X 1945 r., k. 1.

<sup>85</sup> AAN, KERM, sygn. 1, Protokół Posiedzenia Prezydium Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 23 X 1945 r., k. 167.

<sup>86</sup> AAN, URM, sygn. 5/467, Notatka dla Obywatela Premiera w sprawie uregulowania należności za samochody, Warszawa, 17 XII 1945, k. 3.

<sup>87</sup> *Ibidem*, Dekretacja Ob. Premiera, 31 XII 1945 r., k. 4 [wyróżnienie moje – HW].

zagranicznych; na mocy drugiej natomiast ustalono wysokość opłaty za auta oraz przysługujące od niej rabaty zależne od stopnia zużycia i zdekompletowania pojazdu mechanicznego<sup>88</sup>.

Działalność nowej jednostki w postaci Centrali Zbytu Samochodów była przedmiotem kontroli prowadzonej przez specjalną podkomisję utworzoną przy Komisji Komunikacyjnej Krajowej Rady Narodowej. Okazało się, iż powołanie nowej komórki w żaden sposób nie poprawiło przebiegu akcji rozdziału samochodów. Pojazdy, które dotarły do Polski, garażowane były w fatalnych warunkach. Parkowane na grząskim terenie w Gdyni-Orłowie, stały „po osie w błocie, skąd wyciągane mus[zą] być ciągnikami”. Plac, na którym znajdował się parking, był nieogrodzony i słabo strzeżony. Osoby przyjeżdżające po samochody samowolnie się po nim poruszały, wybierając dla siebie jak najlepsze (czyli najmniej zniszczone) pojazdy. Nagminne były wypadki wymontowywania brakujących lub uszkodzonych podzespołów z innych aut. Kontrolerzy z KRN zauważyli, iż brakujące części zamienne były przedmiotem szabru, w którym brali udział praktycznie wszyscy, łącznie z pracownikami CZS.

Oprócz samochodów, w ramach programu pomocowego UNRRA do Polski trafiły też ogromne ilości części zamiennych. Przysyłano je w skrzyniach, które nie zawierały żadnego opisu ani jeśli chodzi o ich zawartość, ani przeznaczenie, co bardzo utrudniało ich identyfikację oraz dalsze wykorzystanie. Posłowie w dokumencie pokontrolnym zwracali uwagę na jeszcze jeden nader ważny szczegół. Jak obliczono, w transportach UNRRA znalazło się kilkadziesiąt różnych marek samochodów, z których większość była reprezentowana przez kilka, najwyżej kilkanaście egzemplarzy<sup>89</sup>.

Z kolei PUS wskazał nieszczerły system rozprowadzania pojazdów. Jak się okazało, część z nich trafiała co prawda do urzędów państwowych czy zakładów pracy, ale za pośrednictwem osób trzecich, które w ich posiadanie wchodziły nielegalnie. Urzędnicy PUS ostrzegali: „Wydarzenia i poglądy, które przed wojną wydawały się nie do pomyślenia poza światem paserów są dziś na porządku dziennym”. Pochodzące z kradzieży transportów UNRRA samochody, motocykle i części zamienne kupowały także osoby prywatne, ze szkodą dla siebie, jak przestrzegano, bowiem niejednokrotnie całe swe oszczędności wydawały na zakup kradzionego pojazdu mechanicznego, który – zgodnie z obowiązującym prawem – nie stawał się ich własnością<sup>90</sup>.

<sup>88</sup> AAN, MHZ, sygn. 2/1, Sprawozdanie z akcji UNRRA w Polsce 1944–1949, grudzień 1949, k. 133.

<sup>89</sup> AAN, KRN, sygn. 27, Protokół 25 posiedzenia Komisji Komunikacyjnej Krajowej Rady Narodowej w dniach 24 i 25 X 1946 r., k. 184–191.

<sup>90</sup> AAN, Ministerstwo Administracji Publicznej (dalej: MAP), sygn. 488 (mf B-1473), Ostrzeżenie, 5 XII 1945 r., k. 16. Zob. też s. 104.

Poza dostawami UNRRA do Polski przybywały pojazdy pochodzące z demobilu, reparacji wojennych oraz rewindykacji mienia. Z tych trzech źródeł za najważniejsze uznać należy samochody pochodzące z zakupów zbędnego sprzętu wojskowego.

Polska kupowała zarówno sprzęt pochodzenia amerykańskiego (tzw. akcja „A-50”), jak i brytyjskiego (akcja „B-6”). Demobil amerykański był kupowany na podstawie umowy kredytowej zawartej pomiędzy rządem polskim a amerykańskim 22 kwietnia 1946 r., opiewającej na sumę 50 mln dolarów<sup>91</sup>. Odpowiedzialna za zakupy Polska Misja dla Zakupu Demobilu Amerykańskiego mieściła się w Paryżu. Jej pierwszym przewodniczącym był Zygmunt Modzelewski. Pełnił on tę funkcję do lutego 1947 r., czyli do czasu mianowania na stanowisko ministra spraw zagranicznych. Wówczas jego następcą został Wincenty Piekarz<sup>92</sup>. Do połowy 1947 r. udało się zakupić różnorodny sprzęt za łączną sumę 29 mln dolarów, w tym znalazło się kilka tysięcy samochodów osobowych, ciężarowych i straży ogniowej różnych marek i modeli za ponad 3,6 mln dolarów<sup>93</sup>. Nie udało się jednak wykorzystać kwot z umowy kredytowej, która obowiązywać miała do końca 1947 r. Biuro w stolicy Francji alarmowało pod koniec sierpnia tego roku, że nabywanie amerykańskiego demobilu było dość problematyczne: „Zakupy Misji w Paryżu posuwają się w ostatnich czasach w bardzo wolnym tempie. Sprzęt, który nam oferują, często nie odpowiada naszym potrzebom; napotykamy na duże trudności w związku z ilością i gatunkiem towaru, mimo że kupujemy sprzęt czasem drugorzędny dla naszej gospodarki. [...] Misja w Paryżu nie będzie w stanie zrealizować do końca pożyczki amerykańskiej A-50”<sup>94</sup>.

Trudności i wolne tempo zakupów amerykańskiego demobilu były skutkiem fatalnego stanu technicznego sprzętu oferowanego Polakom oraz jego różnorodności. W przypadku samochodów rodziło to problem kosztów związanych z zapewnieniem wsparcia technicznego i zabezpieczenia niezbędnych części zamiennych. W sytuacji ogromnej różnorodności marek i typów pojazdów, problem robił się poważny. Nic zatem dziwnego, iż Podkomisja Zakupów Zagranicznych CUP „w zasadzie negatywnie [ustosunkowała się] do czynienia

<sup>91</sup> AAN, MS, sygn. 389, [List Thomasa Mc Cabe’a do Oskara Langego], Waszyngton, 22 IV 1946 r., k. 11–13.

<sup>92</sup> AAN, MHZ, sygn. 2/2, Uzupełnienie do sprawozdania [Komisji do zbadania i przedstawienia wniosku o zatwierdzenie rozliczeń dotyczących kosztów akcji demobilu brytyjskiego i amerykańskiego], [1950 r.], bp.

<sup>93</sup> AAN, CUP, sygn. 1938, [Zakup sprzętu motoryzacyjnego z demobilu amerykańskiego], Paryż, 28 II 1947 r., k. 61–63.

<sup>94</sup> AAN, MS, sygn. 1612, Notatka w sprawie przedłużenia czasu trwania umowy o demobilu, [23 XII 1947 r.], k. 74; *ibidem*, Notatka dla Podsekretarza Stanu do spraw Handlu Zagranicznego ob. Ludwika Grosfelda w sprawie przedłużenia kredytu pożyczki A-50 na rok 1948, Warszawa, 30 VIII 1947 r., k. 231.

dalszych zakupów z demobilu amerykańskiego”<sup>95</sup>. Ostatecznie jednak umowa polsko-amerykańska została prolongowana do 1 lutego 1948 r. Strona polska zakupy prowadziła do końca stycznia, choć już mniej więcej od drugiego kwartału 1947 r. Polacy kupowali sprzęt amerykański także poza granicami Francji: samochody w Belgii, Niemczech i Norwegii, ale także w Anglii<sup>96</sup>.

Zakupami brytyjskiego demobilu kierowała misja w Londynie. Rząd polski zawarł w czerwcu 1947 r. z rządem brytyjskim umowę finansową, na mocy której stronie polskiej przyznany został kredyt w wysokości 6 mln funtów, z czego 3,9 mln przeznaczono na zakupy sprzętu demobilowego<sup>97</sup>. Początkowo przedstawiciele polskiej misji złożyli do brytyjskiego Ministry of Supply zapotrzebowanie na zakup 7 tys. samochodów ciężarowych o nośności od 1,5 do 4 ton. Szybko jednak owe plany uległy rewizji, w wyniku czego zamiast jednorazowego nabycia większej liczby pojazdów, zakupy były prowadzone poprzez licytacje pojedynczych egzemplarzy<sup>98</sup>. Także i w tym przypadku nie udało się wykorzystać całej kwoty przyznanej kredytem. Ostatecznie ogólna suma wydana na brytyjski sprzęt demobilowy zamknęła się w kwocie 4,4 mln funtów, z czego zakupiono ponad tysiąc ciężarówek i „pewną” liczbę aut osobowych za łączną kwotę ponad 250 tys. funtów<sup>99</sup>. Wydaje się (przynajmniej w świetle dostępnych źródeł), iż samochody pochodzące z „B-6” były w nieco lepszym stanie technicznych, choć – jak podkreślano – nie były to pojazdy nowe: „[...] są to samochody prawie nieużywane, gdyż przeszły 200 do 500 mil, lecz są bez kół zapasowych, bez akumulatorów, bez narzędzi i wskutek braku konserwacji będą wymagały przeglądu w Polsce – szczególnie instalacje elektryczne”<sup>100</sup>.

W pewnym momencie sondowano także możliwość zakupu alianckiego sprzętu demobilowego, który znajdował się na Bliskim Wschodzie. Polakom zaferowano kredyty na podobnych warunkach, jak przy „A-50” i „B-6. Za propozycją przemawiała jakość oferowanego sprzętu, w znacznie lepszym stanie niż europejski. Problemem były jednak wysokie koszty ewentualnego transportu<sup>101</sup>.

<sup>95</sup> AAN, CUP, sygn. 1939, Do ministra przemysłu i handlu, 2 XII 1947 r., k. 208.

<sup>96</sup> AAN, MPiH, sygn. 3833, Sprawozdanie nr 20 z działalności Wydziału Demobilu w ciągu roku 1947, Warszawa, 10 II 1948 r., k. 1–2.

<sup>97</sup> *Ibidem*, k. 3–4.

<sup>98</sup> *Ibidem*, sygn. 294, Dotyczy: samochodów, 19 I 1948 r., k. 8–11.

<sup>99</sup> *Ibidem*, Dostawy z Demobilu Angielskiego B-6 od początku akcji do 28 II 1949 r., k. 62; *ibidem*, sygn. 3870, Zestawienie samochodów, [bd.], k. 44; *ibidem*, Sumaryczne zestawienie wycenionych i przecenionych pojazdów mechanicznych z Demobilu B-6, A-50 i UNRRA, Gdańsk-Oliwa, 10 I 1949 r., k. 61; *ibidem*, sygn. 3833, Wykaz sprzętu zakupionego za pożyczkę z demobilu angielskiego B-6 w czasie od 1 VII do 30 VII 1948 r., k. 193.

<sup>100</sup> *Ibidem*, sygn. 3870, Biuro UNRRA, Demobilu i Reliefu, Londyn, 29 IV 1948 r., k. 18–19.

<sup>101</sup> AAN, KERM, sygn. 214, Komisja Motoryzacyjna. Podkomisja Zakupów Zagranicznych Sprzętu Motoryzacyjnego. Protokół 2-go posiedzenia, 24 IX 1947 r., k. 22.

Wybór pomiędzy kupnem „dobr[ego] samoch[odu] przy drogim transporcie z Bliskiego Wschodu, czy zł[ego] samoch[odu], który potrzebuje u nas kapitalnego remontu przy stosunkowo tanim już transporcie ze strefy amerykańskiej” został ostatecznie dokonany na rzecz ograniczania kosztów przywozu.

Niewielka liczba pojazdów – zarówno ciężarowych, jak i osobowych – została zakupiona także od Armii Czerwonej na przełomie kwietnia i maja 1948 r. Transakcja opiewająca na sumę 25 mln zł objęła ponad 400 wozów. Niektóre z zakupionych pojazdów musiały być w całkiem niezłym stanie technicznym, bowiem przed transportem część z nich posiadała zaplombowane maski. Było to zabezpieczenie przed kradzieżą nie tyle samych pojazdów, ile części zamiennych. Oprócz tego pieczę nad zakupionymi samochodami roztoczyła specjalnie do tego celu powołana straż. Jak donoszono w sprawozdaniu, nie przeszkodziło to jednak uzbrojonym grupom podejmowania prób motoryzacyjnego szabru<sup>102</sup>.

Od momentu, gdy okazało się, iż kupno samochodu nawet w zadowolającym stanie technicznym jest nader trudne, zakupy sprzętu demobilowego były traktowane bardzo doraźnie. „Powinniśmy unikać kupowania sprzętu z Demobilu [...] jak leci”, mówił na posiedzeniu Podkomisji Zakupów Zagranicznych Komisji Motoryzacyjnej Jan Śmigielski, dopominając się jednocześnie o to, by zakupy odbywały się w sposób planowy. „Plan taki musimy posiadać. Kupujący powinien mieć w rękę szczegółowy wykaz tego, co nam jest potrzebne i nim się kierować przy wybieraniu jednostek demobilowych”, dodawał<sup>103</sup>. Tymczasem w praktyce polscy rzeczoznawcy odpowiedzialni za wybór i zakup samochodów kierowali się zgoła innymi priorytetami. Działając często pod presją czasu (np. kończąca się umowa kredytowa), decydowali się na zakup – mimo kiepskiego stanu pojazdów, który w specjalnych katalogach zakupów określany był jako „poor” – z bardzo prozaicznego powodu: później wykorzystywano te pojazdy jako rezerwuar części zamiennych dla samochodów krajowych<sup>104</sup>. Taka sytuacja miała miejsce choćby pod koniec października 1947 r., kiedy polscy rzeczoznawcy otrzymali propozycję zakupu pewnej liczby jeepów, których stan techniczny pozostawiał wiele do życzenia. Sporządzono ofertę kupna, wychodząc z założenia, iż „wozy te będą przydatne na części do [samochodów] poprzednio zakupionych i dostarczonych już do kraju”<sup>105</sup>.

<sup>102</sup> AAN, KRN, sygn. 27, Protokół 25 posiedzenia Komisji Komunikacyjnej Krajowej Rady Narodowej w dniach 24 i 25 X 1946, k. 184–191.

<sup>103</sup> AAN, KERM, sygn. 214, Komisja Motoryzacyjna. Podkomisja Zakupów Zagranicznych Sprzętu Motoryzacyjnego. Protokół 2-go posiedzenia, 24 IX 1947 r., k. 17.

<sup>104</sup> AAN, CUP, sygn. 1938, [Sprawozdanie Polskiej Misji dla Zakupu Demobilu Amerykańskiego], Paryż, 26 II 1947 r., k. 61; *ibidem*, sygn. 1939, Sprawozdanie, Paryż, 20 X 1947 r., k. 149.

<sup>105</sup> Na przykład we wrześniu 1947 r. strona polska zakupiła 2,3 tys. sztuk samochodów półciężarowych, z których już na wstępie 25–30 proc. zakwalifikowano do rozbiórki „z powodu

Negatywnie na temat dalszych zakupów sprzętu z tego źródła wypowiedzieli się specjaliści z Podkomisji Zakupów Zagranicznych Komisji Motoryzacyjnej przy CUP, którzy pisali w tej sprawie do MPIH<sup>106</sup>.

Jak zatem widać, strona polska starała się za wszelką cenę wykorzystać fundusze przyznane na mocy podpisanych umów na zakup sprzętu demobilowego. Zarazem okazało się, iż nawet kupowanie wraków z przeznaczeniem na części zamienne nie było całkiem opłacalne. Moce przerobowe Państwowych Warsztatów i Zakładów Samochodowych, ocenione na sto dużych remontów samochodów miesięcznie, zostały bardzo szybko wyczerpane i warsztaty nie były w stanie przyjąć kolejnej partii pojazdów. We wrześniu 1947 r. szacowano, iż bieżące naprawy sprzętu potrwią do kwietnia roku następnego. Oznaczało to, że kolejne zakupione pojazdy będzie można uruchomić dopiero w roku 1949 lub 1950<sup>107</sup>. Pracujący tam mechanicy nierzadko dokonywali cudów, o których informowała prasa codzienna. W gmachu Stacji Doświadczalnej Departamentu Służby Samochodowej MON w 1948 r. otwarta została wystawa motoryzacyjna pokazująca pracę zakładów remontowych. Na wystawie umieszczono samochody, które zostały odrestaurowane: „A więc widzimy jak z części starych zużytych, pozornie nadających się na szmelc tworzy się części nowe, jak się je regeneruje przez obróbkę plastyczną, przez roztlaczanie, jak z konieczności wytwarza się precyzyjne narzędzia itp. Obok i na dziedzińcu stoją odremontowane całkowicie samochody, traktory, czołgi. Wśród nich willys skonstruowany ze spisanych na szmelc części samochodowych [...]”<sup>108</sup>.

Osoby chcące nabyć samochód występowały o przydział na pojazd do organów administracji państwowej. Na tej podstawie przygotowywane były rozdzielniki aut, zaś sprzedaż zajmowała się nowo powołana Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”<sup>109</sup>. Rozdzielniki miały jednak cały czas bardzo

---

nie możliwości zakupu części zamiennych”; *ibidem*, Telefon z Paryża – misja Zakupu – p. Marczak, [wrzesień 1947 r.], k. 133; *ibidem*, [Sprawozdanie Polskiej Misji dla Zakupu Demobilu Amerykańskiego], Paryż, 28 X 1947 r., k. 66.

<sup>106</sup> *Ibidem*, Do Ministra Przemysłu i Handlu, 2 XII 1947 r., k. 208.

<sup>107</sup> AAN, KERM, sygn. 214, Komisja Motoryzacyjna. Podkomisja Zakupów Zagranicznych Sprzętu Motoryzacyjnego. Protokół 2-go posiedzenia, 24 IX 1947 r., k. 20.

<sup>108</sup> Z.K., *Ze szmelcu eleganckie pojazdu. Wojskowe Zakłady Remontowe mają się czym pochwalic*, „Głos Ludu” 1948, nr 117, s. 4.

<sup>109</sup> Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt” została powołana 10 IV 1948 r. w miejsce Biura Sprzedaży Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”. W zakres jej kompetencji weszły m.in.: kupno i sprzedaż krajowa i zagraniczna samochodów, traktorów, ciągników, motocykli i innych przedmiotów wytwarzanych przez przedsiębiorstwa przemysłu motoryzacyjnego. Zapisane w zarządzeniu kwestie zagranicznych zakupów były dotychczas w zakresie kompetencji Polskiego Towarzystwa Handlu Zagranicznego „Varimex”, jednak z dniem 1 XI 1948 r. zostały one scedowane na Motozbyt; AAN, MHZ, sygn. 7/42,

duże opóźnienia, bowiem kupujący, kiedy tylko orientowali się, jak wygląda stan techniczny oferowanych im pojazdów, bardzo często odstępowali od zakupu.

Pewna liczba samochodów (Tomasz Szczerbicki szacuje ją na „kilka tysięcy”) trafiła do Polski w ramach rewindykacji mienia zagrabionego z terenów polskich. W latach 1945–1952 zajmowało się tym kilka komisji, które sprowadzały do kraju samochody z terenów Niemiec<sup>110</sup>. W ramach rewindykacji sprowadzono także kilka pojazdów należących do rządu emigracyjnego w Londynie – akcja „L-49” objęła dwa auta osobowe: forda, którego sprowadzono do kraju, oraz škodę spieniężoną na miejscu w Londynie<sup>111</sup>.

Część samochodów znalazła się w rękach polskich w wyniku działalności Głównego Urzędu Likwidacyjnego jako mienie poniemieckie. Tylko w 1949 r. Okręgowy Urząd Likwidacyjny w Warszawie przejął przedmioty należące do Grupy III (która obejmowała m.in. środki transportu) na kwotę 360 mln zł po cenach z 1939 r. Niestety, nie udało się ustalić, jaki procent tej kwoty stanowiły samochody<sup>112</sup>.

Wraki samochodów porzucone przez wycofujące się oddziały niemieckie także były wykorzystywane, zwłaszcza jako rezerwuar brakujących części zamiennych. Przesuwający się na zachód front pozostawiał za sobą jednak nie tylko auta nadające się na złom. W teren wyruszały zespoły tzw. szperaczy z zadaniem wyszukiwania dla jednostek i instytucji państwowych samochodów, które dawało się jeszcze uruchomić. Marian Sękowski, członek jednej z takich grup działających w okolicach Pomorza Zachodniego, pisał o rywalizacji o auta pomiędzy nimi a chłopami oraz żołnierzami radzieckimi<sup>113</sup>. Na te tereny w poszukiwaniu nadających się do użytku samochodów oraz części zamiennych przybywali także szperacze z centralnej Polski, głównie z Warszawy<sup>114</sup>. „Nigdy obojętnie nie przejeżdżaliśmy obok leżących przy drodze wraków samochodowych. Zawsze jeszcze dało się coś z nich przydatnego wykręcić”, wspominał Sękowski po latach<sup>115</sup>.

---

Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 10 IV 1948 r. wydane w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego Motozbyt”, k. 54–54v; *ibidem*, Protokół zdawczo-odbiorczy przekazania agend, dotyczących importu samochodów oraz sprzętu motoryzacyjnego, Warszawa, 2 XI 1948 r., k. 251–256; *ibidem*, Komunikat nr 8, Warszawa, 16 IV 1948 r., k. 293.

<sup>110</sup> T. Szczerbicki, *Samochody w PRL...*, s. 17.

<sup>111</sup> AAN, MS, sygn. 1537, Sprawozdanie z działalności Biura Rewindykacji, UNRRA, Demobilu i Reliefu za IV kwartał 1949 r., k. 9.

<sup>112</sup> AAN, GUL, sygn. 77, Wykaz wartościowy ujętego ewidencyjnie i rozproszanego majątku ruchomego, Warszawa, [24 I 1950 r.], k. 65–76.

<sup>113</sup> M. Sękowski, *Pamiętnik warszawskiego taksówkarza*, Warszawa 1985, s. 405.

<sup>114</sup> *Ibidem*, s. 406.

<sup>115</sup> *Ibidem*, s. 438.

Pojazdy z wojenną przeszłością stały się podstawą polskiego parku samochodowego na kolejnych kilka lat. Warto zauważyć, że na tle innych państw bloku Polska nie należała do wyjątków. W ZSRR np. podstawą były amerykańskie samochody, które docierały tam w ramach układu Lend-Lease (przede wszystkim były to auta następujących marek: Studebaker, Dodge, GMC, Willys czy Ford) oraz pojazdy zdobyczne, zwykle porzucone przez wycofujące się wojska Wehrmachtu bądź auta będące łupem wojennym Armii Czerwonej<sup>116</sup>.

„Niewysoka cena i reprezentacyjny wygląd” – import samochodów

Według oficjalnych danych przygotowanych przez Ministerstwo Komunikacji, w pierwszym półroczu 1948 r. po polskich drogach jeździło już ponad 93 tys. pojazdów mechanicznych, z czego samochodów osobowych było nieco ponad 26 tys., zaś ciężarowych niecałe 30 tys. W przeważającej większości były to samochody używane, ze wspomnianych już źródeł: dostaw UNRRA, demobilu oraz reparacji i rewindykacji. Samochody nowe, pochodzące z importu stanowiły niewielki odsetek. Co więcej, stan techniczny pojazdów, w większości fatalny, sprawiał, iż tylko przez zakupy zagraniczne Polska mogła utrzymać liczebność swojego parku samochodowego na mniej więcej tym samym poziomie. Przykładowo, w lutym 1949 r. aut osobowych było 32 650 sztuk, jednak ze względu na zły stan techniczny wycofano z użycia niemal 4 tys. pojazdów. Ubytku tego nie udało się zastąpić importem, który wyniósł jedynie 1,5 tys.<sup>117</sup>

Jednym ze źródeł dostaw zagranicznych były firmy francuskie. Na mocy polsko-francuskiej umowy zawartej 1 sierpnia 1946 r. do Polski miały dotrzeć auta osobowe o wartości ponad 125 mln franków. Polacy płacili węglem<sup>118</sup>. Interesujący jest przy tym fakt, iż zakupy polskie były poprzedzone dość dokładnym sondowaniem rynków zagranicznych w kontekście zakupów motoryzacyjnych. W październiku 1946 r. we Francji przebywał w tym celu specjalista z CZM. W ciągu trzech tygodni odwiedził on wszystkie najważniejsze fabryki francuskie. Jego spostrzeżenia odnośnie do stanu tamtejszej motoryzacji są bardzo ciekawe. „Francja (Paryż) jeździ tylko na sprzęcie starym przedwojennym wszystkich marek. W ruchu towarowym daje się zauważyć tylko sprzęt z demobilu amerykańskiego, w który zaopatrzyła się Francja posiadając nadmiar na swoim terenie. Występują te same marki jakie widzimy z dostaw UNRRA w Polsce”, pisał<sup>119</sup>. Wątpliwości budziły też jakość i stan

<sup>116</sup> Na ten temat zob. L.H. Siegelbaum, *Cars for Comrades...*, s. 215–217.

<sup>117</sup> AAN, PKPG, sygn 5175, Planowany stan pojazdów mechanicznych w roku 1950, tajne, k. 3.

<sup>118</sup> AAN, MF, sygn. 21/384, k. 27–35.

<sup>119</sup> AAN, CUP, sygn. 1937, Sprawozdanie z podróży do Francji 3–21 październik 1946 r., k. 57.



produkcji najważniejszych firm francuskich: „Z powodu zniszczeń wojennych we francuskiej produkcji samochodowej daje się zauważyć produkcję o zwiążaniach technicznych [z] 1939 r. [...] Zwiedzając salon automobilowy, daje się zauważyć ogólny brak wprowadzenia nowej myśli konstrukcyjnej i zastosowań technicznych z zupełnym brakiem wyników i osiągnięć z czasów wojny”<sup>120</sup>. Okazało się jednak, iż dopiero rozpoczynające właściwą produkcję firmy z nad Loary nie były w stanie zapewnić satysfakcjonującej stronie polską liczby samochodów, przekraczało to bowiem ich możliwości produkcyjne<sup>121</sup>. Żadnej oferty nie był w stanie przedstawić Citroën ani Simca. W 1946 r. żadna z tych firm nie mogła zaoferować Polsce samochodów ze względu na przyjęte wcześniej zobowiązania wobec innych kontrahentów oraz niski poziom produkcji (Citroën produkował dziennie 100 egzemplarzy modeli 11 i 15). Jedynie Peugeot i Renault zobowiązały się dostarczyć niewielkie liczby pojazdów jeszcze w tym roku: odpowiednio 25 sztuk peugeotów 202 oraz 75 czterocylindrowych renaultów. Większe dostawy miały mieć miejsce w 1947 r. – odpowiednio 140 i 1 tys. aut. Co więcej, obie te firmy były w stanie udzielić stronie polskiej licencji na budowę samochodów osobowych. Pewne możliwości importowe dawała jeszcze firma Delage, która produkowała głównie auta sportowe i limuzyny. Jednak z racji kiepskiej kondycji finansowej (oraz braku blachy karoseryjnej) mogła dostarczyć Polsce jedynie podwozia osobowe<sup>122</sup>. Zaproponowana oferta firm francuskich z całą pewnością nie była w stanie zaspokoić polskich potrzeb w zakresie aut, jednak stronie polskiej bardzo zależało na zawarciu umów. Przedstawiciel CZM pisał:

Należy wpłynąć na rząd francuski, aby w ogóle zgodzono się dostarczyć sprzęt samochodowy Polsce z najbliższych rozdzielników fabrycznych. Należy położyć nacisk, aby sprzęt ten był odstąpiony po cenach według podpisanej umowy polsko-francuskiej. [...] Należy wpłynąć na czynniki decydujące tak Polskie jak i Francuskie, aby przyspieszyć podpisanie kolejowej polsko-francuskiej umowy. Brak tej umowy oraz brak przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji powoduje zakaz przewozu transportu przez strefę amerykańską i w ogóle uniemożliwia jakiegokolwiek dostawy do Polski. Zaznaczyć należy, że ceny transportu morskiego są [bardzo] wysokie<sup>123</sup>.

Przy okazji podpisania „umowy dotyczącej udzielenia przez Polskę odszkodowania dla interesów francuskich, dotkniętych przez ustawę polską z dnia 3 stycznia 1946 r. o nacjonalizacji”, planowano zawrzeć z Francją pięcioletni układ kredytowo-inwestycyjny, przewidujący rekompensatę 4,5 mln ton

<sup>120</sup> *Ibidem*, k. 56.

<sup>121</sup> AAN, CUP, sygn. 1937, [List L. Gross-Gronomskiego] w sprawie zakupu samochodów w ramach polsko-francuskiej umowy handlowej, Paryż, 15 X 1946 r., k. 59.

<sup>122</sup> *Ibidem*, Sprawozdanie z podróży do Francji 3–21 październik 1946 r., k. 54–55.

<sup>123</sup> *Ibidem*, k. 56.

węgla za francuskie artykuły inwestycyjne. Połowę produktów stanowić miały artykuły przemysłu samochodowego<sup>124</sup>.

Jednak problemy z importem francuskich samochodów powtarzały się w ciągu kolejnych kilku lat. Były one spowodowane zarówno przez Francuzów, którzy w obliczu problemów z dostawami węgla nie wywiązywali się z obiecanych dostaw, jak i działaniami strony polskiej. Leon Gross-Gronomski, przedstawiciel Varimexu w Paryżu, alarmował, iż w wyniku błędnych instrukcji wydanych przez Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego pojawiły się problemy z uruchomieniem akredytywy pieniężnej w Banku Polskim, przeznaczonej na zapłatę za samochody. W wyniku tego fabryki francuskie nie tylko nie chciały wydać pojazdów stronie polskiej, lecz również nie zgodziły się na przetrzymanie ich u siebie do chwili otwarcia finansowania ich zakupu. Groziło to sprzedażą innym zainteresowanym pojazdom początkowo przeznaczonych dla Polski. Dopiero interwencja na szczeblu ministerialnym pozwoliła rozwiązać ten problem<sup>125</sup>.

W swoim sprawozdaniu Gross-Gronomski wielokrotnie zresztą żalił się na warunki współpracy zarówno z krajowymi urzędnikami MŻiHZ, jak i attaché handlowym ambasady w Paryżu. Ci pierwsi nie przejawiali zainteresowania realizacją zakupów sprzętu motoryzacyjnego przewidzianych umową polsko-francuską<sup>126</sup>. Na naciski ze strony Varimexu o jak najszybszy wyjazd do Francji w celu rozeznania tamtejszego rynku Departament Importu i Eksportu MŻiHZ miał odpowiedzieć, iż „kupcy i przemysłowcy francuscy sami do nas przyjdą”. Dodatkowo przedstawiciel ministerstwa wysłany do Paryża nie był zaopatrzony w pełnomocnictwa niezbędne do przeprowadzenia transakcji. Z kolei attaché ambasady polskiej nie był zainteresowany prowadzonymi negocjacjami handlowymi i nie wysłał na rozmowy swoich przedstawicieli<sup>127</sup>.

Duży import pojazdów pochodził z Czechosłowacji, skąd już w pierwszych latach powojennych strona polska zakupiła 2 tys. samochodów<sup>128</sup>. Natomiast na podstawie umowy z 4 lipca 1947 r. do Polski trafiło m.in. ponad półtora tysiąca osobowych škód<sup>129</sup>. Oprócz tego zakupiono tam kompletną stację

<sup>124</sup> AAN, MPiH, sygn. 3493, Protokół dotyczący dostaw węgla polskiego do Francji od roku 1948 do 1952, k. 46–47; AAN, MF, sygn. 373, k. 63–64.

<sup>125</sup> AAN, CUP, sygn. 1938, Sprawozdanie z pobytu we Francji od 3 do 30 I 1947 r., k. 37.

<sup>126</sup> Leon Gross-Gronomski zwracał uwagę, iż punkt w umowie dotyczący sprzętu motoryzacyjnego był skonstruowany zbyt ogólnikowo i nie zawierał następujących informacji: marek i ilości planowanych do zakupu pojazdów, ich cen oraz terminów dostaw; *ibidem*, k. 36.

<sup>127</sup> *Ibidem*, k. 36.

<sup>128</sup> AAN, MHZ, sygn. 18/45, Import [Czechosłowacja], bp.

<sup>129</sup> *Ibidem*, Dostawy z Czechosłowacji do Polski w ramach list importowych clearingowych na lata 1947–1948, bp.

obsługi przeznaczoną dla samochodów czeskiej produkcji oraz postanowiono zorganizować skład części<sup>130</sup>. Rok później importowano kolejną partię pojazdów osobowych. Przy okazji tej transakcji, na posiedzeniu Podkomisji Zakupów Sprzętu Motoryzacyjnego Komisji Motoryzacyjnej zauważono, iż stronę polską było stać w tym momencie na zakup dwa razy większej liczby aut<sup>131</sup>. W kolejnych latach import škód był istotną częścią planów zakupowych: w 1950 r. do Polski trafić miało ok. 3 tys. aut tej marki<sup>132</sup>.

Popularne na polskich drogach chevrolety wytwarzane przez amerykańskiego giganta GMC były importowane poprzez przedstawicielstwo tej firmy z siedzibą w Kopenhadze. W 1948 r. do Polski trafiło w ten sposób niemal 700 chevroletów, głównie modelu Fleetmaster<sup>133</sup>. Amerykańskie auta miały odgrywać rolę pojazdów reprezentacyjnych, gdyż, jak uważano w Biurze Budżetowo-Gospodarczym Prezydium Rady Ministrów, miały „stosunkowo nie wysoką cenę i reprezentacyjny wygląd”.

Innym ważnym partnerem Polski w kwestiach importu samochodów i sprzętu motoryzacyjnego były Włochy. O współpracy z Włochami będzie jeszcze mowa, w tym miejscu warto wspomnieć o podpisanej 27 grudnia 1947 r. umowie handlowej, na której mocy w zamian za węgiel do Polski trafić miały m.in. samochody, akcesoria, sprzęt serwisowy oraz opony za łączną kwotę 1,7 mln dolarów amerykańskich<sup>134</sup>.

Część importu motoryzacyjnego pochodziła również z ZSRR<sup>135</sup>. Podpisana 26 stycznia 1948 r. pięcioletnia umowa handlowa przewidywała zakup przez stronę polską wielu „dóbr motoryzacyjnych”: traktorów gąsienicowych, samochodów ciężarowych gaz i limuzyn zis (dwa egzemplarze reprezentacyjnego modelu 110) oraz samolotów<sup>136</sup>. W ramach tej umowy przewidziano także import montowni samochodów osobowych typu Gaz 20 Pobieda. Zakład miał produkować 12 tys. sztuk samochodów rocznie. Jednocześnie strona radziecka udzielić miała Polsce licencji na produkcję tych samochodów.

<sup>130</sup> AAN, MHZ, sygn. 7/42, Czechosłowackie Zakłady metalowe i maszynowe (KOVOSTROJ) Dotyczy: umowy w sprawie urządzenia w Polsce stacji obsługi dla pojazdów mechanicznych czechosłowackiego pochodzenia, Warszawa, 15 IX 1948 r., k. 278–283.

<sup>131</sup> AAN, KERM, sygn. 215, Protokół z posiedzenia Podkomisji Zakupów Zagranicznych Sprzętu motoryz.[acyjnego] odbytej 21 IV 1948 r., k. 1–2.

<sup>132</sup> AAN, PKPG, sygn. 5175, Import sprzętu motoryzacyjnego w roku 1950 wg rodzaju i wartości, projekt planu – tajne, k. 2.

<sup>133</sup> AAN, MHZ, sygn. 18/45, Obroty towarowe Polski z Danią w latach 1945–1952. Import, bp.

<sup>134</sup> AAN, KERM, sygn. 217, [Informacja Departamentu Importu Ministerstwa Przemysłu i Handlu o umowach handlowych zawartych z zagranicą dot. sprzętu motoryzacyjnego] wyłącznie do użytku służbowego, Warszawa, 14 X 1948 r., k. 18–19.

<sup>135</sup> AAN, Polskie Towarzystwo Handlu Zagranicznego „Varimex” (dalej: Varimex), sygn. 4/1, Spis przedmiotów importowanych w 1947 r. wg alfabetu, k. 82.

<sup>136</sup> *Ibidem*, k. 17.

Termin dostawy przewidziano na 1950 r.<sup>137</sup> Jest to o tyle ważna informacja, że w tym samym czasie przedstawiciele Polski prowadzili zaawansowane już negocjacje z włoskim Fiatem na temat zakupu licencji na produkcję modelu średniolitrażowego o symbolu 1100. Do tej kwestii powrócimy jeszcze w dalszej części rozdziału.

Polska importowała artykuły motoryzacyjne także z Anglii i USA<sup>138</sup>. Z tej pierwszej przede wszystkim części samochodowe, opony, ale także motocykle i traktory rolnicze. Z kolei ze Stanów Zjednoczonych kupowano silniki do samochodów jeep, części zamienne oraz opony<sup>139</sup>.

„Możliwości czeskie, włoskie i anglosaskie” – w poszukiwaniu licencji dla przemysłu motoryzacyjnego

Import samochodów, jak kilkakrotnie podkreślano, miał jedynie uzupełniać istniejący park pojazdów. Podstawowym źródłem pojazdów miała stać się produkcja własna. Oczywiście, zdawano sobie sprawę, iż w przypadku samochodów osobowych opracowanie rodzimej konstrukcji będzie o wiele trudniejsze niż choćby w przypadku aut ciężarowych, dla których powoli kończono przygotowania do uruchomienia produkcji starów. W tej sytuacji rozpoczęto poszukiwania potencjalnych licencji zagranicznych. Zająć się tym miał Centralny Zarząd Przemysłu Metalowego, który otrzymał zadanie „wysondowania aktualnych trendów na rynkach motoryzacyjnych”<sup>140</sup>. Planowano także kupno kilku egzemplarzy aut wybranych spośród „przodujących marek” i przeprowadzenie badań technicznych w kierunku ich przydatności w kraju<sup>141</sup>. Cel poszukiwań był bardzo konkretny: miał to być pojazd o średnim litrażu, z podwoziem na tyle uniwersalnym, aby bez większych problemów technicznych udało się je przekształcić z samochodu osobowego w sanitarkę bądź niewielki samochód ciężarowy.

Wstępny rekonesans przeprowadzony przez specjalistów z CZPM wykazał, iż owe założenia spełniał angielski jovett javelin salon. Według opinii polskich inżynierów miał mieć rewelacyjne cechy, zarówno silnika, jak i podwozia,

<sup>137</sup> AAN, KERM, sygn. 218, Wytyczne do użytku służbowego, Warszawa, 14 X 1948 r., k. 32.

<sup>138</sup> AAN, MPiH, sygn. 2356, Statystyka handlu zagranicznego za okres od 1 I do 31 IX 1948 r., k. 2–12.

<sup>139</sup> AAN, KERM, sygn. 217, [Informacja Departamentu Importu Ministerstwa Przemysłu i Handlu o umowach handlowych zawartych z zagranicą dot. sprzętu motoryzacyjnego] wyłącznie do użytku służbowego, Warszawa, 14 X 1948 r., k. 21–22.

<sup>140</sup> *Ibidem*, sygn. 215, Pismo Centralnego Zarządu Przemysłu Metalowego do Centralnego Urzędu Planowania Departament Komunikacji i Łączności. W sprawie zakupu samochodu wzorcowego, 23 III 1948 r., k. 14.

<sup>141</sup> *Ibidem*.

dzięki czemu w przeciwieństwie choćby do niemieckich opłi, dawał się łatwo przerobić na wóz dostawczy<sup>142</sup>. Bardzo szybko wniosek o zakup egzemplarza, który miał zostać poddany dalszym badaniom technicznym, zyskał aprobatę i wkrótce pojazd trafił do Polski. Wyniki testów, którym został poddany samochód, potwierdziły wszystkie pozytywne opinie na jego temat. Jednak ostatecznie pomysł zakupu angielskiej licencji bądź importu większej liczby egzemplarzy tego modelu został odrzucony. Co ciekawe, nie były to jedyne kontakty strony polskiej z angielskim przemysłem motoryzacyjnym. Poza importem, o którym wspomniano już wcześniej, attaché handlowy ambasady polskiej w Londynie otrzymał od brytyjskiej firmy Vauxhall Motors Ltd. ofertę zawierającą m.in. osobowe modele samochodów vauxhall: J1B 14 oraz HIX. Polski attaché sugerował CZM, który był adresatem oferty, iż podtrzymanie kontaktów z firmą z podlondyńskiego Luton, „która jest dla nas przyjaźnie usposobiona byłoby bardzo pożądane”<sup>143</sup>.

Z racji dość intensywnych kontaktów polsko-francuskich w sprawie importu aut osobowych do Polski oczywiste było, iż planowano także przywrzeć się możliwościom ewentualnego zakupu licencji nad Sekwaną. Mówiłem już, iż zainteresowane tego typu transakcją były dwie firmy francuskie: Peugeot i Citroën. Dyrektor Departamentu Komunikacji i Łączności CUP, Stefan Askanas, miał dokonać wyboru, który z proponowanych pojazdów (auto o pojemności silnika do 1600 cm<sup>3</sup>) mógł być najlepszą opcją. Kwestia nabycia licencji we Francji miała być dodatkowo dyskutowana podczas obrad fachowej Komisji Polsko-Francuskiej. Przygotowując się do rozmów stronę polską przestrzegano, aby znała przedmiot dyskusji „perfect” i pamiętała o innych możliwych kierunkach nabycia licencji. W przypadku „zatrzymania się na osobowym wozie francuskim, zażądać pełnej pomocy technicznej, organizacyjnej i finansowej celem uruchomienia w kraju w ciągu 2-ech lat pełnej fabrykacji, wzorując się na ofercie André Citroëna z roku 1934 lub na ofercie Forda z roku 1937”<sup>144</sup>. Po dokładniejszej analizie oferta francuska nie została jednak uznana przez stronę polską za satysfakcjonującą. Okazało się bowiem, iż oferowane licencje nie były na dostatecznie wysokim poziomie technicznym, a tylko taki wówczas znajdował się w kręgu zainteresowania. Opinii nie zmieniono nawet wówczas, gdy do wspomnianych dwóch firm dołączyła trzecia. Oferta przygotowana przez Renault zakładała bowiem odstąpienie „licencji na wóz, produkcję którego nie będzie dalej prowadził”<sup>145</sup>. Ostatecznie zdecydowano, iż zapotrzebowanie na samochody osobowe

<sup>142</sup> *Ibidem*.

<sup>143</sup> AAN, CUP, sygn. 1937, [Vauxhalle dla Polski – oferta z Luton], k. 86.

<sup>144</sup> AAN, KERM, sygn. 210, Notatka dla Pana Dyr. Askanasa, Warszawa, 21 VII 1947 r., k. 71.

<sup>145</sup> *Ibidem*, Komisja Motoryzacyjna. Protokół 9-go posiedzenia, 12 V 1947 r., k. 104.

w typie oferowanym przez firmy francuskie można będzie zaspokoić importem z innych krajów, zwłaszcza kupując w ZSRR победы<sup>146</sup>.

W cytowanym powyżej piśmie adresowanym do dyrektora Askanasa znalazła się informacja o innych prowadzonych równocześnie rozmowach w sprawie zakupu licencji na produkcję samochodów osobowych. W dokumencie tym określono je jako „możliwości Czeskie, Włoskie i Anglosaskie”.

„Możliwością anglosaską” była oferta, którą rządowi polskiemu złożyło GMC. Był to o tyle ważny kierunek prowadzonych poszukiwań, iż w pamięci wciąż żywe były kontakty i interesy, jakie amerykańska firma prowadziła z Polską jeszcze przed II wojną światową. Rozmowy zostały nawiązane bardzo szybko po zakończeniu działań wojennych. GMC skierowało do Polski ofertę, która oprócz części zamiennych do chevroletów przewidywała także możliwość budowy w kraju fabryki aut tej marki<sup>147</sup>. Strona amerykańska oferowała wszechstronną pomoc zarówno przy szczegółowym zaplanowaniu wytwórni, jak i przekazywaniu informacji dotyczących montażu pojazdów, obiecała również zapewnić opiekę fachowców amerykańskich.

Niecałe dwa miesiące później, we wrześniu 1946 r., do CZM wpłynął anonimowy „Memoriał”. W tym kilkustronicowym dokumencie pojawiły się dwie koncepcje nawiązania stosunków między Polską a GMC. Pierwsza zakładała stworzenie na miejscu przedstawicielstwa firmy amerykańskiej, które miało prowadzić sprzedaż „wszelkiego rodzaju samochodów osobowych, ciężarowych, traktorów, ciągników, autobusów [...] po cenach i na warunkach ustalic się jeszcze mających”. Druga możliwość dotyczyła planów budowy w Gdańsku montowni samochodów amerykańskiej marki. Zakład ten miał być jedynym tego typu obiektem GMC w Europie Środkowej i Wschodniej. Konkurentem w tym zakresie miała być dla Polski sąsiednia Czechosłowacja<sup>148</sup>.

Prawdopodobnie w czasie, gdy powstawał ten dokument (wrzesień 1946 r.), strona polska podjęła decyzję o zakupie dla celów reprezentacyjnych kilkudziesięciu chevroletów. Zwrócono się zatem do przedstawicielstwa amerykańskiej firmy w Kopenhadze z prośbą o przygotowanie odpowiedniej oferty. Wkrótce potem krakowska Spółka Techniczno-Handlowa, prawdopodobny autor „Memoriału”, mianująca się wyłącznym reprezentantem GMC na Polskę, w piśmie do premiera zakwestionowała planowaną transakcję, roszcząc sobie prawa do udziału w przedsięwzięciu i prowizji<sup>149</sup>. Na pismo spółki odpowiedział Departament Importu i Eksportu MŻiHZ, który, powołując się na dyrek-

<sup>146</sup> AAN, CUP, sygn. 1940, [Pismo] Do Centralnego Urzędu Planowania, Warszawa, 24 III 1948 r., k. 64.

<sup>147</sup> *Ibidem*, sygn. 1937, Pan M. Skotnicki, Dyrektor Departamentu Zcentralizowanej Motoryzacji Ministerstwa Komunikacji, [lipiec 1946], k. 38–41.

<sup>148</sup> AAN, URM, sygn. 5/471, Memoriał, k. 3–6.

<sup>149</sup> *Ibidem*, Do obywatela Prezesa Rady Ministrów w Warszawie, Kraków, 2 XI 1946 r., k. 10.

tora generalnego General Motors International z Kopenhagi Albina Madsena, odrzucił roszczenia krakowskiej firmy. Sam Madsen twierdził, iż w czasie swojego pobytu w Polsce „z nikim nie zawarł porozumienia co do generalnego przedstawicielstwa firmy”. Jak zresztą słusznie zauważył, zakładanie takowego nie miało „racji bytu, ze względu na scentralizowanie zakupów przez instytucje kierowane przez Państwo”<sup>150</sup>. „Memoriał” wywołał także zdecydowaną reakcję CUP. Cytowany już tutaj Stefan Askanas potwierdził prowadzenie rozmów w sprawie licencji z „GM[C], Ford, Fiat, itp. [...] dotycząc[y]ch produkcji samochodów w Polsce” i podkreślił nadrzędną rolę CZM, który odpowiadał za kwestie związane ze zbytem i zakupem samochodów<sup>151</sup>. Kontakty z kopenhaskim przedstawicielstwem GMC były jeszcze utrzymywane przez jakiś czas, choć, jak podkreślał Askanas, głównie ze względów kurtuazyjnych oraz „na konieczność zaopatrywania się w części zamienne”, bowiem nie było „widoków na podtrzymanie bliższych stosunków z firmą General Motors w przyszłości”<sup>152</sup>.

Dość mocno zaawansowane rozmowy prowadzone były z Czechosłowacją. Początkowo propozycja południowych sąsiadów uważana była za „mocną i dającą korzystne perspektywy”<sup>153</sup>. Strona polska zainteresowana była ofertą przygotowaną przez Škodę oraz Tatrę. Pierwsi zaproponowali Polakom kupno modelu 1101. Wątpliwości wzbudziła jednak przestarzała konstrukcja, oparta na drewniano-blaszanej karoserii, wysoka cena oraz przestarzałe nadwozie. Ostatecznie oferta przygotowana przez firmę z Mladá Boleslav została odrzucona. Z kolei fabryka z Kopřivnic chciała sprzedać Polsce egzemplarze tatry model 57B i 107. Pierwszy był już jednak dość wysłużoną konstrukcją i sami Czesi planowali szybkie zakończenie jego produkcji. Natomiast drugi w momencie wystosowania oferty wciąż jeszcze nie wszedł do masowej produkcji. Jednak największe zainteresowanie strony polskiej wzbudziła oferta praskiej fabryki Jawa i produkowany tam aero minor II. Ów niewielki samochód, oparty na niemieckiej konstrukcji DKW, był opcją wartą rozważenia zarówno ze względu na swoje rozmiary, jak i wynikające z nich oszczędności w eksploatacji. Jednak wysoka cena, którą zażądali Czesi, zadecydowała o odrzuceniu i tej oferty<sup>154</sup>. Dwa lata później

<sup>150</sup> *Ibidem*, Notatka w sprawie listu firmy „Auto”, Kraków, ul. Zwierzyniecka 25, z dnia 2 XI 1946 r. do ob. Prezesa Rady Ministrów, Warszawa, 16 XII 1946 r., k. 13.

<sup>151</sup> *Ibidem*, Do ob. Dyrektora mgr. Z. Kłopotowskiego Prezydium Rady Ministrów, Warszawa, 12 II 1947 r., k. 14.

<sup>152</sup> AAN, CUP, sygn. 1940, Ministerstwo Przemysłu i handlu [w sprawie] przyjazdu przedstawicieli General Motors, Kopenhaga, 21 IV 1948, k. 84.

<sup>153</sup> AAN, KERM, sygn. 210, Komisja Motoryzacyjna. Protokół 9-go posiedzenia, 12 V 1947 r., k. 104.

<sup>154</sup> AAN, CUP, sygn. 1938, Sprawozdanie z konferencji w dniu 30 V 1947 r. w Kovostroju, k. 196–197.

postanowiono zakupić parę egzemplarzy tego auta w celu przeprowadzenia badań technicznych<sup>155</sup>.

Do rozmów z firmami czechosłowackimi powrócono jeszcze na moment w pierwszej połowie 1948 r., jednak ponownie bez rezultatów. Pojawiła się wówczas możliwość podjęcia współpracy przemysłów maszynowych obu krajów, w tym m.in. samochodów. Strona polska, która już wówczas prowadziła zaawansowane rozmowy w sprawie licencji z Fiatem, starała się wykorzystać ów fakt i wypracować sobie przewagę negocjacyjną. Problemem była niechęć ze strony południowego sąsiada do takiego podziału produkcji, który wymagałby udostępnienia technologii i patentów Polsce. Eugeniusz Szyr przekonywał podczas rozmów toczonych w maju 1948 r. w Pradze, że „Nie możemy się również porozumieć na temat współpracy technicznej, tak długo, jak długo będzie nam łatwiej porozumieć się z Fiatem, niż tow. [Františkiem] Fabingerem [dyrektorem generalnym Zjednoczenia Przemysłu Metalowego i Inżynieryjnego, Generalni Reditelstvi Kovodělného a Strojirenského Průmyslu, KOVO]. [...] Toteż nic dziwnego, że my wolimy mówić z Fiatem [...]. To jest ilustracją, dlaczego zawarliśmy umowę z Fiatem”<sup>156</sup>.

Najbardziej zaawansowane rozmowy toczone były z włoskim Fiatem. Rozpoczęły się jeszcze w roku 1946, zaś zakończyły w kwietniu 1948<sup>157</sup>. Podpisane wówczas porozumienie licencyjne zakładało wytwarzanie w Polsce zmodyfikowanego fiata 508, którego następnie zastąpić miał nowoczesny model 1100 – produkcja tego ostatniego ruszyć miała we Włoszech dopiero w 1950 r. Licencja zakładała wybudowanie fabryki, która produkowałaby 10 tys. samochodów rocznie (przy trybie pracy na jedną zmianę). Pod koniec lipca 1948 r. Eugeniusz Szyr podjął decyzję o budowie przedsiębiorstwa: Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu w Warszawie. Rok później były już gotowe dwie hale produkcyjne, które zostały wybudowane przy pomocy włoskich ekspertów<sup>158</sup>.

Przez cały czas trwania rozmów polsko-włoskich bardzo duże zastrzeżenia do nich miała strona radziecka. Podczas wizyty polskiej delegacji w Moskwie w styczniu 1948 r., w której trakcie ustalono zasady i warunki umowy handlowej pomiędzy oboma krajami, sam Józef Stalin namawiał stronę polską do odstąpienia od negocjacji z Fiatem. Obawiał się, iż fiaty na polskich drogach utrudnią unifikację parku samochodowego krajów Europy Środkowo-Wschodniej,

<sup>155</sup> AAN, KERM, sygn. 220, Protokół z VI posiedzenia Komisji Importu Motoryzacyjnego, Warszawa, 26 I 1949 r., k. 33.

<sup>156</sup> AAN, KC PPR, sygn. 295/XI-393 (mf 2354/5), Stenogram z drugiego dnia konferencji gospodarczej, odbytej 20 III 1948 r. w Pradze, k. 91–92.

<sup>157</sup> D. Jarosz, M. Pasztor, *Skazani na podległość. Z dziejów stosunków polsko-włoskich w latach 1945–1958*, Warszawa 2013, s. 196–202.

<sup>158</sup> Z. Konieczniak, *FSO. Fabryka Samochodów Osobowych 1951–1986*, Warszawa 1986, s. 13–14.



„który musi być traktowany nie tylko jako sprzęt komunikacyjny, ale także i bojowy”. W tej samej rozmowie, Stalin zaproponował przekazanie Polsce bezpłatnej licencji na produkcję radzieckich osobowych oraz ciężarowych gazów<sup>159</sup>. Niemal rok po podpisaniu umowy polsko-włoskiej strona radziecka wciąż krytykowała jej zawarcie. Podczas posiedzenia sekcji polsko-radzieckiej komisji naukowo-technicznej jeden z członków radzieckiej delegacji przedstawił następujące stanowisko ZSRR w tej kwestii: „Znając sprawę «Fiata» [Związek Radziecki] uważa za niesłuszne budowanie w krajach demokracji ludowej fabryki samochodów o różnych typach samochodów (Polska – «Fiat», Węgry – «Steyer» itd.)”<sup>160</sup>.

Z uwagi na termin spotkania, które odbyło się na Kremlu (14 stycznia 1948 r.), moment podpisania umowy licencyjnej z Fiatem (14 kwietnia 1948 r.) oraz mocno krytyczną opinię o niej ZSRR, podkreślić należy twardą postawę strony polskiej, która ostatecznie zdecydowała się na porozumienie z Włochami. Zmiana decyzji i ostateczne odstąpienie od podpisanej umowy nastąpiły dopiero na skutek czynników *stricte* politycznych<sup>161</sup>. Nie bez znaczenia było prawdopodobnie także powstanie Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej na początku 1949 r. oraz jej dwie sesje, które odbyły się w sierpniu i wrześniu tego roku. Wówczas to zapadły wiążące decyzje odnośnie do wspólnej produkcji motoryzacyjnej. Forsowany przez Czechosłowację pomysł, aby została ona oparta na przemyśle czechosłowackim, który był najbardziej zaawansowany technologicznie i posiadał najdłuższe tradycje w tym zakresie, stał w sprzeczności z polskimi próbami rozpoczęcia produkcji samochodów na licencji fiatowskiej<sup>162</sup>.

Pochodzące prawdopodobnie z przełomu września i października 1949 r. pismo adresowane do Biura Rady Handlowego Ambasady Polskiej w Moskwie, autorstwa Juliana Greny pełniącego wówczas funkcję pełnomocnika MPiH do realizacji polsko-radzieckiej umowy inwestycyjnej, informowało o rezygnacji Polski z licencji włoskiej oraz zainicjowaniu starań o pomoc radziecką. Planowano wykorzystać już rozpoczętą inwestycję na Żeraniu<sup>163</sup>. Ustalono ostatecznie, iż umowa z 26 stycznia 1948 r. pomiędzy Polską a ZSRR

<sup>159</sup> H. Różański, *Śladem wspomnień i dokumentów (1943–1948)*, Warszawa 1987, s. 510.

<sup>160</sup> AAN, PKPG, sygn. 2977, Notatka z konferencji w Ministerstwie Handlu Zagranicznego ZSRR w dniu 28 IV 1949 r., k. 50.

<sup>161</sup> Por.: D. Jarosz, M. Pasztor, *Skazani na podległość...*, s. 200–201. W 1959 r. M. Piłacki i L. Mikołajków pisali, iż jedną z przyczyn odstąpienia od polsko-włoskiej współpracy było embargo nałożone na obrabiarki, które do FSO trafić miały z Anglii, Włoch i RFN; M. Piłacki, L. Mikołajków, *Samochód – narzędzie pracy czy luksus?*, „Wiedza i Życie” 1959, nr 10, s. 614.

<sup>162</sup> V. Fava, *The Socialist People's Car: Automobiles, Shortages, and Consent on the Czechoslovak Road to Mass Production (1918–1964)*, Amsterdam 2013, s. 82–84.

<sup>163</sup> AAN, PKPG, sygn. 2977, [Julian Gren] Do Biura Rady Handlowego, bd., k. 126–127.

zostanie uzupełniona o nowe punkty, w tym przewidujące wybudowanie kompletnej fabryki samochodów osobowych w typie pobied wraz z udzieleniem licencji na produkcję tych samochodów<sup>164</sup>. Jednocześnie Polacy prowadzili negocjacje z Fiatem w sprawie wypracowania sposobu na rozwiązanie kontraktu podpisanego w kwietniu 1948 r. Ostatecznie ustalono, na mocy protokołu z 27 kwietnia 1951 r., iż strona polska uzna należne odszkodowanie dla strony włoskiej<sup>165</sup>.

Osobowy gaz, któremu Józef Stalin nadał imię *Pobieda*, czyli *Zwycięstwo*, był konstrukcją opracowaną na przełomie 1943 i 1944 r. Także generalissimus miał zdecydować o wyposażeniu auta w bardziej oszczędny, czterocylin-drowy silnik. Wygląd karoserii przypominał przedwojenny model Kapitan marki Opel<sup>166</sup>. Jednak warto podkreślić, iż kilka powojennych aut, takich jak czechosłowacka tatra 600, niemiecki kaiser czy brytyjski standard vanguard, miały również zbliżony kształt. Pobieda była pierwszym samochodem, który można było w ZSRR nabyć w ogólnej sprzedaży, choć jego cena (16 tys. rubli) sprawiała, iż w praktyce był niedostępny dla szerszych mas społeczeństwa. Osobowy gaz produkowany był przez ponad 12 lat. Łącznie fabrykę w Gorkim opuściło prawie 260 tys. aut tej marki. Polska była jedynym zagranicznym krajem, w którym produkowano ten model samochodu<sup>167</sup>.

Kwestia rozpoczęcia w Polsce produkcji samochodów osobowych na licencji radzieckiej zamiast włoskiej wymaga komentarza. Otóż, w świetle dostępnych źródeł, decyzja o podjęciu produkcji pobied mogła zapaść już wcześniej. Świadczą o tym dwa zdarzenia. W czasie wspomnianych rozmów polsko-czechosłowackich toczonych w Pradze w sprawie współpracy przemysłów maszynowych obu krajów Eugeniusz Szyr wspominał o radzieckiej ofercie z zakresu motoryzacji<sup>168</sup>. Natomiast w kwietniu 1948 r. w Zjednoczeniu „Technoeksport” odbyła się konferencja, podczas której polscy specjaliści z zakresu motoryzacji zasugerowali zakup kilku egzemplarzy tych radzieckich

<sup>164</sup> *Ibidem*, Protokół do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o dostawach do Polski sprzętu przemysłowego na kredyt z 26 I 1948 r., k. 128–129.

<sup>165</sup> D. Jarosz, M. Pasztor, *Skazani na podległość...*, s. 202.

<sup>166</sup> Andriej Miniuk uważa, iż rozwiązania radzieckie były kopią niemieckich. Zresztą, podobnie miało być z moskwiczem, do którego konstrukcji użyto zdobytych planów samochodu opel kadett; A.I. Miniuk, *The Use of German Industrial and Scientific Technical Potential in the Development of the Soviet Motor Industry*, w: *Towards Mobility. Varieties of Automobilmism in East and West*, ed. D. Schlinkert, M. Grieger, U. Gutzmann, Wolfsburg 2009, s. 79–80.

<sup>167</sup> L.H. Siegelbaum, *Cars for Comrades...*, s. 62–64.

<sup>168</sup> E. Szyr mówił wówczas: „Związek Radziecki chce nam umożliwić produkcję samochodów. Tak samo buduje nam nową hutę wg najnowszych osiągnięć hut w Związku Radzieckim”; AAN, KC PPR, sygn. 295/XI-393 (mf 2354/5), Stanogram z drugiego dnia konferencji gospodarczej, odbytej 20 V 1948 r. w Pradze, k. 80.

aut w celu przeprowadzenia badań technicznych. Miało to być związane z planowaną budową montowni tych pojazdów, która była zapisana w umowie ze stycznia tego samego roku<sup>169</sup>. Podobna informacja pochodzi z października 1948 r., gdzie czytamy o przewidzianym imporcie montowni aut tej marki<sup>170</sup>. Wszystko to działo się już jednak po podpisaniu umowy z włoskim Fiatem. Można zatem przypuszczać, iż radzieckie samochody miały być tylko uzupełnieniem osobowego parku maszyn. Zarówno bowiem fiat 508, jak i jego planowany następcą, czyli model 1100, miały zupełnie inne charakterystyki niż radziecki gaz M-20. Były przede wszystkim mniejsze, o niższej pojemności silnika i nie tak wszechstronnym podwoziu. Pobedom z kolei bliżej było choćby do testowanego z powodzeniem w warunkach polskich angielskiego samochodu Jowett Javelin, który dawał o wiele większe możliwości pod względem kombinacji nadwozia. Dopiero druga połowa 1949 r. przyniosła odejście od projektu parku maszyn osobowych opartego na produkowanych w Polsce fiatach i pozostanie przy lansowanej przez ZSRR koncepcji jednorodnych samochodów w całym bloku.

#### „Żerań ruszył” – fso warszawa

Ostatecznie pierwsze samochody opuściły taśmy montażowe 6 listopada 1951 r. Były to warszawy całkowicie zmontowane z części dostarczonych do Polski przez stronę radziecką. Data nie była przypadkowa. Przypadała wówczas trzydziesta czwarta rocznica wybuchu Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, zaś robotnicy Żerania brali czynny udział w tzw. czynie październikowym. „Narodził się w Polsce przemysł samochodowy. [...] Żerań ruszył” – tryumfalnie obwieszczano, zaś fabrykę wizytowali wszyscy najważniejsi wówczas ludzie w państwie, z Bolesławem Bierutem na czele<sup>171</sup>. Miesiąc później fabrykę odwiedził Jan Józef Szczepański, który w swoim dzienniku pod datą 6 grudnia 1951 r. nie omieszkał skomentować całej propagandowej pompy towarzyszącej rozpoczęciu produkcji: „Wczoraj zwiedzałem fabrykę na Żeraniu. Ten cały huk w prasie to był typowy, wyreżyserowany pokaz. Fabryka, poza pięcioma zmontowanymi na uroczystość otwarcia wozami, nie wypuściła nic. Teraz dopiero wykańczają wszystkie urządzenia, które na kronice filmowej figurowały jako ukończone przed terminem”<sup>172</sup>. Szczepański nie był jednak do końca precyzyjny w swojej notatce. W opisaney przez niego

<sup>169</sup> AAN, MPiH, sygn. 3532, Protokół z konferencji w Zjednoczeniu „Technoeksport”, odbytey 16 IV 1948 r., k. 36–37.

<sup>170</sup> AAN, KERM, sygn. 218, Wytyczne do użytku służbowego, Warszawa, 14 X 1948 r., k. 32.

<sup>171</sup> *M-20 Warszawa*, Polska Kronika Filmowa (dalej: PKF) 47/51; Archiwum Polskiego Radia (dalej: APR), sygn. 466/2, Reportaż z Żerania – wóz nr 000004.

<sup>172</sup> J.J. Szczepański, *Dziennik*, t. 1: 1945–1956, Kraków 2009, s. 300.



1. FSO Warszawa, model M-20 na taśmie montażowej w Fabryce Samochodów Osobowych, 1957 r.

kronice filmowej, w której nadano relację z listopadowej uroczystości nigdzie nie padły słowa o uruchomieniu całej fabryki, jedynie o oddaniu do użytku na pięćdziesiąt cztery dni przed terminem hali montażu nr 1. Nie zmienia to oczywiście faktu, iż tempo budowy, a także uruchamiania produkcji w największej fabryce ówczesnej Warszawy nie przebiegało tak, jak zakładano, nie tylko zresztą z winy strony polskiej<sup>173</sup>.

Niemal trzy lata po uroczystościach październikowych poszczególne wydziały FSO nadal nie były w stanie wyprodukować wszystkich podzespołów. Silnikownia miała, używając języka źródeł, „nieopanowaną” produkcję pierścieni tłokowych, panewek oraz wykonywania odlewów bloków cylindrów. Podwoziownia nie radziła sobie z produkcją elementów zawieszenia, w tym tylnego mostu. Z kolei prasownia i armaturownia wciąż nie posiadały kluczowego wyposażenia<sup>174</sup>. Brakowało ok. 150 obrabiarek, w tym 29 radzieckich.

<sup>173</sup> *Opowieść o FSO. Historia tej warszawskiej fabryki*, red. prow. Z. Boniecki przy współpr. R. Gajewskiego, korekta i uzupełnienie E. Pietrzak, Warszawa 2010, s. 38.

<sup>174</sup> AAN, PKPG, sygn. 379, Uwagi głównego inżyniera projektu tow. inż. Aleksijewa o FSO, [1954 r.], k. 4–8.

Na dzień 1 września 1954 r. na niemal 3 tys. zaplanowanych w fabryce maszyn dostarczonych było nieco ponad 70 proc. Co więcej, owe brakujące były na tyle istotne dla procesu produkcyjnego, iż nierzadko blokowały całość. Fatalnie wyglądała kooperacja z dostawcami polskimi, zwłaszcza z zakładami podlegającymi Ministerstwom: Przemysłu Drobniego i Rzemiosła, Przemysłu Chemicznego i Przemysłu Maszynowego<sup>175</sup>. Wszystko to składało się na bardzo złe wyniki produkcyjne nie tylko aut, ale także i poszczególnych podzespołów. W 1954 r. zgodnie z przyjętym planem wyprodukowanych miało zostać 2,5 tys. silników, 1,4 tys. wałów pędnych czy 1,4 tys. przednich zawiesznień. Tymczasem po trzech kwartałach wielkość produkcji była na dramatycznie niskim poziomie. Do 1 września 1954 r. załoga FSO zdołała wyprodukować jedynie: 680 silników, 450 wałów pędnych i 10 przednich zawiesznień. Nie udało się wytworzyć ani jednej kierownicy oraz jedynie 20 sztuk amortyzatorów, choć plan zakładał 1,4 tys. sztuk każdego z tych elementów<sup>176</sup>. „Rozruch produkcji samochodów w Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu budzi zaniepokojenie poważnymi opóźnieniami i brakiem pewności pomyślniejszego dalszego rozwoju”<sup>177</sup>, pisano w specjalnej notatce przygotowanej na użytek PKPG. Co więcej, sytuacja w FSO miała być krytyczna i tylko interwencja najwyższych władz, zarówno państwowych, jak i ministerialnych umożliwić miała osiągnięcie zamierzonej produkcji samochodów<sup>178</sup>. Dopiero w 1956 r. udało się zakończyć wdrażanie do produkcji zespołów warszawy i od tego momentu taśmy montażowe FSO zaczęły opuszczać całkowicie rodzime samochody<sup>179</sup>. Nadal jednak czas produkcji tego auta w warunkach polskich znacząco przekraczał normy radzieckie, które przewidywały, iż na wyprodukowanie jednej warszawy potrzeba będzie 240 godzin, tymczasem w FSO jeszcze w 1957 r., a więc wówczas, kiedy Żerań opuściło ok. 20 tys. tych aut, pracochłonność wynosiła 364 godziny. Dopiero w 1961 r. osiągnięto wynik zbliżony do norm radzieckich<sup>180</sup>.

Po latach Tadeusz Wrzaszczyk w wywiadzie udzielonym tygodnikowi „Motor” racjonalnie ocenił zakup licencji na produkcję samochodów gaz. Podkreślił jej bardzo istotne wady (przestarzała technologia, wysoka pracochłonność i materiałochłonność), ale również i zalety. Do najważniejszych zaliczył:

<sup>175</sup> *Ibidem*, Uwagi o niedociągnięciach w kooperacji z FSO, [1954 r.], k. 41–49.

<sup>176</sup> *Ibidem*, Uwagi o stanie rozruchu produkcji w Fabryce Samochodów osobowych na Żeraniu, Warszawa, [1 X 1954 r.], k. 2 i n.

<sup>177</sup> *Ibidem*, Notatka w sprawie rozruchu produkcji samochodów na FSO, [październik 1954 r.], k. 8–10.

<sup>178</sup> *Ibidem*.

<sup>179</sup> K.J. Móravski, *Syrena. Samochód PRL*, Warszawa 2005, s. 19.

<sup>180</sup> S. Szostkiewicz, *Przemiany w strukturze załogi Fabryki Samochodów Osobowych w latach 1956–1961*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1965, s. 137.

budowę fabryki, przeszkolenie załogi, obsługa technologii wytwarzania niektórych podzespołów. Innymi słowy, licencja ta położyła podwaliny pod przyszły rozwój przemysłu motoryzacyjnego<sup>181</sup>.

## Stalinizm na kółkach

Kierowcy

Posiadanie własnego samochodu w polskich realiach lat czterdziestych i pierwszej połowy pięćdziesiątych było luksusem dostępnym tylko dla wybranych. Jak zauważono bowiem w jednym z departamentów CUP, zmiana, jaka nastąpiła w kraju w stosunku do okresu międzywojennego, a więc kilkukrotny wzrost liczby samochodów ciężarowych przy jednoczesnym znaczącym spadku liczby aut osobowych, była rzeczą „zupełnie normalną, a nawet pożyteczną, mając na uwadze trudności transportowe i nowe oblicze Polski”. Najbliższa przyszłość zatem dla osób chcących posiadać własny pojazd nie rysowała się w jasnych barwach. „Samochód osobowy jeszcze długo będzie nieosiągalnym marzeniem dla szarego człowieka, lecz jest to zupełnie zrozumiałe, jeżeli weźmie się pod uwagę, że dochód społeczny w pierwszym rządzie musi być skierowany na odbudowę życia gospodarczego kraju”<sup>182</sup>. Opinia ta, wyrażona prawdopodobnie w 1946 r., niestety dość trafnie opisywała powojenną rzeczywistość. Zniszczona działaniami wojennymi Polska była krajem zbyt ubogim, aby móc myśleć o rozwoju motoryzacji prywatnej na szerszą skalę. Jak wspominał Aleksander Rostocki, kiedy w 1951 r. sprowadzono do Polski partię tysiąca wschodnioniemieckich samochodów IFA (model F8) i ustalono ich cenę na 13 tys. zł, okazało się, iż nie ma na nie chętnych. Ostatecznie połowę postanowiono przydzielić różnym instytucjom jako auta służbowe, zaś pozostałe rozprowadzić pomiędzy przedstawicieli tych zawodów, które wymagały posiadania własnego środka lokomocji<sup>183</sup>. Nie zmienia to faktu, że wielu Polaków marzyło o własnym samochodzie, zaś część z nich owe marzenia starała się za wszelką cenę zamienić w rzeczywistość.

W 1955 r. według oficjalnych statystyk w Polsce było ok. 20,5 tys. prywatnych samochodów. Mówimy zatem o wzroście rzędu kilku, kilkunastu tysięcy na przestrzeni dekady. Wspomniano już tutaj o niektórych możliwościach

<sup>181</sup> *Igranie z ogniem*, „Motor” 1995, nr 51/52, s. 4.

<sup>182</sup> AAN, MK, sygn. 219, Zakres prac dokonywanych w komunikacji [przygotowany przez Departament Komunikacji i Łączności Centralnego Urzędu Planowania], bd. [prawdopodobnie 1. połowa 1946 r.], bp.

<sup>183</sup> *Rynek motoryzacyjny*, red. Z. Krasieński, Warszawa 1980, s. 55, p. 1.

nabycia auta (głównie wówczas, kiedy było ono niezbędne do prowadzenia działalności gospodarczej lub wykonywania zawodu). Pewne możliwości zdobycia pojazdu przez osoby prywatne dawała wymiana parku samochodów państwowych. Co jakiś czas w prasie codziennej pojawiały się informacje o imporcie aut z zagranicy, których pewną część przeznaczano do wolnej sprzedaży, lub ogłoszenia o zbywaniu pojazdów używanych<sup>184</sup>.

Tabela 4. Liczba pojazdów samochodowych i jednośladowych w Polsce w latach 1945–1956 (w tysiącach)

| Rok  | Samochody osobowe |          | Pojazdy jednośladowe |          |
|------|-------------------|----------|----------------------|----------|
|      | Ogółem            | Prywatne | Ogółem               | Prywatne |
| 1945 | 8,8               | –        | 3,0                  | –        |
| 1950 | 40,1              | –        | 58,9                 | –        |
| 1954 | 36,1              | –        | 135,9                | –        |
| 1955 | 40,3              | 20,5     | 169,7                | 163,0    |
| 1956 | 44,7              | 24,7     | 236,4                | 229,8    |

Źródło: A.M. Rostecki, *Zrealizowane oczekiwania. Miliony samochodów osobowych w r. 1975*, „Motor” 1966, nr 30, s. 3; „Rocznik Statystyczny” 1957, s. 211; „Rocznik Statystyczny” 1959, s. 230; „Rocznik Statystyczny” 1960, s. 264.

Całe „życie motoryzacyjne” koncentrowało się wówczas wokół organizacji, której rodowód sięgał jeszcze czasów zaborów i skupiającej przedwojennych pasjonatów automobilizmu i motoryzacji: Automobilklubu Polski. Wojnę przeżyła większość jego działaczy mocno zaangażowanych w „samochodowe życie”. Bardzo szybko doszło zatem do reaktywacji stowarzyszenia. We wrześniu 1945 r. odbyło się konstytucyjne Walne Zgromadzenie AP, zwołane przez przedwojennych członków zarządu. Wybrano wówczas władze tymczasowe, na których czele stanął Janusz Regulski, przed wojną wiceprezes AP<sup>185</sup>. W czerwcu tego samego roku, z inicjatywy dyrektora CZM Mieczysława Skotnickiego odbyło się pierwsze po wojnie Walne Zgromadzenie Automobilklubu Polski, w którym udział wzięli delegaci funkcjonujących niemal od zakończenia II wojny oddziałów w 14 miastach wojewódzkich<sup>186</sup>. Miesiąc później ukonstytuował się Zarząd Główny AP, którego prezesem został minister komunikacji Jan Rabanowski, zaś wiceprezesami: Piotr Jaroszewicz, Wiktor Grosz (obaj reprezentujący wojsko), Mieczysław Skotnicki oraz Janusz

<sup>184</sup> Np.: *Nowe samochody rozprowadzi „Motozbyt”*, „Głos Ludu” 1948, nr 131, s. 5; *ibidem*, nr 134, s. 7.

<sup>185</sup> J. Regulski, *Blaski i cienie długiego życia*, Warszawa 1980, s. 402.

<sup>186</sup> Warto zauważyć, iż mniej więcej w tym samym czasie w Polskim Związku Motocyklowym zrzeszonych było 105 klubów i sekcji motocyklowych; *Automobilklub Polski rozpoczął znowu pracę*, „Motoryzacja” 1946, nr 1, s. 24.

Regulski. W sierpniu tego roku ukazał się pierwszy numer jego oficjalnego organu prasowego – „Motoryzacji”<sup>187</sup>.

Przy AP bardzo szybko skupiła się grupa osób związanych z motoryzacją, zaś samo stowarzyszenie rozpoczęło swoją zwykłą pracę: propagowało sport motorowy, kwestie związane z transportem oraz bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jego przedstawiciele zostali m.in. włączeni w skład komisji egzaminujących przyszłych kierowców<sup>188</sup>. Zaczęto tworzyć zespoły społeczne, których zadaniem było udzielanie fachowych porad dotyczących eksploatacji i obsługi pojazdów samochodowych. Bardzo ważnym polem pracy AP było rzeczoznawstwo. Ogromne zróżnicowanie taboru samochodowego sprawiło, iż owa pomoc okazywała się nierzadko na wagę złota<sup>189</sup>.

Bardzo dużo energii działacze AP poświęcili na reaktywowanie tradycyjnych rajdów samochodowych organizowanych pod auspicjami stowarzyszenia. Już we wrześniu 1946 r. odbył się pierwszy Rajd Samochodowy Automobilklubu Polski, w roku następnym zorganizowano m.in. uliczny wyścig samochodowo-motocyklowy w Warszawie oraz XIII Międzynarodowy Rajd Samochodowy AP. Słowo „międzynarodowy” użyto w nazwie imprezy nieco na wyrost, bowiem jedynym zagranicznym zawodnikiem był pracownik ambasady Czechosłowacji. Ważniejszy był jednak fakt, iż w ten sposób AP nawiązywało do swoich tradycyjnych, przedwojennych imprez. Stąd też wzięła się w nazwie kontynuacja numeracji z okresu II RP. Impreza znalazła się w orbicie zainteresowania najważniejszych osób w państwie. Członkowie Biura Politycznego KC PPR ocenili go jako „szkodnictwo”. Obawiano się, iż w kolejnych będą brali udział państwowi kierowcy w służbowych autach. Z tego też powodu postulowano zaostrzenie kontroli „celów wyjazdów” poszczególnych samochodów<sup>190</sup>. W 1948 r. odbył się kolejny, czternasty wyścig. Tym razem wzięło w nim udział, oprócz polskich kierowców, ponad dwudziestu kierowców z Czechosłowacji. Honorowy patronat nad imprezą objął prezydent Bolesław Bierut, który po zakończeniu rajdu przyjął w Belwederze jego uczestników<sup>191</sup>.

Był to jednak początek końca środowiska skupionego wokół AP. Zagęszczająca się atmosfera polityczna polskiego stalinizmu dotknęła osoby związane

<sup>187</sup> *Automobilklub Polski 1909–2009. Monografia*, red. B. Mierkowski, Warszawa 2009, s. 33–35.

<sup>188</sup> W komisjach działających wówczas przy Wydziałach Motoryzacji Urzędów Wojewódzkich zasiadali ponadto: przedstawiciele Urzędów Wojewódzkich oraz Związku Zawodowego Transportowców; AAN, MK, sygn. 1136, Zarządzenie Ministra Komunikacji z 23 V 1947 r. o opłatach za egzaminowanie osób, ubiegających się o pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, bp.

<sup>189</sup> *Automobilklub Polski...*, s. 36–37.

<sup>190</sup> AAN, KC PPR, sygn. 295/V/5 (mf 2090/1), Protokół nr 14 posiedzenia BP [KC PPR] z 14 VI [19[47], k. 92.

<sup>191</sup> *Automobilklub Polski...*, s. 88–90.



z motoryzacją. Janusz Regulski w 1948 r. został oskarżony o działalność „anty ludową”, aresztowany i skazany na 14 lat więzienia. Opuścił je dopiero na fali odwilży<sup>192</sup>. Józef Docha, prezes Polskiego Związku Motocyklowego, także trafił do więzienia. W wyniku brutalnego przesłuchania zmarł w 1951 r. Członków AP uznano za „element wrogi klasie robotniczej lub obojętny” oraz „ledwie życzliwy”. Nie mogło to dziwić, bo – jak pisano w sprawozdaniu dla Wydziału Komunikacji KC PZPR – „w Polsce przedwrześniowej właścicielami czy też korzystającymi z samochodu był klasowo nam obcy element”. Dość dużym problemem dla rządzących była swoista elitarność AP. Licząca wówczas ok. 3,5 tys. członków organizacja po połączeniu z PZM miała poszerzyć swoje szeregi do 17 tys., z czego większość stanowić miała „pokaźna ilość robotników [...] i to elementu zdrowego psychicznie i wyrobionego politycznie”. Jednocześnie zdawano sobie sprawę, iż AP odgrywał bezcenną, także z punktu widzenia władzy, rolę propagatora techniki motoryzacyjnej<sup>193</sup>. Dlatego też zamierzano po części wykorzystać kilkudziesięcioletnie doświadczenie jego członków w tym zakresie. Plan stopniowego przejmowania AP był następujący: „Ideowa podbudowa każdego odczytu szkoleniowego, rzetelna praca w szkoleniu kadr samochodziarzy i motocyklistów, organizowanie zawodów w powiązaniu z życiem politycznym Kraju, wreszcie towarzyskie imprezy klubowe to są te ogniwa, które umiejętnie powiązane w racjonalnie przemyślanym planie pozwolą na wychowanie nowego człowieka i to pozwoli na odsunięcie od szkodliwego wpływu wymienionych na wstępie elementów, co dziś jeszcze niewątpliwie istnieje i musi zniknąć i to jak najprędzej”<sup>194</sup>. Mimo to środowisko AP nadal starało się prowadzić działalność w dotychczasowym zakresie, w tym także organizować wyścigi samochodów. Tak było choćby z Międzynarodowym Techniczno-Doświadczalnym Rajdem Samochodów Ciężarowych z 1950 r. Wzięło w nim udział m.in. sześć starów oraz auta z Czechosłowacji i Węgier<sup>195</sup>. Trudno nie dostrzec tutaj próby wpasowania się w aktualny wówczas klimat sprzyjający transportowi samochodowemu, aby pod tym ideologicznym kamuflażem realizować motoryzacyjne pasje.

Formalna likwidacja stowarzyszenia rozpoczęła się 29 stycznia 1950 r., kiedy to odbyło się Walne Zgromadzenie Delegatów AP, którzy podjęli uchwałę o jego rozwiązaniu. Identyfikacyjny dokument przyjęli działacze obradującego równocześnie Walnego Zgromadzenia Delegatów PZM. Następnego dnia na wspólnym posiedzeniu delegaci powołali w miejsce dotychczasowych

<sup>192</sup> H. Korczyk, *Regulski Janusz*, w: *Polski Słownik Biograficzny* (dalej: PSB), t. 30, 1987, s. 744.

<sup>193</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/XIII-143, Protokół z posiedzenia Sekcji Samochodowej przy Wydziale Komunikacyjnym KC PZPR odbytej 26 X 1949 r., bp.

<sup>194</sup> *Ibidem*.

<sup>195</sup> W. Rychter, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1979, s. 416.

struktur jedną wspólną organizację: Polski Związek Motorowy<sup>196</sup>. Oficjalnym powodem połączenia były „kalkulacje organizacyjno-ekonomiczne”, jednak trudno nie dopatrzeć się tutaj typowej dla ówczesnej stalinowskiej rzeczywistości polityki konsolidacji różnych środowisk (np. architektów, plastyków czy też pisarzy).

Do rozprawy z AP przygotowywano się bardzo starannie. Koncepcja połączenia obu organizacji – samochodowej i motocyklowej – pojawiła się już w drugiej połowie lat czterdziestych, jednak problem z realizacją tego pomysłu był dość prozaiczny. Otóż AP i PZM włączone były w międzynarodowe struktury organizacji motoryzacyjnych, odpowiednio *Fédération Internationale de l'Automobile* oraz *Fédération Internationale de Motocyclisme* i żadne fuzje nie były możliwe ze względu na statut FIA, groziły bowiem pozbawieniem członkostwa w tych organizacjach. A to z kolei niosło ze sobą spore straty finansowe, oznaczając m.in.: utratę możliwości wydawania międzynarodowych praw jazdy. Dlatego też nowa organizacja, która powstać miała z połączenia AP i PZM musiała posiadać odpowiednio skonstruowany statut, wcześniej uzgodniony z FIA. Pod koniec 1949 r. rozpoczęto więc rozmowy na szczeblu międzynarodowym w celu uzgodnienia kształtu przyszłej organizacji, które zakończyły się sukcesem w grudniu 1949 r. W tym momencie nic już nie stało na przeszkodzie likwidacji AP, co dokonało się na początku 1950 r.

Wspomniany już powyżej dokument CUP w dalszej swej części poświęcał nieco miejsca pojazdom będącym w posiadaniu prywatnych przedsiębiorstw. Z jednej strony, jak zauważano, ich posiadanie było warunkowane rzeczywistymi potrzebami zawodowymi, z drugiej jednak – stanowiły one dość poważne obciążenie dla i tak mocno nadwyrężonych zapasów paliwa. Ustalenie niskich norm zaopatrzenia pojazdów w benzynę (nazwano je w dokumencie „wegetatywnymi”) miało znacząco ograniczyć poruszanie się samochodów prywatnych. Oszczędności trafić miały do państwowego parku maszyn, zaś osoby chcące zakupić paliwo ponad określoną normę miały płacić ceny komercyjne<sup>197</sup>. Akcja oszczędnościowa miała w dalszej perspektywie objąć także samochody należące do administracji i przedsiębiorstw państwowych. Będzie o tym mowa w dalszej części tekstu.

Kolejnymi obostrzeniami wymierzonymi w prywatnych użytkowników samochodów były ograniczenia w zasięgu poruszania się pojazdów. Wydane na początku stycznia 1951 r. przez Radę Ministrów rozporządzenie zezwalało na

<sup>196</sup> *Automobilklub Polski...*, s. 38. W Czechosłowacji likwidacja tamtejszego Automobilklubu miała miejsce w 1951 r.; V. Fava, *The Elusive People's Car. Imagined Automobility and Productive Practices along the „Czechoslovak Road to Socialism” (1945–1968)*, w: *The Socialist Car...*, s. 21.

<sup>197</sup> *Ibidem*.

ruch aut należących do osób prywatnych i przedsiębiorstw nieuspołeczniczonych jedynie w granicach administracyjnych miast, w których pojazd był zarejestrowany. W przypadku osób zamieszkujących mniejsze ośrodki (do 100 tys. mieszkańców) obszar poruszania się określono promieniem 20 kilometrów „liczonym wzdłuż dróg wylotowych do granic administracyjnych tych miejscowości”. W przypadku mieszkających w Warszawie i Łodzi osób, które trudniły się przewozem zarobkowym, istniała możliwość zwiększenia zasięgu samochodu. Także mieszkający w owych dwóch miastach lekarze, dentyści, weterynarze oraz przodownicy pracy i racjonalizatorzy pracy mogli uzyskać takie zezwolenia. Styczeniowe zarządzenie ograniczało całkowity miesięczny przebieg aut należących do osób fizycznych oraz przedsiębiorstw prywatnych do 200 kilometrów. Prywatny użytkownik mógł poruszać się jedynie samochodem osobowym ze sprawnym licznikiem przebytych kilometrów oraz z silnikiem do 2 litrów pojemności<sup>198</sup>.

Choć ostatecznie rządzący porzucili dość realny w pewnym momencie pomysł całkowitego zakazu rejestrowania samochodów należących do osób prywatnych, nie oznaczało to automatycznej zgody na liberalizację przepisów regulujących zakup pojazdów. W pierwszych powojennych latach osoby chcące nabyć jakiegokolwiek auto musiały spełnić kilka warunków. Zdecydowanie najszybciej, choć niekoniecznie najłatwiej, auto zakupić mógł prywatny przedsiębiorca lub rzemieślnik. Obaj musieli wylegitymować się zaświadczeniem wystawionym przez Izbę Przemysłowo-Handlową (w przypadku osób pracujących w przemyśle bądź handlu) lub Izbę Rzemieślniczą (w przypadku rzemieślników) o konieczności posiadania pojazdu. Przedmiotem takiej transakcji mogły być jedynie auta tzw. zbędne, czyli sprzedawane przez administrację państwową w wyniku wyzbywania się nadmiernych etatów samochodowych. W takiej sytuacji szanse na nowy pojazd były niewielkie. Co więcej, najchętniej pozbywano się samochodów ponemieckich i demobilowych, których utrzymanie w ruchu z powodu złego stanu technicznego było dla państwa nieopłacalne<sup>199</sup>.

Po otrzymaniu przydziału nabywca zobowiązany był, oprócz uiszczenia ustalonej przez instytucję sprzedającą samochód ceny, do subskrypcji Premiowej Pożyczki Odbudowy Kraju<sup>200</sup>. Zarządzeniem CUP ustalono, iż nabywca

<sup>198</sup> Dz. U. 1951, nr 4, poz. 29. Zarządzenie zakazywało używania w przewozach zarobkowych samochodów osobowych o pojemności silnika powyżej 2,5 litra oraz następujących marek i typów aut: Audi „Front”, Ford „V8 22”, Ford „GPW”, Willys, Wanderer „W45”, „W50” oraz „W250”.

<sup>199</sup> AAN, Izba Przemysłowo-Handlowa (dalej: IPH), sygn. 1195, [Pismo informacyjne IPH dotyczącej sprzedaży samochodów ponemieckich do Centralnego Zarządu Motoryzacji, Warszawa, 19 III 1947 r., bp.

<sup>200</sup> Dz. U. 1946, nr 2, poz. 11.

auta subskrybował obligacje PPOK w wysokości 100 proc. wartości pojazdu. Wywołało to dość duży sprzeciw, bowiem – jak wyliczano, „biorąc pod uwagę cenę samochodu, subskrybowaną sumę, oraz koszty uruchomienia samochodu, gdyż wszystkie wskazywały mniejsze lub większe braki, końcowy koszt przekraczał możliwości firm ubiegających się o przydział”<sup>201</sup>. Z tego powodu w drugim kwartale 1946 r. wśród przedsiębiorców zrzeszonych w IPH oraz Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupieckich RP rozproszono jedynie 167 samochodów, co stanowiło znikomy procent kontyngentu przydzielonego tym instytucjom<sup>202</sup>.

Obowiązek subskrypcji tłumaczono tym, że jest to ekwiwalent za przywilej korzystania z uprawnień i cen przysługujących ministerstwu i państwowym instytucjom<sup>203</sup>. Bardzo szybko dla części nabywców pojazdów zmniejszono kwotę, jaką musieli oni subskrybować. Tak było chociażby ze spółdzielcami, którzy otrzymali pięćdziesięcioprocentową bonifikatę<sup>204</sup>. Innym sposobem na obniżenie ponoszonych dodatkowych kosztów z tytułu PPOK było także przerobienie napędu samochodu na gaz<sup>205</sup>. Kiedy wstrzymano akcję PPOK, wielu nabywców samochodów nadal nie miało opłaconych wymaganych kwot z tego tytułu. Ostatecznie, po rozmowach w Ministerstwie Skarbu, postanowiono, iż wpłaty (10 proc. wartości samochodu) od tego momentu będą kierowane na fundusz odbudowy Warszawy<sup>206</sup>.

Bardzo interesującym źródłem są podania, jakie w pierwszych latach po wojnie napływały do instytucji państwowych zajmujących się rozprawianiem aut pośród prywatnych przedsiębiorców. Niemal we wszystkich zamieszczona była informacja, iż starająca się o samochód firma współpracuje z przemysłem państwowym. „Dom Handlowo-Przemysłowy” Stanisława Jaromińskiego z warszawskiej Pragi, starając się o osobowego Citroëna, argumentował, że jego firma stosownie do swoich wysokich obrotów odprowadzała „znaczne podatki i daniny na rzecz skarbu Państwa”<sup>207</sup>. Z kolei przedsiębiorstwo „Składy drewna i materiałów budowlanych” należące do Józefa Maciejewskiego miało

<sup>201</sup> AAN, IPH, sygn. 1195, [Pismo informacyjne IPH] do Centralnego Urzędu Planowania dotyczy: szacunku pojazdów mechanicznych, Warszawa, 29 VII 1946 r., bp.

<sup>202</sup> *Ibidem*, sygn. 1196, [Pismo IPH] do Centralnego Urzędu Planowania dotyczy subskrypcji PPOK od nabywców samochodów z demobilu kanadyjskiego, 20 V 1946 r., bp.

<sup>203</sup> *Ibidem*, sygn. 1195, Protokół z konferencji w dniu 4 II 1946 r. w sprawie przydziału samochodów przedsiębiorstwom prywatnym zgrupowanych w Izbie Przemysłowo-Handlowej i Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupieckich RP, bp.

<sup>204</sup> *Ibidem*, sygn. 1196, [Pismo IPH] do Centralnego Urzędu Planowania dotyczy subskrypcji PPOK..., bp.

<sup>205</sup> *Ibidem*, Protokół z konferencji w dniu 4 II 1946 r...

<sup>206</sup> *Ibidem*, sygn. 1156, PPOK „Akcja motoryzacji”, 7 XI 1947 r., bp.

<sup>207</sup> *Ibidem*, sygn. 1155, [Dom handlowo-przemysłowy Stanisław Jaromiński, Warszawa-Praga] w sprawie przydziału samochodu osobowego marki Citroën, Warszawa, 30 VI 1947 r., bp.

być, w opinii właściciela, „jednym z ogniw odbudowy Stolicy i zaopatrzenia przemysłu i rzemiosła”<sup>208</sup>. Często prywatni przedsiębiorcy powoływali się na lokalizacje siedzib swoich firm, zwykle poza centrami miast, co w przypadku ograniczonych możliwości transportowych komunikacji miejskiej rodziło spore problemy. „Ciągły kontakt z Centralnymi Zarządami – pisał w podaniu przedstawiciel jednego z warszawskich przedsiębiorstw produkujących opakowania – będącymi naszymi klientami jest konieczny, co przy niemożliwości zaprowadzenia telefonu, ze względu na brak kabla w tej dzielnicy, nie może być dokonane w inny sposób jak transportem samochodowym”<sup>209</sup>. Z kolei Polskie Towarzystwo Handlu Zagranicznego „Elektrim”, posiadające dwa samochody: willysa („zniszczony i zdekompletowany”) oraz stejera („również zniszczony”), swoje starania o możliwość nabycia nowego pojazdu rozpoczęło na początku 1947 r. Do stycznia 1948 były one nieskuteczne<sup>210</sup>. O wiele rzadsze były podania, w których pisano po prostu np.: „Reflektujemy na jeden samochód osobowy nowy, amerykański”<sup>211</sup>.

Równie ciekawe jest podanie, a dokładniej – dopiski, jakie na tym dokumencie zostały dokonane ręką urzędnika – adresowane do Izby Przemysłowo-Handlowej przez Fabrykę Farb i Lakierów. Firma mająca siedzibę w Helenówku, w okolicach podwarszawskiego Pruszkowa, ubiegała się o przydział auta osobowego marki Škoda lub Citroën. Oczywiście, w podaniu nie omieszkało wspomnieć o szerokich kontaktach i interesach, jakie prowadzono z przedsiębiorstwami państwowymi. Na końcu podania przedstawiciel firmy dopisał ręcznie: „proszę o uwzględnienie w miarę możliwości”. Urzędnik IPH dopisał natomiast: „ale tych możliwości zapewne nie będzie, bo wg moich wiadomości firmy prywatne przydziałów nie otrzymają”<sup>212</sup>.

## Drogi

Wspominałem już, jak wyglądały straty wojenne w infrastrukturze drogowej. Przesunięcie granic państwa na zachód spowodowało, że niezbędna okazała się także integracja scalonych terenów. Nowe nabytki terytorialne posiadały bowiem stosunkowo gęstą sieć drogową w porównaniu z Polską w granicach przedwrześniowych. Na 100 km<sup>2</sup> terenów przyłączonych do Polski przypadało

<sup>208</sup> *Ibidem*, Dotyczy przydziału nowego samochodu osobowego, Warszawa, 28 VII 1948 r., bp.

<sup>209</sup> *Ibidem*, [Fabryka opakowań blaszanych PEM, Warszawa, ul. Burakowska nr 5/7], 22 V 1948 r., bp.

<sup>210</sup> *Ibidem*, [Polskie Towarzystwo Handlu Zagranicznego dla elektrotechniki „Elektrim”] dotyczy przydziału samochodu, Warszawa, 4 I 1948 r., bp.

<sup>211</sup> *Ibidem*, [Laboratorium dr Stanisław Klawe, Warszawa], Warszawa, 19 I 1948 r., bp.

<sup>212</sup> *Ibidem*, [Fabryka Farb i Lakierów, podanie o przydział samochodu osobowego] do Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, 3 VI 1948 r., bp.

ok. 45 km dróg o nawierzchni utwardzonej. Z kolei na ziemiach dawnych było to niemal o połowę mniej (24 km na 100 km<sup>2</sup>)<sup>213</sup>.

W pierwszych powojennych latach priorytetem była zatem odbudowa i ujednoczenie sieci dróg. Eugeniusz Buszma, późniejszy dyrektor Centralnego Zarządu Dróg Publicznych, szacował, że scalenie systemu drogowego ziem dawnych i nowych będzie wymagało wybudowania ponad 25 tys. km dróg w granicach przedwrześniowych (bez terenów przyłączonych do ZSRR). Buszma twierdził nawet, iż jest to „problem do pewnego stopnia palący”<sup>214</sup>. Proces ten okazał się być jednak niezwykle kosztowny. Dwa lata po zakończeniu wojny Centralny Urząd Planowania przygotował zestawienie niezbędnych do odbudowy dróg kołowych i wodnych oraz kolejowych sprzętów i materiałów, które należało importować. Łączna wartość przekraczała 365 mln dolarów, z czego na drogi kołowe przypadało ponad 27 mln, które miały być przeznaczone na zakup m.in. maszyn niezbędnych do napraw korpusów i nawierzchni dróg. Jednocześnie szacowano, iż od maja 1945 r. do stycznia 1947 r. wartość odbudowanych obiektów sięgnęła 10 proc. wartości zniszczeń<sup>215</sup>. Wybudowano jedynie 13 kilometrów nowych dróg, zaś wyremontowano 1,5 tys. dróg zniszczonych<sup>216</sup>. Było to zatem bardzo wolne tempo.

Obok odbudowy niezbędne okazało się także utrzymanie już istniejących szlaków komunikacyjnych w stanie, który pozwalałby na korzystanie z nich. W ostatnim kwartale 1945 r. Departament Dróg Kołowych Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego zaplanował samą konserwację mostów na drogach publicznych państwowych i wojewódzkich za kwotę ponad 32 mln zł. Szybko jednak zrewidowano te plany i na ten cel przekazano jedynie 20 mln<sup>217</sup>.

U progu planu trzyletniego Polska posiadała łącznie ponad 95 tys. km dróg o nawierzchni twardej i 157 tys. km dróg gruntowych, co oznaczało, iż na 100 km<sup>2</sup> powierzchni przypadało 30,7 km dróg. Pierwszy powojenny plan gospodarczy przygotowany przez zespół Czesława Bobrowskiego zakładał, iż w zakresie infrastruktury drogowej, a konkretnie budowy dróg kołowych,

<sup>213</sup> A. Zawistowski, *Wzrost podporządkowany doktrynie politycznej*, w: *Polskie osiągnięcia gospodarcze. Perspektywa historyczna*, red. J. Kaliński, Warszawa 2010, s. 185–186.

<sup>214</sup> E. Buszma, *Problem dróg samochodowych w Polsce*, „Drogownictwo” 1946, nr 1/2 (<http://www.nowedrogi.pl/index.php?option=content&task=view&id=32&Itemid=93> [dostęp: 21 I 2011]).

<sup>215</sup> AAN, CUP, sygn. 1466, Zestawienie potrzeb dla odbudowy komunikacji w urządzeniach i materiałach, które nie są wcale produkowane w kraju lub też produkcja krajowa jest niewystarczająca, Warszawa, 3 VII 1947 r., bp.

<sup>216</sup> J. Kaliński, *Plan odbudowy gospodarczej 1947–1949*, Warszawa 1977, s. 177.

<sup>217</sup> AAN, CUP, sygn. 2927, Wniosek Departamentu Dróg Kołowych [Ministerstwa Komunikacji] w sprawie kredytów dodatkowych na utrzymanie mostów drogowych w okresie 1 X – 31 XII 1945 r., Warszawa, 6 XI 1945 r., k. 261.

powstanie 4,5 tys. km nowych dróg oraz niemal 39 tys. metrów bieżących mostów<sup>218</sup>. Ostatecznie sukces był połowiczny. O ile bowiem dzięki wybudowaniu, modernizacji i odbudowie udało się osiągnąć ponad 97 tys. km dróg o nawierzchni twardej i wskaźnik 31,2 km na 100 km<sup>2</sup>, to nadal istniały ogromne dysproporcje pomiędzy poszczególnymi regionami kraju. Co więcej, inne państwa europejskie pod względem gęstości dróg o nawierzchni twardej zdecydowanie wyprzedzały Polskę. Przykładem mogą być tutaj Niemcy, które pod koniec lat czterdziestych posiadały ponad 40 km dróg twardych na 100 km<sup>2</sup> powierzchni, czy Czechosłowacja, która mogła pochwalić się 54 km dróg. W Polsce jedynie województwo śląsko-dąbrowskie, które posiadało ów wskaźnik na poziomie 55 km, równało do średniej europejskiej. Tymczasem województwo rzeszowskie z 12 km było na szarym końcu<sup>219</sup>.

Plan sześcioletni był bardziej ambitny. Zakładał bowiem wybudowanie 6 tys. km nowych dróg, odbudowanie 9 tys. km i przebudowanie 4 tys. km dróg już istniejących i zaopatrzenie ich w nowoczesne, twarde nawierzchnie. Planowano także odbudowę 34 tys. metrów bieżących mostów, wcześniej w przeważającej mierze drewnianych, a teraz stalowych i żelbetonowych. Ogólnie zakładano, że dzięki tym zabiegom zniszczenia wojenne w zdecydowanej większości zostaną usunięte, zaś sieć najważniejszych arterii drogowych zostanie zmodernizowana. Zmniejszone zostać miały także różnice w gęstości dróg pomiędzy centralnymi, wschodnimi a zachodnimi i północnymi rejonami kraju. Ostatecznie w okresie planu sześcioletniego długość dróg o nawierzchni twardej zwiększyła się o 6,5 tys. kilometrów, osiągając 267,6 tys. km, jednak przyrost dróg o nawierzchni ulepszonej był zdecydowanie niższy – wyniósł nieco ponad 1,2 tys. km i był mniejszy niż w latach 1946–1949<sup>220</sup>. W samym 1952 r. koszt budowy i przebudowy dróg i mostów sięgnął sumy 463,4 mln złotych, co oznaczało wykonanie planu finansowego w 88 proc. W roku 1953 plan wykonano w 90 proc. – przekroczono co prawda o kilkanaście kilometrów planowaną długość nowych i przebudowywanych dróg, jednak nie udało się osiągnąć zamierzeń w poszerzaniu i podbudowie oraz przy budowie i przebudowie mostów<sup>221</sup>. Ostatecznie w 1955 r. w Polsce dróg o nawierzchni

<sup>218</sup> Dz. U. 1947, nr 53, poz. 285.

<sup>219</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/XIII/140, Protokół z posiedzenia Sekcji Drogowej przy Wydziale Komunikacyjnym KC PZPR z 19 III 1949 r., bp.; *ibidem*, Gospodarka drogowa w Polsce Ludowej, bp.

<sup>220</sup> „Rocznik Statystyczny Transportu” 1967, s. 6–7; A. Rostocki, W. Wieniawski, *Motoryzacja w liczbach 1969*, Warszawa 1970, s. 229; por. AAN, PKPG, sygn. 2951, Memoriał w sprawie stanu dróg państwowych i powiatowych oraz w sprawie potrzeby wznowienia robót przy ich utrzymaniu, [1953 r.], k. 11–18.

<sup>221</sup> AAN, Urząd Rady Ministrów, Kancelaria Tajna (dalej: URM KT), sygn. 6/322, Ocena wykonania planu robót drogowo-mostowych o znaczeniu ogólnopaństwowym w ramach P[lanu] I[nwestycyjnego] Ministerstwa Transportu i Lotniczego na 1953 r., k. 31–37.

twardej było ponad 98 tys. km, co dawało gęstość na poziomie 31,7 km na 100 km<sup>2</sup>. Jednak jedynie nieco ponad 25 tys. km posiadało nawierzchnię twardą ulepszoną. Nadal też utrzymywały się dość duże dysproporcje regionalne. Pod względem gęstości dróg o nawierzchni twardej najlepiej wyglądały województwa: wrocławskie (55,4 km/100 km<sup>2</sup>), opolskie (48,8 km/100 km<sup>2</sup>), stalinogrodzkie (41,5 km/100 km<sup>2</sup>) i gdańskie (40 km/100 km<sup>2</sup>). Najślabza sieć dróg była z kolei w województwach: lubelskim (14,4 km/100 km<sup>2</sup>), białostockim (18,5 km/100 km<sup>2</sup>) i rzeszowskim (22,2 km/100 km<sup>2</sup>)<sup>222</sup>.

## Prawo

Po zakończeniu II wojny światowej na ziemiach, które znalazły się w granicach ustalonych na konferencjach w Jałcie i Teheranie moc prawną posiadały: ustawa z 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych<sup>223</sup> oraz rozporządzenie z 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych<sup>224</sup>. Pomimo kilkakrotnych zmian, prawo to obowiązywało przez ponad dwadzieścia pięć lat, aż do momentu zastąpienia przez całkowicie nowy kodeks, który wszedł w życie 1 października 1962 r.<sup>225</sup>

Z kolei przepisy odnoszące się do rejestracji pojazdów zmieniały się wielokrotnie. Pierwsze regulacje prawne dotyczące tego zagadnienia, a także oznakowania pojazdów samochodowych zostały wydane jeszcze pod koniec 1944 r.<sup>226</sup> W październiku Kierownik Resortu Komunikacji, Poczty i Telegrafów wydał okólnik, który był wynikiem powtarzających się zatrzymań samochodów będących własnością PKWN, pomimo faktu posiadania wszystkich wymaganych dokumentów: rozkazu wyjazdu, książki ewidencyjnej jazdy i zaświadczenia potwierdzającego własność pojazdu. W dokumencie tym przypomniano o wymaganej rejestracji każdego auta oraz motocykla w Wydziale Komunikacyjno-Budowlanym odpowiednich urzędów wojewódzkich, gdzie pojazdy zaopatrywano w numer oraz dowód rejestracyjny, tzw. paszport<sup>227</sup>. Pod koniec sierpnia 1945 r. posłowie KRN pracujący w poselskiej Komisji Komunikacyjnej wezwali rząd Osóbki-Morawskiego do zdecentralizowania rejestracji pojazdów

<sup>222</sup> „Rocznik Statystyczny 1956”, 1956, s. 210.

<sup>223</sup> Dz. U. 1921, nr 89, poz. 656.

<sup>224</sup> Dz. U. 1937, nr 85, poz. 616.

<sup>225</sup> Dz. U. 1962, nr 61, poz. 295.

<sup>226</sup> We wrześniu 1944 r. Kierownik Resortu Komunikacji, Poczty i Telegrafów wydał zarządzenie w sprawie znakowania pojazdów mechanicznych oraz sposobu wykonywania tablic rejestracyjnych, „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji” (dalej Dz. Urz. MK) 1945, nr 2, poz. 18.

<sup>227</sup> *Ibidem*, nr 3, poz. 26.



i przekazania tej czynności do wojewódzkich urzędów samochodowych. Ta, jak już pisałem, leżała w gestii centralnie usytuowanego PUS.

Pierwsze rejestracje pojazdów na wyzwalanych ziemiach polskich miały miejsce w kwietniu 1945 r. Teoretycznie obowiązywać miały przepisy z października 1937 r., jednak PUS oparł się na własnych przepisach i wprowadził scentralizowany system rejestracji samochodów cywilnych. Bardzo uciążliwy, bo trwający miesiącami proces spotkał się z dużą dozą krytyki i wywołał przytoczoną na wstępie reakcję Komisji Komunikacyjnej. Jednak PUS wstrzymywał się z wprowadzeniem zmian. Pewne modyfikacje, mające na celu uszczelnienie procesu rejestrowania pojazdów, wprowadzono w listopadzie 1945 r. Wówczas na podstawie zasad ustalonych podczas konferencji międzyministerialnej, która odbyła się w dniach 12 i 14 listopada 1945 r., PUS wydał przepisy porządkujące zasady rejestracji pojazdów. W okólniku nr 41 z 20 listopada 1945 r. ustalono, iż z dniem 15 grudnia unieważnione zostały wszystkie tzw. numery próbne, które od tej pory służyć miały tylko i wyłącznie doprowadzeniu pojazdu na badanie techniczne. Pojazdy, które nie uzyskały stałej rejestracji, a które nadal używały numerów oznaczonych skrótem „PR” miały być konfiskowane<sup>228</sup>. Dotychczas wydawanie numerów próbnych miało się odbywać niezgodnie z zasadami paragrafu 30 rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych z 27 października 1937 r. Uregulowanie kwestii rejestracji pojazdów było także próbą ograniczenia wielu niepokojących zjawisk. Jak bowiem informował PUS, nagminną praktyką było kupowanie samochodów, motocykli oraz części zamiennych bez sprawdzenia legalności ich pochodzenia. Duże zapotrzebowanie na pojazdy powodowało, iż niejednokrotnie przedmiotem transakcji były auta kradzione. „Wskutek chwilowego popytu na samochody takiego pochodzenia, rozmnażają się napady rabunkowe i kradzieże samochodów celem dalszego ich zbycia w niekontrolowany i nielegalny sposób. [...] niektórzy uczciwi ludzie, uczciwi robotnicy, lub jak to miało miejsce w kilku wypadkach z żołnierzami zdemobilizowanymi tracą swe oszczędności nabywając w nieświadomości od paserów lub nawet od złodziej pojazdy mechaniczne, których własność nie będzie przez państwo uznana”, czytamy w oświadczeniu PUS, który jednocześnie zapewniał o prowadzeniu dokładnych kontroli podczas procesu rejestracji

<sup>228</sup> AAN, URM, sygn. 5/466, Obwieszczenie, k. 11–11v; *ibidem*, Okólnik nr 41, Warszawa, 20 XI 1945 r., k. 21–22. Numery próbne wydawane były na okres od 3 do 7 dni w zależności od odległości dzielącej miejsce postoju pojazdu mechanicznego od siedziby urzędu, w którym miał być dokonany przegląd techniczny będący warunkiem rejestracji. Nie było możliwości prolongowania owego okresu. Poszczególne województwa i okręgi oraz Warszawa otrzymały czterocyfrowe numery tzw. serii „PR”; *ibidem*, MAP, sygn. 488 (mf B-1473), Zasady korzystania z numerów próbnych dla pojazdów mechanicznych, k. 13; *ibidem*, Okólnik nr 41, Warszawa, 20 XI 1945 r.

sprawdzających pochodzenie pojazdu. W dokumencie tym przypomniano jednocześnie, iż samochody i motocykle poniemieckie oraz te pochodzące z importu, rozdzielane przez KERM, można było nabywać leganie jedynie za pośrednictwem PUS<sup>229</sup>.

Ta decyzja PUS wywołała niemal natychmiast reakcję użytkowników samochodów, przede wszystkim jednak pojazdów należących do terenowych jednostek administracyjnych, którzy dosłownie z dnia na dzień pozbawieni zostali środków lokomocji. Do kancelarii Prezesa Rady Ministrów wpływały z całej Polski prośby o prolongowanie ważności próbnych tablic, anulowanie okólnika, jak również o usprawnienie samego procesu uzyskania stałych dowodów rejestracyjnych, który „dotychczas trwał długimi miesiącami”<sup>230</sup>. Być może tak zdecydowana reakcja spowodowała, że PUS w kolejnym okólniku (nr 46) złagodził nieco zasady wydawania numerów próbnych i prolongował ważność próbnych tablic rejestracyjnych, ale tylko dla pojazdów pochodzących z dostaw zagranicznych; próbne rejestracje dla takich aut mogły być „odnawiane w usprawiedliwionych przypadkach do czasu wystawienia stałej karty ewidencyjnej”<sup>231</sup>. Zdarzały się także decyzje, które wydłużały ważność próbnych tablic używanych przez niektóre organizacje społeczne i polityczne. Taka sytuacja miała miejsce na początku marca 1946 r., kiedy Biuro Eksploatacji PUS udzieliło pozwolenia na wydawanie zaświadczeń o numerach próbnych zezwalających na eksploatację bez ograniczeń pojazdów pochodzących z dostaw UNRRA, używanych przez Wojewódzką Komisję Porozumiewawczą Stronnictw Politycznych na Okręg Pomorze Zachodnie<sup>232</sup>. Oczywiście jest tutaj polityczna konieczność zapewnienia ciągłości ruchu samochodów.

Wracając do PUS, jego funkcjonowanie na tym polu zostało poddane druzgocącej krytyce. W pierwszym numerze „Motoryzacji” autor podpisujący się inicjałami „E.O.” pisał: „Należy przede wszystkim stwierdzić, że wszelkie ograniczenia w rejestracji – zarówno co do osób, które mogą na swoje imię rejestrować pojazdy, jak i co do sposobu rejestracji – nie są **oparte na jakimkolwiek przepisie prawnym** [wyróżnienie w tekście]”. Jednakże, jak zauważał, były niezbędne w początkowym okresie tworzenia administracji państwowej.

<sup>229</sup> *Ibidem*, Ostrzeżenie, 5 XII 1945 r., k. 12.

<sup>230</sup> Zob. np.: *ibidem*, Telegram, 18 XII 1945 r., k. 7; *ibidem*, Telegram, 18 XII 1945 r., k. 8; *ibidem*, Telegram, 14 XII 1945 r., k. 16.

<sup>231</sup> *Ibidem*, Okólnik nr 46, [grudzień 1945 r.], k. 28. Co więcej, w niektórych przypadkach, które uzasadniać można było „koniecznością gospodarczą i interesem Państwa” samochody ciężarowe pochodzenia poniemieckiego i zgłaszane do rejestracji przez państwowe organizacje gospodarcze i Związek Gospodarczy „Społem” mogły otrzymać zaświadczenia na otrzymanie próbnych tablic rejestracyjnych ważnych aż do wystawienia stałych kart ewidencyjnych.

<sup>232</sup> *Ibidem*, [Pismo informacyjne] Do Biura Prezydialnego Rady Ministrów, Warszawa, 6 III 1946 r., k. 33.

Niemniej zarządzenia wydawane przez PUS były niezgodne z obowiązującym kodeksem z 1937 r. „Rozporządzenie to – pisał dalej E.O. – nie przewidywało, bo i nie mogło przewidywać jakiegokolwiek zawężenia kręgu osób, które mogły być właścicielami czy posiadaczami pojazdów mechanicznych. [...] ograniczenie prawa własności musiałyby zostać wprowadzone w drodze ustawodawczej, a takiej ustawy nie było przed wojną i nie ma dotychczas”<sup>233</sup>. W innym miejscu tworzone w PUS przepisy prawne odnoszące się do rejestracji nazywano „niejasnymi”, zaś sam urząd – „wszechpotężnym” bądź też określano jego działalność mianem „dyktatury”<sup>234</sup>.

Dopiero 28 lipca 1946 r. wiceminister komunikacji wydał zarządzenie regulujące kwestie rejestracji pojazdów, dopuszczając po raz pierwszy do rejestracji osoby prywatne, które wcześniej tego prawa były pozbawione. Uchylono wówczas wszystkie obowiązujące w tym zakresie okólniki i zarządzenia, które zostały wydane zarówno przez PUS (wówczas już nieistniejący), jak i CZM, z wyjątkiem dwóch dokumentów: okólnika nr 59 z 27 marca i nr 62 z 9 kwietnia 1946 r. We wspomnianym już zarządzeniu z 28 lipca znalazła się instrukcja regulująca wykonywanie czynności rejestracyjnych pojazdów zgodnie z przepisami z kodeksu z 1937 r., dodatkowo uzupełnionymi regulaminem CZM z 28 czerwca 1946 r.<sup>235</sup>

W świetle obowiązujących przepisów rejestracji pojazdów mechanicznych dokonywały urzędy drugiej instancji z terenu, na którym pojazd był garażowany na podstawie wniosku właściciela. Do składanych dokumentów dołączony miał być oryginalny dowód własności pojazdu, ewentualnie uwierzytelniony notarialnie lub urzędowo odpis. Dowodami mogły być wszystkie dokumenty, które stwierdzały „w sposób niewątpliwy, że pojazd jako całość (nie jego część, wrak itp.) jest identyczny ze zgłoszonym do rejestracji”. Chcący zarejestrować samochód musieli przedstawić dokumenty wystawione przez władze polskie lub powołane do tego instytucje, autoryzowane firmy prowadzące sprzedaż pojazdów (składnice i punkty zbytu należące do Centralnych Zakładów Samochodowych), wyroki sądowe, dowody nabycia z licytacji publicznej itp. W przypadku, gdy auto pochodziło z zagranicy, honorowano dokumenty zagraniczne, ale rejestrujący musiał dołączyć dowód opłacenia cła. Urząd dokonujący rejestracji mógł także ograniczyć dopuszczenie do ruchu pojazdów mechanicznych do określonych obszarów (np. powiatów lub województw). Instrukcja regulowała również kwestie związane z przerejestrowaniem w przypadku zmiany właściciela pojazdu<sup>236</sup>. Wszystkie pojazdy,

<sup>233</sup> E.O., *Unormowanie sprawy rejestracji*, „Motoryzacja” 1946, nr 1, s. 31.

<sup>234</sup> Old., *Ponowna rejestracja pojazdów mechanicznych*, „Motoryzacja” 1947, nr 8, s. 452.

<sup>235</sup> *Wiadomości urzędowe Centralnego Zarządu Motoryzacji*, „Motoryzacja” 1946, nr 1, s. 37.

<sup>236</sup> AAN, KRN, sygn. 27, Protokół z 35. posiedzenia Komisji Komunikacyjnej, Warszawa, 1 X 1946 r., k. 522–534.

które nie zostałyby przejeżdżone do 30 września 1946 r. przechodziły na własność Skarbu Państwa<sup>237</sup>.

Wyniki prowadzonej na mocy zarządzenia z 28 czerwca rejestracji były gorsze od zakładanych. W ciągu miesiąca od wejścia w życie przepisów zarejestrowano 941 prywatnych pojazdów mechanicznych oraz przejeżdżono na prywatne 28 pojazdów, które wcześniej należały do różnych urzędów i instytucji państwowych. W sierpniu wyniki były już zdecydowanie lepsze: odpowiednio 2738 i 101 aut<sup>238</sup>. Jeśli jednak zauważymy, iż ostateczny termin rejestracji miał 30 września, ów skokowy wzrost nie jest zaskakujący.

Niewątpliwie na odkładanie w czasie momentu zarejestrowania samochodu wpływały także opłaty, które musiał uiścić posiadacz auta. W tym przypadku chodziło o uregulowanie należności dla Okręgowych Urzędów Likwidacyjnych, które rozprawdzały samochody będące mieniem poniemieckim. Jak zauważono podczas posiedzenia Komisji Komunikacyjnej, sytuację dodatkowo komplikowała pogłoska o możliwych obniżkach cen obowiązujących w lipcu i sierpniu. Było to o tyle istotne, iż wiele środowisk podkreślało, że ich zdaniem opłaty były zbyt wysokie. Opinię tę podzielała m.in. IPH, która stała na stanowisku, iż „prywatne przedsiębiorstwa winny być obecne przy reprivatyzacji pojazdów mechanicznych, [i] obciążone minimalnie, w pewnym godziwym stosunku do rzeczywistej wartości wozu”. Jak bowiem zauważano, „zbyt wysoka skala szacunkowa [opłat] dotknie boleśnie przedsiębiorstwa prywatne, dla których posiadany samochód nie jest przedmiotem zbytku, lecz środkiem ułatwiającym prowadzenie przedsiębiorstwa”<sup>239</sup>.

Dopiero wydany 9 sierpnia 1946 r. przez Główny Urząd Likwidacyjny okólnik dotyczący szacowania wartości pojazdów zakończył całą sprawę<sup>240</sup>. Także opłaty pobierane za badanie techniczne nie były niskie. W 1949 r. zarządzeniem ministra komunikacji ustalono je w wysokości: 250 zł za motocykl, 400 zł za nowy samochód ciężarowy lub osobowy oraz 700 zł za pojazd używany<sup>241</sup>.

Kolejną trudnością, na którą zwrócono uwagę, było niewymienienie w instrukcji Ministerstwa Komunikacji szeregu dokumentów potwierdzających własność pojazdu, a które, przynajmniej w teorii, mogły takową stwierdzić.

<sup>237</sup> AAN, IPH, sygn. 1196, W sprawie przejeżdżowania samochodów prywatnych, Warszawa, 2 VIII 1946 r., bp.

<sup>238</sup> AAN, KRN, sygn. 27, Protokół z 35. posiedzenia Komisji Komunikacyjnej..., k. 522–523.

<sup>239</sup> AAN, IPH, sygn. 1195, [Pismo informacyjne IPH] do Centralnego Urzędu Planowania dotyczące szacunku pojazdów mechanicznych, Warszawa, 29 VII 1946 r., bp.

<sup>240</sup> AAN, KRN, sygn. 27, Protokół z 35. posiedzenia Komisji Komunikacyjnej..., k. 523.

<sup>241</sup> AAN, MK, sygn. 1144, Zarządzenie Ministra Komunikacji z 5 X 1949 r. w sprawie opłat za badanie techniczne pojazdów mechanicznych, bp.

Wśród nich znalazły się m.in.: wszystkie dowody rejestracyjne wydawane przez niemieckie władze okupacyjne w miejsce odbieranych dowodów przedwojennych, niemieckie dowody rejestracyjne wydawane na terenach polskich włączonych do III Rzeszy<sup>242</sup>. Na ile było to poważny problem świadczy fakt, iż na początku października 1946 r. Poselska Komisja Komunikacyjna zwróciła się z prośbą do Głównego Urzędu Likwidacyjnego w dwóch kwestiach. Pierwsza dotyczyła przedłużenia porozumienia z MK w sprawie wydłużenia terminu uiszczania opłat za pojazdy i ich legalnego rejestrowania z racji masowego napływu wniosków już po terminie przyjętym w instrukcji z czerwca 1946 r. Druga kwestia wiązała się z uznaniem prawa Polaków do samochodów, na które dokumenty własności wydane zostały przez władze niemieckie, zarówno na terenach Generalnego Gubernatorstwa, jak i ziemiach włączonych do III Rzeszy<sup>243</sup>.

### Samochody władzy

Opisane w dziennikach przez Marię Dąbrowską lśniące limuzyny należące do polskich dygnitarzy, parkujące w pewien lipcowy wieczór w 1948 r. na teatralnym parkingu przy warszawskim Nowym Świecie z całą pewnością musiały robić ogromne wrażenie na społeczeństwie<sup>244</sup>. Jednak początki tworzenia parku samochodów będących w dyspozycji administracji państwowej były bardzo trudne, bo powojenne braki niemal we wszystkich dziedzinach życia nie omijały także aut urzędniczych czy reprezentacyjnych.

Bolesny był zwłaszcza brak samochodów dla najwyższych urzędników państwowych. Henryk Różański wspominał, jak w pierwszych dniach sierpnia 1944 r. udało się odnaleźć i uruchomić „zamelinowanego w jakimś garażu mercedesa”, który następnie przez pewien czas służył Hilaremu Mincowi<sup>245</sup>. We wrześniu tego samego roku PKWN otrzymał od ZSRR setkę nowych willysów, które premier Osóbka-Morawski rozdysponował pomiędzy pracowników rządu<sup>246</sup>. Jednak była to tylko kropla w morzu potrzeb, a co więcej – samochody te wkrótce zostały niemal całkowicie okradzione z części zamiennych podczas postojów na parkingu<sup>247</sup>. Pod koniec listopada premier wydał okólnik nakazujący „jak najekonomiczniejsze wykorzystanie” samochodów należących do poszczególnych resortów. Tym samym zezwolił, aby ze

<sup>242</sup> AAN, KRN, sygn. 27, k. 524.

<sup>243</sup> *Ibidem*, sygn. 30, [Pismo informacyjne] do Prezesa Głównego Urzędu Likwidacyjnego ob. Siwińskiego Ignacego, 10 X 1946 r., k. 132.

<sup>244</sup> M. Dąbrowska, *Dzienniki powojenne 1945–1949*, Warszawa 1997, s. 251–252.

<sup>245</sup> H. Różański, *Śladem wspomnień i dokumentów (1943–1948)*, Warszawa 1987, s. 150.

<sup>246</sup> *Ibidem*, s. 154–155.

<sup>247</sup> AAN, Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego (dalej: PKWN), sygn. I/102, Raport, 14 XI 1944 r., k. 96.

wszystkich aut, które w danym czasie nie były używane, mogły korzystać, po uprzednim porozumieniu, inne resorty<sup>248</sup>. Próby stworzenia reprezentacyjnego parku samochodów dla członków rządu, KRN i korpusu dyplomatycznego podjęte w lipcu 1945 r. zaowocowały prośbą wystosowaną do gen. Karola Świerczewskiego o przekazanie na ten cel kilkunastu wozów użytkowanych przez II Armie Wojska Polskiego<sup>249</sup>. Dopiero z czasem zdecydowano się na import amerykańskich chevroletów, buicków oraz cadillaców<sup>250</sup>.

Samochody produkowane przez amerykański GMC przybywały do Polski przez Skandynawię. Jedna z takich dostaw, z listopada 1946 r., składająca się z cadillaca, sześciu buicków oraz 35 chevroletów okazała się zawierać uszkodzone pojazdy („pogięte są błotniki, odrapany lakier, w niektórych karoseriach są wgnięcia. Prawie wszystkie narzędzia są wykradzione”). Mimo to strona polska nie złożyła reklamacji, gdyż uszkodzenia dało się dość tanim kosztem naprawić na miejscu, a potrzeba samochodów była paląca. Ciekawy jest jednak dopisek w telefonogramie dokonany przez Stefana Askanasa, który sugerował, aby rozdział pojazdów odbył się drogą losowania<sup>251</sup>. Może to świadczyć, że głód samochodów służbowych wśród administracji państwowej był ogromny. Artur Starewicz przez wiele lat jeździł fiatem 500, który pochodził z konfiskat przeprowadzonych w czasie reformy rolnej<sup>252</sup>.

Najważniejsi dostojnicy państwowi musieli jednak jeździć wyjątkowymi samochodami. Specjalny pojazd otrzymać miał prezydent KRN, a od 1947 r. prezydent RP, Bolesław Bierut. Na początku kwietnia 1948 r. paryskie biuro PTHZ Varimex otrzymało zlecenie na zakup kabrioletu dla głowy państwa. Wytyczne, które dotarły do Paryża – czterodrzwiowe nadwozie, czarny bądź ciemnoniebieski kolor karoserii, wnętrze wyłożone czerwoną skórą – wykluczały auta produkowane seryjnie. Pracownik Varimexu, któremu powierzono wykonanie zadania, po rekonesansie na francuskim rynku samochodów informował warszawską centralę: „Gotowego kabrioletu cztero drzewiowego kupić tu nie można. Trzeba obstałować. W związku z tym rozmawiałem z różnymi fabrykami karoserii i doszedłem do wniosku, że najlepszy jest Chapron, który robi bardzo ładne rzeczy”<sup>253</sup>. Był to Henri Chapron, inżynier i twórca karoserii

<sup>248</sup> *Ibidem*, Okólnik, 29 XI 1944 r., k. 1a.

<sup>249</sup> AAN, URM, sygn. 5/39, Do Dowódcy II-ej Armii Wojsk Polskich generała Świerczewskiego, Warszawa, 12 VII 1945 r., k. 20–20v.

<sup>250</sup> AAN, CUP, sygn. 1939, Telefonogram, 30 XI 1946 r., k. 205. Buicki przeznaczone były dla premiera Józefa Cyrankiewicza oraz marszałka Michała Roli-Żymierskiego; *ibidem*, sygn. 1937, [List attaché wojskowego ambasady polskiej w Waszyngtonie gen. Izidora Modelskiego], 14 IX 1946 r., k. 84.

<sup>251</sup> *Ibidem*, sygn. 1939, Telefonogram, 30 XI 1946 r., k. 205.

<sup>252</sup> Relacja Artura Starewicza, Hoover Institution Archives, Jane L. Curry Collection, Box 9 – za udostępnienie tego źródła dziękuję Michałowi Przeperskiemu.

<sup>253</sup> AAN, CUP, sygn. 1940, Sprawozdanie za okres od 2 do 8 IV 1948 r., Paryż, 9 IV 1948 r., k. 69.

samochodowych, autor projektów, które znalazły stałe miejsce w historii światowej motoryzacji. Specjalizował się przede wszystkim w przerabianiu nadwozi luksusowych marek, głównie francuskich limuzyn, tworząc z nich prawdziwe dzieła sztuki designerskiej. Do jego najbardziej znanych dzieł należą przeróbki sławnego citroëna DS, o którym Roland Barthes pisał, iż „spadł on z innego świata”<sup>254</sup>. Jedno z dzieł Chaprona, przerobiony kabriolet mylord, model Citorën SM, został sprzedany na aukcji w 2014 r. za ponad pół miliona euro.

Pracownik Varimexu depeszował dalej: „[...] dla kabrioletu 4-drzwiowego musi być dostatecznie długie podwozie. I w tej chwili tylko jeden – Delahaye produkuje podwozie, którego długość jest dostateczna”. I znów wybór był najlepszy z możliwych: firma założona przez Émile’a Delahaye’a w 1895 r. słynęła z luksusowych limuzyn. Nadwozie, o którym mowa, pochodziło od modelu 180. W oryginale auto napędzane było sześciocyndrowym silnikiem o pojemności 4,5 l i mocy 120 KM. Przygotowanie samochodu przez firmę Chaprona miało potrwać do końca roku i kosztować 3,5 mln franków. Pracownik Varimexu sugerował na koniec: „Wydaje mi się jednak, że jeżeli zestawienie kolorów w zamówieniu nie jest zastrzeżone przez rytuał, to lepiej dla czarnego kabrioletu dać zielone wybicie zamiast czerwonego”<sup>255</sup>. Do transakcji ostatecznie nie doszło. Nie zmienia to jednak faktu, iż w ówczesnych realiach taki samochód mógł być ewenementem na skalę całego bloku socjalistycznego.

Zakup kabrioletu dla Bolesława Bieruta był jednak tylko epizodem. Park samochodowy użytkowany przez władze państwowe i całość administracji w pierwszych powojennych latach składał się w przeważającej części, oprócz kilku importowanych aut, z wysłużonych samochodów, motocykli i rowerów. Co więcej, na początku lat pięćdziesiątych samochody reprezentacyjne były przeważnie autami przestarzałymi o przekroczonych limitach przebiegu i niegwarantującymi bezpiecznej jazdy<sup>256</sup>.

Wydział Komunikacyjny KC PPR skarżył się, że polski park samochodowy charakteryzuje „niebywała różnorodność typów maszyn i katastrofalny brak części zamiennych do nich”<sup>257</sup>. Obie trudności (stan techniczny i mnogość marek i typów) stawały państwowe warsztaty samochodowe przed bardzo dużym wyzwaniem. Z problemem części zamiennych radzono sobie różnie: korzystano ze składnic poniemieckich, które przetrwały działania wojenne,

<sup>254</sup> R. Barthes, *Nowy Citroën*, w: *idem, Mit i znak*, Warszawa 1970, s. 78.

<sup>255</sup> AAN, CUP, sygn. 1940, Sprawozdanie za okres od 2 do 8 IV 1948 r., Paryż, 9 IV 1948 r., k. 69.

<sup>256</sup> AAN, PKPG, sygn. 378, Notatka w sprawie ilości i stanu samochodów osobowych, Warszawa, [lipiec 1952 r.], k. 25.

<sup>257</sup> AAN, KC PPR, sygn. 295/XI-81 (mf 2315/15), Sprawozdanie z działalności Wydziału Komunikacji KC PPR za miesiące wrzesień–listopad 1946 r., [4 XII 1946 r.], k. 11.

wytwarzano je własnym sumptem albo w prywatnych zakładach, ewentualnie zdecydowano się na zakupy na rynku<sup>258</sup>.

W tym ostatnim przypadku chęć utrzymania pojazdów na chodzie narzucała niejednokrotnie konieczność zapłacenia ceny uznawanej za spekulacyjną. Wówczas, jak pisał np. do premiera Osóbki-Morawskiego kierownik Wydziału Autotransportu przy Prezydium Rządu Franciszek Wichrzycki, tłumaczono się następująco:

Ponieważ części zamiennych nie można było uzyskać po cenach urzędowych dla tej prostej przyczyny, że ich nie ma, byliśmy zmuszeni i niejednokrotnie będziemy zmuszeni w przyszłości kupować po cenach tak zwanego wolnego rynku. Samochodów jest mało i uruchomienie samochodu przez niewydanie kilku nawet set czy tysięcy złotych na części zapasowe równa się w obecnym stanie ilościowym samochodów – sabotażowi. Zakupienie tarczy sprzęgłowej do Willysa na wolnym rynku, podczas gdy dwie takie tarcze znajdują się w magazynie, nie jest ani przestępstwem ani niedopatrzaniem, jeżeli się zważy, jak ważną jest ta część zapasowa. Ponieważ obecnie na terenie Polski jest kilkaset Willyсів, oświadczam, że jesteśmy gotowi zakupić każdą ilość tych tarcz, o ile tylko będziemy mieli sposobność<sup>259</sup>.

Koszt części zamiennych stanowił bardzo duże obciążenie dla i tak wąskiego budżetu państwa. W samym 1949 r. na podzespoły do willysów planowano wydać 5 mln franków<sup>260</sup>. Niestety, powoli problemem stawała się dostępność (także ze względów politycznych) poszukiwanych części. Wielu modeli samochodów już nie produkowano i zdobycie komponentów niezbędnych do napraw i serwisu stawało się niemożliwe. W 1948 r. planowany importy części zamiennych do samochodów pounrowskich miał wynieść 1,6 mld zł. Ostatecznie udało się zakupić sprzęt za niecałe 30 proc. tej sumy<sup>261</sup>. Jednym z najbardziej poszukiwanych elementów były łożyska kulkowe, których brak powodował wycofywanie z użytku dużej liczby samochodów<sup>262</sup>.

Awariom ulegały nie tylko auta wysłużone, ale także egzemplarze nowe. Grzegorz Halak, dyrektor techniczny Państwowych Warsztatów i Zakładów Samochodowych, zauważył, iż po zaledwie dwóch latach eksploatacji samochody osobowe renault i chevrolet wymagały remontu kapitalnego. „Jest sprawą pewną, że z końcem 1948 i w ciągu 1949 roku trzeba będzie przepuścić

<sup>258</sup> AAN, KERM, sygn. 219, Protokół nr 1 oględzin warsztatów remontowych Poczтового Urzędu Przewozowego Kraków, przy ul. Cystersów 21, [maj 1949 r.], k. 156.

<sup>259</sup> AAN, URM, sygn. 5/39, Do Prezesa Rady Ministrów, 27 II 1945 r., k. 12.

<sup>260</sup> AAN, KERM, sygn. 222, [Dot. wniosków importowych], Warszawa, [5 III 1949 r.], k. 18.

<sup>261</sup> *Ibidem*, Sprawozdanie z działalności w roku 1948 Dyrekcji Naczelnej [Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego Motozbyt], Warszawa, marzec 1949 r., k. 248.

<sup>262</sup> AAN, MPiH, sygn. 2430, [Memoriał inż. Grzegorza Halaka Dyrektora Technicznego Dyrekcji Państwowych Zakładów i Warsztatów Samochodowych do Departamentu Planowania Ministerstwa Przemysłu i Handlu], Warszawa, 28 IX 1948 r., k. 3–4.



przez warsztaty remontowe 90 proc. wozów wspomnianych marek. Obecnie coraz to większa liczba wozów importowanych w okresie 1946–1947 wypada z ruchu. Nasze Zakłady remontowe w Warszawie, mające w programie naprawę tych wozów, nie mogą wykonywać nałożonego na nich zadania, ze względu na dotkliwy brak części zamiennych wspomnianych wozów. Należy podkreślić z całą ostrością, że z nieznanych nam przyczyn importowane wozy nie zostały zabezpieczone w niezbędne części zamienne, co naraża już obecnie gospodarkę na wielkie straty”, pisał w piśmie do MPiH<sup>263</sup>. Być może, chcąc częściowo zapobiec temu problemowi, urzędnicy z CUP jako jeden z kryteriów rozdziału nowych aut stosowali jakość i stan dróg w poszczególnych rejonach krajów i teoretycznie bardziej wytrzymałe samochody kierowali na tereny wschodnie, zaś te o słabszej konstrukcji – na pozostałe obszary<sup>264</sup>. Podobnie czyniono z samochodami ciężarowymi<sup>265</sup>.

Nader ściśle z dostępnością części zamiennych związany był problem mnogości marek i typów pojazdów, które poruszały się po polskich drogach. O problemie tym pisano już na początku 1947 r.<sup>266</sup>, jednak dopiero dwa lata później podjęto wiążące decyzje. Jeszcze w 1948 r. Aleksander Rostocki w jednym z numerów „Życia Gospodarczego” przytoczył dość zatrważającą statystykę. Obliczył, iż po polskich drogach jeździło 380 marek i typów pojazdów<sup>267</sup>. Dane dotyczące pojazdów używanych przez urzędników Ministerstwa Komunikacji pokazały, że na ministerialny park samochodów osobowych składało się ponad 50 różnych marek i modeli. Dlatego też ustęp zawarty w uchwale rządu z 23 lutego 1948 r., opisujący państwowy tabor samochodowy jako „ujednolicony i racjonalnie rozmieszczony pod względem marek i typów”, można traktować w kategoriach życzeniowych<sup>268</sup>.

Dla warsztatów naprawczych różnorodność typów i marek oznaczała w praktyce brak możliwości zapewnienia wsparcia technicznego dla wielu samochodów. Aby zapanować nad tym motoryzacyjnym galimatiasem (ewentualnie, jak pisano: „przerażającą” lub „pstrą mozaiką”<sup>269</sup>), KERM uchwałą z 12 lutego 1949 r. określił, które marki należały do pojazdów typowych (te miały mieć

<sup>263</sup> *Ibidem*.

<sup>264</sup> AAN, MPiH, sygn. 2429, [Dot. przydziału samochodów osobowych i furgonetek], Warszawa, 30 VI 1948 r., k. 119.

<sup>265</sup> *Ibidem*, Sprawozdanie z lustracji gospodarki samochodowej w Centralnym Zarządzie Przemysłu Naftowego, Warszawa, 26 III 1948 r., k. 20.

<sup>266</sup> Wówczas też pojawiły się pierwsze propozycje podziału jeżdżących po polskich drogach samochodów na marki i modele, które będą miały zapewnione wsparcie techniczne, zob. A. Wiślicki, *O bliskie perspektywy samochodów osobowych*, „Motoryzacja” 1947, nr 2, s. 250–251.

<sup>267</sup> A. Rostocki, *Sprawa taboru samochodowego*, „Życie Gospodarcze” 1948, nr 7, s. 298–300.

<sup>268</sup> Dz. Urz. MK 1948, nr 6, poz. 75.

<sup>269</sup> AAN, CUP, sygn. 2921, *Motoryzacja w Trzyletnim Planie Odbudowy*, k. 11.

zapewniony dopływ części oraz być poddawane remontom kapitalnym), a które nietypowych (bez wsparcia technicznego). Pośród samochodów osobowych zaliczonych do kategorii typowych znalazły się następujące modele: Chevrolet Fleetmaster, Citroën III, Fiat 110, Škoda Tudor i Willys. Z przepisów tych wyłączony został park pojazdów używanych przez MON i MBP<sup>270</sup>.

Wspomniałem już wcześniej, że w pierwszym półroczu 1948 r. pośród ponad 93 tys. samochodów 26 tys. stanowiły auta osobowe. W świetle raportu przygotowanego przez MPiH w „sektorze czysto państwowym”, bez pojazdów należących do sektora spółdzielczego, znajdowało się blisko 12 tys., z czego „typowych” było niewiele ponad 41 proc. Pozostałe, „nietypowe”, były w bardzo złym stanie technicznym. Co więcej, zakładano, że w ciągu 1949 r. połowę z nich trzeba będzie wycofać z ruchu ze względu na zużycie oraz „całkowitą nieopłacalność eksploatacji”. Późniejsze o rok statystyki przygotowane przez CUP potwierdzały tylko ów fatalny stan i degradację parku samochodowego. Tuż przed wejściem w życie uchwały KERM, w lutym 1949 r. na 32 662 samochody osobowe do typowych zaliczono jedynie 7538 pojazdów, a więc zaledwie 23 proc.<sup>271</sup>

Jak łatwo zauważyć, o „typowości” konkretnej marki bądź modelu decydowała dostępność części zamiennych, a nie popularność odzwierciedlona w liczbie pojazdów. Oznaczało to, iż nagle administracja państwowa została postawiona w bardzo trudnej sytuacji. Jeśli bowiem dodamy do tego wcześniejszą decyzję o nakazie wyzbywania się przez urzędy państwowe „samochodów zbędnych i nadetatowych”<sup>272</sup>, to okaże się, iż i tak bardzo niewielka liczba aut jeszcze bardziej się skurczyła, a każdy pojazd stawał się na wagę złota. Już wcześniej natomiast, ze względów oszczędnościowych, poruszanie się samochodów należących do urzędów państwowych zostało ograniczone przez: okólnik nr 19 Rady Ministrów z 22 maja 1948 r. w sprawie używania osobowych pojazdów mechanicznych oraz uchwała tego samego organu z 23 lutego 1949 r.<sup>273</sup> Przepisy dzieliły samochody na trzy kategorie: literą „R” w rejestracji oznaczono samochody reprezentacyjne, przysługujące najważniejszym osobom w państwie (do wojewodów włącznie); symbol „D” miały auta dyspozycyjne, przeznaczone na potrzeby komunikacyjne określonych jednostek służbowych

<sup>270</sup> „Monitor Polski” (dalej: M.P.) 1949, nr 59, poz. 797.

<sup>271</sup> AAN, CUP, sygn. 2994, Stan samochodów osobowych na 1 II 1949 r., k. 211.

<sup>272</sup> AAN, KERM, sygn. 218, Protokół posiedzenia ścisłego Prezydium Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, 27 VIII 1948 r., k. 11–12.

<sup>273</sup> AAN, MAP, sygn. 488 (mf B-1473), Okólnik nr 19 w sprawie używania osobowych pojazdów mechanicznych, Warszawa, 22 V 1948 r., k. 70; *ibidem*, Zarządzenie ministra administracji publicznej w sprawie zasad używania samochodów osobowych, będących w posiadaniu władz i urzędów administracji ogólnej oraz samochodu terytorialnego, Warszawa, 22 III 1949 r.

celem usprawnienia ich pracy. Ostatnią kategorię stanowiły pojazdy „F”, tzw. funkcyjne, których użycie związane było z wykonywaniem czynności służbowych przez pracownika i będące jego narzędziem pracy. Dodatkowo ściśle określono dozwolony promień wyjazdów. Administracja wojewódzka mogła używać samochodów w promieniu od 20 do 50 km, w zależności od gęstości sieci publicznych środków lokomocji. Na poziomie powiatów zakres poruszania się autami służbowymi ograniczono do granic administracyjnych tych jednostek terytorialnych. Jedynie samochody reprezentacyjne nie posiadały takich ograniczeń.

Nie były to pierwsze regulacje zmniejszające liczbę zbędnych wyjazdów. Ograniczenia w używaniu samochodów należących do administracji państwowej wiązały się ściśle z dość powszechnymi nadużyciami, jakich dopuszczali się jej przedstawiciele różnego szczebla. Próby zapanowania nad tym zjawiskiem miały miejsce choćby w 1946 r. Wówczas Departament Komunikacji i Łączności CUP wspominał o mającym ukazać się w połowie roku rozporządzeniu Ministerstwa Komunikacji dotyczącym rejestracji pojazdów – miało ono wyeliminować z parku maszyn podlegającym instytucjom i znacjonalizowanym przedsiębiorstwom samochody prywatne korzystające z państwowych przywilejów, jak choćby łatwiejszego dostępu do części czy paliwa<sup>274</sup>. Chodziło zatem o uzyskanie znaczących oszczędności.

Kolejnym przykładem działań regulujących zasady używania samochodów służbowych był regulamin Ministerstwa Przemysłu. W ramach akcji oszczędzania, w 1947 r. wprowadzono przepisy całkowicie zakazujące korzystania z samochodów urzędowych w celach innych niż służbowe, zaś wykorzystanie auta do wyjazdu służbowego miało każdorazowo wymagać zgody zwierzchnika. Zakazano też używania pojazdów w promieniu 150 km „od miejsca postoju, w kierunku gdzie jest możliwy dojazd pociągami lub autobusami”<sup>275</sup>.

Przepisy wprowadzone uchwałą Rady Ministrów w 1948 r. wywołały natychmiastowe protesty. Kwestionowano zwłaszcza ograniczenia zasięgu pojazdów, zwracając uwagę na ich „nierealne” wartości. Jednym z protestujących był prezydent Katowic, Aleksander Willner, którego zdaniem utrzymanie zalecanego promienia poruszania się w przypadku aglomeracji górnośląskiej było nierealne. Jednym z powodów miały być częste wizyty delegacji zagranicznych, które obwożono zarówno po Górnym Śląsku, jak i Małopolsce (Oświęcim, Kraków, Zakopane), a także fakt, iż wiele domów wczasowych położonych było w miejscowościach oddalonych od Katowic

<sup>274</sup> AAN, MK, sygn. 219, Zakres prac dokonywanych w komunikacji [przygotowany przez Departament Komunikacji i Łączności Centralnego Urzędu Planowania], bd., bp.

<sup>275</sup> AAN, IPH, sygn. 1196, Instrukcja korzystania ze służbowych środków lokomocji, Warszawa, 6 III 1947 r., bp.

o kilkadziesiąt (Jastrzębie Zdrój, Gorzyce), a nawet sto kilometrów (Wisła)<sup>276</sup>. Różne ministerstwa, m.in. Ministerstwo Komunikacji, Odbudowy, Rolnictwa i Reformy Rolnej, wystosowały do Józefa Cyrankiewicza kilkanaście prośb o zwolnienie z ograniczeń dla podległych sobie urzędów. Ograniczenie zniesiono jedynie dla dyrektora Departamentu Dróg Kołowych, bowiem – jak zauważono w uzasadnieniu – „każdy przejazd, jaki by nie był, daje mu okazję do zbierania fachowego materiału dla wszelkich poczynań kierowniczych. Pełnienie nadzoru nad drogami jest tak ściśle związane z podróżami właśnie samochodem, iż należy uznać wszelkie takie wyjazdy za wskazane i celowe”<sup>277</sup>. Uznania w oczach premiera nie znalazły wnioski złożone choćby przez: prezesa Głównego Urzędu Pomiarów Kraju, wiceprezesa Głównego Urzędu Planowania Przestrzennego, dyrektora Państwowego Instytutu Weterynaryjnego w Puławach czy dyrektora Zarządu Centralnego Państwowego Urzędu Repatriacyjnego i jego zastępcy. W powyższych przypadkach, zamiast tworzyć kłopotliwy precedens, uznano za wystarczające udzielenie każdorazowo zezwolenia na dalszy wyjazd wraz z wystawieniem delegacji służbowej. Możliwe też było skorzystanie z komunikacji publicznej (urzędnicy ci mieli niejednokrotnie zapewnione darmowe przejazdy bądź niższe ceny na bilety w wagonach sypialnych lub bilety lotnicze). Podczas jednego z posiedzeń Podkomitetu Motoryzacyjnego uznano, iż „uchwała [z lutego 1949 r.] w obecnej formie napotyka na b[ardzo] duże trudności i staje się w wielu wypadkach nierealna”<sup>278</sup>.

Jak powiedziałem, ustalając podział na samochody typowe i nietypowe, nie kierowano się liczebnością poszczególnych marek i modeli, ale dostępnością części zamiennych. Decydując się wskazać typy aut, które miały być pozbawione wsparcia technicznego, liczno, że w sposób naturalny wyjdą z użycia, a w to miejsce pojawią się najpierw auta importowane, a potem pojazdy własnej produkcji. W założeniach planu sześcioletniego przyjęto, iż roczny ubytek wozów nietypowych będzie kształtował się na poziomie 4–6 tys. sztuk. O ile bowiem na początku 1950 r. wśród ogólnej liczby 73 200 aut nietypowych było 39 tys., to zakładano, że w 1955 r., gdy liczba samochodów wzrośnie do 112,5 tys., samochodów nietypowych będzie jedynie 500<sup>279</sup>. Jak się potem

<sup>276</sup> AAN, MAP, Dot. promienia wyjazdów dla samochodu prezydenta miasta Katowic, Katowice, 16 VIII 1948 r., k. 130–132.

<sup>277</sup> AAN, URM, sygn. 16/147, Notatka dla Obywatela Premiera dotyczy wniosków o zwolnienie z ograniczeń samochodowych, Warszawa, 30 VII 1948, k. 1–3.

<sup>278</sup> AAN, KERM, sygn. 219, Protokół z 12. posiedzenia Podkomitetu Motoryzacyjnego, Warszawa, 31 III 1949 r., k. 29.

<sup>279</sup> AAN, CUP, sygn. 2994, Protokół z 2. posiedzenia Komisji do opracowania wytycznych do planu 6-cio letniego motoryzacyjnego. Wielkość taboru samochodowego, Warszawa, 6 XI 1948 r., k. 83.

okazało, te wyliczenia były nierealne, m.in. dlatego, że nawet regulacje prawne w zakresie podziału marek i modeli na typowe i nietypowe nie przeszkodziły choćby PKPG w próbach narzucania Motozbytowi konieczności zaopatrywania nietypowych pojazdów w części zamienne<sup>280</sup>.

Pomimo obowiązywania uchwały KERM, większość państwowych warsztatów samochodowych wciąż naprawiała oba rodzaje pojazdów. Pocztowy Urząd Przewozowy w Krakowie używał 22 samochody, w większości były to pojazdy typowe (8 ciężarowych i 5 osobowych). Części dla nich dostarczał Motozbyt oraz inne centrale handlowe. Nadal jednak warsztaty obsługiwały auta nietypowe, choć części zamienne do nich pochodziły ze składnic poniemieckich, rynku prywatnego lub też wykonywane były we własnym zakresie. Analogiczna sytuacja była także choćby w warsztatach wrocławskiego PUP<sup>281</sup>. Komisja, która badała kwestie owych napraw w skali całego kraju, wnioskowała, aby „zabezpieczyć i usprawnić” dostawę części zamiennych do pojazdów zarówno typowych, jak i nietypowych. Było to niezbędne do utrzymania samochodów w ruchu<sup>282</sup>.

Przeciwko tym przepisom protestował także Centralny Związek Spółdzielczy, który znajdował się poza oficjalnym rozdzielnikiem samochodów. Podlegające mu jednostki posiadały park aut oparty głównie na pojazdach nietypowych, choć wciąż na chodzie, to jednak znacząco zużytych, uzupełnionych niewielką liczbą aut typowych. Dlatego z chwilą wejścia w życie uchwały musiały poważnie ograniczyć funkcjonowanie<sup>283</sup>.

<sup>280</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/XIII-143, Protokół z posiedzenia Sekcji Samochodowej odbytej w dniu 30 VIII 1949 r. w Wydziale Komunikacyjnym KC PZPR, bp.

<sup>281</sup> AAN, KERM, sygn. 219, Protokół nr 1 z oględzin warsztatów remontowych Poczтового Urzędu Przewozowego Kraków, przy ul. Cystersów 21, [maj 1949 r.], k. 156; *ibidem*, Protokół nr 2 z oględzin warsztatów remontowych Poczтового Urzędu Przewozowego, Wrocław, ul. Kolejowa, k. 159–160.

<sup>282</sup> Znalazł się tam także bardzo interesujący i wiele mówiący opis o stanie pojazdów nietypowych: „Oglądając wyżej wymienione wozy [nietypowe] stwierdzamy, iż przeszły one kilka remontów w różnych warunkach. Typ silnika oraz podwozia są tak zniekształcone, iż nie ma mowy o zamienności części. Są one zwykle składane z kilku wozów jednej marki jak również z elementów różnych marek. Części oryginalne zdobyte wymagają zasadniczych nieraz przeróbek i dostosowania. Przegląd tych wozów przy remoncie jest również problematyczny, gdyż materiały, które pracują kilkakrotnie dłużej od założeń konstrukcyjnych są zmęczone. Bez odpowiednich urządzeń b. kosztownych stwierdzenie tego jest niemożliwe. Dalej idąc nie można przewidzieć ewentualności, które mogą nastąpić lada kilometr. Przedłużenie życia tych wozów widzimy tylko w remontach indywidualnych”; *ibidem*, Wnioski Komisji powołanej do zbadania gospodarki technicznej w warsztatach i zajezdniach Min. Pocht i Telegrafów, k. 182–184.

<sup>283</sup> *Ibidem*, [Pismo Centralnego Związku Spółdzielczego do KERM] dotyczy: rozciągnięcia na spółdzielnie uchwały KERM w sprawie pojazdów mechanicznych, Warszawa, 28 III 1949 r., k. 21.

Nie da się jednoznacznie ocenić, czy podział na samochody typowe i nietypowe przyniósł oczekiwane skutki. Z całą pewnością, jak pokazują źródła, jeszcze w połowie lat pięćdziesiątych problem ów był nadal dość istotny. Przykładem może być tutaj park samochodów należący do Ministerstwa Przemysłu Lekkiego. W lutym 1956 r. na niemal 1,5 tys. aut używanych przez pracowników urzędu, większość (927) stanowiły pojazdy stare, pochodzące z demobilu bądź poniemieckie, „a więc nietypow[e], które każdego roku wycofuje się z ruchu masowo”<sup>284</sup>. Z dużym prawdopodobieństwem możemy przyjąć, iż nie była to sytuacja wyjątkowa.

Podział na typowe i nietypowe przyniósł jeszcze jeden, dość nieoczekiwany skutek. Kiedy już udało się nieco uporządkować państwowy park maszyn, pojawił się kolejny problem. Można bowiem, analizując ogłoszenia i reklamy zamieszczane na łamach tygodnika „Motor”, dojść do wniosku, iż w magazynach różnych instytucji i przedsiębiorstw zalegały części do marek i modeli samochodów wyszczególnionych w uchwale z lutego 1949 r. Widać wyraźnie, że zarówno pod koniec lat pięćdziesiątych, jak i na przestrzeni następczej dekady ukazywały się anonse o możliwości nabycia podzespołów do wspomnianych aut. Szczególnie często pojawiały się ogłoszenia dotyczące chevroletów fleetmasterów i škód 1101, do których części poszczególne przedsiębiorstwa chciały „upłynniać po niskich cenach”<sup>285</sup>. Prawdopodobnie państwowe warsztaty z powodu uchwały o podziale samochodów na typowe i nietypowe zmuszone zostały do zapewnienia jak największej liczby części zapasowych, które po wykruszeniu się starego taboru nie zostały wykorzystane.

\* \* \*

Rocznice państwowe były w PRL zwykle momentem dumnego prezentowania dotychczasowych osiągnięć. Nie inaczej było w kolejną, dziewiątą już rocznicę ogłoszenia manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego. W „Technice Motoryzacyjnej” ukazał się taki właśnie rocznicowy artykuł wstępny: „W najbliższym nam przemyśle motoryzacyjnym mamy do zanotowania osiągnięcia, o jakich w ustroju kapitalistycznym nie moglibyśmy marzyć”. Tymi „osiągnięciami” były: uruchomienie w Zakładach Mechanicznych „Ursus” produkcji ciągników rolniczych (w 1953 r. opuścił je dwudziestotysięczny egzemplarz), w Starachowicach produkowano całkowicie polskie ciężarówki star (tutaj fetowano z kolej wypuszczenie dziesięcioletniego samochodu). *I last but not least* – na Żeraniu powstaje fabryka im. Bolesława

<sup>284</sup> AAN, URM KT, sygn. 6/249, Uwagi do załącznika nr 2, 29 II 1956 r., k. 43.

<sup>285</sup> Zob. np. „Motor” 1961, nr 22, s. 15.

Bieruta, która „w oparciu o częściowe dostawy ze Związku Radzieckiego [...] produkuje mocne i «piękne» Warszawy”<sup>286</sup>.

Leon Minc na łamach „Motoryzacji” przekonywał, że już wkrótce polski tabor samochodowy, „po wykruszeniu się wszystkich «nabytków» powojennych i przypadkowych”, będzie odpowiadała socjalistycznemu charakterowi rodzimej gospodarki. Jego tekst był typowy dla ówczesnej propagandy. Park samochodowy miał zatem dążyć do maksymalnego zmniejszenia liczby modeli oraz charakteryzować się przewagą samochodów ciężarowych, przede wszystkim rodzimej produkcji (star i lublin), uzupełnionych jedynie przez pojazdy osobowe. Dodatkiem miał być „racjonalny import”. Jak odnotował autor, w ustroju kapitalistycznym konkurencja pomiędzy poszczególnymi wytwórcami samochodów prowadzi do wytwarzania ogromnej liczby modeli, co nie jest uzasadnione ani przesłankami natury technicznej, ani potrzebą użytkowników, zaś częste zmiany konstrukcyjne w modelach służą tylko efektowi zewnętrznemu „jako środek reklamy dla przyciągnięcia klienta”<sup>287</sup>. Także analiza łatwości prowadzenia samochodów, ich obsługi oraz dostępności do części zamiennych skłoniła autora tekstu do wskazania na znaczną przewagę pojazdów produkowanych w ustroju socjalistycznym: „konstruktorzy radzieccy skierowali swoje wysiłki na maksymalne ulżenie pracy kierowców samochodów ciężarowych. [...] upraszcza się w znacznym stopniu pracę personelu obsługującego i polepsza się warunki eksploatacji samochodu”. Tym z kolei nie byli zupełnie zainteresowani wytwórcy kapitalistyczni, skupieni bardziej na ułatwieniach w kierowaniu samochodami osobowymi, których „prowadzenie jest znacznie lżejsze” w odróżnieniu od samochodów ciężarowych i autobusów, „ponieważ wiążący się z tym wzrost kosztów własnych nie jest opłacalny i nie przynosi [...] zysków”<sup>288</sup>. Kolejne zastrzeżenie budziła kwestia zupełnie nieracjonalnego – zdaniem Minca – rozwoju niektórych właściwości kapitalistycznych samochodów, „które w istocie mają tylko znaczenie reklamowe”. Należała do nich prędkość pojazdu, niejednokrotnie przekraczająca

<sup>286</sup> *W rocznicę Manifestu PKWN, „Technika Motoryzacyjna” 1953, z. 7 (lipiec), s. 1.*

<sup>287</sup> L. Minc, *Wpływ ustroju społecznego na rozwój samochodu*, cz. 1, „Motoryzacja” 1953, nr 12, s. 331–332. Co ciekawe, opinie wyrażone przez autora w cytowanym cyklu artykułów są zbieżne ze słowami wypowiedzianymi przez Henry’ego Forda, który za wszelką cenę nie chciał dopuścić do jakichkolwiek zmian konstrukcyjnych w swojej legendarnej konstrukcji, Modelu T: „Ford był przekonany, że [...] coroczna zmiana wyglądu karoserii jest przewrotnym schlebaniem gustom społeczności konsumpcyjnej [...]. «Całkowicie utraciliśmy poczucie rozsądku i poddaliśmy się urokowi kupieckiej magii sprzedawców. [...] dzisiaj Amerykanie bezkrytycznie słuchają nagabywań sprzedawców i stają się coraz bardziej biernymi kupcami, a nie jak dotąd aktywnymi i krytycznymi klientami [...]. Towar jest im wciskany do rąk, są nagabywani, aby cokolwiek kupić»”; G. Grandin, *Fordlandia. Henry Ford i jego miasto-państwo w amazońskiej dżungli*, przeł. J.J. Górski, Warszawa 2012, s. 110–111.

<sup>288</sup> L. Minc, *Wpływ ustroju społecznego na rozwój samochodu*, cz. 2, „Motoryzacja” 1954, nr 1, s. 7.

160 km/h, wchodząca już „w zakres szybkości wyczynowych, które podczas użytkowania [...] są zupełnie niepotrzebne”. Ostateczna konkluzja dotycząca kapitalistycznych producentów była niewesoła: „wewnętrzne sprzeczności w społeczeństwie kapitalistycznym stale wypaczają i hamują techniczny rozwój konstrukcji samochodów”. Natomiast przed socjalistyczną motoryzacją rysowała się świetlana przyszłość: „Rozwój techniki samochodowej podlega w tych państwach wyłącznie rzeczywistym i istotnym interesom gospodarki narodowej, gdzie nie może mieć miejsca jakiegokolwiek ograniczenie racjonalnego postępu technicznego”<sup>289</sup>.

Nie można było jednak nie zauważyć, że potrzeba pojawienia się na polskich drogach nowego samochodu osobowego, który wypełniłby lukę, jakiej nie była w stanie wypełnić warszawa, była ogromna. Nie pomagała nawet specjalna otoczka propagandowa („Stale rosnący dobrobyt mas pracujących zrodził zapotrzebowanie na małolitrażowy samochód osobistego użytku”, ale „niemało jeszcze wysiłku i czasu będzie potrzeba, aby można było ujrzeć na ulicach naszych miast małolitrażówkę obok znanej już powszechnie i cenionej «Warszawy»”)<sup>290</sup>. Rosnąca z miesiąca na miesiąc liczba wydawanych pozwoleń na prowadzenie samochodów osobowych jest tylko jednym z tego świadectw.

Jak zatem widać, stalinowska rzeczywistości pierwszej powojennej dekady Polski nie pozostawiła dla motoryzacji indywidualnej zbyt dużo miejsca. Nawet jeśli przez moment rozważano stworzenie w kraju fabryki samochodów osobowych z produkcją na średnim, europejskim poziomie, jak mogło wynikać z planów gospodarczych, to ostatecznie w wyniku zewnętrznych uwarunkowań politycznych pomysł ten zarzucono. Mimo to idea rozwoju motoryzacji indywidualnej była bardzo żywa, zwłaszcza w środowiskach specjalistów motoryzacyjnych. Jednocześnie dynamiczna sytuacja w tej kwestii na zachód od żelaznej kurtyny pokazywała, iż bez silnego przemysłu motoryzacyjnego oraz motoryzacji prywatnej trudno będzie dotrzymać kroku społeczeństwom zachodnim praktycznie w każdym aspekcie.

### Motoryzacyjna Europa na zakręcie – od samochodu ludowego do popularnego

Społeczeństwo Europy Zachodniej powoli podźwigało się z wojennej traumy i wkraczało w epokę dostatku<sup>291</sup>, zaś jednym z jej symboli stała się motoryzacja indywidualna, której rozwój, zatrzymany przez wybuch II wojny światowej, wracał na dawne tory.

<sup>289</sup> L. Minc, *Wpływ ustroju społecznego na rozwój samochodu*, cz. 3, „Motoryzacja” 1954, nr 2, s. 37–39.

<sup>290</sup> J. Burgin, *Niektóre aktualne problemy motoryzacji*, „Motoryzacja” 1954, nr 1, s. 1–2.

<sup>291</sup> Zob. T. Judt, *Powojnie. Historia Europy od 1945*, Poznań 2008.



Aby przyrzeć się bliżej temu fenomenowi, należy sięgnąć do początków XX w., kiedy Henry Ford, wprowadzając w 1908 r. do produkcji swój legendarny model samochodu oznaczony literą „T”, dał początek rozwojowi masowej motoryzacji indywidualnej. On i jego sukcesorzy (w sensie dosłownym, ale i w przenośni) pokazali, że można budować tanie, w miarę niezawodne samochody, dostępne dla każdego. Europejscy producenci natomiast wciąż wytwarzali modele, których cena przewyższała finansowe możliwości przeciętnych obywateli. Patową sytuację pogłębił kryzys gospodarczy, którego jednym z wielu skutków był niewielki popyt na samochody, nedorównujący podaży<sup>292</sup>. Wielu producentów trafnie przewidziało wówczas, że po przewyciężeniu trudności gospodarczych społeczeństwa będą chciały zaopatrzyć się w tani, w miarę niezawodny samochód w stylu forda T. Największy rozmach przy konstrukcji taniego samochodu popularnego towarzyszył działalności Ferdinanda Porsche’a, który był odpowiedzialny za techniczną stronę nazistowskiej koncepcji upowszechnienia motoryzacji indywidualnej, początkowo pod postacią samochodu nazywanego KdF-Wagen, zaś po wojnie znanego pod nazwą Volkswagen Kafer, czyli popularnego garbusa<sup>293</sup>.

Dla Adolfa Hitlera rozwój motoryzacji był jednym ze sposobów na wyjście z kryzysu gospodarczego, ale nie tylko<sup>294</sup>. Obok programu budowy autostrad<sup>295</sup> właśnie „samochód ludowy” miał być elementem modernizacji niemieckiego społeczeństwa. Nowoczesnym narodem mógł być tylko naród zmotoryzowany<sup>296</sup>. Sięgnięcie do koncepcji Henry’ego Forda i jej rozwinięcie było logicznym tego następstwem. Hitler już w pierwszym przemówieniu po objęciu urzędu kanclerskiego zapowiedział ułatwienia dla rozwoju masowej motoryzacji indywidualnej – nabycie nowego samochodu miało zostać zwolnione z podatków, uzyskanie prawa jazdy miało być łatwiejsze, zmieniony miał zostać kodeks drogowy, rozpocząć się miała konstrukcja niewielkiego samochodu ludowego oraz budowa sieci nowoczesnych dróg. Prace prowadził wspomniany już Ferdinand Porsche, który po rozmowach z Hitlerem ustalił podstawowe wymagania wobec projektowanego samochodu – miał być niewielki,

<sup>292</sup> J.J. Fink, *The Automobile Age*, Cambridge–London 1988, s. 189 i n.

<sup>293</sup> Skrót „KdF” pochodził od nazwy organizacji „Kraft durch Freude” (niem. *siła przez radość*), zajmującej się organizacją imprez turystycznych i wypoczynku w III Rzeszy.

<sup>294</sup> Zob. np. W. König, *Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft. „Volksprodukte” im Dritten Reich: Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft*, Paderborn 2004.

<sup>295</sup> Bardzo interesujący pogląd na temat hitlerowskiego programu budowy autostrad przedstawia Michael Burleigh w swojej książce *Trzecia Rzesza. Nowa historia* (Kraków 2010). Podkreśla on przede wszystkim jego propagandowy wydźwięk, zaś realne znaczenie, zwłaszcza gospodarcze, było – jego zdaniem – o wiele mniejsze niż się zwykło sądzić; *ibidem*, s. 256–258.

<sup>296</sup> R. Koshar, *Cars and Nations. Anglo-German Perspectives on Automobility between the World Wars*, „Theory, Culture & Society” 21, 2004, no. 4/5, s. 122.

ale wystarczająco przestronny, aby pomieścić cztery osoby, jego prędkość maksymalna wynosić miała 100 km/h, a zużycie paliwa miało kształtować się na poziomie 6 litrów na 100 km, dodatkowo silnik miał być chłodzony powietrzem, co miało zapobiegać problemom w czasie zimowych mrozów. Samochód miał być tani (Porsche wycenił go na 1,5 tys. marek – Hitler żądał ceny o 500 marek niższej)<sup>297</sup>, niezawodny, zaś od strony technicznej na tyle zaawansowany, aby z upływem lat nie tracił zbyt wiele na wartości<sup>298</sup>. Wiele z tych rozwiązań znalazło się we wcześniejszym projekcie inżyniera Hansa Ledwinki, który odpowiadał za czechosłowacką markę samochodów Tatra. Ów model, prototypowy V570, nigdy nie wszedł do masowej produkcji, ale miał wielki wpływ na ostateczny projekt Porsche'a<sup>299</sup>. W 1938 r. wprowadzono specjalny program oszczędnościowy dla przyszłych posiadaczy KdF-Wagen, polegający na comiesięcznym deponowaniu 5 marek na specjalnych kontach. Ponad 330 tys. Niemców zgromadziło w ten sposób 280 mln marek<sup>300</sup>. W 1939 r. była już gotowa fabryka, mająca docelowo produkować rocznie 1,5 mln samochodów KdF-Wagen. Masowa produkcja samochodu ludowego została wstrzymana przez wybuch II wojny światowej. Zakłady położone w Dolnej Saksonii, w mieście Stadt des KdF-Wagens, nie rozpoczęły produkcji samochodów osobowych, ale pojazdów wojskowych (m.in. tzw. Kübelwagen oraz Schwimmwagen, budowane na bazie Volkswagena) oraz części do pocisków V-1<sup>301</sup>.

Po zakończeniu działań wojennych powrócono do idei samochodu popularnego, zaś poszukiwania i produkcja samochodu spełniającego warunki „popularności” rozpoczęły się na nowo niemal równocześnie z ustaniem działań wojennych, a nawet jeszcze podczas ich trwania. Przykładem może być tutaj czeska firma Avro, gdzie potajemnie trwały prace nad prototypem

<sup>297</sup> W. Sachs, *For the Love of the Automobile. Looking Back into the History of Our Desires*, Oxford 1992, s. 60–61.

<sup>298</sup> A. Zieliński, *Rozwój koncepcji samochodu osobowego w XX wieku*, Warszawa 2005, s. 146–147.

<sup>299</sup> Sprawa podobieństwa obu modeli stała się przedmiotem wszczęcia przez czechosłowackiego producenta kroków prawnych, przerwanych jednak przez wydarzenia z 1938 r. Dopiero w 1961 r., po wznowieniu procesu, zapadł wyrok nakazujący Volkswagenowi wypłacenie 3 mln marek odszkodowania; P. Keiller, *Sexual Ambiguity and Automotive Engineering*, w: *Autopia. Cars and Culture*, ed. P. Wollen, J. Kerr, London 2002, s. 346–348.

<sup>300</sup> Program oszczędnościowy nie przyniósł oszczędzającym żadnych samochodów. Fundusze zgromadzone przez obywateli niemieckich na kontach oszczędnościowych po zakończeniu wojny zostały skonfiskowane przez ZSRR. W 1954 r. Federalny Trybunał Sprawiedliwości RFN zwolnił Volkswagena z odpowiedzialności za pieniądze zebrane na samochody „KdF-Wagen”, jednak całą sprawę rozwiązała dopiero ugoda z 1961 r. Na jej podstawie każda osoba, która zgromadziła na swoim koncie oszczędnościowym wystarczającą sumę pieniędzy uprawniającą do otrzymania nowego samochodu dostawała 600 marek *a conto* „Volkswagena” lub 100 marek w gotówce; J.J. Fink, *The Automobile Age...*, s. 265.

<sup>301</sup> R. Volti, *Cars and Culture. The Life Story of a Technology*, Baltimore 2006, s. 78.

niewielkiego samochodu napędzanego dwusuwowym silnikiem. Również francuscy inżynierowie i konstruktorzy (Pierre Bézier czy Fernand Pickard) pracowali nad prototypowymi samochodami, które w zamierzeniu miały być zupełnie inne niż auta przedwojenne, a więc tanie w produkcji oraz niedrogie w zakupie i eksploatacji<sup>302</sup>.

Lata czterdzieste i pięćdziesiąte XX w. w Europie Zachodniej to torowanie sobie drogi przez motoryzację indywidualną, która – mimo lepszych statystyk niż w Polsce – wciąż nie zasługiwała na miano powszechnej. Na początku lat pięćdziesiątych w Hiszpanii jeden samochód osobowy przypadał na 314 tys. osób, we Francji na dwanaście gospodarstw domowych tylko jedno posiadało auto, podobnie było w Niemczech. Najlepiej sytuacja wyglądała w Wielkiej Brytanii, gdzie 14 proc. gospodarstw posiadało samochód, choć i tam widać było dość duże zróżnicowanie geograficzne, gdyż ok. 25 proc. z 2,2 mln wszystkich samochodów osobowych zarejestrowanych było w Londynie<sup>303</sup>.

Warto także, omawiając przypadek brytyjski, zauważyć dość mocną stratyfikację społeczną, co później będzie istotne z polskiego punktu widzenia. Wszędzie tam, gdzie zlokalizowane były fabryki i zakłady należące do nowoczesnych gałęzi przemysłu, a więc także pensje pracownicze były wyższe niż gdzie indziej, odnotowywano dość wysoki poziom zmotoryzowania. Przykładowo, w podlondyńskim Luton na początku lat sześćdziesiątych 45 proc. robotników tam mieszkających posiadało własne samochody, podczas gdy w Workington w Cumbrii na północno-zachodnim wybrzeżu Anglii właścicielem auta był jedynie co dziesiąty hutnik pracujący w tamtejszych zakładach metalurgicznych. Podobne wielkości odnotowywano w rejonie szkockiego Glasgow czy Middlesborough, które zaliczano do tzw. starego przemysłu. Ogólnie, najwięcej samochodów prywatnych zarejestrowanych było na południu oraz w regionie Midlands, w takich miastach, jak Coventry czy Birmingham. Równie interesującym i wymownym wskaźnikiem był typ domu zajmowanego przez właścicieli aut prywatnych. O ile na przedmieściach zamieszkanymi przez robotników należących do „średniej klasy” liczba posiadanych praw jazdy sięgała 80 proc., to w mieszkaniach tzw. *counsilowskich*, czyli socjalnych, wielkość ta wynosiła 25 proc. Nie da się zaprzeczyć, iż u większości mieszkańców Wysp Brytyjskich aspiracje do posiadania własnego samochodu były bardzo wysokie, jednak dla wielu z nich nabycie własnego auta było znaczącym obciążeniem finansowym, aż do rozwinięcia rynku samochodów używanych na przełomie lat sześćdziesiątych

<sup>302</sup> J.P. Bardou, J.J. Chanaron, P. Fridenson, J.M. Laux, *The Automobile Revolution. The Impact of an Industry*, Chapel Hill 1982, s. 166.

<sup>303</sup> T. Judt, *Powojnie...*, s. 401; M. Akhtar, S. Humphries, *The Fifties and Sixties. A Lifestyle Revolution*, Basingstoke and Oxford 2001, s. 154.

i siedemdziesiątych<sup>304</sup>. Tego typu transakcje zresztą były charakterystyczne dla całej Europy Zachodniej, bowiem w latach sześćdziesiątych na zakup jednego nowego auta przypadają aż cztery pojazdów używanych<sup>305</sup>. Z kolei we Francji, jak pokazują badania dotyczące poziomu „przyzwyczajenia się do samochodu” przeprowadzone w 1967 r., a opublikowane w 1971 r., auta osobowe były charakterystyczne dla konkretnych grup zawodowych, na czele z wolnymi zawodami, których niemal wszyscy przedstawiciele (99,2 proc.) posiadali własny pojazd. Na kolejnych miejscach znaleźli się: przemysłowcy i wielcy kupcy (93,3 proc.), kadry wyższe (90,8 proc.), kadry średnie (79,5 proc.), drobni przedsiębiorcy (74,3 proc.), rolnicy (64,7 proc.), majstrzy i robotnicy wykwalifikowani (60,5 proc.), urzędnicy (56,2 proc.). Natomiast przedstawiciele robotników niewykwalifikowanych (47,9 proc.) oraz rolnych (46,1 proc.) znaleźli się na końcu tego zestawienia<sup>306</sup>.

Przemysł motoryzacyjny, którego niekwestionowanym światowym liderem były Stany Zjednoczone (85 proc. światowej produkcji samochodów w 1950 r.), a europejskim Wielka Brytania (największy eksporter pojazdów), stanął przed ogromnym zadaniem – zaspokojeniem samochodowych potrzeb ogromnych rzesz ludności. Sytuacja w porównaniu z latami trzydziestymi zmieniła się o 180 stopni – o ile jedną z przyczyn trudności gospodarczych okresu przedwojennego były problemy z popytem na samochody, o tyle powojenny świat Zachodu wydawał się mieć ów popyt niemal nieograniczony. Było to spowodowane zwiększaniem się możliwości nabywczych ludności, ale nie tylko. Zatrzymanie produkcji przez wojnę spowodowało, że większość ówczesnych samochodów pochodziła co najmniej z lat trzydziestych i okres ich technicznej sprawności powoli się kończył<sup>307</sup>.

Należało zatem dostarczyć otrząsającemu się z wojennej stagnacji społeczeństwu tanich samochodów, które mogłyby choć w niewielkim stopniu zaspokoić rosnący popyt motoryzacyjny i odmłodzić starzejący się park samochodowy. Tani często oznaczał mały, co przekładało się na niższe

<sup>304</sup> Jeszcze w 1968 r. ponad połowa gospodarstw domowych nie posiadała samochodów. W Leicester tylko 39 proc. gospodarstw miało auto, nawet w Birmingham, najważniejszym brytyjskim mieście motoryzacyjnym 60 proc. gospodarstw pozostawało bez pojazdu aż do 1971 r. Jednocześnie jednak, o ile w 1950 r. liczba wszystkich pojazdów samochodowych na wyspach wynosiła 4,4 mln, z czego auta osobowe stanowiły nieco ponad połowę, o tyle w 1965 r. liczba ta wzrosła do 13 mln, zaś na początku lat siedemdziesiątych wyniosła 15 mln, przy czym odsetek aut osobowych wzrósł do 77 proc.; S. Gunn, *People and the car: the expansion of automobility in urban Britain, 1955–1970*, „Social History” 38, 2013, no. 2, s. 224, 228–229.

<sup>305</sup> J.P. Bardou, J.J. Chanaron, P. Fridenson, J.M. Laux, *The Automobile Revolution...*, s. 213.

<sup>306</sup> M. Roche, *Samochód*, w: *Psychologia życia codziennego*, red. M. Reuchlin, Warszawa 1983, s. 384.

<sup>307</sup> R. Volti, *Cars and Culture...*, s. 88–89.

zużycie paliwa oraz niższe opłaty, które w większości krajów europejskich były windowane na niebotyczne poziomy, plasując samochody w kategorii dóbr luksusowych. Wysoka cena benzyny, będąca konsekwencją również podatków, także podnosiła wysokie już koszty pojazdów<sup>308</sup>. Zachodnio-europejski przemysł motoryzacyjny wyszedł naprzeciw oczekiwaniom potencjalnych nabywców taniego samochodu, zaś impuls nadszedł z dość niespodziewanej strony.

W tym miejscu wróćmy do Niemiec, gdzie do zniszczonej przez alianckie naloty fabryki samochodów, czy raczej pojazdów wojskowych, w mieście Fallersleben wkroczyli najpierw Amerykanie, a następnie Brytyjczycy (którzy zmienili nazwę miasta na Wolfsburg). Początkowo w fabryce utworzono warsztaty naprawcze dla armii brytyjskiej, zaś w ciągu kolejnych miesięcy niemieccy robotnicy rozpoczęli produkcję samochodu marki Volkswagen – był to pierwszy, seryjnie produkowany model w powojennej Europie<sup>309</sup>. Naczelnym dyrektorem mianowano Heinza Nordhoffa, wcześniej długoletniego dyrektora zakładów BMW i fabryki samochodów ciężarowych Opel w Brandenburgu<sup>310</sup>. Jeden z pierwszych egzemplarzy nowo wyprodukowanego auta wysłany został do Anglii, z sugestią, aby fabrykę w Wolfsburgu potraktować jako część brytyjskich reparacji wojennych. Pomysł ten uznano jednak za nieopłacalny, zaś o samym samochodzie miano powiedzieć: „Taki rodzaj samochodu będzie popularny jedynie rok, dwa. Produkcja tego samochodu z myślą o jego sprzedaży byłaby zatem całkowicie nieopłacalnym przedsięwzięciem”. W podobnym tonie wypowiedzieli się amerykańscy doradcy Henry’ego Forda II. W ten sposób niechciana przez aliantów fabryka została ostatecznie przekazana rządowi federalnemu, który scedował kontrolę nad „Volkswagenwerk” na land Dolna Saksonia. Od tego momentu obserwujemy ciągły wzrost wielkości produkcji, zaś firma Volkswagen GmbH w 1954 r. stała się czwartym producentem samochodów na świecie, tuż za amerykańską „wielką trójką” (Chryslerem, Fordem i GMC)<sup>311</sup>. Za jej sukces odpowiadał samochód, który stał się najchętniej kupowanym pojazdem w historii: VW garbus.

<sup>308</sup> Prawdopodobnie to właśnie ceny paliwa oraz jego dostępność (racjonowanie w okresie powojennym) odegrały decydującą rolę w „rewolucji małych samochodów”. W okresie późniejszym widać to wyraźnie podczas kryzysu sueskiego w 1956 r., kiedy we Francji ceny benzyny poszły w górę, zaś producenci niemal natychmiast zaczęli obniżać pojemność silników montowanych w wytwarzanych przez siebie samochodach; *ibidem*, s. 92; J.J. Fink, *The Automobile Age...*, s. 294; J.P. Bardou, J.J. Chanaron, P. Fridenson, J. M. Laux, *The Automobile Revolution...*, s. 214.

<sup>309</sup> A. Zieliński, *Rozwój koncepcji samochodu osobowego...*, s. 173.

<sup>310</sup> W. Rychter, *Dzieje samochodu...*, s. 377.

<sup>311</sup> J.J. Fink, *The Automobile Age...*, s. 320–326.

W latach 1947 i 1948 pojawiły się kolejne modele samochodów, które wyznaczać zaczęły trend w rozwoju indywidualnej motoryzacji: Renault 4CV, Citroën 2CV, Morris Minor oraz Fiat 500. Były to samochody niewielkich rozmiarów, o dość prostej konstrukcji, ekonomiczne w użytkowaniu<sup>312</sup>. Nie było już powrotu do okresu sprzed wybuchu wojny, kiedy samochód osobowy należał do kategorii dóbr luksusowych. Powojennej Europie nie było stać na drogie, paliwożerne auta. Trafnie ujął to w 1946 r. przewodniczący Renault Pierre Lefauchaux, który zauważył, że idea samochodu osobowego jako dobra przeznaczonego tylko dla wybranych jest przestarzała i jako taka musiała zniknąć<sup>313</sup>. Do 1958 r. po drogach Europy Zachodniej jeździło już 39 mln pojazdów, z czego dużą część stanowiły pojazdy jednośladowe. Ich liczbę szacowano na ok. 18 mln. Nowych samochodów osobowych, które opuściły fabryki po zakończeniu wojny, było 4,5 mln. Już wówczas doszło do symbolicznej zmiany warty. Pośród europejskich wytwórców samochodów na pierwsze miejsce wysunęły się Niemcy Zachodnie, gdzie rocznie produkowano 1,5 mln aut. Wielka Brytania, dotychczasowy lider zajmujący pozycję czołowego producenta od lat trzydziestych, znalazła się na drugim miejscu. Wytwarzając o 100 tys. samochodów mniej od niemieckiego, przemysł brytyjski wyprzedzał Francję (1,1 mln.) oraz Włochy (400 tys.)<sup>314</sup>.

Dla większości społeczeństw mieszkających w krajach należących do bloku wschodniego druga połowa lat pięćdziesiątych także niosła nadzieję na choćby częściowe przyłączenie się do motoryzacyjnego boomu. W Czechosłowacji w 1955 r. zarejestrowanych było 139,5 tys. samochodów osobowych, rok później – 141,9 tys., ale już w 1957 r. niemal 160 tys. Do końca dekady po tamtejszych drogach poruszało się już 216,3 tys. aut. Wzrost liczby samochodów osobowych był tylko jednym z symptomów zachodzących zmian. Zmieniał się ogólny klimat wokół motoryzacji indywidualnej. Przykładem tego jest choćby język, jakim mówiono i pisano na ten temat. Coraz więcej miejsca temu zagadnieniu poświęcała prasa, dostrzegając rosnące aspiracje czechosłowackiego społeczeństwa do wyższego standardu życia i wynikający z tego zwiększający się popyt na samochody<sup>315</sup>.

Nieco inaczej sytuacja wyglądała w Związku Radzieckim, gdzie prywatne auto było towarem ściśle reglamentowanym. Lewis H. Siegelbaum szacował, iż w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych około połowa produkowanych wówczas samochodów osobowych przeznaczona była na sprzedaż nabywcom indywidualnym. Oznaczało to mniej więcej od 16 do 64 tys. aut rocznie.

<sup>312</sup> A. Zieliński, *Rozwój koncepcji samochodu osobowego...*, s. 175–183.

<sup>313</sup> J.P. Bardou, J.J. Chanaron, P. Fridenson, J.M. Laux, *The Automobile Revolution...*, s. 173.

<sup>314</sup> P. Duignan, L.H. Gann, *The Rebirth of the West...*, s. 506–508.

<sup>315</sup> V. Fava, *The Socialist People's Car...*, s. 129.

W latach 1960 i 1965 sprzedaż zatrzymała się na poziomie ok. 60 tys. sztuk, choć przy znacznym wzroście produkcji. Niemniej wysokie ceny (GAZ M-20 kosztował 16 tys., moskwicz 9 tys. rubli) sprawiały, iż tak naprawdę na zakup mogli pozwolić sobie jedynie wybrani, będący pupilkami władz: przodujący robotnicy i kołchoźnicy, naukowcy czy literaci<sup>316</sup>. Dodatkowo, najważniejsze władze promowały kolektywny transport publiczny w miejsce prywatnej własności. Jednak ograniczenie dostępu do pojazdów nie sprawiło, iż tamtejsze społeczeństwo różniło się znacząco od reszty Europy. Oglądając film *Grona gniewu*, opowiadający o Stanach Zjednoczonych z czasów wielkiego kryzysu, radzieccy widzowie zdawali się nie dostrzegać niedoli tamtejszych robotników. Przeciwnie, po zakończonym seansie wielu z nich pytało, jak to możliwe, że w chylącej się ku upadkowi kapitalistycznej Ameryce biednych bohaterów filmu stać na własny samochód i paliwo do niego. Być może podświadomie odczuwali to, co kilkadziesiąt lat później wyartykułował John Urry, pisząc, iż auto w Stanach Zjednoczonych zdemokratyzowało się tak dalece, że korzystali z niego nawet przegrani okresu wielkiej depresji<sup>317</sup>. Nazywany „angielskim głosem sowieckich przywódców” Wiktor Suchodriew, osobisty tłumacz kolejnych najważniejszych osób na Kremlu, wspominał rozmowę, jaką Nikita Chruszczow odbył podczas pobytu w Ameryce w 1959 r. W jej trakcie I sekretarz Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego tonem nieznośnym sprzeciwu twierdził, iż radzieccy obywatele nie mają żadnego interesu w posiadaniu na własność ani mieszkania, ani samochodu. Suchodriew, tłumacząc słowa Chruszczowa na angielski, myślał jednocześnie: „Pragnę samochodu! Pragnę mieszkania!”. Z całą pewnością nie był to przypadek odosobniony. W Moskwie w miejscach, gdzie parkowały samochody zachodnich dyplomatów, zwykle gromadził się tłum gapiów, podziwiając limuzyny zachodniego świata. Amerykańska korespondentka agencji United Press International Aline Mosby twierdziła, iż jej brytyjski sportowy samochód MGA, którym jeździła po radzieckiej stolicy, był – obok mumii Lenina – największą atrakcją miasta<sup>318</sup>. Dopiero przetasowania u steru władzy w 1964 r. przyniosły znaczącą zmianę.

### Motoryzacyjna odwilż

Pierwsze jaskółki zwiastujące zmianę podejścia władz polskich do motoryzacji prywatnej pojawiły się, jak przystało, wiosną 1952 r. Wiktor Lenczewski w „Przekroju” rozpoczął publikację dwudziestoczworoodcinkowego cyklu pt. „Łatwy kurs kierowania samochodem”<sup>319</sup>. W jego pierwszej części pisał:

<sup>316</sup> L.H. Siegelbaum, *Cars for Comrades...*, s. 217–218, 224.

<sup>317</sup> J. Urry, *Życie za kółkiem...*, s. 423.

<sup>318</sup> *Ibidem*, s. 224–226.

<sup>319</sup> Odcinki ukazywały się od nr 371/1952 r.

„Kraj nasz motoryzuje się w zawrotnym tempie. W Lublinie i Starachowicach budujemy samochody ciężarowe, na Żeraniu piękne nowoczesne «Warszawy»”<sup>320</sup>. W odcinku drugim pojawił się dość sugestywny opis zatłoczonych ulic Moskwy, po których jeździć miało tysiące małych i popularnych moskwiaczy<sup>321</sup>. Jak słusznie uważa Justyna Jaworska, fragmentem o Moskwie miał uprzedzić „zarzuty cenzury, że propaguje konsumpcyjny i drobnomieszczański styl życia”<sup>322</sup>. W kolejnych odcinkach czytelnicy „Przekroju” poznawali budowę hamulców, silnika itp. Oczywiście, cały cykl, jak i jego następcę („Jak jechać”) pisane były z właściwym dla tygodnika, dość absurdalnym poczuciem humoru<sup>323</sup>. Nie zmienia to jednak faktu, iż już wówczas „Przekrój” rozpoczął na swoich łamach propagowanie rozwoju motoryzacji prywatnej, którą kontynuował przez następnych kilkanaście lat.

Kolejny sygnał dał Witold Rychter<sup>324</sup>, przedwojenny propagator sportu motorowego, pionier motoryzacji, wówczas rzeczoznawca i biegły sądowy w sprawach wypadków samochodowych, późniejszy współtwórca Kodeksu drogowego z 1961 r. Wiosną 1954 r. w „Horyzontach Techniki” opublikował tekst *Problemy samochodu ludowego*. Punktem wyjścia był fakt uhonorowania przodujących górników samochodami osobowymi oraz motocyklami. Rychter pisał: „A czy istnieje możliwość, aby więcej obywateli w naszym kraju posiadało własne samochody? Jak głoszą tezy, zwiększa się majątek narodowy. [...] możliwość nabycia samochodu staje się coraz bardziej realna. Interesują nas jednak tylko takie samochody, które będą dostępne dla nas tak pod względem ceny, jak i przydatności eksploatacyjnej. Zbliży się czas, gdy każdy z nas, pracujących w przemyśle socjalistycznym będzie mógł bez większego wysiłku nabyć samochód”<sup>325</sup>. Nie sposób było wówczas uciec od słów kluczy właściwych ówczesnym czasom, ale autorowi udało się przemyścić do tekstu kilka faktów (oprócz dość czytelnej krytyki dotychczasowej produkcji, czyli samochodu warszawa), które nie do końca mieściły się w komunistycznym systemie wartości. „Gdy mówimy o samochodzie – pisał Rychter – myślimy nie tylko o przyjemności niedzielnego wyjazdu odpoczynkowego czy o urlopie, spędzonym na włóczędze samochodowej wśród najpiękniejszych okolic.

<sup>320</sup> W. Lenczewski, *Łatwy kurs kierowania samochodem. Lekcja 1*, „Przekrój” 1952, nr 371, s. 13.

<sup>321</sup> W. Lenczewski, *Łatwy kurs kierowania samochodem. Lekcja 2*, „Przekrój” 1952, nr 372, s. 13.

<sup>322</sup> J. Jaworska, *Cywilizacja „Przekroju”*. Misja obyczajowa w magazynie ilustrowanym, Warszawa 2008, s. 212.

<sup>323</sup> Pierwszy odcinek nowego cyklu autorstwa Władysława Podzēgi ukazał się w listopadzie 1952 r. („Przekrój” 396, 1952).

<sup>324</sup> Witold Rychter był autorem wielu książek o tematyce motoryzacyjnej, a także wspomnień (*idem*, *Moje dwa i cztery kółka*, Warszawa 1983), w których opisuje początki motoryzacji w II Rzeczypospolitej i okresie powojennym oraz swoją działalność na polu propagowania motoryzacji i sportów motorowych.

<sup>325</sup> W. Rychter, *Problemy samochodu ludowego*, „Horyzonty Techniki” 1954, nr 2, s. 50.



Samochód to przecież również wygodny środek komunikacyjny [...] to pojazd, który dowiezie nas spod miasta do miejsca pracy; pojazd, który pozwoli lekarzowi szybko dotrzeć do chorego na wsi i wszędzie tam, gdzie nie ma dogodnej komunikacji, a znajduje się droga; pojazd – który pozwoli na wypełnienie zadań, wykonanie pracy objazdowego instruktora, weterynarza, agrobiologa...<sup>326</sup>. A więc nie tylko przyjemność, ale przede wszystkim praca. W dalszej części Rychter wymienił najważniejsze założenia samochodu ludowego (identyczne zresztą z opracowanymi przez Ferdinanda Porsche'a) – taniać, oszczędność w eksploatacji, duża pojemność kabiny, wytrzymałość. Warto zwrócić uwagę na kwestię ceny – Rychter zakładał, że taki pojazd powinien być dostępny dla ludzi pracy – „lepiej zarabiającego robotnika czy inteligenta pracującego”<sup>327</sup>. Zresztą już wcześniej, jeśli (rzadko) wymieniano indywidualnych posiadaczy samochodów osobowych, to byli to przodownicy pracy, inteligencja pracująca, literaci, artyści i naukowcy<sup>328</sup>. Swoje poglądy na temat kierunku rozwoju motoryzacji indywidualnej Rychter rozwinął w sierpniu 1955 r. Tym razem jednak tekst zawierał sporą dawkę informacji na temat tzw. samochodzików, czyli pojazdów pośrednich pomiędzy motocyklem a samochodem małodrożowym, często trójkołowców, a ze względu na swoje gabaryty i osiągi względnie tanich w eksploatacji<sup>329</sup>. Rychter sugerował, aby skonstruowanie i produkcja takiego właśnie „mikrosamochodu” w typie (lub na licencji) niemieckiego Goggomobila lub włoskiej Isetty stała się wstępnym etapem motoryzacji polskiego społeczeństwa<sup>330</sup>.

Kwestię samochodu dla mas poruszyli następnie inni autorzy. Pojawiły się m.in. przeglądy marek i modeli małych samochodów, które w owym czasie szturmem zdobywały rynki zachodnioeuropejskie. Kazimierz Studziniński podawał, że zachodniemiecki przemysł motoryzacyjny w 1953 r. wyprodukował rocznie ponad 500 tys. samochodów, z czego 75 proc. to

<sup>326</sup> *Ibidem*.

<sup>327</sup> *Ibidem*, s. 51.

<sup>328</sup> S. Askanas, *Fabryka Samochodów Osobowych – widomy symbol pomocy ZSRR*, „Technika Motoryzacyjna” 1953, z. 7 (lipiec), s. 318. Na początku 1956 r. A. Marczewski i R. Lange pisali na łamach „Motoryzacji”: „Głód motoryzacyjny istnieje u nas wśród członków związków twórczych: plastyków, literatów, architektów, aktorów i dziennikarzy i wśród inteligencji zawodowej: inżynierów, lekarzy, weterynarzy, wreszcie wśród licznej rzeszy działaczy gospodarczych”; A. Marczewski, R. Lange, *Głos w sprawie motoryzacji*, „Motoryzacja” 1956, nr 1, s. 24.

<sup>329</sup> W. Rychter, *Samochodziki*, „Horyzonty Techniki” 1955, nr 8, s. 353–359; zob. także: *Jeszcze o samochodzikach*, „Horyzonty Techniki” 1955, nr 12, s. 536–537.

<sup>330</sup> W. Rychter wspominał także o rodzimych konstruktorach-amatorach, których pojazdy o wdzięcznych nazwach: Hortek (od tytułu „Horyzonty Techniki”) lub SAM („Samochód amatorski tygodnika Motor”) były częstymi przykładami samodzielnego radzenia sobie z głodem samochodowym; W. Rychter, *Samochodziki...*, s. 358.

samochody popularne, zaś 25 proc. to pojazdy średniej wielkości. We Francji z kolei samochody popularne stanowiły niemal połowę całej produkcji – prym wiodły tutaj Renault 4CV (68 tys.) oraz Citroën 2CV – (niemal 25 tys.)<sup>331</sup>. Ważny głos w dyskusji należał do inżyniera Fryderyka Bluemkego, konstruktora silników spalinowych. Jego dwa teksty w zasadzie dotyczyły tego samego – stworzenia samochodu popularnego dla świata pracy. Bluemke zalecał podjęcie prac nad konstrukcją pojazdu czterokołowego o nośności 200 i ciężarze 400 kg (dla porównania – popularny maluch ważył ok. 600 kg) w typie modeli Renault 2CV czy też IFA P40. W artykule znalazły się zresztą zestawienia kilkudziesięciu modeli małych samochodów wraz z danymi technicznymi<sup>332</sup>. Teksty Bluemkego wywołały dość duży odzew, jednak wcześniej doszło do wydarzeń politycznych, które całkowicie zmieniły ówczesną rzeczywistość.

Jak zatem widać, w połowie lat pięćdziesiątych XX w. w Polsce zaczynano powoli dostrzegać rozwój motoryzacji za żelazną kurtyną. Część środowisk związanych z przemysłem motoryzacyjnym starała się wyrzucić – siłą słowa pisanego – presję na rządzących lub skłonić ich do bliższego przyjrzenia się problemowi. Niemniej działania te miały mocno ograniczony zasięg. Zmiana była możliwa dopiero po przetasowaniach na szczytach władz w 1956 r.

---

<sup>331</sup> K. Studziński, *Samochody popularne państw zachodnich i NRD*, „Technika Motoryzacyjna” 1954, z. 10 (październik), s. 310.

<sup>332</sup> F. Bluemke, *Rozważania nad polskim samochodzikiem*, „Horyzonty Techniki” 1956, nr 9, s. 394–398; F. Bluemke, M. Łukawski, *Samochodzik popularny dla świata pracy*, „Technika Motoryzacyjna” 1956, z. 9, s. 298–301.





ROZDZIAŁ 3

## Gomułkowski drugi bieg

---



## Zmiana kursu – rok 1956

---

Rok 1956 był przełomowy – nie tylko pod względem politycznym. XX Zjazd KPZR, śmierć Bolesława Bieruta, wydarzenia poznańskiego czerwca, powstanie na Węgrzech czy powrót Władysława Gomułki – wszystko to świadczyło o wyczerpaniu się dotychczasowej formuły sprawowania władzy. Dla społeczeństwa oznaczało to nowe otwarcie. „Przyszedł październik 56 r. Nie wiem, czy pomyśleliście kiedyś o tym, data ta jest różnoznaczna dla rozmaitych środowisk ludzkich”, pisał w „Życiu Warszawy” czytelnik o pseudonimie Kibic. „Dla jednego październik oznacza możliwość spotkania z rodziną na Wschodzie czy Zachodzie. Dla drugich powrót do porzuconego warsztatu, dla innych pozbycie się «garbu» w życiorysie”<sup>1</sup>. Znacznie odważniej zaczęło się mówić wówczas o pomijanych przez władze potrzebach konsumpcyjnych. „W życiu narodu polskiego rok 1956 był przełomem. Zmieniliśmy niektóre założenia, prostowaliśmy pojęcia, słowem przywracaliśmy właściwy sens”, pisano pod koniec 1956 r. w „Motorze”<sup>2</sup>. Pojawiła się nadzieja, iż pośród „prostowanych pojęć” znajdzie się także „motoryzacja indywidualna”. „No, ale co z tą motoryzacją?”, wtórował cytowany wcześniej Kibic<sup>3</sup>. Stefan Kisielewski opowiadał wówczas nawet „motoryzacyjny” dowcip: „[...] Polska jest jak zepsuty samochód i że w Październiku, gdy zaczęto go reperować, naprawiono tylko klakson”<sup>4</sup>. „Czas, w którym prywatny samochód musiał się kryć pod zardzewiałą karoserią, jest już za nami. Nie trzeba więcej stosować mimikry poprzez zdzieranie lakieru i kopanie błotników. Wartburgi przestały skupiać osłupiałych krajowców, na ulicach Krakowa i Warszawy pojawiły się, skromnie czekające pod domami, Warszawy, Fiaty-pchełki (sześćsetki), Multiple, z rzadka – Standardy, Spartaki i Moskwicze, od czasu do czasu – Zim, albo jakiś wielorybi grzmot z importu marynarskiego. Zmusić przechodniów do klękania i zagłądania «pod spód» może jeszcze tylko jakiś superprzeszkłony najnowszy «Amerykanin». Wkraczamy zatem bez większego hałasu

---

<sup>1</sup> Kibic, *No i co z tą motoryzacją?*, „Życie Warszawy”, 15–16 XII 1957 r., s. 3.

<sup>2</sup> K. Wilczyński, *Rok „Nijaki”*. *Ostatnie kartki kalendarza*, „Motor” 1956, nr 52, s. 4.

<sup>3</sup> Kibic, *No i co z tą motoryzacją?*...

<sup>4</sup> J. Zawieyski, *Dzienniki*, t. 1: *Wybór z lat 1955–1959*, wybór i oprac. red. A. Knyt, współpr. M. Czocho, Warszawa 2011, s. 384.

w następne stadium motoryzacji kraju” – tak w 1957 r. na łamach „Przekroju” pisał „były monter samochodowy” Stanisław Lem<sup>5</sup>.

Sygnal do krytyki dało VIII Plenum KC PZPR. Na fali rozliczeń ze stalinowską przeszłością surowo oceniono także nieudane inwestycje gospodarcze owego czasu. Na plenum tym kilkakrotnie poruszano m.in. kwestie Fabryki Samochodów Osobowych. W drugim dniu obrad głos zabrał Władysław Gomułka, krytykując zarówno rozmiar inwestycyjny żerańskiej fabryki, jak i samochód warszawa, podkreślając wysokie koszty produkcyjne niewielkiej liczby wytwarzanych egzemplarzy auta, jakiego „chyba dzisiaj nikt już na świecie nie produkuje”<sup>6</sup>. Dotychczasowe osiągnięcia na polu motoryzacji próbował ratować Hilary Minc, wiążąc sprawy Żerania z nienadążającymi inwestycjami w zaplecze dla przemysłu motoryzacyjnego. Broniąc warszawy, zwrócił uwagę, że wówczas był to „najlepszy, dostępny w obozie samochód”<sup>7</sup>. Nie zmienił jednak obiegowej opinii na temat produkcji żerańskiej fabryki. Słowa Gomułki stały się niejako punktem zwrotnym, momentem, kiedy otwarta krytyka dotychczasowej polityki decydentów wobec indywidualnych posiadaczy samochodów stała się dopuszczalna.

Popaździernikowa fala krytyki objęła nie tylko centrum decyzyjne. Rozliczeniowy ton dotyczył niemal wszystkich szczebli<sup>8</sup>. Biuro Polityczne KC PZPR zadecydowało, iż w obliczu powszechnego przeświadczenia społeczeństwa o nadmiernej rozrzutności w utrzymywaniu najwyższej administracji państwowej należało niektóre przywileje ograniczyć. Dostrzegano, że niektórzy towarzysze oraz ich rodziny nie wykazują umiaru ani skromności w korzystaniu z tych przywilejów. Ograniczono m.in. liczbę samochodów oddawanych do własnego użytku, zmniejszając ją z dwóch do jednego, choć jednocześnie umożliwiono nabywanie pojazdów w drodze zakupów ratałnych<sup>9</sup>. Jeszcze rok wcześniej w swoim dzienniku Wiktor Eugeniusz Nowakowski notował: „Robotnicy obecnie, kiedy stanowią klasę sprawującą dyktaturę, z niechęcią, jeśli już nie z nienawiścią, patrzą na sznury pięknych, zagranicznych marek luksusowych samochodów, stojących przed specjalnym sklepem dla wybranych naprzeciwko naszej spółdzielni na ulicy Puławskiej. Sklep zaopatrzonej we wszystko”<sup>10</sup>. Kiedy w czerwcu 1955 r. Warszawę odwiedził premier Indii

<sup>5</sup> S. Lem, *O polskiej drodze do motoryzacji*, „Przekrój” 1957, nr 645, s. 20.

<sup>6</sup> VIII Plenum KC PZPR, „Nowe Drogi. Organ teoretyczny i polityczny Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej” 1956, nr 10, s. 22.

<sup>7</sup> *Ibidem*, s. 126.

<sup>8</sup> Por. A. Leszczyński, *Sprawy do załatwienia. Listy do „Po Prostu” 1955–1957*, Warszawa 2000, s. 26.

<sup>9</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Władysław Dworakowski – spuścizna, sygn. 471/11, Notatka dla Biura Politycznego KC PZPR w sprawie ograniczenia przywilejów materialnych dla działaczy państwowych, partyjnych, związkowych i wojskowych, [15 X 1956 r.], k. 268–270.

<sup>10</sup> W.E. Nowakowski, *Okruchy systemu*, „Karta” 2014, nr 76, s. 91.

Jawaharlal Nehru, Nowakowski zauważył: „Taka parada samochodów dygnitarzy obcych państw i naszych przywodzi na pamięć reakcję wszystkich zazdroszczących i przed wojną tym, którzy znajdowali się w samochodach. [...] Dawniej kapitalistom zazdrościli komuniści, dzisiaj komunistom, bądź mieniącym się komunistami zazdroszczą dawni kapitaliści”<sup>11</sup>. Podobną obserwację zanotował na początku kwietnia 1955 r. w swoim dzienniku Mieczysław Jastrun<sup>12</sup>. Leopold Tyrmand pisał z kolei: „Wydaje mi się, że jeśli Warszawa zdobędzie się kiedyś na zbrojne wystąpienie przeciw regime’owi, to rewolucja zrodzi się w taką pogodę na przystankach. Dzika nienawiść płonie w oczach czekających godzinami na autobus na widok limuzyn komunistycznych dygnitarzy; takiej nienawiści nie zauważyłem nigdy we wzroku bezrobotnych spoglądających na auta milionerów”<sup>13</sup>.

Jednak to nie limuzyny dygnitarzy budziły największe rozgoryczenie. Społeczeństwo dostrzegło, iż w momencie, gdy niemal przez cały powojenny czas władze starały się udowodniać ideologiczną obcość prywatnego samochodu, były w kraju rzesze ludzi, zwykle na stanowiskach, które cieszyły się ułatwionym dostępem do tego zakazanego owocu i bynajmniej w ich wypadku nie było to występkiem przeciw komunistycznemu stylowi życia. Zebrania Centralnego Zespołu do Walki z Nadużyciami i Korupcją były doskonałym przykładem pokazującym skalę tego zjawiska. Słowa „samochód” czy „mocykl” odmieniane były tam niemal przez wszystkie przypadki. „Ja rozumiem, że dyrektor ma samochód, nie mam nic przeciwko temu, ale nie zgadzam się z tym, że ma trzy, bo to już jest jakaś granda duża” – podnosił jeden z zebranych na posiedzeniu zespołu pod koniec listopada 1957 r. Zresztą, posiadanie trzech aut nie było rekordem. Odsiadujący już wówczas wyrok za nadużycia jeden z dyrektorów katowickiej centrali rybnej miał mieć sześć samochodów oraz motorówkę. Z tej perspektywy dwa auta „tego z Motozbytu [który] ma 1500 zł [miesięcznej pensji]” nie robiły specjalnego wrażenia<sup>14</sup>.

Domaganie się „socjalistycznej sprawiedliwości” pojawiało się także w listach, które kierowano do centralnych władz. „Pytamy, czy zarobek ładnych parę tysięcy złotych na spekulacji samochodami – czytamy w anonimie adresowanym do Polskiego Radia i „Trybuny Ludu” – jest mniejszą grandą niż wzięcie łebka przez kierowcę, za co wylatuje się z roboty?”. Impulsem do korespondencji była sprawa jednego z pracowników szczebla dyrektorskiego Ministerstwa Budownictwa, który handlował autami osobowymi, w tym

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 94.

<sup>12</sup> M. Jastrun, *Dziennik 1955–1981*, Kraków 2002, s. 14.

<sup>13</sup> L. Tyrmand, *Dziennik 1954*, s. 161.

<sup>14</sup> AAN, Komitet Centralny Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (dalej: KC PZPR), sygn. 237/XXXII-7, Materiały z narady z 27 XI 1957 r., k. 9, 16, 19; por. *ibidem*, sygn. 237/XXXII-9, Informacja z pracy zespołów do walki z nadużyciami i korupcją, Warszawa, 7 XII 1957 r., k. 22.



m.in. Citroënem, nabytym od wyzbywającej się zbytecznych pojazdów Służby Bezpieczeństwa. Samochody następnie miał sprzedawać ze znacznym zyskiem. Sprawą zainteresowało się Ministerstwo Kontroli, jednak – jak wynikało z listu – kontrola nie wykazała żadnych nieprawidłowości. Niemniej autor konkludował: „Tak daleko nie zajedziemy, bo od głowy co gnije i śmierdzi, pójdzie na całe państwo ten smród i zgnilizna, aż się wszystko przewróci i będzie nowy Poznań...”<sup>15</sup>.

W podobnym tonie utrzymany był też artykuł opublikowany w grudniowym numerze „Motoryzacji” z 1956 r., gdzie czytamy m.in.:

Zbudowaliśmy w ostatnim ośmioleciu potężny przemysł samochodowy, który powierzchnią hal produkcyjnych niewiele ustępuje przemysłowi czechosłowackiego, a nowoczesnością obrabiarek, pras i urządzeń stoi niewątpliwie na pierwszym miejscu wśród wszystkich demokracji ludowych nie wyłączając ZSRR. Jesteśmy milionerami, polskimi Fordami, a chodzimy na piechotę i bez butów; przedłużanie takiej sytuacji w przemyśle grozi tym, że będziemy chodzić i bez spodni. [...] Jeżeli w Eisenach, przy stanie trzech ciężkich pras robi się 16 000 „Wartburgów” w bieżącym roku, a 22 000 w przyszłym, natomiast na Żeraniu przy stanie przeszło 25 pras robi się 6000 „Warszaw”, importując ponadto wytłoczki dachu i podłogi z Gorkij, to fakt ten mówi sam za siebie<sup>16</sup>.

Ten sam autor dość krytycznie podsumował także pomysł zakupu licencji i produkcji w warunkach polskich jednego z mikrosamochodów (jeden z pomysłów Fryderyka Bluemkego). Przyznawał co prawda rację tym osobom, które w mikrosamochodach widziały ważny element motoryzacji, zapełniający lukę między motocyklem a większym samochodem, jednak, posiłkując się danymi technicznymi i eksploatacyjnymi, dowodził, że oszczędności w tym względzie są niewielkie, a biorąc pod uwagę komfort jazdy, ale także i polskie, kiepskie warunki drogowe, mikrosamochód nie sprawdziłby się w rodzimych realiach<sup>17</sup>. Podobne zdanie wyrażał Tadeusz Szujski, który w mikrosamochodach

<sup>15</sup> *Ibidem*, sygn. 237/XXVII-23, Biuletyn nr 41/209, Warszawa, 12 VIII 1957 r., k. 4–5.

<sup>16</sup> Z. Mróz, *Nasze kłopoty motoryzacyjne*, „Motoryzacja” 1956, nr 12, s. 309.

<sup>17</sup> *Idem*, *Jeszcze o mikrosamochodach*, „Motoryzacja” 1957, nr 5, s. 138–139. Taka opinia koresponduje z ówczesną sytuacją mikrosamochodów na rynkach zachodnich. Dotychczas bowiem funkcjonowały one w dość ograniczonej liczbie, zaś boom na nie w dużej mierze był spowodowany sytuacją międzynarodową (kryzys sueski), której efektem były problemy z paliwem – w Wielkiej Brytanii powrócono do reglamentacji benzyny. Bardzo szybko okazało się jednak, że tak naprawdę był to początek końca samochodzików. Problemy z paliwem skłoniły firmy motoryzacyjne do rozpoczęcia starań o wyprodukowanie samochodów o większym komforcie jazdy niż mikrosamochody, ale o podobnej ekonomii użytkowania; L.J.K. Setright, *Drive On! A Social History of the Motor Car*, London 2002, s. 174 i n. Na gruncie polskim „zmierzch mikrosamochodów” trafnie przewidział Kazimierz Loesch (*Rozwój samochodzików w Europie*, „Technika Motoryzacyjna” 1957, z. 12, s. 417). Por. S. Brzóska, *Niektóre zagadnienia związane z małym samochodem popularnym*, „Technika Motoryzacyjna” 1958, z. 8, s. 289–294.

widział ważne uzupełnienie parku pojazdów, obok skuterów, motocykli oraz samochodów mało- i średniolitrażowych. Ich nabywcami miała być „wielotysięczna rzesza aktywnych pracowników dotychczas stosunkowo nisko uposażonych, różnych specjalności, często w wieku starszym”<sup>18</sup>. Nawet nie kojarzony bezpośrednio z motoryzacją Jerzy Putrament w felietonie w „Życiu Warszawy” pisał: „Jeśli nasza władza traktuje samochody osobowe jako luksus i dziś i jutro i nawet w dosyć dalekiej przyszłości, w której zbuduje się w Polsce socjalizm – to trudno liczyć na choćby niewielką, ale szybką poprawę dzisiejszego katastrofalnego stanu rzeczy. [...] Samochód już dzisiaj w przodujących krajach kapitalistycznych stał się nieodłącznym codziennym sprzętem domowym, nie tylko dla burżuazji. Samochód ogromnie podnosi produkcyjną wydajność jego użytkownika. [...] Wyrzucie do diabła te czerwone tarcze, spychające polską motoryzację do ślepych zaułków”<sup>19</sup>.

Do redakcji „Po Prostu” wpłynął bardzo interesujący list z propozycją rozwiązania „problemu samochodowego”. Jego nadawca uważał, że zamiast drogich limuzyn dla dygnitarzy należałoby kupić więcej aut tańszych, zaś za część zaoszczędzonych pieniędzy można by nabyć motocykle, które trafiłyby do „zwykłych” ludzi: „Jest to wprawdzie obraz wzięty z fantazji nie widzę jednak powodu dlaczego nie miałyby on być wprowadzony w życie w najbliższej przyszłości”<sup>20</sup>.

Na ankietę ogłoszoną przez „Motoryzację” (pytanie brzmiało: „Co należy zrobić, ażeby Polska mogła być zmotoryzowana jak najprędzej i jak najmniejszym kosztem”) napłynęło wiele odpowiedzi z różnych środowisk, zarówno technicznych, jak i od zwykłych obywateli. Jak wielkie emocje musiały towarzyszyć Polakom oczekującym na własne cztery kółka może świadczyć notka od redakcji, informująca o tym, że wiele odpowiedzi na zadane pytanie nie może zostać opublikowanych, ponieważ „zawarte są [w nich] nie nadające się do druku sformułowania pod adresem czynników odpowiedzialnych za obecny stan naszej motoryzacji”. Przeważały jednak głosy wyważone, choć niepozbawione szczypty złośliwości: „Budujemy dziś własną drogę do socjalizmu, niechże ukażą się na niej wreszcie samochody z prawdziwego zdarzenia i w odpowiedniej ilości. Niech posiadanie wozu nie będzie atrybutem ustosunkowanego dygnitarza, lecz przywilejem człowieka pracy. Niech problem nabycia części wymiennych nie urasta do zagadnienia międzynarodowego, a nabycie opony lub dętki nie prowadzi na śliską drogę szmuglu z Czechosłowacji”<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> T. Szujski, *Samochodzik ma rację bytu w Polsce*, „Technika Motoryzacyjna” 1956, z. 11, s. 367.

<sup>19</sup> J. Putrament, *Rozmyślania kierowcy (Sprawa rozwoju polskiej motoryzacji)*, „Życie Warszawy”, 6 X 1956 r., s. 3.

<sup>20</sup> Cyt. za: A. Leszczyński, *Sprawy do załatwienia...*, s. 27.

<sup>21</sup> *Nasi czytelnicy mówią*, „Motoryzacja” 1957, nr 5, s. 121.

Bardzo trzeźwe spojrzenie na problem demonstrował Lesław Łowczyński, analizując siłę nabywczą polskiego społeczeństwa, przypuszczalną cenę samochodu małolitrażowego (większość zabierających głos była zdania, że cena nie powinna przekraczać 30 tys. złotych) oraz roczne koszty eksploatacji pojazdu, stwierdził, że znalezienie 150 tys. osób zarabiających po 5,5 tys. złotych (takie miały być dochody umożliwiające zakup i utrzymanie samochodu) nie było możliwe. Z tego też powodu należało zwrócić się w stronę mikrosamochodów, które – jego zdaniem – mogłyby być produkowane przez „małe warsztaty w terenie”<sup>22</sup>.

Bardziej kompleksowe rozwiązanie problemu widział Adam Popiel, który zwracał uwagę przede wszystkim na rozwój całości produkcji motoryzacyjnej kraju, czyli zakup licencji na mały samochód w typie niemieckiego goggomobila lub włoskiego fiata 600, zmniejszenie liczby montowanej średniolitrażowej warszawy oraz rozwinięcie produkcji małolitrażowej syreny, od dawna zapowiadanej, ale wciąż niedostępnej w sprzedaży<sup>23</sup>.

### „Sejm polskiej motoryzacji”

W dniach 7 i 8 stycznia 1957 r. w Warszawie odbyła się narada, na której spotkali się reprezentanci ministerstw oraz kilku instytucji zajmujących się transportem i motoryzacją. Z inicjatywą spotkania wyszli przedstawiciele następujących organizacji: Koła Samochodowego Stowarzyszenia Naukowo-Technicznego Inżynierów i Techników Mechaników Polskich, Sekcji Samochodowej Stowarzyszenia Naukowo-Technicznego Inżynierów i Techników Komunikacji oraz Sekcji Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego. W ciągu dwóch dni wygłoszono sześć referatów poświęconych zagadnieniom motoryzacji oraz jej miejsca w polityce państwa. W trakcie dyskusji padło wiele cierpkich słów pod adresem decydentów odpowiedzialnych za stan rozwoju motoryzacji. Dla biorących udział w spotkaniu nie było wątpliwości, że było ono możliwe tylko i wyłącznie dzięki wydarzeniom roku 1956<sup>24</sup>. Marian Madeyski zwrócił uwagę na zapóźnienia względem innych krajów europejskich, ponieważ Polska zajmowała 17. (na 22) miejsce pod

<sup>22</sup> L. Łowczyński, *Samochodzik czy samochód popularny dla świata pracy*, „Technika Motoryzacyjna” 1957, z. 2, s. 70–71

<sup>23</sup> A. Popiel, *W sprawie samochodu popularnego...*, s. 72.

<sup>24</sup> „XX Zjazd KPZR, a ostatnio VIII Plenum naszej Partii stworzyły pełne możliwości dla naprawy błędów przeszłości i wejścia na drogę odpowiadającą roli, jaką winniśmy odegrać wśród rodziny narodów budujących socjalizm”; *Krajowa Narada Motoryzacyjna w dniach 7 i 8 stycznia 1957 roku w Warszawie*, „Technika Motoryzacyjna” 1957, z. 3, s. 77.

względem liczby samochodów, wyprzedzając jedynie Jugosławię, Węgry, Rumunię oraz Bułgarię, a także na politykę państwa, która uniemożliwiła rozwój motoryzacji indywidualnej<sup>25</sup>. Nawiązując do owego wystąpienia, jeden z dyskutantów, Wiktor Sudra z Politechniki Warszawskiej, który był jednym z opiniujących projekt fabryki Fiata pod koniec lat czterdziestych<sup>26</sup>, porównał sytuację posiadaczy samochodów z okresu II Rzeczypospolitej i dwunastu lat powojennych. Konkluzja była raczej niewesoła. Sudra stwierdził: „Trzeba wyraźnie wysunąć tezę: brak samochodu – to analfabetyzm gospodarczy, zacofanie gospodarcze, podstawowy hamulec rozwoju gospodarczego kraju”. Mówił też o „braku zrozumienia [dla kwestii rozwoju motoryzacji indywidualnej] w całym minionym 30-leciu”<sup>27</sup>.

W czasie narady po raz kolejny krytykowano błędne decyzje dotyczące inwestycji planu sześcioletniego. Zarówno referenci, jak i dyskutanci byli zgodni co do tego, że czynnikiem motoryzującym kraj miał być samochód małolitrażowy, wskazując jednocześnie na kraje zachodnioeuropejskie jako wzorcowe dla rozwoju przemysłu motoryzacyjnego, jednoznacznie sugerując potencjalne źródło licencji. Kazimierz Loesch z Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego powiedział: „Przemysł motoryzacyjny radziecki, o który opieraliśmy się dotąd, przedstawia wysoki poziom technologii i praktycznych technologicznych, jednak pod względem konstrukcji przemysł motoryzacyjny państw innych stoi na wyższym poziomie. Takimi przemysłami są przemysły Anglii, Francji i NRF”<sup>28</sup>. Jednak najtrwalszym efektem narady był postulat dotyczący powołania do życia Rady Motoryzacyjnej jako organu doradczego przy rządzie. Decyzja o jej utworzeniu została ogłoszona we wrześniu 1957 r.<sup>29</sup>, zaś jej pierwsze posiedzenie odbyło się 3 stycznia 1958 r.<sup>30</sup> Według uchwały do kompetencji 27-osobowej rady należało m.in. opracowywanie projektów perspektywicznych rozwoju motoryzacji, opiniowanie prototypów pojazdów mechanicznych oraz spraw cen na pojazdy i materiały eksploatacyjne, a także składanie wniosków i opiniowanie rozwiązań urbanistycznych z punktu widzenia przystosowania ich do potrzeb motoryzacji. Jej pierwszym przewodniczącym został Ryszard Strzelecki, ówczesny minister komunikacji<sup>31</sup>. Należy podkreślić, że rada nie posiadała

<sup>25</sup> *Sejm polskiej motoryzacji*, „Motor” 1957, nr 3, s. 8–9.

<sup>26</sup> *Słownik Biograficzny Techników Polskich*, z. 6, Warszawa 1995, s. 142.

<sup>27</sup> *Sejm polskiej motoryzacji...*, s. 10.

<sup>28</sup> *Krajowa Narada Motoryzacyjna w dniach 7 i 8 stycznia 1957 r. w Warszawie*, „Technika Motoryzacyjna” 1957, z. 4, s. 154–155, 158–159, 162.

<sup>29</sup> „Monitor Polski” (dalej: M.P.) 1957, nr 81, poz. 487.

<sup>30</sup> M. Madeyski, *Rada Motoryzacyjna 1958*, „Motoryzacja” 1958, nr 1, s. 1–4.

<sup>31</sup> *Ibidem*. Pełny skład Rady Motoryzacyjnej: przewodniczący Ryszard Strzelecki (minister komunikacji); zastępcy: Kiejstut Żemajtis, minister przemysłu ciężkiego, gen. broni Jerzy

żadnej mocy sprawczej, jej funkcje były czysto doradcze. Była raczej swoistym forum wymiany poglądów i kształtowania się opinii, ale bez wyraźnego wpływu na oficjalną politykę państwa wobec motoryzacji – czyli po prostu wentylem bezpieczeństwa<sup>32</sup>.

Pół roku po naradzie potrzebę zmian i ich kierunek w zakresie motoryzacji dyskutowano podczas wspólnego posiedzenia sejmowych komisji: Przemysłu Ciężkiego, Chemicznego i Górnictwa oraz Komunikacji i Łączności. Oprócz posłów w dyskusji udział wzięli przedstawiciele Ministerstw: Komunikacji, Przemysłu Ciężkiego, uczelni wyższych oraz Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, organu, który powstał w miejsce zlikwidowanej PKPG. Referat wprowadzający wygłosił przedstawiciel MPC, który w dość ciemnych barwach odmalował obraz polskiej motoryzacji. Pod względem liczby mieszkańców przypadających na jeden samochód (670) Polska zajmowała odległe miejsce w Europie, daleko za krajami zachodnimi (Włochy: 64) czy też niektórymi z państw bloku (np. Czechosłowacją, gdzie ów stosunek wynosił 1:94). Co więcej, struktura pojazdów wyglądała zupełnie inaczej niż w krajach

---

Bordziłowski, szef Sztabu Generalnego WP, Adam Minchejmer, prof. Politechniki Warszawskiej; sekretarz: Jan Rustecki (Ministerstwo Komunikacji); członkowie Prezydium: Wiktor Sudra (Politechnika Warszawska), Marian Madeyski (Politechnika Szczecińska); członkowie: Kazimierz Olszewski (Ministerstwo Przemysłu Chemicznego), Henryk Mania (Ministerstwo Przemysłu Drobno i Rzemiosła), Piotr Stolarek (Ministerstwo Gospodarki Komunalnej), gen. Cezary Nowak, Stanisław Mroczek, Antoni Tymaniecki, Jan Kon, Stefan Halicki, Jerzy Koszyk, Edward Laskus, Jan Dąbrowski, Aleksander Rostocki, Roman Pijanowski, Leonard Tomaszewski, Mieczysław Dembicki, Jerzy Werner, Zygmunt Filipowicz, Zbigniew Makarczyk, Jerzy Grodecki, Mieczysław Wantoła.

<sup>32</sup> Nie zmienia to jednak faktu, że wiele planów i hipotez motoryzacyjnych opracowywanych przez zespoły robocze RM z perspektywy czasu okazywały się trafnie przewidywać kierunek, w którym podążała polska motoryzacja. Jednym z ważniejszych dokumentów zaprezentowanych przez Radę Motoryzacyjną były przyjęte w 1964 r. wytyczne pt. „Gospodarka motoryzacyjna w planie perspektywicznych 1961–1980”, składające się z dwuczęściowego opracowania „Gospodarka motoryzacyjna 1961–1980 – kompleksowe zestawienie odcinkowych planów w zakresie perspektywicznego planu rozwoju motoryzacji w Polsce”. Miały to być wytyczne kierunkowe dla dalszych poczynań ustalanych w kolejnych pięcioletkach. Dwa lata wcześniej rada przyjęła uchwałę nr 4/18/62 dotyczącą potrzeb w zakresie samochodów osobowych w Polsce w latach 1962–1980. Znalazł się w niej następujący ustęp: „Rozwój motoryzacji indywidualnej jest ściśle związany z rozwojem życia gospodarczego oraz postępowaniem technicznym i organizacyjnym społeczeństwa. Celowość rozwoju motoryzacji indywidualnej oraz słuszość upowszechniania użycia pojazdów osobowych, jako indywidualnych środków komunikacji, wynika z dużej oszczędności czasu społecznego, zwiększenia ogólnej wydajności oraz umożliwienia wypoczynku i regeneracji sił. Ponadto rozwój rodzimej produkcji i wzrost stanu pojazdów przyczynia się do zwiększenia udziału usług w stosunku do produkcji, co jest korzystne dla gospodarki narodowej”. Jednym z najważniejszych zadań stojących przed decydentami było osiągnięcie takiego stanu zmotoryzowania społeczeństwa, aby podstawowym czynnikiem wpływającym na rozwój motoryzacji była podaż pojazdów; *Prace Rady Motoryzacyjnej 1958–1964*, Warszawa 1965, s. 45, 72.

zachodnich, bowiem w Polsce liczba samochodów ciężarowych była dwukrotnie wyższa niż aut osobowych. Oznaczało to jedno: „Zbyt mało mamy samochodów osobowych”. Zresztą, w referacie podkreślono problemy nęka-jące polski przemysł motoryzacyjny, który z powodu braku dostatecznej ilości surowców i materiałów, ale także wysokich nakładów finansowych nie był w stanie produkować większej liczby lepszych jakościowo produktów. Żerańska FSO miała nawet w pewnym momencie wstrzymać wytwarzanie warszaw, ponieważ zabrakło... waty i nici. Plan perspektywiczny przygotowany w ministerstwie zakładał, iż do roku 1970 polski przemysł motoryzacyjny będzie w stanie wyprodukować ponad 120 tys. aut osobowych rocznie. Oprócz wielkości produkcji zwiększyć się miał także asortyment dostępnych samochodów: obok już produkowanej warszawy pojawić się miały: wprowadzana powoli do produkcji syrena, wóz popularny oraz mikrosamochód. W referacie zapowiedziano, że warszawa zostanie z czasem zastąpiona przez konstrukcję bardziej nowoczesną. W podsumowującej posiedzenie dyskusji przedstawiciel ministerstwa roztoczył dość interesującą, ale i śmiałą wizję kierunku, w którym podążać miała polska motoryzacja: motocykle, samochody ciężarowe oraz osobowe średnilitrażowe miały być produkowane w oparciu o rodzime konstrukcje, małowitrażowe popularne zaś o licencję zachodnią, ale tylko i wyłącznie w momencie, gdy zapadnie decyzja o produkcji większej ich liczby. Warszawa miała być unowocześniana i produkowana do początku lat sześćdziesiątych, ale jednocześnie polscy inżynierowie mieli pracować nad konstrukcją auta, które z czasem miało zastąpić samochód produkowany w FSO od 1951 r. Dodatkowo żerańska fabryka, która do tej pory wykorzystywała, jak podawano, 40 proc. swoich mocy produkcyjnych, miała osiągnąć pełną produkcję, tj. 25 tys. aut rocznie, m.in. poprzez doposażenie jej w brakujące, a niezbędne maszyny. Polski przemysł miał także zadbać o estetykę karoserii produkowanych pojazdów. W tym celu planowano nawiązanie współpracy ze specjalistami m.in. z Włoch<sup>33</sup>.

## W poszukiwaniu własnej drogi – kooperacja, licencja lub...

Kolejnym motywem, który kilkakrotnie przewijał się w dyskusji była kwestia ewentualnej kooperacji krajów z bloku socjalistycznego przy produkcji własnego samochodu. Dla autorów z Polski było oczywiste, że wymagania

<sup>33</sup> AAN, Kancelaria Sejmu, sygn. 150, Protokół ze wspólnego 9. posiedzenia Komisji Przemysłu Ciężkiego, Chemicznego i Górnictwa oraz Komisji Komunikacji i Łączności, 5 VI 1957 r., k. 212–227.

niezbędne do produkcji własnego samochodu były zbyt wysokie. Jedynym praktycznie kierunkiem było poszukiwanie kooperanta z rodzimego obozu politycznego. Możliwości były dwie – Czechosłowacja i Niemiecka Republika Demokratyczna. Z planów wprawdzie nic nie wyszło, warto jednak wspomnieć o fakcie pojawienia się w wypowiedziach nowego elementu. Mianowicie zdecydowanie częściej rozwojowi motoryzacji przypisywano większe niż do tej pory znaczenie społeczno-ekonomiczne. Dla coraz znaczniejszej liczby ekspertów samochód oznaczał wzrost poziomu technicznego społeczeństwa, ułatwienia w codziennym funkcjonowaniu. Pojawiły się nawet pewne „przyjemności” związane z posiadaniem auta<sup>34</sup>. Na „chęć posiadania własnego pojazdu”, która stawała się „zjawiskiem społecznym” zwracał uwagę Jan Dąbrowski w „Przeglądzie Technicznym”<sup>35</sup>.

Co ciekawe, bardzo rzadko słychać było opinie negujące potrzebę rozwoju motoryzacji indywidualnej. Jednym z przykładów może być tutaj głos opublikowany w „Prasie Polskiej”. Jego autor, Tadeusz Sznurkowski, komentując dyskusję rozgrywaną się na łamach prasy, zastanawiał się, czy podnoszony alarm nie jest na wyrost. Argumentował to następująco:

Sądząc po ilości materiałów, jakie prasa nasza zamieszcza na tematy motoryzacji [...] można by przypuszczać, że są to artykuły powszedniego użytku, bez których większość społeczeństwa nie może się obywać. Cyfry wskazują, że [jedynie] kilkadziesiąt tysięcy ludzi posiada w Polsce własne samochody osobowe. [...] Samochody ze względu na ceny oraz koszty utrzymania wozu, dostępne są dla stosunkowo niewielkiej grupy ludzi mających wysokie zarobki. Kupno samochodu leży w granicach ich możliwości. Oni przede wszystkim odczuwają potrzebę ich posiadania. [...] Natomiast w prasie roi się od opisów samochodów i ich produkcji. Zamieszcza ona zdjęcia i opisy prototypów, zarówno krajowych, jak i różnego rodzaju wozów zagranicznych. [...] Wysuwa dziesiątki wniosków, których realizacja postawi Polskę w rzędzie przodujących pod względem motoryzacji krajów świata<sup>36</sup>.

O ile całość przytoczonej argumentacji nie do końca się broni (autor nie dostrzegł choćby możliwości postępu technicznego, jaką dawał rozwój motoryzacji),

<sup>34</sup> J. Piastowski, ...*nam jeździć zakazano*, „Rada Robotnicza” 1960, nr 6, s. 4. Na temat kooperacji krajów socjalistycznych przy produkcji samochodów zob. np. D. Fikus, *Samochód – marzenie i rzeczywistość*, „Polityka” 1965, nr 19, s. 8; E. Waszczuk, *Znaki zapytania motoryzacji*, „Życie Warszawy”, 7 XII 1961 r., s. 3; L. Ciamaga, *Tani samochód*, „Życie Gospodarcze” 1959, nr 50, s. 5; J. Bujniewicz, *W sprawie taniego samochodu*, „Życie Gospodarcze” 1960, nr 8, s. 8; A. Rostocki, *Rozszerzmy motoryzacyjną współpracę KDL*, „Życie Gospodarcze” 1960, nr 11, s. 4; I. Gawryluk, *Mariaż samochodowy NRD–Polska*, „Życie Warszawy”, 27 III 1963 r., s. 3.

<sup>35</sup> J. Dąbrowski, *Prywatne samochody osobowe warunkiem szybkiego rozwoju naszej motoryzacji*, „Przegląd Techniczny” 1959, nr 21, s. 16–18.

<sup>36</sup> T. Sznurkowski, *Pod dyskusję: słuszna polityka czy przysłowiowa „kropla wody”?*, „Prasa Polska” 1958, nr 8, s. 10–11.

o tyle poruszono tutaj dość ważny aspekt – siłę nabywczą polskiego społeczeństwa. Aleksander Rostocki w 1961 r. na łamach „Życia Warszawy” trzeźwo oceniał ówczesną sytuację: „Nie istnieją obecnie u nas warunki ekonomiczne do zbyt dynamicznego rozwoju motoryzacji indywidualnej (samochody osobowe). Należy jednak dążyć do umożliwienia zaopatrzenia się w samochody tym, którzy tego pragną”<sup>37</sup>.

Jednak najbardziej znaczącym głosem w dyskusji na temat kierunku rozwoju polskiej motoryzacji okazał się być opublikowany w „Polityce” w 1969 r. artykuł pod tytułem *O społeczno-kulturową koncepcję motoryzacji*<sup>38</sup>. Jego autor – Józef Pajestka – pełnił wówczas funkcję zastępcy przewodniczącego Komisji Planowania. Tekst był bardzo wyważony, podkreślał wciąż ograniczone możliwości nabywcze Polaków. Przede wszystkim jednak Pajestka starał się rozprawić z postrzeganiem samochodu jako dobra luksusowego. Według niego taki obraz był obrazem „importowanym” razem z samochodami zachodnimi, obcym w realiach socjalizmu, ale typowym dla wielkich miast Polski. Aby samochód zaczął odgrywać określoną rolę społeczno-kulturową, a więc zacieśniać więzi społeczne, ułatwiać komunikację, przyspieszać ogólny postęp – był niezbędny nie dla dużych miast, ale dla Polski powiatowej. Pajestka pisał: „Sądzę, że żaden inny produkt cywilizacji materialnej nie jest w stanie tak głęboko zmienić życia na «prowincji» jak właśnie samochód”. W zakończeniu stwierdzał: „Samochód jest wspaniałym produktem cywilizacji materialnej ludzkości. Jego odpowiednie wykorzystanie może stać się jedną z niezwykle istotnych dźwigni postępu społeczno-kulturalnego i ekonomicznego socjalizmu”<sup>39</sup>.

Po publikacji artykułu do redakcji „Polityki” napłynęło wiele listów popierających wyrażone w nim idee. Wróblewski, który już rok wcześniej publikował na łamach tygodnika artykuł o podobnej tematyce<sup>40</sup>, postanowił podążyć tropem, jaki podsunął Pajestka i udał się do opisywanego przez niego Radomska. Na miejscu okazało się, iż potrzeba posiadania samochodu była ogromna.

<sup>37</sup> A.M. Rostocki, *Nie jestem przeciwnikiem motoryzacji*, „Życie Warszawy”, 27 XII 1961 r., s. 3–4.

<sup>38</sup> J. Pajestka, *O społeczno-kulturową koncepcję motoryzacji*, „Polityka” 1969, nr 3, s. 3.

<sup>39</sup> Na temat okoliczności publikacji tekstu J. Pajestki zob. M. Rakowski, *Dzienniki polityczne 1969–1971*, Warszawa 2001, s. 10–11; zob. także M. Jastrząb, *The idea of developed socialist society and a private car* (za udostępnienie tego tekstu dziękuję Autorowi).

<sup>40</sup> W 1968 r. A.K. Wróblewski zamieścił w tygodniku tekst pt. *Gdyby utopia miała kółka*, w którym próbował udzielić odpowiedzi na pytanie, czy polskie społeczeństwo jest w stanie pozwolić sobie na tani samochód. Na artykuł zareagowała cenzura, zaniepokojona faktem, że pisanie o motoryzacji może rozbudzić „nastroje konsumpcyjne” wśród Polaków, a także zrażona pesymistycznym tonem dziennikarza. Urzędnicy recenzujący tekst Wróblewskiego zasugerowali nawet, aby został on przeniesiony do innego, mniej poczytnego pisma; A. Kozieł, *Prasa w latach 1944–1989*, w: *Prasa, radio i telewizja w Polsce. Zarys dziejów*, red. D. Grzelewska et al., Warszawa 1999, s. 152–153.



Wróblewski pisał: „Przede wszystkim nikt nie miał oporów ideologicznych przeciwko takiemu samochodowi, i nikt się nie obawiał, że biedniejsi będą zazdrościli bogatym, że zmotoryzowani będą jeździli, dokąd będą chcieli itp. Szacowano, że gdyby można było takie wozy kupować bez ograniczeń, wkrótce byłoby ich w powiecie sześć tysięcy wobec ówczesnych zaledwie sześciuset sztuk”<sup>41</sup>.

Reportaż został zdjęty przez cenzurę. Opublikowano jednak inne głosy, które tylko wzmacniały argumenty Pajestki. Bolesław Adamczewski jeszcze mocniej podkreślał rolę motoryzacji w życiu młodzieży („młodzież woli być zmotoryzowanym snobem niż pieszym robotnikiem”) oraz fakt, że mimo bogacenia się społeczeństwa, takie dobro, jak samochód – a konkretnie fiat 125p – dla większości jest niedostępne: „We wszystkich lub prawie wszystkich istotnych dziedzinach życia materialnego dystans pomiędzy Polską a krajami bogatymi [...] ulega zmniejszeniu. [...] Natomiast w dziedzinie motoryzacji pozostajemy daleko w tyle. Na Fiacie 125p ich nie dogonimy”<sup>42</sup>.

Jednak opinie ekspertów nie wpłynęły na zmianę polityki wobec motoryzacji prywatnej. Dopiero przetarasowania na szczytach władzy i zastąpienie Władysława Gomułki przez Edwarda Gierka przyniosły daleko idące modyfikacje w tym zakresie. Epoka rządów towarzysza Wiesława faktycznie miała rozbudzić nadzieje, jednak ich zaspokojenie, co prawda jedynie częściowe, miały przynieść rządy jego sukcesora.

## Chwalić zalety, dyskretnie przemilczeć wady

Odwilż objęła także przemysł ciężki, nakierowany do tej pory przede wszystkim na potrzeby militarne. Część zwolnionych mocy przerobowych można było skierować na produkcję cywilną. Uchwała Prezydium Rządu PRL z 21 czerwca 1956 r. zobowiązywała te zakłady podległe Ministerstwu Przemysłu Motoryzacyjnego, które nie były „dostatecznie obciążone produkcją specjalną w planie 5-letnim”, do wytwarzania artykułów konsumpcyjnych<sup>43</sup>.

<sup>41</sup> A.K. Wróblewski, *Polska na kółkach*, Warszawa 1989, s. 29.

<sup>42</sup> B. Adamczewski, *Bez uprzedzeń*, „Polityka” 1969, nr 5, s. 5.

<sup>43</sup> AAN, Urząd Rady Ministrów, Kancelaria Tajna (dalej: URM KT), sygn. 218/3, Uchwała Prezydium Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej nr 391/56 z 21 VI 1956 r., k. 66–68. Wśród zakładów, które zostały objęte uchwałą, znalazły się następujące fabryki należące do przemysłu motoryzacyjnego: Kraśnicka Fabryka Wyrobów Metalowych, Zakłady Metalowe w Dębnie, Bydgoska Fabryka Sygnałów Kolejowych, Wytwórnia Wyrobów Precyzyjnych w Czarnej Wsi, Zakłady Metalowe w Kielcach, Zakłady Wytwórcze Sprzętu Instalacyjnego w Poniatowej, Zakłady Metalowe w Skarżysku-Kamiennej oraz Zakłady Metalowe w Radomiu; *ibidem*, Załącznik do uchwały Rządu, k. 69–70.

Rozwój motoryzacji po drugiej stronie żelaznej kurtyny pokazywał, że przemysł motoryzacyjny, dający ogromny impuls rozwojowy, głównie technologiczny dla całej gospodarki, generował także bardzo realny zysk. Natomiast specjaliści z PKPG oraz MHZ na bieżąco śledzili wydarzenia na zachodzie Europy<sup>44</sup>. Tam bowiem, w połowie lat pięćdziesiątych, zachodziło bardzo interesujące zjawisko, mianowicie po raz pierwszy amerykański przemysł samochodowy, który wciąż utrzymywał pozycję lidera produkcji motoryzacyjnej, odczuwał coraz poważniejszą konkurencję ze strony eksportu brytyjskiego i zachodnioniemieckiego. Co więcej, zarówno w przypadku Wielkiej Brytanii, jak i Republiki Federalnej Niemiec podstawę zagranicznej sprzedaży stanowiły bardzo popularne samochody małolitrażowe, często trafiające także na rynek amerykański. Wielka Brytania w 1953 r. eksportowała samochody osobowe na sumę 270 mln dolarów, zaś rok później już 306 mln. W tym samym czasie RFN sprzedało za granicę auta za kwotę odpowiednio 135 i 233 mln dolarów. Samochody zachodnioniemieckie zaczęły także zdobywać rynki, które do tego czasu opierały się na markach brytyjskich. Kwoty tutaj wymienione musiały z całą pewnością uświadamiać polskim decydom, jak wielki kapitał był do ugrania. Biorąc za wzór przodujące przemysły motoryzacyjne Europy Zachodniej, możliwości eksportu produkcji motoryzacyjnej gospodarek socjalistycznych musiały opierać się na samochodach osobowych, przede wszystkim małolitrażowych, których pojemność nie mogła przekraczać 1200 cm<sup>3</sup>. Jednak to nie wszystko. Równie ważne dla potencjalnych zachodnioeuropejskich kupujących była wysoka sprawność techniczna, oszczędne zużycie paliwa oraz uwzględnianie zmieniającej się mody. Nie bez znaczenia była także dobrze zaopatrzona sieć serwisowa, oferująca dostęp do części zamiennych<sup>45</sup>. Jednym słowem, wszystko to, co wydawało się być przeszkodą nie do pokonania dla przemysłów motoryzacyjnych Europy Środkowo-Wschodniej.

<sup>44</sup> W czerwcu 1956 r. Wydział Współpracy Gospodarczej MHZ prowadził sondujące rozmowy w sprawie nawiązania współpracy z firmami i instytucjami szwajcarskimi, których zainteresowania koncentrowały się na zagadnieniach przemysłu motoryzacyjnego. Za wyszukiwanie kontaktów odpowiadało m.in. Biuro Radcy Handlowego w Brnie. Strona polska oferowała: „doświadczenia z zakresu technologii produkcji: samochodów osobowych, samochodów ciężarowych, ciągników oraz produkcji narzędzi [...] Wymianę wyobrażamy sobie w formie przesyłania dokumentacji biuletynów o prospektów oraz praktyk w zakładach na koszt delegującego”. Oprócz tego radca handlowy miał przeprowadzić rozeznanie, czy stronę szwajcarską interesują produkowane przez Polskę samochody osobowe, ciężarowe i motocykle; AAN, Ministerstwo Handlu Zagranicznego (dalej: MHZ), sygn. 17/3, Wydział Współpracy Gospodarczej [MHZ] – Nawiązanie kontaktów z firmami i instytucjami w Szwajcarii, Warszawa, 8 VI 1956 r., bp.

<sup>45</sup> AAN, Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego (dalej: PKPG), sygn. 62, Kapitalistyczny rynek maszyn i urządzeń transportowych, Ścisłe tajne, 10 I 1955 r., k. 7–16.

Produkowanym w Polsce samochodom osobowym, a konkretnie jedynemu, który kierowano na eksport – warszawie – daleko było do miana artykułu pożądanego przez zagranicznych kupujących, zwłaszcza na atrakcyjnych pod względem finansowym rynkach zachodnich<sup>46</sup>. Grzegorz Halak, dyrektor FSO, który oprowadzał po zakładzie redaktorów „Horyzontów Techniki” tuż po inauguracji produkcji w listopadzie 1951 r., mówił do dziennikarzy: „Przypatrzcie się wszystkiemu, co chcecie obejrzeć. Pochwalcie co dobre – gańcie co złe”<sup>47</sup>. Chętnie skorzystano z zaproszenia. Na początku 1958 r. w „Motorze” o pierwszym produkowanym w Polsce aucie pisano, iż jest to samochód „o konstrukcji i osiągnięciach techniczno-eksploatacyjnych odpowiadających poziomowi z lat 1942–1945, a biorąc pod uwagę poszczególne wskaźniki czy rozwiązania konstrukcyjne zespołów, nawet okresowi sprzed II wojny światowej”<sup>48</sup>. Mimo to warszawa i tak stanowiła istotny element polskiego eksportu. Tylko w latach 1954–1956 niemal połowa wszystkich wyprodukowanych przez FSO egzemplarzy tego auta kierowana była za granicę, głównie do państw należących do bloku, rzadziej do Azji i Afryki<sup>49</sup>. Nawet jeśli próbowano uzasadnić ten kierunek eksportu (do krajów socjalistycznych) ideologicznie („Eksport do ZSRR i krajów Demokracji Ludowej stanowi w ramach planu nasz wkład w rozbudowę tych krajów i służy dalszemu rozszerzaniu współpracy z nimi”<sup>50</sup>), to dla wszystkich było jasne, że sprzedaż wewnątrz bloku wymusił fakt niespełniania przez produkt żerańskiej fabryki wymogów światowych, zwłaszcza zaś rynków zachodnioeuropejskich.

Aby polepszyć opinię o warszawie, w połowie lat pięćdziesiątych tworzono także kampanie reklamowe, aby zainteresować potencjalnych kupców samochodem produkowanym w FSO. Pojawiły się pierwsze reklamy telewizyjne. Oglądający ją Aleksander Rostocki pisał później w „Motorze”: „[Reklamowy] Film o «Warszawie» zaczyna się od pokazania zakładów żerańskich w trakcie pracy, dalej jeden z inżynierów wyjeżdża na urlop «Warszawą». Po drodze zabiera «łebka» – przystojną blondynkę i jadąc z nią objaśnia, jakie zalety posiada «Warszawa». Przy okazji pokazane jest z jaką łatwością «Warszawa» pokonuje złe drogi (najlepsza część filmu), jak działają hamulce itd. W końcu kierowca żeni się z «łebkiem» i «Warszawa» ułatwia im codzienne życie”<sup>51</sup>.

<sup>46</sup> Z.M., *M-20 „Warszawa” unowocześniona*, „Motoryzacja” 1956, nr 3, s. 70–72.

<sup>47</sup> *M-20 Warszawa schodzi z taśmy*, „Horyzonty Techniki” 1951, nr 12, s. 513.

<sup>48</sup> „Motor” 1958, nr 3.

<sup>49</sup> *Opowieść o FSO. Historia tej warszawskiej fabryki*, red. prow. Z. Boniecki przy współpr. R. Gajewskiego, korekta i uzup. E. Pietrzak, Warszawa 2010, s. 158–159.

<sup>50</sup> AAN, PKPG, sygn. 482, Omówienie planu handlu zagranicznego na 1951 rok, Warszawa, 1950, k. 16.

<sup>51</sup> A. Rostocki, *Dobra reklama pilnie poszukiwana*, „Motor” 1959, nr 3, s. 3; por. T. Szczerbicki, *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...*, Poznań 2010, s. 49.

W prasie pojawiały się pozytywne oceny warszawy, jak choćby ta opublikowana w „Kurierze Polskim”: „Nie zwrócono nam ani jednej «Warszawy» eksportowej z powodu ich rzekomej niedobrej jakości”, mówili cytowani w artykule przedstawiciele Motoimportu. Co więcej, jak przekonywano dalej, „wbrew mniemaniu wielu rodzimych «speców» «Warszawa» uchodzi na zagranicznych rynkach za samochód o udanej konstrukcji, a szczególnie podwozia i silnika, a jednocześnie jako jeden z najtrwalszych i najmocniejszych, zdających egzamin na złych drogach wozów. [...] Czy znaczy to, że obcy kupcy nie mają zastrzeżeń? Owszem, mają trzy: mogłaby być ładniejsza karoseria, dbalsza «kosmetyka» i... chcą ich więcej kupować”<sup>52</sup>. Stworzono wówczas także pierwsze prospekty reklamowe przeznaczone na rynek eksportowy. Oczywiście, zdawano sobie sprawę, iż analogiczne reklamy firm zachodnich pozostają poza zasięgiem polskim. „Daleko mu co prawda do subtelności prospektów reklamowych np. Mercedesa czy Fiata – pisano o folderze przedstawiającym warszawę. – Nie można go naturalnie porównywać z przebogatą kolorystyką np. prospektów amerykańskich”. Jednocześnie jednak ogólny efekt miał być pozytywny, zaś sam folder reklamowy samochodu podkreślać miał „jego zalety [...] dyskretnie przemilczając jego wady”<sup>53</sup>. A tych było naprawdę dużo.

Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego, przygotowując koncepcje prac w zakresie konstrukcji przemysłu motoryzacyjnego, pisało o warszawie, iż była to konstrukcja za ciężka, o małej mocy silnika oraz nieestetycznym nadwoziu. Dopiero planowana modernizacja i stworzenie modelu M21, który miał być „bardziej przystosowany do eksportu” miały nieco poprawić sytuację<sup>54</sup>. Przyznać należy, iż plany te zapowiadały się bardzo interesująco. FSO weszła w kontakt z włoską firmą Carozzeria Ghia Spa, projektującą nadwozia samochodów. Już same nazwy marek, z którymi współpracowała (Volkswagen, Ferrari czy Alfa Romeo) mocno działały na wyobraźnię. Koszt nowego nadwozia dla warszawy zaprojektowany przez Ghia wyniósł 60 tys. dolarów. Do współpracy jednak nie doszło<sup>55</sup>. Modernizacja warszawy była

<sup>52</sup> A. Zap., *Cudze chwalicie*, „Kurier Polski”, 1 III 1958 r.

<sup>53</sup> T. Szczerbicki, *Samochody w PRL...*, s. 49.

<sup>54</sup> AAN, Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego (dalej: BKPM), sygn. 14, Plan 5-letni koncepcyjny w zakresie konstrukcji przemysłu motoryzacyjnego, [1955? r.] k. 12.

<sup>55</sup> Nie jest do końca jasne, czy strona polska zakupiła włoski projekt. Szczerbicki twierdzi, iż w wyniku dość dużego sprzeciwu zarówno ze strony polskich konstruktorów (m.in. Stanisława Panczakiewicza), jak i opinii społecznej (głównie chodziło o wysokość honorarium), „Całe zamieszanie z Ghia nie przyniosło nic konkretnego”, ale nie udziela konkretnej odpowiedzi (*idem*, *Samochody PRL...*, s. 122). W innym miejscu możemy natomiast przeczytać, że FSO projekt zakupiła, jednak koszt maszyn, które wytwarzałyby zaprojektowaną przez Włochów karoserię, sięgnąłby kwoty 2,5 mln dolarów. Oznaczać miało to co najmniej 30 proc. podwyżki ceny warszawy i tak uważanej za wysoką; J.M., *Dorobek i plany przemysłu*

bardzo kosmetyczna. Dzisiaj nazwalibyśmy ją po prostu liftingiem: pojazd zyskał nieco nowocześniejszy wygląd atrapy chłodnicy oraz przednich lamp kierunkowskazów, dołożono także listwy boczne. Podniesiono też moc silnika i momentu obrotowego poprzez zwiększenie stopnia sprężenia w silniku<sup>56</sup>. Nic zatem dziwnego, iż kolejna ekspertyza dotycząca tego auta nie różniła się zasadniczo od wcześniejszej. W przygotowanym przez specjalistów ze Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego dokumencie czytamy, iż warszawa odbiegała zasadniczo od standardów światowych, które cechował „wybitny komfort i wygoda jazdy oraz znakomite wykończenie”. Tymczasem produkowane od 1951 r. auto miało szereg dyskwalifikujących je wad: „niewygodne siedzenia kierowcy, niewygoda pomieszczenia dla pasażerów, brak hydraulicznego przeniesienia ruchu sprzęgła, wymagający wielkich nacisków pedał hamulca, skłonność samochod[u] do poślizgów, [...] układ przełożeń przestarzały, niedostosowany do nowoczesnych wymogów jazdy”<sup>57</sup>. Mimo to samochód nadal był eksportowany<sup>58</sup>. Jednak docelowy kierunek zagranicznej sprzedaży – Afryka, Azja oraz Ameryka Łacińska – charakteryzował się klimatem gorącym lub tropikalnym oraz przeważnie trudnymi warunkami drogowymi. Wymagało to przystosowania pojazdów do eksploatacji w takich właśnie warunkach<sup>59</sup>.

---

*motoryzacyjnego*, „Życie Gospodarcze” 1959, nr 35, s. 8. O tym, że pomimo krytyki z różnych stron strona polska jednak zakupiła projekt nadwozia Ghia może świadczyć jeszcze reakcja na zaprezentowany podczas Wystawy Postępu Technicznego Przemysłu Motoryzacyjnego w 1961 r. czarny model auta w skali 1:10, przedstawiający prototypowy model warszawy 210. Samochód przypominał swoją sylwetką fordą falconą i – jak pisano w prasie fachowej – „Nie jest to trzymana przez FSO w tajemnicy «Ghia». [...] Wzór nadwozia kupiony we włoskiej «Ghia» kosztował 60 tys. dolarów; dziś nie wiąże się z nim żadnych planów na przyszłość”; (sj), *Wystawa motoryzacyjna. Technika w kraju i na świecie*, „Życie Gospodarcze” 1961, s. 3; por. *Igranie z ogniem – wywiad z Tadeuszem Wrzaszczykiem*, „Motor” 1995, nr 51/52, s. 4–5, 8.

<sup>56</sup> T. Szczerbicki, *Samochody w PRL...*, s. 379.

<sup>57</sup> AAN, Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego (dalej: MPC), sygn. 37/167, Monografia i wstępne kierunki programu rekonstrukcji branży, Warszawa, listopad 1965 r., k. 25.

<sup>58</sup> W październiku 1959 r. taśmy montażowe żerańskiej FSO opuściła pięćdziesięcioletnia warszawa. Do końca tego roku wyprodukowano ich łącznie 54 134 sztuki. Z tej liczby 13 453 sprzedano za granicą; J. Dehnel, „Rodzinna uroczystość”. 50 000 samochodów FSO-Warszawa, „Motor” 1959, nr 42, s. 3.

<sup>59</sup> Kolejne modernizacje warszawy przeprowadzono w 1960, kiedy wprowadzono do produkcji model 201, oraz w 1962 r., kiedy rozpoczęto wytwarzanie modelu 202, w którym rozpoczęto montaż silnika górnozaworowego. W 1964 r. uruchomiono produkcję modeli 203 i 204, obu z karoserią typu sedan, bez charakterystycznej, garbatej sylwetki. Stanisław Lem pisał o niej tak: „Zabawnie to wygląda, rezultat kompromisów, ale może być, że się oczy przyzwyczają. Tylnie światła wielkości, każde wielkiego formatu książki (kwadrat z plastyku taki), chyba największe na świecie, białe kubki przednie migaczy jak spodki kompotowe wielkie. No i śmieszny pysk, że stara maska, a tył dupiasty, krągłutki taki”; S. Lem, S. Mrozek, *Listy 1956–1978*, tł. z ang. T. Lem, z fr. R. Niziołek, Kraków 2011, s. 364, zob. także s. 372. Interesująca jest

Przeprowadzone na przełomie 1960 i 1961 r. na zlecenie MPC i MHZ przez Centralę Handlu Zagranicznego CHZ „Motoimport” badania opłacalności eksportu warszawy wykazały, iż sprzedaż tego modelu przynosiła straty już od 1958 r. Obliczono, że tylko w 1959 r. każdy dolar uzyskany ze sprzedaży egzemplarza warszawy kosztował 160 zł. Było to konsekwencją przede wszystkim kiepskiej jakości samochodu oraz małego popytu na auta tej klasy na rynkach światowych. Mimo to podjęto decyzję, aby nadal prowadzić eksport, chcąc w ten sposób utrzymać produkcję żerańskiej fabryki oraz zachować wpływy dewizowe<sup>60</sup>. Skutek tego był jednak taki, iż polskie produkty stawały się coraz mniej popularne, zwłaszcza na rynkach zachodnich<sup>61</sup>. W 1963 r. zauważono, że ze względu na przestarzałość konstrukcji sprzętu motoryzacyjnego „wypadliśmy z [kapitalistycznych] rynków zagranicznych”, zaś jedynym stałym odbiorcą, oprócz krajów bloku, była Turcja, która jednak zamierzała zmniejszyć swoje zakupy<sup>62</sup>.

---

informacja, iż oznaczenia zastosowane przez FSO były już wcześniej zastrzeżone patentem przez firmę Peugeot, która złożyła nawet oficjalny protest w tej sprawie. W tej sytuacji oznaczenia poszczególnych modeli warszawy zmieniono na 223 i 224, i utrzymano je już do końca produkcji, czyli do 28 II 1973 r., gdy z taśmy produkcyjnej zjechał ostatni egzemplarz auta o numerze 255119; T. Szczerbicki, *Samochody w PRL...*, s. 380–388; M. Górski, *Historia konstrukcji samochodów FSO. 1951–2011*, Warszawa 2013, s. 11–12.

<sup>60</sup> AAN, MHZ, sygn. 4/511, [Pismo informacyjne] dotyczy: kontroli przeprowadzonej w Biurze Motoryzacyjnym CHZ „Motoimport” w zakresie eksportu samochodów, Warszawa, 17 IV 1961 r., k. 7–9.

<sup>61</sup> W 1960 r. głównymi odbiorcami sprzętu motoryzacyjnego były następujące kraje: Bułgaria, Węgry, Czechosłowacja, Chiny oraz Turcja. Mniejsze ilości były natomiast sprzedawane do: Mongolii, Rumunii, Wietnamu, ZSRR, NRD, Grecji, Arabii Saudyjskiej, Gwinei, Iraku i Chile. Cztery ostatnie to rynki nowe, jak pisano – „zdobyte” – w 1960 r.; *ibidem*, sygn. 4/512, Sprawozdanie z kontroli przeprowadzonej w CHZ „Motoimport” w okresie od 28 II do 17 V 1961 r., bp.

<sup>62</sup> AAN, Urząd Rady Ministrów (dalej: URM), sygn. 72/35, Notatka w sprawie przewidywanego eksportu maszyn i urządzeń w 1963 r., k. 28. Kontakty handlowe z Turcją budowane były m.in. poprzez udział polskiego przemysłu w organizowanych w Izmirze Targach Międzynarodowych. W 1954 r. wystawiono tam m.in. egzemplarz warszawy oraz ciężarówkę produkowaną w Starachowicach. Co ciekawe, inni wystawcy zaprezentowali o wiele bardziej różnorodną ekspozycję. ZSRR pokazało w Izmirze modele: ZIM, Moskwiacz, ZIS i GAZ; Anglia przedstawiła produkty z fabryki Vauxhall oraz różne modele Hillman, Humber i Austin. Włosi pokazali Fiata 1200 oraz skutery Vespa i Lambretta. Dlaczego zatem produkty polskie cieszyły się tak dużym zainteresowaniem i popularnością (w czasie targów sprzedano wszystkie eksponaty)? Być może chodziło o sposób jazdy tureckich kierowców oraz stan tamtejszych dróg. Jak pisano w sprawozdaniu z imprezy w Izmirze: „Cały sprzęt motoryzacyjny [turecki] jest eksploatowany bardzo intensywnie, co przy zorganizowanej na bardzo niskim poziomie i niewłaściwej obsłudze wpływa na bardzo szybkie niszczenie pojazdów. Zarówno samochody osobowe, jak i ciężarowe są systematycznie przeładowywane”; AAN, MHZ, sygn. 60/45, Sprawozdanie z delegacji służbowej na Międzynarodowe Targi w Izmirze 1954 r., Warszawa, 14 X 1954, s. 179–181.

Warto zauważyć, iż nie tylko jakość wyrobów polskiego przemysłu motoryzacyjnego stanowiła istotną przeszkodę dla importerów. Strona polska nie była także w stanie wywiązać się z zobowiązań dostarczania odpowiednich ilości części zamiennych do pojazdów sprzedawanych za granicę. Podejmowane przez zagranicznych kontrahentów interwencje na różnym szczeblu odsłaniały ogromne opóźnienia w realizacji dostaw z tego zakresu. Tak było choćby w przypadku eksportu samochodów do Węgierskiej Republiki Ludowej. W 1966 r. strona polska w wyniku podpisanych umów była zobowiązana do sprzedaży do kraju nad Balatonem części zamiennych do polskich samochodów na łączną sumę 2,5 mln rubli. Tymczasem do końca listopada udało się zrealizować dostawy na kwotę 1,5 mln. Bezskuteczne interwencje strony węgierskiej zakończyły się groźbą możliwej „konieczności wstrzymania odbioru polskich samochodów”<sup>63</sup>. Wezwany do ministerstwa przedstawiciel Motoimportu potwierdził problem: „Przedstawione przez stronę węgierską skargi na brak rytmiczności dostaw, brak realizacji w żądanym pełnym asortymencie, niedotrzymywanie podjętych zobowiązań, uzgodnień – w większości wypadków są niestety zgodne z naszym stanem rzeczywistym”. Problem nie dotyczył jednak tylko i wyłącznie producenta określonego asortymentu. Duże opóźnienia wynikały przede wszystkim z opóźnień i nieterminowych dostaw pomiędzy licznymi kooperantami współpracującymi przy produkcji części<sup>64</sup>.

#### Niechciana i tymczasowa – fso syrena

Dla indywidualnych użytkowników pojazdów oraz tych aspirujących do posiadania własnego auta pierwszym zwiastunem nowej polityki motoryzacyjnej władzy musiała być wspólna uchwała Komitetu Centralnego PZPR i Prezydium Rządu. Podjęta w maju 1953 r., zawierała jeden ustęp, który mógł wywołać uśmiech na twarzach wszystkich marzących o powszechnej motoryzacji: „Należy zbudować popularny, oszczędzający czas środek przewozu, przy wykonywaniu czynności służbowych i wypoczynku, przeznaczony dla racjonalizatorów, przodowników pracy, aktywistów, naukowców, przodujących przedstawicieli inteligencji”<sup>65</sup>. Nawet jeśli w przytoczonym tutaj fragmencie więcej jest niedomowień (jak bowiem rozumieć tajemniczy „środek przewozu”) czy też ograniczeń w dostępności, to było to prawdziwe światło w tunelu, rozjaśniające stalinowską smutę.

<sup>63</sup> *Ibidem*, sygn. 2/4, [Informacja], Warszawa, 15 XII 1966 r., bp.

<sup>64</sup> *Ibidem*, dot.: współpracy pomiędzy CHZ Motoimport a CHZ Mogurt, Warszawa, 11 V 1966 r., bp.

<sup>65</sup> Cyt. za K.J. Mórański, *Syrena. Samochód PRL*, Warszawa 2005, s. 17.

Nad losem syreny, która w końcu okazała się być owym „światełkiem”, zaważyła tymczasowość, która trwała niemal trzydzieści lat. Całkowicie polskie, zbudowane od podstaw przez rodzimych konstruktorów auto od początku swojego istnienia, jeszcze na arkuszach kreślarskich, musiało liczyć się z ciągłymi ograniczeniami i piętnem „przejściowości” i „tymczasowości”. W czerwcu 1953 r., na podstawie dyspozycji zastępcy przewodniczącego PKPG, powstała przy Biurze Głównego Konstruktora FSO specjalna komórka, której zadaniem było przygotowanie i wybór koncepcji małolitrażowego samochodu, a następnie opracowanie jego konstrukcji oraz wykonanie prototypów. Auto miało być przeznaczone dla przeciętnego, indywidualnego użytkownika, a nie na eksport<sup>66</sup>. Przy pracach nad pojazdem jego konstruktorzy, z inż. Karolem Pionnierem na czele, musieli brać pod uwagę niski poziom technologiczny rodzimego przemysłu oraz brak zaplecza serwisowego. Centralny Zarząd Przemysłu Motoryzacyjnego wymógł także na konstruktorach maksymalne wykorzystanie w nowo projektowanym aucie elementów wytwarzanych w kraju, pochodzących od warszawy, konieczność szybkiego uruchomienia produkcji i ograniczenie jej kosztów. Dodatkowo przyjęto, iż docelowa liczba produkowanych egzemplarzy nowego samochodu wyniesie jedynie 4 tys. sztuk rocznie. Miało to wystarczyć na okres przejściowy, aż do momentu, kiedy powstanie w Polsce nowoczesna fabryka samochodów małolitrażowych, której plany pojawiły się w połowie lat pięćdziesiątych<sup>67</sup>.

Ostatecznie zespół Pionniera przygotował dwie koncepcje nowego samochodu. Pierwsza zakładała użycie silnika czterosuwowego, chłodzonego powietrzem oraz samonośnego, ewentualnie półniosącego nadwozia opartego na płycie podłogowej. Nawiązywano w ten sposób do konstrukcji volkswagenów. Druga koncepcja już od samego początku określana była jako przejściowa. Opierała się na tańszych rozwiązaniach, które używane były m.in. w samochodach marki DKW, a więc: dwusuwowym silniku chłodzonym cieczą oraz nadwoziu nieniosącym opartym na ramie nośnej. Wybór prostszej koncepcji spowodowany był względami ekonomicznymi – aby utrzymać niski koszt produkcji nowego auta, zwłaszcza przy założeniu niewielkiej liczby wyprodukowanych sztuk, nie opłacało się wdrażać rozwiązań zaawansowanych technologicznie<sup>68</sup>.

Pierwsze trzy przedprototypowe egzemplarze nowego samochodu, który załoga FSO nazwała „Syreną”, pojawiły się pod koniec 1953 r. A więc od momentu rozpoczęcia prac konstruktorskich do wystawienia samochodu przed budynkiem Ministerstwa Przemysłu Maszynowego 31 grudnia 1953 r.

<sup>66</sup> J.R. Dehnel, *Syrena faktem*, „Motor” 1958, nr 38, s. 10.

<sup>67</sup> K.J. Móraski, *Syrena...*, s. 20–21.

<sup>68</sup> *Ibidem*, s. 25.



minęło jedynie 7 miesięcy! Wyprodukowane egzemplarze różniły się między sobą niektórymi szczegółami konstrukcyjnymi. Najważniejsze różnice dotyczyły nadwozia. Dwa egzemplarze posiadały nadwozie oparte na konstrukcji drewnianej. Autorem tej koncepcji był inż. Stanisław Panczakiewicz. Za trzeci egzemplarz, którego nadwozie było stalowe, odpowiadał inż. Stanisław Łukasiewicz. Panczakiewicz, który był zdecydowanym orędownikiem konstrukcji drewnianej, kierował się „tymczasowością” całego przedsięwzięcia. Z kolei w koncepcji Łukasiewicza ważną rolę odgrywał fakt, iż wiele elementów użytych w egzemplarzu przedprototypowym pochodziło z warszawy. O wyborze dalszej koncepcji nowego auta z FSO zadecydowały po raz kolejny względy ekonomiczne. W 1956 r. na Żeraniu ostatecznie zakończono wdrażanie do produkcji zespołów warszawy, co oznaczało, iż od tego momentu taśmy montażowe będą opuszczać samochody niemal całkowicie „polskie”. Było to także zielone światło dla syreny. Co więcej, wcześniejsze ograniczenia produkcyjne (maksymalnie 4 tys. sztuk rocznie) stały się w tej sytuacji nierealne. Oszacowano, iż możliwości produkcyjne pozwolą na osiągnięcie wielkości dwa i pół raza większej. Wówczas produkowanie drewnianego dachu nie wchodziło w grę<sup>69</sup>.

O ile przygotowanie koncepcji oraz przedprototypowych i prototypowych egzemplarzy syreny przebiegło w iście stachanowskim tempie, o tyle wdrożenie do masowej produkcji trwało dość długo. Początkowo sprzedaż przewidziano w drugiej połowie 1956 r. Pod koniec lipca zapowiadano, iż od terminu wyprodukowania przez FSO pierwszych 100 sztuk tego samochodu „dzieli już tylko kilka miesięcy”. Na koniec 1956 r. pisano z kolei: „Od paru lat nie schodzi ona [syrena] ze szpałt pism wszelkiego rodzaju. Nie może również zejść z taśmy produkcyjnej”<sup>70</sup>. Ostatecznie, 20 marca 1957 r. bramy FSO opuścił pierwszy egzemplarz auta. Do końca roku wyprodukowano jeszcze 200 sztuk, zaś w roku następnym – 660. Stosunkowo niewielka liczba egzemplarzy była spowodowana bardzo prymitywnymi metodami wytwarzania auta. Pierwsze pół tysiąca syren, które opuściło żerańską fabrykę, posiadało nadwozia od początku do końca wykonane ręcznie. Interesująco wyglądają dane o czasochłonności produkcji nowego samochodu. Otóż w 1957 r. do wytworzenia syreny potrzebowano 550 godzin (przypomnijmy, iż w tym samym czasie pracochłonność warszawy wynosiła 364 godziny). Po czterech latach udało się obniżyć ów wskaźnik do 241 godzin, jednak nadal było to bardzo długo (dla warszawy było to wówczas 220 godzin)<sup>71</sup>. Nic więc dziwnego, iż planowany poziom 10 tys. sztuk osiągnięto dopiero w 1965 r.,

<sup>69</sup> *Ibidem*, s. 26–27.

<sup>70</sup> K. Wilczyński, *Rok „Nijaki”...*, s. 4.

<sup>71</sup> S. Szostkiewicz, *Przemiany w strukturze załogi Fabryki Samochodów Osobowych w latach 1956–1961*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1965, s. 137.

choć, jak zauważano, i tak było to co najmniej o połowę za mało, aby zaspokoić rosnące potrzeby polskiego społeczeństwa<sup>72</sup>. Pierwsza partia syren trafiła do użytkowników, którzy byli specjalistami w zakresie konstrukcji i eksploatacji samochodów. Zostali oni zobowiązani do składania regularnych sprawozdań opisujących zachowanie się tych aut podczas normalnego użytkowania<sup>73</sup>.

W czerwcu 1958 r. pierwszą oficjalnie sprzedaną syrenę kupiła lekarka Zofia Manicka. W zakupie dopomógł jej ówczesny dyrektor FSO, którego spotkała przypadkowo w budynku biurowca fabryki, gdzie próbowała się dowiedzieć, kiedy zacznie się długo oczekiwana produkcja auta. Drugi egzemplarz z pierwszej puli dwóch aut kupił Janusz Rozum z tygodnika „Zwierciadło”. Jak się później okazało, o kolejności ponownie zdecydował dyrektor FSO, mówiąc: „Panie mają pierwszeństwo, a pan weźmie to, co zostanie”<sup>74</sup>.

Oceny nowych aut zaczęły pojawiać się zaraz po rozpoczęciu w 1958 r. regularnej sprzedaży i syreny zaczęły krążyć po polskich drogach. Jeden z pierwszych egzemplarzy trafił do Jerzego Łukasika, który w ciągu niespełna dwóch lat pokonał nim 130 tys. kilometrów. „Początkowo miałem same kłopoty. Psujące się cewki, niedziałające kondensatory, nieszczelność szyb, nawalająca skrzynia biegów”, mówił w wypowiedzi opublikowanej przez „Motor”. Interesujący jest fragment zawierający listę części zapasowych, które każdy użytkownik tego auta winien mieć ze sobą „na wszelki wypadek”: pasek klinowy, szczotki do prądnicy, zapasowe przewody gumowe do chłodnicy oraz zapasowa linka i komplet wodzików do układu zmiany biegów<sup>75</sup>. Co ciekawe, kierowcy bardzo chwalili sobie część właściwości jezdnych pojazdu (dobre prowadzenie i trzymanie się drogi w czasie pokonywania zakrętów, doskonała widoczność podczas jazdy, którą zapewniały panoramiczne szyby z przodu i tyłu auta, wygodna jazda dla pasażerów, zarówno siedzących na tylnej, jak i przedniej kanapie, choć nie dla kierowcy, któremu przeszkadzała dźwignia skrzyni biegów zlokalizowana przy kierownicy. Zarazem jednak nie pozostawiali suchej nitki na jakości wykończenia samochodu. Po odbyciu testów syreną na torze doświadczalnym fabryki na Żeraniu dziennikarz „Motoru” Andrzej Zieliński swoje wrażenia podsumował w wypowiedzi dla Polskiego Radia: „Samochód sam jest bardzo dobry, silnik jest nie do zniszczenia, ale nawalają akcesoria”<sup>76</sup>. W egzemplarzu należącym do Stefana Sękowskiego w momencie odbioru nowego auta stwierdzono uszkodzenie wskaźnika

<sup>72</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 1730 (mf 2894), Kierunki rozwoju przemysłu motoryzacyjnego. Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego, [1964 r.], k. 510.

<sup>73</sup> AAN, Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów, sygn. 6/249, Rozdzielnik samochodów osobowych przeznaczonych dla osób prywatnych. Załącznik nr 3, [1956 r.], k. 67.

<sup>74</sup> T. Szczerbicki, *Syrena*, Poznań 2016, s. 364–367.

<sup>75</sup> *Syrena na cenzurowanym*, „Motor” 1960, nr 2, s. 7.

<sup>76</sup> Archiwum Polskiego Radia (dalej: APR), sygn. 3934/11, *Siedem dni w Polsce i na świecie*, 1959.

temperatury wody oraz szybkościomierza. O ile pierwszy element został wymieniony od razu w ramach gwarancji, to za drugi trzeba było już zapłacić. Co więcej, jak się okazało po dokładniejszych oględzinach samochodu, ani w podwoziu, ani w silniku nie było ani jednej śruby i nakrętki, które byłyby odpowiednio silnie dokręcone. Wszystkie te usterki zostały stwierdzone w ciągu doby od odebrania syreny. Dłuższa eksploatacja ujawniła dalsze problemy: wadliwe wykonanie tłoków w silniku, niestaranne wykonanie uchwyty mocującego chłodnicę oraz łączenia rury wydechowej z tłumikiem czy złe zaprojektowanie zawieszenia silnika, które po pewnym czasie przestawało spełniać swoją funkcję. Te i inne usterki, jak np. niedomykająca się kłapa od silnika, nie powstrzymały jednak pozytywnych ocen auta jako „naprawdę niezłego i przyjemnego”. Pionnier w „Horyzontach Techniki” tak skomentował tekst Sękowskiego: „Trzeba niestety stwierdzić, że jeszcze obecnie «Syrena» nie odpowiada całkowicie «standartowi» europejskiemu, jeśli chodzi o wykonanie i dokładność montażu. [...] Na zakończenie chciałbym przypomnieć jeszcze raz: «Syrenę» skonstruowaliśmy w warunkach trudnych. Jest ona kompromisem, wynikającym z konieczności zastosowania wielu części z macierzystej «Warszawy», stanowi więc niejako produkt uboczny i tylko w ten sposób mogła się ukazać”<sup>77</sup>. Gdy w rozmowie z „Życiem Warszawy” zapytano Aleksandra Rostockiego, w latach sześćdziesiątych przewodniczącego Rady Motoryzacyjnej, o markę auta, którym jeździ, odpowiedział: „Oczywiście, najlepszym wozem świata!”. Na kolejne pytanie dziennikarza („Czyżby jedyny «Rolls-Royce» w Polsce?”), wyjaśnił: „Broń Boże, «Syrena»!”. Nieustępliwy dziennikarz wypytywał dalej: „Może wobec tego zdradzi Pan tajemnicę: czy to prawda, że jest to samochód z przysłowiowym wodotryskiem, tyle że czynnym tylko podczas deszczu i skierowanym na kolana kierowcy?”. „Niecne insynuacje – bronił się Rostocki. – Mój egzemplarz np. jest tak szczelny, że tylko codzienna gimnastyka utrzymuje mnie w sprawności fizycznej wystarczającej do otwarcia drzwi”<sup>78</sup>.

Krytyka, jaka spadła na FSO, zaowocowała kolejnymi modelami syreny. Jej modernizację zapowiadano na najwyższym szczeblu<sup>79</sup>. Pierwszym z serii następców modelu 100 był samochód oznaczony numerem 101, który wyprodukowano w 1960 r., choć już wówczas zapowiadano produkcję modelu 104,

<sup>77</sup> S. Sękowski, K. Pionnier, *Cienie i blaski samochodu Syrena*, „Horyzonty Techniki” 1959, nr 12, s. 535–539.

<sup>78</sup> *W perspektywie 300 tysięcy wozów rocznie*, „Życie Warszawy”, 23 VII 1964 r., s. 3.

<sup>79</sup> „Wytyczne rozwoju gospodarki narodowej w latach 1959–1965”, referat członka Biura Politycznego, tow. Stefana Jędrzychowskiego (12 III 1959 r.) w: *III Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Stenogram. Warszawa, 10 III – 19 III 1959 r.*, Warszawa 1959, s. 360–361.

ostatecznie rozpoczętą w 1966 r.<sup>80</sup> Kolejne modele syreny pojawiały się cyklicznie: 102 w marcu 1962 r., zaś 103 w czwartym kwartale roku następnego. Niestety, zmiany nie przynosiły zasadniczej poprawy jakości samochodu, jeśli nie liczyć wyposażenia kilkuset egzemplarzy poszczególnych wersji w silnik pochodzący od wschodnioniemieckiego wartburga<sup>81</sup>. W instrukcjach obsługi dołączanych do syren znalazła się prośba załogi FSO, aby poinformować ją „o ewentualnie stwierdzonych błędach i zauważonych usterkach [...] abyśmy mogli je szybko usunąć”<sup>82</sup>. Użytkownicy chętnie korzystali z tej możliwości, jednak niektóre modyfikacje postulowane przez nich, a także m.in. czytelników „Motoru”, jak choćby inne rozplanowanie deski rozdzielczej w celu zapewnienia optymalnego usytuowania wskaźników, zwiększenie liczby schowków czy też wyposażenie syreny w rozkładane fotele, wprowadzono dopiero po kilku latach (np. rozkładane fotele w 1975 r.) albo wcale<sup>83</sup>. Trudno także wszystkie winy za niedomagania auta zrzucić tylko i wyłącznie na kiepską produkcję w FSO. Jak tłumaczył się na łamach „Życia Warszawy” dyrektor żerańskiej fabryki: „37 proc. «Syreny» to elementy dostarczane przez kooperantów, w tym guma, szkło, tapicerka, elektrotechnika, pompy wodne, paliwowe itd. Ale na te 37 proc. części samochodu przypada aż 60 proc. wszystkich reklamacji”<sup>84</sup>. Nie zmienia to jednak faktu, że wszystkie szumnie zapowiadane modernizacje były *de facto* zmianami jedynie kosmetycznymi, zaś syrena stawała się coraz częściej obiektem niewybrednych żartów i anegdot. Jeden z takich popularnych w latach sześćdziesiątych dowcipów porównywał polskie auto do rolls royce’a. Jaka była różnica pomiędzy nimi? Otóż syrena miała z boku ozdobną listwę, natomiast amerykańska limuzyna takowej nie posiadała<sup>85</sup>.

Trudno nie dopatrzeć się tutaj analogii do produkowanego w Zwickau trabanta. Ten popularny samochód był rówieśnikiem syreny: oba auta weszły do oficjalnej sprzedaży w 1958 r. Trabant, który swoją nazwę otrzymał na cześć radzieckiego sputnika, wykonany był z duroplastu, materiału będącego chlubą wschodnioniemieckiego przemysłu chemicznego, wyposażony w dwucylindrowy i dwusuwowy silnik napędzający przednią oś, posiadał moc

<sup>80</sup> Podstawową nowością zastosowaną w syrenie 104 był nowy, trzycylindrowy silnik. Zmianie uległ także układ wydechowy i zapłonowy, zmodernizowano gaźnik oraz układ chłodzenia. Niemniej nadal na tle innych samochodów tej klasy było to auto konstrukcyjnie przestarzałe, wykorzystujące rozwiązania, które inni producenci przestali stosować co najmniej dekadę wcześniej; K.J. Mórąwki, *Syrena...*, s. 60–65.

<sup>81</sup> *Ibidem*, s. 46–47, 50–51.

<sup>82</sup> FSO *Syrena. Instrukcja obsługi*, Warszawa 1960, s. 5.

<sup>83</sup> K.J. Mórąwki, *Syrena...*, s. 44, 58–59.

<sup>84</sup> Cyt. za: *ibidem*, s. 59.

<sup>85</sup> *Humor z Polski. Dowcipy z lat 1948–2008*, zebrała E. Rychlewska, Poznań 2008, s. 139.

23 koni mechanicznych. Sześć lat później niewielka modernizacja jednostki napędowej pozwoliła zwiększyć liczbę koni do 26. I tak naprawdę była to ostatnia istotniejsza zmiana w tej konstrukcji. Dopiero po 25 latach doczekała się ona nowego silnika, pochodzącego zresztą od zachodnioniemieckiego rywala – firmy Volkswagen. Jednocześnie zachowano jego dotychczasowy wygląd. Warto jednak podkreślić, iż tak naprawdę wschodnioniemieckim decydentom nie zależało na ulepszaniu auta, które w dotychczasowym kształcie i tak generowało potężny wpływ do budżetu. Pomiędzy rokiem 1970 a 1987 zainwestowano w jego produkcję 730 mln wschodnioniemieckich marek, zaś zysk ze sprzedaży szacowano na 5,5 mld<sup>86</sup>. Pod koniec lat osiemdziesiątych trabant był najpopularniejszym samochodem osobowym w NRD. Po drogach tego kraju jeździło prawie dwa miliony egzemplarzy tego auta. Na nowego trabanta trzeba było czekać średnio kilkanaście lat, przy czym najkrótszy czas oczekiwania wynosił 12,5, zaś najdłuższy 15 lat – w zależności od modelu. Był to i tak najłatwiej dostępny samochód, nawet pomimo swojej ceny, wynoszącej kilkanaście średnich miesięcznych pensji. Dla porównania: na 2,5 raza droższego wartburga czekało się od 14 do 16,5 lat i oszczędzało przez ponad trzy lata. Okres oczekiwania na auta importowane wynosił od 13,5 do 17 lat<sup>87</sup>.

Wracając na grunt polski, należy zauważyć, iż pomimo wszystkich widocznych, często także gołym okiem, braków i wad, syrena stawała się coraz popularniejsza wśród polskiego społeczeństwa. Z całą pewnością decydowała o tym cena. W 1961 r. po krajowych drogach jeździło już ponad 10 tys. sztuk tych aut, co stanowiło ok. 10 proc. wszystkich samochodów osobowych, które znajdowały się wówczas w rękach prywatnych. Licznie powstawały kluby zrzeszające miłośników tych pojazdów. W szybkim czasie, jak zauważa Mórański, swoją liczebnością przewyższyły istniejące znacznie dłużej koła miłośników warszaw, wartburgów czy škód<sup>88</sup>. Na początku lat sześćdziesiątych zapowiadano, iż produkcja syren w ciągu kolejnej pięcioletki osiągnie poziom 15 tys. sztuk rocznie. Jednak była to obietnica bardzo trudna – wręcz niemożliwa – do spełnienia. W 1961 r. rocznie fabrykę na Żeraniu opuściło 4,9 tys. syren, rok później 5,6 tys., zaś w 1965 r. – 11,8 tys., przekraczając tym samym magiczną granicę 10 tys. egzemplarzy. Jednak nadal było to znacznie poniżej planowanych wielkości. Poziom 15 tys. przekroczone dopiero w 1968 r.<sup>89</sup> Po raz kolejny warto przytoczyć tutaj ustalenia Mórańskiego,

<sup>86</sup> J.R. Zatin, *The Currency of Socialism. Money and Political Culture in East Germany*, New York 2007, s. 220.

<sup>87</sup> Trabant produkowany był do kwietnia 1991 r. Łącznie wyprodukowano ponad 3 mln sztuk tego samochodu; *ibidem*, s. 225; S. Wolle, *Wspaniały świat dyktatury. Codzienność i władza w NRD 1971–1989*, Warszawa 2003, s. 313–314.

<sup>88</sup> K.J. Mórański, *Syrena...*, s. 43.

<sup>89</sup> *Opowieść o FSO...*, s. 156.

który pisze, iż na taki wynik składało się kilka czynników. Z jednej strony bowiem dla FSO wytwarzanie syreny wciąż „było przedsięwzięciem bezprecedensowym i na swój sposób pionierskim” i wiążące się z tym problemy dotyczące opanowania cyklu produkcyjnego nie pozwalały na osiągnięcie zakładanych wielkości produkcji. Z drugiej zaś – kooperacyjny charakter całego przedsięwzięcia sprawiał, iż spora część winy leżała po stronie firm współpracujących z Żeraniem. Tak było choćby z bielską Wytwórnią Sprzętu Mechanicznego, która nie wywiązywała się z terminowych dostaw jednostek napędowych do syreny<sup>90</sup>.

Wspomniany na wstępie tego rozdziału dokument przygotowany przez BKPM był interesujący jeszcze z jednego powodu. Wśród produktów przemysłu motoryzacyjnego, który miał zaspokoić wzrastające potrzeby rynku, obok „s[amochodu] o[sobowego] średniego”, a więc warszawy, znalazł się samochód „tani powszechnego użytku”. Nie była to jednak syrena, której produkcja była dopiero w powijkach. Co więcej, planowano, iż jej produkcja nie będzie trwała długo i zakończy się wraz z zaprzestaniem produkcji dotychczasowej wersji warszawy, a więc M20. Syrena miała zostać zastąpiona nowym samochodem, tanim, dostosowanym do jazdy po polskich drogach, przeznaczonym do „użytkowania przez rzeszę użytkowników prywatnych”. Jego niska cena miała opierać się na dość dużej produkcji, która miała sięgnąć 25 tys. egzemplarzy rocznie i wykorzystywać park maszynowy żerańskiej FSO. Masa auta miała być na poziomie 750–850 kg, zaś rozwijana przez nie prędkość: 100–120 km/h<sup>91</sup>. Pomysł budowy nowej fabryki samochodów osobowych małowitrazowych pojawiał się później jeszcze kilkakrotnie na przestrzeni lat sześćdziesiątych. Za każdym razem oznaczało to pojawienie się głosów o końcu produkcji syreny<sup>92</sup>. Jednak gdy tylko okazywało się, iż taka fabryka nie powstanie, podejmowano decyzję o kontynuowaniu wytwarzania auta, przy jednoczesnej zapowiedzi jego modernizacji<sup>93</sup>.

Jak zatem widać, nad syreną co rusz zbierały się czarne chmury i krążyło widmo zatrzymania produkcji. Nic zatem dziwnego, że w takiej sytuacji trudno było pozbyć się wspomnianego na początku tego podrozdziału piętna tymczasowości. Fakt, iż syrena nie miała być autem przeznaczonym na eksport, z całą pewnością także odgrywał ważną rolę w tym napiętnowaniu. Nie opłacało się po prostu zbyt inwestować w tę konstrukcję. Nawet kiedy MHZ postulowało na początku lat sześćdziesiątych, aby jednak

<sup>90</sup> K.J. Móraski, *Syrena...*, s. 44.

<sup>91</sup> AAN, BKPM, sygn. 14, Plan 5-letni koncepcyjny w zakresie konstrukcji przemysłu motoryzacyjnego, k. 12–16.

<sup>92</sup> AAN, Ministerstwo Komunikacji (dalej: MK), sygn. II/2, Protokół nr 2/60 z posiedzenia prezydium Rady Motoryzacyjnej odbytego 26 IV 1960 r., k. 522.

<sup>93</sup> APR, sygn. 3951/1, Z Kraju i ze Świata, 1961.

włączyć syrenę do polskiego planu eksportu, to ostatecznie – ze względu na kiepską jakość wykonania oraz przestarzałość konstrukcji – postulaty te nie znalazły podstaw do realizacji<sup>94</sup>. Jeszcze w 1963 r. podejmowano podobne próby. Wówczas to MPC powołało nawet specjalną komisję, która miała przyrzeć się bliżej możliwościom zakwalifikowania syreny jako towaru eksportowego. Ostatecznie jednak orzeczono, iż auto nie będzie w stanie spełnić wymagań zagranicznych kontrahentów. Negatywne oceny dotyczyły błędów konstrukcyjnych, które nie pozwalały ani na większą modernizację samochodu, ani na zmianę technologii wytwarzania. Auto zdecydowanie odstawało od samochodów podobnej klasy produkowanych w innych krajach<sup>95</sup>. Innymi słowy: dopiero zmiana całej konstrukcji wraz z budową nadwozia i podwozia pozwoliłyby na wprowadzenie wieloseryjnej produkcji, a tylko taka była opłacalna.

Jeszcze w lipcu 1962 r. Biuro Polityczne KC PZPR zleciło Piotrowi Jaroszewiczowi opracowanie „definitywnych” wniosków w sprawie produkcji syreny, jednak nie udało się odnaleźć archiwalnych śladów działalności wicepremiera<sup>96</sup>. Trzy lata później, kiedy podjęto decyzję o zakupie licencji na produkcję fiata 125, los syreny wydawał się być przesądzony. Biuro Polityczne, zatwierdzając decyzję o rozpoczęciu produkcji nowego samochodu na Żeraniu, jednocześnie zadecydowało o zaprzestaniu jej wytwarzania, zabezpieczając jedynie zaopatrzenie rynku w części zamienne do tego samochodu. Do czasu wstrzymania produkcji syrena miała być wytwarzana w liczbie niewymagającej dodatkowych nakładów inwestycyjnych<sup>97</sup>. Ostatecznie jednak okazało się, iż z racji kierowania znacznej liczby egzemplarzy dużego fiata na eksport oraz jego dość wysokiej ceny, zaprzestanie produkcji syreny spowodowałoby powstanie znaczącej luki na rynku samochodów osobowych w Polsce. Co więcej, trudno byłoby tę lukę zapełnić autami importowanymi<sup>98</sup>. Dlatego też w 1967 r. zadecydowano, iż syrena będzie produkowana nadal. Jak pisano w „Motorze”: „u podstaw tej decyzji legły więc potrzeby obywateli,

<sup>94</sup> AAN, MHZ, sygn. 4/511, Dotyczy: kontroli przeprowadzonej w Biurze Motoryzacyjnym CHZ „Motoimport” w zakresie eksportu samochodów, Warszawa, 17 IV 1961 r., k. 8.

<sup>95</sup> „Parametry techniczne tego samochodu, jak: ciężar, stosunek ciężaru do mocy przyspieszenia, itp. są poza możliwościami porównań z jakimikolwiek samochodami tej klasy na świecie. Dwusuwowy silnik już w tej chwili jest anachronizmem w trakcji kołowej, biorąc pod uwagę tendencje konstrukcji na całym świecie”; AAN, MPC, sygn. 37/167, Monografia i wstępne kierunki programu rekonstrukcji branży, Warszawa, listopad 1965 r., s. 26.

<sup>96</sup> AAN, KC PZPR, sygn. XIA/176, Protokół nr 75 posiedzenia Biura Politycznego 11 VII 1962 r., k. 213.

<sup>97</sup> *Ibidem*, sygn. 1733 (mf 2895), Protokół nr 11 posiedzenia Biura Politycznego 16 II 1965 r., k. 80.

<sup>98</sup> AAN, MK, sygn. II/2, Protokół nr 1/69 z posiedzenia Rady Motoryzacyjnej przy Radzie Ministrów, odbytego 26 VI 1969 r., k. 378.

możliwości techniczne przemysłu oraz przesłanki ekonomiczne, liczone w skali gospodarki narodowej”<sup>99</sup>. Stało się oczywiste, że jednak nie da się w tej samej fabryce produkować jednocześnie dużych fiatów, warszaw i syren. Los tych ostatnich został więc ostatecznie przesądzony. Ich wytwarzaniem miała zająć się Wytwórnia Sprzętu Mechanicznego w Bielsku-Białej, gdzie dotychczas powstawały silniki do syreny. Przenosiny trwały dwa lata i produkcja w nowej lokalizacji ruszyła dopiero w sierpniu 1972 r., już po zmianie ekipy władzy. Początkowo wytwarzano tam model 104 z podzespołów odziedziczonych po FSO, by ostatecznie zastąpić go prawdopodobnie najbardziej udaną syreną w historii, czyli 105. Po raz kolejny także dało o sobie znać piętno tymczasowości, bowiem „bielski” okres syreny wiązał się z oczekiwaniami na rozpoczęcie produkcji małolitrażowego samochodu na licencji Fiata. Tak więc model 105, mimo że stosunkowo najbardziej udany, nie doczekał się rewolucyjnych zmian, bo przecież za takie nie można uznać wspomnianych już rozkładanych foteli czy zmiany kierunku otwierania drzwi. Niemniej nowa syrena otrzymała sporo elementów z dużego fiata: zamki do drzwi czy mechanizm opuszczania szyb, ale także boczne szyby o większej powierzchni, co zdecydowanie wpłynęło na poprawę komfortu prowadzenia auta<sup>100</sup>.

Początkowo planowano, że model 105 będzie wytwarzany do momentu całkowitego wdrożenia do produkcji fiata 126p i zakończy się najpóźniej w połowie lat siedemdziesiątych<sup>101</sup>. Jednak po raz kolejny okazało się, iż owe plany musiały ustąpić rzeczywistości i ekonomicznej kalkulacji. Ostatni egzemplarz syreny zjechał z taśm produkcyjnych w fabryce w Bielsku-Białej, która w tym czasie wspólnie z kilkunastoma innymi zakładami oraz budowaną wówczas fabryką w Tychach utworzyła Fabrykę Samochodów Małolitrażowych, 30 czerwca 1983 r., kończąc tym samym niemal trzydziestoletnią historię pierwszego i – jak do tej pory – jedynego całkowicie polskiego samochodu osobowego<sup>102</sup>.

<sup>99</sup> „Motor” 1967, nr 34.

<sup>100</sup> K.J. Mórański, *Syrena...*, s. 86–87.

<sup>101</sup> AAN, KC PZPR, sygn. XI/664, Podstawowe problemy rozwoju przemysłu maszynowego w latach 1971–1975, Warszawa, marzec 1971, k. 14.

<sup>102</sup> W lutym 1981 r. po raz kolejny zmieniono zasady sprzedaży samochodów osobowych i wprowadzono przedpłaty. Ogromne zapotrzebowanie na samochody osobowe sprawiło, iż Polacy w ciągu miesiąca całkowicie wyczerpali zasób przeznaczonych do sprzedaży samochodów, zaś czas oczekiwania na realizację przedpłaty wydłużył się w najgorszym przypadku do dziesięciu lat. Co ciekawe, przedpłaty na syreny, które także zostały objęte nowym systemem sprzedaży, były przyjmowane nawet wówczas, gdy było wiadomo, iż samochody te nie będą dłużej produkowane; zob. H. Wilk, *Zmotoryzowane lata osiemdziesiąte*, w: *Spółczesność polskie w latach 1980–1989*, red. N. Jarska, J. Olaszek, Warszawa 2015, s. 174–177; *idem*, „Ciągłe ścigam cenę samochodu” – oficjalna dystrybucja samochodów w Polsce w latach 1980–1989, „Polska 1944/45–1989. Studia i Materiały” 2015, nr 13, s. 148 i n.



Łącznie obie polskie fabryki samochodów wypuściły ponad pół miliona egzemplarzy różnych modeli syren<sup>103</sup>.

Na progu siódmej dekady „Motor” po raz kolejny zadał swoim czytelnikom pytania odnośnie do losów polskiej motoryzacji indywidualnej. Nietrudno się domyślić, iż wiele głosów dotyczyło syreny. Czytelnicy rozwodzili się nad pierwszym polskim samochodem osobowym i z nostalgią wspominali połowę lat pięćdziesiątych, kiedy to pierwsze auta tej marki opuszczały żerańską fabrykę. Głosy krytyczne zostały skutecznie zagłuszone przez wspomnienia z – nieodległej przecież – przeszłości: „na Syrenie nauczyłem się jeździć», «niezawodny towarzysz urlopów i niedzielnych wyjazdów», «jeżdżę na okrągło, cały rok, zimą rozruch wyśmienity!»<sup>104</sup>. „[...] motopompy, zwane Syreną, od 15 lat jeżdżą po całym naszym kraju. Bardziej odważni wybierają się na nich daleko poza Polskę, przemierzają góry i bezdroża. Nawet za granicą nikt ich palcem nie wytyka i rzadki jest obrazek, by do domu wracał na holu”, pisał do tygodnika Waclaw O., który jednocześnie daleki był od stwierdzenia, „że samochód Syrena to naprawdę wóz niezawodny, nowoczesny, że spełnia pokładane w nim nadzieje każdego nabywcy”<sup>105</sup>. Podstawowymi zaletami syreny, jak się wydaje, była cały czas jej w miarę łatwa dostępność oraz niska cena, bowiem jakość wciąż pozostawała na dramatycznie niskim poziomie<sup>106</sup>.

Pewien inżynier z Warszawy, który także postanowił podzielić się z czytelnikami „Motoru” przemyśleniami na temat przyszłości syreny, w swoim liście podkreślał właśnie te dwa czynniki, sugerując, że ciągle wzrastająca rzesza krajowej inteligencji technicznej i wysoko wykwalifikowanych robotników nie będzie mogła sobie pozwolić na zakup o wiele droższego dużego fiata i „utraci raz na zawsze szansę nabycia samochodu”<sup>107</sup>.

<sup>103</sup> Warto wspomnieć, iż syreny powoli znikają z polskiego krajobrazu. Zakończenie produkcji w czerwcu 1983 r. nie spowodowało, jak pisze Móravski, „masowej «ucieczki» posiadaczy syren w kierunku innych pojazdów, a zdecydowana większość aut nadal znajdowała się w eksploatacji”. Co znamienne, jeszcze na początku lat dziewięćdziesiątych magazyny Polmózbytu posiadały spore zapasy części zamiennych do tego auta, zaś duża wymiennność podzespołów z warszawą, a co za tym idzie – z Żukiem i Nysą, które nadal były produkowane, sprawiało, iż użytkownicy nie mieli większych problemów z naprawami swoich pojazdów; K.J. Móravski, *Syrena...*, s. 112–113.

<sup>104</sup> „Motor” 1970, nr 17.

<sup>105</sup> L.Rejewski, *Co z syreną?*, „Motor” 1970, nr 21, s. 1.

<sup>106</sup> „W ciągu dwóch lat eksploatacji mojej [posiadanej od nowości] Syreny czterokrotnie zmieniałem prędkościomierz, trzykrotnie dźwignię zmiany biegów, łożyska kół przednich (zupełny szmelc po 2 tys. km), przeguby itd. itd. [...] Dnia 28 VII [19]70 roku zauważyłem jednak odpadanie lakieru z tylnych błotników. Odsłonił on blachę, ale żeby to była blacha! To po prostu ledwo trzymający się kupy kawałek rdzy. Palec przebija «to» bez trudu”, pisał w liście do „Motoru” T.S., mieszkaniec kaszubskiej Stężycy: „*Mysłiciel*” o syrenie, „Motor” 1970, nr 36, s. 2; por. *Jakość syren*, „Motor” 1970, nr 39, s. 3.

<sup>107</sup> (Rej.), *Co dalej z Syreną?*, „Motor” 1970, nr 34, s. 2.

Nie należy jednak zapominać także o prostej konstrukcji, która w obliczu nagminnych braków części zamiennych i problemów z serwisem auta sprawiała, że wielu jej użytkowników nabywało umiejętności techniczne, naprawiając samodzielnie swoje syreny.

Wspomniane ponad pół miliona syren wyprodukowanych w ciągu bez mała trzydziestu lat odegrało w rozwoju polskiej motoryzacji indywidualnej rolę nie do przecenienia. Niejako na przekór obieguowej, zresztą słusznej, opinii o jego kiepskiej jakości, samochód ten znacząco przyczynił się do zmotoryzowania polskiego społeczeństwa. Był często oznaką postępu dokonującego się w życiu codziennym. Tak było choćby w przypadku Szczepana i Leokadii Głuszków, którzy w swoim pamiętniku zapisali: „W 1967 r. kupiliśmy nowy samochód marki «Syrena 104», a następnie wprowadziliśmy nowoczesność w samym mieszkaniu: założyliśmy centralne ogrzewanie, wodę, urządziliśmy łazienkę”<sup>108</sup>.

Jak pokazują różnego rodzaju badania ankietowe, to od syreny Polacy zaczęli zwykle przysiąść z motoryzacją. Możemy z niewielkim marginesem błędu przyjąć, iż owe pół miliona syren było podstawowym pojazdem dla szerokich rzesz polskiego społeczeństwa z okresu PRL. Decydowała o tym przede wszystkim cena. Syrena, nie licząc mikrusa, była najtańszym nowym samochodem aż do momentu wprowadzenia do sprzedaży fiata 126p. Warto także pamiętać, że auto to przeznaczone było tylko i wyłącznie dla użytkowników prywatnych<sup>109</sup>. Być może zatem o popularności syreny decydowały także względy patriotyczne, w przeciwieństwie do warszawy nazywanej „małą sympatyczną przybłądą ze Wschodu”<sup>110</sup>. Ów „lokalny patriotyzm” był zresztą charakterystyczny dla praktycznie wszystkich społeczeństw państw należących do bloku. Niemcy, Czesi i Słowacy, Rumuni czy mieszkańcy ZSRR najchętniej sięgali po wyroby własnego przemysłu samochodowego. Zwykle dlatego, że trabanty, škody czy dacie były najtańszymi i najłatwiej dostępnymi dwuśladami na rynku, ale z pewnością nie bez znaczenia był także fakt odczuwania dumy z dokonań rodzimych fabryk (zwłaszcza w przypadku NRD i Czechosłowacji, gdzie wspomniane konstrukcje były wytworem całkowicie miejscowym). Nawet jeśli produkowanym w nich samochodom daleko było do ich odpowiedników ze świata zachodniego<sup>111</sup>.

<sup>108</sup> *Dwa pokolenia, w: Ludowa i socjalistyczna. Pamiętniki Polaków 1918–1978. Antologia pamiętnikarstwa polskiego*, wybór i oprac. B. Gołębiowski, M. Grad, F. Jakubczak, Warszawa 1983, s. 215.

<sup>109</sup> Niewielka liczba egzemplarzy trafiła co prawda do firm i instytucji państwowych, gdzie służyła jako samochody służbowe. Syreny używane te były m.in. przez Milicję Obywatelską, Poczta Polską, wojsko, leśnictwo; T. Szczerbicki, *Syrena...*, s. 193.

<sup>110</sup> R. Sulima, *Antropologia codzienności*, Kraków 2000, s. 38.

<sup>111</sup> L. Gatejel, *The Common Heritage of the Socialist Car Culture*, w: *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, ed. L.H. Siegelbaum, New York 2011, s. 148.

### Od naczyń kuchennych do mikrosamochodu. Krótki żywot WSK Mikrus MR-300

Pod koniec listopada 1958 r. w tygodniku „Motor” ukazało się bardzo interesujące ogłoszenie, informujące o pojawieniu się na rynku nowego auta. Wyprodukowany wspólnie przez Zakłady WSK w Mielcu (podwozie i nadwozie) i Rzeszowie (silnik), mikrosamochód o wdzięcznej nazwie mikrus<sup>112</sup> miał być, według informacji w tygodniu, „stopniowo wprowadzany do sprzedaży w drugiej połowie listopada”. Obok szczegółowej specyfikacji technicznej pojazdu znalazła się tam także lista wojewódzkich punktów Motozbytu, które miały rozprowadzać autko<sup>113</sup>. Uważny czytelnik co prawda mógł zauważyć, iż data „stopniowego wprowadzenia do sprzedaży” oraz moment publikacji ogłoszenia były niepokojąco bliskie, to jednak był to kolejny zwiastun motoryzacyjnej wiosny.

Pierwsze prototypowe egzemplarze polskiego mikrosamochodu powstały na początku 1957 r. Fakt, iż zostały one zbudowane w zakładach, które do tej pory zajmowały się produkcją na rzecz wojska był spowodowany uwolnieniem mocy produkcyjnych w związku z polityczną odwilżą. I tak zakłady WSK Rzeszów, które produkowały do tej pory m.in. silniki Lis-2 napędzające samoloty MiG-15, wytwarzane w Mielcu, nagle musiały przestawić się na zupełnie nową produkcję: od części motocyklowych i samochodowych, przez wirówki do mleka, a na sztuccach i naczyniach kończąc<sup>114</sup>. Na fali zachodniej fascynacji mikrosamochodami kilka prototypowych aut powstawało w różnych miejscach kraju różnymi, często chałupniczymi, metodami. Pierwszy tego typu pojazd zbudowano na przełomie 1952 i 1953 r. w Ośrodku Doświadczalnym Przemysłu Motoryzacyjnego. Nadano mu nazwę „Pionier”. Autko zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie czeskiego aero, wschodnioniemieckiej dkw oraz gada – samochodu, którego konstruktorem był jeden z polskich inżynierów pracujących w ODPM. Jednak pionier nie spotkał się z życzliwym przyjęciem decydentów z PKPG<sup>115</sup>. Kolejnym autem z kategorii mikrosamochodów był przygotowywany przez stołeczne Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego „Smyk”, który nie wszedł do produkcji ze względu na

<sup>112</sup> Pełna nazwa samochodu brzmiała WSK Mikrus MR 300. Pierwszy człon stanowiła nazwa zakładów wytwarzających auto: Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego, inicjały „MR” odnosiły się do miast, gdzie produkowano podzespoły: Mielec i Rzeszów, natomiast liczba „300” oznaczała pojemność silnika; A. Garbac, *Mikrus. Auto, któremu nie pozwolono dorosnąć*, Stalowa Wola 2011, s. 4.

<sup>113</sup> „Motor” 1958, nr 47, s. 15.

<sup>114</sup> M. Płocica, B. Winiarski, *Mikrus MR-300. 3 lata produkcji, 50 lat historii*, Kraków 2011, s. 16–17.

<sup>115</sup> A.M., *Marzenia na kółkach*, „Świat” 1957, nr 41, s. 12.

wytwarzane na Żeraniu syreny<sup>116</sup>. Podobny los spotkał śląskiego „Brzdąca”<sup>117</sup>. Dopiero podkarpacki mikrus doczekał się większej uwagi i przychylności ze strony decydentów.

Niemal od początku dostrzegano bardzo duże podobieństwo zewnętrzne pomiędzy polskim autkiem a zachodnioniemieckim goggomobilem. Wiadomo, że podczas pracy nad prototypem mikrusa odbyły się rozmowy, których tematem był zakup licencji od firmy Hans Glas. Ustalono nawet warunki, na których w WSK Rzeszów miano produkować licencyjne goggomobile. Jednak ostatecznie, w wyniku wygórowanych żądań zachodnioniemieckiej firmy, pomysł został zarzucony. Nie przeszkodziło to stronie polskiej wykorzystać produkowanego przez Hans Glas auta jako „daleko idącej” inspiracji lub, jak wspominał dyrektor techniczny WSK Rzeszów Bogdan Mędrzecki, wzorca<sup>118</sup>. Jeden z twórców mikrusa, Hieronim Kubiak, po latach przyznawał, iż inspiracja zachodnioniemieckim mikrosamochodem była bardzo duża. Po pierwszym kontakcie z goggomobilem podczas jednego z motocyklowych Rajdów Tatrzańskich w połowie lat pięćdziesiątych, który miał zasiać ziarno pomysłu skonstruowania podobnego auta w Polsce, postanowiono zakupić trzy egzemplarze tego auta i wykorzystać je jako wzorzec dla polskiego mikrosamochodu<sup>119</sup>.

Po różnych perypetiach<sup>120</sup> pierwsze egzemplarze prototypowe powstały w połowie 1957 r. Oficjalna prezentacja miała miejsce w Mielcu 22 lipca. Obok mikrusa zaprezentowano także meduzę – auto o innej koncepcji stylistycznej nadwozia, oparte na podwoziu mikrusa, które jednak nie weszło do dalszej produkcji. Następnie oba auta wyruszyły do Warszawy, w celu prezentacji w Ministerstwie Przemysłu Maszynowego. Według niektórych źródeł dwa mikrusy zawieziono do stolicy ciężarówką i dopiero od rogatek miasta autka ruszyły na własnych kołach. Jak zauważano złośliwie: „dziecko, które uczy się chodzić na spacerzy wozi się w wózku”<sup>121</sup>. Zaprezentowany w Warszawie prototyp spotkał się z wielkim zainteresowaniem samego Józefa Cyrankiewicza i Piotra Jaroszewicza. Obaj mieli odbyć nawet godzinną jazdę

<sup>116</sup> *Ibidem*, s. 12–13, 18; (Pojm.), *Pierwsze spotkanie ze „Smykiem”*, „Życie Warszawy”, 22–23 X 1957 r., s. 1; R. Sosiński, *Jedziemy Smykiem*, „Horyzonty Techniki” 1957, nr 12, s. 542–546; A.M., *Marzenia na kółkach...*

<sup>117</sup> J. Kochanowski, *Rewolucja międzypaździernikowa. Polska 1956–1957*, Kraków 2017, s. 264–265.

<sup>118</sup> M. Płocica, B. Winiarski, *Mikrus MR 300...*, s. 23–25.

<sup>119</sup> A. Garbacz, *Mikrus...*, s. 5–6.

<sup>120</sup> M.in.: o wyborze 10-calowych kół do auta zadecydował fakt, iż był to najpopularniejszy wówczas rozmiar produkowanego ogumienia, bowiem jego dostawcą, Zakłady Przemysłu Gumowego z Dębicy, rozpoczęły właśnie produkcję opon w tym rozmiarze do maszyn rolniczych; A. Garbacz, *Mikrus...*, s. 22.

<sup>121</sup> A.M., *Marzenia na kółkach...*, s. 13.

autkiem po stołecznych ulicach. Wówczas też miała zapisać pozytywna decyzja w sprawie dalszej produkcji<sup>122</sup>.

Ostatecznie mikrus pojawił się w sprzedaży 12 grudnia 1958 r. i kosztował 50 tys. zł., mimo wcześniej pojawiających się informacji o cenie o 20 tys. zł. niższej. Pisano wówczas nawet, iż jest to samochód „dla mikroludzi o makrokieszni”<sup>123</sup>. Pierwsze trzy egzemplarze trafiły do: krakowskiego Związku Bojowników o Wolność i Demokrację, Józefa Jachecia ze Zdieszowic oraz ks. Saturnina Sikorskiego z parafii w podwarszawskim Czersku<sup>124</sup>. Pozostałe egzemplarze z pierwszej wyprodukowanej setki mikrusów przekazano prywatnym użytkownikom, pod warunkiem wszakże, że będą na bieżąco informować o zachowaniach autka w różnych warunkach drogowych<sup>125</sup>.

Trudno jednoznacznie ocenić, na ile udaną konstrukcją był mikrus. Z całą pewnością był to samochód o bardzo ograniczonym potencjale. „Dwa przednie siedzenia dla osób dorosłych, oraz tylne siedzenie przewidziane dla dzieci, zapewniają pełną wygodę jazdy. Przewożenie trzech lub czterech dorosłych osób, ze względu na szczupłość miejsca, jest możliwe jedynie na krótkich odcinkach [...]”, pisano w instrukcji obsługi auta. „Wysokie wskaźniki techniczne i typowe samochodowe wyposażenie Mikrusa w pełni kwalifikują go do roli «rodzinnego» środka lokomocji, a koszty eksploatacji stawiają go prawie na równi z kosztami eksploatacji motocykla z wózkiem, zapewniając jednocześnie wygodę jazdy, jaką daje przeciętny samochód małolitrażowy”, czytamy dalej<sup>126</sup>. Jednak plusy nie były w stanie przesłonić licznych w tym wypadku minusów. Niektóre z wad, jak choćby umieszczony pod przednią maską auta spory, dwustulitrowy bagażnik, do którego jednak dostęp był możliwy tylko z wnętrza samochodu, mogły wywoływać pobłażliwy uśmiech na twarzy. Podobnie jak niewybredne komentarze w tekście dotyczącym smyka rywalizującego z mikrusem o miano pierwszeństwa w kategorii polskich mikrosamochodów<sup>127</sup>. Mikrus miał jednak bardzo wiele wad technicznych<sup>128</sup>. Poddany drogowemu badaniu przez specjalistów z Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie, otrzymał bardzo niskie oceny, zarówno za konstrukcję, jak i osiągi. Mimo to wiązano z nim ogromne nadzieje. Leon

<sup>122</sup> M. Płocica, B. Winiarski, *Mikrus...*, s. 61–65; A. Garbacz, *Mikrus...*, s. 8.

<sup>123</sup> A.M., *Marzenia na kółkach...*, s. 18.

<sup>124</sup> T. Szczerbicki, *Samochody w PRL...*, s. 181.

<sup>125</sup> J. Tarczyński, *Mikrus MR 300*, „Motor” 1984, nr 27, s. 15.

<sup>126</sup> WSK *Mikrus MR-300. Instrukcja obsługi*, Warszawa 1960, s. 4.

<sup>127</sup> „Zdarzało się w tej próbnej jeździe «Mikrusa» i «Meduzy», że para koni wyprzedzała łatwiutko czternaście koni mechanicznych. Silnik grzał się bardziej od siwka”; w innym miejscu z kolei pisano: „Prototypy «Mikrusa» już z trudem pokonują wzniesienia na swej częstej trasie Rzeszów–Mielec”; A.M., *Marzenia na kółkach...*, s. 18.

<sup>128</sup> *Ibidem*, s. 153–154.

Janowski w „Odgłosach” pisał tak: „W krajowej stajni samochodowej «Mikrus» spełnia rolę Kopciuszka bez szans na królewicza. [...] Otóż okazuje się, że «Mikrusem» przy umiejętniej jeździe można się poruszać w różnych warunkach terenowych nie gorzej niż takimi wozami jak «Fiat 600» czy Multipla lub DKW czy słynnym Citroënem 2CV”<sup>129</sup>.

Jednak większość użytkowników samochodu nie miała o nim zbyt dobrego zdania. Ironiczne określanie mikrusa jako auta na „europejską skalę” czy też jako „samochodu kaleki” było na porządku dziennym<sup>130</sup>. Jeden z jego użytkowników pisał w liście do telewizji, iż autko, ze względu na częste awarie i wady, pomimo „najlepszej staranności w obsłudze, częściej stoi niż jeździ”<sup>131</sup>. Pewien lekarz z województwa wrocławskiego po pokonaniu fabrycznie nowym mikrusem 800 kilometrów odnotował w swoim egzemplarzu poważne awarie: silnika, zawieszenia oraz instalacji elektrycznej, co w praktyce uniemożliwiło mu wykonywanie zawodu. Co więcej, pokrywane z własnej kieszeni koszty naprawy auta, usterki nie zostały bowiem usunięte w ramach obsługi gwarancyjnej, sprawiły, iż właściciela samochodu nie było stać na spłatę rat<sup>132</sup>. Swój list do „Fali” kończył bardzo emocjonalnie: „Dziś stoi mój samochód jako eksponat przykryty dziesiątym kurzem, do użytku niezdolny [...]. Przez pięć lat oszczędzałem, odmawiając sobie niekiedy najprzyjemniejszych rozrywek po to, by dziś być tak wykorzystany i skrzywdzony. Niech fabryka w Mielcu zabierze sobie swój produkt-brak, oddam im bez żadnego odszkodowania”<sup>133</sup>.

Pomimo tych wszystkich krytycznych głosów co do konstrukcji i eksploatacji auta, budziło ono dużą nadzieję na polepszenie sytuacji polskiej motoryzacji. Mikrus został nawet częścią ekspozycji podsumowującej dorobek ćwierćwiecza PRL, która miała miejsce na XXVIII Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1959 r.<sup>134</sup> Eksponowany na efektownej, wypolerowanej obrotowej tarczy, wypadł bardzo dobrze. Wysoko oceniali go nie tylko polscy, ale także zachodni goście odwiedzający poznańskie hale targowe. Zapytania o możliwości eksportowe mikrusa złożyli m.in. przebywający w stolicy Wielkopolski Szwedzi<sup>135</sup>. Poznański sukces auta zaowocował włączeniem

<sup>129</sup> L. Janowski, *Koń a sprawa polska czyli rzecz o motoryzacji*, „Odgłosy” 1959, nr 27, s. 6.

<sup>130</sup> Archiwum Dokumentacji i Zbiorów Programowych Polskiego Radia i Telewizji (dalej: ADiZPRIT), sygn. 1050/29, Biuletyn nr 85 w sprawie samochodów Mikrus produkcji WSK-Mielec, 1 XII 1959 r., bp.

<sup>131</sup> *Ibidem*.

<sup>132</sup> *Ibidem*, 20 XI 1959 r., bp.

<sup>133</sup> *Ibidem*.

<sup>134</sup> S. Askanas, *XXVIII Międzynarodowe Targi Poznańskie. Ekspozycje motoryzacyjne*, „Motoryzacja” 1959, nr 5, s. 118.

<sup>135</sup> M. Płocica, B. Winiarski, *Mikrus...*, s. 155–157.

go jako eksponatu do wystawy osiągnięć piętnastolecia PRL, która miała odbyć się w Moskwie. Jeszcze przed otwarciem ekspozycji dla publiczności pochlebnie o mikrusie wypowiadali się dziennikarze w bardzo pozytywnych relacjach prasowych. Była to jednak prawdziwie niedźwiedzia przysługa, bowiem mikrus nie doczekał otwarcia wystawy dla szerokiej publiczności i został zastąpiony przez motocykl junak. W tym samym czasie, 20 września 1959 r., do zakładów w Mielcu i Rzeszowie wpłynęło pismo z Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, nakazujące natychmiastowe wstrzymanie montażu i produkcji mikrusa<sup>136</sup>.

Różne są teorie dotyczące przyczyn podjęcia tej decyzji. Jak piszą Mieczysław Płocica i Bartosz Winiarski, o zaprzestaniu produkcji mikrusa zdecydowały niewątpliwie władze polskie, to jednak rodzi pytania, czy ta decyzja była inspirowana, a jeśli tak – to czym. Jedna z teorii głosi, iż pośrednio za koniec samochodu odpowiadała strona radziecka, która prowadziła wówczas bardzo zaawansowane prace nad skonstruowaniem własnego mikrosamochodu, zaporozca oznaczonego symbolem ZAZ 965<sup>137</sup>.

Wspomniani autorzy podają jeszcze co najmniej trzy inne możliwości: upomnienie się o prawa licencyjne przez firmę Hans Glas GmbH, „zadrość rodzimego przemysłu motoryzacyjnego” oraz „rzeczywistą kalkulację ekonomiczną”, która zresztą stała się później oficjalnym uzasadnieniem zaprzestania produkcji<sup>138</sup>. W pierwszym przypadku dysponujemy jedynie wspomnieniami dziennikarza motoryzacyjnego Stanisława Szelichowskiego, który twierdził, iż faktycznie strona niemiecka dostrzegła zbyt duże podobieństwo pomiędzy mikrusem a goggomobilem i w związku z tym szykowała się do wytoczenia Polsce procesu. Do rozprawy jednak nie doszło, bowiem strona polska samorzutnie zakończyła produkcję spornego auta<sup>139</sup>.

W przypadku wewnętrznych, polsko-polskich animozji, będących rzekomo przyczyną końca mikrusa, Stanisław Szelichowski winą obarczył przedstawicieli FSO, widzących w mikrosamochodzie zagrożenie dla wchodzącej właśnie do masowej produkcji syreny, która ponoć ustępowała jakością wykonania produktowi z Mielca i Rzeszowa<sup>140</sup>.

<sup>136</sup> A. Garbacz, *Mikrus...*, s. 10–11.

<sup>137</sup> Na marginesie warto odnotować, iż w podobny sposób opinia społeczna tłumaczyła decyzje władz centralnych z 1965 r. o zaprzestaniu prac nad prototypowymi modelami Warszawy 210, Syreny 110 i Syreny Sport. Jednak, za Karolem Mórąwskim, możemy przyjąć, iż przerwanie wszelkich działań spowodowane było raczej względami ekonomicznymi, w tym przede wszystkim wysokim kosztem uruchomienia produkcji nowych pojazdów, co z kolei stanowiło ważny argument za podjęciem decyzji o rozpoczęciu poszukiwania zagranicznego *know-how*; K.J. Mórąwski, *Syrena...*, s. 54–55.

<sup>138</sup> M. Płocica, B. Winiarski, *Mikrus...*, s. 161.

<sup>139</sup> *Ibidem*, s. 160.

<sup>140</sup> *Ibidem*, s. 160–166.

Trzeci możliwy powód – ekonomiczny – wydaje się najbardziej prawdopodobny. Niemal od samego początku, kiedy okazało się, iż koszty własne produkcji mikrusa są bardzo wysokie, przedstawiciele rządu mocno zastanawiali się nad opłacalnością przedsięwzięcia. Już na początku 1959 r. na plenarnym zebraniu Rady Motoryzacyjnej minister przemysłu ciężkiego Kiejstut Žemajtis określił produkcję mikrosamochodu jako „dyskusyjną”. Znikały bowiem warunki zewnętrzne, które pozwalały na podjęcie niedochodowego przedsięwzięcia. „Produkcja samochodu «Mikrus» – mówił Žemajtis – została zlokalizowana w zakładach lotniczych w okresie, gdy zakład ten miał luzy produkcyjne. Obecnie zakład został dociążony właściwą produkcją”. Dalej minister uznał za bardzo prawdopodobne, że w obliczu nowych zadań produkcyjnych nie będzie możliwe osiągnięcie takiej liczby produkowanych egzemplarzy, aby wytwarzanie mikrusów było opłacalne<sup>141</sup>. Stosunkowo wysoka cena była wynikiem wysokich kosztów produkcji, które wyceniano na poziomie 54 tys. zł w 1959 r. Kilkutysięczna strata, po opanowaniu produkcji auta i zwiększeniu liczby wypuszczanych z fabryki egzemplarzy, miała w 1962 r. zamienić się w pięciotysięczny zysk na każdym sprzedanym mikrusie. Kalkulowano, że w 1963 r. wzrosłby on do 10 tys. zł, zaś koszt produkcji spadłby do 37 tys.<sup>142</sup> Niezbyt dalekosiężne plany, bo na rok 1959, zakładały, że WSK Mielec opuści 5 tys. mikrusów. Ostatecznie w ciągu trzech lat wyprodukowano 1,7 tys. sztuk.

Zaprzestanie produkcji mikrusa zostało przez Polaków przyjęte z dużym zaskoczeniem i żalem. Mieszkaniec Zawiercia w emocjonalnym liście do Polskiego Radia pisał: „W dniu 10 listopada br. ogłoszono światu na łamach prasy, że najmłodsze dziecko naszej czterokołowej komunikacji Mikrus przestało żyć. Zmarło śmiercią naturalną nie wytrzymując konkurencji dorosłego rodzeństwa [...] Syren i Warszaw i nie zdając egzaminu. [...] To nie Mikrus nie zdał egzaminu, nie zdali go ludzie”<sup>143</sup>.

Po latach Aleksander Rostocki, pisząc o mikrusie, wspominał z nostalgią: „W naszych czasach samochód przestał być [...] wytworem entuzjazmu, radosnej twórczości i zapału pojedynczego człowieka, czy nawet grupy ludzi. Jest maszyną konstruowaną z zimnym wyrachowaniem przez bezimienne biura konstrukcyjne i produkowaną przez wiele zakładów kooperujących ze sobą, w oparciu o ściśle określoną technologię, opracowaną przez specjalistyczne jednostki projektowo-badawcze. Mikrus był wyjątkiem”<sup>144</sup>.

<sup>141</sup> AAN, MK, sygn. II/2, Protokół nr 1 z plenarnego zebrania Rady Motoryzacyjnej, 9 I 1959 r., k. 74–76; por. A.M. Rostocki, *Kochajmy stare gruchoty*, Warszawa 1977, s. 160.

<sup>142</sup> M. Płocica, B. Winiarski, *Mikrus...*, s. 111–115.

<sup>143</sup> ADiZPRiT, sygn. 1050/29, Biuletyn nr 85 w sprawie samochodów Mikrus produkcji WSK – Mielec, 23 XI 1959 r., bp.

<sup>144</sup> A.M. Rostocki, *Kochajmy stare gruchoty...*, s. 161.



„Tempo postępu technicznego narzuca nam życie, narzuca nam sytuacja, świat, w którym żyjemy” – fiat 125p

W lipcu 1957 r. Józef Cyrankiewicz wydał zarządzenie powołujące specjalną komisję, która zająć się miała opracowaniem zagadnień związanych z produkcją samochodu popularnego. Na jej czele stanął Eugeniusz Szyr<sup>145</sup>. Raport pt. „Wnioski w sprawie uruchomienia produkcji samochodu popularnego”, będący efektem prac komisji, oraz warunki w nim przedstawione niemal w całości pokrywały się z tym, co proponowali specjaliści: popularne auto miało być czteroosobowe i w miarę oszczędne (spalające 8 l paliwa na 100 km). Zakładano, że docelowa produkcja wyniesie 120 tys. sztuk rocznie i zaspokoi potrzeby zarówno krajowe, jak i eksportowe. Nowy pojazd miał być wytwarzany początkowo na Żeraniu, jednak planowana wielkość produkcji powodowała, iż zakładano budowę nowej fabryki. Co więcej, wskazano potencjalne lokalizacje: Warszawa, Lublin, Poznań lub Łódź. Komisja zalecała także oparcie produkcji na zakupionej licencji. Sondowano nawet w tym celu rynki zagraniczne. Wstępne zainteresowanie współpracą ze stroną polską wyraziły m.in. firmy francuskie (Renault i Simca), które nawiązały kontakt podczas targów odbywających się w Poznaniu<sup>146</sup>. Współpracą z Polską interesowały się także włoski Fiat i brytyjski Triumph<sup>147</sup>. Ostatecznie jednak skończyło się na luźnych rozmowach, a przygotowane przez komisję opracowanie zostało – jak zanotował po latach Eugeniusz Szyr – w wyniku oporu najwyższych władz (przede wszystkim Władysława Gomułki) odrzucone<sup>148</sup>.

Argumentacja przedstawiona w raporcie nie przypadła do gustu ludziom z kręgów odpowiedzialnych za przemysł. Jeszcze na początku 1958 r. minister komunikacji Ryszard Strzelecki na pierwszym plenarnym zebraniu Rady Motoryzacyjnej o rozwoju motoryzacji indywidualnej mówił tak: „Wydaje się, że problem motoryzacji indywidualnej możemy rozwiązać jedynie poprzez uruchomienie i rozwinięcie własnej produkcji samochodów osobowych, odpowiadających cechami konstrukcyjnymi i ceną specyfice naszego kraju”<sup>149</sup>. Kurtuazyjny ton wypowiedzi ministra był prawdopodobnie w dużej

<sup>145</sup> Oprócz E. Szyra w skład komisji weszli także przedstawiciele MPC, MK, MON, URM, BKPM, Instytutu Organizacji Przemysłu Maszynowego, Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, Centralnego Zarządu Produkcji Samochodów i Motoimportu; Archiwum Dokumentacji Historycznej PRL (dalej: ADH PRL), Kolekcja Eugeniusza Szyra, sygn. III/17, bp.; por. J. Kochanowski, *Rewolucja międzypaździernikowa...*, s. 265 i n.

<sup>146</sup> ADH PRL, [Pismo Kazimierza Secomskiego do Eugeniusza Szyra], Warszawa, 2 IX 1957 r., bp.

<sup>147</sup> AAN, MK, sygn. II/2, Protokół nr 7/P z posiedzenia Prezydium Rady Motoryzacyjnej, 28 IV [19]58 r., k. 417.

<sup>148</sup> ADH PRL, Kolekcja Eugeniusza Szyra, [Pismo Kazimierza Secomskiego], bp.

<sup>149</sup> AAN, MK, Przemówienie Ministra Komunikacji Ryszarda Strzeleckiego na I Plenarnym Zebraniu Rady Motoryzacyjnej, [3 I 1958 r.], k. 18.

mierze podyktowany chęcią podtrzymania pozytywnej atmosfery wokół ekipy rządzącej. Szybko bowiem retoryka zarówno w tonie, jak i w przedmiocie wypowiedzi wróciła na stare tory. Strzelecki pod koniec 1958 r. na kolejnym posiedzeniu Rady Motoryzacyjnej mówił: „[...] nie negując potrzeb w zakresie samochodu popularnego, sytuacja gospodarcza kraju nie pozwala na priorytetowe traktowanie jego produkcji przed szeregiem innych potrzeb społeczeństwa i rozwoju innych gałęzi przemysłu, które mają zasadniczy wpływ na harmonijny rozwój gospodarki narodowej”<sup>150</sup>. Wtórował mu minister Źemajtis, który nie pozostawiał złudzeń co do kształtu najbliższych lat w motoryzacji osobowej, zapowiadając nawet, iż jakiegokolwiek zmiany w polityce państwa względem motoryzacji indywidualnej nie będą możliwe aż do 1965 r. Jednocześnie jednak pozostawił pewne światelko w tunelu. W tym czasie bowiem przedstawiciele MPC prowadzili z Czechosłowacją rozmowy o możliwości kooperacji przy produkcji samochodów osobowych. W przypadku niepowodzenia w negocjacjach z południowym sąsiadem ministerstwo miało nawiązać rozmowy o nabyciu licencji, jednak przy założeniu, że nie będzie ona miała „charakteru «kolonialnego»”<sup>151</sup>. Obawiano się przede wszystkim, że dopóki polski przemysł nie będzie w stanie wykonywać całych samochodów z części wyprodukowanych w Polsce, skazany będzie wyłącznie na kosztowny import podzespołów od licencjodawcy<sup>152</sup>.

Należy zresztą zaznaczyć, że członkowie Rady Motoryzacyjnej należeli do największych krytyków prowadzonej przez państwo polityki rozwoju motoryzacji. Raz po raz na jej posiedzeniach dochodziło do spięć z członkami rządu, konsekwentnie zapraszonymi na obrady. Tak było choćby pod koniec kwietnia 1960 r., gdy miała miejsce ostra wymiana zdań pomiędzy wiceministrem Antonim Czechowiczem a reprezentującym Radę Motoryzacyjną Wiktorem Sudrą z Politechniki Warszawskiej. Ten pierwszy był zdania, że wytwarzanie popularnego samochodu osobowego nie jest dla gospodarki priorytetem, zaś ewentualna produkcja powinna opierać się na kooperacji z Czechosłowacją, nad którą wówczas poważnie się zastanawiano. Czechowicz zaznaczył także, iż w przypadku niepowodzenia w rozmowach z południowym sąsiadem, należało dokonać gruntownej modernizacji syreny, co nie będzie wymagało budowy nowej, wielkiej wytwórni. Sudra pozwolił sobie na krytykę swego przedmówcy, twierdząc, iż przy podejmowaniu decyzji w sprawach dotyczących przemysłu motoryzacyjnego nie była wcale brana pod uwagę opinia rady. Miał tutaj na myśli kwestię samochodu popularnego

<sup>150</sup> *Ibidem*, Protokół nr 5 z zebrania plenarnego Rady Motoryzacyjnej, 12 XII 1958 r., k. 66.

<sup>151</sup> *Ibidem*, Protokół nr 1/P z posiedzenia Prezydium Rady Motoryzacyjnej, 2 I 1959 r., k. 451.

<sup>152</sup> *Ibidem*, Protokół nr 7/P z posiedzenia Prezydium Rady Motoryzacyjnej, 28 IV [19]58 r., k. 416.

(rada była za produkcją takiej konstrukcji), modernizacji warszawy (rada uważała modernizację za bezcelową) i wstrzymania produkcji mikrusa (rada chciała jej utrzymania)<sup>153</sup>.

Wspomniany już tutaj kilkakrotnie pomysł kooperacyjnej produkcji motoryzacyjnej wspólnie z Czechosłowacją przybrał dość realny kształt w 1959 r. Już wcześniej Kreml poprzez Radę Wzajemnej Pomocy Gospodarczej naciskał na pozostałe państwa bloku, aby te opracowywały wspólne plany rozwoju poszczególnych gałęzi produkcji oraz prowadziły inwestycje z udziałem co najmniej dwóch krajów<sup>154</sup>. W wytycznych rozwoju gospodarki narodowej w latach 1959–1965, zawartych w uchwale zamykającej III Zjazd PZPR, znalazł się nawet ustęp nakazujący uwzględnienie przy planowaniu produkcji przemysłowej specjalizacji i kooperacji w ramach obozu socjalistycznego<sup>155</sup>. Delegacja czechosłowacka, która przybyła do Warszawy w 1959 r., składała się z przedstawicieli Ministerstwa Ogólnego Budownictwa Maszynowego. Na spotkaniu z przedstawicielami MPC uznano za celowe rozpatrzenie warunków niezbędnych dla rozpoczęcia wspólnej i masowej produkcji samochodu osobowego o pojemności silnika w granicach do 1000 cm<sup>3</sup>. Zakładano, iż w perspektywie dekady w każdym z krajów powstanie montownia pojazdów oraz nastąpi podział produkcji podzespołów, niezbędny do uzyskania niskich kosztów własnych samochodu oraz oszczędności w nakładach inwestycyjnych. Postanowiono także poinformować o możliwościach współpracy odpowiednie ministerstwa w Niemieckiej Republice Demokratycznej<sup>156</sup>. W kolejnych latach nadal prowadzono rozmowy o wspólnej produkcji, już przy udziale przedstawicieli NRD, jednak nie zakończyły się one podjęciem żadnych wiążących decyzji. Nadal miała być to produkcja niewielkiego samochodu popularnego. Trzy kraje miały wspólnie wytwarzać pół miliona sztuk pojazdów rocznie, bowiem tylko przy takiej wielkości produkcji możliwe było zorganizowanie

<sup>153</sup> *Ibidem*, Protokół nr 2/60 z posiedzenia Prezydium Rady Motoryzacyjnej, 26 IV 1960 r., k. 522.

<sup>154</sup> R. Skobelski, *Polityka PRL wobec państw socjalistycznych w latach 1956–1970. Współpraca, napięcia, konflikty*, Poznań 2010, s. 211; zob. także przemówienie Piotra Jaroszewicza podczas III Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej: *III Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Stenogram. Warszawa 10 III – 19 III 1959 r.*, Warszawa 1959, s. 430–433.

<sup>155</sup> *III Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej...*, s. 1092.

<sup>156</sup> AAN, Komitet Współpracy Gospodarczej z Zagranicą (dalej: KWGzZ), sygn. 20/54, Protokół z rozmów między delegacjami Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Ministerstwa Ogólnego Budownictwa Maszynowego Republiki Czechosłowackiej, Warszawa, [15–18 IV 1959 r.], bp. Strona czechosłowacka informowała, iż lada moment rozpocznie produkcję własnego samochodu osobowego o pojemności do 1000 cm<sup>3</sup> i jakakolwiek współpraca byłaby możliwa dopiero po jej zakończeniu, planowanym na początek lat siedemdziesiątych: *ibidem*, MPC, sygn. 13/5, Notatka z rozmów grupy specjalistów PRL i CSRS w sprawach związanych z pogłębieniem współpracy w dziedzinie przemysłu samochodowego w generalnej perspektywie do 1980 roku, [9 VI 1961], bp.

nowoczesnej, zautomatyzowanej produkcji oraz szerokiej kooperacji pomiędzy krajami. Ten sposób umożliwiał także zmniejszenie nakładów inwestycyjnych do 30–40 proc.<sup>157</sup> Nie da się ukryć, że największym beneficjentem ewentualnej współpracy w przemyśle motoryzacyjnym byłaby Polska<sup>158</sup>. Zyskałaby bowiem dostęp do technologii swoich sąsiadów. Nie była to pierwsza próba strony polskiej wejścia w kooperację z którymś z państw demokracji ludowej<sup>159</sup>. Podobnie jak w latach czterdziestych, także i teraz strona czechosłowacka dość ostrożnie odnosiła się do propozycji strony polskiej. W czasie spotkania Gomułki z Antoninem Novotným w Wysokich Tatrach w marcu 1963 r., pierwszy sekretarz Komunistycznej Partii Czechosłowacji kurtuazyjnie zapowiadał z jednej strony, iż „w wielu dziedzinach istnieją jak najbardziej sprzyjające warunki dla wzajemnej korzystnej współpracy”, z drugiej jednak – wskazywał, iż strona czechosłowacka musiałaby najpierw porozumieć się z Moskwą, bowiem to ZSRR zapewniało niemal 60 proc. czechosłowackich dostaw surowcowych i było odbiorcą 30 proc. czechosłowackiej produkcji eksportowej. W konkluzji zasugerował nawet uzależnienie losu polskich propozycji od trójstronnego porozumienia między Polską, ZSRR a Czechosłowacją. W notatce z rozmów pomiędzy pierwszymi sekretarzami odnotowano: „Na niektóre propozycje polskie, dotyczące tzw. «Porozumienia Producentów» Pierwszy Sekretarz KPCz nie udzielił konkretnych odpowiedzi. Dotyczyło do tych dziedzin przemysłu maszynowego, które powiązane są z dostawami CSRS do Związku Radzieckiego”<sup>160</sup>.

Ustalenia dotyczące specjalizacji w produkcji przemysłowej wewnątrz RWPG zapadły podczas XVI sesji w 1962 r. W zakresie przemysłu maszynowego specjalizacją objęto 590 pozycji, zaś Polsce przypadły 162 rodzaje wyrobów, z czego samodzielnie wytwarzać miała 19 produktów, we współpracy z jednym krajem – 63, dwoma – 56, trzema – 18 i czterema – 6. Największymi beneficjentami były: ZSRR (387 wyrobów, z czego aż 132 samodzielnie) i NRD (odpowiednio 214 i 49). Polska wyprzedzała Czechosłowację (158 i 21). Jednocześnie jednak ustalenie listy produktów okazało się trudnym zadaniem. Poszczególne kraje starały się o zakwalifikowanie do jak

<sup>157</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXXI-253, Notatka w sprawie rozszerzenie współpracy polsko-czechosłowackiej w zakresie wspólnej produkcji samochodów ciężarowych, autobusów i samochodów osobowych. Załącznik nr 3, [po 8 III 1963 r.], k. 30–31.

<sup>158</sup> R. Skobelski, *Polityka PRL...*, s. 223–227.

<sup>159</sup> Zob. AAN, Komitet Centralny Polskiej Partii Robotniczej (dalej: KC PPR), sygn. 295/XI-393 (mf 2354/5), Stenogram z polskich przemówień w czasie partyjnej konferencji gospodarczej polsko-czechosłowackiej, odbytej 19 III 1948 r. w Pradze, k. 62–123.

<sup>160</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXXI-253, Notatka informacyjna o wynikach rozmów Pierwszego Sekretarza KC PZPR Towarzysza W. Gomułki z Pierwszym Sekretarzem KC KPCz Towarzyszem A. Novotným, które odbyły się w Wysokich Tatrach w dniach 14–15 III 1963 r., k. 1–5.

największej liczby przedsięwzięć, przy czym państwa będące na najwyższym stopniu rozwoju starały się nie dopuszczać innych do własnych technologii. Dotyczyło to przede wszystkim NRD i Czechosłowacji. Szczególnie agresywnie postępowali Niemcy, uruchamiając u siebie produkcję, która nie była przewidziana w ustaleniach specjalizacyjnych. Tak było w przypadku koparek, które wytwarzane miały być w Polsce i ZSRR. Dodatkowo zarówno Czechosłowacja, jak i NRD dążyły do zapewnienia sobie produkcji wyrobów szczególnie rentownych<sup>161</sup>.

O tym, że strona polska bardzo poważnie interesowała się wspólną produkcją samochodów w ramach RWPG świadczy także poufny raport przygotowany w kwietniu 1963 r. przez Komisję Planowania przy Radzie Ministrów dla Biura Komitetu Wykonawczego RWPG<sup>162</sup>. Jednym z kierunków rozwoju gospodarczego PRL na najbliższe dwadzieścia lat miał być przemysł samochodowy, wytwarzający dwa typy pojazdów osobowych: średnio- i małodlitrażowy. Popularna osobówka o pojemności ok. 1000 cm<sup>3</sup> miała być wytwarzana początkowo na Żeraniu, a w latach siedemdziesiątych już w nowej, specjalnie wybudowanej fabryce. Rozwinięcie tej gałęzi przemysłu maszynowego miało następnie skutkować kooperacją przy wytwarzaniu części i zespołów do wspólnie produkowanych samochodów osobowych i ciężarowych. Każdy z krajów biorących udział w tym wspólnym przedsięwzięciu miał posiadać własną montownię<sup>163</sup>.

Potencjalnym kierunkiem współpracy w przemyśle motoryzacyjnym wytwarzającym samochody osobowe była NRD, jednak w tym przypadku zachodni sąsiad Polski kierował swoją uwagę na ZSRR. Kreml jednak nie był zainteresowany podjęciem kooperacji, bowiem sam wdrażał właśnie własny program rozwoju motoryzacji. Co więcej, rynek wschodniemiecki był dla ZSRR ważnym kierunkiem eksportu samochodów: w 1956 r. importowane auta stanowiły 7 proc. wszystkich pojazdów w NRD. W latach następnych wielkość ta wzrastała, by na koniec lat sześćdziesiątych osiągnąć poziom

<sup>161</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXXI-342, Notatka dla Sekretarza KC tow. B. Jaszczuka w sprawie realizacji ustaleń specjalizacyjnych podjętych przez organa RWPG na lata 1962–1965, 12 II 1964 r., k. 2–8.

<sup>162</sup> Wcześniejszy o rok projekt montowni samochodów osobowych przygotowany przez Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego zakładał produkcję niewielkiej, siedmiuset kilowej osobówki o pojemności do 1000 cm<sup>3</sup>, mogącej pomieścić cztery osoby, rozwijającej maksymalną prędkość 120–140 km/h oraz spalającą 6–7 litrów paliwa na 100 km. Koszt uruchomienia montowni, która byłaby w stanie wypuszczać rocznie 30 tys. pojazdów szacowano na 200 mln zł. W projekcie założono, iż część gotowych zespołów miała być importowana z Węgier; AAN, MPC, sygn. 43/16, Projekt wstępny montowni samochodów małodlitrażowych, kwiecień 1962, bp.

<sup>163</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 1724 (mf 2892), Podstawowe kierunki rozwoju gospodarczego PRL w okresie 1961–1980, k. 267–268.

32 proc. Większość stanowiły auta wyprodukowane w Togliatti, Gorkim czy Moskwie. Były również próby nawiązania współpracy pomiędzy NRD a Węgrami. W tym przypadku o niepowodzeniu zdecydowała postawa strony węgierskiej, która chciała produkować jedynie niektóre części zamienne i dostarczać je do fabryk wschodnioniemieckich. Zdecydowanie najbardziej zaawansowane były rozmowy o wspólnej produkcji samochodów pomiędzy Czechosłowacją a NRD, jednak wydarzenia praskiej wiosny zatrzymały cały proces<sup>164</sup>.

Jak zatem widać, próby współpracy w ramach RWPG były podejmowane, jednak bez większych rezultatów. Decydowały o tym różne czynniki, także polityczne. W przypadku polskim kluczowa okazała się prawdopodobnie wzajemna niechęć. Rodzimy przemysł motoryzacyjny musiał zmierzyć się z nowymi wyzwaniami, jednak nie było możliwe osiągnięcie satysfakcjonujących wyników jedynie na drodze modernizacji własnej produkcji, która nawet po unowocześnieniu nie była w stanie zabezpieczyć planów eksportowych. Pozostawała więc współpraca, ale należało obrócić kierunek na zachód<sup>165</sup>.

Jednym z głównych tematów obradującego w połowie czerwca 1964 r. IV Zjazdu PZPR był „kurs na zmianę struktury polskiego przemysłu”. Władysław Gomułka w referacie wprowadzającym zwracał uwagę na strukturę rodzimej produkcji przemysłowej, która na tle krajów gospodarczo rozwiniętych (z krajów bloku wschodniego jako przykład posłużyła mu NRD, natomiast z Europy Zachodniej – Anglia) charakteryzowała się bardzo niskim wskaźnikiem dynamiki rozwoju przemysłu, przede wszystkim maszynowego. Zwiększenie produkcji tej gałęzi przemysłu miało dać pozytywny impuls także strukturze eksportu. W sprzedaży maszyn i urządzeń widziano bowiem „klucz otwierający drogę rozwojowi naszej gospodarki”. Dokonana miała zostać rekonstrukcja techniczna, zwłaszcza w przemyśle maszynowym i chemicznym<sup>166</sup>. Polska w dziedzinie produkcji maszyn i urządzeń jeszcze w 1950 r. wytwarzała

<sup>164</sup> B. Ciesla, *Difficult Relations. German Automobile Construction and the Economic Alliance in Eastern Europe, 1945–1990*, w: *Towards Mobility. Varieties of Automobility in East and West*, ed. D. Schlinkert, M. Grieger, U. Gutzmann, Wolfsburg 2009, s. 96–97; L. Gatejel, *Warten, hoofed und english oahren...*, s. 111–115.

<sup>165</sup> Tyakże Rumunia wybrała kierunek zachodni. Oferty złożyły m.in.: Volkswagen, Ford oraz BMC. Ostatecznie wybór padł na Renault, z którym umowa została podpisana w 1966 r. Na mocy kontraktu powstała w pobliżu miasta Pitești nowa fabryka produkująca dacie będące zmodyfikowanymi wersjami modeli 8 i 12 francuskiego giganta; L. Gatejel, *The Common Heritage of the Socialist Car Culture*, w: *The Socialist Car...*, s. 146; eadem, *Warten, hoffen und endlich fahren. Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR, 1956–1989/91*, Frankfurt am Main 2014, s. 148–154.

<sup>166</sup> *IV Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, 15–20 czerwca 1964 r.*, Warszawa 1964, s. 63–64, 110, 264.

7,5 raza mniej niż Republika Federalna Niemiec, 18–19 razy mniej niż Anglia, 6,5 raza mniej niż Francja oraz 4 razy mniej niż Włochy. W ciągu dziesięciu lat udało się nieco poprawić owe wskaźniki. Polska zdołała doścignąć Włochy, ale nadal odstawała od Francji (ponad dwukrotnie mniejsza produkcja) czy Anglii (czterokrotnie)<sup>167</sup>. Jak wiele było do zrobienia w tej kwestii, pokazują zestawienia wartości eksportu i importu maszyn i urządzeń z lat 1956–1963. Rokrocznie wartość towarów tej grupy sprzedawanych za granicę była niższa niż wartość zakupów<sup>168</sup>.

Kierunek zmian, który znalazł odzwierciedlenie w końcowej uchwale IV Zjazdu niejako potwierdzał tylko zapoczątkowane wcześniej działania. Już podczas X Plenum KC PZPR w przemyśle maszynowym dostrzeżono bazę dla przyszłej „modernizacji i rekonstrukcji technicznej gospodarki narodowej”<sup>169</sup>. W lutym 1964 r., na posiedzeniu Biura Politycznego KC PZPR, jego członkowie polecieli opracować program rozwoju i rekonstrukcji przemysłu maszynowego, który miał być nastawiony na produkcję eksportową. Zakładano, iż do roku 1970 będzie ona stanowić połowę eksportu<sup>170</sup>. Podstawą rekonstrukcji miały być przyjęte na tym posiedzeniu „Założenia rozwoju przemysłu maszynowego w latach 1966–1970”. Już pierwsze zdanie świadczyło o znaczącej zmianie podejścia. „Dla oceny osiągnięć i rozwoju przemysłu maszynowego nie wystarczą już porównania z okresem przedwojennym i pierwszymi latami powojennymi”. Od tej pory punktem odniesienia miały stać się „tendencje rozwoju przemysłu maszynowego w krajach o rozwiniętym przemyśle”. Dostrzeżono także braki w zakresie samochodów osobowych, gdzie „potrzeby [...] są większe niż możliwości produkcji”<sup>171</sup>. MPC obliczało, iż w samym tylko 1964 r.

<sup>167</sup> T. Pałaszewska-Reindl, *Konsumpcja dóbr trwałego użytku w Polsce*, Warszawa 1966, s. 88.

<sup>168</sup> Tylko w 1963 r. polski eksport towarów wytwarzanych przez przemysł maszynowy był warty 2343,4 mln zł, podczas gdy import kształtował się na poziomie 2697,9 mln zł. W obu przypadkach wartości owych grup towarów stanowiła około 1/3 wartości całego handlu zagranicznego; „Rocznik Statystyczny”, 1965, s. 335–336; por. AAN, MHZ, sygn. 19/3, Eksport z Polski maszyn, urządzeń i środków transportowych w latach 1949–1958 wg krajów sprzedaży, k. 23; *ibidem*, Import do Polski maszyn, urządzeń i środków transportowych w latach 1949–1958 wg krajów sprzedaży, k. 24. Polska należała także do największych importerów wyrobów przemysłu maszynowego wewnątrz krajów należących do RWPG. W 1964 r. aż 42,7 proc. wartości całego polskiego importu z innych krajów bloku stanowiły maszyny i urządzenia: *ibidem*, sygn. 2/5, Zmiany w strukturze towarowej obrotów we wzajemnej wymianie handlowej krajów członkowskich RWPG w okresie lat 1955–1964, bp.

<sup>169</sup> *Przemówienie tow. Franciszka Waniołki wygłoszone na X Plenum KC PZPR 16 kwietnia 1962 r.*, w: *X Plenum Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, 16–18 IV 1962 r.*, Warszawa 1952, s. 5.

<sup>170</sup> AAN, KC PZPR, sygn. XIA-178, Protokół nr 96 posiedzenia Biura Politycznego, 26 II 1964 r., k. 140–141.

<sup>171</sup> *ibidem*, sygn. 1730 (mf 2894), Założenia rozwoju przemysłu maszynowego w latach 1966–1970, Warszawa, 19 II 1964, k. 384, 390.

planowana produkcja syreny na poziomie 9,5 tys. sztuk będzie pokrywała zapotrzebowanie na ów pojazd jedynie w połowie. Przy stanie 175 tys. aut w 1963 r., jeden samochód osobowy przypadał na 175 osób, co stawiało Polskę na jednym z ostatnich miejsc w Europie. W Czechosłowacji był to jeden samochód na 78 osób, w NRD – 109, ale już we Włoszech czy Francji – odpowiednio 20 i 8. Ambitny plan ministerstwa zakładał, że w 1970 r. jeden samochód osobowy przypadać będzie na 94 osoby. Aby to osiągnąć, liczba aut musiała się podwoić. Przedstawiciele ministerstwa, przygotowując „Kierunki rozwoju do roku 1970”, założyli, iż nakłady finansowe na rozwój branży motoryzacyjnej wyniosą 5,3 mld zł w latach 1966–1970. Większość tej kwoty pójść miała na rozbudowę zakładów produkujących samochody ciężarowe i ciągniki. Na rozwój produkcji samochodów osobowych zarezerwowano ok. 600 mln zł. Część pieniędzy miała zostać przeznaczona na zakup licencji na produkcję niektórych zespołów<sup>172</sup>.

Na początku października 1964 r., na swoim kolejnym posiedzeniu Biuro Polityczne KC PZPR dało zielone światło do prowadzenia rozmów z potencjalnymi licencjodawcami. Punktem wyjścia była słabość narodowego planu gospodarczego na rok 1965, zwłaszcza pod względem eksportu maszyn i urządzeń do krajów kapitalistycznych. W zgodnej opinii zebranych na posiedzeniu, plan był „w wielu pozycjach napięty i nie odpowiada kierunkom rozwoju [...] nakreślonym przez IV Zjazd Partii”. W tej sytuacji należało postawić zwłaszcza na eksport. Biuro Polityczne wskazało podstawowe kierunki działań: opracowanie możliwości kooperacji z krajami kapitalistycznymi w zakresie rozwoju przemysłu eksportowego, zabezpieczenie środków na import elementów wstrzymujących produkcję eksportową przemysłu maszynowego, przesunięcie najlepszych kadr technicznych do przemysłu produkującego na eksport oraz podjęcie decyzji „w sprawie zakupu niezbędnych licencji zagranicznych”<sup>173</sup>. W MHZ zachowała się notatka świadcząca o nawiązaniu kontaktów z francuskim przemysłem motoryzacyjnym i firmą Renault<sup>174</sup>, jednak najbardziej zaawansowane rozmowy strona polska prowadziła z włoskim Fiatem.

Po nieudanym epizodzie współpracy z przełomu lat czterdziestych i pięćdziesiątych ponowne nawiązanie kontaktów w latach sześćdziesiątych prawdopodobnie nie byłoby jednak możliwe, gdyby nie działająca od 1954 r. w serbskim Kragujevacu fabryka Zavodi Crvena Zastava, produkująca zastawę 600 będącą licencyjną wersją popularnej fiatowskiej

<sup>172</sup> *Ibidem*, Kierunki rozwoju przemysłu motoryzacyjnego. Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego, k. 509, 512, 514.

<sup>173</sup> *Ibidem*, sygn. XIA-178, Protokół nr 4 posiedzenia Biura Politycznego, 2 X 1964 r., k. 90.

<sup>174</sup> AAN, MHZ, sygn. 35/26, Departament traktatów II, Warszawa, 28 VIII 1965 r., k. 137–138.



sześćsetki<sup>175</sup>. Włochy były bardzo ważnym partnerem handlowym Jugosławii już w latach dwudziestych i trzydziestych XX w. Wybuch II wojny światowej tylko na chwilę zerwał kontakty między oboma krajami, zaś rozłam na linii Belgrad–Moskwa sprawił, że odnowienie interesów gospodarczych z krajami zachodnimi stało się dla Jugosławii sprawą niezmiernie ważną. Dość powiedzieć, iż kiedy tylko Jugosławia i Włochy uzgodniły porozumienie w kwestii przynależności Triestu, niemal natychmiast zaowocowało to podpisaniem umowy o współpracy ekonomicznej<sup>176</sup>. Kontrakt z włoską firmą został podpisany 12 kwietnia 1954 r. Fiat pozostawił w tyle oferty licencji innych firm włoskich, ale także francuskich, angielskich i amerykańskich<sup>177</sup>. Warto podkreślić, iż pierwsza połowa lat pięćdziesiątych była dla Fiata okresem światowej ekspansji: otwierano nowe fabryki w Ameryce Południowej (Argentynie, Brazylii i Wenezueli), w Meksyku oraz Europie (Hiszpania, Austria, RFN, Polska i ZSRR)<sup>178</sup>. Dla naszych rozważań bardzo istotny jest fakt, iż na początku lat sześćdziesiątych jednocześnie w fabrykach w Turynie i w Kragujevacu ruszyła produkcja fiatowskiego modelu 1300/1500. Specjaliści polscy bardzo wysoko ocenili ów model włoskiego samochodu – na tle konkurentów wyróżniał się nowoczesnością konstrukcji, małym ciężarem własnym, długim przebiegiem międzynaправczym, małym zużyciem paliwa. Dla strony polskiej ważne były także: „technologiczność konstrukcji, a zatem możliwość uzyskania niskich kosztów wytwarzania”, dostęp do zorganizowanego serwisu oraz potencjalnie wysokie zainteresowanie tym autem odbiorców na rynkach zbytu<sup>179</sup>.

Same zakłady Crvena Zastava także sprawiały bardzo dobre wrażenie. Kiedy pod koniec grudnia 1964 r. delegacja polskiego MON odwiedziła fabrykę w Kragujevacu, jej przedstawiciele nie mogli wyjść z podziwu nad tym,

<sup>175</sup> M. Milijković, *Western Technology in Socialist Factory: the Formative Phase of the Yugoslav Automobile Industry, 1955–1962*, Cold War History Research Center at Corvinas University of Budapest, 2013, s. 6 ([http://www.etd.ceu.hu/2013/miljkovic\\_marko.pdf](http://www.etd.ceu.hu/2013/miljkovic_marko.pdf) [dostęp: 18 V 2016]). Pierwsze powojenne próby uruchomienia produkcji motoryzacyjnej w byłej fabryce zbrojeniowej w Kragujevacu miały miejsce na początku lat pięćdziesiątych. Wówczas to Jugosławia rozpoczęła produkcję jeepów na mocy umowy z amerykańską firmą Willys-Overland. Po wyprodukowaniu pewnej liczby pojazdów umowa została zerwana ze względu na wygórowane żądania finansowe Amerykanów: *ibidem*, s. 65.

<sup>176</sup> J.A. Gierowski, *Historia Włoch*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1999, s. 556–557, 568–569, M. Milijković, *Western Technology...*, s. 6; T. Wituch, *Spór o Triest – wczesny epizod „zimnej wojny”*, „Dzieje Najnowsze” 1997, nr 2, s. 73–86.

<sup>177</sup> D. Turnock, *The East European Economy in Context. Communism and Transition*, London–New York 1997, s. 32–33.

<sup>178</sup> M. Milijković, *Western Technology...*, s. 67; A. Władyka, *Wszystko o... Fiat*, Warszawa 1977, s. 27–30.

<sup>179</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 1733 (mf 2895), Informacja o prowadzonych rozmowach w sprawie możliwości produkcji samochodów osobowych przy współpracy z Jugosławią, [10 XII 1964 r.], k. 102.

co zastali na miejscu: „Zakład Czerwona Zastawa jest zakładem nowoczesnym, posiada nowoczesny park obrabiarkowo-maszynowy wyprodukowany w krajach kapitalistycznych. [...] Bardzo dobrze rozwiązany jest transport wewnętrzny, szczególnie dotyczy to linii montażowych”, pisali w sprawozdaniu. Duże wrażenie robiła także wielkość produkcji: w 1964 r. fabrykę opuściło 34 tys. zastaw 750, zaś w 1970 r. planowano wytwarzać niemal pięć razy więcej samochodów różnych modeli<sup>180</sup>.

Gospodarcze kontakty pomiędzy Polską a Socjalistyczną Federacyjną Republiką Jugosławii zostały nawiązane ponownie w drugiej połowie lat pięćdziesiątych. Wówczas to powołano do życia Polsko-Jugosłowiańską i Jugosłowiańsko-Polską Izby Handlowe, a następnie Polsko-Jugosłowiański Komitet Współpracy Gospodarczej<sup>181</sup>. O ile jeszcze w 1958 r. obroty handlowe pomiędzy oboma krajami wyniosły ok. 56 mln dolarów (Polska eksportowała towary na sumę 22,3 mln, zaś importowała na 24 mln dolarów), to w kolejnych latach rosły one systematycznie. W 1964 r. wyniosły już niemal 100 mln dolarów, przy czym stosunek eksportu i importu kształtował się na poziomie 50,2 do 48,8. Niewątpliwie niemal dwukrotny wzrost wartości wymiany handlowej pomiędzy oboma krajami był wynikiem podpisanej w grudniu 1960 r. wieloletniej umowy o dostawie towarów. Początkowo zakładano, iż łączny obrót towarowy w ciągu pięciu lat osiągnie 100 mln dolarów, jednak w kolejnych latach wskaźnik ten kilkakrotnie podnoszono. Polska sprzedawała Jugosławii: kompletne obiekty, silniki okrętowe, urządzenia górnicze i hutnicze, obrabiarki, maszyny włókiennicze, koks, węgiel kamienny, surowce chemiczne i farmaceutyczne, tytoń, jaja, żywice. Natomiast w drugą stronę płynęły: silniki okrętowe, statki, urządzenia dla przemysłu spożywczego, rtęć, maszyny rolnicze, tlenek glinu, koncentraty cynku, magnezyty, ołów, wyroby przemysłu kablowego oraz metale kolorowe, tytoń, wino, suszone śliwki<sup>182</sup>. Dodatkowym impulsem do zacieśnienia stosunków gospodarczych było podpisane w czerwcu 1964 r. porozumienie o współpracy przemysłowej<sup>183</sup>.

<sup>180</sup> AAN, Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego (dalej: ZPM), sygn. 77/TK/1965, Wyciąg ze sprawozdania z pobytu polskiej delegacji wojskowej w Jugosławii po linii Zarządu Technicznego Wojsk Pancernych Zjednoczenia Przemysłu Ciągnikowego i Służby Samochodowej MON, [styczeń 1965 r.], bp.; D. Turnock, *The East European Economy in Context...*, s. 33.

<sup>181</sup> A. Wieczorkiewicz, *Polska Jugosławia. Gospodarka współpraca*, Warszawa 1972, s. 97.

<sup>182</sup> *Ibidem*; AAN, MHZ, sygn. 31/70, Materiały informacyjne i propozycje dla delegacji polskiej na spotkanie delegacji partyjno-rządowych Polski i Jugosławii, Warszawa, 20 VI 1964 r., bp.

<sup>183</sup> *Ibidem*, Wspólne oświadczenie delegacji partyjno-rządowych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii (część gospodarcza), Warszawa, październik 1965 r., bp.

Pod koniec grudnia 1963 r. podczas prowadzonych w Belgradzie rozmów Polsko-Jugosłowiańskiej Komisji Mieszanej do spraw współpracy przemysłowej delegacja jugosłowiańska po raz pierwszy wspomniała o możliwości podjęcia współpracy w zakresie przemysłu motoryzacyjnego i zaproponowała „rozważenie przez Polskę przyjęcia dokumentacji licencji produkcji samochodów fiat 1800 i 2300 wraz z pochodnymi”, jak również podjęcie kooperacji przy produkcji samochodów małowitrazowych produkowanych w Kragujevacu. Delegacja polska wówczas jeszcze nie podjęła tematu, zdecydowała się jednak na rozpoczęcie rozmów w sprawie importu większych liczby zastaw (5–6 tys. sztuk rocznie) w zamian za produkowane w Polsce urządzenia energetyczne. Umowa miała opiewać na sumę 30 mln dolarów<sup>184</sup>. Kolejne rozmowy w kwestii polsko-jugosłowiańskiej współpracy w zakresie przemysłu motoryzacyjnego miały miejsce we wrześniu 1964 r. Wówczas w Belgradzie bawiła polska delegacja MHZ i KWGzZ, której przewodził Stefan Jędrychowski. Na spotkaniach ze swoimi jugosłowiańskimi kolegami strona polska wyraziła chęć kontynuowania dotychczasowej współpracy oraz zaproponowała nowe jej kierunki. Wśród nich znalazły się m.in.: produkcja urządzeń do obiektów energetycznych, kolejnictwa, ciągników, maszyn budowlanych i samochodów osobowych. Przedstawiciele delegacji polskiej zachęcali, aby Jugosłowianie wystosowali oficjalną propozycję oraz sprecyzowali warunki współpracy w zakresie motoryzacji<sup>185</sup>. Tak też się stało. Jugosłowianie wstępnie zapowiedzieli przekazanie Polsce częściowej licencji na produkcję fiatowskiego modelu 1300/1500 (do czego upoważniał ich kontrakt z firmą włoską) oraz pozytywnie wyrazili się o polskiej propozycji podziału wytwarzania elementów nowego samochodu. Polacy chcieli na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych dostarczać zakładom w Kragujevacu silniki i sprzęgła, zaś z Jugosławii otrzymywać elementy zawieszenia i tylne mosty. Jugosłowianie natomiast byli zainteresowani różnymi częściami karoserii oraz odlewami, które produkować miała strona polska.

Jednocześnie przedstawiciele Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego rozpoczęli w październiku 1964 r. wstępne rozmowy z Fiatem, który wyraził chęć odstąpienia Polsce licencji. Kolejne negocjacje odbyły się pod koniec grudnia. Wówczas delegacja polska spotkała się z dyrekcją włoskiej firmy. Od początku warunkiem polskim, od którego uzależniano dalsze prowadzenie rozmów, było włączenie do kooperacji Jugosławii. Włosi stawiali tylko jeden wymóg: w przypadku uzgodnienia współpracy trójstronnej należało dokonać podziału

<sup>184</sup> AAN, URM, sygn. 72/37, Sprawozdanie delegacji polskiej Polsko-Jugosłowiańskiej Komisji Mieszanej ds. współpracy przemysłowej z rozmów przeprowadzonych na I spotkaniu w Belgradzie, 2–8 XII 1963 r., k. 238–239.

<sup>185</sup> AAN, MHZ, sygn. 31/70, Notatka o konsultacji i rozmowach organów planowania PRL i SFRJ, odbytych w dniach 11–16 września 1964 roku w Belgradzie. Poufne, bp.

produkcji określonych zespołów pośród wszystkimi zainteresowanymi i ustalić odpowiednie jej wielkości. Poza tym Fiat gwarantował wszelką pomoc techniczną, materialną oraz szkoleniową. Jednocześnie zapewniano stronę polską, iż nie będą czynione żadne trudności, jeśli licencja na nowy samochód zostanie przekazana bezpłatnie przez Jugosłowian. W takim przypadku rola Fiata ograniczałaby się głównie do wsparcia technicznego, zwłaszcza w początkowym okresie produkcji.

Sytuacja uległa zmianie po kolejnej turze rozmów ze stroną jugosłowiańską. Pewien rozdźwięk pojawił się już przy ustalaniu listy podzespołów, które miały być wytwarzane w fabrykach w obu krajach. Doszły do tego jeszcze bardzo ważne z punktu widzenia interesów polskiego eksportu kwestie sprzedaży zagranicznej. Jugosłowianie postawili warunek, iż Polska nie może sprzedawać nowych samochodów do krajów, gdzie działały lub miały powstać montownie jugosłowiańskie<sup>186</sup>. W ten sposób dość znacznie ograniczyłby się rynek zbytu polskich aut, a przecież jak najszerszy był jednym z kluczowych warunków strony polskiej. Fiat z kolei nie czynił takich przeszkód (oprócz eksportu do Włoch). Co więcej, zaoferował stronie polskiej pomoc w dystrybucji wytwarzanych na Żeraniu nowych samochodów poprzez sieć swoich przedstawicielstw na całym świecie<sup>187</sup>.

Kwestie licencji rozpatrzyło ponownie Biuro Polityczne, które na posiedzeniu 16 lutego 1965 r. zaakceptowało przedstawioną koncepcję rozwoju przemysłu motoryzacyjnego oraz wyraziło zgodę na rozpoczęcie rozmów z Fiatem, przy jednoczesnym prowadzeniu dalszych negocjacji w sprawie możliwości podjęcia kooperacji z zakładami z Kragujevaca. Polecono przygotować dokładne wyliczenia kosztów dla dwóch sytuacji: trójstronnej współpracy polsko-jugosłowiańsko-włoskiej oraz bez udziału partnera z Półwyspu Bałkańskiego. Dodatkowo zapadły wówczas decyzje w sprawie przyszłości dotychczasowych samochodów wytwarzanych w FSO: produkcja syreny miała być podtrzymywana „w ilości nie wymagającej dodatkowych nakładów” – na części zamienne – i zakończyć się wraz z pojawieniem się fiatów. Kontynuowany miał być natomiast montaż różnych typów warszaw<sup>188</sup>.

Pertraktacje z Fiatem rozpoczęto w maju 1965 r. Wówczas to przebywająca w Warszawie włoska delegacja przekazała przedstawicielom Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego kwestionariusz niezbędny do opracowania

<sup>186</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 1733 (mf 2895), Notatka w sprawie uruchomienia w Polsce samochodu 1300/1500, warszawa, [10 II 1965 r.], k. 117–118.

<sup>187</sup> *Fiat w Polsce (sprzedaż licencji)*, Warszawa 1980, s. 8–9.

<sup>188</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 1733 (mf 2895), Protokół nr 11 posiedzenia Biura Politycznego w dniu 16 II 1965 r., k. 80. Ostatecznie syrena produkowana była jednak jeszcze przez niemal dwadzieścia lat – do 1983 r., natomiast ostatnia warszawa zjechała z taśmy montażowej Żerania w marcu 1973 r.

wstępnego projektu porozumienia licencyjnego. Dokument ten został następnie przygotowany i wysłany do Turynu w czerwcu 1965 r.<sup>189</sup> W toku negocjacji z Fiatem powoli odchodzono od kierunku jugosłowiańskiego. Oprócz wymienionych wcześniej przyczyn (ograniczenia w eksporcie, problemy w porozumieniu w sprawie produkcji poszczególnych części nowego auta), za Fiatem przemawiało także ogromne doświadczenie w prowadzeniu szkoleń oraz zaplecze technologiczne umożliwiające o wiele sprawniejsze przygotowanie planów i projektów dotyczących rozbudowy zakładów na Żeraniu. Nie bez znaczenia był także fakt, iż Fiat posiadał wiele patentów, których odstąpienie Polsce, po zawarciu umowy licencyjnej, było o wiele bardziej prawdopodobne<sup>190</sup>.

Oferta Fiata była zatem najkorzystniejsza. W pewnym stopniu o wyborze firmy z siedzibą w Turynie zadecydowały także historyczne kontakty, zarówno te z okresu II RP, jak i z końca lat czterdziestych. Andrzej Władyka, jeden z dyrektorów Pol-Mot-u tak podsumował podjętą decyzję: „Przyczyn było kilka. Fiat produkował nowoczesne i zarazem popularne samochody o małym i średnim litrażu. Posiadał bogate doświadczenie w dziedzinie przekazywania *know-how* i uruchamiania produkcji na podstawie licencji i to nie tylko w krajach kapitalistycznych”<sup>191</sup>. Słowa Władyki potwierdzał Tadeusz Wrzaszczyk, wówczas dyrektor ZPM, dodając: „Zakup licencji wynikał przede wszystkim z konieczności szybkiego pokonania dystansu, dzielącego nasz przemysł samochodowy od jego przodujących w świecie odpowiedników. Wnikliwa analiza wykazała, że rozwiązanie licencyjne jest tu w pełni ekonomicznie uzasadnione i rozwiązuje problem stosunkowo najszybciej przy największym stopniu pewności dobrych rezultatów. [...] Poza tym – wóz ten nam odpowiada, jest ekonomiczny w produkcji [...]”<sup>192</sup>.

Umowę podpisano 22 grudnia 1965 r. Zawarto ją pomiędzy firmą Fiat a Motoimportem, a 21 stycznia 1966 r. zatwierdził ją Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów<sup>193</sup>. Warto odnotować, iż negocjacje były tajne i wszelkie informacje na ich temat były kontrolowane przez cenzurę. Wróblewski wspomina, że do oficjalnej wiadomości przedostała się jedynie informacja

<sup>189</sup> AAN, MHZ, sygn. 59/3, Dotyczy: Współpracy z Fiatem, Warszawa, 29 VI 1965 r., bp.

<sup>190</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 1733 (mf 2895), Informacja o prowadzonych rozmowach w sprawie możliwości produkcji samochodów osobowych przy współpracy z Jugosławią, [10 XII 1964 r.], k. 106.

<sup>191</sup> A. Dłutek, *Kooperacja polsko-włoska Fiat 126p: zakup licencji: opis przypadku*, Warszawa 1979, s. 6.

<sup>192</sup> *Polski „Fiat” – kiedy i jaki?*, „Motor” 1966, nr 47, s. 3.

<sup>193</sup> AAN, MHZ, sygn. 14/21, Uchwała nr 14/66 Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 21 I 1966 r. w sprawie zatwierdzenia umowy licencyjnej oraz współpracy technicznej z firmą „Fiat”, k. 6.

opublikowana w „Kurierze Polskim”, iż pracownicy FSO rozpoczęli intensywną naukę języka włoskiego. Informacja ta wzbudziła ponoć dużą falę pogłosek<sup>194</sup>. Oficjalny komunikat o podpisaniu umowy pojawił się niemal rok po podpisaniu kontraktu<sup>195</sup>. Koszt zakupu licencji wyniósł 2,5 mln dolarów, płatnych po upływie siedmiu lat. Kwota ta mogła ulec zmniejszeniu w zależności od wielkości zakupu sprzętu motoryzacyjnego do Fiata w ciągu sześciu lat. W przypadku gdyby strona polska wydała 25 mln dolarów, opłata licencyjna miała zostać anulowana. Przy tworzeniu porozumienia dużą rolę odegrał Andrzej Górecki, późniejszy dyrektor Pol-Mot-u. Stronę włoską reprezentował m.in. Armando Fiorelli, który był jednym z organizatorów produkcji Fiata w międzywojennej Polsce<sup>196</sup>. Porozumienie zawierało wiele mniejszych kontraktów. Podstawowa licencja pozwalała na produkcję nowego modelu samochodu w Polsce. Fiat miał dostarczyć niezbędną dokumentację zakładów oraz specyfikację poszczególnych elementów. Jak już wspomniałem, włoska firma nie czyniła przeszkód, aby Polska eksportowała nowy samochód do wszystkich krajów, w tym także zrzeszonych w RWPG, jedynie z wyłączeniem Włoch i Jugosławii. Warto zaznaczyć, iż takiej możliwości nie wynegocjował ZSRR dla produkowanej przez siebie Łady. Wraz z zakupem licencji na samochód porozumiano się także w sprawie kredytowania zakupu urządzeń i oprzyrządowania, zaś spłata licencji mogła się odbywać poprzez zakupy dokonywane w Turynie. Przy pomocy włoskich specjalistów miała zostać także zmodernizowana żerańska FSO. Wyposażenie fabryki – maszyny, urządzenia do spawania i montażu – w dużej części pochodziły od kooperantów Fiata z Wielkiej Brytanii, NRD, USA czy RFN, ale także ZSRR. Kolejnym plusem była możliwość wykorzystywania zespołów i części nowego samochodu w innych pojazdach produkowanych w Polsce. Polski przemysł mógł także od tego momentu korzystać z kilkudziesięciu patentów będących własnością Fiata. Umowa weszła w życie w lutym 1966 r., zaś w kwietniu tego roku Rada Ministrów zatwierdziła podpisany w grudniu kontrakt. FSO została poddana gruntownej modernizacji, zaś produkcja warszawy została przeniesiona do hali przejętej od Warszawskich Zakładów Naprawy Samochodów, mieszczącej się przy ul. Stalingradzkiej. W tym samym miesiącu (kwiecień 1966 r.) w Turynie rozpoczęło pracę biuro Motoimportu, do którego zadań należała koordynacja współpracy technicznej i handlowej między FSO a Fiatem. W drugiej połowie 1966 r. we Włoszech rozpoczęły się szkolenia polskich pracowników, zaś

<sup>194</sup> A.K. Wróblewski, *Polska na kółkach*, Warszawa 1988, s. 117.

<sup>195</sup> Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej: APG), Wojewódzki Urząd Kontroli Prasy, Publikacji i Widowisk w Gdańsku (dalej: WUPPiW Gdańsk), sygn. 318, Aktualne zapisy i zalecenia, 1966, k. 14 – za wskazanie tego źródła dziękuję Michałowi Przeperskiemu; „Moto-rzycza” 1966, nr 12, s. 1.

<sup>196</sup> *Opowieść o FSO...*, s. 73.

w kraju trwały prace związane z dostosowaniem włoskiej konstrukcji do polskich norm<sup>197</sup>.

Warto jeszcze wspomnieć o kooperacji polsko-jugosłowiańskiej. Pomimo odstąpienia od pomysłu nabycia licencji od Jugosłowian, oba kraje pozostały przy myśle współpracy przy wytwarzaniu zespołów do produkowanych u siebie aut. Podpisany 24 kwietnia 1966 r. kontrakt ramowy o wieloletniej współpracy technicznej zakładał wzajemne dostawy zespołów i części do produkcji samochodów 1300/1500 – tzw. standardów montażowych. Zakładano, iż w latach 1967–1975 obroty w dostawach do obu krajów wyniosą ok. 144 mln dolarów i rozkładać się będą równo pomiędzy partnerów<sup>198</sup>. Umowa miała wejść w życie do końca listopada 1966 r., jednak w wyniku nieporozumień w kwestii ustalenia cen części będących przedmiotem kooperacji udało się ją zatwierdzić dopiero 23 maja 1967 r. W lutym 1970 r. podpisano aneks zwiększający obustronne dostawy. Polska wysyłała do Jugosławii m.in. silniki, karoserie, zbiorniki paliwa, zaciski hamulców tarczowych, elementy zawieszenia i narzędzia kierownicy. W przeciwną stronę wędrowały: tylne mosty, nagrzewnice i chłodnice, rozruszniki, tłoki i sworznie, filtry olejowe i powietrza, wycieraczki i inne detale<sup>199</sup>. Ze sprzedawanych do Jugosławii części w Kragujevacu montowano samochód zastawa 1100p<sup>200</sup>. W tym samym roku strona polska zawarła umowę z ZSRR o wzajemnych dostawach części samochodowych<sup>201</sup>. Wróblewski po latach pisał, iż Fiat stał się dla krajów socjalistycznych „drugim rurociągiem przyjaźni, bo połączył jednym kooperacyjnym łańcuchem różne kraje socjalistyczne, którym inaczej trudno było się dogadać”<sup>202</sup>.

Umowa grudniowa dotyczyła produkcji fiata 1300/1500, jednak już 21 maja 1966 r. podpisano aneks do umowy, na którego mocy nadwozie nowego samochodu montowanego w Polsce pochodzić miało od modelu 125, wciąż opracowywanego. Sprzeciw wyrazić mieli bowiem pracownicy FSO na wieść o tym, iż Fiat planował (i faktycznie zakończył) produkcję tego modelu w roku 1967. Oznaczało to, iż w żerańskiej fabryce miał być produkowany

<sup>197</sup> AAN, MHZ, sygn. 14/21, Informacja o przebiegu uruchomienia produkcji samochodu „Polski Fiat 125p”, k. 213–214; *Opowieść o FSO...*, s. 7; Z. Podbielski, *Polski Fiat 125p/FSO 125p*, Warszawa 2009, s. 24; *Fiat w Polsce (sprzedaż licencji)...*, s. 8–9.

<sup>198</sup> AAN, MHZ, sygn. 31/70, Projekt protokołu VIII Sesji Polsko-Jugosłowiańskiego Komitetu Współpracy Gospodarczej, bp.; *ibidem*, Dotyczy: sprawozdania Ambasady PRL w Belgradzie z 17 III 1966 r. o realizacji polsko-jugosłowiańskiej współpracy gospodarczej, 14 VI 1966, bp.

<sup>199</sup> Z. Podbielski, *Polski Fiat 125p...*, s. 52; B. Ryś, *Rozwój polsko-jugosłowiańskich stosunków gospodarczych*, Łódź 1986, s. 268–269.

<sup>200</sup> W. Bukowski, *Samochody PRL-u*, Łódź 2010, s. 19.

<sup>201</sup> *Opowieść o FSO...*, s. 71.

<sup>202</sup> A.K. Wróblewski, *Polska na kółkach*, Warszawa 1989, s. 17.

samochód, który nie miał swojego odpowiednika nigdzie indziej – stąd też wzięła się litera „p” przy numerze „125”<sup>203</sup>.

Pojawia się pytanie: dlaczego Polska zdecydowała się kupić licencję na samochód, który już wówczas był uważany przez Włochów za przestarzały? Być może zdecydowała o tym jazda próbna, jaką modelem 125 na fabrycznym torze FSO odbył premier Józef Cyrankiewicz. Niestety, podczas przejazdu przez odcinek falisty pękła miska olejowa, co oznaczało, iż samochód mógł mieć problemy na wyboistych polskich drogach<sup>204</sup>. Prawdopodobnie jednak ważniejsze okazały się inne czynniki. Decydując się na wybór starszego modelu 1300/1500, poza wspomnianymi już zaletami eksploatacyjnymi, strona polska kierowała się kwestiami technologicznymi. Przygotowany w kwietniu 1965 r. przez Wydział Przemysłu Ciężkiego i Komunikacji KC PZPR raport o nowych konstrukcjach i prototypach, obejmujący także wyroby branży motoryzacyjnej, nie pozostawiał złudzeń co do możliwości tego przemysłu. Zwracano uwagę na niedostateczną jakość stosowanych surowców i materiałów hutniczych oraz osprzętu elektrotechnicznego. Autorzy raportu podkreślali, iż tylko poprawa jakości materiałów i podzespołów pozwoli na uzyskanie maksymalnych korzyści z planowanej licencji<sup>205</sup>. W tej sytuacji zachodziła obawa, iż przy polskich ograniczeniach i zaawansowanej konstrukcji silnika w modelu 125 osiągnięcie pożądanej jakości produkcji tego elementu okaże się bardzo problematyczne i kosztowne<sup>206</sup>. Po drugie, wraz z licencją na model 1300/1500 Polska zakupiła wysłużoną linię produkcyjną silników do tego pojazdu, przez Włochów właśnie wycofywaną z turyńskiej fabryki. Oceniano, iż w warunkach polskich będzie mogła być eksploatowana przez dekadę. Jak się później okazało, pracowała o połowę dłużej<sup>207</sup>.

Pierwszy egzemplarz nowego fiata 125p o pojemności 1300 cm<sup>3</sup> zjechał z żerańskiej linii montażowej 28 listopada 1967 r., a więc po 21 miesiącach od podpisania umowy licencyjnej. Był on zmontowany wyłącznie z części włoskich. Pół roku później fabrykę opuścił tysięczny egzemplarz, zaś do końca 1968 r. produkcja wyniosła ponad 7 tys. sztuk. Pierwsze samochody o wyższej pojemności (1500 cm<sup>3</sup>) pojawiły się w 1969 r.<sup>208</sup> Ostateczny koszt uruchomienia produkcji popularnego dużego fiata wyniósł według różnych szacunków 30–40 mln dolarów<sup>209</sup>.

<sup>203</sup> Z. Podbielski, *Polski Fiat 125p...*, s. 25.

<sup>204</sup> *Opowieść o FSO...*, s. 74.

<sup>205</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/IX/105, Informacja o wynikach przeglądu nowych konstrukcji i prototypów, kwiecień 1965, k. 65.

<sup>206</sup> Por. S. Szelichowski, *Jeździmy Polskim Fiatem 125P*, „Motor” 1968, nr 15, s. 9.

<sup>207</sup> Z. Podbielski, *Polski Fiat 125p...*, s. 26–27; A. Dłutek, *Kooperacja polsko-włoska...*, s. 7.

<sup>208</sup> Z. Podbielski, *Polski Fiat 125p...*, s. 26.

<sup>209</sup> Tadeusz Wrzaszczyk w wywiadzie udzielonym tygodnikowi „Motor” podawał wyższą kwotę: *Opowieść o FSO...*, s. 83; A. Dłutek, *Kooperacja polsko-włoska...*, s. 7.



Nowy produkt żerańskiej fabryki był przez wszystkich wyczekiwany z ogromną niecierpliwością. „Motor”, który na bieżąco informował o postępach (ale i opóźnieniach) w przygotowywaniu produkcji dużych fiatów, zamieszczał także informacje o samym samochodzie<sup>210</sup>. Redakcja otrzymała do testów drogowych egzemplarz auta oznaczony numerem 6. Pierwsze wrażenia były bardzo pozytywne: przestronne, wyciszone i dobrze wykończone wnętrze („Nasuwa się określenie: cicho, ciepło – miękko”), bardzo dobre hamulce („Przewidujemy, że po szerszym rozpowszechnieniu się Fiatów będzie sporo rozbitych bagażników po kolizjach wynikających z najechania na samochód o krótszej [...] drodze hamowania”), niezłe zawieszenie<sup>211</sup>. Na marginesie warto odnotować fakt, iż redakcja „Motoru” skierowała do FSO oficjalny apel o wyposażenie dużych fiatów w napis na tylnej szybie ostrzegający innych kierowców o mocnych hamulcach tarczowych. Po pół roku pisano jednak, iż żerańska fabryka zlekceważyła dziennikarski postulat. Słuszny, bo jak dodawano, „pierwsze obserwacje zostały obecnie, w dniach jesiennych pluch potwierdzone dziesiątkami rozbitych Fiatów”<sup>212</sup>.

Do sprzedaży duże fiaty trafiły w 1968 r. Wówczas to Bank PEKAO rozesłał do swoich klientów, którzy posiadali konta dewizowe i oszczędności w wysokości co najmniej 1 tys. dolarów informację o możliwości zakupu w ramach eksportu wewnętrznego „samochodów osobowych marki «Fiat 125p» produkcji polskiej na licencji włoskiej”. Cena była dość wygórowana i wynosiła 2,3 tys. dolarów. Wróblewski z właściwą sobie ironią pisał w „Polityce” o pierwszych „dolarowych” nabywcach polskich fiatów: „Szczęśliwcy! Kupili prawdziwy samochód, póki co montowany z włoskich części. Dla nas zostanie krajowa włoszczyzna”<sup>213</sup>. Cenę obniżono później do 2 tys. dolarów<sup>214</sup>. Uzyskane w ten sposób dewizy miały być przeznaczone na pokrycie kosztów importu kooperacyjnego z Włoch<sup>215</sup>. Warto zauważyć, że bardzo szybko „dolarowe” fiaty znalazły się na giełdzie samochodowej, gdzie sprzedawano je po 270–280 tys. zł<sup>216</sup>.

Sprzedaż za złotówki wystartowała we wrześniu 1968 r. Wówczas Motozbyt rozpoczął przyjmowanie przedpłat na duże fiaty. Sporym wyzwaniem

<sup>210</sup> S. Szelichowski, *Jaki będzie Polski Fiat*, „Motor” 1967, nr 25, s. 5; *Polski Fiat z FSO już w montażu*, „Motor” 1968, nr 7, s. 3.

<sup>211</sup> S. Szelichowski, *Za kierownicą Polskiego Fiata*, „Motor” 1968, nr 8, s. 5.

<sup>212</sup> *Nasi dłużnicy*, „Motor” 1968, nr 49, s. 11.

<sup>213</sup> A.K. Wróblewski, *Fiat bez kompromisów*, „Polityka” 1968, nr 13, s. 3.

<sup>214</sup> T. Szczerbicki, *Samochody w PRL...*, s. 341.

<sup>215</sup> AAN, URM, sygn. 72/18, Notatka Zespołu Przemysłu Maszynowego z wykonania zaleceń grupy roboczej powołanej w maju 1966 r., ds. aktualizacji planu importu kooperacyjnego z KK w latach 1966–1970, k. 175–176.

<sup>216</sup> L. Rejewski, *Czy giełda daje obiektywny obraz?*, „Motor” 1968, nr 14, s. 1.

było ustalenie odpowiedniej ceny. MPC uważało, iż powinna ona wynosić 140 tys. zł i dopiero z czasem zostać obniżona do 95 tys. zł za auto o pojemności 1300 cm<sup>3</sup>. Wyższa cena miała obowiązywać do momentu odpowiedniego, choć bliżej niesprecyzowanego, nasycenia rynku pojazdami. Jednocześnie proponowano, aby – niezależnie od ostatecznej ceny detalicznej – do każdego sprzedanego egzemplarza doliczać 1 tys. zł specjalnej opłaty, która przeznaczona byłaby na fundusz zabezpieczający rozwój sieci sprzedaży oraz warsztatów serwisowych odpowiadających za przeprowadzanie napraw i przeglądów gwarancyjnych. Duże fiaty z wyższą pojemnością kosztować miały o 10 tys. zł więcej<sup>217</sup>. Z kolei MHW opowiadało się za ceną na poziomie 155–160 tys. zł. Natomiast Państwowa Komisja Cen uważała, że tzw. cena równowagi wynosić powinna nie mniej niż 220 tys. zł. Kwota ta była pochodną wielkości produkcji zaplanowanej na pierwsze lata, która nie była w stanie zaspokoić popytu, a także niewielkiego nasycenia rynku w samochody oraz bardzo wysokich cen aut na wolnym rynku. W latach następnych miała ona ulegać obniżeniu proporcjonalnie do zwiększania się produkcji. Planowano, iż w 1970 r., w momencie jej osiągnięcia na poziomie 50 tys. sztuk, cena miała spaść do 140 tys. zł<sup>218</sup>. Ostatecznie, pod koniec stycznia PKC ustaliła cenę za dużego fiata o pojemności 1300 cm<sup>3</sup> w wysokości 160 tys. zł<sup>219</sup>. Jednak już w momencie rozpoczęcia przyjmowania przedpłat cena ta wzrosła do 180 tys. zł<sup>220</sup>. Zatem statystyczny Polak, zatrudniony w przemyśle uspołecznionym i zarabiający nieco ponad 2,2 tys. zł miesięcznie, chcąc kupić dużego fiata, musiał na niego oszczędzać niemal siedem lat<sup>221</sup>. Możemy więc przyjąć, iż tylko niewiele osób mogło sobie na ten samochód pozwolić. Tygodnik „Przekrój” z przekąsem pisał o cenie za samochód: „Felczak jest na najlepszej drodze do kupienia sobie Polskiego FIATA. Brakuje mu już tylko 163 729 zł...”<sup>222</sup>.

<sup>217</sup> AAN, Państwowa Komisja Cen (dalej: PKC), sygn. 1/19, Notatka w sprawie ceny samochodu osobowego „Polski Fiat 125p” z silnikiem 1300 cm<sup>3</sup> – produkcji FSO w Warszawie, k. 202.

<sup>218</sup> *Ibidem*, k. 203.

<sup>219</sup> *Ibidem*, sygn. 1/2131, Dotyczy: wniosku z dnia 17 XI 1967 r., k. 113.

<sup>220</sup> *Jak i kiedy dokonywać przedpłat na zakup samochodów osobowych*, „Motor” 1968, nr 35, s. 3. Giełdowa cena dużych fiatów, które Motozbyt sprzedawał w systemie przedpłat była równa cenie oficjalnej; *Kupić, nie kupić...?*, „Motor” 1969, nr 12, s. 1.

<sup>221</sup> Zdzisław Rurarz wspominał po latach, iż mimo wszystko samochody były tańsze niż... banany: „[...] gdybyśmy fiata 126P sprzedali w barterze za banany do jednego z krajów Ameryki Centralnej, to za importowane w ten sposób banany można by ściągnąć 4-krotnie większą masę złotych z rynku wewnętrznego, niż za owego fiata 126P. Jeśli więc oba produkty uznano za «luksusowe», to banany były tu relatywnie 4-krotnie «bardziej luksusowe» niż samochód, co było oczywistym nonsensem”; Z. Rurarz, *Byłem doradcą Gierka*, Chicago–Toronto–Warszawa 1990, s. 112.

<sup>222</sup> *Za: Bez komentarzy*, „Motor” 1968, nr 50, s. 4.

Już po roku użytkowania dużych fiatów przez rodzimych kierowców pojawiać się zaczęły opinie krytyczne, tonujące nieco entuzjazm, z jakim nowy samochód witany był na polskich drogach<sup>223</sup>. Narzekano, iż auta produkowane na Żeraniu psują się częściej i szybciej, niż „by się tego można było spodziewać”. Problemem było znalezienie zarówno niezbędnych do napraw części, jak i odpowiednich fachowców, którzy mogli owych napraw dokonać. „Motor”, do którego trafiło wiele listów krytykujących jakość polskich fiatów, zwracał uwagę na to, iż kilkumiesięczne opóźnienia w dostawach podzespołów były spowodowane m.in. poprzez strajki we Włoszech. Natomiast fakt, iż części do dużego fiata nadawały się także do zastaw produkowanych w kooperacji z Polską, sprawiał, iż popyt na nie był o wiele większy, niż mogła to sugerować liczba jeżdżących po krajowych drogach egzemplarzy modelu 125p. Dziennikarze nie znaleźli jednak żadnego wytłumaczenia problemów ze znalezieniem odpowiedniego serwisu żerańskich aut. Wiązało się to bezpośrednio z uchwałą KERM z 1967 r., zobowiązującą MK do zorganizowania sieci obsługi. Na początku czwartego kwartału 1969 r. autoryzowanych przez FSO stacji TOS było jedynie 16. Powstawanie dalszych było blokowane przez Zjednoczenie Zaplecza Technicznego Motoryzacji, które nie było w stanie wyprodukować dostatecznej liczby specjalnych narzędzi niezbędnych do prowadzenia napraw dużych fiatów, mimo iż wymagana dokumentacja została przekazana przez FSO jeszcze we wrześniu 1967 r. Niewielka, a w każdym razie niewystarczająca liczba autoryzowanych stacji naprawczych oznaczała duże utrudnienia dla użytkowników 125p. Aby zachować gwarancję, musieli dokonywać napraw, ale i przeglądów tylko i wyłącznie we wskazanych punktach. Niejednokrotnie więc musieli pokonywać bardzo duże odległości<sup>224</sup>.

Pod koniec 1969 r. „Motor” postanowił podsumować niemal dwuletnią obecność dużego fiata na polskich drogach, wobec czego przepytał na tę okoliczność kilkunastu jego użytkowników. Wybór padł na osoby znane. O swoich autach z FSO opowiadali m.in. Sobiesław Zasada, Jerzy Waldorff, Jan Kociniak czy Jan Kobuszewski. Przepytano także wiceministra przemysłu lekkiego, Zdzisława Przygodę i por. Czesława Gosławskiego z Komendy Głównej MO. Z całą pewnością trudno doszukać się w zacytowanych wypowiedziach ogromnego entuzjazmu. Odpytywani dość ostrożnie opowiadali o użytkowanych przez siebie dużych fiatach. Gosławski pisał, iż jest to auto „poprawne”, a choć posiada usterki, to „zalety zdecydowanie przeważają”. Bohdan Tomaszewski o swoim dużym fiacie mówił: „chodzi dobrze, ale wydaje mi się, że dobrze

<sup>223</sup> Zob. np.: R. Barnert, *10 000 km FIATem 125p (z doświadczeń użytkownika)*, „Motor” 1968, nr 50, s. 9.

<sup>224</sup> L.R. Wolski, *Wokół Polskiego Fiata*, „Motor” 1969, nr 41, s. 1, 3; T. Kucharski, *Kupiłem fiata*, „Prawo i Życie” 1969, nr 12, s. 4.

trafiłem. Słyszę często narzekanie na ten samochód i nie wiem, czy to ja tak szczęśliwie trafiłem, czy narzekający trafili źle”. Ernest Bryll, który swoim fiatem przejechał ponad 39 tys. kilometrów, narzekał na zawieszenie, paski klinowe oraz chłodnicę. Andrzej Jedynak, dyrektor techniczny Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego „Polmo”, dość dyplomatycznie „uniknął odpowiedzi”. Najbardziej „szczerą” była opinia aktora Jana Kociniaka, który powiedział wprost: „No cóż, za tę cenę trzeba się bardzo cieszyć...”<sup>225</sup>. Inny głos, który także ukazał się na łamach „Motoru”, zwracał uwagę na jeszcze jeden szczegół. Otóż kupujący nowe fiaty praktycznie nie dostawali możliwości wyboru koloru karoserii. Wybór egzemplarza ograniczał się w praktyce do jednego, dwóch, często niezbyt atrakcyjnych kolorów, jakimi pomalowana była dana partia. Przykładowo, w katowickim Motozbycie na klientów czekały jedynie żółte auta („kolor ten jest paskudny, «serowatym» wozem nikt nie chce jeździć. [...] gdzie są kolory grantowe lub mysie (szare)?”, pisał w korespondencji do tygodnika J.S.), które jednak nie cieszyły się zbytnim zainteresowaniem. Redakcja przyznawała rację skargom kupujących („Wysoka cena [dużego fiata] powoduje także wysokie wymagania”), doradzała jednak, aby nie wybrzydzać i „brać co jest na placu”<sup>226</sup>.

Początkowo eksport nowych fiatów był kierowany do najbliższych sąsiadów: Czechosłowacji, NRD oraz na Węgry. Wówczas także nastąpiła reorganizacja eksportu wyrobów przemysłu motoryzacyjnego. W marcu 1968 r. w miejsce Motoimportu powołano Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Przemysłu Motoryzacyjnego „Polmo”, które – zamiast MHZ – podporządkowano, poprzez ZPM, Ministerstwu Przemysłu Maszynowego<sup>227</sup>. Miesiąc później nazwę nowo powstałej jednostki zmieniono na Pol-Mot<sup>228</sup>. Od 1970 r. postanowiono rozszerzyć zakres importu i duże fiaty trafiły do Europy Zachodniej: Holandii, Austrii, Grecji i Finlandii<sup>229</sup>. W przypadku eksportu do Niderlandów strona polska podpisała umowę z najstarszym

<sup>225</sup> *Dwa lata z Polskim Fiatem na ty*, „Motor” 1969, nr 51/51, s. 6–7.

<sup>226</sup> *Fiat na szaro*, „Motor” 1968, nr 47, s. 2.

<sup>227</sup> AAN, Ministerstwo Przemysłu Maszynowego (dalej: MPM), sygn. 21/2, Zarządzenie nr 21/Org/68 Ministra Przemysłu Maszynowego z 18 III 1968 r. w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą: Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Przemysłu Motoryzacyjnego „Polmo”, k. 1–2.

<sup>228</sup> *Ibidem*, Zarządzenie nr 30/Org/68 Ministra Przemysłu Maszynowego z 23 IV 1968 r. w sprawie zmiany nazwy przedsiębiorstwa państwowego: Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Przemysłu Motoryzacyjnego „Polmo” z siedzibą w Warszawie, k. 3.

<sup>229</sup> Jak zauważył Lewis H. Siegelbaum, fińska motoryzacja do końca lat sześćdziesiątych oparta była przede wszystkim na samochodach produkowanych w krajach socjalistycznych. Przykładowo, pomiędzy rokiem 1949 a 1961 to państwo skandynawskie było głównym importerem czechosłowackich škód; L.H. Siegelbaum, *Introduction*, w: *The Socialist Car...*, s. 12; V. Fava, *The Socialist People's Car...*, s. 144.

holenderskim importerem samochodów produkowanych przez Fiata – firmą Lang. Z kolei dla importu do Finlandii powołano specjalną spółkę Autola OY, na której czele stanął znany fiński rajdowiec Pauli Toivonen<sup>230</sup>. W kolejnych latach duże fiaty pojawiły się także na drogach: Francji, RFN, Belgii, Danii, Szwecji, Norwegii oraz krajów azjatyckich (Irak, Chiny, Tajlandia, Japonia), afrykańskich (Algieria, Ghana, Liberia) i amerykańskich (głównie Ameryki Łacińskiej i Południowej, choć kilkanaście egzemplarzy sprzedano do USA). W ciągu niemal ćwierćwiecza produkcji samochody z FSO trafiły do przeszło 80 krajów na całym świecie, w tym do tak egzotycznych, jak Mali, Gwinea czy Fidżi. Spośród państw socjalistycznych fiaty 125p kierowano przede wszystkim do Jugosławii (115 tys. sztuk), Czechosłowacji (82 tys. sztuk), Węgier (67 tys. sztuk) oraz Bułgarii (46 tys. sztuk) i NRD (43 tys. sztuk.). Co ciekawe, spośród krajów kapitalistycznych największymi odbiorcami były Anglia, gdzie sprzedano niemal 50 tys. sztuk, oraz Francja<sup>231</sup> (27 tys. sztuk). Łącznie na rynek polski oraz zagraniczny trafiło ponad 586 tys. egzemplarzy fiata 125p. Jeśli jednak uwzględnione zostaną także wspomniane wcześniej standardy montażowe eksportowane m.in. do Jugosławii, to wówczas wielkość ta wzrośnie do 874 tys. Dość spora, jak na ówczesne warunki, sprzedaż eksportowa wymuszała szybką modernizację konstrukcji samochodu. Chciano w ten sposób sprostać rosnącym wymaganiom odbiorców zagranicznych, zwłaszcza zachodnich<sup>232</sup>. Z tego też powodu eksportowe egzemplarze auta były bardzo poszukiwane wśród polskich nabywców<sup>233</sup>.

<sup>230</sup> R. Przybylski, *Eksportowy hit PRL*, „Rzeczpospolita”, 27 XI 2007 r.

<sup>231</sup> Jeden z odcinków *Kroniki Filmowej* z 1972 r. poświęcony był w całości paryskiemu punktowi sprzedaży fiata 125p, należącemu do włoskiej sieci Autobianchi przy Avenue Kléber, prowadzonemu przez „monsieur Chardonnetta”. Znajdowała się tam także stacja obsługi i konserwacji; *Polski Fiat w Paryżu*, Polska Kronika Filmowa, 72/39B (<http://www.kronikarp.pl/szukaj,32512,strona-1> [dostęp: 25 V 2016 r.]).

<sup>232</sup> Przykładowo, w 1972 r. podjęto decyzję w sprawie zakupu szeregu patentów (na łączną sumę ponad 900 tys. zł) decydujących o bezpieczeństwie i komforcie jazdy z powodu zarówno wymogów określonych przepisami United Nations Economic Commission for Europe, jak i względami konkurencji. ECE, czyli Europejska Komisja Gospodarcza, była organem ONZ powołanym w 1947 r. do ustalania norm obowiązujących na terenie państw należących do Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, w tym także bezpieczeństwa drogowego. Wśród dziesięciu patentów, które miały zostać zakupione, znalazły się m.in.: szyba tylna ogrzewana (do tej pory montowano ją jedynie w egzemplarzach fiata 125p, który był eksportowany do Szwajcarii), pompa elektryczna spryskiwacza szyb oraz sygnalizacja uszkodzenia układu hamulcowego (przewidywano, iż oba elementy wyposażenia będą wymagane przez większość krajów Europy Zachodniej od 1973 r.); AAN, ZPM, sygn. 0519/72, Wniosek ostateczny Fabryki Samochodów Osobowych o podjęcie decyzji w sprawie zakupu patentów dotyczących elementów wyposażenia samochodu licencyjnego FIAT 125P, związanych z jego modernizacją wg wymagań przepisów ECE w zakresie bezpieczeństwa i komfortu jazdy, Warszawa, 22 V 1972 r., bp.

<sup>233</sup> Z. Podbielski, *Polski Fiat 125p...*, s. 52–55; *Opowieść o FSO...*, s. 159.

Niemal od samego początku decyzja o licencji na model średniolitrażowy poddana była krytyce ze strony środowisk opowiadających się za produkcją małodlitrażowej osobówki, która miała zmotoryzować polskie społeczeństwo. Przewodowali w tym zwłaszcza członkowie Rady Motoryzacyjnej, którzy na swoich posiedzeniach raz po raz ścierali się z przedstawicielami rządu w sprawie obranej przez nich ścieżki rozwoju. W maju 1965 r., a więc w momencie rozpoczęcia polsko-włoskich pertraktacji w sprawie licencji, przedstawiciele rady przygotowali projekt uchwały oceniającej zamierzenia rozwojowe przemysłu motoryzacyjnego w latach 1966–1970. Skrytykowano w niej brak jakichkolwiek zamierzeń odnośnie do produkcji samochodów małodlitrażowych oraz ciągle odkładanie rozpoczęcia produkcji zmodernizowanej syreny i warszawy. Na krytykę odpowiedział wiceminister Józef Talma, który zdradził zamierzenia rządu w sprawie zakupu licencji na model 1300/1500, a jednocześnie sugerował, iż umieszczanie w uchwale informacji o potrzebach w zakresie samochodów małodlitrażowych mogło zaszkodzić prowadzonym rozmowom. Informacja ta nie przypadła do gustu zebranych, którzy, głosem Aleksandra Rostockiego, dość mocno skrytykowali postawę rządu: „Na podstawie swoich 20-letnich obserwacji – mówił Rostocki – do tej pory nie było odpowiedniego momentu statystycznego do przyjęcia wiążących wytycznych rozwoju przemysłu motoryzacyjnego [w sprawie samochodów osobowych]. Przemysł ten ciągle znajduje się w sferze projektów i dyskusji. [...] Dzisiejsza dyskusja wnosi akcent pesymistyczny, że w latach następnych również takiego momentu statystycznego nie będzie się można spodziewać”<sup>234</sup>. Warto zauważyć, iż zwolennicy rozwoju produkcji samochodów osobowych zyskali dość niespodziewanego i potężnego sojusznika. Zmiana na Kremlu i zastąpienie Nikity Chruszczowa przez Leonida Breżniewa w Związku Radzieckim przyniosła zwrot o 180 stopni także w tym zakresie. Przeciwny rozwojowi motoryzacji indywidualnej i stawiający na rozwój transportu zbiorowego Chruszczow, który wolał zainwestować w licencyjną fabrykę produkującą bekon niż samochody osobowe<sup>235</sup>, został odsunięty ze stanowiska pierwszego sekretarza i premiera rządu ZSRR. Aleksiej Kosygin, który objął funkcję premiera, podobnie zresztą jak Breżniew, był pasjonatem motoryzacji. Ten pierwszy miał powiedzieć nawet: „Wiecie, z jakim uporem narzucano ideę, że w naszym kraju nie ma potrzeb szerokiego rozwoju produkcji samochodów osobowych. Jak gdyby wszyscy ludzie powinni jeździć tylko autobusami”<sup>236</sup>. Efektem działań nowej

<sup>234</sup> AAN, MK, sygn. II/2, Protokół nr 3/65 z Posiedzenia Prezydium Rady Motoryzacyjnej odbytego 7 V 1965 r., k. 628–630v.

<sup>235</sup> N. Nettleton, *Driving towards Communist Consumerism. AvtoVAZ, „Cahiers du monde russe”* 2006, vol. 47, no. 1–2, s. 131–151, tu: s. 132.

<sup>236</sup> *Radziecka motoryzacja w ofensywie*, „Motoryzacja” 1965, nr 11, s. 236.

ekipy na Kremlu był m.in. kontrakt z Fiatem<sup>237</sup>. W jego wyniku, wiosną 1966 r. ogłoszono, iż w ósmym planie pięcioletnim po raz pierwszy w historii ZSRR produkcja samochodów osobowych wzrośnie z dotychczasowych 200 tys. aut do 800 tys. To, co działo się w Europie Środkowo-Wschodniej, nazywano na zachodzie Europy „rdzewieniem żelaznej kurtyny, która nie wytrzymała naporu fali motoryzacji”<sup>238</sup>.

Wracając jednak na grunt polski, warto zauważyć, iż zmiany u wschodniego sąsiada nie zmieniły postawy rządzących w Warszawie. Niezmienna była także jej krytyka. Po raz kolejny Talma musiał bronić decyzji o podpisaniu licencji na samochód średniolitrażowy przed członkami Rady Motoryzacyjnej. Tym razem jego wypowiedź miała charakter głosu, który dalszą dyskusję dość drastycznie ucinał:

Nie wszystkie opinie Rady Motoryzacyjnej zostały uwzględnione w decyzjach rządowych, które jednoznacznie określiły kierunki rozwoju przemysłu motoryzacyjnego. Powracanie więc do rozważań na temat konstrukcji, które nie wejdą do produkcji jest niecelowe i może być szkodliwe. [...] Program asortymentowy produkcji był uzgodniony ze wszystkimi resortami na szczeblu wyższym przy przyjęciu słusznej zasady, że nie wszystkie asortymenty będą produkowane w kraju. W tym trybie również została podjęta po szerokich dyskusjach decyzja o produkcji samochodu osobowego 1300–1500 [c]m<sup>3</sup> <sup>239</sup>.

Jednak nadal na decydentów spadały głosy krytyczne z różnych miejsc. Na przedjazdowej konferencji wojewódzkiej KW PZPR w Katowicach, która odbyła się na początku października 1968 r., Ryszard Dziopak, dyrektor Wytwórni Sprzętu Mechanicznego w Bielsku-Białej i późniejszy dyrektor Fabryki Samochodów Małolitrażowych, mówił tak: „W samochodach osobowych

<sup>237</sup> Kreml dość skrupulatnie przygotował się do podpisania kontraktu licencyjnego. Początkowo, oprócz Fiata, brano pod uwagę jeszcze firmy niemieckie (Volkswagen) i francuskie (Renault). Ostatecznie zdecydowano się na rozwiązanie włoskie i model 124, który zajął pierwsze miejsce w prestiżowym konkursie na Europejski Samochód Roku 1967. Umowa została podpisana 4 maja 1966 r. i opiewała na sumę 900 mln dolarów. Jak głosi plotka, jako pierwszy nowe auto testował Leonid Breżniew, który w specjalnie dla niego sprowadzonej „sto dwudziestce czwórce” zrobił testowe okrążenie Kremla. Produkcja w nowej fabryce AwtoWAZ w mieście Togliatti nad rzeką Wołgą ruszyła w 1969 r., zaś pełną moc produkcyjną, 600 tys. samochodów rocznie, osiągnięto w 1972 r. Początkowo planowano, że pierwsze łady – wyprodukowane z wyłącznie rosyjskich części – uczczą setną rocznicę urodzin Włodzimierza Lenina (22 IV 1870 r.), jednak nie udało się dotrzymać tego terminu; L.H. Siegelbaum, *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Cornell University Press 2008, s. 91–92; N. Nettleton, *Driving towards Communist Consumerism...*, s. 132–134.

<sup>238</sup> AAN, Telewizja Polska SA (dalej: TVP), sygn. 2/1014, Biuletyn specjalny – kraje socjalistyczne nr 2900/12 12 1966, bp.

<sup>239</sup> AAN, MK, sygn. II/2, Protokół nr 1/66 z posiedzenia Prezydium Rady Motoryzacyjnej, odbytego 16 II 1966 r., k. 659.

nawet maksymalna produkcja nowouruchomionego «Fiata 125P» nie zaspokoi naszych potrzeb i nie rozwiąże potrzeb rynku. Wydaje mi się, że zupełnie błędne jest uciekanie niektórych kierowników naszego życia gospodarczego od tego problemu, przynajmniej od problemu trudnego<sup>240</sup>. Był to o tyle istotny moment, iż Dziopak, człowiek zaliczany do ludzi Edwarda Gierka, w swoim przemówieniu ogłosił niejako manifest dotyczący rozwoju motoryzacji indywidualnej, który za kilka lat zostanie wprowadzony w życie przez nową ekipę rządzącą. Podkreślił potrzebę budowy nowej fabryki wytwarzającej mały samochód popularny w cenie ok. 80 tys. zł w oparciu o zagraniczną licencję. Z jego wypowiedzi jasno wynika, iż towarzysze z Górnego Śląska nie marnowali czasu i niezależnie od decyzji podejmowanych w Warszawie, opracowywali własne plany zmotoryzowania polskiego społeczeństwa. Obecny na konferencji Władysław Gomułka mocno studiował reformatorskie zapędy Dziopaka. Jego zdaniem polski przemysł motoryzacyjny, skazany na wewnętrzną kooperację, nie był w stanie osiągnąć produkcji przynoszącej zysk, ponieważ efekty gospodarcze kooperujących z nim innych gałęzi przemysłowych (hutnictwo, metalurgia) były dalekie od zapotrzebowania. „Ja nie potrafię wyliczyć ile ich jest, ale na produkcję każdego samochodu prawdopodobnie pracuje kilkadziesiąt większych zakładów pracy, powiązanych z sobą w ramach kooperacji. I to jest problem nie taki prosty, z czego zresztą większość towarzyszy dobrze sobie zdaje sprawę”, mówił. Jednocześnie podkreślał bardzo wysokie koszty, jakie wiązały się z zakupem licencji, wdrożeniem produkcji oraz samym wytwarzaniem dużego fiata: „Przez długie lata jeszcze będziemy z tego tytułu ponosić koszty, nie mówiąc o tym, że bardzo poważne środki musieliśmy przeznaczyć na zakup różnych maszyn związanych z tą produkcją. Więc czy w takich warunkach można sobie równocześnie pozwolić, nie mając jeszcze zakończonej jednej sprawy, na drugi samochód [małolitrażowy]. I tu wyrażam bardzo wielkie wątpliwości<sup>241</sup>”.

Z całą pewnością fiat 125p nie mógł być samochodem, który zmotoryzowałby polskie społeczeństwo, tym bardziej że nie planowano, aby takim autem się stał. Decydowała o tym cena, która przy ówczesnym poziomie

<sup>240</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/VII-5418, Protokół z przedjazdowej konferencji wojewódzkiej KW PZPR w Katowicach odbytej 7–8 X 1968 r., k. 74 i n.

<sup>241</sup> *Ibidem*, k. 310–314. Przemysław Semczuk w swojej książce poświęconej polskiemu fiatowi 126p pisał, że na tej konferencji doszło do ostrej wymiany zdań pomiędzy Dziopakiem a Gomułką. Nie do końca wiadomo, skąd taki wniosek. Protokół z konferencji nic takiego nie sugeruje, co więcej, obecny wówczas w Katowicach Mieczysław Rakowski zanotował w swoim dzienniku: „Konferencja miała przebieg spokojny i bardzo rzeczowy, w odróżnieniu od warszawskich konferencji dzielnicowych, na których mówi się przede wszystkim o rewizjonizmie, syjonizmie i innych grzechach głównych, najmniej zaś uwagi poświęca się sprawom konkretnym”; M.F. Rakowski, *Dzienniki polityczne 1967–1968*, Warszawa 1999, s. 368.



dochodów społeczeństwa *de facto* stawiała dużego fiata poza zasięgiem przeciętnej rodziny<sup>242</sup>. Badania przeprowadzone przez poznańskich socjologów na początku lat siedemdziesiątych potwierdzają tę tezę. Jak się bowiem okazało, duży fiat rzadko był „pierwszym wyborem” dla rozpoczynających przygodę z motoryzacją. O wiele popularniejsze były tańsze modele i marki (Syrena, Trabant, Zastawa). Fiat 125p z kolei o wiele częściej był wybierany przez osoby, które już wcześniej miały samochód<sup>243</sup>.

O produkcji modelu 125p zadecydowały przede wszystkim względy eksportowe i możliwość ściągnięcia w ten sposób dewiz do kraju. Jak się później okazało – możliwość wykorzystana. Rok 1968 był momentem, kiedy eksport produkowanych na Żeraniu warszaw był najwyższy w historii i osiągnął 8888 sztuk (na 17 780 wyprodukowanych). W tym samym roku wyeksportowano 1876 fiatów 125p (na 7101 wyprodukowanych). W latach kolejnych produkcja i eksport dużych fiatów rosły, zaś warszaw spadały, co było związane z zakończeniem produkcji tego auta w 1973 r. W przypadku dużego fiata obie wartości osiągnęły swój maksymalny poziom w połowie kolejnej dekady. Wówczas, w latach 1975–1976, wyprodukowano odpowiednio 114 327 i 116 940, zaś na eksport skierowano odpowiednio: 82 909 i 83 413 samochodów<sup>244</sup>.

---

<sup>242</sup> G. Pisarski, *Koncepcje wzrostu spożycia*, „Życie Gospodarcze” 1968, nr 32, s. 4.

<sup>243</sup> Z. Krasiński, *Czynniki ekonomiczno-społeczne rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce w świetle badań ankietowych*, Poznań 1972, s. 98.

<sup>244</sup> *Opowieść o FSO...*, s. 156–158; *Rynek motoryzacyjny w Polsce*, red. Z. Krasiński, Warszawa 1980, s. 48–49.



#### ROZDZIAŁ 4

„... po 1-szym, 10-tym,  
20-tym, po 1-szym, 10-tym...”  
– Polaków drogi do samochodu

---



Na początku lat sześćdziesiątych już 2,2 mln Polaków posiadało prawo jazdy i liczba ta sukcesywnie rosła. W 1964 r. było to już 2,9 mln, rok później niemal 3,3 mln<sup>1</sup>. W ostatnim roku rządów Władysława Gomułki liczba ta przekroczyła 5 mln. Prawa jazdy zawodowe stanowiły mniej niż 10 proc. tej liczby<sup>2</sup>. Oznaczało to, iż prawo jazdy miało ponad 27 proc. Polaków w wieku produkcyjnym, a więc prawie co trzecia dorosła osoba.

Do 1954 r. w Polsce istniały cztery kategorie praw jazdy, oznaczone cyframi rzymskimi. Kategoria IV upoważniała do prowadzenia motocykla, III do niezarobkowej jazdy samochodem o masie do 1,5 t. Obie były dostępne dla osób, które ukończyły 16. rok życia. Kategorie II i I przeznaczone były dla kierowców zawodowych<sup>3</sup>. Od 1954 r. liczba kategorii zwiększyła się do siedmiu, choć numery rzymskie nadano tylko pierwszym trzem: I – na wszystkie pojazdy, II – z wyjątkiem autobusów, III – na samochody bez taksówek, i dalej: amatorska na samochody oraz: motocyklowa, ciągnikowa i trolejbusowa<sup>4</sup>. Niewielkie zmiany przyniósł rok 1962, kiedy – zachowując liczbę kategorii – przywrócono oznaczenia cyfrowe, od I do VII, przy czym osoby chcące posiadać uprawnienia do jazdy samochodem, ale bez możliwości zarabkowania, musiały uzyskać prawo jazdy kategorii III<sup>5</sup>. Dopiero w 1968 r. postanowiono zmienić po raz kolejny kategorie pozwoleń, nazywając je kolejnymi literami alfabetu – od A do E oraz M i T<sup>6</sup> – i te oznaczenia przetrwały praktycznie do początku XXI w.

Kursy szkoleniowe prowadziły Polski Związek Motorowy i Liga Obrony Kraju. Od początku istnienia, a więc od 1950 r., następca Automobilklubu przeszkolił ponad 1,2 mln kierowców. Początkowo naukę jazdy prowadzono na 46 samochodach w 10 ośrodkach, natomiast w połowie lat sześćdziesiątych samochodów było już 700, zaś ośrodków 84. Z kolei LOK od 1954 r. przeszkoliła blisko 1 mln kierowców. Jej działalność w tym zakresie koncentrowała

<sup>1</sup> B. Sosień, *Smutny bilans jednego roku*, „Motor” 1964, nr 7, s. 3.

<sup>2</sup> J. Wojciechowski, *Motoryzacja w Polsce i problemy jej rozwoju*, w: *Konferencja Naukowo-Techniczna pt. Problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego, Warszawa, 5–6 maja 1971: materiały*, Warszawa 1971, s. 508.

<sup>3</sup> „Dziennik Ustaw” (dalej: Dz. U.) 1948, nr 27, poz. 186.

<sup>4</sup> Dz. U. 1954, nr 3, poz. 6.

<sup>5</sup> Dz. U. 1962, nr 61, poz. 295.

<sup>6</sup> Dz. U. 1968, nr 27, poz. 183.

się przede wszystkim na terenach wiejskich. W połowie lat sześćdziesiątych LOK oprócz 80 stałych ośrodków szkolenia, posiadał 12, które prowadziły naukę jazdy, dojeżdżając w konkretne miejsce<sup>7</sup>.

Kandydat na kierowcę zdawał egzamin przed kilkusobową komisją, której skład zmieniał się na przestrzeni lat. W 1948 r. składała się z przedstawicieli: właściwego urzędu wojewódzkiego (komisje egzaminacyjne działały bowiem przy wydziałach motoryzacji urzędów wojewódzkich), Związku Zawodowego Transportowców oraz AP<sup>8</sup>, a od 1952 r. z reprezentantów: prezydiów rady narodowej oraz PZMot-u i związków zawodowych<sup>9</sup>. W 1968 r. w trójosobowej komisji znalazło się miejsce dla przedstawiciela MO<sup>10</sup>. Kandydat na kierowcę musiał wykazać się znajomością przepisów drogowych, obsługi i działania mechanizmów motocykla i samochodu oraz praktyczną umiejętnością jazdy.

Pod koniec lat pięćdziesiątych w Warszawie wykryto szajkę, w której składzie byli m.in. członkowie wydziału komunikacji miejscowej WRN. Jak się okazało, wchodzący w skład komisji egzaminacyjnych na prawo jazdy członkowie szajki zamiast egzaminować kandydatów na kierowców, pobierali od nich pieniądze. Następnie wnioski o wydanie pozwolenia na prowadzenie samochodu były wypełniane fikcyjnymi ocenami, zaś cała dokumentacja uzupełniania była o kolejne, fałszywe zaświadczenia niezbędne do wydania prawa jazdy. Koszt prawa jazdy bez egzaminu wahał się od 500 do 1500 zł. Skala nadużyć była ogromna. W samym 1957 r. wydano aż 1,5 tys. fałszywych pozwoleń na prowadzenie samochodów, zaś pobrane łapówki sięgnąć miały 1,5 mln złotych. Podczas śledztwa ujawniono także, iż osoby te były odpowiedzialne za nadużycia przy rozdziale aut wycofywanych z parku administracji państwowej<sup>11</sup>.

Praktycznie przez cały okres rządów Władysława Gomułki liczba osób legitymujących się prawem jazdy rosła w bardzo szybkim tempie. Możemy przyjąć, że równie wielka była chęć posiadania własnego samochodu. Niestety, możliwości w tym zakresie były z różnych względów mocno ograniczone. Mimo to Polacy starali się swoje marzenie spełnić. Pomędzy rokiem 1955 a 1970 liczba samochodów osobowych w rękach prywatnych zwiększyła

<sup>7</sup> J. Wojciechowski, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w okresie XX-lecia*, „Motor zacja” 1964, nr 7/8, s. 159.

<sup>8</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ministerstwo Komunikacji (dalej: MK), sygn. 1136, Zarządzenie Ministra Komunikacji z 23 V 1947 r. o opłatach za egzaminowanie osób, ubiegających się o pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, bp.; Dz. U. 1948, nr 27, poz. 186.

<sup>9</sup> Dz. U. 1952, nr 1, poz. 8.

<sup>10</sup> Dz. U. 1968, nr 27, poz. 183.

<sup>11</sup> AAN, Komitet Centralny Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (dalej: KC PZPR), sygn. XI-281, Notatka w sprawie nadużyć przy wydawaniu zezwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych, Warszawa, 4 III 1958 r., k. 86–89.

się z 20,5 tys. do 453,4 tys. sztuk. Średni roczny przyrost wyniósł zatem ponad 27 tys. aut, a o ile w drugiej połowie lat pięćdziesiątych rocznie było to nieco ponad 14,5 tys., o tyle w latach sześćdziesiątych ponad dwukrotnie więcej. Mimo tej znacznej zmiany, Polska nie była w stanie konkurować ani z NRD, ani Czechosłowacją, gdzie tylko w latach sześćdziesiątych roczny przyrost samochodów osobowych wynosił średnio odpowiednio 86,1 tys. i 57,9. Na Węgrzech, które nie posiadały własnego przemysłu motoryzacyjnego liczba samochodów osobowych wzrastała w tym samym okresie o ponad 20 tys., osiągając w 1970 r. 240 tys., z czego większość (89 proc.) należała do prywatnych użytkowników<sup>12</sup>.

Tabela 5. Liczba samochodów osobowych i pojazdów jednośladowych w Polsce w latach 1955–1970

| Rok  | Samochody osobowe |          | Pojazdy jednośladowe |          |
|------|-------------------|----------|----------------------|----------|
|      | Ogółem            | Prywatne | Ogółem               | Prywatne |
| 1955 | 40,3              | 20,5     | 169,7                | 163,0    |
| 1956 | 44,7              | 24,7     | 236,4                | 229,8    |
| 1957 | 61,9              | 40,8     | 331,1                | 325      |
| 1958 | 83,9              | 58,5     | 461,3                | 454,1    |
| 1959 | 104,5             | 78,6     | 630,2                | 622,8    |
| 1960 | 117,4             | 90,8     | 771,4                | 763,5    |
| 1961 | 135,9             | 108,5    | 927,2                | 917,7    |
| 1962 | 162               | 131,7    | 1038,4               | 1027,3   |
| 1963 | 188,2             | 156,4    | 1181,4               | 1168,3   |
| 1964 | 211,2             | 187,7    | 1321,5               | 1308,6   |
| 1965 | 245,5             | 214,9    | 1464,8               | 1451,3   |
| 1966 | 289,4             | 257,6    | 1540,0               | 1526,4   |
| 1967 | 331,9             | 300,5    | 1597,9               | 1585,0   |
| 1968 | 374,6             | 345,2    | 1686,9               | 1674,3   |
| 1969 | 454,9             | 426,9    | 1800,2               | 1788,2   |
| 1970 | 479,4             | 453,4    | 1789,4               | 1778,4   |

Źródło: A.M. Rostecki, *Zrealizowane oczekiwania. Miliony samochodów osobowych w r. 1975*, „Motor” 1966, nr 30, s. 3; „Rocznik Statystyczny” 1957, s. 211; „Rocznik Statystyczny” 1959, s. 230; „Rocznik Statystyczny” 1960, s. 264.

<sup>12</sup> G. Péteri, *Alternative modernity? Everyday Practices of Elite Mobility in Communist Hungary, 1956–1980*, w: *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, ed. L.H. Siegelbaum, New York 2011, s. 48; „Rocznik Statystyczny” 1972, s. 676.

Polacy po październiku 1956 r. mieli kilka różnych możliwości nabycia samochodu osobowego. Podstawowym kanałem, choć nie najważniejszym, była oficjalna sprzedaż za pośrednictwem państwowego Motozbytu na tzw. przydziały. Pewna część aut rozprowadzana była na podstawie talonów. Nowe auta mogli kupować także poprzez tzw. eksport wewnętrzny. Kilka było też możliwości nabycia samochodu używanego lub nowego, ale z tzw. drugiej ręki. Zdecydowanie najłatwiej taki pojazd można było kupić podczas transakcji prywatnej – poprzez drobne ogłoszenia<sup>13</sup>, na giełdzie samochodowej czy od znajomych, rodziny itd.

## Motozbyt

Rozdziałem przydziałów na samochody zajmowały się poszczególne ministerstwa, które przekazywały je radom zakładowym poszczególnych zakładów pracy. Pierwszeństwo przy podziale mieli przodownicy pracy i racjonalizatorzy.<sup>14</sup> Natomiast osoby prywatne chcące otrzymać przydział musiały zwrócić się w tej sprawie do wydziałów handlu przy wojewódzkich radach narodowych<sup>15</sup>.

Zasady rozdziału nie były całkiem jasne dla postronnych obserwatorów. „Dotychczasowa praktyka sprzedaży samochodów osobom prywatnym nosiła wiele cech czarnej magii. Nikt właściwie nie wiedział gdzie należy składać podania o przydział, kto o tym decyduje i jakie są formalności” – pisał w na początku lipca 1956 r. jeden z dziennikarzy „Motoru”<sup>16</sup>. Nawet powołanie – składającej się z przedstawicieli związków zawodowych, Motozbytu, Naczelnej Organizacji Technicznej, PKPG, służby zdrowia i związków twórczych – komisji, która miała decydować o sposobie rozdziału pojazdów nie rozwiązało sytuacji, bo, jak czytamy w dalszej części artykułu:

Przedstawiciel Redakcji usiłował dowiedzieć się, jaka ilość samochodów będzie rozdzielana w r. 1956 osobom prywatnym. Odpowiedzi nie otrzymał. Tajne! Obawiamy się, że członkowie komisji również o tym nie wiedzą. Gdyby nawet było inaczej to i tak byłaby

<sup>13</sup> W pierwszej dekadzie lipca 1962 r. w samej Warszawie ukazało się blisko pół tysiąca ogłoszeń z kategorii „kupno – sprzedaż” dotyczących samochodów prywatnych; K. Wolicki, *Droga do raju*, „Polityka” 1962, nr 32, s. 3.

<sup>14</sup> K. Radwan, *Dziś rębacz Szczepan Blaut kupił samochód*, „Motor” 1952, nr 32, s. 8.

<sup>15</sup> *Jeszcze raz o talonach na WFM-kę*, „Motor” 1956, nr 19, s. 7; *Sprzedaż samochodów osobowych według nowych zasad*, „Motor” 1961, nr 3, s. 3.

<sup>16</sup> ZER, *Komisja i samochody*, „Motor” 1956, nr 27, s. 3.

fikcja, ponieważ część samochodów zostaje w dalszym ciągu przydzielona bezpośrednio, z pominięciem komisji. Pierwsza partia 10 Wartburgów została rozdysponowana przez v-premiera Jędrzychowskiego. Komisja nie miała tu nic od powiedzenia<sup>17</sup>.

Sprzedaż prowadził Motozbyt, gdzie składało się wnioski o kupno samochodu za gotówkę (w uzasadnionych przypadkach dopuszczano możliwość zakupu ratalnego). Powołane do życia w kwietniu 1948 r., przedsiębiorstwo to w 1951 r. przeszło poważną reorganizację. Zostało bowiem wyłączone ze struktur Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego i włączone do Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotnictwa. Sieć sklepów detalicznych, licząca wówczas 36 punktów (oraz jeden sklep budowany w Warszawie), została przejęta przez Ministerstwo Handlu Wewnętrznego<sup>18</sup>. Funkcjonujące dotychczas w ramach Motozbytu stacje obsługi samochodów (w 1951 r. było ich 19) zarządzeniem ministra transportu drogowego i lotniczego zostały przekształcone w samodzielne przedsiębiorstwo wielozadaniowe pod nazwą „Techniczna Obsługa Samochodów” i podporządkowane Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego<sup>19</sup>.

Auto kupione w Motozbycie nie mogło być jednak wykorzystywane do przewozów zarobkowych<sup>20</sup>. Na posiadaczy nowych aut nałożono jednocześnie obowiązek sprzedaży samochodu osobom trzecim tylko i wyłącznie poprzez Motozbyt. W przeciwnym wypadku pojazd taki nie był dopuszczany do ruchu<sup>21</sup>. W listopadzie 1957 r. wprowadzono także rejonizację sprzedaży nowych samochodów. Od tego momentu, zgodnie z zarządzeniem ministra komunikacji, mieszkańcy poszczególnych województw mogli kupować nowe auta tylko i wyłącznie w Motozbytach wyznaczonych dla danego województwa. Kupujący został zobowiązany do wpłacenia zaliczki w wysokości ceny samochodu i dopiero wówczas wyznaczano termin odbioru pojazdu. Co więcej, ceną obowiązującą nabywcę była cena z dnia odbioru. Mogło się zatem zdarzyć, iż przy odbiorze musiał dopłacić pewną kwotę pieniędzy<sup>22</sup>.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> AAN, Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego (dalej: MTDiL), sygn. 198, Wytyczne Komisji M[inisterstwa] K[omunikacji] powołanej do przejęcia Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”, k. 35–37; *ibidem*, sygn. 199, Tezy organizacyjnego ustawienia „Motozbytu” w ramach Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, 14 VI 1951 r., bp.

<sup>19</sup> *Ibidem*, sygn. 198, Zarządzenie nr 51 Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 10 VII 1951 r., k. 73.

<sup>20</sup> W grudniu 1956 r. przepis ten został zniesiony; „Monitor Polski” (dalej: MP) 1956, nr 104, poz. 1201.

<sup>21</sup> MP 1956, nr 43, poz. 527.

<sup>22</sup> Sprzedaż prowadziło dziewięć Motozbyków. Motozbyt w Warszawie sprzedawał auta dla mieszkańców województw warszawskiego i białostockiego, w Łodzi dla województw



Zakup nowego samochodu był możliwy tylko wówczas, kiedy zainteresowany był w stanie udokumentować konieczność posiadania auta „wykonywaniem obowiązków służbowych lub czynności zawodowych, społecznych, sportowych lub innych”, ewentualnie gdy w ciągu trzech lat poprzedzających zakup nie posiadał własnych czterech kółek, co zostało potwierdzone przez prezydium rady narodowej miejsca zamieszkania potencjalnego nabywcy. Nie obowiązywało to osób, które odsprzedały swój samochód za pośrednictwem Motozbytu bądź wyrejestrowały swoje auto w wyniku zniszczenia lub uszkodzenia pojazdu<sup>23</sup>.

Przepisy zmieniały się jednak bardzo często. Już kilka miesięcy później, „w związku z dostateczną podażą nowych samochodów”, zarządzeniem z kwietnia 1958 r. minister komunikacji zawiesił m.in. obowiązek udokumentowania konieczności posiadania własnego samochodu ze względu na obowiązki lub czynności służbowe (choć pierwszeństwo przy nabywaniu nowych aut zachowali lekarze, weterynarze, pracownicy nauki, kultury i sztuki oraz inni pracownicy instytucji państwowych i spółdzielczych), ale także obowiązek odsprzedaży samochodu poprzez Motozbyt. Wprowadzono również sprzedaż ratalną<sup>24</sup>. Kolejna zmiana nastąpiła we wrześniu 1961 r. Przeniesiono wówczas uprawnienia do wydawania przepisów regulujących m.in. zasady obrotu nowymi samochodami na Ministerstwo Handlu Wewnętrznego<sup>25</sup>. Na mocy jego rozporządzenia rozdziałem nowych aut na poszczególne województwa zająć się miały rady narodowe<sup>26</sup>. Samochody importowane można było nabywać tylko i wyłącznie za gotówkę, przy czym całość kwoty należało uiścić w ciągu 14 dni od daty wydania zezwolenia na zakup.

Pod koniec lat sześćdziesiątych pojawiła się jeszcze jedna istotna zmiana przepisów regulujących zakup nowego auta. 6 lipca 1968 r. zarządzeniem

---

łódzkiego i kieleckiego, w Poznaniu dla poznańskiego, bydgoskiego, zielonogórskiego i szczecińskiego, we Wrocławiu dla wrocławskiego i opolskiego, w Gdańsku dla gdańskiego i koszalińskiego, w Krakowie dla krakowskiego, w Katowicach dla katowickiego, w Lublinie dla lubelskiego i rzeszowskiego (ale tylko do stycznia 1959 r., gdy sprzedaż przeniosła się do Rzeszowa), zaś ekspozytura Motozbytu gdańskiego mieszcząca się w Olsztynie dla olsztyńskiego. W 1965 r. jedynie województwa: białostockie, bydgoskie i zielonogórskie nie posiadały własnych punktów sprzedaży nowych aut; MP 1957, nr 98, poz. 572; Dz. U. 1959, nr 7, poz. 29; *Motozbyt odpowiada na pytania „Motoru”*, „Motor” 1965, nr 33, s. 1.

<sup>23</sup> MP 1957, nr 98, poz. 572.

<sup>24</sup> MP 1958, nr 31, poz. 180; zob. także: (wb), *Za gotówkę i na raty można kupować samochody*, „Motor” 1958, nr 20, s. 8.

<sup>25</sup> MP 1961, nr 334, poz. 187. W kwietniu 1963 r. zarządzenia ministra komunikacji zarówno z listopada 1957 r., jak i z kwietnia 1958 r. zostały zawieszane przez ministra handlu wewnętrznego; MP 1963, nr 38, poz. 192.

<sup>26</sup> *Sprzedaż samochodów osobowych według nowych zasad...*, s. 3.

MHW wprowadzono przedpłaty na samochody osobowe. Kupujący zostali zobowiązani do wpłacania określonych kwot odpowiadających cenie detalicznej wybranego modelu lub marki. Przedpłaty mogły być dokonywane zarówno na bieżący rok kalendarzowy, jak i na lata następne. Terminy przyjmowania wpłat, ich wysokość oraz marki i typy aut miały być każdorazowo publikowane w prasie. Sprzedawano w ten sposób zarówno samochody produkcji polskiej, jak i importowane. Dla nabywców bardzo istotny był paragraf 2 zarządzenia. Podobnie jak we wcześniejszych przepisach, tak i tutaj ustanowiono okresy karencji na zakup nowego samochodu osobowego. Lekarze, weterynarze, pracownicy służby rolnej, którzy używali własnych samochodów do wykonywania zawodu nie mogli kupować nowych aut częściej niż raz na trzy, taksówkarze raz na dwa, zaś „zwykli” użytkownicy – raz na cztery lata. Szybciej posiadaczem nowego samochodu mogła stać się osoba, której pojazd uległ zniszczeniu lub uszkodzeniu uniemożliwiającym jego dalsze użytkowanie. Niezbędna była wówczas potwierdzająca opinia, wydana przez PZMot. Karencja nie obejmowała także osób, które po wylosowaniu samochodu z książeczki oszczędnościowej PKO nie odbierały go, ale od razu sprzedawały<sup>27</sup>. Ów system obowiązywał z niewielkimi zmianami także w następnej dekadzie<sup>28</sup>.

Wciąż zmieniające się przepisy powodowały, że posiadanie własnego samochodu wymagało – pomijając bardzo ważny wkład finansowy, o którym później – rozlicznych potyczek z biurokracją i wiązało się z długim oczekiwaniem na upragniony przydział. Nic więc dziwnego, że na łamach „Motoru” ukazywały się teksty pokazujące „tęsknotę za własnymi kółkami”, czego najlepszym przykładem może być artykuł *Dlaczego nie kupię „Warszawy”* podpisany przez „Zawiedzionego”. Zachęcony przez „rosnące krzywe” produkcji, wycenienia i tablice, które „sugestywnie wskazywały realne szanse zakupu” własnego samochodu, autor złożył podanie do Motozbytu rozpatrującego od niedawna podania o kupno auta. Zdany na łaskę (i niełaskę) komisji składającej się z przedstawicieli Motozbytu, związków zawodowych i służby zdrowia, nie łudził się, iż to właśnie jemu przypadnie upragniony samochód: „podań jest kilkaset – pisał – «Warszaw» kilkanaście, nie ma więc żadnych szans. Współczuję komisji. Gdyby zasiadło w niej nawet kilka Temid, to i wtedy nie potrafiłaby dokonać sprawiedliwego podziału”<sup>29</sup>.

Niektórzy próbowali nawet przekupić osoby odpowiadające za rozdział pozwoleń na kupno samochodu lub motocykla. Zdarzały się też przypadki,

<sup>27</sup> MP 1968, nr 31, poz. 212.

<sup>28</sup> MP 1971, nr 36, poz. 234; MP 1974 nr 33, poz. 195; MP 1975, nr 36, poz. 234; MP 1977, nr 16, poz. 93.

<sup>29</sup> Zawiedziony, *Dlaczego nie kupię „Warszawy”?*, „Motor” 1956, nr 21, s. 4.

iż zezwoleniami po prostu handlowano. Wiele tego typu sytuacji ujawniono na fali popaździernikowych rozliczeń. Z różnych rejonów Polski dochodziły sygnały o nieprawidłowościach przy rozdziale pojazdów. Tak było w przypadku WRN w Kielcach, o której działalności w tym zakresie mówiono w listopadzie 1957 r. podczas narady centralnego zespołu do walki z nadużyciami i korupcją: „[...] masa nadużyć i dziś wiadomo, aczkolwiek myśmy jeszcze nie rozpatrzyli, że wiele trzeba będzie zmienić w samym systemie rozdziału, bo taki rozdział jaki jest obecnie stwarza dogodne warunki, sprzyjające warunki dla powstawania nadużyć”. Podobnie było we Wrocławiu, gdzie niemal wszyscy pracownicy wydziału komunikacyjnego WRN mieli być zamieszani „w różne nieczyste spawy”<sup>30</sup>. Wtórował temu głos z Poznania: „Warto, żeby zespół centralny zajął się placówką, która wydaje bony na kupno samochodów i motocykli. Konkretnie samochodów, bo dochodzi do jakiegoś szczytu bezczelności”. Okazało się, iż w „Głosie Wielkopolskim” pojawiały się ogłoszenia oferujące zmianę talonu na motocykl. Jak się szybko okazało, bez problemu można było w ten sposób uzyskać także samochód dowolnej marki („[...] jak pan będzie chciał Fiata, to dostanie Fiata, jak będziesz pan chciał to, to dostaniesz to”)<sup>31</sup>.

W dalszym ciągu problemem była niewielka liczba aut, które trafiały do sprzedaży wśród użytkowników prywatnych. Zaznaczyć należy, iż cały czas potrzeby administracji państwowej był nadrzędne w stosunku do potrzeb społeczeństwa. Tak było choćby na początku 1956 r., kiedy część samochodów z niewielkiej puli przeznaczonych na sprzedaż użytkownikom prywatnym postanowiono skierować na zaspokojenie zapotrzebowania instytucji centralnych. W ten sposób z 400 wyprodukowanych przez FSO warszaw mających trafić w ręce prywatne jedną czwartą postanowiono przekazać do różnych ministerstw i MO. Jednocześnie do sprzedaży na rynku indywidualnym trafić miały używane samochody wycofywane z parku MON. Były to głównie Citroëny i Škody<sup>32</sup>.

Niewielkie dostawy na rynek prywatny spowodowały, iż jednym z kryteriów warunkujących otrzymanie przydziału na nowy samochód była kolejność zgłoszeń. W Warszawie na tej podstawie tworzone rozdzielniki dla poszczególnych województw, które realizować miały tamtejsze oddziały Motozbytu.

<sup>30</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXXII-7, Materiały z narady z 7 XI 1957 r., k. 39–40, 51.

<sup>31</sup> *Ibidem*, k. 30–31, 39–40.

<sup>32</sup> AAN, Urząd Rady Ministrów, Kancelaria Tajna (dalej: URM KT), sygn. 6/249, dot.: projektu uchwały Prezydium Rządu w sprawie bilansu pojazdów samochodowych na r. 1956, 7 III 1956 r., k. 11; Notatka protokólna z konferencji odbytej 9 III 1956 r. u wiceprezesa Rady Ministrów dr. St. Jędrzychowskiego w sprawie uzgodnienia projektu uchwały Prezydium Rządu dotyczącego bilansu pojazdów samochodowych na r. 1956, k. 14.

Dawało to bardzo duże możliwości nadużyć. Pod koniec lat pięćdziesiątych odkryto, iż grupa pracowników poznańskiego Motozbytu, do której należeli m.in. dyrektor jednostki, jego zastępca oraz kierownik działu sprzedaży detalicznej, za łapówki manipulowała otrzymanym rozdzielnikiem. Na ławie oskarżonych znaleźli się także ich klienci. Jednym z nich był właściciel przedsiębiorstwa „Autotechnika”, który za 3 tys. zł. otrzymał poza kolejnością przydział na škodę. Oprócz nich o wręczanie łapówek oskarżono także poznańskiego lekarza oraz dyrektora tamtejszego PKS, którzy dzięki takiej pomocy nabyli fiaty 600. W toku śledztwa okazało się, iż grupa wykorzystwała fakt, iż w latach 1956–1959 kilkakrotnie zmieniano urzędowe ceny na samochody. Wzrost ceny niejednokrotnie oznaczał, iż nawet jeśli ktoś znalazł się na liście przydziałowej, nie zawsze mógł pojazd kupić. Wówczas na jego miejsce wchodziły osoby z dalszych pozycji, które były w stanie zapłacić wymaganą kwotę. W Poznaniu o tym, kto przesuwiał się w górę listy decydowała łapówka, zaś po całym województwie krążyć mieli „naganiacze” wyłapujący osoby, dla których nowe ceny były zbyt wysokie i zmuszający je do rezygnacji z przydziału. W stolicy Wielkopolski omijano także przepis zakazujący kupna nowego auta częściej niż co trzy lata. Otóż odkryto, iż w tym okresie właściciele samochodów zawierali wiele fikcyjnych umów o pożyczki, których wysokość najczęściej równa była wartości nowego auta. Bardzo szybko okazywało się, że „pożyczkobiorcy” nie byli w stanie zwrócić pieniędzy i w zamian byli skłonni oddać swój nowy wóz<sup>33</sup>.

W 1957 r. Motozbyt otrzymał do sprzedaży dla osób prywatnych jedynie 2 tys. warszaw na 10 tys. wyprodukowanych w tym roku egzemplarzy. W tym samym czasie liczba podań sięgnęła 5 tys. Cena została ustalona na dość wysokim poziomie 80 tys. zł (od 1961 r. było to 120 tys. zł), przy czym nie było możliwości zakupu w systemie ratalnym, ta bowiem pojawiła się dopiero w 1958 r.<sup>34</sup> Długo wyczekiwane syreny, kiedy ostatecznie można je było nabyć w otwartej sprzedaży (w 1957 r. było to 200 sztuk, zaś rok później 3 tys.), zostały wycenione na 69 tys. zł (za egzemplarz montowany ręcznie), a później na 72 tys. zł (montaż seryjny)<sup>35</sup>.

Oficjalne ceny samochodów budziły bardzo duże emocje. Można zatem tylko domyślać się, jak zareagowało społeczeństwo na spektakularną podwyżkę cen na przełomie 1956 i 1957 r. Wówczas podniesiono je o kilkadziesiąt procent, a ceny ukształtowały się na poziomie 65–125 tys. zł w zależności

<sup>33</sup> W. Bryx, *Zmоторyzowana sitwa*, „Motor” 1959, nr 47, s. 10.

<sup>34</sup> Osoba chcąca kupić auto na raty, musiała wpłacić połowę kwoty gotówką, zaś resztę w 11 równych miesięcznych ratach; *Bez załączników i poparcia można kupić samochód*, „Motor” 1957, nr 11, s. 6.

<sup>35</sup> *Aktualne ceny pojazdów mechanicznych*, „Motor” 1962, nr 36, s. 15.

od marki<sup>36</sup>. W połowie 1957 r. za wschodnioniemiecki AWZ P70 należało zapłacić już 65 tys. zł, za fiata 600 – 72 tys. zł, zaś za wartburga – 75 tys. zł<sup>37</sup>. Cena tego ostatniego auta wzrosła w ciągu kilku miesięcy o ponad 100 proc. – z 36 tys. zł<sup>38</sup>. Zaznaczyć należy, że także importowanych samochodów było niewiele: 450 P70 czy 750 wartburgów<sup>39</sup>. W 1961 r. ceny były już o kilkadziesiąt procent wyższe. Za nową warszawę trzeba było zapłacić 120 tys. zł, za wartburga w zależności od modelu i wyposażenia od 86 do 95 tys. zł. Škoda octavia kosztowała 95 tys. zł, zaś moskwicz 115 tys. zł<sup>40</sup>.

Tabela 6. Porównanie cen wybranych samochodów w krajach komunistycznych (w zł)

| Kraj     | Marka    |       |         |          |
|----------|----------|-------|---------|----------|
|          | Moskwicz | Škoda | Trabant | Wartburg |
| NRD      | 72500    | 67500 | 37500   | 77500    |
| CSRS     | 72000    | 60800 | 38400   | 57600    |
| Węgry    | 76800    | 76800 | 58800   | 75600    |
| Rumunia  | 98000    | 92000 | 64000   | 90000    |
| Bułgaria | 64000    | 64000 | 44000   | 62000    |
| Polska   | 115000   | 95000 | 65000   | 95000    |

Źródło: A.K. Wróblewski, *Haszysz na czterech kółkach*, „Polityka” 1965, nr 54, s. 8.

Tabela 7. Kształtowanie się cen poszczególnych modeli samochodów osobowych do liczby przeciętnych zarobków miesięcznych w krajach socjalistycznych (1971 r.)

| Kraj     | Fiat 125p | Moskwicz 412 | Škoda S100 | Wartburg |
|----------|-----------|--------------|------------|----------|
| Polska   | 64        | 56           | 50         | 48       |
| Bułgaria | 68        | 53           | 33         | 38       |
| Węgry    | 45        | 35           | 33         | 33       |
| CSRS     | 36        | 32           | 31         | 29       |
| NRD      | 29        | 24           | 21         | 23       |

Źródło: Z. Krasieński, H. Mruk, P. Rzepczyński, *Handel i usługi na tle rozwoju motoryzacji indywidualnej*, Warszawa 1977, Instytut Handlu Wewnętrznego i Usług, Biblioteka 153, s. 41.

<sup>36</sup> W. Kulik, *Polityka motoryzacyjna czy antymotoryzacyjna?*, „Motor” 1957, nr 36, s. 3.

<sup>37</sup> *Aktualne ceny*, „Motor” 1957, nr 22, s. 5.

<sup>38</sup> Nowy cennik samochodów osobowych został opublikowany w tygodniku „Motor” z następującym dopiskiem: „Znamy już ceny. Kiedy będziemy mogli płacić je, kupując pojazdy – nie wiadomo. Bowiemy samochodów i motocykli, na które podajemy ceny – nie ma w sprzedaży”; „Motor” 1956, nr 1, s. 3.

<sup>39</sup> *Wiosenne rozważania*, „Motor” 1957, nr 14, s. 4.

<sup>40</sup> *Sprzedaż samochodów osobowych według nowych zasad...*, s. 3.

Jeśli przyjrzymy się bliżej zestawieniu cen najpopularniejszych marek samochodów w krajach bloku to okaże się, iż Polacy za importowane auta płacili najwięcej. W niektórych przypadkach było to niemal dwa razy więcej. Przykładowo, nowy moskwicz w Bułgarii kosztował (w przeliczeniu na złotówki) 64 tys. zł, zaś trabant w NRD 37,5 tys. zł. Średnio różnica w cenach wynosiła kilkadziesiąt procent.

Obradująca na początku stycznia 1957 r. Krajowa Narada Motoryzacyjna także podniosła problem cen nowych aut na polskim rynku. W jednej z wypowiedzi, które padły podczas obrad, pojawiło się nawet zdanie, że „Cena produkowanych przez nas samochodów osobowych jest absolutnie niedostępna dla ludzi pracy”, zaś pojazdy zagraniczne są sprowadzane w znikomych ilościach i „sprzedawane są po cenach drenażowych”<sup>41</sup>. Poruszony został tutaj bardzo ważny problem, przed którym stanęli decydenci. Z jednej bowiem strony, oferując Polakom możliwość zakupu nowego samochodu osobowego, zaspokajali rosnący popyt na ten środek transportu, z drugiej – uzyskali znakomite narzędzie do drenażu portfeli społeczeństwa. Cała operacja miała być wymierzona – przynajmniej w teorii – w spekulantów i w ich, jak mniemano, okazałe zasoby gotówkowe. W rzeczywistości zwróciła się przeciwko tej części społeczeństwa, która marzyła o własnym samochodzie i posiadała środki pieniężne na jego zrealizowanie.

Czesław Bobrowski podczas posiedzenia Komisji Przeglądu Sytuacji Gospodarczej funkcjonującej przy Radzie Ekonomicznej mówił o „hałasie wokoło sprawy samochodów”: „jakieś zgromadzenie uchwaliło, że to jest śmierć dla motoryzacji i tłumaczą robotnikom, że to jest także dla nich niekorzystne”, mając na myśli wspomnianą wcześniej naradę z początku 1957 r.<sup>42</sup> Leopold Gluck na tym samym spotkaniu mówił: „[...] w wyjaśniającej akcji trzeba powiedzieć, że są towary przeznaczone na drenażowanie[!] siły nabywczej spekulantów i również ludzi lepiej zarabiających, jak pisarzy, literatów, architektów, niektórych lekarzy. [...] to wyjaśnienie będzie przyczynkiem do tego, że to nie jest uderzenie w ogólny poziom płac realnych”<sup>43</sup>. Samochody miały, obok innych towarów luksusowych, jak futra, dywany czy kryształy, skutecznie pozbawić niektóre grupy skrzętnie gromadzonych oszczędności. Na jednym ze spotkań Rady Ministrów zrodził się nawet pomysł, aby do tej kategorii dóbr zaliczyć motocykle i rowery, jednak owe zapędy były hamowane, m.in. przez Juliana Kolego, który na wspomnianym posiedzeniu mówił wprost: „Trzeba przyznać, że na odcinku motocykli i rowerów mamy sumienie nieczyste, bo

<sup>41</sup> *Sejm Polskiej Motoryzacji*, „Motor” 1957, nr 3, s. 8–9.

<sup>42</sup> AAN, URM KT, sygn. 22/11, Stenogram z posiedzenia Komisji Przeglądu Sytuacji Gospodarczej Rady Ekonomicznej z 1 VI 1957 r., k. 105.

<sup>43</sup> *Ibidem*, k. 112–113.

można by ich robić więcej i przy pomocy dokonywanych oszczędności uzyskać ten sam zysk co przy podwyższeniu cen. [...] Jak my wyglądamy wobec społeczeństwa? Należy rozważyć co jest ważniejsze – czy te kilkadziesiąt milionów złotych, czy to zaufanie do naszej polityki. Dlatego jestem zdecydowanie przeciwny wszelkim ruchom cen na wielką skalę w stosunku do artykułów, które nie są tego typu co samochód, lub dywan, czy kryształ”. Wtórował mu wówczas Jan Krupiński, zwracający uwagę na postawę górników, którzy mieli zdecydowanie wyrażać swoje niezadowolenie z nowego poziomu cen niektórych artykułów. Dyskusję zamknął Michał Kalecki, wielki zwolennik tej formy drenażu, słowami: „To znaczy, że górnicy są bardzo bogaci. Nie rozumiem, jak można tak łatwo się dorabiać. Okazuje się, że oni są poza tym bardzo klasowo nieświadomi. Jeżeli oni stawiają w ten sposób sprawę, że obliczają np. ile kolega czeski wymienia dniówek na to, żeby mieć samochód, to oni deprecjonują tym swoją pracę”<sup>44</sup>.

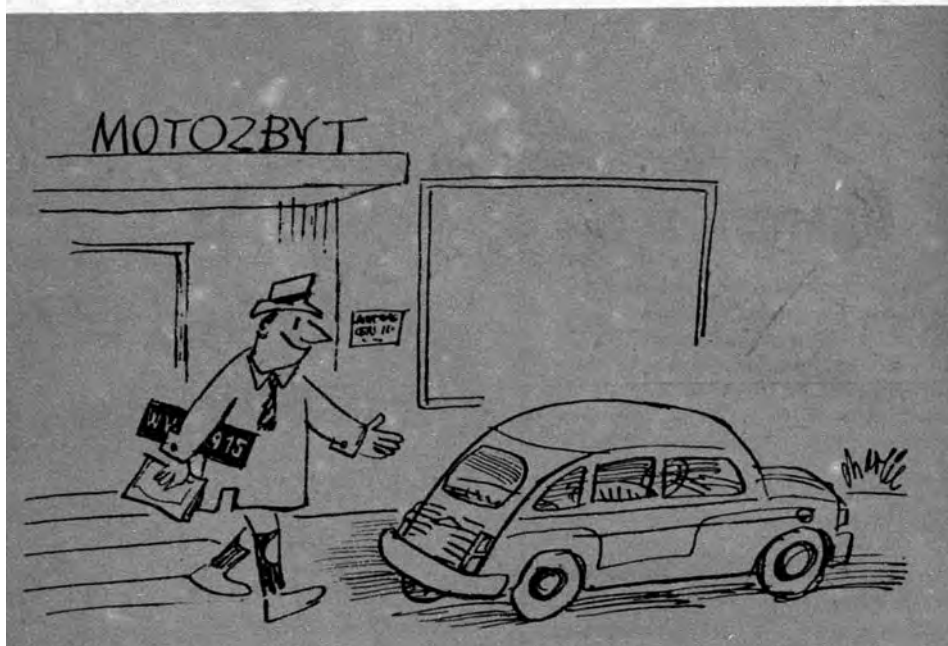
Biorąc pod uwagę średnie zarobki robotnika w tym okresie, cena nowej warszawy wynosiła równowartość prawie sześcioletnich, zaś nowej syreny – czteroletnich zarobków<sup>45</sup>. Znakomitym przykładem jest tutaj list jednego z czytelników, który pisał o zbyt wysokich cenach, niewspółmiernych do jakości:

Dlaczego ludzie kupują chętniej samochody importowane niż nasze rodzime Syreny? Czy naprawdę dlatego, że są snobami lub że Wartburgi, Trabanty, Zastawy, Skody czy też Moskwickie są niewspółmiernie tanie w stosunku do skrzywdzonych Syren? Czy tylko dlatego, że produkowana w polskim zakładzie, często już w dniu kupna, za bramą Motozbytu Syrena na wolnym rynku tańsza jest o 7000 zł niż to wskazywałyby oficjalne cenniki? Dlaczego tak bardzo poszukiwany był importowany telewizor Stadion? Dlaczego nie ma kłopotów z nabyciem polskich Nefrytów czy Korali? Przecież tu nie chodzi o 80 000 czy też 100 000 zł. [...] Plastikowy Trabant pobił na głowę w tej konkurencji Syrenę – nie dlatego, że jest lepszy. Zapewniam, że wielu ludzi, z którymi na ten temat rozmawiałem, zgadza się, iż nikt z nas nie kupiłby samochodu importowanego, gdyby poziom techniczny i jakość naszego wozu małowitrazowego była chociaż zbliżona do tamtych. [...] Podzielam zdanie wielu ludzi, którzy uważają, że jeżeli nie

<sup>44</sup> *Ibidem*, k. 115–116, 127–128. Warto zauważyć, że zarówno Michał Kalecki, jak i Czesław Bobrowski nie byli zwolennikami rozwoju motoryzacji indywidualnej, twierdząc, iż Polaków i Polski po prostu na to nie stać; Cz. Bobrowski, *Wspomnienia ze stulecia*, Lublin 1985, s. 260–261.

<sup>45</sup> W ZSRR w połowie lat siedemdziesiątych za popularny model Żiguli 2101 należało zapłacić 5,5 tys. rubli, co równało się trzyipółletnim przeciętnym zarobkom robotnika. Dodatkowo system sprzedaży opierał się na 25-procentowej przedpłacie ceny samochodu oraz wpłaceniu brakującej sumy przy odbiorze auta. Na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych średni czas oczekiwania wynosił osiem lat; L.H. Siegelbaum, *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Cornell University Press 2008, s. 239–240.

Jugosłowiańskie „Zastawy“ cieszą się w Polsce dużą popularnością



## 2. Karol Ferster, „Zastaw się a postaw się”

stać nas obecnie na produkcję lepszych samochodów osobowych, to produkujmy coś innego, bardziej opłacalnego, co można sprzedać w całym świecie, i za te pieniądze kupujmy dobre samochody. Nie luksusowe, ale dobre<sup>46</sup>.

Ceny aut zresztą, zwłaszcza polskich, były tematem krążących po Polsce dowcipów. Jeden z nich opowiadał o tym, jak po wypadku samochodowym, w którym zginęli Amerykanin i Polak, ten pierwszy ubolewał nad losem żony zmuszonej od tego momentu samotnie troszczyć się o spłatę ostatnich rat kredytu, jakie zaciągnęli na kupno nowego auta. „Raty nie są zbyt wysokie i żona jakoś sobie poradzi...” – dodawał Amerykanin. Polak rozpacział o wiele bardziej – bowiem rozbił syrenkę, samochód, na który pracował całe swoje życie. „To po co kupowałeś taki drogi samochód?”, pytał zaskoczony Amerykanin<sup>47</sup>. Karol Ferster w 1965 r. narysował jednego ze szczęśliwych nabywców zastawy, który opuszczał Motozbyt z nowym samochodem, ale bez spodni.

<sup>46</sup> *Nie leczmy objawów*, „Motor” 1965, nr 8, s. 5; podkreślenie w oryginale.

<sup>47</sup> *Humor z Polski. Dowcipy z lat 1948–2008*, zebrała E. Rychlewska, Poznań 2008, s. 138.



Mimo to Polacy wykupywali niemal na pniu wszystko, co tylko posiadał w swojej ofercie Motozbyt. Tak było choćby z francuskimi simcami (model Amode), których siedemdziesiąt egzemplarzy w cenie 125 tys. zł za sztukę rozeszło się w ciągu zaledwie dwóch dni. Popyt na auta był tak duży, że już na początku 1957 r. Motozbyt musiał wstrzymać przyjmowanie podań na zakup małowitrazowych aut zachodnich, zaś miesiąc później także i na rodzime warszawy<sup>48</sup>. W sumie w latach 1956–1960 Motozbyt sprzedał osobom prywatnym ponad 43 tys. samochodów osobowych. W latach kolejnych było ich już niemal dwa razy więcej. W 1964 r. sprzedaż osiągnęła poziom 19,5 tys. Najwięcej sprzedawano pojazdów produkcji polskiej: syren (9,3 tys.) i warszaw (4,5 tys.). Samochodów importowanych (trabanty, wartburgi i moskwicze) sprzedano w tym samym czasie nieco ponad 5,5 tys.<sup>49</sup>

Pod koniec 1964 r. „Motor” zamieścił tekst podsumowujący rynek sprzedaży samochodów w Polsce. Już pierwsze zdanie zapowiadało niezbyt pomyślnie wnioski: „Rok bieżący nie spełnił oczekiwań, jeśli idzie o dostawy samochodów importowanych dla osób prywatnych”. Dalej czytamy m.in., iż z zapowiadanego importu 12 tys. aut zrealizowano niewiele ponad 10 tys. – winą obarczono przede wszystkim południowych sąsiadów, którzy nie byli w stanie dostarczyć obiecanych 3 tys. škód. Jednocześnie, jak donoszono, niedostatki importu próbowano uzupełnić warszawami i syrenami. Jednak w końcu 1964 r. widoki na nowy, zagraniczny samochód były według autorów kiepskie: „Nie będzie więc w zasadzie możliwości uzyskania przydziału, chyba że zrezygnuje ktoś z dotychczasowych reflektantów, figurujących na listach nabywców”<sup>50</sup>. Rok później sytuacja była podobna: „Bez trudu będzie można nabyć chyba tylko FSO Syrenę. Przemysł przekaze «Motozbytowi» 12 000 sztuk tych samochodów. Nie wróżymy jednak łatwego życia tym wszystkim, którzy postanowili kupić FSO Warszawy. Do sprzedaży indywidualnej przeznaczona została niewielka partia 4000 sztuk”<sup>51</sup>.

Opóźniająca się dostawy nowych aut powodowały wiele komplikacji, którym wyraz dawali czytelnicy, pisząc do redakcji alarmujące listy. W jednym z nich (podpisany „Cierpliwy czytelnik”) czytamy m.in., iż otrzymanie przydziału było tylko początkiem długiej drogi do „upragnionego momentu, kiedy ręce [...] spoczną na kierownicy, a plecy zagłębią się w oparciu fotela własnego «wozu»”, bowiem termin odbioru pojazdu był dość orientacyjny. Motozbyt informował, że przydział samochodu może zostać zrealizowany „z dostaw: I-go, II-go, III-go lub IV-go kwartału, a ponadto dostawca ma

<sup>48</sup> J. Kochanowski, *Rewolucja międzypaździernikowa. Polska 1956–1957*, Kraków 2017, s. 260.

<sup>49</sup> *Chcę kupić samochód*, „Motor” 1964, nr 31, s. 3.

<sup>50</sup> Z. Przybyliński, *Czego możemy spodziewać się na rynku?*, „Motor” 1964, nr 43, s. 1.

<sup>51</sup> *Na krajowym rynku. Co będziemy kupować w roku 1966?*, „Motor” 1965, nr 50, s. 1.

prawo spóźnić się do 3-ch miesięcy poza kwartał wymieniony w zawiadomieniu”<sup>52</sup>. Opóźnienia w dostawach samochodów spowodowane były przez dość prozaiczne problemy, często w przypadku samochodów importowanych kłopoty z realizacją zamówienia miały zagraniczne fabryki.

Jeden z czytelników, który uzyskał przydział na škodę 1000 MB (cena: 95 tys. zł) do realizacji w pierwszym kwartale 1966 r., na samochód czekał ponad pół roku. List do redakcji wysłał na początku lipca, zaś zaplanowany na 1 sierpnia wyjazd własnym autem na wczasy do Jugosławii („opłacony skromną sumą 15 tys. zł”) stanął pod wielkim znakiem zapytania. „Od kwietnia słyszę to samo «samochody będą po 1-szym, 10-tym, 20-tym, po 1-szym, 10-tym...[»]” – żalił się w liście<sup>53</sup>. Podobny problem miał jeden z czytelników, który na swoją warszawę czekał już ponad pół roku, od lutego 1965 r. Rozgoryczony pisał: „Moja kolejka stale się cofa do tyłu [sic]. Prawdopodobnie w listopadzie samochód otrzymam, ale będzie to już po sezonie urlopowym. Czy można to nazwać łatwym, bez kłopotów nabywaniem samochodów krajowej produkcji?”<sup>54</sup>.

Wspomniana rejonizacja sprzedaży samochodów, wynikająca z przepisów wprowadzonych w 1957 r., powodowała sytuacje, o których pisano na początku 1966 r. Otóż, ze względu na zimę oraz częściowe nasycenie rynku autami, magazyny warszawskiego Motozbytu miały „pękać w szwach”, zaś samochody można było „nabyć w sposób tak zaskakująco normalny, że aż w naszych warunkach dziwny”. Wyjaśnienie było dość prozaiczne. Okazało się, że zalegający z dostawami nowych pojazdów zagraniczni kontrahenci, chcąc uniknąć płacenia wysokich kar za niedotrzymanie umów, z końcem roku niemal zasypali Motozbyt samochodami. W tej sytuacji „zdesperowana spiętrzeniem dostaw dyrekcja Motozbytu kupiła więc kilkaset metrów siatki i zagroziła kila morgów pola pod magazynowane samochody”. O ile jednak warszawski Motozbyt, w którym zaopatrywali się mieszkańcy województwa warszawskiego i białostockiego, miał problemy ze zbytem aut, o tyle w innych rejonach kraju samochodów wciąż brakowało<sup>55</sup>.

W sierpniu 1964 r. na łamach „Motoru” ukazał się wywiad z dyrektorem handlowym Motozbytu Marianem Szową o sytuacji na rynku kupna nowych pojazdów. Rozmawiano m.in. na temat dostępności nowych aut w poszczególnych województwach. Jak się okazało, najwięcej chętnych do zakupu zamieszkiwało województwa: warszawskie, katowickie, wrocławskie, poznańskie i gdańskie, co jednocześnie oznaczało, że to właśnie tam najtrudniej było

<sup>52</sup> *List rozgoryczonego*, „Motor” 1962, nr 11, s. 3.

<sup>53</sup> *Urlopowicze czekają na Skody 1000 MB*, „Motor” 1966, nr 31, s. 2.

<sup>54</sup> *Na Warszawy trzeba czekać*, „Motor” 1965, nr 32, s. 2.

<sup>55</sup> S. Kubiak, *Samochody na razie czekają na klientów*, „Motor” 1966, nr 5, s. 3.

otrzymać przydziały na samochód. Najłatwiej można było nabyć trabanty, warszawy i syreny, chociaż w niektórych rejonach kraju wszystkie pojazdy z bieżących dostaw trzeciego kwartału, a częściowo nawet z puli kolejnego kwartału, miały zostać już rozdysponowane. Możliwości zakupu innych marek samochodów importowanych zdaniem Szowy „były prawie żadne” – winne miały być opóźnione dostawy zagranicznych kontrahentów. Całości obrazu dopełniały konieczne oszczędności dewizowe<sup>56</sup>.

Tabela 8. Przydział samochodów dla poszczególnych województw w 1963 r.

| Województwo/miasto | Liczba przyznanych samochodów | Marka       |             |             |             |             |            |
|--------------------|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
|                    |                               | Warszawa    | Syrena      | Škoda       | Moskwicz    | Wartburg    | Trabant    |
| Warszawa           | 2518                          | 557         | 1103        | 377         | 161         | 197         | 123        |
| Warszawskie        | 527                           | 117         | 231         | 78          | 34          | 41          | 26         |
| Bydgoskie          | 498                           | 106         | 218         | 76          | 33          | 40          | 25         |
| Poznań             | 728                           | 161         | 319         | 108         | 47          | 57          | 32         |
| Poznańskie         | 661                           | 149         | 289         | 98          | 42          | 51          | 32         |
| Łódź               | 833                           | 186         | 365         | 124         | 53          | 65          | 40         |
| Łódzkie            | 383                           | 86          | 168         | 58          | 24          | 28          | 19         |
| Kieleckie          | 335                           | 75          | 147         | 50          | 21          | 26          | 16         |
| Lubelskie          | 354                           | 76          | 155         | 54          | 23          | 28          | 18         |
| Białostockie       | 196                           | 42          | 86          | 30          | 13          | 15          | 10         |
| Olsztyńskie        | 354                           | 76          | 155         | 52          | 24          | 27          | 17         |
| Gdańskie           | 890                           | 196         | 390         | 134         | 57          | 70          | 43         |
| Koszalińskie       | 282                           | 62          | 124         | 42          | 18          | 22          | 14         |
| Szczecińskie       | 412                           | 90          | 180         | 62          | 27          | 33          | 20         |
| Wrocław            | 900                           | 201         | 394         | 134         | 57          | 70          | 44         |
| Wrocławskie        | 914                           | 204         | 401         | 138         | 58          | 71          | 44         |
| Opolskie           | 507                           | 114         | 222         | 76          | 32          | 39          | 24         |
| Katowickie         | 2711                          | 603         | 1188        | 407         | 171         | 211         | 131        |
| Krakowskie         | 479                           | 107         | 210         | 72          | 31          | 37          | 22         |
| Rzeszowskie        | 278                           | 65          | 121         | 40          | 18          | 21          | 13         |
| <b>Razem</b>       | <b>15804</b>                  | <b>3510</b> | <b>6923</b> | <b>2364</b> | <b>1010</b> | <b>1299</b> | <b>768</b> |

Źródło: *Jak? Gdzie? Ile? Kupujemy samochody w 1963 r.*, „Motor” 1963, nr 3, s. 10.

<sup>56</sup> *Chcę kupić samochód...*, s. 3.

Nawet niezbyt pomyślne dane z 1964 i prognozy na 1966 r. nie mogą przysłonić faktu, iż w latach sześćdziesiątych „krzywa sprzedaży” samochodów w Polsce rosła – w 1961 r. było to już ponad 14 tys., w latach 1962–1964 rocznie po 20 tys. nowych aut. Interesująco wygląda także „geografia rozdziału” nowych aut. W 1963 r. do podziału było 15,8 tys. nowych samochodów sześciu marek: Warszawa, Syrena, Škoda, Moskwicz, Wartburg i Trabant. Najwięcej, bo aż 3 tys., otrzymało województwo warszawskie, niewiele mniej katowickie (2,7 tys.), najmniej: białostockie i rzeszowskie, odpowiednio po 196 i 278 sztuk, podczas gdy sama Warszawa dostała prawie 2,5 tys. nowych samochodów. Widać tutaj wyraźny podział na bogate centrum, które było stać na własny pojazd, i biedne peryferia<sup>57</sup>. Analogiczna sytuacja miała miejsce w ZSRR, NRD czy Rumunii.

Do Rosyjskiej Federacyjnej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej trafiała niemal połowa wszystkich dostaw samochodów. Tylko w 1975 r. na ogólną liczbę 715 tys. było to 350 tys. pojazdów. Dla porównania, w tym samym czasie na Ukrainę skierowano 110 tys., zaś na Białoruś jedynie 20 tys. aut. Co więcej, dwa najważniejsze miasta RFSRR: Moskwa i Leningrad, otrzymały prawie 20 proc. wszystkich pojazdów. Podobnie sytuacja wyglądała w przypadku Niemiec Wschodnich i Rumunii. Najwięcej samochodów kierowano do Berlina i Bukaresztu. Luminita Gatejel tłumaczy to m.in. „chęcią pokazania się” poszczególnych reżimów komunistycznych. Oczywiście było, iż uwaga świata zachodniego koncentrowała się na stolicach tych krajów, które siłą rzeczy musiały przenosić na zewnątrz obraz rozwiniętego społeczeństwa socjalistycznego, gdzie masowa motoryzacja odgrywała istotną rolę. Kolejną kwestią podnoszoną przez Gatejel była specyfika tamtejszych systemów dystrybucji, według których rozdział poszczególnych artykułów zaczynał się „od góry”, a więc od najważniejszych miast i ośrodków<sup>58</sup>.

## Eksport wewnętrzny

Kolejnym sposobem na nabycie własnego auta był prowadzony przez Bank Polska Kasa Opieki tzw. eksport wewnętrzny. Pomysł zorganizowania tego

<sup>57</sup> Taki podział był typowy dla wczesnych stadiów rozwoju motoryzacji. Clay McShane odnotował podobne zjawisko w USA na początku XX w. Wówczas Nowy Jork pod względem liczby samochodów ustępował na świecie jedynie Paryżowi. Pięć lat później „New York Times” szacował, iż w mieście i stanie Nowy Jork zarejestrowanych było ponad 45 proc. wszystkich samochodów, które wówczas jeździły po USA; *idem*, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York 1994, s. 175.

<sup>58</sup> L. Gatejel, *Appealing for a Car: Consumption Policies and Entitlement in the USSR, the GDR, and Romania, 1950s–1980s*, „Slavic Review” 2016, vol. 75, no. 1 (Spring 2016), s. 133–134.

typu akcji pojawił się pod koniec lat czterdziestych. Po wojnie pomoc Polonii dla rodzin przebywających w kraju przybierała coraz poważniejsze rozmiary. Podstawą były paczki zawierające głównie odzież i żywność. Niemal jak grzyby po deszczu zaczęły pojawiać się zagraniczne firmy zajmujące się kompletowaniem i wysyłką paczek do Polski. Niestety, za wysoką prowizją nie stała odpowiednio wysoka jakość ani obsługi, ani towarów<sup>59</sup>. W tej sytuacji grupa posłów złożyła do łaski marszałkowskiej interpelację w sprawie organizacji pomocy Polonii amerykańskiej dla rodzin w kraju. Zaproponowali mianowicie, aby zamiast przesyłania towarów, wysyłano przekazy pieniężne, za które na miejscu będzie można kupić towary w korzystnych cenach<sup>60</sup>. Pomoc wprowadzona zarządzeniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Ministerstwa Skarbu z 30 marca 1948 r. umożliwiała osobom przebywającym za granicą kupowanie w Polsce za waluty obce przedmiotów z przeznaczeniem dla krewnych i znajomych mieszkających w kraju<sup>61</sup>. Zadanie obsługi tych przekazów powierzono Bankowi PEKAO, co było podyktowane szczególną pozycją banku, który jako jedyny spośród krajowych instytucji finansowych posiadał sieć zagranicznych przedstawicielstw, w tym także w Stanach Zjednoczonych<sup>62</sup>.

Cały proces przebiegał następująco: zleceniodawca wpłacał w placówce banku, u jej dilera bądź w firmie współpracującej, pewną sumę pieniędzy, składając zamówienie na określone towary z listy, które następnie miały zostać dostarczone do konkretnej osoby w Polsce. Początkowo znajdowały się na niej jedynie artykuły żywnościowe, tekstylia i opał, jednak z czasem katalog dostępnych dóbr się powiększał. Bank wprowadził także tzw. paczki PEKAO, na które składały się różne produkty<sup>63</sup>. W pierwszym roku obroty były niewielkie, bo wyniosły jedynie 27 tys. dolarów amerykańskich, jednak w kolejnych latach systematycznie rosły. W 1952 r. po raz pierwszy przekroczone granicę miliona dolarów, zaś dwa lata później było to już ponad 4 mln. W początkowym okresie najczęściej kupowano maszyny do szycia, wózki dziecięce oraz motocykle, w latach kolejnych także i samochody<sup>64</sup>.

<sup>59</sup> Z. Landau, J. Tomaszewski, *Bank Polska Kasa Opieki SA*, Warszawa 1990, s. 62–63.

<sup>60</sup> *Ibidem*, s. 63.

<sup>61</sup> „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Skarbu” 1948, nr 42, poz. 149.

<sup>62</sup> Z. Landau, J. Tomaszewski, *Bank Polska Kasa Opieki SA...*, s. 63.

<sup>63</sup> *Ibidem*, s. 63–64.

<sup>64</sup> Przykładowo, w 1952 r. w ramach eksportu wewnętrznego zakupiono samochody o wartości 4,6 tys. dolarów, AAN, Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego (dalej: PKPG), sygn. 3425, Uwagi dotyczące akcji eksportu wewnętrznego, [1955 r.], k. 3–6; AAN, Ministerstwo Finansów (dalej: MF), sygn. 1/3, Sprawozdanie z akcji Eksportu Wewnętrznego za rok 1953, bp.; *ibidem*, sygn. 728, Konferencja prasowa w Banku Polska Kasa Opieki w Warszawie na temat Eksportu Wewnętrznego, [grudzień 1948 r.], bp. Bardzo popularnymi towarami były środki czystości i higieny osobistej. W 1961 r. szwedzkie żyletki cieszyły się tak dużą popu-

Od 1953 r. co najmniej 20 proc. obrotów pochodziło z wewnętrznego eksportu dyplomatycznego. Innymi słowy, pokaźna część dochodów z tej akcji była dziełem pracowników polskiej dyplomacji, która w ten sposób zaopatrywała się w przedmioty niedostępne lub trudno dostępne w kraju.

Bank stopniowo rozszerzał zasięg terytorialny akcji, początkowo skierowanej jedynie do Polonii amerykańskiej, jak i rodzaje przyjmowanych zleceń. Z naszego punktu widzenia ważny był rok 1952, kiedy to wprowadzono tzw. zlecenia „do wyboru”. W takim przypadku zleceniodawca przysyłał do Polski dowolne sumy pieniędzy bez wskazania konkretnego celu. Kwoty te były następnie deponowane na specjalnych kontach, zakładanych w PEKAO odbiorcom przekazów, którzy mogli dowolnie dysponować zgromadzonymi na nich środkami, oczywiście w ramach oferty eksportu wewnętrznego przedstawionej mu przez bank. Taka forma pomocy szybko zyskała popularność i o ile jeszcze w 1953 r. tego typu kont w PEKAO było 5,6 tys., o tyle w 1955 r. było ich już ok. 38 tys.<sup>65</sup> Kolejną decyzją, która wpłynęła na rozszerzenie zasięgu akcji, była zgoda Ministerstwa Finansów na wykorzystanie w eksporcie wewnętrznym dalszych rodzajów wpływów z zagranicy oraz posiadane w kraju przez Polaków waluty obce czy metale szlachetne. Pół roku później, na początku 1957 r., PEKAO podjęło także decyzję o zaopatrywaniu w narzędzia, maszyny i surowce poprzez eksport wewnętrzny zakładów rzemieślniczych<sup>66</sup>.

Te i kolejne zabiegi sprawiły, iż akcja PEKAO cieszyła się sporym, a co najważniejsze z punktu widzenia banku, stale rosnącym zainteresowaniem. Choć jeszcze w 1958 r. towary dla eksportu wewnętrznego kupowane były w 12 krajach przez 240 placówek akwizycyjnych, to już w 1969 r. było to 22 krajów i 400 placówek. Pod koniec lat sześćdziesiątych PEKAO prowadziło sprzedaż niemal 5 tys. produktów, z czego zdecydowana większość (3,8 tys.) pochodziła z krajów kapitalistycznych, zaś jedynie 400 było krajowych. Tak skonstruowana oferta nie była przypadkowa, bowiem 45 proc. sprzedaży stanowiły zachodnie towary importowane, 15 proc. towary krajowe, zaś jedynie 6 proc. przedmioty z innych krajów socjalistycznych. Przedstawiciele banku chwalili się, iż asortyment towarów dostępnych w ramach eksportu wewnętrznego stale się zmienia, zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym, „uwzględniając nowe technologie i wymogi mody”<sup>67</sup>.

---

larnością, iż Bank PKO wprowadził reglamentację, ograniczającą możliwość jednorazowego zakupu do maksymalnie 200 sztuk; Archiwum Centralne Banku Polska Kasa Opieki (dalej: AC PEKAO), sygn. 163, Protokół nr 16 posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO SA odbytego 16 II 1961 r. o godz. 18.00 w lokalu Banku PKO, bp.

<sup>65</sup> Z. Landau, J. Tomaszewski, *Bank Polska Kasa Opieki SA...*, s. 65.

<sup>66</sup> *Ibidem*, s. 66.

<sup>67</sup> AAN, Urząd Rady Ministrów (dalej: URM), sygn. 5.3/4, Podstawowe zadania Banku PKO w dziedzinie eksportu wewnętrznego, Warszawa, grudzień 1969 r., k. 489–492.

Tabela 9. Struktura sprzedaży towarów w ramach eksportu wewnętrznego (w mln zł)

| Grupy towarów<br>i ich pochodzenie | Lata |      |      |
|------------------------------------|------|------|------|
|                                    | 1961 | 1967 | 1973 |
| I. Grupy towarów                   |      |      |      |
| żywności i wyroby tytoniowe        | 23,3 | 10,5 | 12,8 |
| tekstylia                          | 15,8 | 8,0  | 17,8 |
| odzież i konfekcja                 | 25,8 | 27,0 | 14,5 |
| leki                               | 0,1  | 4,5  | –    |
| pojazdy                            | 13,9 | 34,4 | 45,4 |
| mieszkania                         | –    | 4,7  | 1,4  |
| inne                               | 21,3 | 10,9 | 8,1  |
| II. Pochodzenie towarów            |      |      |      |
| artykuły krajowe                   | 75,8 | 31,0 | 57,3 |
| artykuły importowane               | 24,2 | 69,0 | 42,7 |

Źródło: Z. Landau, J. Tomaszewski, *Bank Polska Kasa Opieki S. A. 1929–1989*, Warszawa 1991, s. 74.

W ciągu całego okresu 1948–1970 łączny wpływ dewizowy osiągnął wartość 386,4 mln dolarów, z tym że ponad 84 proc. z tej kwoty przypadło na dekadę lat sześćdziesiątych. Natomiast pomiędzy rokiem 1948 a 1959 do PEKAO wpłynęło w sumie jedynie 60 mln dolarów<sup>68</sup>. Bank jednak nie był przygotowany do obsługi takich kwot. W sprawozdaniu za 1960 r. żalono się nawet, że „Pomimo istotnego wzrostu sprzedaży [...] Bank nie był w stanie zaspokoić w pełni potrzeb klientów. Powodem tego był brak dostatecznej masy towarów importowanych, przy wysokiej chłonności rynku na te towary, trudności lokalowe, organizacyjne i etatowe”<sup>69</sup>.

Na marginesie warto zresztą zauważyć, że „trudności lokalowe” w przypadku sprzedaży samochodów doskwierały szczególnie. Fakt, iż PEKAO nie posiadało własnego zadaszzonego parkingu, gdzie mogło przechowywać auta przeznaczone na sprzedaż, odbijał się niekorzystnie na wynikach finansowych. Bank PEKAO był zmuszony korzystać z podziemnych pomieszczeń gmachu Narodowego Banku Polskiego przy ul. Świętokrzyskiej w Warszawie, zaś pojazdy, które tam się nie mieściły, kierowano na dziedziniec przed gmachem Ministerstwa Finansów przy ul. Romualda Traugutta. *De facto* żadna z tych lokalizacji nie nadawała się do przechowywania samochodów. Piwnice

<sup>68</sup> AC PEKAO, sygn. 1171, Analiza działalności za rok 1973, bp.

<sup>69</sup> *Ibidem*, sygn. 163, Wstępne sprawozdanie z działalności Banku Polska Kasa Opieki SA w zakresie eksportu wewnętrznego, bp.

NBP były regularnie zalewane wodą, zaś auta parkowane przy Ministerstwie Finansów niszczały pod wpływem niesprzyjających warunków atmosferycznych bądź były niszczone przez nieznaną sprawców. Obu brakowało także odpowiedniego zaplecza do prowadzenia drobnych, aczkolwiek niezbędnych czynności serwisowych<sup>70</sup>. Jednak największym problemem dla PEKAO wynikającym z nieposiadania właściwego parkingu był brak odpowiednio dużej przestrzeni niezbędnej do przechowywania aut, których dostawy często docierały niezapowiedziane, mimo iż wcześniej odpowiednio je planowano, aby uniknąć parkowania aut na zewnątrz w miesiącach z niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi. Wiązały się z tym określone straty finansowe, bowiem samochody parkowane pod gołym niebem trudniej znajdowały nabywców i PEKAO nierzadko zmuszone było sprzedawać je poniżej założonego poziomu zysku<sup>71</sup>. Często także bank nie dokonywał zakupu oferowanych mu samochodów, bowiem nie miał gdzie ich przetrzymać. Tak było chociażby w przypadku oferty na zakup partii moskwiczy w 1961 r.<sup>72</sup> Z tego powodu zrodził się pomysł wybudowania zadaszonego parkingu przy al. Lotników i ul. Obrzeźnej. Początkowo Bank PKO przewidywał, iż uda się rozpocząć i zakończyć inwestycję w 1966 r., jednak ograniczenia środków finansowych sprawiły, iż jeszcze w 1970 r. żalono się na brak odpowiedniego miejsca do parkowania dostaw samochodów<sup>73</sup>.

Dane dotyczące prowadzonej przez bank sprzedaży pojawiają się na początku lat sześćdziesiątych. W 1961 r. w ramach eksportu wewnętrznego Polacy nabyli łącznie 711 aut. Najchętniej kupowano warszawę, której sprzedano 407 sztuk. Dużym powodzeniem cieszyły się także fiaty, przede wszystkim model 600 (137 sztuk). Pośród innych marek zachodnich oferowano jeszcze angielskie triumphy oraz jeden egzemplarz mercedesa. W ofercie PEKAO znalazły się także auta wyprodukowane w krajach bloku wschodniego. Sprzedano 56 moskwiczy, 59 škód oraz 25 wartburgów. Za warszawę trzeba było zapłacić 1,5 tys. dolarów, za syrenę 1 tys. dolarów. Osoby chcące kupić fiata 600 musiały liczyć się z wydatkiem 1,4 tys. dolarów. Inne modele tej marki były droższe: za fiata 1100 trzeba było zapłacić 2 tys. dolarów, za 1300 – 2 tys.

<sup>70</sup> *Ibidem*, sygn. 3617, Założenia inwestycji Banku PKO Oddział w Warszawie, Warszawa, wrzesień 1962 r., k. 4–5.

<sup>71</sup> *Ibidem*, sygn. 164, Protokół nr 42 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 28 V 1962 r. w lokalu Banku, bp.; *ibidem*, sygn. 172, Protokół nr 78 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO 19 XI 1970 r., bp.

<sup>72</sup> *Ibidem*, sygn. 163, Protokół nr 72 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 28 VII 1961 r. o godz. 17.00 w lokalu Banku PKO, bp.; por.: *ibidem*, sygn. 164, Protokół nr 63 posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 2 VII 1962 r. w lokalu Banku, bp.

<sup>73</sup> *Ibidem*, sygn. 3617, Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej Warszawa-Mokotów Wydział Budownictwa, Urbanistyki i Architektury, 10 VI 1965 r., k. 40.



dolarów, zaś za najdroższego fiata 1800 – aż 3 tys. dolarów. Interesujące są dane dotyczące zysku banku. Otóż średni zarobek kształtował się na poziomie 77 proc. ceny zakupu, przy czym najlepiej relacja ceny zakupu i sprzedaży kształtowała się przy autach zachodnich. W tym przypadku każdorazowo PEKAO zarabiała ponad 98 proc.<sup>74</sup> Sam Władysław Gomułka na jednej z konferencji warszawskiego komitetu PZPR na początku kwietnia 1962 r. zwracał uwagę, iż sprzedaż za dolary w ramach eksportu wewnętrznego jest znakomitym źródłem tak mocno poszukiwanych dewiz<sup>75</sup>.

Podobnie sytuacja wyglądała w 1964 r. Wówczas PEKAO sprzedało 723 samochody. Największym powodzeniem cieszyły się wołgi i warszawy 203. Łącznie sprzedano ich 380 sztuk. Oprócz tych dwóch marek w ofercie banku znalazły się także różne modele fiatów, moskwicze i wartburgi. Najdroższe były fiatowskie modele 1800 i 1300, za które należało zapłacić odpowiednio 3 tys. i 2,6 tys. dolarów. Za wołgę trzeba było zapłacić 2,1 tys. dolarów, zaś za moskwicza 1,7 tys. dolarów<sup>76</sup>.

Na początku listopada 1966 r. pod auspicjami wicepremiera Eugeniusza Szyra odbyła się konferencja poświęcona sprawom związanym z obrotem towarami pochodzenia zagranicznego. W toku obrad dowodzono, iż w wyniku działań spekulacyjnych i przestępczych oraz importu pozaplanowego państwo polskie traciło pokaźne ilości dewiz. O skali strat ponoszonych przez Skarb Państwa świadczyć mogły dane z 1965 r. Wówczas wykryto ponad 11 tys. przestępstw dewizowych i celnych na łączną kwotę 78 mln zł. Zapewne przestępstwa niewykryte dawały sumę kilkakrotnie większą. Z tego też powodu przed Bankiem PEKAO, ale także i Baltoną postawiono zadanie ściągnięcia z rynku choćby części dewiz, które Polacy, nie mając innych możliwości, chcąc nie chcąc kierowali na zakup towarów pochodzących z przestępstw. Zakładano, iż gospodarka polska w wyniku skoordynowanych i planowych działań mogła przejąć ok. 20–25 mln dolarów, do tej pory traconych w skutek importu pozaplanowego i działań przestępczych<sup>77</sup>. Owo swoiste „nowe otwarcie” PEKAO widać zwłaszcza na przykładzie sprzedaży samochodów. O ile bowiem w 1966 r. PEKAO sprzedało 1,5 tys., o tyle tylko do lipca roku następnego sprzedaż wyniosła 2,2 tys. aut. Spodziewane wprowadzenie do oferty eksportu wewnętrznego dużych fiatów

<sup>74</sup> *Ibidem*, sygn. 164, Sprzedaż samochodów w 1961 r. oraz w okresie od 1 I 1962 r. do 12 IV 1962 r., bp.

<sup>75</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/VII-4528, IX Konferencja KW [PZPR], 3–5 IV 1962 r., k. 332.

<sup>76</sup> T. Szczerbicki, *Syrena*, Czerwonak 2016, s. 135–137.

<sup>77</sup> AAN, URM, sygn. 62/9, Protokół nr GS/59/66 z konferencji u Wiceprezesa Rady Ministrów Ob. E. Szyra 8 XI 1966 r. w sprawie „Omówienia całokształtu pozaplanowego obrotu towarami pochodzenia zagranicznego”, k. 2–3.

dawało nadzieję na jeszcze lepszy wynik<sup>78</sup>. I faktycznie tak się stało. W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy 1968 r. PEKAO sprzedało samochody za łączną kwotę 4,9 mln dolarów (ostatecznie zamknięto ten rok sprzedażą na poziomie 5,8 mln dolarów)<sup>79</sup>, podczas gdy w całym 1967 r. było to „jedy- nie” 4,2 mln dolarów, co i tak było wynikiem rekordowym w dotychczasowej historii banku<sup>80</sup>.

Tabela 10. Samochody osobowe sprzedane w eksporcie wewnętrznym przez Bank PEKAO w latach 1967–1970

| Marka samochodu                                     | Lata        |             |             |             |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
|   | 1967        | 1968        | 1969        | 1970        |
| NSU   | 580         | 270         | 169         | 17          |
| Renault   | 915         | 551         | 476         | 105         |
| Simca   | 53          | 822         | 2           | –           |
| Hillman   | 25          | 16          | 1           | –           |
| Fiat (różne typy)                                   | 241         | 88          | 55          | 127         |
| Inne  | –           | 14          | 72          | 266         |
| <b>Razem – samochody z krajów kapitalistycznych</b> | <b>1814</b> | <b>1034</b> | <b>775</b>  | <b>515</b>  |
| Škoda   | 100         | 97          | 166         | 87          |
| Wartburg  | 148         | 200         | 200         | 146         |
| Moskwicz  | 299         | 3           | –           | –           |
| Wołga   | 319         | 221         | 375         | 244         |
| <b>Razem – samochody z krajów socjalistycznych</b>  | <b>866</b>  | <b>521</b>  | <b>741</b>  | <b>477</b>  |
| Warszawa  | 516         | 987         | 977         | 908         |
| Fiat 125P   |             | 621         | 69          | 2841        |
| <b>Razem – samochody krajowe</b>                    | <b>520</b>  | <b>1604</b> | <b>1050</b> | <b>3757</b> |
| <b>Ogółem</b>                                       | <b>3200</b> | <b>3159</b> | <b>2566</b> | <b>4749</b> |

Źródło: AAN, GUC, sygn. 25/140, Kompendium statystyczne administracji celnej 1946–1970, k. 34

<sup>78</sup> AC PEKAO, sygn. 169, Protokół nr 42 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 5 VI 1967 r. w lokalu Banku, bp.; Protokół nr 53 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 14 VII 1967 r. w lokalu Banku, bp.

<sup>79</sup> AAN, URM, sygn. 5.4/3, Podstawowe zadania Banku PKO w dziedzinie eksportu wewnętrznego, Warszawa, grudzień 1969 r., k. 493.

<sup>80</sup> *Ibidem*, sygn. 170, Protokół nr 73 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 18 XI 1968 r. w siedzibie Banku, bp.

Ostatecznie, w latach 1967–1970 Polacy w ramach eksportu wewnętrznego prowadzonego przez Bank PEKAO zakupili łącznie 13 674 samochody. Był to znaczący wzrost w porównaniu z latami ubiegłymi, kiedy średnia sprzedaż liczona była w setkach sztuk. Najwięcej zakupiono aut wyprodukowanych w Polsce – w ciągu czterech lat było to łącznie 6,9 tys. sztuk. Kupowano przede wszystkim warszawy, zaś od wprowadzenia do sprzedaży dużego fiata chętniej sięgano po nowy, licencyjny produkt żerańskiej FSO. Bardzo łatwo nabywców znajdowały auta produkowane przez kraje kapitalistyczne. PEKAO sprzedało ich w omawianym okresie 4,1 tys. Były to głównie auta produkcji francuskiej (simca, renault), niemieckiej (nsu) i włoskiej (fiat). Z krajów bloku wschodniego do Polski w ramach eksportu wewnętrznego trafiały przede wszystkim wschodniemieckie wartburgi, radzieckie wołgi i moskwicze oraz czechosłowackie škody, choć te dopiero od drugiej połowy lat sześćdziesiątych<sup>81</sup>. Łącznie było to 2,6 tys. aut.

Bank PEKAO doliczał bardzo wysokie narzuty na sprzedawane przez siebie samochody. Średnia marża różniła się w zależności od kraju pochodzenia auta. Zdecydowanie najwyższa była dla samochodów marki zachodniej. Wówczas jej wysokość oscylowała w okolicach 100 proc. Przykładowo, za fiata 1100 w zależności od modelu należało zapłacić od 2 do 2,2 tys. dolarów, zaś cena zakupu wynosiła ok. tysiąc dolarów. Niekwestionowanym liderem była popularna fiatowska „sześćsetka”, którą kupowano po 657 dolarów za sztukę, zaś sprzedawano z ponad 113-procentowym narzutem. Zysk na podobnym poziomie miał miejsce podczas realizacji zleceń indywidualnych, kiedy klient banku zamawiał konkretny model auta, spoza oferty eksportu wewnętrznego. Tak było choćby w przypadku fiata 2300, który bank kupował za 1,7 tys. dolarów, zaś sprzedawał za 3,6 tys. dolarów<sup>82</sup>. Z kolei auta z krajów socjalistycznych sprzedawano z niższą marżą, kształtującą się na poziomie 28–46 proc. Produkowane na Żeraniu samochody – warszawa i syrena – znajdowały nabywców w cenach wyższych odpowiednio o 64 i 33 proc. od cen zakupu. Wielokrotnie, jak pokazują protokoły z posiedzeń Komitetu Wykonawczego Rady Banku, wysokość marży była kwestionowana, jak choćby w 1962 r., kiedy krytycznie o poczynaniach PEKAO w tym zakresie wypowiedział się wiceminister handlu zagranicznego Józef Kutin, sugerując obniżenie marży na samochody do poziomu 40–50 proc., czyli o połowę mniejszej niż dotychczas<sup>83</sup>. Dopiero decyzją KERM z lipca 1967 r. ceny w eksporcie

<sup>81</sup> *Ibidem*, sygn. 169, Zapotrzebowanie Banku na samochody osobowe na 1968 r. w ujęciu ilościowym i wartościowym, bp.

<sup>82</sup> AC PEKAO, sygn. 165, Protokół nr 18 posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 4 III 1963 r. w lokalu Banku, bp.

<sup>83</sup> *Ibidem*, sygn. 164, Protokół nr 68 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO obytego 20 VII br. [1962 r.] w lokalu Banku, bp.

wewnętrznym miały być konstruowane według następującego schematu: średnia cena detaliczna produktu na rynkach detalicznych Europy Zachodniej plus od 10 do 20 proc. narzutu<sup>84</sup>. Zauważyć jednak należy, że wprowadzanie nowych cen ustalonych według powyższej zasady odbywało się bardzo wolno, zwłaszcza w przypadku samochodów osobowych, o czym będzie jeszcze mowa na przykładzie dużego fiata.

Bank bardzo często starał się na bieżąco reagować na sytuację na rynku i w zależności od kształtującego się popytu na konkretne marki podnosił lub obniżał ich ceny. Tak było choćby w przypadku marki Renault Dauphine. Kiedy w połowie 1964 r. okazało się, iż dostawy aut francuskiego producenta nie znajdowały nabywców, a działania banku (m.in. intensywne reklamy) nie przynosiły skutku w postaci zwiększenia sprzedaży, Komitet Wykonawczy Rady Banku zdecydował o obniżeniu ceny z 1,7 tys. dolarów na 1,5 tys. Działania przyniosły błyskawiczny skutek, bo już na początku 1964 r. w magazynach PEKAO pozostały jedynie cztery egzemplarze z puli liczącej pierwotnie kilkaset sztuk. W tej sytuacji niemal natychmiast zdecydowano o podniesieniu ceny o 50 dolarów. Co ciekawe, w tym samym czasie pojawił się analogiczny problem ze sprzedażą modelu Wartburg de Luxe, który PEKAO oferowało po 1650 dolarów. W tym wypadku nawet obniżka do 1450 dolarów nie zwiększyła zasadniczo grona nabywców tego wschodniemieckiego auta<sup>85</sup>.

Klienci zainteresowani kupnem samochodu w ramach eksportu wewnętrznego i płacący dolarami byli dość wybredni. Dlatego też PEKAO miał w ofercie syreny przez bardzo krótki czas. Niecieszące się dobrą opinią auta były sprzedawane za dolary od 1961 r.<sup>86</sup> O wprowadzeniu ich do oferty eksportu wewnętrznego zdecydowało zainteresowanie, jakie klienci banku mieli okazywać temu samochodowi<sup>87</sup>. W pierwszym roku sprzedaży na 30 egzemplarzy

<sup>84</sup> AAN, URM, sygn. 5.4/3, Podstawowe zadania Banku PKO w dziedzinie eksportu wewnętrznego, Warszawa, grudzień 1969 r., k. 494.

<sup>85</sup> AC PEKAO, sygn. 164, Protokół nr 67 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 16 VII 1962 r. w lokalu Banku, bp.; *ibidem*, Protokół nr 72 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 10 IX 1962 r. w lokalu Banku, bp.; *ibidem*, sygn. 165, Protokół nr 17 posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 28 II 1963 r. w lokalu Banku, bp.

<sup>86</sup> *Ibidem*, sygn. 163, Protokół nr 44 posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO SA, odbytego 15 V 1961 r. o godz. 18.00 w lokalu Banku PKO, bp.

<sup>87</sup> *Ibidem*, Protokół nr 14 posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 10 II 1961 r. o godz. 18.00 w lokalu Banku PKO, bp. Podobnie było w przypadku jednośladów polskiej produkcji. Kiedy do Banku wpłynęły pytania o jednoślady polskiej produkcji i możliwość ich zakupu za dolary, niemal natychmiast postanowiono włączyć je do oferty. Junak kosztować miał 345 dolarów, motorower Ryś 100 dolarów, zaś skuter Osa 245 dolarów. Były to zatem ceny wyższe niż ceny na rynkach zagranicznych, gdzie kosztowały one odpowiednio: 315,

klienci nabyli 18 sztuk<sup>88</sup>. Już od samego początku włączenie syreny do tej formy sprzedaży sprawiało kłopoty. Najpierw oferowano model 102, zaś w kolejnych latach modele 103 i 104. Początkowo cena wynosiła 1 tys. dolarów, a zysk banku ok. 300 dolarów. W ramach eksportu wewnętrznego oferowano egzemplarze o bogatszym wyposażeniu, niż auta sprzedawane przez Motozbyt<sup>89</sup>. Jednak szybko okazało się, iż w wyniku braku zainteresowania tym samochodem trzeba było cenę sezonowo obniżyć do 900 dolarów. Zauważano bowiem, że dostateczna podaż syren na rynku wewnętrznym nie pozwalała PEKAO na „wygranie momentu atrakcyjności”. Dodatkowo na rynek wewnętrzny zaczęto kierować „bogatsze” wersje syreny, które do tej pory dostępne były jedynie w ramach eksportu wewnętrznego. Co więcej, Motozbyt, który nie chciał przejąć oferowanych mu przez PEKAO syren, tuż przed premierą nowego modelu tego auta obniżył cenę sprzedawanych przez siebie samochodów<sup>90</sup>. Obniżka nie zmieniła sytuacji syreny, podobnie jak wprowadzenie do oferty eksportu wewnętrznego wersji auta z silnikiem wartburga<sup>91</sup>. W 1964 r. na 30 egzemplarzy tej marki udało się sprzedać jedynie 20, zaś w roku kolejnym tylko 12. Powodem była bardzo duża liczba zarówno skarg na jakość, jak i reklamacji wpływających do PEKAO. Ostatecznie w 1966 r. syrena zniknęła z oferty banku<sup>92</sup>.

Widać zatem, że klient, który posiadał odpowiedni zapas dolarów i zdecydował się skorzystać z oferty eksportu wewnętrznego, z góry wykluczał zakup auta, które podczas eksploatacji mogło okazać się bardzo kapryśne. Stąd też tak nikłe zainteresowanie syrenami, które cieszyły się wątpliwą sławą samochodów zawodnych, co zniechęcało do kupna.

Warto pokreślić, iż PEKAO bardzo ostrożnie dobierało marki, które następnie trafiały do cennika eksportu wewnętrznego. Nie utrzymała się w nim Syrena, natomiast Zastava 850, której ofertę kupna przedstawiono bankowi pod koniec 1968 r., w ogóle nie znalazła uznania jako auto godne

---

100 i 200 dolarów; *ibidem*, Protokół nr 31 posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 7 IV 1961 r. o godz. 18.00 w lokalu Banku PKO, bp.; *ibidem*, Notatka w sprawie rozszerzenia asortymentu towarowego, Warszawa, 29 III 1961 r., bp.

<sup>88</sup> *Ibidem*, sygn. 164, Sprzedaż samochodów w 1961 r. oraz w okresie od 1 I 1962 do 12 IV 1962 r., bp.

<sup>89</sup> *Ibidem*, Protokół nr 49 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 11 VI 1962 r. w lokalu Banku, bp.

<sup>90</sup> *Ibidem*, sygn. 165, Wniosek Wydziału Handlowego w spr[awie] wprowadzenia posezonowej sprzedaży samochodów „Syrena” w okresie 1 XII 1963 do 29 II 1964 r., Warszawa, 18 XI 1963 r., bp.

<sup>91</sup> *Ibidem*, sygn. 166, Protokół nr 11 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO SA odbytego 13 II 1964 r. w lokalu Banku, bp.

<sup>92</sup> *Ibidem*, sygn. 168, Protokół nr 17 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 21 II 1966 r. w lokalu Banku, bp.

zainteresowania potencjalnych kupców. Komitet Wykonawczy Rady Banku stwierdził, iż wysoka cena jugosłowiańskiego samochodu, droższego od modelu Fiata 600, a także przewidywalne kłopoty z zaopatrzeniem w części zamienne, dyskwalifikują auto wytwarzane w Kragujevacu jako kandydata do eksportu wewnętrznego<sup>93</sup>. Z kolei inne marki, zwykle zachodnie, wykupywane były niemal na pniu. Tak było w przypadku samochodów Renault Major Super, których partia stu sztuk rozeszła się w ciągu tygodnia<sup>94</sup>. Z marek importowanych z krajów socjalistycznych dużym powodzeniem cieszyły się także wołgi, zazwyczaj przeznaczane na taksówki. Wielokrotnie PEKAO miało problemy z realizacją zamówień, które często przekraczały zamawiane ilości. Widząc niesłabnące zainteresowanie klientów tymi autami, bank zdecydował się nawet na podniesienie ceny o 150 dolarów, do poziomu 2150 dolarów. Nie odstręczyło to jednak kupujących<sup>95</sup>. Pod koniec szóstej dekady postanowiono

<sup>93</sup> *Ibidem*, sygn. 170, Protokół nr 81 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO SA odbytego 23 XII 1968 r. w siedzibie Banku, bp.

<sup>94</sup> *Ibidem*, sygn. 167, Protokół nr 62 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO SA odbytego 30 VIII 1965 r. w lokalu Banku, bp. Warto wspomnieć o dość interesującej sprawie związanej z serwisem wymienionych tutaj aut renault. Zawarty z francuską firmą kontrakt zakładał dostarczenie Polsce dokumentacji technicznej, narzędzi specjalnych i części zamiennych jeszcze przed pierwszą dostawą. Kiedy okazało się, że Francuzi zwlekają z wywiązaniem się z umowy, pojawił się problem z obsługą techniczną tych aut. Zjednoczenie Zaplecza Technicznego Motoryzacji nie wyraziło bowiem zgody na świadczenie usług gwarancyjnych bez odpowiedniej dokumentacji, części i narzędzi. Rodziło to poważny problem dla PEKAO, które, nie mogąc zapewnić obsługi technicznej, postanowiło nie wydawać sprzedanych już aut. Do rozwiązania sporu zaangażowano Biuro Radcy Handlowego w Paryżu. Przedstawiciele Renault twierdzili, iż ich zdaniem Motoimport miał instrukcje do wcześniejszego modelu (Renault 8), które z powodzeniem mogły być wykorzystane dla aut sprzedawanych przez PEKAO. Co więcej, przedstawiciel francuskiej firmy miał przebywać w Polsce na przełomie sierpnia i września i wówczas przeprowadził instruktaż techniczny w ważniejszych oddziałach obsługi technicznej. Przypomniano także, iż każdy egzemplarz Renault 10 sprzedawany przez Bank wyposażony był w dwie instrukcje (w języku francuskim i niemieckim) oraz komplet narzędzi obsługowych. PEKAO tymczasem zauważyło, iż instrukcje przeznaczone były dla użytkowników indywidualnych, a nie warsztatów naprawczych, zaś wspomniane przez stronę francuską narzędzia to: podnośnik, płaskie klucze, śrubokręt oraz klucz do świec, które w żaden sposób nie były przydatne do przeglądów gwarancyjnych ani napraw. Ostatecznie strona francuska zapowiedziała dostarczenie brakujących elementów do końca października, zaś PEKAO zdecydowało o wydaniu swoim klientom samochodów, w których nie będą jednak dokonywane żadne naprawy, a jedynie okresowe przeglądy; *ibidem*, sygn. 167, Protokół nr 73 posiedzenia komitetu Wykonawczego RB PKO SA odbytego 18 X 1965 r. w lokalu Banku, bp.; *ibidem*, Protokół nr 76 posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO SA odbytego 28 X 1965 r., bp.; *ibidem*, Protokół nr 78 posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO SA odbytego 8 XI 1965 r. w lokalu Banku, bp.

<sup>95</sup> *Ibidem*, sygn. 165, Wniosek na Komitet Wykonawczy Rady Banku w sprawie zmiany ceny sprzedaży samochodów osob[owych] „Wołga”, Warszawa, 5 XII 1963 r., bp.; *ibidem*, Protokół nr 93 posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO SA odbytego 6 XII 1963 r. w lokalu Banku, bp.

nawet przekazać kilkaset wołg, początkowo przeznaczonych na samochody administracji państwowej, do sprzedaży w ramach eksportu wewnętrznego, zaś na ich miejsce urzędnicy otrzymać mieli duże fiaty<sup>96</sup>.

Popularność eksportu wewnętrznego wśród nabywców samochodów mogła wynikać także z faktu, iż Bank PEKAO zwykle starał się zapewnić sprzedawanym przez siebie pojazdom dostęp do oryginalnych części zamiennych i serwisu technicznego. Wielokrotnie w cennikach eksportu wewnętrznego można bowiem odnaleźć zestawy drobnych części, których kupno oferowano następnie bezpośrednio nabywcom konkretnych modeli samochodów. Podobnie było zresztą z oponami<sup>97</sup>. Innymi słowy, Bank PEKAO starał się nie powielać błędów Motozbytu, który nierzadko nie był w stanie zapewnić odpowiedniej podaży części zamiennych do sprzedawanych przez siebie aut. W dokumentach banku można odnaleźć bardzo interesującą notatkę, w której przedstawiciele PEKAO odpowiadają na propozycję MHW, aby sprzedaż aut importowanych w ramach eksportu wewnętrznego prowadzona była przez Motozbyt. Dość dyplomatyczna odpowiedź przedstawicieli banku *de facto* pokazuje zasadnicze różnice w podejściu do klienta przez obie instytucje:

Współpraca taka byłaby możliwa, przy spełnieniu przez „Motozbyt” określonych warunków, jak np. zabezpieczenie ciągłości w wydawaniu samochodów klientom banku, właściwe magazynowanie i konserwacja samochodów, odpowiednie zorganizowanie wydawania samochodów zapewniające szybką i sprawną obsługę klientów, zabezpieczenie pełnego serwisu gwarancyjnego itp., które to warunki niewątpliwie są poważnymi czynnikami akwizycji dewiz i walut przy sprzedaży samochodów. Bank w dotychczasowej praktyce, pomimo trudnych warunków magazynowych i technicznych, prowadzi sprzedaż samochodów przy sporadycznych przypadkach reklamacji ze strony klientów [...]<sup>98</sup>.

Obok wołgi największym przebojem eksportu wewnętrznego był fiat 125p, produkowany przez FSO od końca lat sześćdziesiątych. Licencja zakupiona od firmy włoskiej przyniosła prawdziwy przełom polskiemu przemysłowi motoryzacyjnemu. Jednocześnie jednak nie spowodowała tak oczekiwanej przez polskie społeczeństwo zmiany w rozwoju motoryzacji indywidualnej. Popularny duży fiat nie był samochodem, który mógłby stać się podstawą boomu motoryzacyjnego: był zbyt duży i, co chyba ważniejsze, zbyt drogi, by stać się podstawowym pojazdem dla Kowalskiego. Zresztą, władze nie ukrywały, iż

<sup>96</sup> AAN, URM, sygn. 5.4/3, Protokół nr 5/70 z posiedzenia Prezydium Rządu 10 III 1970 r., k. 437.

<sup>97</sup> AC PEKAO, sygn. 164, Protokół nr 42 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 28 V 1962 r. w lokalu Banku, bp.

<sup>98</sup> *Ibidem*, sygn. 166, [Pismo informacyjne Banku PKO SA do Ministerstwa Handlu Wewnętrznego w sprawie sprzedaży samochodów osobowych i części zamiennych], 25 II 1964 r., bp.

priorytetem były dla nich dewizy, które zamierzano pozyskać, kierując większą część produkcji żerańskiej FSO na eksport, w tym także eksport wewnętrzny.

Duży fiat pojawił się w ofercie PEKAO w 1968 r. i od razu stał się bardzo pożądanym przez klientów Banku. Początkowo cena została ustalona na 2,3 tys. dolarów, co było bardzo dużą kwotą. Pierwsza propozycja, która padła podczas posiedzenia Komitetu Wykonawczego Rady Banku była o 200 dolarów niższa, ostatecznie jednak opowiedziano się za wartością wyższą. Jak czytamy w uzasadnieniu decyzji, o cenie zadecydował bardzo duży popyt na auta importowane z krajów zachodnich oraz ceny podobnych samochodów w eksporcie wewnętrznym. Jednak największe obawy budziła możliwość wywindowania czarnorynkowej wartości bonów PEKAO i osiągnięcie przez nich poziomu 90–100 zł za 1 dolara, co zbliżało je niebezpiecznie do wartości, jakie za walutę amerykańską płacono na czarnym rynku<sup>99</sup>.

W pierwszych miesiącach 1968 r. duże fiaty bardzo łatwo znajdowały nabywców, którzy płacili za nie dolarami. Łącznie w ciągu dziesięciu miesięcy tego roku sprzedano 611 egzemplarzy, z czego ponad 77 proc. do końca drugiego kwartału. Na wolnym rynku duże fiaty osiągały bardzo wysokie ceny, nawet sięgające 270 tys. zł. Jednak od połowy roku sprzedaż w ramach eksportu wewnętrznego zaczęła spadać. Była to sytuacja dla PEKAO o tyle kłopotliwa, iż wcześniej, aby nie robić nadmiernej konkurencji dla dużych fiatów zbyt rozbudowaną ofertą innych aut zagranicznych, nie zdecydowano się na włączenie do sprzedaży volkswagenów, chcąc w ten sposób zapewnić jak najlepsze warunki sprzedaży nowych aut z Żerania<sup>100</sup>. Co rusz pojawiały się głosy, iż cena w eksporcie wewnętrznym jest zbyt wysoka, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę inne samochody oferowane przez bank, jak choćby Renault 10 czy NSU, których cena nie przekraczała 2 tys. dolarów<sup>101</sup>. W tej sytuacji, aby wprowadzić preferencję cenową „dla samochodu produkowanego w kraju w porównaniu z pojazdami produkcji zagranicznej oraz stałej poprawy zaopatrzenia rynku w samochody «fiat 125p»”, postanowiono obniżyć ich cenę do 2,1 tys. dolarów<sup>102</sup>.

Kolejnym problemem, przed którym stanął Bank były trudności w realizacji już złożonych w Polmozbycie zamówień na polskie samochody: warszawy i fiaty 125p. Ten bowiem w wyniku instrukcji przygotowanej przez Departament

<sup>99</sup> *Ibidem*, sygn. 169, Protokół nr 95 posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO SA odbytego 14 XII 1967 r. w lokalu Banku, bp.

<sup>100</sup> *Ibidem*, sygn. 170, Protokół nr 39 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 17 VI 1968 r. w siedzibie Banku, bp.

<sup>101</sup> *Ibidem*, Wniosek na posiedzenia zarządu w sprawie zmiany ceny EW samochodów fiat 125p prod. krajowej, bp.

<sup>102</sup> *Ibidem*, Protokół nr 74 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 21 XI 1968 r. w siedzibie Banku, bp.



Planowania MHZ z maja 1968 r. podjął decyzję o wstrzymaniu dostaw swoich wyrobów, ponieważ nie mogły one być od tego momentu zaliczane na poczet wykonania planu eksportowego<sup>103</sup>. W pewnym momencie sytuacja stała się na tyle trudna, iż bank nie był w stanie zrealizować przyjętych zamówień na samochody produkowane przez FSO, zaś niezadowoleni klienci wysyłali do władz centralnych skargi na bank. Konflikt na linii PEKAO – Polmozbyt trwał do lipca 1969 r., gdy w wyniku mediacji Ministerstwa Finansów, w kolejnym przygotowywanym przez Komitet Planowania przy Radzie Ministrów rozdzielniku samochodów uwzględniono zamówienie dla eksportu wewnętrznego<sup>104</sup>.

Wysoka cena oraz problemy z dostawami sprawiły, że w okresie od stycznia do października 1969 r. PEKAO sprzedało jedynie 66, zaś do końca roku łącznie 100 dużych fiatów. Coraz częściej nabywcy tych aut decydowali się na zakup za złotówki. Motozbyt w 1969 r. dysponował bowiem 8 tys. tych samochodów, zaś na rok kolejny planował dostarczyć na rynek łącznie 10 tys. egzemplarzy tej marki. Rynek zatem stopniowo się nasycał i nawet w wolnej sprzedaży cena fiata 125p była niewiele wyższa od ceny nominalnej (jedynie 190 tys. zł), a jednocześnie przy przeliczeniu czarnorynkowego kursu dolara, który na przełomie roku kosztował nawet 130 zł, okazywało się, iż zakupy w eksporcie wewnętrznym były bardzo nieatrakcyjne<sup>105</sup>. Dodatkowy problemem dla PEKAO były zagraniczne przedstawicielstwa handlujące nowymi samochodami w kraju.

Pod koniec lat sześćdziesiątych na polskim rynku działało kilka tego typu firm: Dom Agenturowy M. Czarnecki i S-ka oferował samochody marki Citroën i NSU, przedsiębiorstwo Timex SA sprzedawało Mercedesa, Transactor SA dostarczał Volkswagena, zaś Transpol SA – auta produkowane przez brytyjską firmę Rootes Motors Ltd. – przede wszystkim popularnego wówczas Hillmana. Importem marek francuskich (Renault, Simca i Peugeot) zajmowały się Polcomex SA i Mundial SA<sup>106</sup>. Ceny oferowane przez te przedstawicielstwa były na tyle atrakcyjne, iż nawet po doliczeniu kosztów dostawy i cła były zdecydowanie niższe niż ceny bankowe<sup>107</sup>. Transactor SA sprzedający

<sup>103</sup> *Ibidem*, sygn. 171, Protokół nr 1 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 2 I 1969 r. w siedzibie Banku, bp.

<sup>104</sup> *Ibidem*, Protokół nr 43 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO SA odbytego 24 VII 1969 r. w siedzibie Banku, bp.

<sup>105</sup> *Ibidem*, Protokół nr 61 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO SA odbytego 6 X 1969 r. w siedzibie Banku, bp.; *ibidem*, sygn. 172, Protokół nr 2 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 12 I 1970 r., bp.

<sup>106</sup> AAN, Główny Urząd Ceł (dalej: GUC), sygn. 12/45, Notatka w sprawie sprzedaży samochodów przez firmy przedstawicielskie, działające w kraju w imieniu producentów z kierunków kapitalistycznych, Warszawa, 7 II 1970 r., bp.

<sup>107</sup> AC PEKAO, sygn. 171, Protokół nr 64 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO SA odbytego 16 X 1969 r. w siedzibie Banku, bp. W latach 1967–1969 Polacy zakupili w ten

volkswageny, oferował auta po tzw. cenach fabrycznych eksportowych, które były o 11 proc. niższe niż ówczesna cena detaliczna w RFN. Ta zniżka obowiązywała tylko wówczas, gdy samochód był dostarczany bezpośrednio do Polski. W przypadku odbioru na miejscu, do ceny fabrycznej doliczano czteroprocentowy podatek eksportowy. Polscy dyplomaci, którzy zdecydowali się na taki zakup auta, dostawali dodatkowo dziesięcioprocentowy upust. Jedynym problemem była konieczność wpłaty wprost na konto w RFN<sup>108</sup>.

Jednak decyzja o obniżce cen na dużego fiata, nawet biorąc pod uwagę wymienione tu okoliczności i widoczny spadek zainteresowania klientów dolarowych ofertą banku, podjęta została w marcu 1970 r. jako skutek „małej rewolucji” w kształtowaniu się cen na produkty sprzedawane w ramach eksportu wewnętrznego oraz rynku sprzedaży nowych samochodów osobowych sprowadzanych z zagranicy w ogóle.

Wspomniane wcześniej zarządzenie KERM w sprawie cen z lipca 1967 r. było przez bank wprowadzane bardzo wolno. Prawdopodobną przyczyną była chęć utrzymania wysokiej marży na poszczególne towary, co było jednoznaczne z wysokimi wpływami dewiz. Dlatego też dopiero znaczny spadek sprzedaży zmusił Bank PEKAO do rewizji cen zgodnie z zarządzeniem z 1967 r. Tak było w przypadku samochodów, które w ofercie eksportu wewnętrznego zapewniały stosunkowo najwyższe wpływy dewizowe. Kiedy okazało się, że w 1969 r. wartość sprzedanych aut była niższa o 1,2 mln dolarów w stosunku do roku poprzedniego, jasne się stało, iż utrzymanie marży na poziomie 80–85 proc. będzie w dalszej perspektywie niemożliwe. Co więcej, jak pokazywały oficjalne dane, Polacy w tym samym roku kupili w imporcie pozaplanowym ponad 6,1 tys. samochodów, których wartość wynosiła 6,9 mln dolarów. Stanowiło to 30 proc. wszystkich aut przywiezionych do kraju<sup>109</sup>. Tak duży i różnorodny import sprawiał, iż jeszcze trudniejsze stawało się zapewnienie dostępu zarówno do obsługi technicznej, jak i części zamiennych.

Pojawiły się zatem pomysły, aby popyt na samochody osobowe produkcji zachodniej choć częściowo skierować na najnowszy produkt fabryki na Żeraniu. W tym celu Główny Urząd Ceł opracował założenia nowej polityki celnej i cenowej dla dużego fiata. Przede wszystkim zakładano preferencyjne warunki sprzedaży i poziom cen dla wszystkich, którzy będą chcieli

---

sposób ponad 2,8 tys. aut; AAN, GUC, sygn. 12/45, Import samochodów osobowych w latach 1967–1969. Zestawienie zbiorcze, bp.; *ibidem*, Import samochodów osobowych w latach 1967–1969 realizowany przez Państwowe Przedsiębiorstwa Przedstawicielskie, bp.

<sup>108</sup> *Ibidem*, Notatka w sprawie sprzedaży samochodów przez firmy przedstawicielskie działające w kraju w imieniu producentów z kierunków kapitalistycznych, Warszawa, 7 II 1970 r., bp.

<sup>109</sup> AAN, GUC, sygn. 12/45, Założenia protekcyjnej polityki celnej i cenowej w stosunku do eksportu i sprzedaży na rynku wewnętrznym samochodów marki „Polski Fiat”, bp.

ten samochód kupić. Klient miał mieć możliwość kupna fiata 125p tak jak do tej pory za dolary w eksporcie wewnętrznym oraz, co było nowością, w Pol-Mocie za walutę wymienną. Zarówno w pierwszym, jak i drugim przypadku ceny miały być niższe niż dotychczas obowiązujące. Jednocześnie auta sprowadzane do kraju w tzw. obrocie pozaplanowym, czyli prywatnym, miały zostać obłożone wysokim cłem i wysoką opłatą skarbową<sup>110</sup>. W praktyce przepisy te dotyczyły przede wszystkim samochodów marek zachodnich, bo to one stanowiły przytłaczającą większość pojazdów sprowadzanych poza oficjalnymi kanałami.

Podczas dyskusji nad ceną dużego fiata w eksporcie wewnętrznym ustalono, że dopiero zbliżenie jej do poziomu ceny na rynku wewnętrznym, przy zachowaniu czarnorynkowego kursu dolara (1 dolar – 100 zł), mogło z powrotem przyciągnąć klientów do PEKAO. Stąd też rekomendowaną przez bank ceną było 1,6 tys. dolarów za auto z silnikiem o pojemności 1300 cm<sup>3</sup> i 1,8 tys. dolarów za samochód z silnikiem 1500 cm<sup>3</sup><sup>111</sup>. Do propozycji przychyliło się Prezydium Rządu, które na swoim posiedzeniu 10 marca 1970 r. zaakceptowało nowe ceny na dużego fiata. Wówczas także ustalono dolarową cenę sprzedaży auta na rynku wewnętrznym. Osoby chcące kupić fiata poza eksportem wewnętrznym musiały zapłacić za niego odpowiednio 1,3–1,4 tys. dolarów<sup>112</sup>. Sprzedaż w nowych warunkach rozpocząć się miała niemal natychmiast po ogłoszeniu decyzji, czyli już 17 marca. Warto w tym miejscu zauważyć, iż był to pierwszy przypadek, aby o cenie samochodu decydowało jedno z najwyższych gremiów w państwie<sup>113</sup>.

Na efekty nie trzeba było długo czekać. W ciągu kilkunastu dni (od 17 marca do 8 kwietnia) bank sprzedał 100 sztuk pojazdów, zaś do końca pierwszego półrocza 1970 r. aż 1290 dużych fiatów. Ostatecznie w ramach eksportu wewnętrznego do końca roku sprzedano łącznie 2841 tych aut, uzyskując 4,7 mln dolarów<sup>114</sup>. Nie obyło się jednak bez pewnych perturbacji.

<sup>110</sup> *Ibidem*, Notatka syntetyczna założeń protekcyjnej polityki celnej i cenowej w stosunku do eksportu i sprzedaży na rynku wewnętrznym samochodów osobowych marki „Polski Fiat, [luty 1970 r.], bp.

<sup>111</sup> AC PEKAO, sygn. 172, Protokół nr 2 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 12 I 1970 r., bp.; *ibidem*, Notatka w sprawie cen samochodów Polski Fiat 125P, Pofne, bp.

<sup>112</sup> W przypadku zakupu dużego fiata na rynku wewnętrznym kupujący zobowiązywał się do niesprzedawania pojazdu przez trzy lata. W przeciwnym razie musiał zapłacić 25-procentową opłatę skarbową.

<sup>113</sup> AAN, URM, sygn. 5.4/3, Decyzja nr 26/70 Prezydium Rządu z 10 III 1970 r. w sprawie zmiany polityki celnej w stosunku do samochodów importowanych w obrocie pozaplanowym oraz zwiększenia wewnętrznego eksportu wewnętrznego samochodu licencyjnego Fiat 125P, k. 628.

<sup>114</sup> AAN, GUC, sygn. 12/45, Informacja obrazująca zagadnienie przywozu w obrocie pozaplanowym samochodów osobowych i dostawczych, [1971 r.], bp.

Kiedy okazało się, iż klienci PEKAO wyczerpali w ciągu miesiąca zasoby magazynowe dużych fiatów, bank zwrócił się do Pol-Motu o kolejne 2680 sztuki. Brak przygotowania na taką sytuację sprawił, że czas oczekiwania na odbiór samochodu klientów PEKAO wydłużył się nawet dwukrotnie, do 3–4 tygodni. Dopiero po interwencji władz centralnych Pol-Mot kontynuował dostawy<sup>115</sup>. Znacznie wzrosła także dolarowa sprzedaż dużych fiatów na rynku wewnętrznym, bo samochodów tego modelu sprzedano niemal dziesięciokrotnie więcej niż w 1969 r., kiedy to sprzedaż wyniosła 110 sztuk<sup>116</sup>.

O ile jednak w przypadku dużego fiata manewr cenowy przyniósł pozytywny skutek, o tyle nie da się tego powiedzieć o eksporcie wewnętrznym samochodów zachodnich. Na posiedzeniu Komitetu Wykonawczego Rady Banku PEKAO 26 marca 1970 r. zdecydowano o czasowym wstrzymaniu sprzedaży samochodów importowanych z krajów kapitalistycznych. Powodem był jeden z punktów decyzji (1.1a) Prezydium Rządu z 10 marca, nakazujący, aby cena oferowanych w eksporcie wewnętrznym aut z krajów kapitalistycznych ustalana była na poziomie cen detalicznych krajów Europy Zachodniej z narzutem w wysokości 10–20 proc. Jednocześnie bank miał stosować zasadę optymalnego zysku i, w zależności od potrzeb, ceny mogły być podnoszone bądź obniżane. Z powodu konkurencyjności oferty wspomnianych już przedstawicielstw firm samochodowych, ceny w eksporcie wewnętrznym miały być niemal identyczne jak aut przez nie oferowanych, powiększone o równowartość opłat celnych i kosztów transportu. Jednocześnie miały zabezpieczać co najmniej 60 proc. zysku dewizowego. Kryła się w tym jednak sprzeczność, bowiem bank, chcąc zapewnić sobie określony zysk dewizowy, musiał ceny utrzymać na dotychczasowym poziomie, a niektóre nawet podnieść o kilkanaście procent.

Istotnie, nowe ceny aut zachodnich sprzedawanych w eksporcie wewnętrznym obowiązujące od 9 maja były wyższe. Za model Renault, który do tej pory kosztował 1850 dolarów, teraz należało zapłacić 2530 dolarów. Poszczególne modele Fiata oferowane przez PEKAO podrożały o 400 i więcej dolarów. Za radziecką wołgę, która wyposażona była w angielski silnik firmy Rover i traktowana jak auto zachodnie należało zapłacić aż 3530 dolarów, podczas gdy przed podwyżką cena wynosiła 2760 dolarów.

Wyniki sprzedaży za pierwsze półrocze pokazały, że nowa polityka cenowa Banku PEKAO sprawdziła się połowicznie. W przypadku dużych fiatów zano-towano wprawdzie wyraźny wzrost sprzedaży, jednak dla aut importowanych

<sup>115</sup> AC PEKAO, sygn. 172, Protokół nr 41 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego Rady Banku 4 VI 1970 r., bp.; *ibidem*, Protokół nr 38 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 21 V 1970 r., bp.

<sup>116</sup> AAN, GUC, sygn. 12/45, Informacja obrazująca zagadnienie przywozu w obrocie pozaplanowym samochodów osobowych i dostawczych, [1971 r.], bp.

praktycznie się zatrzymała. Interesująco wygląda zestawienie liczby sprzedanych samochodów przed i po wprowadzeniu nowych cen. Zaznaczyć należy, że wszystkie umowy na kupno samochodu zawarte przed decyzją Prezydium Rządu z 10 marca, a realizowane już po tej dacie finalizowano jeszcze po starych cenach. W tym czasie PEKAO sprzedawało łącznie 389 aut zachodnich, natomiast w okresie od 9 maja do 30 września – jedynie 23. Oznaczało to ogromny spadek wpływów dewizowych z tego tytułu, którego nie był w stanie zrekompensować nawet stale rosnący zbyt fiatów 125p. Jednocześnie rosły zapasy magazynowe samochodów, które nie znajdowały nabywców. Ze względu na wspomniane problemy z parkowaniem aut bank próbował przekazać je do sprzedaży na rynku wewnętrznym. Ostatecznie w końcu lipca 1970 r. Ministerstwo Finansów zdecydowało o wykreśleniu owego feralnego punktu z decyzji Prezydium Rządu.

Wracając jeszcze na chwilę do dużego fiata, należy podkreślić, iż ów skokowy wzrost sprzedaży nie był wynikiem wyłącznie obniżenia jego ceny. Podczas tego samego posiedzenia w dniu 10 marca 1970 r. Prezydium Rządu zdecydowało także o podwyższeniu cła na samochody osobowe przywożone z zagranicy. Od 1968 r. obowiązywały trzy stawki celne, w zależności od pojemności silnika, a także faktu, czy przywoźący pozbył się auta w ciągu trzech lat od jego sprowadzenia i czy członek jego rodziny w ciągu pięciu lat nie skorzystał z tych stawek, w przeciwnym razie opłaty wzrastały dwukrotnie. W pierwszym przypadku cło wynosiło: 30 zł za kilogram (za pojazd z silnikiem do 1000 cm<sup>3</sup>), 40 zł (1000–1600 cm<sup>3</sup>) oraz 50 zł (powyżej 1600 cm<sup>3</sup>)<sup>117</sup>. Wprowadzona w 1970 r. nowa stawka została ujednoczona i podniesiona do 150 zł za kilogram<sup>118</sup>. Podwyżka była bardzo odczuwalna, w najgorszym przypadku osoba sprowadzająca z zagranicy auto musiała opłacić cło pięciokrotnie wyższe. Jednocześnie zlikwidowano całkowicie zwolnienia z opłat celnych, do tej pory dość powszechne. O ile bowiem w latach 1962–1969 należności z tego tytułu wyniosły ponad 923 mln zł, to pobrane cło zamknęło się w kwocie 424 mln zł<sup>119</sup>.

Ostatecznie nowa taryfa opłat celnych wprowadzona została 14 marca i bardzo mocno zahamowała import aut osobowych. Stefan Kisielewski odnotował w swoim dzienniku ów fakt w sposób następujący: „Podniesiono

<sup>117</sup> Dz. U. 1968, nr 25, poz. 169.

<sup>118</sup> Dz. U. 1970, nr 5 poz. 37.

<sup>119</sup> Podkreślić należy, iż większość zwolnień z opłat celnych dotyczyła osób przesiedlanych, którzy wracając do Polski, przywozili ze sobą swój dobytek, w tym bardzo często samochody. Łącznie w tym okresie powracający do kraju przywieźli ponad 10 tys. samochodów, zaś zwolnienia z cła wyniosły 405 mln złotych; AAN, GUC, sygn. 12/45, Zestawienie samochodów osobowych sprowadzonych w obrocie pozaplanowym przez obywateli polskich z zagranicy w latach 1962–1969, [1970 r.], bp.

trzykrotnie cło na samochody przywożone z zagranicy. To brutalny cios w przeróżnych inżynierów, co siedząc za granicą głodują, aby odłożyć na samochód. Rzeczywiście nasza władzuchna umie zniechęcić ludzi”<sup>120</sup>. W 1969 r. Polacy sprowadzili do kraju 6129 samochodów, zaś rok później już tylko 2374. Co ciekawe, w tym samym okresie mocno wzrósł import aut dostawczych, na które stawka celna pozostała na niezmiennym poziomie (20 zł za kg pojazdu). Wielu przedsiębiorczych Polaków wykorzystało ten fakt i sprowadzało do kraju różnego rodzaju furgonetki, które z powodzeniem mogły służyć jako samochody osobowe, a kwalifikowały się do niższych opłat przywozowych. Zanim rządzący zorientowali się w tym procederze i wprowadzili uzupełnienie przepisów celnych, do Polski w ciągu trzeciego i czwartego kwartału 1970 r. przywieziono 487 aut dostawczych, podczas gdy w całym 1969 r. takich pojazdów importowano 59<sup>121</sup>.

Z kolei chęć ukrócenia procederu odsprzedawania nowych pojazdów zaraz po ich zakupie stała za pomysłem, aby osoby, które z drugiej ręki nabywały samochód nowy, płaciły cenę wyższą od oficjalnej. Władze zwróciły się zatem do Banku PEKAO, aby podniósł cenę dużego fiata odsprzedawanego w ramach eksportu wewnętrznego. Przedstawiciele banku odpisali jednak, iż zastosowanie dwóch różnych cen samochodu w zależności od tego, czy nabywca dokona zakupu na własny użytek, czy też w celu dalszej sprzedaży „nie jest możliwe ani uzasadnione”. Bank nie mógł w żaden sposób wpływać na tego rodzaju transakcje, bowiem zarówno jedni, jak i drudzy klienci wpłat dokonywali w dewizach i na tych samych warunkach. Można było jedynie, zdaniem banku, wprowadzić podatek od nabycia praw majątkowych<sup>122</sup>.

## „Opłacało się zaoszczędzić sześć patyków” – Powszechna Kasa Oszczędności

W pierwszym kwartale 1957 r. przed osobami chcącymi nabyć własne auto pojawiła się nowa możliwość realizacji tego pragnienia. Otóż Powszechna Kasa Oszczędności wprowadziła szczególny rodzaj książeczek oszczędnościowych. Wkłady, których można było mieć dowolnie dużo, nie były oprocentowane,

<sup>120</sup> S. Kisielewski, *Dzienniki*, Warszawa 2001, s. 391.

<sup>121</sup> AAN, GUC, sygn. 12/45, Informacja obrazująca zagadnienie przywozu w obrocie pozaplanowym samochodów osobowych i dostawczych, [1971 r.], bp.

<sup>122</sup> *Ibidem*, sygn. 12/45, Notatka w sprawie cen i trybu sprzedaży samochodów „Fiat 125P” w eksporcie wewnętrznym w Banku PKO, Warszawa, 7 II 1970 r., bp.



3. Samochody wylosowane podczas akcji oszczędzania w Powszechnej Kasie Oszczędności, 1958 r.

za to ich właściciele raz na kwartał mogli brać udział w losowaniu samochodu osobowego. Zasady były jasne: należało zgromadzić na książeczce 6 tys. zł (wpłacając pieniądze jednorazowo bądź w 6 lub 12 ratach), zaś na każdy tysiąc książeczek przypadała jedna premia w postaci auta. Szczęśliwiec, który został wylosowany, nie tracił pieniędzy: mógł je wycofać lub pozostawić na książeczce i brać udział w kolejnych losowaniach<sup>123</sup>.

<sup>123</sup> *Nowe samochody dla posiadaczy książeczek PKO*, „Motor” 1957, nr 13, s. 4.

Pomysł z premią w postaci samochodu, a później także motocykla i motoroweru, okazał się bardzo trafiony. O ile jeszcze w 1956 r. w sprawozdaniach PKO możemy przeczytać, że „upowszechnienie książeczki jest niedostateczne”, o tyle już rok później, na koniec 1957 r. odnotowano ich skokowy przyrost, przede wszystkim wkładów premiowanych pojazdami<sup>124</sup>. Wówczas założono niemal 80 tys. książeczek „samochodowych”, na których zgromadzono 521 mln zł, zaś „motocyklowych” 32 tys. na łączną kwotę niemal 125 mln zł. Dla porównania dodajmy, że w tym samym roku Polacy otworzyli 3,1 tys. książeczek mieszkaniowych, na których zgromadzili 15,7 mln zł<sup>125</sup>.

Tabela 11. Liczba premii PKO oraz ich wartość w latach 1957–1969

| Rok   | Samochody |                   | Motocykle |                   | Motorowery |                   |
|-------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|------------|-------------------|
|       | liczba    | wartość w tys. zł | liczba    | wartość w tys. zł | liczba     | wartość w tys. zł |
| 1957  | 51        | 3422              | 72        | 507               | –          | –                 |
| 1958  | 230       | 18758             | 619       | 4354              | –          | –                 |
| 1959  | 333       | 29962             | 786       | 5502              | –          | –                 |
| 1960  | 529       | 47694             | 856       | 5992              | –          | –                 |
| 1961  | 786       | 70805             | 927       | 6489              | –          | –                 |
| 1962  | 1049      | 94916             | 867       | 6069              | 164        | 817               |
| 1963  | 1441      | 130104            | 834       | 5838              | 228        | 1141              |
| 1964  | 1981      | 179318            | 764       | 5348              | 248        | 1124              |
| 1965  | 2489      | 224243            | 670       | 4690              | 236        | 1062              |
| 1966  | 2969      | 267692            | 552       | 3864              | 213        | 958               |
| 1967  | 3589      | 323172            | 466       | 3262              | 201        | 905               |
| 1968  | 4343      | 390955            | 387       | 2712              | 190        | 855               |
| 1969  | 5077      | 457122            | 329       | 2632              | 182        | 819               |
| Razem | 24867     | 2238163           | 8129      | 57259             | 1662       | 7681              |

Źródło: AAN, PKO, sygn. 14/15, Sprawozdanie z działalności Powszechnej Kasy Oszczędności za rok 1965, k. 36–37; *ibidem*, Sprawozdanie z działalności Powszechnej Kasy Oszczędności za rok 1967, k. 256–257; *ibidem*, Sprawozdanie z działalności Powszechnej Kasy Oszczędności za rok 1968, k. 386–387; *ibidem*, sygn. 14/16, Sprawozdanie z działalności Powszechnej Kasy Oszczędności za rok 1969, k. 45–46.

<sup>124</sup> AAN, Powszechna Kasa Oszczędności (dalej: PKO), sygn. 7/6, Sprawozdanie z działalności PKO w 1955 r., k. 7–8.

<sup>125</sup> *Ibidem*, sygn. 14/8, Sprawozdanie z działalności Powszechnej Kasy Oszczędności w roku 1957, k. 52.





4. Samochody osobowe zgromadzone na parkingu Ministerstwa Finansów będące główną nagrodą w loterii Powszechnej Kasy Oszczędności, 1958 r.

Pierwsze losowanie odbyło się w lipcu 1957 r. Do wylosowania było siedem samochodów: cztery warszawy, dwa wartburgi i jedna ifa<sup>126</sup>. Na losowaniu obecna była Kronika Filmowa. „Szansa 1 na 1000, chyba lepiej niż w Totku lub Syrence. [...] Może choć raz w życiu uśmiechnie się szczęście...” mówił w tle głos Andrzeja Łapickiego<sup>127</sup>. Łącznie w pierwszym roku rozlosowano

<sup>126</sup> *Nowe samochody dla posiadaczy książeczek...*, s. 4.

<sup>127</sup> *Witaj szczęście*, Polska Kronika Filmowa (dalej: PKF) 57/46A, 1957.

51 samochodów. W kolejnych latach liczba nagradzanych książeczek rosła. Pod koniec szóstej dekady już pół tysiąca szczęśliwców mogło liczyć na nowy samochód, ale także motocykl czy motorower. Łącznie w latach 1957–1969 Polacy zdobyli w ten sposób niemal 25 tys. samochodów, 8,1 tys. motocykli i 1,6 tys. motorowerów.

Jednym ze szczęśliwców w 1964 r. był Stanisław Lem, który wygrał warszawę. Pisarz jednak nie zamierzał zatrzymywać wygranej. Posiadacz samochodu od kilku już lat, nie był zainteresowany żerańskim pojazdem. W liście do Sławomira Mrożka pisał: „[...] pewno sprzedamy ją i wartburga i za dwa te auta kupimy coś wielkiego”<sup>128</sup>. Ostatecznie za sprzedane samochody nabył, zresztą, nie bez perypetii, nowego fiata 1800, kosztującego wówczas 190 tys. zł<sup>129</sup>. Odsprzedawanie samochodu było bardzo częstą praktyką w tym czasie, zwłaszcza w przypadku osób, które już miały samochód, a oszczędzanie w PKO traktowały jako szansę na zarobek w wysokości ceny nowego auta.

Praktycznie od początku istnienia ta forma zdobywania samochodu budziła zastrzeżenia, choć należy zauważyć, iż przede wszystkim tych, którzy nie mieli szczęścia w losowaniu. Kwestionowano przede wszystkim brak oprocentowania książeczek, zmieniającą się wielkość obowiązkowego wkładu (wzrost z 6 tys. do 9 tys. zł), jak również liczbę i różną wartość losowanych aut. „Czy można obecnie posiadać zaufanie do takiej instytucji jak PKO” – pytano retorycznie w anonimowym liście przysłanym do „Trybuny Ludu”<sup>130</sup>. Zdarzały się również głosy kwestionujące samo losowanie, które, jak donoszono w anonimach kierowanych m.in. do Biura Listów i Zażeń Rady Państwa, stwarzało „możliwość nadużyć”<sup>131</sup>.

Były to jednak głosy nieliczne. Polacy w latach 1960–1970 zdeponowali w PKO łącznie 530 618 mln zł, z czego 15,4 proc. na książeczkach „samochodowych”. Rokrocznie wysokość wkładów samochodowych rosła: w 1960 r. było to 2 233 mln zł, w 1970 – ponad 20 938 mln zł.

Bardzo prawdopodobne, że pewna część tych oszczędności była umieszczana na wkładach premiowanych autami w momencie, kiedy u oszczę-

<sup>128</sup> S. Lem, S. Mrożek, *Listy 1956–1978*, tł. z ang. T. Lem, z fr. R. Niziołek, Kraków 2011, s. 322.

<sup>129</sup> *Ibidem*, s. 384.

<sup>130</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXVII-23, Biuletyn nr 60/228, Warszawa, 23 X 1957 r., k. 159–160.

<sup>131</sup> *Ibidem*, Kancelaria Rady Państwa (dalej: KRP), sygn. 63/6, Wykazy anonimów, które wpłynęły do KRP od 1 I 1958 do 21 I 1958 r., k. 179. Warto zauważyć, iż podobne zarzuty pojawiły się odnośnie do losowań kuponów popularnego Totolotka nagradzanych samochodami; *ibidem*, k. 84 (za wskazanie tych dokumentów dziękuję dr Ewelinie Szpak).

dzających pojawiała się „wolna kwota”, np. przeznaczona na zakup mebli uzależniony od terminu otrzymania mieszkania. Otwierano wówczas książeczki „samochodowe”, licząc na łut szczęścia, by po wylosowaniu premii wkład wycofać. Takie działania zaobserwowano w 1972 r.<sup>132</sup>, jednak możemy z dużą dozą pewności przyjąć, iż tego rodzaju praktyki były stosowane także wcześniej.

Tabela 12. Wkłady oszczędnościowe PKO w latach 1960–1970 i ich struktura

| Rok  | Wpłaty w mln zł |        | Udział we wkładach PKO na książeczkach w proc. |                        |                        |
|------|-----------------|--------|--|------------------------|------------------------|
|      | Ogółem          | w tym: | Samochodowych                                  | Wysoko oprocentowanych | Mieszkania-<br>niowych |
|      |                 | PKO    |  |                        |                        |
| 1960 | 19088           | 14307  | 11,7   | 6,1                    | 2,2                    |
| 1961 | 22560           | 16384  | 13,8   | 8,9                    | 1,9                    |
| 1962 | 29653           | 21506  | 15,3   | 11,4                   | 1,3                    |
| 1963 | 39258           | 28649  | 15,8   | 13,6                   | 1,2                    |
| 1964 | 48117           | 35016  | 16,4   | 16,3                   | 1,5                    |
| 1965 | 58300           | 42256  | 16,2   | 18,8                   | 3,7                    |
| 1966 | 71424           | 51951  | 15,8   | 21,3                   | 5,2                    |
| 1967 | 86225           | 63021  | 15,8   | 24,2                   | 6,0                    |
| 1968 | 99416           | 73412  | 15,8   | 25,8                   | 7,0                    |
| 1969 | 115352          | 86890  | 16,2   | 27,0                   | 7,5                    |
| 1970 | 128460          | 97226  | 16,3   | 28,6                   | 8,3                    |

Źródło: Z. Krasieński, *Czynniki ekonomiczno-społeczne rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce w świetle badań ankietowych*, Poznań 1972, s. 26.

## Grupy uprzywilejowane

Dnia 1 X 1955 r. wysłałem pismo z prośbą o umożliwienie mi nabycia talonu na samochód osobowy „ifa”, w którym podałem powody. Jednak odpowiedź, jaką otrzymałem z Urzędu Rady Ministrów – Biuro Skarg i Zażaleń [...], wskazuje na to, że list mój został mylnie skierowany i źle zrozumiany. Samochód, o który się staram nie będzie przeznaczony do celów prywatnych a społecznych. W parafii mojej na Ziemiach

<sup>132</sup> AAN, PKO, sygn. 14/19, Sprawozdanie Powszechnej Kasy Oszczędności [z] 1972 r., k. 24–26.

Zachodnich znajdują się 4 spółdzielnie produkcyjne, 8 PGR-ów, a zatrudnieni tam rolnicy i robotnicy korzystają z moich usług. Poza tym dojeżdżam do 3 kościołów, 4 szkół podstawowych, które są oddalone od siebie po kilkanaście kilometrów. Dojazd rozwiązałoby posiadanie samochodu, a czas, który ludzie pracy tracą na przysyłanie koni i odwożenie mnie, można by przeznaczyć dla dobra ogólnej gospodarki. Ponieważ spotyka się w prasie i przez radio, że Polska Ludowa już umożliwi swoim obywatelom nabycie samochodu (a będąc w Warszawie w ramach Odbudowy Stolicy sam widziałem u osób prywatnych „ify”), odpowiedź odmowna skłania mnie do przypuszczenia, że prośbę moją odrzucono dlatego, że jestem księdzem.

Tak pisał mieszkający w Rozłazinie (powiat Łęborg) ksiądz Czesław Łaszyński. Jednak i tym razem jego starania o możliwość zakupu wschodniemieckiej ify nie zakończyły się sukcesem. W adnotacji naniesionej na liście czytamy, iż ksiądz odznaczał się „negatywnym stosunkiem do przemian społecznych”, bo krytykował w swoich kazaniach niektóre działania władz. Co więcej, „ks. Łaszyński w ruchu postępowych księży nie udziela się. Księżę postępowych zwalcza [...] księża w rodzaju Łaszyńskiego w niczym nie zasługują, aby im uprzystępnić nabycie samochodu, wtedy, kiedy wielu księży postępowych nie jest w stanie nabyć samochodu, gdyż prywatnie prawie samochodów im się nie sprzedaje”<sup>133</sup>.

Inny charakterystyczny przykład pochodzi ze wspomnień Jerzego Putramenta. W 1953 r. pisarz stał się posiadaczem własnej warszawy. „Jesienią pozwolono mi kupić warszawę, jeszcze montowaną z części robionych w Moskwie. Cena była bajeczna: poniżej dwudziestu pięciu tysięcy złotych! Było takich prywatnych warszaw kilka w całej Polsce – razem ze mną dostali zgodę na kupno Jakubowska, Kruczkowski, Tuwim. Prywatne wozyznaczono wtedy literką «H» i taka była rzadkość takich warszaw, że każda moja wizyta na stacji benzynowej wywoływała zbiegowisko jak dzisiaj jakiś jaguar czy ferrari”<sup>134</sup>.

Leopold Tyrmand w swoim dzienniku zanotował z kolei: „Moje życie jest życiem bez komfortu. Mieszkam źle, organizowanie pożywienia na co dzień urąga pojęciu cywilizacji, wystaję w kolejkach za chlebem, sprzętami. Pozbawiony jestem wygód i ułatwień dostępnych mężczyźnie w moim wieku i moim potencjale zarobkowym w krajach demokratycznych. Myślę, że dziennikarz mający coś do powiedzenia nie obywa się tam bez mieszkania-domu, samochodu, zagranicznych podróży, czyli bez akcesoriów bytu dość elementarnych i na pewno nie najważniejszych. Ale pomocnych w szukaniu owych celowości istnienia na wyższym piętrem”<sup>135</sup>.

<sup>133</sup> *Listy do pierwszych sekretarzy KC PZPR*, oprac. J. Stępień, Warszawa 1994, s. 125–126.

<sup>134</sup> J. Putrament, *Pół wieku. Literaci*, Warszawa 1970, s. 200–201.

<sup>135</sup> L. Tyrmand, *Dziennik 1954. Wersja oryginalna*, Warszawa 1999, s. 67–68.

Te trzy różne historie mają wspólny mianownik: samochód, a ściślej rzecz ujmując – chęć jego posiadania. Bliżej nieznanemu księdz Łaszyński był dla ówczesnych władz osobą, która nie zasługiwała na własne auto ze względu na poglądy. Jerzy Putrament, będący wówczas jednym z literackich pupilków władzy, swój samochód kupił w momencie, kiedy najwyższe kręgi władzy całkiem poważnie zastanawiały się nad wprowadzeniem całkowitego zakazu posiadania pojazdów prywatnych. Mógł więc czuć się wyjątkowo doceniony. Z kolei Leopold Tyrmand – niemal całkowite przeciwieństwo Putramenta – o aucie marzył, ale jako źle odbierany przez władze musiał póki co na marzeniach poprzestać<sup>136</sup>.

Władze doskonale zdawały sobie sprawę z siły takich marzeń. Społeczeństwo z kolei było świadome, na jakich warunkach można zaspokoić pragnienie posiadania samochodu, czyli na jakie ustępstwa trzeba było pójść<sup>137</sup>. W ZSRR zasady rozdziału forpoczty komunizmu od reszty były jasne, a jednym z wyznaczników był dostęp do dóbr luksusowych, w tym także, a może przede wszystkim, prywatnych aut. Wysocy oficjele partyjni, stachanowcy, znani literaci świadczyć mieli o tym, że rzeczy idą w dobrym kierunku dobrą drogą, na której końcu miał być komunizm. Większość pozbawiona takich zaszczytów otrzymała obietnicę, iż w nieokreślonej przyszłości to, co aktualnie dostępne jest dla wybranych, przypadnie w udziale wszystkim<sup>138</sup>. Dopiero wspomniana już zmiana władzy pozwoliła „zwykłym obywatelom” ZSRR zbliżyć się do realizacji marzeń o samochodzie.

W Niemieckiej Republice Demokratycznej tymczasem motoryzacja indywidualna rozwijała się przez cały czas pod wpływem nazistowskiej koncepcji, zakładającej powszechny dostęp do tanich aut. Nawet jeśli w pierwszej dekadzie po wojnie Walter Ulbricht postanowił przyjąć rozwiązanie radzieckie i przeznaczył pojazdy dla najważniejszych członków administracji oraz robotników wyróżniających się we współzawodnictwie, to w połowie lat pięćdziesiątych sytuacja uległa zmianie. Przykład zachodnioniemiecki

<sup>136</sup> Tyrmand wymarzoną autem jeździł po warszawskich ulicach dopiero po sukcesie *Złego*. Był to wartburg, który kupił za otrzymany do Józefa Cyrankiewicza talon. Zresztą, sam postarał się o niego, dzwoniąc osobiście do premiera, który słysząc Tyrmanda w słuchawce, miał podobno powiedzieć: „Pan na pewno w sprawie talonu na samochód”. Mariusz Urbanek twierdzi ponad to, iż Cyrankiewicz „*Złego*» czytał i podobał mu się, więc talon dał”; M. Urbanek, *Zły Tyrmand*, Warszawa 2007, s. 43, 86, 108.

<sup>137</sup> Leopold Tyrmand odnotował w swoim dzienniku następującą rozmowę: „Był Bliński. [...] «Tyś przestał być Europejczykiem – rzekł do mnie – zrezygnowałeś z ambicji». «Co rozumiesz przez ambicje?» – spytałem. – «No, powiedz, żeby facet o twoich zdolnościach nie miał jeszcze, w twoim wieku, willi i auta...». «Nawet w dzisiejszych warunkach? Czy wiesz, kto i za jaką cenę ma dziś w Polsce willę i auta?»”; L. Tyrmand, *Dziennik 1954...*, s. 173–174.

<sup>138</sup> L. Gatejel, *Appealing for a Car...*, s. 123.

i sukces popularnego garbusa mocno oddziaływały na wschodnioniemieckie społeczeństwo, żywo zainteresowane wydarzeniami za swoją zachodnią granicą. Niemcy coraz natarczywiej domagali się własnych aut. Rozpoczęcie produkcji wartburga i trabanta sprawiło, iż NRD z rocznym przyrostem aut na poziomie 21 proc. stało się najszybciej motoryzującym się krajem bloku wschodniego<sup>139</sup>.

Wspominałem już, że w powojennej Polsce dość jasno wskazano, kto może liczyć na specjalne traktowanie przez władze w zakresie dostępu do samochodów. Obok aktywistów, naukowców czy przedstawiciele inteligencji<sup>140</sup> byli to także przodujący przedstawiciele robotników: przodownicy pracy i racjonalizatorzy. Ci ostatni jednak otrzymywali niewielkie wsparcie w tym zakresie. Przykładowo, w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych Ministerstwo Kolei oraz Ministerstwo Żeglugi wnioskowały w Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów, zajmującym się rozdziałem puli samochodów, o przyznanie pewnej liczby aut dla przodujących kolejarzy i ludzi morza. Niestety, nie wiadomo dokładnie, ile i jakich. Prawdopodobnie nie były to duże liczby, zapewne chodziło maksymalnie o kilkadziesiąt pojazdów, bowiem w kolejnych latach samo MŻ otrzymało na ten cel dziewięć wschodnioniemieckich if (w 1955 r.) i dziesięć warszaw (w 1956 r.)<sup>141</sup>. W latach kolejnych przodujących robotników nagradzano samochodami przy okazji ich branżowych świąt, jednak i wówczas były to wielkości niewielkie<sup>142</sup>. Zatem spośród wszystkich grup uprzywilejowanych, robotnicy byli grupą najmniej uprzywilejowaną. Zdecydowanie łatwiej było uzyskać dostęp do samochodu przedstawicielom szeroko rozumianej inteligencji czy też – szczególnie hołubionych przez władzę, choć oczywiście z niezbyt rzadkimi wyjątkami – ludzi pióra bądź estrady.

Kiedy pod koniec lat pięćdziesiątych w tygodniku „Przekrój” ukazał się pierwszy odcinek powieści *Czar twoich kótek*, jej autor Marian Eile, ukrywający się pod pseudonimem Salami Kożerski, zestawiał listę osób i zawodów traktowanych przez władze państwa w sposób uprzywilejowany. Wymienił mianowicie kilkadziesiąt powszechnie znanych postaci wraz z markami posiadanych przez nie samochodów. Znaleźli się na niej: pisarze, artyści sceny, ludzie nauki, dziennikarze, adwokaci, słynni sportowcy oraz Miss Polonia z 1957 r. Alicja Bobrowska. Zdecydowana większość osób z listy jeździła

<sup>139</sup> *Ibidem*, s. 131.

<sup>140</sup> Zob. np. AAN, URM KT, sygn. 6/229, Notatka służbowa – dot. projektu uchwały Prezydium Rządu w sprawie nabywania przez pracowników nauki samochodów osobowych i motocykli, Warszawa, 27 VIII 1954 r., k. 219–220.

<sup>141</sup> AAN, KERM, sygn. 6/249, Uwagi do załącznika nr 3 [Zespołu Radców Ministerstwa Kolei oraz Zespołu Radców Ministerstwa Żeglugi], 2 III 1953 r., k. 44.

<sup>142</sup> *Ibidem*, Rozdzielnik samochodów osobowych przeznaczonych dla osób prywatnych. Załącznik nr 3 [1956 r.], k. 66–67.

samochodami zagranicznymi<sup>143</sup>. Zresztą, perypetie Salamiego Kożerskiego próbującego zdobyć własny samochód ostatecznie zakończyły się sukcesem i nabyciem niewielkiego, „bikiniarskiego” fiata 600. Sam *Czar twoich kółek*, pokazujący różne absurdy polskiej rzeczywistości lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, miał ukazać się nakładem Wydawnictwa „Iskry”, o czym informowano po opublikowaniu w tygodniku ostatniego odcinka powieści. Jednak do jej wydania nigdy nie doszło. Andrzej Klominek trafnie skomentował to w następujący sposób: „«Czar twoich kółek» miał więc ogromne powodzenie i, prawdę mówiąc, rzeczywiście rozbudzał u wielu tysięcy czytelników niezdrowy, konsumpcyjny apetyt na samochód”. Dlatego też zarówno powieść, jak i sam „Przekrój” znalazły się na cenzurowanym, co ostatecznie doprowadziło do wstrzymania wydania powieści<sup>144</sup>.

W kolejnej dekadzie sytuacja grup uprzywilejowanych praktycznie nie uległa zmianie. Tygodnik „Motor”, przeprowadzając swoje redakcyjne sondy, korzystał zwykle z wypowiedzi ludzi sławnych, reprezentantów nauki, literatów czy piosenkarzy. Zwykli użytkownicy samochodów pojawiali się na łamach periodyku w takiej roli sporadycznie. Liczni czytelnicy tygodnika, którego nakład liczył ponad 120 tys. egzemplarzy, zaś zwroty były na bardzo niskim, kilkuprocentowym poziomie, mogli mieć odczucia ambiwalentne<sup>145</sup>. Z jednej strony „Motor” opisywał różnorakie możliwości nabycia samochodów osobowych, choć przyznać należy, że realistycznie (czyli nisko) oceniał szanse na ich realizację. Z drugiej – lektura tekstów mogła wzbudzić (i prawdopodobnie wzbudzała) poczucie, iż samochody są dostępne dla bardzo ograniczonej grupy ludzi, często osób znanych, zwykle mających tzw. dojszcia. Prowadziło to do patologicznej sytuacji, w której posiadacze własnego auta od razu traktowani byli z podejrzliwością<sup>146</sup>. Takie postrzeganie właściciela samochodu jest charakterystyczne dla suplik adresowanych do najwyższych władz państwowych. Praktycznie zawsze wtedy, gdy w treści listu pojawiały się określenia „spekulant” lub „czarny rynek”, występowało też prywatne auto<sup>147</sup>. Oficjalna propaganda zresztą też dorzucała swoje trzy grosze, wykorzystując samochód jako przedmiot, którego nabycie – a raczej zdobycie wystarczającej ilości pieniędzy niezbędnego do jego zakupu – musiało wiązać się z nielegalną działalnością<sup>148</sup>.

<sup>143</sup> S. Kożerski, P. Rojek, *Czar twoich kółek*, „Przekrój” 1959, nr s. 34.

<sup>144</sup> A. Klominek, *Życie w „Przekroju”*, Warszawa 1995, s. 138.

<sup>145</sup> AAN, KC PZPR, sygn. XIX-224, Motor, 1958, k. 1–4.

<sup>146</sup> Por. L. Tyrmand, *Dziennik 1954...*, s. 259.

<sup>147</sup> Por. AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXVII-23, Biuletyn nr 42/210, Warszawa, 16 VIII 1957 r., k. 15–16; *ibidem*, sygn. 237/XXXII-9, Dziedziny życia gospodarczego, w których obserwujemy szczególne nasilenie nadużyć, [1957 r.], k. 22.

<sup>148</sup> W ilustrowanym dodatku do „Życia Warszawy” ukazało się zdjęcie kilkudziesięciu samochodów osobowych z wymownym podpisem: „Osiem tysięcy byłych SS-manów

Fakt posiadania samochodu wzbudzał zazdrość. Osoba kierująca własnym autem, jeśli nie należała do owych grup uprzywilejowanych, stawała się podejrzana. Pewna farmaceutka z prowincji skarżyła się na przykład: „W małych miasteczkach uważają, że właściciel samochodu to zaraz wróg klasowy”<sup>149</sup>. W innych przypadkach nabycie samochodu nierzadko wyrzucało poza nawias lokalnej, zwykle niezmotoryzowanej, społeczności. Zdarzały się wypadki, kiedy umyślnie niszczone nowo zakupiony samochód lub nabywcę pomijano przy podziale premii bądź nagród w zakładzie pracy<sup>150</sup>. Podobny klimat nieufności odnotował kilka lat później w swoim dzienniku Stefan Kisielewski, pisząc: „Charakterystyczne: im bliżej Warszawy, tym ludność bardziej nie lubi samochodu czy raczej jadących w nim facetów. Za to na Podhalu lubią auciarzy, bo forsa ich tam nie razi, chcieliby ją tylko mieć”<sup>151</sup>. Wydaje się, że popularny Kisiel doskonale uchwycił bardzo ważną zależność, która ową niechęć powodowała. Posiadanie samochodu w Polsce w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych oznaczało, iż jego właściciela było po prostu na niego stać, a więc miał dochody ponad polską średnią.

## Górnicy

Na motoryzacyjnej mapie Polski Górny Śląsk był bardzo ważnym punktem. Z jednej strony niemal od początku Polski Ludowej górnicy byli przez władzę traktowani specjalnie na tle innych grup zawodowych<sup>152</sup>. Pod względem liczby samochodów osobowych województwo katowickie zajmowało drugie miejsce w kraju, ustępując jedynie Warszawie, co mieszkańcy Górnego Śląska mocno podkreślali<sup>153</sup>. Z drugiej – na czarnorynkowej mapie handlu samochodami czy też, wyrażając się precyzyjniej – talonami na samochody, region ten także zajmował poczesne miejsce.

Owo specjalne traktowanie objawiało się m.in. łatwiejszym dostępem do atrakcyjnych artykułów. Nagrodą za wyniki we współzawodnictwie pracy był m.in. samochód bądź możliwość jego nabycia. W 1952 r. na okładce jednego

---

(co czwarty własnym samochodem [podkreślenie moje – HW]) zjechało do małej miejscowości Kariburg nad Menem i zażądało wręcz wypłacenia rent dla rodzin ich poległych towarzyszy broni”; „Życie Warszawy. Dodatek ilustrowany”, 25 VIII 1957 r., s. 3.

<sup>149</sup> A.K. Wróblewski, *Zawsze umiera kto inny*, „Polityka” 1966, nr 44, s. 3.

<sup>150</sup> *Ibidem*.

<sup>151</sup> S. Kisielewski, *Dzienniki...*, s. 402.

<sup>152</sup> Por.: L. Gatejel, *Appealing for a Car...*, s. 136.

<sup>153</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXV-28, Biuletyn nr 12/301, Listy na różne tematy, Warszawa, 18 IX 1959 r., k. 114.



z numerów tygodnika „Motor” znalazł się rębacz z kopalni „Niwka”, Szczepan Blaut, który w ciągu dwóch pierwszych miesięcy 1952 r. wykonał sześć norm rocznego wydobycia węgla. W nagrodę otrzymał przydział na osobową ifę<sup>154</sup>. Tygodnik przedstawił go na fotografii, gdy ze znużeniem wybiera swój pojazd. Był to widoczny znak, że dzięki wytężonej pracy robotnicy mogli spełnić marzenie o posiadaniu własnego pojazdu.

Jednak nie wszyscy górnicy mieli tyle szczęścia. W listach kierowanych do najwyższych władz odnajdziemy wiele skarg na nieprawidłowości towarzyszące rozdziałowi pojazdów przeznaczonych dla górników. Tego dotyczył np. list Stanisława C., górnika, który przez wiele lat pracował w kopalni węgla kamiennego „Ludwik” w Zabrze: „Autami jeżdżą ludzie w ogóle nie związani z zakładem pracy, a mnie górnikowi pozostaje kurz lub śnieg po przejechaniu ich wozów po szosie”, pisał na początku 1958 r. do Rady Państwa. Choć był przodownikiem pracy („Wykony moje były olbrzymie – dałem państwu olbrzymie setki ton węgla ponad normę”), pomijano go przy rozdziale samochodów, podczas gdy w tym samym czasie, jak się skarżył, auta otrzymali wszyscy inżynierowie i technicy. Co więcej, dyrektor kopalni handlował nowymi samochodami, sprzedał m.in. nową ifę za 74 tys. zł (przy cenie zakupu 18 tys.) oraz wartburga za 135 tys. zł (miał za nią zapłacić 40 tys.). Kiedy zaś upomniał się o, jego zdaniem, należny mu przydział na samochód, został nazwany „dywersantem” i zmuszony do zmiany miejsca pracy. W kopalni „Miechowice” sytuacja powtórzyła się: Stanisława C. nadal pomijano przy rozdziale aut<sup>155</sup>.

Górnicy często handlowali talonami i pojazdami otrzymanymi od władz. Dziennikarze „Motoru” przeprowadzili nawet swego rodzaju śledztwo, kiedy okazało się, iż w 1952 r. na Górnym Śląsku pojawiło się bardzo dużo ogłoszeń dotyczących sprzedaży motocykli. Jego wynik potwierdził wcześniejsze przypuszczenia. Jawy sprzedawane były głównie przez górniczych przodowników pracy. Komentarz redakcyjny był dość wymowny: „Często okazywało się bowiem, że motocykle trafiały w ręce spekulantów i kułaków [...]. «Jawa» jako lokata kapitału u bogacza wiejskiego to już naprawdę trochę za dużo”<sup>156</sup>.

<sup>154</sup> „Motor” 1952, nr 32, s. 1.

<sup>155</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXV-25, Biuletyn nr 18/263, Warszawa, 21 III 1958 r., k. 174.

<sup>156</sup> R. Frister, *Sprzedam nową Jawę*, „Motor” 1952, nr 19, s. 3. W latach sześćdziesiątych na mocy umowy handlowej z Włochami, do Polski w zamian za węgiel trafiały skutery niezwykle popularnej marki Lambretta. Górnicy, którzy woleli jeździć motocyklami, a którzy otrzymali możliwość ich zakupu, z chęcią je odsprzedawali, często w środowisku artystycznym, gdzie skutery tej marki uchodziły za kultowe. W ten sposób posiadaczem dwóch takich pojazdów stał się m.in. współpracujący z tygodnikiem „Przekrój” fotograf Wojciech Plewiński. Jan Morek, który współpracował z wydawnictwem Polonia oraz Polską Agencją Interpress, wspominał: „Ktoś kto miał skuter Lambretta i jeździł po Nowym Świecie, był na absolutnym topie playboyostwa w PRL-u. – O, tu jeszcze jakaś torba lotnicza, zagraniczne linie... –

W 1955 r. Ministerstwo Górnictwa w porozumieniu z Ministerstwem Handlu Wewnętrznego wprowadziło premiovą akcję skupu deputatów węglowych, tzw. Akcję Z. Górnicy, którzy odsprzedali państwu swój przydział, otrzymywali talony upoważniające do zakupu atrakcyjnych towarów gospodarstwa domowego (pralki, lodówki), użytku osobistego (aparaty fotograficzne, zegarki), ale także pojazdów: rowerów, motocykli i samochodów. Początkowo akcją objęci byli tylko górnicy, ale w latach następnych rozszerzono ją na pracowników hutnictwa oraz energetyki<sup>157</sup>. W ciągu pierwszych dwóch i pół roku trwania akcji górnicy „sprzedali” łącznie ponad 713 tys. ton węgla, co stanowiło niewiele ponad 13 proc. wszystkich deputatów węglowych w tym czasie. Towary przeznaczone do sprzedaży talonowej rozprowadzono w specjalnych sklepach. Obowiązywał określony przelicznik „węglowy”. Przykładowo, talon upoważniający do zakupu motocykla górnik mógł dostać za 7 ton węgla pochodzącego z deputatu, zaś do zakupu samochodu – za 25 ton. Problem pojawił się wówczas, kiedy okazało się, że do zakupów w specjalnym sklepie upoważniał jedynie bezimienny talon, przez co każdy jego okaziciel, nawet niebędący górnikiem, mógł nabyć wybrany towar. Niemal natychmiast pojawił się spekulacyjny handel talonami. Ceny były dość wysokie. Za talon na 5 ton węgla sprzedający żądał od 100 do 300 zł za tonę. Najdroższy był talon upoważniający do zakupu samochodu, sprzedający żądał nawet 500 zł za tonę węgla, co oznacza, że potencjalny nabywca pojazdu musiał zapłacić ponad 12 tys. zł, czyli kwotę stanowiącą niemal równowartość ówczesnych rocznych średnich zarobków, za samą możliwość dokonania zakupu samochodu. Wprowadzenie talonów na atrakcyjne towary za sprzedaż deputatów spowodowało, jak alarmowało Ministerstwo Handlu Wewnętrznego, nadmierną koncentrację tych dóbr w jednym rejonie kraju (Górny Śląsk), co pociągnęło za sobą braki w pozostałych częściach kraju<sup>158</sup>.

Nieprawidłowości, które miały miejsce podczas „Akcji Z” znalazły się w orbicie zainteresowania prokuratury. W toku śledztwa prowadzonego przez prokuraturę wojewódzką w Katowicach ustalono, iż w nadużyciach przy rozprowadzaniu atrakcyjnych towarów, przede wszystkim samochodów,

---

Oni kursowali na skuterach między Hybrydami a Starym Miastem. Kilka razy na godzinę. Czasem jechali sami, a wracali z dziewczyną...”; Ł. Modelski, *Fotobiografia PRL. Opowieści reporterów*, Kraków 2013, s. 41–42, 77.

<sup>157</sup> Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (dalej: AIPN), sygn. Ka 00150/1969, Streszczenie sprawy operacyjnego sprawdzenia krypt. „Odprysk” nr 11053/II, Sosnowiec, 18 X 1975 r., k. 39.

<sup>158</sup> Co więcej, wraz z rozwojem „Akcji Z” na Górnym Śląsku zaobserwowano wzrost liczby osób zbierających węgiel na hałdach. Mogło to oznaczać, iż część górników, która odsprzedala swój deputat, właśnie w ten sposób zaopatrywała się w węgiel; AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXXI-236, Notatka w sprawie skupu deputatów węglowych i funduszu dewizowego w górnictwie węglowym, [1957 r.], k. 25–26.

brali udział: główny pomocnik ministra górnictwa i energetyki do spraw „Akcji Z” Władysław Wróblewski, naczelny dyrektor Centralnego Zarządu Zaopatrzenia Górniczego w Katowicach, wspólnie ze swoimi zastępcami, ale także najważniejsi spośród urzędników zatrudnionych w Ministerstwie Górnictwa i Energetyki, łącznie z wiceministrami. Sam Wróblewski od połowy lat pięćdziesiątych jeździł do krajów Europy Zachodniej (Francji, Belgii, Holandii, Anglii i Niemiec Zachodnich), gdzie prowadził rozeznanie w sprawie zakupu dla górników używanych samochodów osobowych<sup>159</sup>. Cień podejrzeń padł także na pełniącego wówczas funkcję ministra Franciszka Waniołkę. Prokuratura ustaliła, iż pracownicy pionu generalnego pełnomocnika prowadzili zorganizowaną akcję spekulacji talonami. Kiedy nieprawidłowościami na Górnym Śląsku zainteresowało się Ministerstwo Kontroli Państwowej i uznało, że działaniem nielegalnym było nabywanie atrakcyjnych towarów za talony przez osoby niebędące górnikami, wiceminister Ludwik Salamon wspólnie z dyrektorem Departamentu Organizacyjno-Prawnego Ministerstwa Janem Zimochem nadali moc wsteczną zarządzeniu ministra nr 56 z 27 lipca 1957 r., legalizując w ten sposób wszystkie dokonane do tego czasu zakupy, nawet przez osoby nieuprawnione. Obaj zresztą, Salamon i Zimoch, nabyli w ramach „Akcji Z” samochody (ten drugi nawet dwa), choć nie byli do tego uprawnieni. Co ciekawe, obaj też należność za samochody spłacali w systemie ratalnym. Auta w ten sposób kupili także wiceministrowie (Edward Grabowski, Franciszek Jopek, Eugeniusz Zadrzyński, Wacław Królikowski), dyrektor Zarządu Administracyjno-Gospodarczego Jerzy Gałkowski, dyrektor Departamentu Kadr Józef Siekański oraz dyrektor Biura Urzędu Rady Ministrów Sylwester Nowotny. Kilku spośród nich zarzucano także fałszowanie podań o talony. Wspomniany Waniołka miał wyrazić zgodę na sprzedaż w ramach „Akcji Z” samochodu Grabowskiemu i Nowotnemu, choć nie byli oni uprawnieni do nabycia auta w ten sposób, a także zezwolił im oraz innym wyższym urzędnikom na ratalną spłatę należności za nie. To z kolei było niezgodne z uchwałą Prezydium Rządu z 28 stycznia 1956 r.<sup>160</sup> Wyroki w tej sprawie były dość wysokie: Wróblewski skazany został na osiem lat z art. 286 par. 1 i 2 kodeksu karnego, Olech Biliński i Janusz Weychan – na pięć i sześć lat<sup>161</sup>. Jerzy Kurcysz, którego jesienią 1957 r. aresztowano pod zarzutem napisania zarządzenia umożliwiającego handel talonami na samochody, 24 grudnia został oczyszczony z zarzutów i zwolniony z aresztu<sup>162</sup>.

<sup>159</sup> AIPN, sygn. BU 1532/406, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Biuro Paszportów Zagranicznych, Warszawa, maj 1957 r., k. 23.

<sup>160</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXV-281, Notatka, 14 I 1958 r., k. 131–136.

<sup>161</sup> AIPN, Ka, sygn. 0162/701, Streszczenie materiałów archiwalnych b. więźnia Wróblewskiego Władysława, znajdujących się w OPW nr 1 w Siemianowicach, k. 17.

<sup>162</sup> www.encysol.pl/wiki/Jerzy\_Kurcysz (dostęp: 19 I 2017).

Urzednicy ministerialni, którzy nabyli samochody w sposób nieuprawniony, nie ponieśli większych konsekwencji.

Wprowadzenie na początku listopada 1956 r. tzw. funduszu dewizowego w przemyśle węglowym zrodziło problemy nieco innego rodzaju. Każda tona węgla wydobyta ponad założony plan była premiowana kwotą w wysokości 5 rubli. Kwotami w ten sposób zgromadzonymi miały dysponować rady robotnicze. Zarządzenie prezesa Rady Ministrów z 22 stycznia 1957 r. nakazywało, aby pozyskane w ten sposób środki przeznaczać na zakup urządzeń, które w pierwszej kolejności miały podnieść bezpieczeństwo pracy w kopalniach. Pozostałe kwoty miały zostać przeznaczone na środki lokomocji służące do przewożenia pracowników do miejsca pracy oraz na rozwój m.in. budownictwa indywidualnego górników. Tymczasem okazało się, iż niemal 95 proc. pieniędzy rady przeznaczały na zakup towarów atrakcyjnych (przede wszystkim motocykli i samochodów, ale także telewizorów czy zegarków), które następnie rozdzielano pomiędzy członków załogi. W ciągu dwóch ostatnich miesięcy czwartego kwartału 1956 r. 37 kopalń węgla kamiennego otrzymało w ten sposób 648 tys. rubli. Jedną spośród nich, kopalnia „Ludwik”, przeznaczyła 47 tys. na zakup samochodów<sup>163</sup>.

Jak ustalono, łącznie w przemyśle węglowym zakupiono w ten sposób 321 samochodów osobowych oraz 1949 motocykli za ponad 3 mln rubli, co stanowiło połowę pieniędzy zebranych na funduszu dewizowym<sup>164</sup>. Protesty wzbudził sposób podziału, bowiem rady nabyte w ten sposób artykuły rozdzielały pomiędzy własnych członków, członków rad zakładowych bądź dozoru kopalnianego<sup>165</sup>.

Na posiedzeniu komisji do spraw przemysłu ciężkiego przy KC PZPR pojawiły się pomysły likwidacji funduszu ze względu na jego niewłaściwe wykorzystanie. Jednak, jak zauważył jeden z jej członków, powołanie funduszu było „politycznym krokiem” i jego zamknięcie mogłoby zostać przez górników bardzo źle przyjęte. Za utrzymaniem funduszu optowała większość zebranych, m.in.: minister przemysłu ciężkiego Kiejstut Žemajtis czy choćby Adam Wang. Obecny na tym posiedzeniu Franciszek Waniółka, ówczesny minister gospodarki i energetyki, nakazał uszczelnić system wydawania

<sup>163</sup> *Dewizy za ponadplanowy węgiel na zakup zagranicznych towarów*, „Trybuna Ludu”, 5 III 1957 r., s. 1.

<sup>164</sup> Rada Robotnicza kopalni „Sosnowiec” zakupiła w ten sposób 13 samochodów, 18 motocykli i 715 zegarków, podczas gdy załoga liczyła ponad 3 tys. osób. Podobnie było w kopalni „Czeladź”, w której pracowało 3,5 tys. osób, ze środków zgromadzonych na funduszu dewizowym zakupiono 13 samochodów, 45 motocykli oraz 10 motorowerów; AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXXI-236, Notatka w sprawie skupu deputatów węglowych i funduszu dewizowego w górnictwie węglowym, [1957 r.], k. 25–26.

<sup>165</sup> *Ibidem*, k. 26.

środków, które powinny zostać przeznaczone na autobusy do przewozu pracowników kopalń, wyposażenie ambulatoriów zakładowych, sprzęt medyczny i lekarstwa<sup>166</sup>.

### „Flota handlująca”<sup>167</sup> – import marynarski

Na początku grudnia 1956 r. redakcja dwutygodnika „Ster” opublikowała list, którego nadawcą była załoga parowca „Gliwice”. Korespondencja dotyczyła możliwości zakupu przez polskich marynarzy używanych samochodów osobowych w krajach Europy Zachodniej i przywożenia ich na pokładzie statku do kraju. Jak argumentowano w liście, „Wozy sprowadzane przez marynarzy są na ogół lepsze od wielu samochodów prywatnych i taksówek, kursujących w naszym kraju”. „Odkładamy w tym celu zarobione dewizy dosłownie cent do centa, odmawiając sobie przez kilka miesięcy wszelkich rozrywek za granicą i ograniczając do minimum budżet domowy naszych rodzin”, pisała załoga parowca. Problemem było jednak cło w wysokości 10 zł od kilograma wwożonego towaru (zauważyć należy, iż już ta stawka była w kręgach promotoryzacyjnych nazywana prohibicyjną)<sup>168</sup>. W wypadku samochodu ważącego zwykle kilkaset i więcej kilogramów, cała operacja (przy koszcie samochodu od 50 do 200 dolarów) stawała się nieopłacalna. Dodatkowym problemem był fakt, iż wysokość cła nie była zależna choćby od wieku czy stanu technicznego samochodu<sup>169</sup>.

Dyrektor Polskich Linii Oceanicznych Jan Woźniakiewicz, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom, zapewne nie tylko załogi „Gliwic”, wydał w styczniu 1957 r. okólnik, w którym zwolnił podlegających sobie marynarzy z opłacania frachtu za przywóz z zagranicy na statkach PLO jednego samochodu osobowego na trzy lata. Nie przypuszczał zapewne, że w ten sposób zapewni kilku tysiącom Polaków dostęp do zachodnioeuropejskiego rynku samochodów używanych, zaś swoim ludziom dodatkowy zastrzyk gotówki<sup>170</sup>.

<sup>166</sup> *Ibidem*, Protokół z posiedzenia Komisji ds. Przemysłu Ciężkiego przy KC PZPR, które się odbyło 12 X 1957 r., k. 12–15.

<sup>167</sup> Określenie użyte w tytule podrozdziału padło podczas obrad specjalnej partyjno-rządowej komisji KC PZPR, powołanej do zbadania sytuacji polskich marynarzy, którzy w latach 1956–1957 w opinii społeczeństwa mieli zasłużyć właśnie na takie miano; AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXXI-248, Wnioski Komisji Partyjno-Rządowej powołanej do zbadania niektórych zagadnień dotyczących załóg pływających na statkach Polskiej Marynarki Handlowej, [–1958 r.], k. 1.

<sup>168</sup> *Sejm polskiej motoryzacji*, „Motor” 1957, nr 3, s. 8.

<sup>169</sup> *Chcemy przywozić samochody ale nam nie utrudniającie*, „Ster” 1956, nr 23, s. 1.

<sup>170</sup> O. Budrewicz, *Belgia samochodami płynąca*, „Przekrój” 1957, nr 612, s. 8–9.

Żelaznym punktem tras statków na Zachodzie, nie tylko polskich, stała się Antwerpia. To belgijskie miasto było bowiem przez kilka miesięcy europejskim centrum handlu używanymi autami. W przeważającej części były to wysłużone modele Cadillac, Chevrolet de Lux, Bedford czy Studebaker<sup>171</sup>. Cena samochodu w Antwerpii wahała się na poziomie 150–200 dolarów. Polski marynarz, posiadający tzw. dodatek dewizowy do pensji podstawowej albo po prostu amerykańską walutę ze szmuglu, mógł pozwolić sobie na kupno takiego auta. Później bądź jeździł nim sam, bądź sprzedawał na rynku prywatnym, nierzadko z kilkudziesięcioprocentowym zyskiem wynikającym z czarnorynkowej ceny dolara<sup>172</sup>. Warto podkreślić, iż możliwość „importu marynarskiego” mieli wyłącznie marynarze pływający na trasach zachodnioeuropejskich. Załogi, których rejsy prowadziły np. na Daleki Wschód i których statki nie docierały do „samochodowych” portów, były takich szans praktycznie pozbawione, co musiało budzić niezdrową zazdrość.

Bardzo szybko pojawiła się skandynawska konkurencja w postaci oferty armatora fińskiego proponującego auta nawet za 40 dolarów amerykańskich<sup>173</sup>. Zaznaczyć należy także, iż marynarze kupowali i przywozili do kraju nie tylko zdezelowane samochody używane. Na łamach polskiej prasy pojawiały się obrazki, jak to członkowie rodzimych załóg dalekomorskich poruszali się po ulicach miast polskiego Wybrzeża w lśniących oldsmobilach, rolls-royce’ach czy plymouthach<sup>174</sup>.

Kwestią czasu było zatem, kiedy sprawą przywożonych przez marynarzy aut, a raczej braku cła na nie, zainteresują się polskie władze. Jak obliczano, do końca czerwca 1957 r. straty tylko z tego tytułu wyniosły ok. 20 tys. dolarów. Natomiast trudne do oszacowania były te ponoszone przez polskiego armatora z powodu zmian kursów poszczególnych statków, które nierzadko dostosowywały swoje trasy do aktualnej oferty zachodnioeuropejskich handlarzy samochodami czy też konkretnych zamówień z kraju. Po pół roku obowiązywania rozporządzenia Woźniakiewicza, Ministerstwo Żeglugi obciążyło wszystkich naliczonymi wstecz podatkami, jednocześnie zmieniając taryfę celną. W przypadku samochodów będących darami cło wynosić miało od 1 września 1957 r. 50 zł za kg wagi, co oznaczało pięciokrotny wzrost<sup>175</sup>. Nic zatem dziwnego, iż ostatnie dni sierpnia były dla celników dość pracowite,

<sup>171</sup> Rozszerza się import marynarski, „Ster” 1957, nr 2, s. 2.

<sup>172</sup> O. Budrewicz, *Belgia...*

<sup>173</sup> P. Proch, *Na temat Wybrzeża*, „Ster” 1957, nr 11, s. 2.

<sup>174</sup> (K), *Zamiast przemytu dewiz zorganizowana sprzedaż samochodów*, „Ster” 1957, nr 13, s. 3.

<sup>175</sup> W. Tobis, *Samochód – wróg publiczny nr 1. W świetle nowej taryfy celnej*, „Motor” 1957, nr 35, s. 3.

bowiem wszyscy chcieli wwieźć do Polski towary, głównie samochody, jeszcze przed terminem wejścia w życie nowej taryfy<sup>176</sup>.

Nowe stawki celne odbiły się szerokim echem. Jeszcze w maju 1957 r. uczestnicy ankiety motoryzacyjnej przeprowadzonej przez miesięcznik „Motoryzacja” dostrzegali w przywożonych do Polski używanych autach ogromną szansę na zmotoryzowanie społeczeństwa, zwłaszcza gdy rodzima produkcja nie była w stanie zaspokoić lawinowo rosnącego popytu na auta. Jeden z głosów namawiał nawet, aby „wejść w kontakt z Radą Polonii Amerykańskiej i zorganizować wysyłkę do Polski – choćby w formie darów – zamiast dotychczasowych «ciuchów» – samochodów remanentowych, mniej modnych, które firmy amerykańskie sprzedają w cenie kilkudziesięciu dolarów za sztukę. Byłyby to wozy wspaniałe w porównaniu z eksploatowanymi obecnie w kraju”<sup>177</sup>. Publikowane zresztą dość regularnie w prasie zdjęcia zachodnioeuropejskich i amerykańskich cmentarzysk aut osobowych, które miały dowodzić bliskiego końca motoryzacji opartej przede wszystkim na chęci zysku koncernów wykorzystujących ślepe podążanie za modą zachodniego społeczeństwa, prowokowały zgoła odmienne uczucia. W 1965 r. pisano bowiem: „Ech, wpuścić tu na placyk naszych zdolnych majstrów, mechaników, blacharzy i malarzy! Co najmniej połowa z leżących martwo wozów ożyłaby po kilku tygodniach pracy, a za niektóre z samochodów pod mostem Poniatowskiego w Warszawie żądano by grubo ponad 100 tys. złotych!”<sup>178</sup>. Łatwo sobie wyobrazić, że podobne uczucia wyrażano w drugiej połowie lat pięćdziesiątych, zwłaszcza gdy możliwość sprowadzania do kraju tego typu pojazdów została niemal zupełnie zablokowana.

Wielokrotnie już wspomniany Aleksander Rostocki dostrzegał w nowych stawkach niebezpieczeństwo całkowitego zatrzymania prywatnego importu

---

<sup>176</sup> W.J.T., *Za pięć dwunasta. Jutro nowa taryfa celna*, „Motor” 1957, nr 37, s. 3. W 1960 r. stawka za 1 kg wagi samochodu została obniżona do 40 zł (Dz. U. 1960, nr 43, poz. 262), jednak w 1968 r. rozporządzeniem MHZ z 18 lipca wprowadzono trzy stawki celne w zależności od pojemności silnika. Za auta do 1000 cm<sup>3</sup> należało zapłacić 30 zł za kilogram, powyżej 1000 cm<sup>3</sup>, ale mniej niż 1600 cm<sup>3</sup> – 40 zł, zaś za samochody o pojemności większej niż 1600 m<sup>3</sup> było to już 50 zł. Stawki te obowiązywały jednak tylko w przypadku, gdy sprowadzający auto zobowiązywał się, iż w ciągu trzech lat nie sprzeda, nie daruje ani też nie pozbędzie się pojazdu w drodze zamiany, jak również nikt z jego najbliższej rodziny w ciągu pięciu lat nie skorzysta z tej stawki celnej. W przypadku niedotrzymania tych warunków opłaty za kilogram wzrastały odpowiednio do: 60 zł, 80 zł i 100 zł (Dz. U. 1968, nr 25, poz. 169). W 1970 r. stawkę celną na samochody osobowe ujednotoczono i wynosiła ona od tego momentu 150 zł za 1 kg masy pojazdu; Dz. U. 1970, nr 5 poz. 37.

<sup>177</sup> *Ankieta Motoryzacji. Sprawy motoryzacji i transportu drogowego*, „Motoryzacja” 1957, nr 5, s. 122.

<sup>178</sup> A. Dąbrowski, *Gebrauchtwagen czyli handel używanymi samochodami*, „Motor” 1965, nr 24, s. 6.

aut, w tym przede wszystkim pojazdów przekazywanych do kraju w formie darów od bliskich. Jednocześnie zauważył jednak, iż podwyżka skutecznie zatrzyma import marynarski, który stał się z biegiem czasu po prostu spekulacyjnym handlem samochodami. „Nie będziemy mieli tych paru tysięcy samochodów, które mogliśmy otrzymać w prezencie. [...] Nie rozumiem, dlaczego przyjęto jedną stawkę celną za wszystkie samochody. [...] Jedno jest dla mnie pewne: ci, którzy to robili nie interesowali się rozwojem motoryzacji w Polsce. Samochód uważają jedynie za luksus, przedmiot spekulacji, atrybut defraudanta, element drenażu, symbol kapitalizmu, przyczynę wszystkiego zła”, zauważył w gorzkiej konkluzji<sup>179</sup>. „Jeśli tolerujemy różnego rodzaju «totki», «totolotki» itp. imprezy – nie ma racji utrać gwiazdki szczęścia dla nielicznych wybrańców losu i z tego źródła”, pisano w innym miejscu<sup>180</sup>.

Sprawę podwyżek cła i importu marynarskiego podniosło także „Po Prostu”. Tygodnik w artykule *Uwaga: automobilizacja. Żerań w niebezpieczeństwie* ostro i z właściwą sobie ironią odniósł się do ostatnich decyzji władz, widząc w nich prostą drogę do podniesienia cen samochodów na wolnym rynku<sup>181</sup>. Numer tygodnika, w którym ów tekst miał się ukazać, nie ujrzał jednak światła dziennego, skonfiskowany przez cenzurę.

Trudno jest oszacować, jak duża była liczba samochodów osobowych przywiezionych przez załogi polskich statków w ramach importu marynarskiego. Marynarze przywozili auta jeszcze przez cały 1956 r. Tygodnik „Motor” podawał, iż sprowadzono w ten sposób ok. 600 aut, głównie amerykańskich: pontiaków, fordów i dodge’ów<sup>182</sup>. Sytuację komplikuje jeszcze fakt, iż dane urzędów celnych z poszczególnych portów nie odnoszą się tylko i wyłącznie do aut, które w ten sposób trafiały do Polski. Naczelnik gdyńskiego urzędu ceł, Tadeusz Wilczek, pod koniec marca 1957 r. mówił, iż od początku roku przez kierowaną przez niego jednostkę przewinęło się kilkaset samochodów<sup>183</sup>. Nawet jeśli nie wszystkie auta pochodziły z importu marynarskiego, to i tak była to pokaźna liczba. Bardzo możliwe, że w połowie roku jeszcze wzrosła. Tomasz Szczerbicki szacuje, iż łącznie po polskich drogach jeździło kilka tysięcy aut osobowych, które do Polski przyjechały w ramach importu marynarskiego<sup>184</sup>. Wydaje się, że owe szacunki są bliskie rzeczywistości.

<sup>179</sup> A. Rostocki, *Niecelna polityka celna*, „Motor” 1957, nr 38, s. 3.

<sup>180</sup> J. Bujniewicz, *Czy może być lepiej?*, „Motoryzacja” 1957, nr 7, s. 183.

<sup>181</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 37/XIX-234, Wyjątki z skonfiskowanego prowokacyjnego numeru „Po Prostu” [1957 r.] k. 27–28.

<sup>182</sup> *Czekając na konkrety*, „Motor” 1957, nr 23, s. 5.

<sup>183</sup> (hs), *Dziś rozmawiany: Z naczelnikiem Urzędu Celnego w Gdyni p. Tadeuszem Wilczkiem*, „Ster” 1957, nr 10, s. 3.

<sup>184</sup> T. Szczerbicki, *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...*, Poznań 2010, s. 96.



## Giełda marzeń i oszustw

„Od jednego z kolegów samochodziarzy, który niedawno powrócił z kilkutygodniowego pobytu w Związku Radzieckim, dowiedziałem się o pewnej ciekawostce, która być może nadawałaby się do wprowadzenia u nas”, pisał w wakacyjnym numerze „Motoryzacji” z 1956 r. jej warszawski korespondent. Owa „ciekawostka” była istotnie interesująca, mianowicie w niektórych radzieckich miastach znajdowały się ulice i place, na których odbywały się „pewnego rodzaju targi na samochody osobowe”. Spotykały się tam osoby chcące sprzedać bądź kupić auto. Osobisty kontakt zainteresowanych dawał możliwość obejrzenia i wypróbowania samochodu na miejscu. Pomysł radziecki, jak twierdził korespondent ukrywający się pod inicjałami „Z.H.”, z powodzeniem sprawdzilby się także i w Polsce, zwłaszcza „w większych ośrodkach motoryzacji jak Warszawa, Stalinogród czy Trójmiasto”. Należało się jeszcze zastanowić nad wyborem odpowiedniego czasu i miejsca. Z.H. zaproponował niedziele między godziną 11 a 14 oraz okolice placu Teatralnego. Za taką lokalizacją przemawiał dość prozaiczny, ale w warunkach odbudowywanej Warszawy ważny fakt: „obszerność terenów niedawno odgruzowywanych”<sup>185</sup>.

Nie wiadomo, jak potoczyłyby się losy polskiej motoryzacji, gdyby nie owa krótka notatka opublikowana w „Motoryzacji”. Być może wcześniej bądź później gdzieś w Warszawie spotkałoby się kilka osób, które zdecydowane były sprzedać lub kupić samochód osobowy. Faktem jest jednak, iż informacja o początkach giełdy samochodowej w ZSRR mogła dać zielone światło wszystkim potencjalnym kupującym i sprzedającym.

W tym samym bowiem roku, na placu Defilad pod Pałacem Kultury i Nauki zebrało się najpierw „kilkunastu amatorów sprzedaży i kupna samochodów, skuterów czy motocykli”. Wybór miejsca nie był przypadkowy: swoje pojazdy ustawiali w pobliżu strzeżonego parkingu należącego do Automobilklubu Warszawa, wcześniej anonsując fakt chęci sprzedaży auta w prasie<sup>186</sup>. Wkrótce, jak pisze Wróblewski, ciesząca się rosnącą popularnością giełda zaczęła przeszkadzać władzom miasta, które w jednym z najbardziej reprezentacyjnych miejsc Warszawy nie chciały tworzyć targowiska będącego symbolem ustroju kapitalistycznego<sup>187</sup>.

Pierwszym przystankiem było stołeczne Powiśle i aleja 3 Maja pod mostem Poniatowskiego. Jednak w ciągu kilku lat liczba sprzedających wzrosła tak bardzo, że dotychczasowe miejsce nie było w stanie pomieścić wszystkich

<sup>185</sup> Z.H., *Na polskim „ryнку” samochodowym*, „Motoryzacja” 1956, nr 8, s. 280.

<sup>186</sup> S. Szelichowski, *Niedzielny targ przed Pałacem Kultury*, „Motor” 1963, nr 38, s. 3.

<sup>187</sup> A.K. Wróblewski, *Polska na kółkach*, Warszawa 1988, s. 84.



5. Giełda samochodowa przy ul. Dzikiej, Warszawa, 1969 r.

chętnych, którzy w tym celu przybywali do stolicy nierzadko z miejsc oddalonych o kilkadziesiąt, a nawet kilkaset kilometrów. Tym sposobem warszawska giełda samochodowa rozpoczęła swoją wędrówkę po stolicy, przenosząc się najpierw na ul. Dziką na warszawskim Muranowie. Wróblewski wspomina o okolicznych mieszkańcach, którzy zapewniali licznie przybywającym na giełdę „herbatę, bigos, flaki i co tylko niezbędne do prawdziwego handlu samochodami”<sup>188</sup>. Wkrótce jednak i tutaj zrobiło się za ciasno. W latach siedemdziesiątych kolejne lokalizacje wyprowadziły niedzielny handel samochodami poza śródmieście stolicy: najpierw na ul. Malowniczą (Okęcie), by ostatecznie wylądować w okolicach lotniska na Bemowie<sup>189</sup>. Wkrótce giełdy pojawiły się w innych miastach Polski, m.in. w Szczecinie przy ul. Kopernika (już pod koniec lat pięćdziesiątych), w 1963 r. w Krakowie, niewiele później w Łodzi: najpierw na rogu ulic Nawrot i Wodnej oraz na parkingu przy placu

<sup>188</sup> *Ibidem*, s. 83.

<sup>189</sup> *Ibidem*, s. 39.

Barlickiego, w Katowicach (przy ul. Gliwickiej) i w Gdańsku Oliwie<sup>190</sup>. Trójmiejska giełda była o tyle charakterystyczna, iż tuż obok niej, w 1969 r., nowoczesny salon i serwis otworzył Motozbyt oferujący nowe syreny i fiaty<sup>191</sup>. W kolejnej dekadzie swoją giełdę zyskał także Lublin, gdzie samochodami handlowano na Podzamczu.

Powstanie giełd samochodowych zostało przyjęte z ogromnym zainteresowaniem, ale i oczekiwaniami. Dla wielu warszawiaków, a później także mieszkańców innych rejonów Polski, zwłaszcza tych „nieuleczalnie chorych na motoryzację”, żelaznym punktem każdej niedzieli stawał się spacer po placu pomiędzy wystawionymi na sprzedaż samochodami. Było to miejsce spotkań zmotoryzowanych, wymiany zdań, poglądów<sup>192</sup>. Janusz Rolicki w „Kulturze” pisał tak: „Rzeka ciekawskich, łaknących dymu, spalin, zagląających w maski, pod maski, macających paski, koła, cmokających, mlaskających; rodziny całe spragnione motoryzacji”<sup>193</sup>. Dla większości była to jedyna możliwość obcowania z niedostępnym dobrem. Nieprzypadkowo zresztą w jednym z odcinków Polskiej Kroniki Filmowej giełdę określano następująco: „Motoryzacja, namiętności, interesy, spełnione i niespełnione nadzieje – wszystko pod mostem Poniatowskiego”<sup>194</sup>.

Niemal od samego początku pieczę nad giełdowym handlem starał się roztoczyć tygodnik „Motor”. Od 1963 r. rozpoczął publikację cyklicznych artykułów pod tytułem *Do wyboru, do koloru*, dotyczących wyboru marek i modeli samochodów dostępnych na giełdzie<sup>195</sup>. Pojawiły się także pomysły, aby nad stanem technicznym aut zmieniających właścicieli czuwali rzeczoznawcy z PZMot-u. Sam „Motor” na swoich łamach opublikował serię poradnikowych tekstów poświęconych zakupowi samochodu z rąk prywatnych. Konkluzja nie była wesoła, autor publikacji przestrzegał bowiem, że kupujący nie mają co liczyć na uczciwych sprzedawców<sup>196</sup>.

„Giełda marzeń i oszustw” – tak niedzielny handel samochodami przy ul. Dzikiej oceniano na początku lat siedemdziesiątych. Giełdowe ceny samochodów rosły bardzo szybko, podobnie zresztą jak popyt na auta używane, które można było tam kupić bez przydziału czy kilkuletniego oczekiwania.

<sup>190</sup> mW, *Giełda notuje*, „Motor” 1959, nr 20, s. 11; E. Niedźwiecka, *Łódź w PRL-u. Opowieść o życiu miasta 1945–1980*, Łódź 2011, s. 71.

<sup>191</sup> <http://historia.trojmiasto.pl/Zapomniana-oliwska-gielda-samochodowa-n103581.html> (dostęp: 20 I 2017).

<sup>192</sup> P. Ambroziewicz, *Co dalej giełdo?*, „Prawo i Życie” 1970, nr 3, s. 5.

<sup>193</sup> J. Rolicki, *Salon automobilowy na Dzikiej*, „Kultura” 1968, nr 22, s. 5.

<sup>194</sup> *Giełda pod mostem*, PKF 1964, 64/41B.

<sup>195</sup> Pierwszy artykuł z tej serii ukazał się w grudniu 1963 r.: *Do wyboru, do koloru*, „Motor” 1963, nr 49, s. 1.

<sup>196</sup> T. Sobiecki, *Jak kupować używany samochód?*, „Motor” 1964, nr 1, s. 5.

Wystarczyło pojawić się na giełdzie z odpowiednią ilością gotówki. Wybór był ogromny, bo ówczesne giełdy samochodowe dawały znakomity przegląd światowych marek i modeli samochodów. Na początku 1964 r. osoba posiadająca 15–25 tys. zł mogła wyjechać z giełdy chevroletem fleetmasterem, wojskowym łazikiem KdF, mercedesem 170V lub importowanym do Polski w latach 1952–1953 bwm 340. To ostatnie auto było jednak praktycznie całkowicie pozbawione wsparcia technicznego, zaś trudny w regulacji dwugaźnikowy silnik sprawiał, iż nie cieszyło się ono popularnością wśród kupujących. Jeszcze tańsze były auta przedwojenne, które można było kupić za 10 tys., zaś „te najbardziej sterane życiem” sprzedawano nawet za 2–5 tys. zł. Ceny aut polskich wahały się w zależności od wieku. Najtaniej można było kupić kilkuletnie syreny, które w 1964 r. kosztowały 18–25 tys. zł. Auta nowe zwykle osiągały poziom cen oficjalnych, choć i tutaj odnotowywano niewielkie wahania w obie strony, zwłaszcza jeśli sprzedawano samochody pochodzące z loterii PKO, wówczas cena była o kilka procent niższa. Dwuletnia warszawa kosztowała, w zależności od stanu, ok. 80 tys. zł, natomiast syrena 50 tys. zł. Zdecydowanie najdroższe były auta importowane. W tym przypadku ceny samochodów nowych zwykle były wyższe od oficjalnych. Przykładowo, za nową škodę 1000 MB, której oficjalna cena w Motozbycie wynosiła 95 tys., na warszawskiej giełdzie w 1966 r. trzeba było dać 5–15 tys. więcej. Analiza ogłoszeń giełdowych z lat sześćdziesiątych pokazuje wyraźnie, iż była grupa marek i modeli o mocnej pozycji na rynku i ich ceny nie odnotowały znaczących wahań. Najczęściej były to samochody marek niemieckich: Volkswagen, Mercedes, ale też Wartburg i Trabant. Również Wołga i Peugeot zaliczały się do grupy mocnych marek. Przekładało się to na ich popularność. Traktowano je też jako w miarę bezpieczną lokatę kapitału. Giełda bardzo mocno reagowała na to, co proponował rynek oficjalny. W momencie zapowiedzi wprowadzenia do sprzedaży nowego modelu (czy to polskiego, czy zagranicznego) niemal natychmiast spadały ceny starszych egzemplarzy. Tak było choćby w przypadku warszawy, kiedy na rynku pojawiły się auta w typie sedan (bez charakterystycznego garbu). Modele 203 i 204 niemal całkowicie zatrzymały giełdową sprzedaż starszych wersji tego samochodu. Podobnie było z kolejnymi wersjami syreny. Na ceny samochodów miała także wpływ dostępność części zamiennych. Stosunkowo nowe P-70 miały coraz niższe ceny, bowiem potencjalnych kupujących odstraszały problemy z nabyciem plastikowych elementów podwozia. Z kolei starszy model IFA, choć konstrukcyjnie zbliżony do P-70, ze względu na niezłe zaopatrzenie w części zamienne (jak pisano w „Motorze”: „naprawdę doskonałe”) utrzymywał stosunkowo wysokie ceny. Prostota konstrukcji polskich samochodów była z jednej strony przekleństwem, ale z drugiej – często błogosławieństwem, zwłaszcza w przypadku awarii. Jak przekonywano

w „Motorze: „[...] w każdym bowiem POM-ie a nawet u wiejskiego kowala znają się dobrze na tym samochodzie. Nie bójmy się więc starych Warszaw, tym bardziej że tanieją...”<sup>197</sup>.

Możliwość łatwego, kilkunasto-, a nawet kilkudziesięcioprocentowego zarobku na sprzedaży nowego auta sprawiała, iż uczciwych sprzedawców było coraz mniej. Nagminnym procederem było kupowanie samochodów w kiepskim stanie technicznym, które następnie „podrasowywane” chałupniczymi metodami (trociny w skrzyni biegów tłumiące zgrzyty niesprawnego mechanizmu zmiany przełożeń, musztarda w chłodnicy uszczelniająca przeciekający komponent) sprzedawano ze sporym zyskiem praktycznie od ręki. Plagą był handel samochodami o niejasnej przeszłości. Na giełdzie roiło się od zorganizowanych szajek naganiaczy i fałszywych kupujących, podbijających ceny<sup>198</sup>.

Jednocześnie zwykłych zjadaczy chleba razili sprzedawcy, którzy oferowali nowiutkie auta prosto z fabryki. Problemem nie była tylko i wyłącznie cena, często wyższa od oficjalnej, lecz także wątpliwości dotyczące uczciwych przydziałów samochodów. W teorii miały one bowiem trafiać do osób najbardziej potrzebujących. Tymczasem w rzeczywistości bywało różnie. Nie dziwi zatem listy adresowane choćby do tygodnika „Motor”. W jednym z nich czytamy: „Jeśli otrzymane na przydział samochody sprzedawane są z grubym narzutem na wolnym rynku, to kto zatwierdza przydziały w Wydziale Handlu Warszawskiej Rady Narodowej? Podobne, równie kłopotliwe pytanie dotyczy samochodów zagranicznych. Jak wiadomo z rubryki w Motorze »Do wyboru do koloru«, cena nowego Fiata 600 wynosi 83 tys. złotych. Jestem ciekaw, gdzie można nabyć nowego Fiata za te pieniądze? Będąc niedawno na «giełdzie» w Warszawie, rozmawiałem z pewnym panem, na odpowiedzialnym stanowisku, który chciał sprzedać nowego Fiata 600 za 125 tys. zł”<sup>199</sup>. Dekadę później Wróblewski z właściwą sobie ironią opisywał na łamach „Polityki” giełdową rzeczywistość: „Na giełdę samochodową trafiały, obok wozów wysłużonych, albo takich, z których posiadacze już wyrosli, albo i takich, do których nie dorośli, bo wydatki okazały się za duże – także i te, kupione z ogromnej służbowej potrzeby. W podaniu kandydat na posiadacza wywodził, jak to absolutnie niezbędny do wykonywania jego służbowych zadań jest samochód. Aż dziwne, że mógł dotychczas pracować na piechotę. W kilka dni

<sup>197</sup> *Do wyboru, do koloru*, „Motor” 1964, nr 1, s. 4; *Do wyboru, do koloru*, „Motor” 1964, nr 26 s. 4; *Do wyboru, do koloru. Kupujemy FSO-Warszawę*, „Motor” 1964, nr 33, s. 4; *Do wyboru, do koloru. Jubileuszowe konfrontacje*, „Motor” 1965, nr 1, s. 1; *Do wyboru, do koloru. Warszawy i Syreny*, „Motor” 1965, nr 44, s. 4; *Wiosenna panorama rynkowa. Do wyboru, do koloru*, „Motor” 1966, nr 14, s. 1.

<sup>198</sup> P. Ambroziewicz, *Co dalej giełdo?...*, s. 5.

<sup>199</sup> *Głosy i odgłosy*, „Motor” 1964, nr 33, s. 2.

albo tygodni po zakupie można go było spotkać na giełdzie, jak sprzedawał swój świeży nabytek o 30 albo i 50 tys. złotych drożej<sup>200</sup>.

W tej sytuacji pojawiające się co jakiś czas wątpliwości, czym można by zastąpić tak wyglądający giełdowy handel witane były z dużym zainteresowaniem, choć raczej bez większych nadziei na zmianę na lepsze. Tak było choćby z propozycją zastąpienia giełd przez państwowe komisje. Ceny aut w takich miejscach miały być ustalane przez rzeczoznawców. W przypadku samochodów nowych, pochodzących z przydziału, ceną maksymalną miała być cena oficjalnej sprzedaży. Już sama koncepcja likwidacji nierzadko kilkudziesięcioprocentowego zysku sprzedającego musiała wywołać uśmiech politowania. Słusznie przewidywano, że po wprowadzeniu tej formy sprzedaży handel prywatny przeniesie się na łamy gazet do rubryk ogłoszeń drobnych<sup>201</sup>. W ZSRR na początku lat siedemdziesiątych dopuszczono możliwość zakupu auta używanego w państwowych komisjach. Jednak do ceny samochodów tam sprzedawanych należało doliczyć jeszcze kilkuprocentową opłatę manipulacyjną. I choć ceny aut w komisjach – już po doliczeniu różnych dodatkowych kosztów – były niższe niż pojazdów sprzedawanych w transakcjach prywatnych, to i tak ta forma sprzedaży nie była zbyt popularna<sup>202</sup>. Być może decydujący był tutaj niezbyt duży wybór oferowanych samochodów.

Praktycznie we wszystkich krajach bloku wschodniego obrót samochodami poza oficjalnymi kanałami sprzedaży cieszył się ogromną popularnością, nawet pomimo penalizacji tych praktyk. W NRD handel używanymi autami przez prywatne osoby traktowany był w kategoriach spekulacji i mógł być karany nawet ośmioletnim więzieniem. Nie powstrzymywało to jednak wschodnioniemieckich obywateli od tego typu transakcji. Prowadzono je jednak w bardzo specyficzny sposób: osoba chcąca sprzedać samochód pozostawiała go z delikatnie uchyloną szybą na jednym z konkretnych parkingów, które w Berlinie Wschodnim były punktami nielegalnej, czy też półlegalnej, sprzedaży samochodów. Właściciel umieszczał na fotelu kierowcy kartkę papieru z wypisaną kwotą, jaką chciał uzyskać za swój pojazd. Osoby zainteresowane

<sup>200</sup> A.K. Wróblewski, *Śmierć giełdy*, „Polityka” 1977, nr 29, s. 1. W dyskusji, jaka wywiązała się po tekście Wróblewskiego, pojawił się bardzo interesujący głos czytelnika z Bydgoszczy, który bardzo trafnie zdiagnozował ówczesną rzeczywistość: „Mamy podwójne ceny wszędzie tam, gdzie podaż nie nastarcza popytowi: ekspresowe ceny samochodów, sondażowe ceny w sklepach garmażeryjnych, mieszkania w spółdzielniach własnościowych wcześniej niż w lokatorskich; a jeśli nie ma drugiej, wyższej ceny, tam zaraz pojawia się spekulant, kombinacje, protekcje itp. Czy zatem giełda «umrze», jak przepowiadacie, czy będzie żyła, zależy od stosunku podaży do popytu, bo prawo wartości nie zważa na sprawiedliwość społeczną”; „Polityka” 1977, nr 33, s. 8.

<sup>201</sup> P. Ambroziewicz, *Co dalej giełdo?...*, s. 5.

<sup>202</sup> L.H. Siegelbaum, *Cars for Comrades...*, s. 240.

oferowanym autem przez szparę wrzucały do środka swoje oferty z danymi kontaktowymi<sup>203</sup>. Warto tu przypomnieć, iż wschodni Niemcy zdecydowali wielokrotnie próbować zatrzymać ten prywatny obrót samochodami używanymi. Wprowadzono, podobnie jak w Polsce, trzyletni okres, podczas którego nie można było sprzedać auta, jak również obowiązek odsprzedażania pojazdów używanych poprzez instytucje państwowe. Były to jednak działania przynoszące niewielki skutek, bowiem, jak pokazywały oficjalne statystyki, jedynie 20 proc. z nich było sprzedawanych z wykorzystaniem kanałów państwowych<sup>204</sup>.

Wróćmy jednak do Polski. Kolejnym pomysłem zmierzającym do zaprowadzenia nad giełdową anarchią była próba zaangażowania w transakcje Motozbytu, który miał czuwać nad ich przebiegiem, zapewniając wsparcie rzeczoznawcy. Przedsiębiorstwo jednak nie chciało podjąć się takiej roli, tłumacząc to m.in. brakiem miejsca, gdzie można by prowadzić tego typu działalność<sup>205</sup>. Założono bowiem, iż sprzedaż będzie odbywać się na placach należących do Motozbytu. Obawiano się także, że w wyniku niesatysfakcjonującej opinii na temat konkretnego auta (tzn. orzeczenia zbyt niskiej ceny) rzeczoznawca poddawany byłby presji lub kuszony łapówką do zmiany zdania. Szybko także okazało się, że Motozbyt stosował praktyki, które w przypadku giełd były powszechnie krytykowane. Prowadząc skup, a następnie sprzedaż samochodów używanych, zarabiał pieniądze godne giełdowych handlarzy<sup>206</sup>.

Pomysły te jednak nigdy nie zostały zrealizowane, zaś giełdy samochodowe w swoim kształcie przetrwały aż do czasów obecnych. Skutecznie opierały się wszystkim próbom zmian z bardzo błahego powodu: tak naprawdę były jedynym miejscem, gdzie osoba posiadająca wystarczającą sumę w gotówce mogła swobodnie nabyć praktycznie każdy model samochodu lub motocykla. Oczywiście, były pewne różnice regionalne, doskonale jednak znane poszukiwaczom konkretnych marek. Osoby chcące kupić np. zachodniemieckie ople czy produkowanego w Kolonii i niezwykle popularnego forda taunusa musiały liczyć się z koniecznością podróży na Górny Śląsk. Tam bowiem, ze względu na przywileje górnicze, dostęp do tych aut był

<sup>203</sup> J. Zatin, *Currency of Socialism. Money and Political Culture in East Germany*, Cambridge 2007, s. 231.

<sup>204</sup> *Ibidem*, s. 233.

<sup>205</sup> A.K. Wróblewski pisze jednak, iż ostatecznie, w okresie, kiedy giełda znajdowała się na warszawskim Bemowie, każdy, kto uiszczył opłatę za wstęp, mógł skorzystać z darmowego sprawdzenia stanu samochodu przez specjalistów z Polmozbytu. Co więcej, wszyscy, którzy zawierali umowy kupna-sprzedaży za jego pośrednictwem, uiszczali niższą opłatę skarbową; *idem, Polska na kółkach...*, s. 90–91.

<sup>206</sup> P. Ambroziewicz, *Co dalej giełdo?...*, s. 7.

łatwiejszy. W stolicy Małopolski stosunkowo łatwo można było kupić mercedesy, bo samochody tej marki docierały do Krakowa z Wiednia w ramach importu wewnętrznego. Z kolei wszystkie zagraniczne marki oferowane przez PEKAO, jak na przykład Renault czy NSU, były sprzedawane na Podhalu, gdzie – jak pisano – „dewiz [jest] stosunkowo najwięcej”. Niewielka odległość polskiego wybrzeża od Skandynawii powodowała, że północny kierunek obierali chętni na szwedzkie volvo<sup>207</sup>. Także tam udawali się amatorzy marek amerykańskich, przywożonych do kraju przez marynarzy w ramach importu marynarskiego.

## Państwowe samochody używane

Kolejnym sposobem nabycia własnego pojazdu była sprzedaż służbowych aut wycofywanych przez instytucje państwowe. Jak pisałem, po raz pierwszy taka możliwość pojawiła się przy okazji wprowadzenia podziału aut na „typowe” i „nietypowe” pod koniec lat czterdziestych. W pierwszej połowie lat pięćdziesiątych państwowy park samochodowy unowocześniał się sukcesywnie, choć nie bez oporów: wyzbywano się starych samochodów, które kierowano na sprzedaż. Mogły one być nabywane za pośrednictwem Centrali Spółdzielni Transportu Centralnego Biura Handlu Sprzętem Samochodowym jedynie przez urzędy, instytucje państwowe oraz jednostki gospodarki społecznej, które nie posiadały wystarczającej liczby pojazdów niezbędnych do wykonywania swoich zadań<sup>208</sup>. Osoby fizyczne mogły kupić tylko te samochody osobowe i motocykle, które zostały zakwalifikowane do tzw. grupy II (pojazdy wymagające naprawy) oraz w wyjątkowych wypadkach do grupy III<sup>209</sup>. W przypadku grupy III, a więc pojazdów przeznaczonych do rozbiórki, na sprzedaż musiało każdorazowo wyrazić zgodę MTDiL. Pierwszeństwo przy zakupie otrzymali przodownicy pracy, racjonalizatorzy oraz osoby, których zawód uzasadniał potrzebę posiadania samochodu. Tutaj lista była dość długa:

<sup>207</sup> *Ibidem*.

<sup>208</sup> MP 1951, nr A-21, poz. 254; AAN, MTDiL, sygn. 165, Instrukcja Ministra Transportu Drogowego i lotniczego z 17 IX 1951 r., bp.

<sup>209</sup> Samochody i motocykle pochodzące z remanentów motoryzacyjnych zostały podzielone na trzy grupy. Grupę I stanowiły pojazdy nowe, II – „zdolne do pracy po dokonaniu naprawy”, zaś III – to pojazdy przeznaczone na rozbiórkę. Podobna klasyfikacja została wprowadzona dla zespołów, akcesoriów i części zamiennych do pojazdów samochodowych: I stanowiły „nowe rozpoznane”, II – „używane rozpoznane, nadające się do użytku”, III – „zespoły i części nowe i używane nie rozpoznane; używane nadające się do regeneracji, naprawy, przeróbki”; MP 1951, nr A-11, poz. 163.



pracownicy państwowi i jednostek gospodarki uspołecznionej, jeśli wymagało tego ich stanowisko, charakter pracy lub warunki bytowe, w szczególności zaś konieczność stałego dojazdu do miejsca pracy wskutek braku odpowiednich publicznych środków lokomocji, lekarze, literaci, publicyści, dziennikarze, artyści i inne osoby wykonujące wolny zawód, posiadające uprawnienia do prowadzenia pojazdów, osoby dokonujące publicznych przewozów dorożkami samochodowymi i taksówkami. Wnioski osób fizycznych zainteresowanych kupnem takiego pojazdu musiały być poparte oświadczeniem kierownictwa zakładu pracy lub związku branżowego. Następnie trafiały one do wydziałów komunikacji drogowej prezydium wojewódzkich rad narodowych, które je rozpatrywały i opiniowały. Osoba, której udało się nabyć taki pojazd, nie mogła go odsprzedać bez zgody właściwego wydziału komunikacji drogowej prezydium wojewódzkiej rady narodowej. Gdyby jednak do takiej transakcji doszło, wówczas pojazd będący jej przedmiotem nie mógł zostać ponownie zarejestrowany i dopuszczony do ruchu<sup>210</sup>. W 1954 r. możliwość nabycia aut państwowych otrzymali również „czynni sportowcy motorowi”. Wówczas także zmieniono nieco procedurę przyznawania pozwoleń za zakup. Do procesu włączony został PZMot, który wspólnie z wydziałami komunikacji prezydium wojewódzkich rad narodowych miał rozpatrywać podania osób fizycznych. Zgoda na zakup oznaczała wystawienie zlecenia sprzedaży, którego ważność upływała po dwudziestu dniach i po tym terminie tracono możliwość nabycia auta<sup>211</sup>.

Każdorazowo w cytowanych tu zarządzeniach pojawiała się lista marek pojazdów przeznaczonych do sprzedaży. W 1950 r. były to samochody marki Citroën (modele 11L, 11BL i 15), Fiat (różne wersje modelu 1100), Pobieda, Škoda (1101 i 1102), Willys oraz Chevrolet (Fleetmaster i De Luxe)<sup>212</sup>. W 1953 r. lista obejmowała już niemal dwadzieścia różnych marek i modeli, w tym: Warszawa, BMW (model 340), DKW (F8 i F9), Tatra, Hillman i Rover. Oprócz tego na sprzedaż przeznaczono wówczas „wszystkie samochody reprezentacyjne o pojemności silnika powyżej 3.0 l wyprodukowane od 1948 r.”<sup>213</sup>.

Ceny aut zostały ustalone zarządzeniem przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z 16 stycznia 1951 r. i zależały od grupy, do której zakwalifikowany został pojazd. Najdroższe były pojazdy z grupy I (wycena w granicach 2,1–7,7 tys. zł), jednak w praktyce nie były

<sup>210</sup> MP 1952, nr A-45, poz. 638.

<sup>211</sup> MP 1954, nr A-24, poz. 397.

<sup>212</sup> MP 1950, nr A-123, poz. 1528. Załącznik.

<sup>213</sup> MP 1953, A-28, poz. 337. Załącznik. Na początku 1954 r. z listy tej wykreślono brytyjskie marki: Hillman i Rover; MP 1954, nr A-5, poz. 154.

one dostępne dla kupujących. Samochody osobowe grupy II kosztować mogły od 600 do 1,2 tys. zł, natomiast te z grupy III posiadały wycenę zryczałtowaną w wysokości 30 zł za każdy pojazd<sup>214</sup>. W wielu przypadkach auta, które w pierwszej kolejności miały trafiać do administracji państwowej oraz jednostek uspołecznionych były nabywane bez przestrzegania przepisów regulujących ich zbyt i kupowane przez osoby prywatne<sup>215</sup>.

Pod koniec 1956 r. zarządzeniem MTDiL wprowadzono możliwość zbywania nadetatowych samochodów osobowych przez jednostki administracji państwowej we własnym zakresie. Ceną sprzedaży była detaliczna cena cennikowa nowego samochodu pomniejszona o kwotę odpowiadającą stopniowi zużycia. Pierwszeństwo nabycia zachowały osoby, których warunki lub charakter pracy najbardziej uzasadniał potrzebę korzystania z pojazdu. Zauważyć należy, iż z nowego zarządzenia zniknęły zawody uprzywilejowane, a także posiadanie tytułu przodownika pracy lub racjonalizatora produkcji. Z tej formy sprzedaży wyłączono jedynie warszawy oraz auta importowane o pojemności silnika większej niż 1000 cm<sup>3</sup> oraz rejestrowane po 1 stycznia 1953 r., o ile ich przebieg nie przekroczył 150 tys. km. Takie pojazdy należało przekazać innej jednostce, która posiadała wolne etaty<sup>216</sup>. Zgodnie z ustaleniem Państwowej Komisji Cen, cena takiego samochodu zależała od stopnia jego zużycia oraz pojemności silnika i kształtować się miała w przedziale 25–32 tys. zł. Tym samym straciły moc przepisy z 1952 i 1954 r.

Kolejna zmiana miała miejsce w maju 1957 r. Od tego czasu – na mocy zarządzenia MK – sprzedaż zbędnych pojazdów odbywać się miała na drodze przetargu. Mogły do niego przystąpić osoby fizyczne, jednak wcześniej musiały przedstawić zaświadczenia wydziału komunikacji drogowej prezydium właściwej dla swojego miejsca zamieszkania wojewódzkiej rady narodowej lub rady narodowej miasta wyłączonego z województwa o konieczności używania przez nie pojazdu w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą lub zawodową. Podobnie jak wcześniej, także i teraz sprzedaży w drodze przetargu nie podlegały warszawy oraz auta importowane o pojemności powyżej 1000 cm<sup>3</sup> o przebiegu niższym niż 150 tys. km<sup>217</sup>.

Możliwość nabycia używanego samochodu z parku państwowych pojazdów była bardzo nęcąca. W latach 1954–1955 do wydziału komunikacji drogowej Prezydium Rady Narodowej m.st. Warszawy wpłynęło ponad 1,2 tys. wniosków o umożliwienie zakupu takiego auta, podczas gdy do sprzedaży

<sup>214</sup> MP 1951, nr A-11, poz. 163.

<sup>215</sup> AAN, URM KT, sygn. 6/228, [Pismo w sprawie sprzedaży nietypowych samochodów osobowych, pochodzących z upłynnienia remanentów], Warszawa, 27 VII 1954 r., k. 17–19.

<sup>216</sup> MP 1956, nr 106, poz. 1244.

<sup>217</sup> MP 1957, nr 56, poz. 353.

w 1954 r. przeznaczono jedynie dziesięć samochodów<sup>218</sup>. Jednak zakup takiego pojazdu, na dodatek niewymagającego zbyt dużych nakładów finansowych na naprawy, otwierał przed jego nabywcą możliwość zarobienia całkiem poważnej kwoty. Jeśli bowiem cena zakupu używanego samochodu „II kategorii” od instytucji państwowych wynosiła kilka tysięcy złotych, to jego wartość na wolnym rynku była kilkakrotnie większa. A chętnych nie brakowało. Nic zatem dziwnego, iż auta te były łakomym kąskiem i rzadko wychodziły poza krąg pracowników instytucji państwowych. Jak tłumaczył to jeden z członków warszawskiej PZPR: „skład sekretariatu Komitetu Warszawskiego wyszedł z założenia, że jeżeli te samochody mają iść do prywatnej inicjatywy, to lepiej jak kupią je towarzysze”<sup>219</sup>. Ci z kolei często odsprzedawali je ze znaczącym zyskiem.

„Zawile były drogi otrzymania talonu na taki pojazd. Podobno były machlojki i kanty wynikające z kupna za 4 tys. złotych samochodu wartości 30–40 tysięcy”, pisał jeden z dziennikarzy „Motoru” na koniec 1956 r. „W ciągu trzech ostatnich lat złożyłem 12 podań do wszystkich instytucji, które miały jakiś wpływ na przydział [...]. Mam nawet pewne znajomości w tych instytucjach, ale talonu nie dostałem”<sup>220</sup>.

\* \* \*

Fakt, że Polacy na pniu wykupywali auta oferowane przez oficjalne państwowe kanały sprzedaży nie dziwił decydentów<sup>221</sup>. Już bowiem pod koniec lat pięćdziesiątych, jak wynikało z badań przeprowadzonych przez Instytut Handlu Wewnętrznego dotyczących struktury dochodu narodowego i możliwości wydatków ludności na poszczególne cele konsumpcyjne i przemysłowe, polski rynek wewnętrzny był w stanie wchłonąć rocznie 34 tys. samochodów osobowych. Prognoza ta dotyczyła lat 1960–1965. W kolejnym planie pięcioletnim wartość ta miała się podwoić, zaś w pierwszej połowie siódmej dekady osiągnąć pułap 100 tys.<sup>222</sup>

Ów pęd do posiadania własnych czterech kółek skwapliwie wykorzystywali rządzący, regulując w ten sposób choćby ilość gotówki na rynku. Kiedy zachodziła potrzeba ściągnięcia jej nadmiaru, wystarczyło ogłosić sprzedaż dodatkowej puli samochodów osobowych. Jeśli były to przy okazji auta

<sup>218</sup> gp, *Samochód II kategorii*, „Motor” 1956, nr 8, s. 4.

<sup>219</sup> Cyt. za B. Brzostek, *Szewroletariat*, „Mówią Wieki” 2013, nr 5, s. 54–55.

<sup>220</sup> K. Wilczyński, *Rok „Nijaki”...*, s. 4.

<sup>221</sup> Choć ta opinia odnosi się przede wszystkim do kupujących, którzy płacili złotówkami. Jak bowiem pokazano w podrozdziale dotyczącym eksportu wewnętrznego, klient, który za nowe auto skłonny był zapłacić dolarami, był znacznie bardziej wybredny.

<sup>222</sup> AAN, MK, sygn. II/2, Protokół nr 1 z plenarnego zebrania Rady Motoryzacyjnej 9 I 1959 r., k. 88–89.

zachodnie, sukces był niemal pewien. Tak było choćby w 1957 r., kiedy to Motoimport na wyraźne polecenie MHZ zdecydował się na import kilku tysięcy egzemplarzy popularnej sześćsetki produkowanej przez firmę Fiat. Sytuacja była o tyle wyjątkowa, iż tym razem zrezygnowano ze zwyczajowego badania technicznego pojazdów, które zamierzano importować. O takim a nie innym przeprowadzeniu transakcji zdecydowały, oprócz wspomnianej na początku potrzeby wycofania gotówki z rynku, preferencyjne warunki kredytowe udzielone stronie polskiej (wartość transakcji wyniosła ponad 1,7 mln dolarów, zaś kredyt udzielony został na 4 lata, przy czym spłata rozpocząć się miała dopiero po 18 miesiącach) oraz fakt, iż model ten cieszył się dość dobrą opinią pod względem właściwości jezdnych i poziomu technicznego. Jak pisano w sprawozdaniu: „Co do jakości tych samochodów nie mogło być specjalnych wątpliwości ze względu na samą markę. Ponadto 2-letnia praktyka wykazała słuszność doboru marki i typu samochodów w tej transakcji”. Być może nie bez znaczenia był także fakt, iż Fiat w ramach swoistej premii dodał do transakcji kilka sztuk sześćsetek, które trafiły bezpośrednio do pracowników Motoimportu<sup>223</sup>.

Wracając jeszcze na moment do badań IHW, warto podkreślić, iż prognozowane tam możliwości wchłonięcia przez rynek wewnętrzny samochodów nie do końca się sprawdziły. O ile bowiem w latach 1960–1965 liczba aut osobowych wzrosła o ponad 124 tys., a więc średni roczny przyrost wynosił 20,6 tys., zaś w kolejnym pięcioleciu ów wzrost był wyższy (39,7 tys. rocznie), to i tak nie osiągnięto zakładanych wielkości (odpowiednio 34 i 70 tys. aut rocznie). Dlaczego? Czy winne było państwo, które nie dostarczało wystarczającej liczby pojazdów? Czy społeczeństwo, którego po prostu nie było na auta stać?

Z całą pewnością państwo nie było w stanie zaspokoić popytu na samochody. W ciągu omawianego okresu podaż aut ani razu nie zbliżyła się do wielkości wspomnianych w badaniach IHW. Polski przemysł motoryzacyjny w latach 1960–1970 wyprodukował łącznie 350 182 tys. samochodów osobowych, z czego na eksport trafiło 109 892. Na rynek wewnętrzny skierowano zatem ok. 240 tys. nowych aut. W rzeczywistości liczba ta była jeszcze mniejsza, bowiem pewna część wyprodukowanych na rynek polski warszaw trafiła do urzędów i instytucji państwowych. Zatem możemy przyjąć, iż średnio

<sup>223</sup> AAN, MHZ, sygn. 4/508 Sprawozdanie komisji powołanej zarządzeniem nr 13 Dyrektora Centrali „Motoimport” z 14 XI 1958 r., Warszawa, 24 I 1959 r., bp.; *ibidem*, sygn. 4/512, Notatka dla Kierownika Zespołu Inspektorów Resortowych [...], Warszawa, 19 XII 1957 r., bp. Jak wspomina Zdzisław Rurarz, podobne działania koncern z Turynu prowadził w latach siedemdziesiątych, kiedy próbował przekonać członków ekipy Edwarda Gierka do wyboru licencji na fiata 126p. Wówczas kilkanaście osób miało otrzymać egzemplarze modelu „137”; Z. Rurarz, *Byłem doradcą Gierka*, Chicago–Toronto–Warszawa 1990, s. 114.

rocznie dla rodzimych nabywców kierowano ok. 20 tys. samochodów wyprodukowanych w FSO. W tym samym czasie w Czechosłowacji do sprzedaży dla prywatnych użytkowników przeznaczano ponad 63 tys. rodzimych aut, przy produkcji na poziomie 90 tys. Zauważyć jednak należy, iż tak wysokie wyniki uzyskano na podstawie danych z drugiej połowy dekady, kiedy z wyprodukowanych nad Wełtawą 120 tys. samochodów osobowych w ręce prywatne trafiało aż 71 tys.<sup>224</sup>

To, czego nie mogło zapewnić państwo, społeczeństwo zdobywało innymi kanałami. Wyniki ankiety, którą przeprowadził wśród swoich czytelników „Motor” w 1960 r. pokazały, że jedynie 30 proc. zakupów dokonywanych było poprzez Motosbyt, zaś połowa to były transakcje zawierane pomiędzy osobami prywatnymi. Z tego wynika, że jedynie 35 proc. transakcji dotyczyło samochodów nowych<sup>225</sup>. Oficjalne dane o produkcji oraz imporcie państwowym jasno pokazywały, iż możliwości nabycia nowego auta poprzez kanały sprzedaży państwowej były bardzo ograniczone. Pod koniec lat sześćdziesiątych osoby, które chciały kupić w ten sposób samochód polskiej produkcji, czyli syrenę lub warszawę (już wówczas traktowane jako auta uzupełniające park maszyn składający się w zasadzie z dużych fiatów), musiały na swój pojazd czekać odpowiednio dwa i cztery lata<sup>226</sup>.

Podróżująca po Polsce w 1967 r. Carmen Laforet, jedna z najwybitniejszych intelektualistek i powieściopisarek hiszpańskich XX stulecia, zanotowała następującą obserwację: „Polacy mają ogromną potrzebę wygody i poprawy warunków życia”<sup>227</sup>. Wydaje się, iż zdanie to doskonale pokazuje to, co działo się z polskim społeczeństwem w latach sześćdziesiątych. Zaś istotnym elementem owej „potrzeby wygody” i procesu „poprawy warunków życia” było właśnie własne auto.

„Kupno samochodu było sumą emocji” – pisał Zdzisław Krasieński. Zaraz jednak dodawał, iż decydująca w tym względzie była suma dochodów. O ile bowiem w przypadku tysięcy drobnych przedmiotów o ich nabyciu decydowały przede wszystkim emocje, to w przypadku specyficznego dobra, jakim jest samochód, liczyły się przede wszystkim „pieniądz, dochód, cena”. Dopiero przekroczenie pewnej bariery dochodów decydowało o podjęciu decyzji o zakupie własnego auta<sup>228</sup>.

<sup>224</sup> M. Kousal, *Podstawowe zagadnienia rozwoju motoryzacji indywidualnej w Czechosłowacji*, „Motoryzacja” 1986, nr 2, s. 33.

<sup>225</sup> *Krajowa ankieta motoryzacyjnego „Instytutu Gallupa”*, „Motor” 1960, nr 11, s. 3.

<sup>226</sup> AAN, GUC, sygn. 12/45, Założenia protekcyjnej polityki celnej i cenowej w stosunku do eksportu i sprzedaży na rynku wewnętrznym samochodów marki „Polski Fiat”, bp.

<sup>227</sup> C. Laforet, *Za żelazną kurtyną. Podróż do Polski w 1967 r.*, Warszawa 2013, s. 112.

<sup>228</sup> *Rynek samochodowy*, red. Z. Krasieński, Warszawa 1980, s. 66–68. Por. H. Lefebvre, *Everyday Life in the Modern World*, Bloomsbury 2016, s. 87.



6. Zbigniew Lengren, „Właściciel wozu”

Warto spróbować odpowiedzieć na pytanie, czy Polaków było stać na własny samochód? Odpowiedź twierdząca, podparta danymi statystycznymi świadczącymi o wzroście liczby aut w prywatnych rękach, wymaga jednak uściślenia. Jak zauważano w 1957 r., przy średniej pensji na poziomie 1580 zł, wygospodarowanie oszczędności niezbędnych do zakupu auta w cenie 65–115 tys. zł było niemal niewykonalne. Mogli sobie na to pozwolić jedynie nieliczni, zarabiający legalnie kilka razy więcej niż wynosiła przeciętna płaca, a także „wszelkiego autoramentu rycerze podziemia gospodarczego, organizatorzy wielkich afer handlowych i spekulacyjnych”. Pozostali musieli na ten cel zmobilizować z reguły oszczędności rodzinne, nierzadko wchodząc w swojego rodzaju spółki „układające się między sobą co do wspólnego użytkowania samochodu osobowego i pokrycia jego wysokiej ceny”<sup>229</sup>. Nawet najtańsze nowe auto na rynku, mikrus, kosztowało kilkadziesiąt miesięcznych pensji. Wszyscy potencjalni nabywcy własnych czterech kółek musieli „drogą olbrzymich wyrzeczeń, kosztem normalnego bytowania” odkładać pieniądze na wymarzony pojazd. „W naszych bowiem warunkach aby stać się posiadaczem Mikrusa trzeba przez okres 30 miesięcy, t.j. prawie trzech lat, przy zarobkach 1700 zł miesięcznie] nic nie jeść, nie ubierać się i na nic innego nie wydawać pieniędzy,

<sup>229</sup> J. Bujnowicz, *Czy może być lepiej?...*, s. 182.

aby go kupić” – żalił się w liście do Polskiego Radia mieszkaniac Zawiercia<sup>230</sup>. Nie może zatem dziwić, że „Szpilki” bardzo często publikowały rysunki przedstawiające właścicieli samochodów, którzy chodzą w podartym ubraniu i dziurawych butach, jak zilustrował to Zbigniew Lengren w numerze pisma z 1961 r.

Pewne małżeństwo z Krotoszyna w 1967 r. pisało do Władysława Gomułki w następujący sposób:

Od roku 1963 oszczędzamy razem z mężem, odkładając jeden zarobek miesięczny na książeczkę PKO, aby w przyszłości kupić sobie wymarzony już od tyłu lat samochód. Co nas spotyka – rozczarowanie. [...] Zrealizowanie tego wniosku [o przydział samochodu] może nastąpić w pięciu latach a jeszcze nie jest nic pewnego. Drogi Wiesławie! rozczarowanie to wpłynęło przede wszystkim na mnie. Odmawialiśmy sobie wszystkiego, wszystkich rozrywek, oraz wczasów wypoczynkowych, które się każdemu z nas należą, aby odkładać te oszczędności i zdobyć się na kupno tego samochodu, a tym czasem marzenia runęły. Mając samochód mieliśmy na celu zwiedzić naszą ziemię ojczystą, którą można powiedzieć, że do tej pory dobrze nie znamy. Więc proszę Cię bardzo, Drogi Tow. Wiesławie o pomoc w zrealizowaniu przydziału tego samochodu. Chodzi nam o „Skodę 1000 MB”<sup>231</sup>.

Jak wynika z danych PKO dotyczących sum oszczędności gospodarstw, potencjalnych nabywców samochodów posiadających zgromadzone środki równe cenie najtańszego auta (ok 60 tys. zł), w 1960 r. było nie więcej niż 0,3 proc. gospodarstw domowych niepowiązanych z rolnictwem, a więc ok. 14 tys. W połowie tej samej dekady odsetek ten wzrósł do 3,5 proc. (180 tys.), zaś na początku lat siedemdziesiątych wynosił już ok. 10 proc. co odpowiadało 583 tys. rodzin<sup>232</sup>.

Bardzo interesujące dane dotyczące celów oszczędzania zostały zebrane przez GUS w 1967 r. Wynikało z nich, iż jedynie 5,8 proc. gospodarstw domowych oszczędzających w PKO czyniło to z myślą o zakupie samochodu. Co więcej, jeśli weźmiemy pod uwagę rodziny pracowników fizycznych, to odsetek ten będzie jeszcze mniejszy (2,1 proc.). Natomiast własne auto było celem dla co dziesiątego gospodarstwa domowego pracowników umysłowych. W rodzinach mieszanych było to z kolei 6,7 proc. Zdecydowanie częściej polskie rodziny gromadziły oszczędności z myślą o zakupie odzieży, mebli czy też innych dóbr trwałego użytku<sup>233</sup>. Oznaczać to mogło, iż Polacy bardzo trzeźwo podchodzili do sprawy kupna samochodu.

<sup>230</sup> Archiwum Dokumentacji i Zbiorów Programowych Polskiego Radia i Telewizji (dalej: ADPPRiT), sygn. 1050/29, Biuletyn nr 85 w sprawie samochodów Mikrus produkcji WSK – Mielec, 23 XI 1959 r., bp.

<sup>231</sup> AAN, KC PZPR, sygn. XI/1055, Krotoszyn, 25 IX 1967 r., k. 25–26.

<sup>232</sup> Z. Krasiński, *Czynniki ekonomiczno-społeczne rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce w świetle badań ankietowych*, Poznań 1972, s. 28.

<sup>233</sup> Przeprowadzone przez poznański Instytut Ekonomiki Obrotu Towarowego Wyższej Szkoły Ekonomicznej badania nad celami oszczędzania wykazały, iż dla oszczędzających, którzy

Tabela 13. Cele oszczędzania wskazane przez gospodarstwa domowe według grup społeczno-zawodowych i wielkości gospodarstw

| Główny cel oszczędzania | Gospodarstwa domowe                |             |            |          |            |
|-------------------------|------------------------------------|-------------|------------|----------|------------|
|                         | Razem                              | Pracowników |            | Mieszane |            |
|                         |                                    | Fizycznych  | Umysłowych |          |            |
| W tym na:               |                                    |             |            |          |            |
| Odzież                  | 14,2                               | 14,4        | 13,8       | 14,9     |            |
| Meble                   | 10,0                               | 8,5         | 11,2       | 11,7     |            |
| Samochód                | 5,8                                | 2,1         | 10,3       | 6,7      |            |
| Inne                    | 8,6                                | 8,2         | 8,1        | 10,8     |            |
|                         | Gospodarstwa domowe o liczbie osób |             |            |          |            |
|                         | 1                                  | 2           | 3          | 4        | 5 i więcej |
| W tym na:               |                                    |             |            |          |            |
| Odzież                  | 15,0                               | 13,5        | 12,3       | 14,8     | 16,9       |
| Meble                   | 5,9                                | 11,5        | 10,5       | 10,5     | 9,0        |
| Samochód                | 1,8                                | 5,6         | 7,6        | 6,8      | 4,4        |
| Motocykl, skuter        | 0,7                                | 0,8         | 1,2        | 2,8      | 0,3        |
| Inne                    | 3,7                                | 10,2        | 9,6        | 9,7      | 7,0        |

Źródło: Z. Krasiński, *Czynniki społeczno-ekonomiczne...*, s. 28.

Andrzej Tymowski, badając budżety polskich rodzin w połowie lat sześćdziesiątych, zauważył, iż pieniądze na samochód często pochodziły z dochodów „nadzwyczajnych” („spadek”, wygrana w totka) bądź z oszczędności gromadzonych na książeczkach samochodowych lub ze sprzedaży dolarów, zarobionych choćby podczas „dłuższej delegacji do krajów «twardej waluty»”. Jego zdaniem jednak wszyscy pozostający w związku małżeńskim, w którym pracują dwie dorosłe osoby (a mąż zarabia co najmniej 5 tys. zł), „mogą go [samochód] nabyć bez specjalnych trudności, oczywiście jeśli nie mają zbyt licznej rodziny na utrzymaniu i trochę «zaciśną pasa»”<sup>234</sup>. W 1966 r., kiedy

zgrupowali kwoty umożliwiające zakup auta ważniejsze były: mieszkania spółdzielcze, budowa domku jednorodzinny, wyposażenie domów w meble, ale także wycieczki turystyczne; Z. Krasiński, *Czynniki ekonomiczno-społeczne...*, s. 28–29.

<sup>234</sup> A. Tymowski, *Cztery kółka a budżet domowy*, „Życie Gospodarcze” 1966, nr 2, s. 3. Por. M. Kula, *Mimo wszystko bliżej Paryża niż Moskwy. Książka o Francji, PRL i o nas, historykach*, Warszawa 2010, s. 152 i n. Warto przypomnieć tutaj cytowane już słowa Lesława Łowczyńskiego z 1957, dla którego minimalnym pułapem miesięcznych zarobków, które pozwalały zakupić, a potem utrzymać samochód, było 5,5 tys. zł; L. Łowczyński,



opublikowano wyniki tych badań, średnia miesięczna pensja w przemyśle uspołecznionym wynosiła 2,2 tys. zł. Nawet inżynierowie czy pracownicy techniczni grupy przemysłowej zarabiający ponad średnią krajową pobierali pensje mniejsze niż kwota podana przez Tymowskiego. Ich średnie płace brutto w tym samym roku sięgały bowiem nieco ponad 3,4 tys. zł<sup>235</sup>. Tymczasem, jak dowodziły cytowane już tutaj badania zespołu Krasieńskiego, dopiero w 1973 r. nominalny dochód na poziomie 5 tys. zł, a w 1979 r. 7 tys. zł, był „progiem oznaczającym początek silniejszych zainteresowań skierowanych ku posiadaniu samochodu”<sup>236</sup>. „Samochód to jednak bardzo kosztowny żart”, konstatował jeden z pamiętnikarzy<sup>237</sup>.

Tabela 14. Kredyty udzielone ludności przez PKO w latach 1960–1970

| Rok  | Ogółem   | W tym na zakup |                                | Udział kredytów |                           |                               |
|------|----------|----------------|--------------------------------|-----------------|---------------------------|-------------------------------|
|      |          | Samochodów     | Motocykli i motorowerów        | Na samochody    | Na motocykle i motorowery | W sprzedaży samochodów ogółem |
|      | W mln zł |                | W odsetkach do kredytów ogółem |                 |                           |                               |
| 1960 | 4930     | 330            | 356                            | 6,7             | 7,2                       | 25,5                          |
| 1961 | 5173     | 462            | 391                            | 8,9             | 7,6                       | 28,9                          |
| 1962 | 5765     | 584            | 419                            | 10,1            | 7,3                       | 23,1                          |
| 1963 | 6394     | 617            | 567                            | 9,7             | 8,9                       | 28,0                          |
| 1964 | 6593     | 675            | 439                            | 10,2            | 6,6                       | 32,4                          |
| 1965 | 7316     | 783            | 347                            | 10,7            | 4,7                       | 24,4                          |
| 1966 | 8904     | 866            | 264                            | 9,7             | 3,0                       | 25,8                          |
| 1967 | 7754     | 580            | 409                            | 7,5             | 5,3                       | 17,9                          |
| 1968 | 7326     | 425            | 251                            | 5,8             | 3,4                       | 11,6                          |
| 1969 | 7533     | 605            | 175                            | 8,0             | 2,3                       | 13,2                          |
| 1970 | 8658     | 455            | 395                            | 5,3             | 4,6                       | 9,0                           |

Źródło: Z. Krasieński, *Czynniki społeczno-ekonomiczne...*, s. 29.

*Samochodzik czy samochodów popularny dla świata pracy*, „Technika Motoryzacyjna” 1957, z. 2, s. 70–71.

<sup>235</sup> Mały Rocznik Statystyczny „Motoryzacji” 1968, cz. 2, s. 12 (dodatek do „Motoryzacja” Pismo transportu drogowego” 1968, rok XXIV, nr 2).

<sup>236</sup> *Rynek samochodowy...*, s. 68.

<sup>237</sup> „Marzula”, *Myślę wciąż o Marion*, w: *Życie bez fikcji. Dzienniki*, wybór, wstęp i opracowanie S. Adamczyk, Warszawa 1976, s. 50.

Ogromnym ułatwieniem dla osób, które nie były w stanie zapłacić za nowe auto gotówką, była sprzedaż ratalna. W latach sześćdziesiątych w ten sposób sprzedawano rocznie średnio nieco ponad 20 proc. samochodów, choć wartość ta dla poszczególnych lat znacznie się różniła. Najwięcej, bo aż 32,4 proc. aut, sprzedano na kredyt w roku 1964, najmniej, bo jedynie 9 proc., w 1970 r.<sup>238</sup> Jak zauważał Feliks Bąbol, korzystanie z usług państwowego przedsiębiorstwa Obsługi Ratalnej Sprzedaży umożliwiała zakup własnego auta nawet robotnikom zarabiającym miesięcznie 1,5–2 tys. zł<sup>239</sup>.

Przykładem była tutaj Łódź, gdzie tylko w 1964 r. ORS udzieliła na ten cel pożyczek w wysokości 59 mln zł, co oznaczało, iż niemal 10 proc. wszystkich przyznanych wówczas kredytów dotyczyło samochodów<sup>240</sup>. W latach 1960–1970 Polacy pożyczili na ten cel 6382 mln zł, co stanowiło nieco ponad 8,3 proc. wartości wszystkich udzielonych w tym czasie kredytów; najwięcej w 1966 r., kiedy wartość pożyczek udzielonych przez ORS wyniosła 866 mln zł. Niemal rokrocznie co najmniej 8 proc. wartości wszystkich pobranych kredytów przeznaczona była na zakup auta bądź motocykla<sup>241</sup>. Niemniej, jak pokazują badania Krasińskiego, finansowanie przy pomocy pożyczki dotyczyło na początku lat siedemdziesiątych jedynie 15,9 proc. posiadaczy aut. Zdecydowanie najpopularniejsze było systematyczne oszczędzanie, które wskazało ponad 66 proc.<sup>242</sup> Decydowała o tym z całą pewnością po raz kolejny cena nowego auta i tym samym wysokość miesięcznych rat. Nina Assorodobraj-Kula w liście do rodziny wspominała o planach zakupu nowej škody wspólnie z Jadwigą i Janem Strzeleckimi: „Janek [Strzelecki] wyłoży to co trzeba gotówką, a my zarabiamy i oszczędzamy na raty”<sup>243</sup>. Znakomicie podsumowują to zebrane przez „Politykę” odpowiedzi na ankietę dotyczącą motoryzacji. Wiele spośród osób, które zdecydowały się wziąć w niej

<sup>238</sup> We Francji pod koniec lat sześćdziesiątych ponad połowa rodzin objętych badaniem stopnia przyzwyczajenia do samochodów własne auto kupiła na kredyt; M. Roche, *Samochód*, w: *Psychologia życia codziennego*, red. M. Reuchlin, Warszawa 1983, s. 286.

<sup>239</sup> F. Bąbol, *Nie ma ucieczki przed motoryzacją*, „Odgłosy” 1964/1965, nr 51/1, s. 5.

<sup>240</sup> *Ibidem*; J.J. Szczepański także zakupił swój pierwszy samochód właśnie poprzez ORS: *idem*, *Dziennik*, t. 3: 1964–1972, Kraków 2013, s. 100–101.

<sup>241</sup> Robotnik pełniący funkcję majstra zauważył dość interesujący i nieoczywisty aspekt zakupów ratalnych. Mianowicie zobowiązanie płacenia comiesięcznych określonych kwot wymuszało zapewnienie sobie stabilnego dochodu na odpowiednim poziomie: „ORS to nam, majstrom, więcej pomógł jak siedem dekrétów o dyscyplinie. Kto chce coś mieć – patrzy, gdzie ORS. Potem, i bez żadnego gadania, robi, żeby mieć na raty. To jest najlepsze, co wymyślili, bo taka jest już ludzka natura, że jak lepszego skosztowała, to pazurami drzeć będzie, żeby tego, co ma, nie wypuścić. Teraz najlepsi do roboty są tacy, co mają motocykle na raty albo meble, albo w ogóle coś. Ci roboty pilnują”; A. Jędrzejczak, *Sąd nad posiadaczem*, w: *Młodzi stąd. Reportaże 1950–1965*, wybór A. Pawłowska i J. Feliksiak, Warszawa 1966, s. 378.

<sup>242</sup> Z. Krasiński, *Czynniki społeczno-ekonomiczne...*, tabela syntetyczna II.

<sup>243</sup> M. Kula, *Mimo wszystko bliżej Paryża niż Moskwy...*, s. 154.

udział, musiało oszczędzać kilka, a nawet kilkanaście lat (dopisywali wówczas w ankiecie: „to był cel mojego życia, nareszcie ziszczony”, lub „chorowałem i choruję na samochód”)<sup>244</sup>.

Zatem w odpowiedzi na pytanie, kogo w ówczesnej Polsce stać było na samochód, możemy powiedzieć, iż z całą pewnością nie wszystkich, a z kolei tych, którzy mogli sobie pozwolić na własne cztery kółka, nie było stać na wszystkie auta oferowane wówczas na rynku, czy to przez państwo, czy osoby prywatne. Cytowany już tutaj Andrzej Tymowski wykazał, iż w połowie lat sześćdziesiątych roczny przychód gospodarstw domowych posiadających samochód był o 65 proc. wyższy niż średnia krajowa<sup>245</sup>. Zdzisław Krasieński podkreślał, że w 1971 r. własny samochód nadal był dobrem dość elitarnym (jedynie 5 proc. gospodarstw domowych), dostępnym jedynie dla wąskiej grupy ludności, rekrutującej się przede wszystkim z większych miast, wykonującej zawody techniczne i posiadającej wykształcenie wyższe<sup>246</sup>. Korespondują z tym wyniki cytowanej już ankiety motoryzacyjnej „Polityki” z połowy lat sześćdziesiątych. Na podstawie zebranych w niej głosów widać wyraźnie, iż rozwój motoryzacji indywidualnej dotyczył mocno ograniczonej części społeczeństwa. Byli to przede wszystkim: inżynierowie, lekarze, ekonomiści oraz oficerowie wojskowi w wieku 30–40 lat, często młode małżeństwa z jednym lub dwojgiem dzieci (zaznaczyć należy, że oboje rodzice pracowali). W komentarzu Andrzej Krzysztof Wróblewski słusznie zauważył, iż „Fala motoryzacji nie napoczęła jeszcze nowych środowisk zawodowych, raczej przelewa się przez te, które od kilku lat kupują samochody i gdzie nie są one żadnym niezwykłym rarytatem”<sup>247</sup>. Sondaż „Społeczne zróżnicowanie sytuacji materialnej” przeprowadzony w 1968 r. przez Ośrodek Badania Opinii Publicznej i Studiów Programowych potwierdzał możliwości Polaków w tym zakresie. Przy pytaniu o przedmioty najbardziej potrzebne, samochód pojawił się na pierwszym miejscu u 19,6 proc. osób wykonujących zawody specjalistyczne, zaś na drugim u 8,6 proc. urzędników. U robotników zarówno niewykwalifikowanych, jak i wykwalifikowanych własne auto nie zmieściło się w pierwszej piątce, ustępując takim artykułom, jak: lodówka, telewizor, pralka, maszyna do szycia czy motocykl<sup>248</sup>.

<sup>244</sup> A.K. Wróblewski, *Polska samochodowa*, „Polityka” 1966, nr 40, s. 1, 8.

<sup>245</sup> A. Tymowski, *Cztery kółka a budżet domowy...*, s. 3.

<sup>246</sup> Z. Krasieński, *Czynniki społeczno-ekonomiczne...*, s. 9. W Związku Radzieckim na początku lat osiemdziesiątych 58 proc. posiadaczy samochodów osobowych pracowało umysłowo, 35 proc. to byli pracownicy fizyczni; L.H. Siegelbaum, *Cars for Comrades...*, s. 241.

<sup>247</sup> A.K. Wróblewski, *Zawsze umiera kto inny...*, s. 3.

<sup>248</sup> K. Zagórski, *Społeczne zróżnicowanie ocen sytuacji materialnej (Wstępne wyniki badania pt. „Jak nam się żyje?”)*, Warszawa 1969, s. 18, też: [http://tnsglobal.pl/archiw\\_files/M.0070.pdf](http://tnsglobal.pl/archiw_files/M.0070.pdf) (dostęp: 21 X 2014).

Tabela 15. Liczba samochodów osobowych według województw w latach 1960–1970

| Województwo    | 1960  |          | 1965  |          | 1966  |          | 1967  |          | 1968  |          | 1969  |          | 1970  |          |
|----------------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|
|                | Razem | Prywatne | Razem | Prywatne | Razem | Prywatne | Razem | Prywatne | Razem | Prywatne | Razem | Prywatne | Razem | Prywatne |
| m.st. Warszawa | 15668 | 10869    | 35473 | 29980    | 40238 | 34352    | 40056 | 40314    | 49855 | 44894    | 55059 | 50037    | 60400 | 50500    |
| m. Kraków      | 5978  | 4854     | 10355 | 9109     | 11818 | 10583    | 13928 | 12706    | 15958 | 14797    | 17279 | 16133    | 18600 | 17600    |
| m. Łódź        | 5040  | 4130     | 11428 | 10095    | 13297 | 11813    | 14649 | 13300    | 15753 | 14617    | 17350 | 16149    | 19600 | 18500    |
| m. Poznań      | 5092  | 4169     | 10690 | 9532     | 12873 | 11726    | 14678 | 13557    | 16832 | 15699    | 19004 | 18090    | 21600 | 20600    |
| m. Wrocław     | 4807  | 3936     | 9330  | 8447     | 10024 | 9084     | 11388 | 10445    | 13242 | 12341    | 14922 | 14157    | 16800 | 16100    |
| Białostockie   | 1988  | 1261     | 4472  | 3599     | 5411  | 4489     | 6324  | 5383     | 7739  | 6806     | 9097  | 8238     | 11000 | 10100    |
| Bydgoskie      | 5685  | 4307     | 11347 | 9785     | 13877 | 12198    | 16069 | 14385    | 18522 | 16869    | 21291 | 19802    | 24100 | 22700    |
| Gdańskie       | 7067  | 5524     | 13750 | 11891    | 15801 | 14095    | 18229 | 16479    | 21631 | 19952    | 23890 | 22505    | 28100 | 26900    |
| Katowickie     | 17864 | 15253    | 33080 | 29725    | 42149 | 39058    | 46602 | 43302    | 51111 | 47935    | 56518 | 53591    | 65100 | 62700    |
| Kieleckie      | 3344  | 2385     | 6651  | 5560     | 8148  | 6998     | 9467  | 8320     | 10794 | 9664     | 12751 | 11711    | 14300 | 13300    |
| Koszalińskie   | 2547  | 1660     | 4762  | 4007     | 5872  | 5042     | 6644  | 5831     | 7853  | 7064     | 9125  | 8334     | 10200 | 9500     |
| Krakowskie     | 4634  | 3935     | 9417  | 8634     | 10528 | 9658     | 11949 | 11087    | 13494 | 12683    | 15596 | 14842    | 18100 | 17300    |
| Lubelskie      | 3492  | 2294     | 7748  | 6416     | 8760  | 7370     | 10042 | 8731     | 11152 | 9974     | 12869 | 11787    | 14600 | 13600    |

Tabela 15. cd.

| Województwo    | 1960   |          | 1965   |          | 1966   |          | 1967   |          | 1968   |          | 1969   |          | 1970   |          |
|----------------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|
|                | Razem  | Prywatne | Razem  | Prywatne | Razem  | Prywatne | Razem  | Prywatne | Razem  | Prywatne | Razem  | Prywatne | Razem  | Prywatne |
| Łódzkie        | 3368   | 2761     | 6804   | 6096     | 8338   | 7597     | 9997   | 9257     | 11515  | 10839    | 13388  | 12783    | 15300  | 14600    |
| Olshyńskie     | 2843   | 2068     | 6305   | 5438     | 7563   | 6610     | 9031   | 8123     | 10161  | 9260     | 11678  | 10866    | 12800  | 12000    |
| Opolskie       | 2969   | 2276     | 7138   | 6219     | 8308   | 7361     | 9787   | 8847     | 11063  | 10200    | 12730  | 11943    | 14300  | 13500    |
| Poznańskie     | 5684   | 4696     | 13282  | 12190    | 15551  | 14385    | 18463  | 17292    | 21455  | 20314    | 24630  | 23559    | 26900  | 25800    |
| Rzeszowskie    | 3076   | 2072     | 6134   | 4998     | 7243   | 6014     | 8267   | 7022     | 9539   | 8351     | 11253  | 10115    | 13300  | 12200    |
| Szczecińskie   | 3242   | 2186     | 7118   | 6937     | 8258   | 6979     | 9635   | 8459     | 10760  | 9723     | 12414  | 11482    | 14700  | 13800    |
| Warszawskie    | 4846   | 4076     | 12143  | 11249    | 14435  | 13478    | 17540  | 16618    | 20427  | 19508    | 23257  | 22411    | 27000  | 26100    |
| Wrocławskie    | 5687   | 4410     | 12840  | 11501    | 14803  | 13417    | 16403  | 15106    | 18231  | 17041    | 20261  | 19165    | 22800  | 21800    |
| Zielonogórskie | 2436   | 1674     | 5204   | 4400     | 6095   | 5263     | 6745   | 5915     | 7481   | 6691     | 8469   | 7889     | 9800   | 9200     |
| Razem          | 117357 | 90796    | 245471 | 214908   | 289390 | 257570   | 325893 | 300479   | 374568 | 345222   | 422831 | 395589   | 479400 | 448400   |

Źródło: „Rocznik Statystyczny” 1967, s. 317; „Rocznik Statystyczny” 1968, s. 304; „Rocznik Statystyczny” 1969, s. 308; „Rocznik Statystyczny” 1970, s. 305; „Rocznik Statystyczny” 1971, s. 358.

Niestety, nie dysponujemy pełnymi danymi dotyczącymi geograficznego zróżnicowania posiadaczy samochodów. GUS publikował tego typu dane dopiero od 1960 r. Jednak pozwalają one na wyciągnięcie pewnych ogólnych wniosków.

Widać wyraźnie, iż Warszawa i województwo warszawskie były tutaj niezagrożonym liderem, skupiając w latach 1966–1970 średnio ponad 18 proc. wszystkich samochodów osobowych. Nawet Górny Śląsk, który miał być pod tym względem hołubiony przez władze, nie był w stanie konkurować ze stolicą i województwem stołecznym. W samej Warszawie samochodów osobowych było niewiele mniej niż w całym województwie katowickim. Zarazem najgorzej sytuacja pod względem liczby posiadanych samochodów osobowych wyglądała w województwach: białostockim, koszalińskim, zielonogórskim, rzeszowskim i olsztyńskim. W 1966 r. w rękach prywatnych – według danych wydziałów komunikacji tamtejszych WRN – łącznie znajdowało się 27,4 tys. samochodów, a więc mniej niż w samej Warszawie. W latach następnych owa dysproporcja utrzymywała się na praktycznie niezmiennym poziomie.

Sytuacja wyglądała zupełnie inaczej pod względem rocznego procentowego przyrostu liczby aut prywatnych. W Warszawie wynosił on średnio 10 proc., w województwie gdańskim 17,5 proc., katowickim 15 proc. Tymczasem w województwach najsłabiej zmotoryzowanych był to wzrost na poziomie 17 proc. Co więcej, w Białostockiem i Rzeszowskiem ów wzrost był największy w skali całego kraju i wynosił ponad 19 proc., podczas gdy średnia dla kraju wynosiła 14,8 proc. Widać zatem, że w drugiej połowie lat sześćdziesiątych to właśnie te rejony Polski motoryzowały się najbardziej, choć jednocześnie w liczbach bezwzględnych były to wielkości o wiele niższe niż np. w Warszawie czy woj. katowickim, gdzie tylko w 1970 r. liczba samochodów wzrosła o 9109. Tymczasem w Białostockiem przez cały okres 1966–1970 był to wzrost o 5611 sztuk. Zatem bogatsze rejony Polski (przede wszystkim miasta wydzielone oraz takie województwa, jak katowickie czy gdańskie) skupiały zdecydowaną większość samochodów prywatnych. W biedniejszych (Małopolska, Podkarpacie, ale także część Dolnego Śląska) dopiero pod koniec lat siedemdziesiątych zaobserwowano przyspieszenie procesu motoryzowania społeczeństwa, choć i tak w stopniu nieporównywalnym z resztą kraju<sup>249</sup>.

<sup>249</sup> Również w Europie Zachodniej to miasta skupiały większość poruszających się po tamtejszych drogach samochodów osobowych. We Francji w 1968 r. wg danych z przeprowadzonego wówczas spisu powszechnego, najwięcej aut (53,9 proc.) posiadali mieszkańcy miejscowości o wielkości od 20 do 50 tys. osób. W miastach powyżej 200 tys. aut było zdecydowanie mniej (49 proc.). Interesująco na tym tle wypadła Paryż, gdzie mniej niż połowa mieszkańców (44,9 proc.) miało samochód. Odnotowywano także duże nasycenie autami w gminach wiejskich – 51,2 proc.; M Roche, *Samochód...*, s. 283.

Nie bez racji zatem Władysław Gomułka, odpowiadając na pytanie mieszkańców stolicy podczas przedwyborczego spotkania, zauważał: „Samochód nie jest u nas jeszcze artykułem powszechnego użytku i chyba nie ma potrzeby aby sprzedawać go z niewielkim 5- czy 10-procentowym zyskiem. Nabywcami jest stosunkowo niezbyt liczna grupa ludzi o wysokich zarobkach”<sup>250</sup>. Zatem to ścisła reglamentacja aut poprzez oficjalne kanały sprzedaży państwowej (urzędowe przydziały i listy przedpłatowe) oraz relatywnie wysokie ceny stanowiły istotną przeszkodę na drodze do zaspokojenia ogromnego popytu na pojazdy wśród polskiego społeczeństwa<sup>251</sup>.

---

<sup>250</sup> *Polityka zgodna z interesami niżej zarabiających grup ludności*, „Motor” 1969, nr 22, s. 2.

<sup>251</sup> K.J. Móraski, *Syrena. Samochód PRL*, Warszawa 2005, s. 58.



ROZDZIAŁ 5

## Codzienne troski

---





W gospodarczych realiach Polski Ludowej funkcjonowały dwa słowa-klucze. Pierwsze możemy nazwać oficjalnym i brzmiało ono: plan. Drugie, nieoficjalne, to: niedobór. Wprowadzone do dyskursu przez węgierskiego ekonomistę Janosa Kornaia jak mało które oddaje to, co działo się w gospodarkach państw leżących na wschód od żelaznej kurtyny.

W warunkach gospodarki centralnie kierowanej, w której ramach słowo „plan” odmieniano przez wszystkie przypadki, niedobór dotyczył wszystkiego. Także kwestii związanych z motoryzacją. Brakowało części zamiennych, stacji serwisowych, paliwa, dróg i wreszcie samochodów. Pozostawieni bez wsparcia ze strony państwa zmotoryzowani Polacy musieli bardzo szybko przystosować się do realiów niedoborów. Zatem posiadanie samochodu, który w miarę rzadko się psuł i do którego części zamienne były stosunkowo łatwo dostępne było szczytem marzeń.

W „Szpilkach” w 1969 r. ukazała się fraszka pt. *Do automobilisty*: „Jeden nie bacząc na to, że mały miał dochód, Choć spodnie zeń spadały – zakupił samochód; Wsiadł do niego i więcej z niego nie wysiadał, Bo piechotą bez spodni chodzić nie wypada. Szczył marnie w swym pojeździe, lecz nauczkę miał tą: Spodnie lepiej goliznę kryją niżli auto! Więc automobilisto, zapamiętaj o tem, że najpierw całe portki, a samochód – potem”<sup>1</sup>. Polacy istotnie byli w stanie wiele poświęcić, byleby tylko móc w końcu zasiąść za kierownicą swoich wymarzonych czterech kółek. Jednak zwykle był to dopiero początek. Utrzymanie samochodu bardzo szybko stawało się jedną z ważniejszych pozycji w wydatkach. W budżetach zmotoryzowanych rodzinnych gospodarstwach pracowników umysłowych koszty związane z eksploatacją auta zajmowały trzecią pozycję, za żywnością i ubraniami. Skąd zatem pochodziły pieniądze niezbędne choćby na tankowanie czy serwisowanie auta? Andrzej Tymowski zauważył, że w tych gospodarstwach domowych, w których posiadano samochód, najczęściej rezygnowano z części potrzeb w zakresie żywności – rzadziej jadano mięso i wędliny czy choćby spożywano posiłki w restauracjach. W dalszej kolejności znalazły się: obciążenia związane z nabyciem nowego wyposażenia mieszkania, wydatki na komunikację, kulturę, sport oraz alkohol i tytoń<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> A. Nowicki, *Do automobilisty*, „Szpiki” 1968, nr 17, s. 6.

<sup>2</sup> A. Tymowski, *Cztery kółka a budżet domowy*, „Życie Gospodarcze” 1966, nr 2, s. 3.

Zadaniem trudnym, a być może nawet niewykonalnym, jest próba zhierarchizowania poszczególnych braków na rynku motoryzacyjnym. Każdy z nich dotyczył bowiem codziennej eksploatacji samochodu. Z tego powodu kolejność omawiania codziennych problemów zmotoryzowanych (i nie tylko) Polaków jest jak najbardziej przypadkowa. Jednak najpierw warto przyjrzeć się stanowi polskich dróg oraz samochodom osobowym, które po nich jeździły.

## Muzeum komunikacyjne

Wielokrotnie już tutaj cytowany Wróblewski pisał o polskiej motoryzacji jako o „muzeum komunikacyjnym”:

Sprowadziliśmy przez krewnych, marynarzy i drogą mniej lub bardziej prostą kilka tysięcy wozów używanych. W większości są to stare truposze, które wzbogaciły nasze zasoby motoryzacyjne mnóstwem typów i firm [...], wozy jeżdżą bez żadnej gwarancji i możliwości dokupienia jakiegokolwiek części w wypadku zepsucia się czegoś. [...] Na każdym kroku bałagan, zaniedbania, lekceważenie. Benzyna, stacje obsługi, warsztaty naprawcze, pułapki na drogach, znakowanie szos... [...] Jest publiczną tajemnicą, że nasza niskooktanowa benzyna rujnuje silniki samochodów, skracając ich żywot o połowę<sup>3</sup>.

Choć tekst został napisany na początku rządów Władysława Gomułki, to wydaje się, iż można go uznać za idealny opis kilkunastu następnych lat gomułkowskich.

Czy możliwe jest ustalenie, choćby w przybliżeniu, jakimi samochodami jeździli Polacy? I czy uprawnione było twierdzenie Wróblewskiego o Polsce jako „muzeum komunikacyjnym”? Niewątpliwie tak, choć najpierw warto przyjrzeć się danym statystycznym dotyczącym liczby aut, jakie jeździły po polskich drogach w pierwszym ćwierćwieczu po zakończeniu II wojny światowej.

Podkreślić należy przede wszystkim, iż po raz pierwszy w danych Głównego Urzędu Statystycznego informacje dotyczące liczby samochodów osobowych pojawiły się dla lat 1949 i 1950. Potem nastąpiła pięcioletnia przerwa, bo rocznik GUS nie ukazywał się aż do 1955 r. Wówczas też po raz pierwszy opublikowano dane dotyczące liczby aut osobowych, które należały do prywatnych osób. Od tego momentu informacje na ten temat publikowane były systematycznie.

<sup>3</sup> A.K. Wróblewski, *Chleb i sól nie wystarczą. Dziewiczy los motoryzacji*, „Życie Warszawy”, 23 VIII 1957 r., s. 6.

W 1955 r. na 40,3 tys. wszystkich aut tego typu, nieco ponad połowa (20,5 tys.) należała do prywatnych właścicieli. W latach kolejnych ów odsetek rósł. W 1970 r. liczba samochodów osobowych wyniosła 479,4 tys. sztuk, zaś w rękach prywatnych było 426,9 tys. z nich, co stanowiło 89 proc. wszystkich aut osobowych jeżdżących po Polsce. W porównaniu z rokiem 1955 oznaczało to dla aut należących do osób prywatnych wzrost ponad dwudziestokrotny. Warto jednak podkreślić, że w omawianym tutaj ćwierćwieczu na uwagę zasługuje pierwsze dziesięć lat. Wówczas to, pomiędzy rokiem 1955 a 1965, liczba samochodów osobowych wzrosła sześciokrotnie (do 245,5 tys.), jednak prawdziwie skokowy (ponad dziesięciokrotny) i już nigdy później w historii polskiej motoryzacji nienotowany przyrost dotyczył aut prywatnych<sup>4</sup>.

Niestety, nie jesteśmy w stanie stwierdzić z całą pewnością, jakie marki i modele jeździły po polskich drogach w latach pięćdziesiątych i na początku sześćdziesiątych. Na podstawie ustaleń z poprzednich rozdziałów możemy przyjąć, iż wygląd parku samochodów osobowych na początku piątej dekady nie różnił się zasadniczo od tego z końca lat czterdziestych. Państwowy import nie docierał w zasadzie do odbiorców prywatnych. Zatem w dużej mierze były to samochody używane, często o przedwojennym lub wojennym rodowodzie, pochodzące z dostaw UNRRA, zakupów demobilowych oraz rewindykacji.auta te były bardzo problematyczne w użytkowaniu: paliwożerne, często się psujące, z wyraźnym deficytem części zamiennych niezbędnych do napraw. Jednocześnie w efekcie wprowadzenia podziału na auta typowe i nietypowe udało się nieco zlikwidować mnogość różnych marek i pojazdów<sup>5</sup>.

Jeśli przyjrzymy się bliżej dostępnej statystyce, z łatwością zauważymy, że liczba samochodów osobowych pomiędzy 1950 a 1955 praktycznie nie zmieniła się, a nawet nieco zmalała. Prawdopodobnie dlatego, iż wiele aut ze względu na swój stan techniczny nie nadawało się do dalszej eksploatacji. Import nowych samochodów był wówczas dość ograniczony i nie nadążał zapełniać miejsca po wycofywanych pojazdach, zaś niewielka produkcja krajowa (warszawy) nie była w stanie zaspokoić potrzeb. Obliczano, iż przy ówczesnym stanie państwowego parku samochodowego, który w 1951 r. liczył 25 tys. aut, przy założeniu pięcioletniego okresu używania pojazdu, chcąc tylko i wyłącznie utrzymać dotychczasowy stan liczbowy, należało rocznie uzupełniać park o 5 tys. samochodów. Tymczasem plan dostaw na 1952 r. zakładał

<sup>4</sup> Dla porównania: okres rządów Edwarda Gierka, a więc czas prawdziwego boomu motoryzacyjnego związanego z produkcją popularnego malucha mógł wprawdzie pochwalić się lepszymi wskaźnikami w przypadku liczb bezwzględnych, jednak w porównaniu z okresem gomułkowskim wynik nie był już tak imponujący. W porównaniu z rokiem 1970, liczba aut osobowych i osobowych będących w rękach prywatnych wzrosła jedynie pięciokrotnie. Warto odnotować jednak, iż zdecydowanie wzrósł odsetek tych drugich, do ponad 97 proc.

<sup>5</sup> J. Ender, *Co zrobić z samochodami po-UNRRO-wskimi?*, „Motor” 1958, nr 22, s. 3.

dostarczenie administracji i jednostkom uspołecznionym jedynie 1,3 tys. pojazdów. Oznaczało to, że okres amortyzacji musiał wydłużyć się do 19 lat. W latach kolejnych sytuacja miała się nieco polepszyć (w 1953 r. zakładano dostawy 1,7 tys. samochodów, co równało się 14 latom amortyzacji), jednak nadal była to kropla w morzu potrzeb. Co więcej, braki w zapleczu technicznym i odpowiednim zaopatrzeniu w części zamienne oznaczały wydłużenie amortyzacji o dodatkowe 30 proc.<sup>6</sup>

Pierwsze oficjalne dane dotyczące zakupu samochodów osobowych pochodzą z 1956 r. Wówczas importowano 694 samochody. Dla porównania, w 1938 r. było to ponad 4,3 tys. aut. W kolejnych latach jednak wartości polskiego importu motoryzacyjnego zdecydowanie rosły.

W 1957 r. na niemal 62 tys. samochodów osobowych w rękach prywatnych pozostawało ponad 40 tys. Wśród aut będących w posiadaniu instytucji uspołecznionych najwięcej było škód (ok. 5 tys.) i warszaw (4,7 tys.). Stanowiły one łącznie niemal połowę wszystkich samochodów „państwowych”. Kolejne marki były zdecydowanie mniej popularne. Odnotowano 1,4 tys. fiatów, 750 pobjed, 600 citroënów, 650 chevroletów oraz 400 wschodniemieckich DKW (ów skrót żartobliwie rozwijano jako „dykta, klej, woda”, odnosząc się w ten sposób do kiepskiej jakości karoserii). Wymienione marki razem stanowiły niemal 65 proc. osobowego taboru państwowego. Na pozostałe 7,5 tys. aut składało się ponad 70 różnych marek. Możemy zatem przyjąć, że niektóre (a może nawet i większość) spośród nich były reprezentowane przez pojedyncze egzemplarze. Całość komplikował fakt, iż statystyka ta nie obejmowała ani modeli, ani podtypów<sup>7</sup>. Jak zatem widać, podejmowane na przestrzeni dekady próby ujednoczenia państwowego parku samochodów spełzły na niczym.

Sytuacja i tak nie była najgorsza w porównaniu z autami osobowymi w rękach prywatnych. Tutaj różnorodność marek była zdecydowanie większa. Prywatni kierowcy jeździli bowiem samochodami 113 różnych firm. Najpopularniejsze były DKW i IFA, których liczbę szacowano na 3,5 tysiąca. Kolejne miejsca zajmowały marki Mercedes i Warszawa (po 2 tys. egzemplarzy), Wartburg (1,2 tys. sztuk), Fiat (600 sztuk), BMW (300 sztuk) oraz Citroën (240 sztuk). Było to jednak tylko niecałe 16 proc. wszystkich aut osobowych w rękach prywatnych. Pozostałe 34,4 tys. stanowiła ponad setka różnych marek (także i tutaj w statystykę nie wliczano rozmaitych modeli i typów). Zatem polski ruch uliczny pod koniec lat pięćdziesiątych mógł przypisać

<sup>6</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego (dalej: PKPG), sygn. 378, Notatka w sprawie ilości i stanu samochodów osobowych, Warszawa, [lipiec 1952 r.], k. 24–25.

<sup>7</sup> O. Budrewicz, *Cuda na kółkach...*, s. 7.

o zawrót głowy nawet jeśli weźmiemy pod uwagę tylko i wyłącznie marki jeżdżące po rodzimych drogach. Dodatkowo Polacy jeździli – co oczywiście nie może dziwić, biorąc pod uwagę uwarunkowania polityczne i gospodarcze – samochodami, których średnia wieku była jedną z najwyższych w Europie: ok. 15 lat, podczas gdy za granicą było to ok. 4 lata. Fakt, że w rękach polskich kierowców pozostawała tak ogromna liczba marek, modeli i typów sprawiał, że ich obsługa techniczna wymagała wielkiej ekwilibrystyki. „Notoryczny brak części zamiennych zmusił posiadaczy samochodów do przeróbek konstrukcyjnych całkowicie oryginalnych. Wiele starszych aut, to prawdziwe miczurinowskie krzyżówki, powłoką jedynie przypominające swoje firmowe pierwowzory”, pisał Olgierd Budrewicz<sup>8</sup>.

Na początku szóstej dekady XX w. udział poszczególnych marek w parku samochodowym powoli się zmieniał. Pozbywano się starych, przedwojennych samochodów, zaś ich miejsce zajmowały auta zarówno polskiej produkcji, jak i importowane, głównie z innych krajów należących do bloku. Ciekawe materiały do analizy dla tego okresu znajdujemy w przygotowywanych przez redakcję „Motoru” ankietach dla czytelników. Dziennikarze tygodnika nazywali je na wyrost sondażami. Nawet jeśli ankieta czytelników nie spełnia wymogów tzw. próby reprezentatywnej, to i tak otrzymujemy interesujące źródło, którego analiza pozwala na odtworzenie w przybliżeniu marek samochodów, jakimi w interesującym nas okresie poruszali się Polacy. Z badań z 1960 r. wynika, iż najpopularniejszymi markami były: Syrena, Warszawa, Škoda (model 440, czyli popularny Spartak), Moskwicz, Fiat model 600 oraz P-70. Te marki i modele wskazało 61 proc. czytelników. Należy zauważyć pojawienie się w zestawieniu najpopularniejszych marek produkowanej na Żeraniu Syreny, a także importowanych Fiat i Moskwicz. Spośród pozostałych, już mniej licznych samochodów, najwięcej było: DKW, opli, fiatów (głównie 1100), starszych modeli škód (1101 i 1102), mercedesów (170V) czy citroënow (11BL)<sup>9</sup>. Warto podkreślić tutaj dwie kwestie. Po pierwsze, w tej drugiej grupie znalazły się auta, które wskazano jako „typowe” pod koniec lat czterdziestych. Po drugie, pojawił się tam także owiany złą sławą model Citroën Légère, będący podstawowym pojazdem Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego<sup>10</sup>. Prawdopodobnie zatem droga tych aut w ręce prywatne wieść musiała z parku państwowego.

Kolejne badania „Motor” opublikował w 1965 r. Tym razem wyniki pokazały dość zdecydowanego faworyta rodzimych kierowców. Ponad

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> *Krajowa ankieta motoryzacyjnego „Instytutu Gallupa”, „Motor” 1960, nr 11, s. 3.*

<sup>10</sup> Por.: L.H. Siegelbaum, *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Cornell University Press 2008, s. 201.

15 proc. z tych, którzy zdecydowali się odpowiedzieć na ankietę, posiadało syrenę. Dalsze miejsca zajęły: škoda (6,4 proc.), wartburg (5,5 proc.), trabant (3,4 proc.), moskwicz (2,7 proc.) oraz warszawa (1,8 proc.). Tylko 1 proc. spośród przysłanych odpowiedzi wskazał na najmniejszy polski samochód, mikrusa<sup>11</sup>.

Badania ankietowe przeprowadzone przez poznański zespół Zdzisława Krasieńskiego na początku lat siedemdziesiątych pokazały podobny trend – zdecydowaną supremację polskich aut wśród społeczeństwa<sup>12</sup>. Ponad połowa mieszkańców miast (54,1 proc.) jeździła samochodami produkowanymi na Żeraniu. Najwięcej było syren, potem dużych fiatów i warszaw. Na kolejnych pozycjach znalazły się zagraniczne auta małolitrażowe: trabanty i zastawy. Dalsze miejsca zajęły škody, moskwicze i wartburgi. Jedynie 9 proc. ankietowanych wskazało na „inne”, co przeważnie oznaczało marki zachodnie. Pośród mieszkańców wsi niepodważalną pozycję lidera zajmowała syrena. Wskazało ją ponad 34 proc. ankietowanych. Odpowiednio 25 i 9,1 proc. mieszkańców wsi miało warszawy i moskwicze, zaś na dalszych pozycjach znalazły się škody, „samochody małolitrażowe”, duże fiaty, wartburgi i „inne”<sup>13</sup>. Z badań zespołu Krasieńskiego dotyczących posiadanych przez Polaków aut wynika jeszcze jedna interesująca kwestia. Otóż znaczący odsetek posiadaczy „tanich” marek samochodów (Syrena, Trabant, Zastawa) nabył swój pojazd w ciągu ostatnich 7–8 lat. Prawdopodobnie zatem był to ich pierwszy samochód. Dla posiadaczy marek droższych (duży Fiat, Warszawa, auta zachodnie) był to pojazd któryś z kolei<sup>14</sup>.

Niestety, bardzo trudno jest podać konkretne dane liczbowe dotyczące posiadania poszczególnych marek przez Polaków. O ile jeszcze informacje o liczbie aut produkowanych w Polsce są łatwo dostępne (choćby oficjalne statystyki FSO), o tyle już w przypadku pojazdów zagranicznych pojawiają się dość duże trudności, zwłaszcza dla lat pięćdziesiątych i początku sześćdziesiątych.

<sup>11</sup> L. Rejewski, *Dlaczego kupują?*, „Motor” 1965, nr 51/52, s. 2.

<sup>12</sup> Podczas konstruowania próby dokonano podziału terytorium Polski na trzy grupy: 1) najzamożniejszą, reprezentowaną przez wydzielone miasta wojewódzkie, 2) średnio zamożną, w której znalazło się siedem województw, oraz 3) grupę najmniej gospodarczo rozwiniętą (także siedem województw). Z badań wykluczono dwa województwa: zielonogórskie i koszański, które zostały uznane za pośrednie, oraz, z przyczyn organizacyjnych, województwo szczecińskie. W trakcie prowadzenia badań wprowadzono pewne zmiany: zmniejszono udział ankiet z rejonów najzamożniejszych na rzecz rejonów mniej rozwiniętych. Przyczyną takiej decyzji była „niska skłonność do udzielania odpowiedzi przez respondentów, zamieszkujących duże miasta wojewódzkie, szczególnie Warszawę”; Z. Krasieński, *Czynniki ekonomiczno-społeczne rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce w świetle badań ankietowych*, Poznań 1972, s. 10–11.

<sup>13</sup> *Ibidem*, s. 98.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

Rejestracji samochodów dokonywano w wydziałach komunikacji wojewódzkich rad narodowych, jednak nie udało się dotrzeć do prowadzonych przez nie wykazów. GUS nie gromadził aż tak dokładnych statystyk. Zresztą, zaznaczyć należy, iż w „Rocznikach Statystycznych” dopiero od połowy lat sześćdziesiątych zaczęły pojawiać się informacje na temat liczby prywatnych samochodów osobowych.

O wiele łatwiej jest dla lat sześćdziesiątych. Dla okresu od 1962 r. dysponujemy bowiem bardzo dokładnymi statystykami zagranicznych marek, których pojazdy były sprowadzane do Polski w tzw. obrocie pozaplanowym, czyli po prostu prywatnie. Zestawienia przygotowywane rokrocznie przez Główny Urząd Ceł rzucają nieco więcej światła na park samochodów, jakim dysponowali Polacy.

Począwszy od roku 1962 aż do 1970 w imporcie pozaplanowym do Polski przywieziono z zagranicy ponad 27 tys. pojazdów. O ile jeszcze w 1962 r. było to nieco ponad tysiąc pojazdów, o tyle w latach kolejnych wielkość ta systematycznie rosła. Najwięcej, bo aż 6198 sztuk, Polacy wwieźli do kraju w 1969 r. W 1970 r. nastąpił jednak mocny spadek: wówczas przywieziono do Polski jedynie nieco ponad 2,3 tys. aut, co było bezpośrednim skutkiem zmiany stawek celnych na samochody.

Tabela 16. Import pozaplanowy samochodów osobowych w latach 1962–1970

| Rok    | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | Łącznie |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|---------|
| Import | 1100 | 1075 | 1536 | 2319 | 2866 | 5061 | 5587 | 6198 | 2374 | 27116   |

Źródło: AAN, GUC, sygn. 25/140, Kompendium Statystyczne Administracji Celnej 1946–1970, k. 63–64.

Bardzo interesująco wygląda także rozkład geograficzny importu. Jak się okazuje, już wówczas najmocniejszą pozycję na rynku posiadały samochody osobowe produkowane w Republice Federalnej Niemiec. W ciągu dziewięciu lat Polacy przywieźli ponad 17 tys. aut tamtejszej produkcji. Najpopularniejszymi markami były: Volkswagen, Opel, Ford i Mercedes.

Import z pozostałych krajów nie osiągał już tak imponujących wielkości. Z Francji w omawianym okresie przywieziono 3,4 tys. simek, peugeotów, renault i citroënów, z Włoch 2,7 tys. fiatów, zaś z ZSRR 2,1 tys. moskwiczów, zaporózców i wołg. Zwrócić należy uwagę, iż spośród osób przywożących auta z zagranicy ani pojazdy produkowane w NRD, ani w Czechosłowacji (odpowiednio 480 i 306 sztuk) nie były tak popularne, jak marki szwedzkie (718 saabów i volvo) czy brytyjskie (734 austinów, morrisów i innych)<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Por.: AAN, Główny Urząd Ceł (dalej: GUC), sygn. 25/141, *Kompendium Statystyczne Administracji Celnej 19456-1974*, Warszawa 1975, s. 129–130.



Tabela 17. Import pozaplanowy samochodów osobowych wg marek w latach 1962–1970

| Marka                        | 1962       | 1963       | 1964       | 1965        | 1966        | 1967        | 1968        | 1969        | 1970        | Razem        |
|------------------------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Volkswagen                   | 188        | 214        | 298        | 638         | 1035        | 1571        | 2042        | 2160        | 572         | 8718         |
| Opel                         | 136        | 154        | 215        | 328         | 410         | 655         | 470         | 320         | 132         | 2820         |
| Ford                         | 109        | 89         | 221        | 413         | 364         | 632         | 548         | 656         | 222         | 3254         |
| Mercedes                     | 51         | 58         | 73         | 138         | 167         | 324         | 306         | 300         | 159         | 1576         |
| DKW                          | 7          | 13         | 12         | 23          | 22          | 30          | 37          | 46          | 5           | 195          |
| BMW                          | 2          | 5          | 6          | 14          | 37          | 133         | 139         | 140         | 43          | 519          |
| NSU                          | –          | –          | 1          | 5           | 11          | 34          | 74          | 120         | 32          | 277          |
| <b>Łącznie RFN</b>           | <b>493</b> | <b>533</b> | <b>826</b> | <b>1559</b> | <b>2046</b> | <b>3379</b> | <b>3616</b> | <b>3742</b> | <b>1165</b> | <b>17359</b> |
| Simca                        | 226        | 161        | 139        | 135         | 131         | 142         | 110         | 120         | 39          | 1203         |
| Peugeot                      | 61         | 86         | 118        | 126         | 144         | 162         | 127         | 167         | 102         | 1093         |
| Renault                      | 55         | 73         | 84         | 108         | 126         | 199         | 125         | 163         | 61          | 994          |
| Citroën                      | 12         | 8          | 11         | 16          | 17          | 25          | 34          | 35          | 26          | 184          |
| <b>Łącznie Francja</b>       | <b>354</b> | <b>328</b> | <b>352</b> | <b>385</b>  | <b>418</b>  | <b>528</b>  | <b>396</b>  | <b>485</b>  | <b>228</b>  | <b>3474</b>  |
| Austin                       | 2          | 9          | 8          | 23          | 32          | 35          | 47          | 50          | 69          | 275          |
| Morris                       | 4          | 5          | 9          | 23          | 18          | 30          | 41          | 40          | 42          | 212          |
| Hillman                      | 4          | 3          | 3          | 6           | 11          | 13          | 21          | 50          | 23          | 134          |
| Triumph                      | 3          | 1          | 5          | 6           | 9           | 13          | 18          | 14          | 4           | 73           |
| Vauxhall                     | 3          | 2          | 3          | 4           | 4           | 5           | 7           | 14          | 7           | 49           |
| <b>Łącznie Wlk. Brytania</b> | <b>16</b>  | <b>20</b>  | <b>28</b>  | <b>62</b>   | <b>74</b>   | <b>96</b>   | <b>134</b>  | <b>168</b>  | <b>145</b>  | <b>743</b>   |
| Fiat/Włochy                  | 65         | 87         | 126        | 205         | 288         | 438         | 629         | 710         | 237         | 2785         |
| Volvo                        | 2          | 1          | 9          | 28          | 44          | 173         | 184         | 137         | 84          | 662          |
| Saab                         | 1          | -          | -          | 2           | 7           | 13          | 11          | 20          | 2           | 56           |
| <b>Łącznie Szwecja</b>       | <b>3</b>   | <b>1</b>   | <b>9</b>   | <b>30</b>   | <b>51</b>   | <b>186</b>  | <b>195</b>  | <b>157</b>  | <b>86</b>   | <b>718</b>   |
| Chevrolet/USA                | 7          | 10         | 11         | 20          | 14          | 21          | 23          | 11          | 10          | 127          |
| Moskwicz                     | 69         | 78         | 75         | 141         | 205         | 193         | 309         | 420         | 178         | 1668         |

| Marka               | 1962      | 1963       | 1964       | 1965       | 1966       | 1967       | 1968       | 1969       | 1970       | Razem       |
|---------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| Wołga               | 9         | 30         | 28         | 25         | 36         | 42         | 78         | 120        | 76         | 444         |
| Zaporozec           | 3         | 7          | 2          | 8          | 8          | –          | –          | –          | –          | 28          |
| <b>Łącznie ZSRR</b> | <b>81</b> | <b>115</b> | <b>105</b> | <b>174</b> | <b>249</b> | <b>235</b> | <b>387</b> | <b>540</b> | <b>254</b> | <b>2140</b> |
| Wartburg            | 3         | 9          | 13         | 30         | 18         | 41         | 46         | 150        | 79         | 389         |
| Trabant             | 6         | 7          | 11         | 20         | 14         | 1          | 3          | 24         | 5          | 91          |
| <b>Łącznie NRD</b>  | <b>9</b>  | <b>16</b>  | <b>24</b>  | <b>50</b>  | <b>32</b>  | <b>42</b>  | <b>49</b>  | <b>174</b> | <b>84</b>  | <b>480</b>  |
| Škoda/CSRS          | 15        | 13         | 24         | 25         | 18         | 22         | 39         | 100        | 50         | 306         |
| Inne                | 14        | 17         | 15         | 22         | 33         | 114        | 119        | 111        | 115        | 560         |

Źródło: AAN, GUC, sygn. 25/140, Kompendium Statystyczne Administracji Celnej 1946–1970, k. 12.

Tabela 18. Oficjalny import samochodów osobowych z krajów komunistycznych w latach 1956–1970

| Lata           | ZSRR         | NRD          | CSRS         | Łączny import |
|----------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 1956           | –            | –            | –            | 1694          |
| 1957           | 255          | 1155         | 555          | 5416          |
| 1958           | 2223         | 1993         | 3351         | 7699          |
| 1959           | 2985         | 715          | 2065         | 5871          |
| 1960           | 2556         | 1072         | 2069         | 5824          |
| 1961           | 2149         | 1504         | 3165         | 7146          |
| 1962           | 4323         | 5877         | 3017         | 13804         |
| 1963           | 2409         | 5213         | 2983         | 10833         |
| 1964           | 2869         | 3453         | 47           | 6775          |
| 1965           | 2935         | 10173        | 2222         | 21905         |
| 1966           | 3612         | 4538         | 829          | 13724         |
| 1967           | 2838         | 4318         | 1824         | 16236         |
| 1968           | 3676         | 3997         | 2192         | 11627         |
| 1969           | 2835         | 4048         | 4583         | 12900         |
| 1970           | 3666         | 7461         | 3659         | 16492         |
| <b>Łącznie</b> | <b>39331</b> | <b>55579</b> | <b>32546</b> | <b>157946</b> |

Źródło: „Rocznik Statystyczny” 1963, s. 320; „Rocznik Statystyczny” 1965, s. 343; „Rocznik Statystyczny” 1971, s. 422.

Zupełnie inaczej wyglądały statystyki dla importu planowego. W ciągu czternastu lat, pomiędzy rokiem 1956 a 1970, Polska zakupiła za granicą ponad 157 tys. aut, z czego w innych krajach bloku ponad 131 tys. Najwięcej, ponad 55 tys., pochodziło z NRD, ze Związku Radzieckiego 39 tys., zaś z Czechosłowacji 33 tys.

Niestety, nie dysponujemy danymi, które mogłyby pokazać w sposób ciągły, jak wówczas kształtował się oficjalny import z krajów kapitalistycznych. Udało się jedynie zgromadzić dane dla końca lat sześćdziesiątych. Ówczesna wielkość importu dla lat 1967–1969 potwierdza zdecydowanie prymat oficjalnego importu wewnątrz bloku. Wówczas w krajach należących do obozu socjalistycznego zakupiono ponad 34 tys. aut. Najwięcej, bo ponad 12 tys., trafiło do Polski z NRD. Ważnym kierunkiem importu był także ZSRR (9,3 tys.) oraz Czechosłowacja (8,5 tys.). W tym samym czasie z krajów kapitalistycznych do Polski trafiło niewiele ponad 6 tys. aut, głównie z Francji (2595 sztuk), Włoch (1947 sztuk) oraz RFN (nieco ponad tysiąc aut).

Tabela 19. Import planowy samochodów osobowych w latach 1967–1969

| Lata  | Import       |                     |      |      |       |         |            |                       |         |      |        |        |         |           |         |
|-------|--------------|---------------------|------|------|-------|---------|------------|-----------------------|---------|------|--------|--------|---------|-----------|---------|
|       | Ogółem [3+9] | Kraje komunistyczne |      |      |       |         |            | Kraje kapitalistyczne |         |      |        |        |         |           |         |
|       |              | Ogółem              | ZSRR | CSRS | NRD   | Rumunia | Jugosławia | Ogółem                | Francja | RFN  | Włochy | Anglia | Szwecja | Hiszpania | Austria |
| 1     | 2            | 3                   | 4    | 5    | 6     | 7       | 8          | 9                     | 10      | 11   | 12     | 13     | 14      | 15        | 16      |
| 1967  | 16236        | 12856               | 2838 | 1824 | 4318  | 10      | 3866       | 3380                  | 1413    | 717  | 1128   | 117    | 5       |           |         |
| 1968  | 10603        | 9871                | 3676 | 2192 | 3997  | 4       | 2          | 1742                  | 732     | 303  | 567    | 136    |         | 3         | 1       |
| 1969  | 12840        | 11905               | 2835 | 4583 | 4048  | 457     | 2          | 935                   | 450     | 226  | 252    | 2      | 2       |           | 3       |
| Razem | 39679        | 34632               | 9349 | 8599 | 12363 | 471     | 3870       | 6057                  | 2595    | 1246 | 1947   | 255    | 7       | 3         | 4       |

Źródło: AAN, GUC, sygn. 25/140, Kompendium statystyczne administracji celnej 1946–1970, k. 33.

Jak zatem widać, kierunki zarówno oficjalnego, jak i prywatnego importu doskonale się uzupełniały. Jeśli bowiem Polacy nie mogli kupić w oficjalnej sprzedaży auta wyprodukowanego np. w zachodnioniemieckich fabrykach, wówczas decydowali się na podjęcie działań we własnych zakresie. Z kolei bardzo ograniczony prywatny import z krajów demokracji ludowych był spowodowany prawdopodobnie „wystarczającym” dostępem do aut tam wyprodukowanych poprzez oficjalne kanały państwowe.

Wzrastająca liczba pojazdów i osób posiadających uprawnienia do ich prowadzenia prowadzi do pytania o stan dróg w Polsce. W 1960 r. udało się

Tabela 20. Drogi kołowe o twardej nawierzchni w poszczególnych województwach w 1960 i 1970 r. [w km]

| Województwo    | Ogółem                      |                        |               |               | Ogółem                      |                        |               |               |
|----------------|-----------------------------|------------------------|---------------|---------------|-----------------------------|------------------------|---------------|---------------|
|                | W liczbach<br>bezwzględnych | Na 100 km <sup>2</sup> | O nawierzchni |               | W liczbach<br>bezwzględnych | Na 100 km <sup>2</sup> | O nawierzchni |               |
|                |                             |                        | Ulepszonej    | Nieulepszonej |                             |                        | Ulepszonej    | Nieulepszonej |
|                | 1960                        |                        |               |               | 1970                        |                        |               |               |
| Polska         | 104 439                     | 33,6                   | 34484         | 69915         | 130432                      | 41,9                   | 76139         | 54293         |
| Białostockie   | 4862                        | 21,0                   | 1329          | 3533          | 6779                        | 29,3                   | 2090          | 3870          |
| Bydgoskie      | 6377                        | 30,7                   | 2109          | 4268          | 8598                        | 41,2                   | 5613          | 2985          |
| Gdańskie       | 4398                        | 40,0                   | 1630          | 2759          | 4803                        | 43,5                   | 3030          | 1773          |
| Katowickie     | 3977                        | 41,8                   | 1921          | 2056          | 4966                        | 52,0                   | 3531          | 1435          |
| Kieleckie      | 5720                        | 29,4                   | 1818          | 3902          | 9454                        | 48,5                   | 3835          | 5619          |
| Koszalińskie   | 6737                        | 37,5                   | 2380          | 4357          | 6932                        | 38,3                   | 4925          | 2007          |
| Krakowskie     | 5681                        | 37,0                   | 1480          | 4201          | 8456                        | 55,1                   | 4451          | 4005          |
| Lubelskie      | 4196                        | 16,9                   | 1765          | 2431          | 6846                        | 27,5                   | 4705          | 2141          |
| Łódzkie        | 6269                        | 36,7                   | 1516          | 4753          | 8457                        | 49,5                   | 3517          | 4940          |
| Olsztyńskie    | 7698                        | 36,7                   | 3098          | 4600          | 7887                        | 37,4                   | 5501          | 2386          |
| Opolskie       | 4975                        | 52,3                   | 2288          | 2687          | 5162                        | 54,0                   | 3941          | 1221          |
| Poznańskie     | 10481                       | 39,2                   | 2663          | 7818          | 11937                       | 44,5                   | 6549          | 5388          |
| Rzeszowskie    | 4676                        | 25,1                   | 1442          | 3234          | 7263                        | 39,0                   | 3627          | 3636          |
| Szczecińskie   | 4577                        | 36,1                   | 1922          | 2655          | 5090                        | 39,9                   | 2925          | 2165          |
| Warszawskie    | 7496                        | 25,5                   | 2923          | 4573          | 11224                       | 38,2                   | 5884          | 5340          |
| Wrocławskie    | 10689                       | 56,8                   | 4176          | 6513          | 10794                       | 57,1                   | 7345          | 3449          |
| Zielonogórskie | 5639                        | 38,9                   | 2601          | 3038          | 5784                        | 39,7                   | 3851          | 1933          |

Źródło: „Rocznik Statystyczny” 1961, s. 241; „Rocznik Statystyczny” 1971, s. 351.

uzyskać wskaźnik gęstości 33,6 km/100 km<sup>2</sup>, zaś pięć lat później było to już 37 km/100 km<sup>2</sup>. Jednak niemal czwarta część były to drogi o nawierzchni nieulepszonej, pokryte tłuczniem i brukiem, niesprzyjające ruchowi samochodowemu. Na początku lat siedemdziesiątych wskaźnik gęstości wynosił już 41,9 km/100 km<sup>2</sup>. W porównaniu z 1955 r. przybyło ponad 31,7 tys. kilometrów dróg o nawierzchni twardej<sup>16</sup>. Dekada lat sześćdziesiątych

<sup>16</sup> „Rocznik Statystyczny” 1971, s. 351.

przyniosła jednak zdecydowaną poprawę, jeśli chodzi o rodzaj nawierzchni. O ile w 1960 r. dróg twardych, tzw. ulepszonych twardych (pokrytych kostką, klinkierem, betonem, płytami kamienno-betonowymi i bitumem), było 34,4 tys. km, to w 1970 r. już ponad 76 tys. Jednak nadal można było zaobserwować bardzo duże różnice regionalne (zob. Tabela 20). Najgorzej wyglądała sytuacja we wschodnich regionach kraju. Województwa lubelskie i białostockie posiadały mniej niż 30 kilometrów dróg o nawierzchni twardej na 100 kilometrów kwadratowych powierzchni, podczas gdy województwo katowickie, opolskie czy wrocławskie – ponad 50 kilometrów. Na tym tle szczególnie pozytywnie wyróżniało się województwo krakowskie, które ze wskaźnikiem gęstości 55,1 km/100 km<sup>2</sup> znajdowało się w czołówce kraju.

## SAM-y

Najdrożsi!... Nader mi przyjemnie  
Donieść dziś Wam, że wreszcie mam  
Skonstruowany wyłącznie przeze mnie  
Najtańszy samochód „SAM”. Taniocha!  
Wprost – ziszczenie marzeń  
Najniższej grupy uposażeń!...<sup>17</sup>

Polacy chcieli jeździć własnymi samochodami. To fakt bezsporny. Kiedy w 1957 r. „Motor” przeprowadził wśród swoich czytelników ankietę pt. „Jaki samochodzik chciałbym kupić”, okazało się, że Polacy byli skłonni do wielu wyrzeczeń, byleby tylko móc nabyć własne auto. Na pytanie: „Ile jesteś w stanie zaoszczędzić w ciągu trzech lat na kupno własnego mikrosamochodu [...]?” 23,5 proc. ankietowanych odpowiedziało, że 12 tys. zł, 34,2 proc. – 24 tys. zł, 22,4 proc. – 36 tys. zł, zaś 19,9 proc. zadeklarowało kwotę 48 tys. zł. Biorąc pod uwagę ówczesne średnie zarobki miesięczne (1279 zł), oznaczało to, iż Polacy w kwestii motoryzacji mogli pójść na wiele ustępstw, często kosztem innych przyjemności. Ankietowani byli skłonni także zrezygnować z lepszych osiągnięć na rzecz niższej ceny. Z kolei na pytanie: „Które czynności możesz wykonać sam: montaż, lakierowanie czy tapicerkę?”, jeden z czytelników odpowiedział: „Dajcie nam silnik i ogumienie, resztę zrobimy sami”<sup>18</sup>. Jak się okazało, były to słowa prorocze.

<sup>17</sup> M. Załucki, *Sami dojdziemy*, „Szpilki” 1960, nr 38, s. 6.

<sup>18</sup> *Wyniki ankiety: Jaki samochodzik chciałbym kupić?*, „Motor” 1957, nr 48, s. 3–4.

Samodzielnie konstruowane pojazdy w latach pięćdziesiątych były interesującym aspektem rodzącej się motoryzacji indywidualnej. W owym czasie, zwłaszcza w pierwszej połowie dekady, był to niejednokrotnie jedyny sposób na zdobycie upragnionego pojazdu. Idei konstrukcji kibicowano m.in. w PZMocie, pod którego auspicjami zorganizowano w 1953 r. pierwszy konkurs samodzielnie budowanych aut.

Miesięcznik „Horyzonty Techniki” od samego początku mocno zaangażował się w pomoc domorosłym konstruktorom, publikując na swoich łamach artykuły o tematyce technicznej, które w zamyśle miały ułatwić budowę własnego pojazdu. To właśnie tam ukazał się cykl „Budujemy samochodzik”, którego autorem był Witold Rychter. Trzy artykuły opisywały krok po kroku konstrukcję prostego auta, które na cześć miesięcznika zostało nazwane hortkiem<sup>19</sup>. Rodzimi konstruktorzy chętnie dzielili się na łamach miesięcznika własnymi doświadczeniami z samodzielnej budowy samochodów<sup>20</sup>. Niektóre konstrukcje były naprawdę interesujące i posiadały wiele ciekawych rozwiązań, jak choćby zabezpieczenie przed kradzieżą w hortku zbudowanym przez mieszkańca Szczecina, który pod siedzeniem kierowcy umieścił przycisk włączający sygnał dźwiękowy wyłączany ukrytym wyłącznikiem<sup>21</sup>.

W 1958 r. Adam Słodowy opublikował książkę pt.: *Budowa samochodu amatorskiego*, w której prowadził rodzimych majsterkowiczów przez etapy budowy własnych czterech, a czasem trzech, kółek. W tekście przekonywał, iż tak naprawdę auto może zbudować każdy, nawet osoby bez „specjalnych zdolności, czy wyższej wiedzy konstruktorskiej”. Zaletą niewątpliwie miały być kilkanaście razy niższe koszty – Słodowy utrzymywał, iż sam koszt materiałów zużytych na budowę przy założeniu samodzielnej pracy nie powinien przekroczyć 15–20 proc., zaś w przypadku uproszczonej konstrukcji nawet 10 proc. kosztu samochodu fabrycznego. Pewną niedogodnością mógł być czas, który trzeba było poświęcić na budowę auta, w najgorszym przypadku mogło to być nawet kilkanaście miesięcy, choć „pracując systematycznie, codziennie poza godzinami pracy zawodowej, po 4–6 godzin, można samochód lub samochodzik zbudować przez okres kilku zimowych miesięcy”. Dodać należy, iż auto „tym bardziej atrakcyjne, że nie seryjnej produkcji”<sup>22</sup>.

Ideę konstruowania własnych pojazdów mocno promował „Motor”. Od października 1952 r. tygodnik publikował teksty w rubryce pt. „Czy chcesz

<sup>19</sup> W. Rychter, *Budujemy samochodzik*, „Horyzonty Techniki” 1949, nr 10, s. 441–443; *ibidem*, nr 11, s. 490–494, 505–505, 528–532.

<sup>20</sup> Zob. np.: „Horyzonty Techniki” 1952, nr 2, s. 90–91; *ibidem*, nr 3, s. 139.

<sup>21</sup> „Horyzonty Techniki” 1952, nr 7/8, s. 368.

<sup>22</sup> A. Słodowy, *Budowa samochodu amatorskiego*, Warszawa 1958, s. 5, 8.

mieć własny samochód”, w której objaśniał zasady konstrukcji pojazdów, zaś w kolejnych numerach zamieszczał zdjęcia i opisy ciekawszych konstrukcji przysyłanych do redakcji<sup>23</sup>. Oficjalną nazwą tych samochodów stał się od tego momentu „SAM”, czyli „Samochód Amatorski Tygodnika Motor”. Na jego łamach, podobnie jak wcześniej w „Horyzontach Techniki”, pojawiały się artykuły objaśniające zasady konstrukcji tego typu aut. W 1959 r. „Motor” wspólnie z „Przekrojem”<sup>24</sup> i Wydawnictwami Komunikacyjnymi ogłosił konkurs, który wyłonić miał najlepszego SAM-a<sup>25</sup>. Zamierzano nagrodzić czterech konstruktorów: najlepszego pojazdu jednośladowego (nagroda pieniężna w wysokości 3 tys. zł), motocykla wyczynowego (6 tys. zł), samochodu wyczynowego (6 tys. zł) oraz rozwiązania niekonwencjonalnego (4 tys. zł)<sup>26</sup>. Do konkursu zgłosiło się ok. 200 pojazdów, z których do dalszego etapu zakwalifikowano 65. Finał odbył się 28 czerwca na placu Defilad. Zwycięzcą w najbardziej prestiżowej kategorii samochodu SAM został pojazd skonstruowany przez dwóch warszawiaków: Moldenhauera i Gawrona. Nagrodę, ufundowaną przez Służbę Samochodową MON, stanowił samochód gaz 67<sup>27</sup>. Wśród nagrodzonych znalazł się także słynny rak: wyścigowy SAM, który z powodzeniem brał udział w mistrzostwach torowych Polski w kategorii samochodów wyścigowych i sportowych, jak również ścigał się w Budapeszcie podczas Międzynarodowego Grand Prix, gdzie konkurował z fabrycznymi autami BMW i Škody<sup>28</sup>. Całość zakończyła defilada uczestników konkursu, która mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych (padający deszcz) cieszyła się bardzo dużym zainteresowaniem ze strony mieszkańców Warszawy. Konkurs na najlepszego SAM-a z ogromną życzliwością przyjęła redakcja „Horyzontów Techniki”, która dostrzegała w nim możliwość zorientowania się, jak pod koniec lat pięćdziesiątych, dziesięć lat po pierwszych hortkach, wyglądały autka budowane samodzielnie<sup>29</sup>. Wśród pojazdów zaproszonych do finału konkursu znalazły się i takie, które pod względem wyglądu zewnętrznego nie odbiegały zbyt od popularnych wówczas w Europie Zachodniej mikrosamochodów. Jednak większość SAM-ów była konstrukcjami dość prymitywnymi, w dużej mierze uzależnionymi od dostępności poszczególnych podzespołów.

<sup>23</sup> *Czy chcesz mieć własny samochód?*, „Motor” 1952, nr 25, s. 5; J. Olczyk, *Sam na trzech kółkach*, „Cyklop”, „Motor” 1952, nr 29, s. 9.

<sup>24</sup> Krakowski tygodnik już w 1957 r. szeroko opisywał zachodnioeuropejską modę na mikrosamochody; zob. np. GK, *Auto-skuter czyli radość na kółkach*, „Przekrój” 1957, nr 617, s. 20.

<sup>25</sup> „Motor” 1959, nr 11, s. 3; „Przekrój” 1959, nr 727, s. 4.

<sup>26</sup> *6000 piechotą nie chodzi*, „Motor” 1959, nr 17, s. 10.

<sup>27</sup> *I ogólnopolski konkurs SAM-ów*, „Motor” 1959, nr 228, s. 8–9.

<sup>28</sup> M. Kieta, *SAM-y bardzo przyjemny natóg*, „Przekrój” 1959, nr 744, s. 6–7.

<sup>29</sup> Z. Perzyński, *SAM na cenzurowanym*, „Horyzonty Techniki” 1959, nr 9, s. 403.

Choć zdawano sobie sprawę, że akcja konstruowania SAM-ów w żaden sposób nie rozwiąże problemu zmotoryzowania polskiego społeczeństwa, to dostrzegano w niej możliwość choćby częściowego spełnienia marzeń o posiadaniu własnego auta, do tej pory realizowanego jedynie przez bardzo nielicznych<sup>30</sup>. Padające z różnych miejsc głosy domagały się, aby państwo „ułatwiło nieco życie” konstruktorom swoich pojazdów, zapewniając im m.in. dokumentację techniczną gotowych rozwiązań konstrukcyjnych, a także umożliwiło kupno podstawowych elementów: silników, skrzyń biegów, sprzęgieł itp. Rezerwuarem mogły stać się składnice sprzętu przeznaczonego na złom, w niektórych przypadkach nadające się do ponownego wykorzystania. Pomysł podchwyciła redakcja „Motoryzacji”, która zasugerowała nawet, aby Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego opracowało i szeroko rozpowszechniło dokumentację techniczną kilku podstawowych typów SAM-ów. Jednocześnie przemysł państwowy i spółdzielczość miały zadbać o podstawowe elementy niezbędne do tej indywidualnej produkcji. „I jedno i drugie nie jest niemożliwie”, przekonywano w „Motoryzacji”<sup>31</sup>.

Adam Słodowy po latach wspominał własną przygodę z SAM-em. Wszystko zaczęło się od znalezionego w 1946 r. w składnicy złomu nieuszkodzonego reflektora samochodowego. Po kilku miesiącach inżynier jeździł już własnym SAM-em wyposażonym w pochodzący ze wschodnioniemieckiej dekawki jednocylindrowy, dwusuwowy silnik, który rozpędzał pojazd do 40 km/h. Te właśnie doświadczenia zdobyte w czasie budowania własnej konstrukcji zaowocowały wspomnianym poradnikiem. Pomimo wysokiego nakładu książka rozeszła się w mgnieniu oka, zaś już rok później, w 1959 r., ukazało się jej drugie wydanie<sup>32</sup>.

Żywość SAM-ów była stosunkowo długa. Jeszcze pod koniec lat sześćdziesiątych ukazywały się ogłoszenia, w których konstruktorzy tych pojazdów oferowali różnego rodzaju podzespoły i części na sprzedaż lub wymianę<sup>33</sup>.

<sup>30</sup> *Ibidem*, s. 407.

<sup>31</sup> *Ankieta Motoryzacji. Sprawy motoryzacji i transportu drogowego*, „Motoryzacja” 1957, nr 5, s. 123.

<sup>32</sup> Oprócz wymienionego tutaj tytułu A. Słodowy napisał jeszcze kilka bardzo popularnych pozycji o charakterze motoryzacyjnym: *Samochód bez tajemnic* (Warszawa 1966); *Jeźdź samochodem Skoda 1000 MB* (Warszawa 1967); *Skoda 1000 MB, 1100 MB, 100, 110: technika jazdy, obsługa i usprawnienia* (Warszawa 1969); *Sam obsługuje samochód* (Warszawa 1969); *Usprawniam własny samochód* (Warszawa 1971); *Samochód bez tajemnic* (Warszawa 1971). Jednak największym bestsellerem o tej tematyce był wydany po raz pierwszy w 1952 r. *Podręcznik kierowcy amatora*, który doczekał się sześciu wydań w nakładzie ponad ćwierć miliona egzemplarzy.

<sup>33</sup> Zob. np.: *Giętda przyjaciół*, „Motor” 1969, nr 1, s. 11.



---

## Władza za kółkiem

---

W ZSRR przechodnie, widząc samochód określonej marki, mogli z dużą dozą pewności domyślić się, kto jest jego pasażerem. Wołgi, czajki czy potężne limuzyny ZIL były przypisane do konkretnych funkcji oraz pozycji w aparacie partyjnym i państwie. Produkowane w Zakładach im. Lichaczewa samochody ZIL służyły tylko i wyłącznie najważniejszym ludziom w państwie. Natomiast wołgi i czajki przeznaczone były dla niższych warstw nomenklatury partyjnej. Z kolei zaporozcami i moskwiczami poruszali się zwykli obywatele. W komunistycznej Albanii, kraju praktycznie pozbawionym motoryzacji, najważniejszym ludziom w państwie oddawano do użytku mercedesy, ministrowie jeździli peugeotami, zaś dyrektorzy różnych socjalistycznych instytucji od lat siedemdziesiątych przemieszczali się fiatami 125p. Tym samym próba uczynienia z samochodu jedynie środka transportu i pozbawienia go wszelkich oznak społecznych dystynkcji, co było zamiarem władz, spełzła na niczym<sup>34</sup>.

W Polsce było podobnie. Jeszcze pod koniec lat siedemdziesiątych do określonych grup społecznych przypisane były konkretne marki i modele samochodów. Inżynierowie czy też osoby wykonujące tzw. wolne zawody najczęściej poruszali się samochodami w typie dużego fiata. Z kolei robotnikom czy rolnikom zwykle wystarczały mniejsze, a więc także i tańsze, syreny lub fiaty 126p<sup>35</sup>. Bez większego ryzyka możemy przyjąć, iż w dziesięcioleciu wcześniejszym było podobnie, z tym że zamiast maluchem robotnicy i rolnicy poruszali się przede wszystkim motocyklami.

Jednak od końca lat czterdziestych to przede wszystkim członkowie aparatu partyjnego lub osoby zatrudniane w różnego typu instytucjach państwowych na wyższych stanowiskach byli podstawową grupą użytkowników samochodów osobowych. Kiedy po 1956 r. sytuacja zaczęła się zmieniać i coraz częściej auta trafiały do zwykłych użytkowników, to nomenklatura zachowała swoją uprzywilejowaną w tej kwestii pozycję. Praktycznie we wszystkich krajach należących do bloku jednym z najważniejszych przywilejów elit polityczno-partyjnych był dostęp do dóbr luksusowych, w tym przede wszystkim samochodów – „tego najbardziej deficytowego z dóbr”, jak pisał Lewis H. Siegelbaum<sup>36</sup>. W Berlinie Wschodnim rejony, gdzie mieściły się ważniejsze instytucje państwowe, z czasem zaczęto nazywać Volvogradem od szwedzkiej marki aut popularnych wśród wschodnioniemieckich

---

<sup>34</sup> L. Gatejel, *The Common Heritage of the Socialist Car Culture*, w: *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, ed. L.H. Siegelbaum, New York 2011, s. 147; B. Brzostek, *Szewroletariat*, „Mówią Wieki” 2013, nr 5, s. 54–55.

<sup>35</sup> *Rynek motoryzacyjny*, red. Z. Krasiński, Warszawa 1980, s. 113.

<sup>36</sup> L.H. Siegelbaum, *Cars for Comrades...*, s. 173, 204–205.



7. Samochody zachodnioeuropejskich marek przed Hotelem Europejskim, Warszawa, 1969 r.

działaczy<sup>37</sup>. W Polsce kadre urzędniczą nazywano szewroletariatem (od popularnych w latach czterdziestych i pięćdziesiątych chevroletów fleetmaster, które były najbardziej charakterystycznymi autami floty państwowej). Karol Modzelewski wspominał, iż ministerialna teka jego ojca wiązała się z prawem do samochodów służbowych z kierowcą<sup>38</sup>. Roman Zambrowski jako członek Biura Politycznego KC PZPR miał do własnej dyspozycji chevroleta impale, mercedesa, a także jednego z kilku opancerzonych zisów<sup>39</sup>.

<sup>37</sup> L. Gatejel, *The Common Heritage...*, s. 148.

<sup>38</sup> K. Modzelewski, *Zajeżdżimy kobyłę historii. Wyznania poobijanego jeźdźca*, Warszawa 2013, s. 67–68.

<sup>39</sup> M. Szumiłło, *Roman Zambrowski 1909–1977*, Warszawa 2014, s. 306–307. Por. L. Tyrmand, *Dziennik 1954. Wersja oryginalna*, Warszawa 1999, s. 154.

Artur Starewicz wspominał mercedesy, którymi poruszali się polscy urzędnicy. Były to tzw. drugie mercedesy. „Pierwsze” były w dyspozycji najważniejszych urzędników, a po osiągnięciu określonego przebiegu trafiały do urzędników niższego szczebla<sup>40</sup>.

Jednak największym pasjonatem samochodów pośród polskich ludzi władzy był Józef Cyrankiewicz. „[...] pasjonował się szybką jazdą samochodem. Prowadził samochód brawurowo, ale rzeczywiście wspaniale”, pisali o „wiecznym premierze” Eleonora i Bogdan Syzdałowie. Bardzo wysokie umiejętności Cyrankiewicza w tym zakresie potwierdzali także szoferzy, którzy wozili innych członków najwyższych władz w Polsce. Premier zwykle prowadził samochód sam, nie pozwalając, aby czyniła to jego ochrona. Wtedy także często dla zabawy uciekał im, po drodze zabierając autostopowiczów, choć częściej autostopowiczki. Zdarzało mu się przekraczać prędkość i podczas zatrzymania przez drogówkę, często nierozpoznany, płacił nakładane na niego mandaty. Był wiernym użytkownikiem marki Mercedes i, jak się powszechnie uważa, to on lobbował na rzecz zakupu dla polskich oficjeli aut niemieckiego producenta. Wspólnie z Arturem Starewiczem, Adamem Rapackim i Marią Rutkiewicz (żoną Starewicza) jako pierwszy przetestował, jeszcze przed oficjalnym oddaniem do użytku, trasę WZ. Warto dodać, że cała czwórka poruszała się wówczas należącym do Starewicza niewielkim fiatem 500<sup>41</sup>. Jednocześnie jednak trzeba podkreślić, iż polskim komunistom daleko było do przepychu, także „motoryzacyjnego”, jakim otaczali się Leonid Breżniew, Josif Broz Tito czy Nicolae Ceaușescu<sup>42</sup>.

Kiedy w 1955 r. emigracyjna prasa londyńska przypuściła mocny atak na ogromne rozpasanie funkcjonariuszy partyjnych pod względem dostępu do samochodów i korzystania z nich, jeden z dziennikarzy „Motoru” pisał: „Twierdzenie, że samochody prywatne należą do członków [...] «elity komunistycznej», przeczy prawom logiki. Przecież owa «elita komunistyczna» czyli – normalnym językiem – ta na odpowiedzialnych stanowiskach, posiada wozy służbowe [...]. Po cóż byłyby im jeszcze samochody prywatne?”<sup>43</sup>. Wypada przyznać mu rację, choć raczej częściową. Wydaje się, że bliższe prawdy

<sup>40</sup> Relacja Artura Starewicza, Hoover Institution Archives, Jane L. Curry Collection, Box 9 – za udostępnienie tego źródła dziękuję Michałowi Przeperskiemu.

<sup>41</sup> E. Syzdał, B. Syzdał, *Zanim zostanie zapomniany*, Warszawa 1996, s. 242; Relacja Artura Starewicza...

<sup>42</sup> Leonid Breżniew posiadał w swoim prywatnym garażu kilkanaście luksusowych samochodów zagranicznych marek. Znalazły się tam m.in. rolls-royce, cadillac oraz mercedes; L.H. Siegelbaum, *Cars for Comrades...*, s. 241; I.T. Berend, *Central and Eastern Europe 1944–1993. Detour from the periphery to the periphery*, Cambridge 1996, s. 45.

<sup>43</sup> T. Domaniewski, *Dziewięć buj na resorach*, „Motor” 1956, nr 1, s. 4.

byłoby stwierdzenie (biorąc pod uwagę liczbę samochodów prywatnych w połowie lat pięćdziesiątych), iż niewielu członków aparatu posiadało własne auta, zaś większość z tych, którym przysługiwały pojazdy służbowe, korzystała z nich dowolnie, także w sprawach prywatnych.

Swobodnie traktowanie państwowych aut było jednym z głównych zarzutów kierowanych pod adresem władz zarówno w latach pięćdziesiątych (o czym już wspominałem), jak i w dekadzie następczej – i nie było specyfiką polską. Praktycznie we wszystkich państwach należących do bloku samochody służbowe stawały się *de facto* pojazdami prywatnymi ich dyspozytorów. Wszędzie także podejmowano działania dyscyplinujące, które jednak zwykle były bezowocne. Dość dobrze opisany został przypadek węgierski, gdzie po wydarzeniach z 1956 r. szczególnie dużą wagę przywiązywano do zerwania z codziennymi praktykami aparatu partyjnego ery Rákosiego, w tym także prywatnego używania służbowych samochodów osobowych. Na początku 1957 r. wprowadzono tam m.in. znaczące ograniczenia w kilometrażu aut funkcyjnych, zaś wszelkie koszty wynikające z wykorzystania ich do celów prywatnych miały być pokrywane z kieszeni użytkowników. Jak dalece nieskuteczne były to działania, mogą świadczyć statystyki wydatków na samochody służbowe: otóż w 1958 r. w 16 na 18 komitetów (odpowiedników województw) roczne budżety przewidziane na ten cel zostały przekroczone. Co więcej, organy kontroli partyjnej w swoich raportach donosiły, iż auta te były wykorzystywane w sposób nieekonomiczny i nieskoordynowany, zaś w większości koszty wynikające z ich użycia do celów prywatnych (bardzo częstego zresztą) nie były pokrywane z prywatnych kieszeni funkcjonariuszy partyjnych. Zwykle starano się ukrywać owe kursy poprzez fałszowanie dokumentów podróży (np. kart wozu lub rachunków za paliwo)<sup>44</sup>.

Realia polskie zatem nie różniły się zbytnio od pozostałych państw wschodnioeuropejskich. W anonimowym liście do Polskiego Radia z 1951 r. zaniepokojony pracownik Centralnej Szkoły POM i Spółdzielni Produkcyjnej w Ursynowie pisał: „Instytucja wystawia delegację dla szofera, który służbowym samochodem odwozi rodzinę dyrektora do domu na święta z Konstancina do Wyszkowa przez Radzymin i z powrotem [...]. Sekretarz Szkoły, P[...] Ryszard, także jeździł samochodem służbowym do Łowicza przez Skierniewice i z powrotem [...] w sprawach prywatnych – za zgodą dyr. B[...]. Oprócz tego dyr. B[...] zabiera samochód od godziny 6.30 do 10.30 do dyspozycji swojej żony, która nie jest pracownikiem naszej instytucji”<sup>45</sup>.

<sup>44</sup> Więcej na ten temat zob. G. Péteri, *Alternative modernity? Everyday Practices of Elite Mobility in Communist Hungary, 1956–1980*, w: *The Socialist Car...*, s. 49 i n.

<sup>45</sup> AAN, Komitet Centralny Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (dalej: KC PZPR), sygn. 237/XXV-4, Wyjątki z listów, nr 4, Warszawa, 31 V 1951 r., k. 40.

W czasach, kiedy niemal każdą minutę przestoju w pracy przeliczano na stracone tony węgla czy stali, niektórzy zaczęli w ten sposób patrzeć także na samochody służbowe.

Chodząc po mieście w godzinach pracy, lub po pracy, można zauważyć przed gmachami Ministerstw, Centralnych Zarządów, organizacji społecznych i związkowych szeregi poprawnie ustawionych samochodów służbowych, oczekujących na dyrektorów, bądź pracowników różnych instytucji, którzy załatwiają pilne sprawy służbowe. W tych kolumnach samochodów istnieje pozorny ruch w godzinach pracy – jedne odjeżdżają, drugie podjeżdżają, jednakże szeregi oczekujących pojazdów tylko w wyjątkowych wypadkach topnieją do liczby kilku samochodów, by po chwili znowu ustawić się w pokaźny wężyk lśniących maszyn, i takie obrazki, trwające godzinami, możemy podziwiać w wielu eksponowanych punktach Warszawy.

Tak pisał w „Motoryzacji” Jan Bujniewicz, pytając jednocześnie: „Jest rzeczą godną zastanowienia, kiedy i kto zdobędzie się na trud obliczenia, ile w Warszawie zostaje w ten sposób permanentnie unieruchomionych pełnowartościowych wozów, które mogą być zużytkowane do pilnych potrzeb gospodarczo-administracyjnych?”<sup>46</sup>. Powszechną wiedzą było to, iż kierowcy samochodów służbowych dorabiali na boku, nielegalnie handlując paliwem czy też wożąc tzw. łebków.

Październik 1956 r. przyniósł pewne próby powstrzymania tych zjawisk, jednak zwykle były to próby nieudane. Władysław Gomułka starał się – poprzez częste kampanie oszczędnościowe i kontrole – ukrócić praktyki stawiające aparat w złym świetle, jednak nie przynosiło to większych efektów. W 1963 r. Wróblewski pisał, że o ile benzyną i częściami od samochodów handlowali tylko „ci najbezczelniejsi” kierowcy aut służbowych, o tyle „łebków biorą wszyscy”: „[Między] Bogiem a prawdą trudno żądać, żeby elementarne poczucie ekonomiki nie buntowało się, kiedy wóz stoi godzinami bezużyteczny. [...] Pasażerowi, któremu się śpieszy wszystko jedno, komu zapłaci te 15 złotych”<sup>47</sup>.

Pod koniec 1967 r. w Polsce liczba samochodów służbowych przekroczyła 27 tys. Niemal 10 proc. wszystkich było w Warszawie. Najwięcej posiadał resort budownictwa (311), zdrowia i opieki (219) oraz przemysłu maszynowego (158). Szukając oszczędności w administracji, postanowiono zweryfikować liczbę posiadanych przez instytucje państwowe etatów samochodowych. Dwa akty: uchwała nr 219 Rady Ministrów z grudnia 1967 r. oraz zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z lutego 1968 r. miały w zamierzeniu usprawnić gospodarkę służbowymi autami osobowymi. W ich wyniku, wszędzie tam,

<sup>46</sup> J. Bujniewicz, *Samochód służbowy czy taksówka (artykuł dyskusyjny)*, „Motoryzacja” 1955, nr 7, s. 216–217.

<sup>47</sup> AKW, *Cień za kierownicą*, „Polityka” 1963, nr 49, s. 2.



8. Samochody stojące na parkingu przed budynkiem sejmu, Warszawa, 1956 r.

gdzie nie udało się uzasadnić potrzeby istnienia etatu samochodowego, auto służbowe zostało zlikwidowane. Natomiast tam, gdzie zostało ono zachowane, wprowadzono limit finansowy w wysokości 100 tys. zł rocznie, który był przeznaczony na utrzymanie samochodów i kierowców oraz zakup paliwa. Efekty tych działań było dość znaczące. Zlikwidowano bowiem 4,5 tys. etatów samochodowych, w samej stolicy aż 1580. Jednocześnie uchwałą z grudnia 1967 r. ułatwiono zakup samochodów osobom, które miały używać go jako pojazdu służbowego. Dyrektorzy, kierownicy i prezesi różnych instytucji, ale także osoby wykonujące zawód agronoma, weterynarza bądź inspektora, mogli od tego momentu liczyć na stosunkowo szybki zakup pojazdu (raty w PKO). Za używanie tych samochodów do celów służbowych otrzymywali ekwiwalent w wysokości 2,3 zł za km, przy czym maksymalny przebieg miesięczny auta nie mógł być wyższy niż 1000 km<sup>48</sup>.

<sup>48</sup> B.W. Olszewska, *Operacja Limit*, „Polityka” 1969, nr 42, s. 5.

Próby osiągnięcia oszczędności w tym zakresie pod koniec lat sześćdziesiątych i na początku siedemdziesiątych były podejmowane także w Rumunii czy ZSRR. Członkowie rumuńskiej nomenklatury zachęceni byli do kupowania dacia produkowanych w Mioveni, mających im służyć również jako auta służbowe. Wówczas państwo zobowiązywało się do zapewnienia darmowego paliwa i obsługi serwisowej. Okazało się jednak, iż takie rozwiązanie *de facto* nie wchodziło w grę, bowiem oficjele obawiali się, iż „pospolita” dacia obniży ich status, zrównując ze zwykłymi obywatelami, którzy coraz częściej poruszali się samochodami tej marki. Identyczna sytuacja miała miejsce w ZSRR, gdzie z kolei propozycja, aby nomenklatura zmieniała wysłużone, paliwożerne limuzyny (nierzadko jeżdżące jeszcze w latach pięćdziesiątych i na początku sześćdziesiątych pobiedy i wołgi) na żiguli i moskwicze spotkała się z ogromną krytyką ze strony jej członków, zwłaszcza tych starej daty<sup>49</sup>.

### „Na litość boską, zastanówcie się!”. Wypadki, bezpieczeństwo, prawodawstwo

Wraz z rozwojem motoryzacji samochód stawał się przyczyną śmierci większej liczby ludzi niż koleje czy transport konny. Wypadki samochodowe znalazły się w pierwszej dziesiątce najczęstszych przyczyn śmierci w USA pod koniec lat dwudziestych XX w. We Francji samochody wyprzedziły powozy konne jako głównego sprawcę śmiertelnych wypadków na drogach w 1924 r. Ponad cztery dekady później Światowa Organizacja Zdrowia w swoim raporcie uwzględniającym 15 krajów rozwijających się, dowodziła, że 17 proc. wszystkich zgonów było wynikiem zdarzeń z udziałem samochodów. Więcej osób umierało jedynie na zapalenie jelit<sup>50</sup>.

Z przeprowadzonego w 1970 r. przez OBOPiSP sondażu na temat bezpieczeństwa na drogach wynikało, że jedynie ¼ respondentów czuła się bezpiecznie na ulicach miast; u ⅔ ankietowanych przed wejściem na jezdnię kielkowała w głowie myśl, że mogą mieć wypadek<sup>51</sup>.

<sup>49</sup> L. Gatejel, *Appealing for a Car: Consumption Policies and Entitlement in the USSR, the GDR, and Romania, 1950s–1980s*, „Slavic Review” 2016, vol. 75, no. 1 (Spring 2016), s. 134–135.

<sup>50</sup> J. Foreman-Peck, *Death on the Roads: Changing National Responses to Motor Accidents*, w: *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, ed. T. Barker, London 1987, s. 264–290.

<sup>51</sup> S. Szostkiewicz, *Bezpieczeństwo na drogach publicznych (Wstępny raport z badań)*, Warszawa 1970, s. 3 ([http://tnsglobal.pl/archiv\\_files/M.0016.pdf](http://tnsglobal.pl/archiv_files/M.0016.pdf) [dostęp: 12 X 2014]); *idem*, *Bezpieczeństwo na drogach publicznych w opinii społecznej*, w: *Konferencja Naukowo-Techniczna*

Witold Rychter w sierpniu 1946 r. pisał w „Motoryzacji”: „Odwalilem w ostatnich czasach kilka tysięcy kilometrów po Polsce, a nakląłem się i nairytowałem za kilkanaście tysięcy”<sup>52</sup>. Jazda po polskich drogach w pierwszym okresie po wojnie z pewnością nie była zadaniem łatwym. Pomijając kwestie zniszczonych nawierzchni oraz niewielkiej liczby samochodów, to i tak skala problemów, na które natykali się kierowcy, była ogromna.

Przebywająca w Polsce na objeździe delegacja pisarzy czeskich i słowackich była zachwycona tym, co zastała na miejscu: niesamowite tempo odbudowy, która nie ustawała nawet w nocy, wspaniałe Kraków, wypełniony dorożkami. Jedyne, co ich przerażało, to styl jazdy kierowców poruszających się po polskich drogach. Południowym sąsiadom kojarzył się on jednoznacznie ze sposobem jazdy rosyjskich szoferów po tamtejszych drogach tuż po zakończeniu wojny. Polacy jeździli tak samo: poruszali się szybko, ignorując przepisy, środkiem drogi, wymijali inne pojazdy to z prawej, to z lewej strony. Dotyczyło to zwłaszcza Warszawy<sup>53</sup>. Niemal identyczne spostrzeżenie znalazło się we wspomnieniach Mariana Sękowskiego, który tuż po zakończeniu wojny podjął pracę jako kierowca Państwowej Komunikacji Samochodowej. Warunki do jazdy były bardzo trudne: „Kierowcy wojskowi, jeżdżący przeważnie po dawce alkoholu, nie przestrzegali żadnych przepisów, a jeździli przecież masywnymi, wojskowymi samochodami ciężarowymi. Trzeba było usuwać się im z drogi. Nie pomagała chorągiewka z barwami narodowymi, by ustrzec się przed zderzeniem”<sup>54</sup>. Wtórował mu Maciej Bernhardt, który także zwracał uwagę na radzieckich królów szos<sup>55</sup>. Leopold Tyrmand w swoim dzienniku opisywał zachowania szoferów aut, które należały do oficjeli państwowych: „[...] wzmożony ruch limuzyn dygnitarzy partyjnych, wśród których pędzą, dudniąc głucho, opancerzone limuzyny najwyższych dostojników Politbiura. Te ogromne, czarne «Skody» stanowią postrach szoferów warszawskich. Moc ich motoru równa jest mocy czołgu. Rwą przez Nowy Świat, lekceważąc zupełnie przepisy ulicznego ruchu. Tak właśnie puły

---

*pt. Problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego, Warszawa, 5–6 maja 1971: materiały, Warszawa 1971, s. 524.*

<sup>52</sup> W. Rychter, *Precz z drogowym bałaganem!*, „Motoryzacja” 1946, nr 1, s. 12.

<sup>53</sup> A.C. Nor [Josef Kaván], *Cesta do Polska*, Praha 1947, s. 93 i n. Co ciekawe, tuż po zakończeniu działań wojennych komendant garnizonu m.st. Warszawy, płk Józef Sokólski, na początku czerwca 1945 r. pisał: „Warunki bezpieczeństwa odnośnie [do] ruchu pojazdów mechanicznych w obrębie m.st. Warszawy w okresie od 1 czerwca do dnia dzisiejszego uległy dużej poprawie, gdyż w tym czasie nie wydarzyła się ani jedna katastrofa”; AAN, Urząd Rady Ministrów (dalej: URM), sygn. 5/39, Rozkaz nr 17, Warszawa, 9 VI 1945 r., k. 54.

<sup>54</sup> M. Sękowski, *Pamiętnik warszawskiego taksówkarza*, Warszawa 1985, s. 408.

<sup>55</sup> M. Bernhardt, *Z Miodowej na Bracką. Opowieść powstańca warszawskiego*, cz. 2, Kraków 2012, s. 54.



przez ulice Chicago auta *bossów* gangsterskich w okresie ich władztwa w tym mieście, tak samo ciężkie od pancerzy ochronnych, których nie jest w stanie przebić seria z automatu”<sup>56</sup>.

Lektura codziennej prasy z tego okresu jedynie utwierdza w przekonaniu, iż owe obserwacje nie były wyjątkiem. *Anarchia na jezdniach Warszawy. Niepokojący wzrost wypadków, Samochód koziołkuje na Marszałkowskiej, Liczne wypadki samochodowe winą kierowców i szoferów czy Nie przekraczać dozwolonej szybkości* – to tylko niektóre z tytułów artykułów, które ukazały się w ciągu niecałych dwóch tygodni czerwca 1946 r.<sup>57</sup> Jak słusznie zauważano, „reportaż wypadków nie obejmuje wydarzeń na szosach [poza-miejskich], na skutek niedostatecznej łączności z ośrodkami miejskimi. Na [tych] szosach jest bodajże jeszcze gorzej”<sup>58</sup>. Rok później na międzypartyjnej naradzie PPR i PPS podniesiono problem wypadków samochodowych i ruchu kołowego. Podobnie jak w czerwcu 1946 r., także i wówczas pierwsze letnie miesiące obfitowały w wiele poważnych zdarzeń, często ze skutkiem śmiertelnym. Głównym problemem, jak wynikało z przeprowadzonej na naradzie analizy, obok „przyczyn obiektywnych, jak zły stan taboru samochodowego, brak należytej ilości urzędzeń regulacyjnych w miastach”, było „rozpowszechnione wśród szoferów pijaństwo i nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego”<sup>59</sup>.

Rychter zanotował podobne obserwacje. „Mam obawę – pisał – że ruch drogowy rozwijający się w zawrotnym tempie, zupełnie zejdzie na manowce i za rok w tych warunkach będzie mógł na drogę wyjechać jedynie wyjątkowy ryzykant, lub samobójca”. Szczególne zagrożenie czyhało ze strony młodych, a co za tym idzie, niedoświadczonych kierowców, których Rychter nazwał „smarkaterią samochodową, uważającą jezdnię za zbudowaną jedynie dla nich i nie liczącą [się] z nikim i z niczym, a najmniej z państwowym wozem, który prowadzi”<sup>60</sup>.

Nad prawidłowością odbywającego się ruchu drogowego czuwać miały przeróżne organy kontrolne. Rychter wymienił następujące: Milicja Obywatelska, Główna Inspekcja Drogowa, wojsko czy też doraźne kontrole specjalne. Kontrolowano głównie dokumenty, zarówno samochodu, jak i kierowców. O wiele rzadziej natomiast stan techniczny auta czy choćby trzeźwość kierujących. Było to prawdopodobnie spowodowane nikłą wiedzą na ten temat

<sup>56</sup> L. Tyrmand, *Dziennik 1954...*, s. 247.

<sup>57</sup> „Rzeczpospolita”, 12, 17, 22 i 30 VI 1946 r.

<sup>58</sup> T.G., *Wolna trybuna. Jak karać piratów drogowych*, „Motoryzacja” 1946, nr 1, s. 16.

<sup>59</sup> AAN, Komitet Centralny Polskiej Partii Robotniczej (dalej: KC PPR), sygn. 295/XI-81 (mf 2315/15), Wytyczne międzypartyjnej narady PPR i PPS w sprawie walki z wypadkami samochodowymi z 31 VII 1947 r., s. 158.

<sup>60</sup> W. Rychter, *Precz z drogowym bałaganem...*, s. 13.

kontrolujących<sup>61</sup>. Na wspomnianej naradzie PPR i PPS dotyczącej bezpieczeństwa na drogach postulowano przeszkolenie wszystkich milicjantów ze znajomości zasad ruchu oraz wyposażenie w środki lokomocji<sup>62</sup>. Zwłaszcza pierwsze dwa–trzy lata po zakończeniu wojny były pod tym względem wyjątkowe, bowiem szczególnie niebezpieczna dla użytkowników samochodów była wciąż niespokojna polska prowincja. Ze względu na szczupły park samochodów każde auto było na wagę złota. Nieraz dochodziło do sytuacji, iż pod pretekstem rutynowej kontroli rekwirowano pojazd. Rekwirować miały „najrozmaitsze władze cywilne, wojskowe, bezpieczeństwa publicznego, krótko mówiąc – organizacje legitymujące się posiadaną bronią”. Zdarzały się przypadki, iż samochody stawały się łupem tzw. leśnych: „Zaczęto coraz częściej uprowadzać w okoliczne lasy samochody, z których ściągano ogumienie, wymontowywano silniki, sprzedając je następnie miejscowej ludności”, gdzie prawdopodobnie służyły jako agregaty prądotwórcze. Takie sytuacje odnotował mieszkaniec ówczesnego powiatu radomskiego<sup>63</sup>. Nierzadkie były przypadki, kiedy auta przejmowali żołnierze radzieccy<sup>64</sup>. Jeszcze w maju 1947 r. Centralny Zarząd Przemysłu Włókienniczego żalił się na fakt przejęcia ich dekawki przez bliżej niezidentyfikowany urząd. Jak się okazało, sprawa ta ciągnęła się od 1945 r., ale pomimo prowadzonej ożywionej korespondencji nadal nie było wiadomo, kto właściwie przejął samochód<sup>65</sup>.

Wzrost liczby samochodów, a co za tym idzie – nasilenia ruchu – jeszcze pogorszyło i tak już trudną sytuację na drogach. „Samochody ciężarowe o mocnej konstrukcji i autobusy zachowują się w ruchu ulicznym, zwłaszcza na skrzyżowaniach, inaczej niż lekkie wozy osobowe czy furgonetki. Mają tendencje do tzw. pchania się, zwłaszcza jeśli chodzi o autobusy. [...] Furmanki jadą jedna za drugą, a woźnice bądź śpią na wozach, bądź beztrzesko gwarzą na początku lub na końcu długiego węża pojazdów. [...] Natomiast pojedynczy wozacy, «pchają się», jak to określają kierowcy, bez względu na układ sytuacyjny innych pojazdów w danym momencie”, czytamy o ruchu ulicznym w jednym z tekstów opublikowanych w „Motoryzacji” w 1955 r.<sup>66</sup> „Mamy kierowców piratów, morderców i pijaków, że winni są zawsze oni i tylko oni. Pod kołami znajdują się niewinne ofiary, nieletnie dzieci, słabe kobiety i starcy – jednym słowem, «normalni ludzie», czyli piesi. Za kierownicą

<sup>61</sup> *Ibidem*, s. 12–13.

<sup>62</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 295/XI-81 (mf 2315/15), Wytyczne międzypartyjnej narady PPR i PPS..., k. 159.

<sup>63</sup> J. Boniecki, *Pierwsze dziesięciolecie*, Plon konkursu pamiętnikarskiego *Moje trzydziestolecie*, Wojewódzka Biblioteka Publiczna w Kielcach, sygn. Ręk. 138/16, s. 7.

<sup>64</sup> *Ibidem*.

<sup>65</sup> *Ibidem*, [Informacja], Warszawa, 19 V 1947 r., bp.

<sup>66</sup> Z. Hiller, *Ruch uliczny widziany oczami kierowcy*, „Motoryzacja” 1955, nr 6, s. 178.



9. Skrzyżowanie Nowego Światu z Alejami Jerozolimskimi, Warszawa, 1955 r.

prawie zawsze siedzi potwór”. Tak polską rzeczywistość drogową na początku lat sześćdziesiątych opisywał jeden z publicystów „Więzi”<sup>67</sup>. Z kolei czytelnik „Motoru” w liście do redakcji pisał: „Robię ok. 2000 kilometrów miesięcznie. Jeżdżę w ustawicznym strachu z powodu ogromnego niebezpieczeństwa czyhającego u nas na każdym kroku czy metrze jezdni. [...] kierowcy jeżdżą pijani, [...] nie przestrzegają przepisów, [...] jeżdżą z bezgraniczną

<sup>67</sup> J. Wit, *Pod czterema kółkami...*, „Więź” 1961, nr 4, s. 148 (cyt. za B. Brzostek, *Za progiem. Codziennosc w przestrzeni publicznej Warszawy lat 1955–1970*, Warszawa 2007, s. 328).

lekkomyślnością<sup>68</sup>. Możemy uznać, że powyższe opisy dość dobrze oddają ówczesne realia drogowe.

W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych polskie drogi prezentowały bardzo interesujący i wyjątkowy na tle ówczesnej Europy obraz. Bohdan Tomaszewski na przykład obok pojazdów samochodowych wymienia różne „nienaturalne przeszkody występujące na jezdniach”: furmanki, krowy, dzieci rozgrywające mecze piłki nożnej, stada gęsi, rowerzystów i motocyklistów zataczających kółka, „którzy w dodatku często niedzielną i wieczorową porą jeżdżą «na dopingiu»”, kury i psy, spacerowiczów<sup>69</sup>. Obok pojazdów dwu- i jednośladowych ważną rolę odgrywały właśnie furmanki<sup>70</sup>. Jeszcze w 1972 r. ich liczbę szacowano na 2 mln, podczas gdy wszystkich pojazdów dwuśladowych było jedynie 1,3 mln, zaś samych samochodów osobowych tylko 656 tys.<sup>71</sup> W pierwszym półroczu 1963 r. w Łodzi ukarano mandatami 3158 woźniców, podczas gdy liczba oficjalnie zarejestrowanych wozaków w tamtejszym Wydziale Komunikacji Prezydium Miejskiej Rady Narodowej wynosiła nieco ponad pół tysiąca. Oznaczało to, że każdy z nich był karany co najmniej raz w miesiącu<sup>72</sup>.

Jeszcze na początku 1956 r. Rychter pisał, iż „wypadki samochodowe mnożą się w stopniu zastraszającym”, zaś w latach kolejnych sytuacja stała się jeszcze gorsza<sup>73</sup>. Pomiędzy rokiem 1955 a 1970 w 187 799 wypadkach zginęło 18,5 tys. osób, zaś ponad 170 tys. zostało rannych. Państwowy Zakład Ubezpieczeń wypłacił w 1970 r. z obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych i dobrowolnych ubezpieczeń autocasco ponad 1 mld zł z tytułu strat powstałych w wyniku zdarzeń drogowych<sup>74</sup>, podczas gdy jeszcze w 1967 r. kwota ta wyniosła 678,4 mln zł.<sup>75</sup>

<sup>68</sup> *Nie skutki lecz przyczyny*, „Motor” 1966, nr 46, s. 2.

<sup>69</sup> B. Tomaszewski, *Pani w zielonym kapeluszu*, „Kultura” 1965, nr 29, s. 11.

<sup>70</sup> Por.: B. Brzostek, *Za progiem...*, s. 320–321.

<sup>71</sup> AAN, KC PZPR, sygn. XI/898, Informacja o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w 1972 roku, maj 1973 r., k. 46.

<sup>72</sup> *Kodeks drogowy w oczach społeczeństwa*, „Zagadnienia Karno-Administracyjne” 1963, nr 4/5, s. 120.

<sup>73</sup> W. Rychter, *Analiza wypadków jako podstawa do akcji zapobiegawczej*, „Motoryzacja” 1956, nr 2, s. 36.

<sup>74</sup> Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej właścicieli pojazdów samochodowych były obowiązkowe w tamtym czasie w większości krajów po obu stronach żelaznej kurtyny. Różnie wyglądała forma ubezpieczeń. W części państw obowiązek nałożony był na wszystkich posiadaczy samochodów, w innych dotyczył jedynie osób zajmujących się zarobkowym przewozem towarów i osób. W USA pod koniec lat sześćdziesiątych jedynie trzy stany (Massachusetts, Nowy Jork i Karolina Północna) nakładały na prywatnych posiadaczy samochodów osobowych obowiązek ubezpieczenia oc. Jeszcze inną formą było uiszczanie odpowiedniej sumy pieniędzy, która stanowiła kaucję na wypadek spowodowania wypadku drogowego; AAN, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów (dalej: KPpRM), sygn. 41/17, Uzasadnienie projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie obowiązkowych

Szczególnie tragiczny był rok 1961. Wówczas na 10 tys. pojazdów samochodowych odnotowano 192 wypadki, w tym ponad 20 z ofiarami śmiertelnymi, co było smutnym rekordem w okresie od zakończenia II wojny światowej do końca roku 1970. Bowiem na początku kolejnej dekady ten sam wskaźnik, mimo iż nadal wysoki, nie zbliżał się nawet do poziomu z 1961 r.

Polska przodowała w Europie pod względem liczby wypadków przypadających na 1 tys. pojazdów samochodowych. O ile w 1965 r. wskaźnik ten wynosił 10,8, o tyle w krajach zachodnioeuropejskich był kilkakrotnie niższy. Przykładowo, w RFN wynosił on 1,2, w Austrii 1,3, we Francji 1,0, w Danii 0,9<sup>76</sup>. Inny, bardziej miarodajny wskaźnik przeliczający liczbę zabitych na 100 mln przejechanych kilometrów, również lokował Polskę w czołówce europejskiej. W latach 1966–1969 średnio wynosił on 15 osób. W tym samym czasie w Hiszpanii było to ok. 14 osób, zaś w zachodnich Niemczech jedynie 8,

---

ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych, Warszawa, [lipiec 1958 r.], bp.; M.B., *Ubezpieczenie pojazdów samochodowych w USA*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 1968, nr 12, s. 21. W powojennej Polsce obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z ruchu środków komunikacji wprowadzone zostało 1 stycznia 1962 r., kiedy to zaczęło obowiązywać rozporządzenie Rady Ministrów w tej sprawie (Dz. U. 1961, nr 55, poz. 307). Wcześniej takie ubezpieczenia musiały posiadać osoby, które prowadziły koncesjonowany, zarobkowy przewóz towarów i osób, pozostałe natomiast mogły ubezpieczać się dobrowolnie: w 1961 r. było to ok. 100 tys. kierowców. Wówczas wysokość składki za auto mogące przewieźć od 3 do 5 osób wynosiła 972 zł rocznie. Z obowiązkowych ubezpieczeń OC wyłączone zostały pojazdy wojska i milicji. Warto zauważyć, iż już w ustawie z 28 marca 1952 r. o ubezpieczeniach państwowych przewidziano obowiązkowe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z ruchu środków komunikacji. Zakładano, iż zostaną one wprowadzone w życie na drodze rozporządzenia Rady Ministrów, które jednak nigdy nie zostało przygotowane; Dz. U. 1951, nr 4, poz. 26; *Jak kalkulowano wysokość składek ubezpieczeniowych*, „Motor” 1962, nr 12, s. 10; C. Mikołajczyk, *W sprawie obowiązkowego ubezpieczenia w komunikacji*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 1957, nr 5, s. 10–15. Od 1961 r. stawki ubezpieczenia OC i NW zależały od wielkości pojazdu. Za auta najmniejsze (do 2 pasażerów i pojemności 499 cm<sup>3</sup>) roczna składka wynosiła 550 zł, za średnie (3–5 pasażerów) należało zapłacić 750 zł, zaś za samochody największe (powyżej 5 pasażerów) aż 900 zł. Roczna składkę należało uiścić w styczniu. Jednak w 1962 r., okazało się być to niezwykle problematyczne, boiem wiele osób, które w latach poprzednich dobrowolnie opłacało ubezpieczenie OC, liczyło, iż część niewykorzystanych składek zostanie im zaliczona na poczet nowego ubezpieczenia. Tak się nie stało i dopiero MF ustaliło, iż zostanie im zwrócona część pieniędzy; *Składki ubezpieczeniowe*, „Motor” 1961, nr 53, s. 11; K. Goździewski, *Ubezpieczeni contra PZU czy odwrotnie?*, „Motor” 1962, nr 8, s. 4. Natomiast nieobowiązkowe ubezpieczenie AC kosztowało, w zależności od pojemności silnika, od 500 do 3500 zł; J. Flisek, *Dlaczego auto-casco nie jest popularne*, „Motor” 1963, nr 48, s. 3.

<sup>75</sup> H. Piotrowski, *Ocena stanu bezpieczeństwa drogowego w Polsce w latach 1964–1970*, w: *Konferencja Naukowo-Techniczna pt. Problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego...*, s. 14.

<sup>76</sup> S. Dąbrowska, *Wypadki drogowe w latach 1965–1985*, „Wiadomości Statystyczne” 1987, nr 3, s. 24.

w Wielkiej Brytanii 4, a w USA 3. Z całą pewnością przyczyną takiego stanu rzeczy było wieloletnie obycie zachodnich społeczeństw z motoryzacją. Polska, podobnie jak Hiszpania, motoryzowała się stosunkowo późno, zaś mieszkańcy obu tych krajów musieli dopiero uczyć się współżycia z dwu- i jednośladaami. Co ciekawe, w 1966 r. w Hiszpanii wskaźnik ten był wyższy niż w Polsce. O ile jednak w latach kolejnych we frankistowskiej Hiszpanii systematycznie spadał, o tyle w Polsce Ludowej rósł<sup>77</sup>.

Tabela 21. Liczba wypadków w latach 1955–1970

| Rok   | Wypadki | Zabitych | Rannych |
|-------|---------|----------|---------|
| 1955  | 11205   | 1481     | 6165    |
| 1956  | 16132   | 1621     | 9484    |
| 1957  | 16651   | 1875     | 11134   |
| 1958  | 20574   | 1769     | 13441   |
| 1959  | 22858   | 1963     | 17786   |
| 1960  | 27642   | 2009     | 21254   |
| 1961  | 23986   | 2525     | 22703   |
| 1962  | 24059   | 2253     | 22207   |
| 1963  | 23540   | 2354     | 22580   |
| 1964  | 21937   | 2313     | 20798   |
| 1965  | 22505   | 2475     | 20700   |
| 1966  | 24987   | 2741     | 23283   |
| 1967  | 29825   | 2997     | 27290   |
| 1968  | 32137   | 3424     | 29442   |
| 1969  | 36532   | 3418     | 34917   |
| 1970  | 41813   | 3446     | 34398   |
| Razem | 187799  | 18501    | 170030  |

Źródło: *Na miłość boską – Zastanówcie się!*, „Motor” 1957, nr 14, s. 4; Z.S., *SOS naszych dróg. Co 30 minut – wypadek, co 5 godzin ginie człowiek*, „Motor” 1958, nr 15, s. 4; W. Plaza, *Wypadki drogowe w Polsce w roku 1959*, „Motor” 1960, nr 12, s. 10; A. Rostocki, *Motoryzacja w liczbach. Sami nie wiemy co posiadamy*, „Motor” 1962, nr 1, s. 3; *Wypadki w 1961 r.*, „Motor” 1962, nr 9, s. 11; B. Sosień, *Smutny bilans jednego roku*, „Motor” 1964, nr 7, s. 3; (KG), *Więcej pojazdów – mniej wypadków. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 1961–1964*, „Motor” 1965, nr 28, s. 3.

<sup>77</sup> M. Kotula, *Dane liczbowe dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w latach 1961–1970*, w: *Konferencja Naukowo-Techniczna pt. Problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego...*, s. 581.

Tabela 22. Liczba wypadków i ich ofiar w zabitych i rannych na 10 tys. pojazdów samochodowych w latach 1961–1970

| Rok  | Na 10 tys. pojazdów samochodowych |          |                 |          |                |          |
|------|-----------------------------------|----------|-----------------|----------|----------------|----------|
|      | Liczba wypadków                   |          | Liczba zabitych |          | Liczba rannych |          |
|      | ogółem                            | 1961=100 | ogółem          | 1961=100 | ogółem         | 1961=100 |
| 1961 | 192,4                             | 100      | 20,3            | 100      | 182,1          | 100      |
| 1962 | 170,5                             | 88,7     | 16,1            | 79,3     | 157,1          | 86,2     |
| 1963 | 139,3                             | 72,5     | 14,3            | 70,4     | 133,6          | 73,3     |
| 1964 | 117,0                             | 60,7     | 12,3            | 60,6     | 111,0          | 61,0     |
| 1965 | 111,6                             | 58,0     | 12,3            | 60,6     | 102,6          | 56,2     |
| 1966 | 112,9                             | 59,7     | 12,4            | 61,0     | 105,2          | 57,7     |
| 1967 | 126,4                             | 65,7     | 12,7            | 62,5     | 115,6          | 63,4     |
| 1968 | 127,4                             | 66,3     | 13,6            | 67,0     | 116,7          | 64,0     |
| 1969 | 136,9                             | 71,1     | 12,8            | 63,0     | 119,6          | 65,6     |
| 1970 | 146,8                             | 74,6     | 12,1            | 59,2     | 120,8          | 66,4     |

Źródło: M. Kotula, *Dane liczbowe dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w latach 1961–1970*, w: *Problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Konferencja naukowo-techniczna*, Warszawa 1971, s. 561.

Najczęstszymi rodzajami wypadków były zderzenia pojazdów oraz najechanie na pieszego. W latach 1961–1970 stanowiły one ponad 60 proc. wszystkich zdarzeń drogowych.

Najwięcej osób ginęło w wypadkach, których sprawcami byli motocykliści i kierowcy samochodów ciężarowych. Ci pierwsi byli odpowiedzialni za 43,3 proc. wszystkich ofiar śmiertelnych w latach 1961–1970. Drugi z kolei cieszyli się szczególnie złą sławą<sup>78</sup>. Nadużywający alkoholu, często zmęczeni kilkunastogodzinną pracą kierowcy w latach 1961–1970 spowodowali śmierć ponad 4,1 tys. osób. Kierowcy ciężarówek byli częstymi gośćmi na łamach „Szpilek”. Zbigniew Ziomecki pokazywał ich jako „żądnych krwi” uczestników ruchu drogowego, zaś Juliusz Puchalski jako specyficznych „dostawców”.

O „pijackiej bazie” PKS znajdującej się przy ul. Ziemowita w Warszawie pisano w ówczesnej prasie wielokrotnie<sup>79</sup>. Zresztą, bazy samochodowe i ich okolice (np. ul. Radzymińska, gdzie mieściła się baza Miejskiego Handlu Detalicznego) przez mieszkańców stolicy uważane były za miejsca szczególnie niebezpieczne jeśli chodzi o wypadki drogowe. Równie ponuro kojarzyła się warszawiakom ul. Świerczewskiego<sup>80</sup>. Dane statystyczne dotyczące wypadków

<sup>78</sup> B. Brzostek, *Za progiem...*, s. 321.

<sup>79</sup> T. Stępień, *Śmierć czyha na ulicach*, „Trybuna Wolności” 1955, nr 39, s. 4.

<sup>80</sup> *Ibidem*.

Tabela 23. Wypadki według rodzajów (1961–1970)

| Rok  | Wypadki ogółem | Zderzenia pojazdów |      | Najeżdżanie na przeszkodę |      | Najeżdżanie na pieszego |      | Najeżdżanie na zwierzę |     | Inne   |      |
|------|----------------|--------------------|------|---------------------------|------|-------------------------|------|------------------------|-----|--------|------|
|      |                | Ogółem             | %    | Ogółem                    | %    | Ogółem                  | %    | Ogółem                 | %   | Ogółem | %    |
| 1961 | 23986          | 7332               | 30,7 | 3199                      | 13,3 | 7359                    | 30,8 | 293                    | 1,0 | 5803   | 24,2 |
| 1962 | 24059          | 7242               | 30,0 | 2964                      | 12,3 | 7211                    | 30,0 | 242                    | 1,2 | 6400   | 26,5 |
| 1963 | 23540          | 7100               | 30,2 | 2808                      | 12,0 | 7509                    | 32,0 | 171                    | 1,0 | 5952   | 25,0 |
| 1964 | 21937          | 6795               | 31,0 | 2503                      | 11,4 | 7151                    | 32,6 | 139                    | 0,8 | 5349   | 24,2 |
| 1965 | 22505          | 7134               | 31,7 | 2582                      | 11,5 | 7567                    | 33,6 | 140                    | 0,8 | 5082   | 22,4 |
| 1966 | 24987          | 7707               | 31,0 | 2618                      | 10,5 | 8985                    | 36,0 | 188                    | 0,5 | 5489   | 22,0 |
| 1967 | 29825          | 9501               | 31,9 | 3026                      | 10,1 | 10784                   | 36,0 | 214                    | 0,7 | 6300   | 21,1 |
| 1968 | 32137          | 10156              | 31,5 | 3280                      | 10,2 | 11384                   | 35,5 | 188                    | 0,5 | 7129   | 22,3 |
| 1969 | 36532          | 12305              | 33,8 | 3687                      | 10,1 | 12012                   | 33,0 | 241                    | 0,4 | 8287   | 22,7 |
| 1970 | 41813          | 14963              | 35,4 | 4323                      | 10,4 | 13488                   | 32,2 | 248                    | 0,6 | 8791   | 21,4 |

Źródło: obliczenia własne na podstawie M. Kotuła, *Dane liczbowe dotyczące stanu bezpieczeństwa...*, s. 575.



10. Zbigniew Ziomecki, „Szofer w samochodzie równy wojewodzie”



Tabela 24. Sprawcy śmiertelnych wypadków 1961–1970

| Rok  | Ofiary śmiertelne wypadków spowodowanych przez kierowców: |                  |                |                |                |                |              |                       |        |
|------|---|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|-----------------------|--------|
|      | autobu-<br>sów  | samochodów       |                | motocy-<br>kli | ciągni-<br>ków | tram-<br>wajów | rowe-<br>rów | wozów<br>kon-<br>nych | innych |
|      |   | ciężaro-<br>wych | osobo-<br>wych |                |                |                |              |                       |        |
| 1961 | 48  | 375              | 186            | 1004           | 117            | 17             | 152          | 72                    | 18     |
| 1962 | 56  | 345              | 212            | 828            | 95             | 9              | 120          | 51                    | 19     |
| 1963 | 52  | 329              | 206            | 872            | 71             | 12             | 144          | 72                    | 16     |
| 1964 | 67  | 324              | 227            | 749            | 58             | 11             | 140          | 72                    | 6      |
| 1965 | 74  | 355              | 232            | 741            | 84             | 11             | 120          | 43                    | 11     |
| 1966 | 66  | 366              | 287            | 748            | 84             | 6              | 166          | 48                    | 6      |
| 1967 | 79  | 439              | 320            | 731            | 88             | 27             | 190          | 51                    | 14     |
| 1968 | 81  | 504              | 384            | 877            | 107            | 14             | 243          | 76                    | 17     |
| 1969 | 117   | 584              | 404            | 750            | 105            | 9              | 251          | 79                    | 5      |
| 1970 | 90  | 485              | 404            | 720            | 109            | 15             | 290          | 86                    | 16     |

Źródło: M. Kotula, *Dane liczbowe dotyczące stanu bezpieczeństwa...*, s. 574.



rys. Juliusz Puchalski  
— Szoferzy ciężarówek wejściem dla dostawców!...

11. Juliusz Puchalski, „Niebo”

drogowych w zależności od miejsca zdarzenia potwierdzają fakt, że w miastach, gdzie natężenie ruchu było zdecydowanie wyższe niż poza nimi, do kolizji dochodziło dwa, a nawet trzy razy częściej.

Tabela 25. Wypadki drogowe w miastach i poza nimi (1961–1970)

| Rok  | Wypadki na drogach otwartych |      |            |      |      | Wypadki w miastach i osiedlach |      |             |      |        |      |      |
|------|------------------------------|------|------------|------|------|--------------------------------|------|-------------|------|--------|------|------|
|      | międzywojewódzkich           |      | inne drogi |      | %    | wojewódzkich                   |      | powiatowych |      | innych |      | %    |
|      | ogółem                       | %    | ogółem     | %    |      | ogółem                         | %    | ogółem      | %    | ogółem | %    |      |
| 1961 | 2352                         | 10,4 | 5405       | 22,6 | 33,0 | 5985                           | 25,0 | 4848        | 20,2 | 5396   | 21,8 | 67,0 |
| 1962 | 1757                         | 7,3  | 4119       | 17,1 | 24,4 | 7210                           | 30,1 | 5066        | 21,0 | 5907   | 24,5 | 75,6 |
| 1963 | 1495                         | 6,4  | 3942       | 16,7 | 23,1 | 7080                           | 30,1 | 5041        | 21,4 | 5982   | 25,4 | 76,9 |
| 1964 | 1473                         | 6,7  | 3740       | 17,1 | 23,8 | 6921                           | 31,6 | 4416        | 20,0 | 5387   | 24,6 | 76,2 |
| 1965 | 1681                         | 7,5  | 3973       | 17,6 | 25,1 | 7232                           | 32,2 | 4213        | 18,7 | 5406   | 24,0 | 74,9 |
| 1966 | 1856                         | 7,5  | 4379       | 17,5 | 25,0 | 7866                           | 31,5 | 5120        | 20,5 | 5766   | 23,0 | 75,0 |
| 1967 | 2228                         | 7,4  | 5096       | 17,1 | 24,5 | 9920                           | 33,2 | 6011        | 20,1 | 6570   | 22,2 | 75,5 |
| 1968 | 2452                         | 7,6  | 5743       | 17,9 | 25,5 | 10324                          | 32,2 | 6469        | 20,1 | 7149   | 22,2 | 74,5 |
| 1969 | 3002                         | 8,2  | 6539       | 17,9 | 26,1 | 11874                          | 32,5 | 7237        | 19,8 | 7880   | 21,6 | 73,9 |
| 1970 | 3397                         | 8,1  | 7243       | 17,6 | 25,7 | 13972                          | 31,0 | 8243        | 20,7 | 9003   | 21,6 | 74,3 |

Źródło: M. Kotula, *Dane liczbowe dotyczące stanu bezpieczeństwa...*, s. 563.

Nic zatem dziwnego, że jeszcze w 1957 r. Jerzy Zawieyski, podróżując z Warszawy do Krakowa, odnotował w swoim dzienniku: „Po południu wyjazd do Krakowa autem. [...] Droga do Krakowa pusta. Minęliśmy co najwyżej pięć aut osobowych i kilka wozów ciężarowych. [...] Do Krakowa przybyliśmy o godzinie 21.00 – czyli po pięciu godzinach jazdy z półgodzinnym odpoczynkiem w Kielcach”<sup>81</sup>. Nieco później, bo w 1961 r., będąc świeżo po powrocie z Paryża, zapisał: „[...] wydaje się, że ulice są puste, ludzie źle i nędznie ubrani i że nie ma żadnego ruchu samochodowego”<sup>82</sup>. Podobną obserwację odnotował w jednym ze swoich felietonów w „Tygodniku Powszechnym” Stefan „Kisiel” Kisielewski po podróży z Leopoldem Tyrmandem jego nowym fiatem z Warszawy do Gdańska: „Krajobraz sielski, anielski, pustka, cisza – samochód spotyka się może raz na pół godziny. Oto widok dla cudzoziemca niepojęty,

<sup>81</sup> J. Zawieyski, *Dzienniki*, t. 1: *Wybór z lat 1955–1959*, wybór i oprac. red. A. Knyt, współpr. M. Czocho, Warszawa 2011, s. 378.

<sup>82</sup> *Idem*, *Dzienniki*, t. 2: *Wybór z lat 1960–1969*, wybór i oprac. red. A. Knyt, współpr. M. Czocho, Warszawa 2012, s. 111.



12. Autostrada Wrocław–Zgorzelec, 1969 r.

a dla Polaka – niepokojący<sup>83</sup>. Powoli jednak sytuacja się zmieniała i kilka lat później Stanisław Lem pisał o wzrastającym ruchu samochodowym, zwłaszcza na bardziej popularnych trasach: „[...] na szosie pustawo poza głównymi szlakami [...], ale za pięć, sześć, siedem lat tłok już niewąski będzie, i teraz na pewnych kierunkach się odczuwa go, a gdy się jedzie, smród spalin, np. na Krynicę czy na Zakopane, dusi zupełnie już przyzwyczajony<sup>84</sup>”.

<sup>83</sup> Kisiel, *Samochody, samochody*, „Tygodnik Powszechny” 1958, nr 35, s. 3.

<sup>84</sup> S. Lem, S. Mrożek, *Listy 1956–1978*, tł. z ang. T. Lem, z fr. R. Niziołek, Kraków 2011, s. 460. Jednocześnie jednak, jak wspomina syn pisarza, Tomasz, który jako kilkuletnie dziecko wspólnie z ojcem jeździł fiatem po krakowskich Klinach (gdzie Lemowie mieszkali): „Nie przypominam sobie, abyśmy kiedykolwiek minęli inny samochód”; T. Lem, *Awantury na tle powszechnego ciężenia*, Kraków 2009, s. 58–59. Por.: L.H. Siegelbaum, *Car for Comrades...*, s. 212.

Tabela 26. Przyczyny wypadków drogowych w Polsce 1961–1970

| Rok  | Błędy pieszych |                        | Błędy kierowców |                        |                    |                        |                      |                                 |                   |                       |                                 |                   | Udział w wypadkach w %    |                |                  |          |     |     |      |       |      |          |      |
|------|----------------|------------------------|-----------------|------------------------|--------------------|------------------------|----------------------|---------------------------------|-------------------|-----------------------|---------------------------------|-------------------|---------------------------|----------------|------------------|----------|-----|-----|------|-------|------|----------|------|
|      | Ogółem         | Wtargnięcia na jezdnię | Ogółem          | Rodzaje błędów         |                    |                        |                      |                                 |                   | Wypadnięcia w poślizg | Nieprzestrzeganie pierwszeństwa | Inne <sup>a</sup> | Braki techniczne pojazdów |                |                  |          |     |     |      |       |      |          |      |
|      |                |                        |                 | Nietrzeźwość kierowców | Nadmierna prędkość | Niepisowe wyprzedzanie | Wpadnięcia w poślizg | Nieprzestrzeganie pierwszeństwa | Inne <sup>a</sup> |                       |                                 |                   | Błędy kierowców           | Błędy pieszych | Braki techniczne |          |     |     |      |       |      |          |      |
|      |                |                        |                 |                        |                    |                        |                      |                                 |                   |                       |                                 |                   |                           |                |                  | 1961=100 | %   | %   | %    | %     | %    | 1961=100 | %    |
| 1961 | 5163           | 100                    | 1921            | 37,2                   | 17474              | 100                    | 4019                 | 23,0                            | 2855              | 16,3                  | 2710                            | 15,5              | 1028                      | 5,9            | 1501             | 8,6      | 250 | 1,4 | 748  | 100   | 73,0 | 21,6     | 3,14 |
| 1962 | 5152           | 99,8                   | 2068            | 40,2                   | 17986              | 102,9                  | 3604                 | 20,0                            | 2840              | 15,8                  | 1576                            | 8,7               | 1387                      | 7,7            | 2761             | 15,3     | 275 | 1,5 | 641  | 85,7  | 74,5 | 21,4     | 2,8  |
| 1963 | 5532           | 107,2                  | 1832            | 33,0                   | 17084              | 97,8                   | 3316                 | 19,5                            | 2512              | 14,7                  | 1501                            | 8,8               | 1388                      | 8,2            | 2738             | 16,1     | 196 | 1,1 | 640  | 85,7  | 72,5 | 23,5     | 2,7  |
| 1964 | 5552           | 107,5                  | 1804            | 32,4                   | 15562              | 89,0                   | 2747                 | 17,7                            | 2350              | 15,2                  | 1400                            | 9,0               | 1217                      | 7,8            | 2774             | 17,8     | 191 | 1,2 | 649  | 86,8  | 71,0 | 25,3     | 2,96 |
| 1965 | 5934           | 114,9                  | 2419            | 40,8                   | 15577              | 89,2                   | 2416                 | 15,5                            | 2375              | 15,4                  | 1493                            | 9,6               | 1393                      | 8,9            | 2806             | 18,0     | 194 | 1,2 | 712  | 95,2  | 69,2 | 26,4     | 3,16 |
| 1966 | 7213           | 140,2                  | 3088            | 42,8                   | 16600              | 95,0                   | 2694                 | 16,2                            | 2390              | 14,4                  | 1600                            | 9,6               | 1193                      | 7,2            | 3263             | 19,7     | 251 | 1,7 | 802  | 107,0 | 66,7 | 29,0     | 3,21 |
| 1967 | 8536           | 165,3                  | 3900            | 45,7                   | 19967              | 114,8                  | 2813                 | 14,1                            | 2979              | 14,9                  | 1902                            | 9,5               | 1329                      | 6,7            | 4064             | 20,5     | 278 | 1,4 | 1015 | 135,6 | 67,0 | 28,6     | 3,4  |
| 1968 | 8721           | 169,0                  | 4110            | 47,2                   | 21634              | 123,8                  | 3047                 | 14,2                            | 3444              | 16,0                  | 1938                            | 9,0               | 1572                      | 7,3            | 4187             | 19,4     | 292 | 1,3 | 1111 | 148,5 | 66,0 | 27,2     | 3,45 |
| 1969 | 9392           | 182,0                  | 4325            | 46,2                   | 25409              | 145,3                  | 3076                 | 12,1                            | 3820              | 15,1                  | 2343                            | 9,2               | 2004                      | 7,9            | 5133             | 20,2     | 346 | 1,4 | 1300 | 174,0 | 69,6 | 25,7     | 3,56 |
| 1970 | 10704          | 205,0                  | 4943            | 46,2                   | 25744              | 147,2                  | 3223                 | 12,5                            | 4414              | 17,2                  | 2569                            | 9,9               | 2449                      | 9,5            | 5757             | 22,4     | 327 | 2,1 | 1447 | 194,0 | 61,6 | 24,8     | 3,46 |

<sup>a</sup> W kategorii *Inne* znalazły się m.in. wypadki będące konsekwencją braku doświadczenia.

Źródło: obliczenia własne na podstawie: M. Kotuła, *Dane liczbowe dotyczące stanu bezpieczeństwa...*, s. 567.

Do głównych przyczyn wypadków w latach sześćdziesiątych należały: nietrzeźwość kierowców, nadmierna szybkość, nieprzepisowe wyprzedzanie oraz nieprzestrzeganie zasad pierwszeństwa. Na przestrzeni dekady udział błędów kierowców wahał się od 61,6 proc. do 74,5 proc. Zdecydowanie rzadziej za wypadki odpowiadali piesi (od 21,6 do 29 proc.). W ich przypadku główną przyczyną było gwałtowne wtargnięcie na jezdnię.

W drugiej połowie lat pięćdziesiątych i na początku lat sześćdziesiątych prawdziwą zmurą byli pijani uczestnicy ruchu drogowego. W 1953 r. kierujący „pod wpływem” spowodowali 14,8 proc. wszystkich wypadków, zaś rok później już 16,7 proc.<sup>85</sup> W 1959 r. pijani uczestnicy ruchu (kierowcy, motocykliści, piesi i woźnice, którzy często poruszali się nieoświetlonymi wozami<sup>86</sup>) byli odpowiedzialni za ok. 15 proc. wszystkich wypadków, natomiast już w 1961 r. odsetek ten wynosił 23 proc., osiągnąwszy swój najwyższy wynik. W kolejnych latach spadał, ustępując pierwszeństwa najpierw nadmiernej szybkości<sup>87</sup>, a później nieprzestrzeganiu zasad pierwszeństwa, co od połowy lat sześćdziesiątych było główną przyczyną zdarzeń drogowych w ok. 20 proc. wypadków, które powstawały z winy kierowców. Jednocześnie jednak na bardzo wysokim poziomie (ok. 25 proc.) utrzymywał się odsetek ofiar śmiertelnych, które zginęły w wyniku wypadków spowodowanych przez pijanych. Nie pomagało zaostrzenie przepisów<sup>88</sup> ani akcje uświadamiające niebezpieczeństwo łączenia

<sup>85</sup> J. Wojciechowski, *Wyniki walki o bezpieczeństwo w ruchu drogowym w trzech kwartałach 1954 r.*, „Motoryzacja” 1955, nr 1, s. 3.

<sup>86</sup> Pod koniec 1956 r. na posiedzeniu Komisji Komunikacyjnej Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach dyskutowano na temat bezpieczeństwa na drogach województwa kieleckiego. Jednym z tematów była kontrola wozaków. Jak zauważali członkowie komisji, milicja odpowiedzialna za kontrole w pewnym momencie przestała sprawdzać wyposażenie wozów konnych w lampy i szkiełka odblaskowe. Przyczyną tego stanu rzeczy miała być niedostępność na rynku niezbędnych ilości szkieł odblaskowych i latarni służących do oświetlenia pojazdów ciągniętych przez konie, Archiwum Państwowe w Kielcach (dalej: APK), Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach (dalej: PWRN Kielce), sygn. 5, Wyciąg z notatki nr 11/56 z posiedzenia Komisji Komunikacyjnej WRN, odbytego 20 XII 1956 r., k. 1.

<sup>87</sup> Do końca 1960 r. na terenie zabudowanym obowiązywało jeszcze przedwojenne ograniczenie do 40 km/h. Maksymalna prędkość została podniesiona do 50 km/h rozporządzeniem ministrów: komunikacji, spraw wewnętrznych i obrony narodowej z 2 XII 1960 r. W niektórych przypadkach, na wniosek właściwego prezydium rady narodowej, prędkość maksymalna mogła zostać podniesiona przez ministra komunikacji do 60 km/h; „Dziennik Ustaw” (dalej: Dz. U.) 1960, nr 55, poz. 319.

<sup>88</sup> W 1957 r. Ministerstwo Komunikacji wydało zarządzenie, na którego mocy „kierowca nawet pierwszy raz zatrzymany w stanie podniecenia alkoholowego straci prawo jazdy na okres od 3 miesięcy do 1 roku. Konfiskata prawa jazdy nastąpi nawet w takim wypadku, kiedy kierowca nie dopuścił się żadnego przekroczenia drogowego i jego pojazd nie posiadał usterek technicznych. [...] Ponadto prowadzić się będzie obserwację kierowców, którzy byli zatrzymani przez Izbę Wytrzeźwień nawet wtedy, kiedy nie znajdowali się na służbie”; *Uwaga Kierowcy*, „Motor” 1957, nr 42, s. 6.

alkoholu z kierowaniem pojazdem. W kwietniu 1955 r. milicja przeprowadziła pewną próbę: kierowców podejrzanych o kierowanie pod wpływem alkoholu poproszono o dmuchnięcie w rurkę ze specjalną substancją chemiczną, która zmieniała kolor wówczas, kiedy poddawany testowi kierowca wypił choćby kieliszek wódki. W ciągu dnia zatrzymano 20 nietrzeźwych kierowców. Wieść o tym eksperymencie rozeszła się lotem błyskawicy i w ciągu miesiąca milicja nie zatrzymała ani jednego pijanego kierowcy. „Cóż z tego – do dziś MO nie została wyposażona w ten środek. Bo podobno... brak podstaw prawnych, aby kazać podejrzanemu dmuchać”, konstatował ze smutkiem Tadeusz Stępień<sup>89</sup>. Od roku 1961 do 1967 za prowadzenie po pijanemu sądy skazały 186 tys. osób. Wśród nich znaleźli się m.in.: mężczyzna, który, ukradłszy wóz strażacki, zabił nim jedną i ciężko ranił drugą osobę, a także kierowca autobusu PKS, który, jadąc nieprawidłowo ulicami miasta, najechał na grupę ludzi i zabił dwie osoby<sup>90</sup>. Tylko w ciągu 1966 r. na 30 430 skazanych aż 6446 kierowców popełniło to przestępstwo po raz kolejny. Rok później liczba recydywistów wzrosła do 6758, przy jednoczesnym spadku ogólnej liczby skazanych (28 164). Zdecydowany prym wiodli mężczyźni, którzy stanowili bezwzględną większość. W 1967 r. za prowadzenie pod wpływem alkoholu skazano jedynie 69 kobiet<sup>91</sup>. Nie może zatem dziwić radość milicjantów, gdy zatrzymany przez nich kierowca okazał się trzeźwy. Rysunek Juliusza Puchalskiego o takiej treści opublikowały w 1964 r. „Szpilki”.

Bardzo długo zresztą stosunek do pijących za kierownicą był nawet więcej niż pobłażliwy. Mocno rozpowszechniony był pogląd, iż małe dawki alkoholu są nieszkodliwe<sup>92</sup>. Jeden z czytelników „Motoru” w liście do redakcji tak wspominał kurs na prawo jazdy: „Kiedy przed jedenastu laty kończyłem kurs samochodowo-motorowy, instruktor powiedział nam, że niewielka ilość alkoholu (np. setka) nie jest szkodliwa dla kierowcy a tylko przyspiesza jego refleks, dodaje mu odwagi. Trzeba tylko pamiętać na wyczucie, by nie wypić za dużo, bo wówczas kierowca się upije i to już będzie niebezpieczne. Nie znałem wtedy jeszcze dokładnie tego zagadnienia, toteż trochę się zmartwiłem, że nie lubię i nie piję wódki, a w związku z tym nie będę dobrze prowadził pojazdu mechanicznego”<sup>93</sup>. Kiedy w 1966 r. milicjanci kontrolujący samochody jednego z przedsiębiorstw budowlanych,

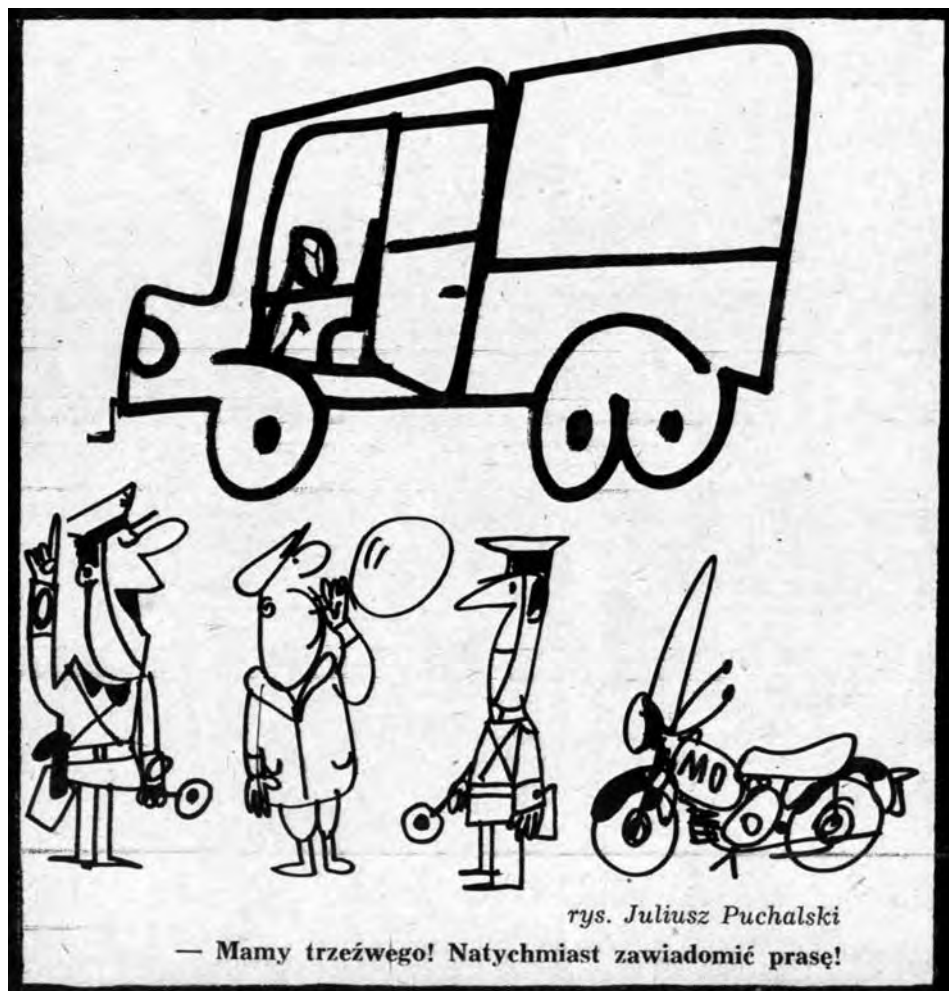
<sup>89</sup> T. Stępień, *Śmierć czyha na ulicach...*

<sup>90</sup> AAN, Prokuratura Generalna (dalej: PG), sygn. 1/13, Informacja o sprawach, które w roku 1966 skierowane zostały przez Prokuraturę do sądów, z wnioskiem o rozpoznanie w trybie doraźnym, Warszawa, 31 I 1967 r., k. 135.

<sup>91</sup> „Mały Rocznik Statystyczny Motoryzacji” 1968, cz. 4, s. 31.

<sup>92</sup> X. Gliszczyńska, A. Witoszek, *Wpływ alkoholu na pracę kierowców*, „Motoryzacja” 1956, nr 4, s. 107.

<sup>93</sup> *Ostrzegać na kursie*, „Motor” 1965, nr 6, s. 2.



13. Juliusz Puchalski, „Mamy trzeźwego! Natychmiast zawiadomić prasę!”

nie poprzestawszy na wykryciu usterek technicznych, zatrzymali trzech kierowców „w stanie wskazującym”, za swoimi pracownikami wstawił się dyrektor, prosząc o niewyciąganie surowych konsekwencji „bowiem ma napięte plany, budowa jest priorytetowa, a w okolicy brak kierowców”<sup>94</sup>. Pomimo powtarzających się apeli, aby nie sprzedawać alkoholu kierowcom w barach, restauracjach czy hotelach, kierujący nie mieli problemów z jego

<sup>94</sup> W. Bryx, *Kontrola społeczna musi zacząć działać*, „Motor” 1966, nr 43, s. 1; por.: J. Wojciechowski, *Wyniki walki o bezpieczeństwo...*, s. 4–5.

nabyciem<sup>95</sup>. Potwierdziła to przeprowadzona w 1964 r. w województwie poznańskim swoista prowokacja, w której milicjanci i ormowcy ubrani w kaski motocyklowe, rękawice i okulary w połowie z 31 skontrolowanych miejsc bez problemu kupili piwo<sup>96</sup>.

Bardzo interesująco wyglądają dane obrazujące ofiary zdarzeń drogowych z podziałem ze względu na wiek i płeć<sup>97</sup>. Do badań przeprowadzonych przez Zakład Medycyny Sądowej Akademii Medycznej w Poznaniu wykorzystano informacje statystyczne dotyczące wypadków drogowych, które wydarzyły się na ulicach Poznania w latach 1955–1966. Wynika z nich, iż w wypadkach zmarło przeszło dwa razy więcej mężczyzn niż kobiet. Co więcej, najwięcej ofiar śmiertelnych było w wieku 11–20 lat (18,3 proc.) oraz 21–30 lat (17,6 proc.). Jeśli dodamy do tego 11,8 proc. ofiar w wieku poniżej 11 lat, okaże się, iż w Poznaniu osoby, które nie ukończyły jeszcze 30. roku życia stanowiły ponad 47 proc. wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, z czego niemal jedna czwarta to były dzieci<sup>98</sup>.

Dane dla całej Polski są nieco inne. W latach 1961–1970 na 28 tys. wszystkich wypadków ofiary śmiertelne w wieku poniżej 14. roku życia stanowiły 13 proc., zaś w wieku 15–24 lata – 15 proc. W przypadku najmłodszych ofiar zdecydowana większość to piesi uczestnicy ruchu – na 3876 było to aż 3511, czyli ponad 90 proc. Nawet jeśli na przestrzeni dziesięciolecia ów odsetek malał (w 1961 r. było to 89 proc., zaś w 1970 r. 78 proc.), to i tak były to wielkości alarmujące. Zarazem omawiana dekada przyniosła także wzrost udziału w wypadkach śmiertelnych najstarszych uczestników ruchu drogowego. O ile w 1961 r. stanowili oni 5,1 proc. ofiar, o tyle pod koniec lat sześćdziesiątych było to już ponad dwa razy więcej: 10,7 proc. Podobnie jak w przypadku dzieci i tutaj najwięcej wypadków śmiertelnych było z udziałem pieszych – na przestrzeni dekady ów odsetek wzrósł z 75 proc. do 80 proc. Natomiast jeśli weźmiemy pod uwagę płeć ofiar, to okaże się, iż zdecydowanie częściej w wyniku różnych zdarzeń drogowych ginęli mężczyźni niż kobiety. Pomiędzy rokiem 1961 a 1969 średnio na czterech mężczyzn ginęła jedna kobieta. W ciągu owych dziesięciu lat śmierć poniosło 19 408 mężczyzn oraz 5188 kobiet. Jeśli jednak przeanalizujemy tylko wypadki z udziałem pieszych, okaże się, iż liczba ofiar śmiertelnych (ale także i rannych) była praktycznie taka sama. Za dysproporcję odpowiadał tu z całą pewnością znacząco wyższy

<sup>95</sup> *Może wprowadzić zakaz sprzedaży?*, „Motor” 1962, nr 48, s. 11.

<sup>96</sup> *Przeczytaliśmy dla was. Pożyteczna inicjatywa*, „Motor” 1964, nr 35, s. 2.

<sup>97</sup> W połowie lat osiemdziesiątych w USA śmierć w wyniku wypadku samochodowego była najczęstszą przyczyną śmierci osób w wieku przedemerytalnym. Średnia wieku ofiar zdarzeń drogowych wynosiła 27 lat, podczas gdy dla chorób serca było to 76, zaś raka 68; L.S. Robertson, *Motor Vehicle Injuries*, „Public Health Reports” 1985, vol. 100, no. 6, s. 580.

<sup>98</sup> W. Koska, *Wiek i płeć a wypadki drogowe*, „Polski Tygodnik Lekarski” 1970, nr 7, s. 272–273.





14. Wypadek samochodowy na skrzyżowaniu ulic Madalińskiego i Łowickiej, Warszawa, 1957(?) r.

odsetek mężczyzn, którzy prowadzili pojazdy, tym samym będąc zdecydowanie bardziej narażonymi na wypadki<sup>99</sup>.

Interesująco wygląda analiza liczby zdarzeń drogowych pod względem dni tygodnia. „Najgroźniejsze” były te sąsiadujące z dniem wolnym od pracy. Najwięcej wypadków miało miejsce w soboty i poniedziałki. Co ciekawe, zmiana nastąpiła dla roku 1975, w którym najwięcej osób ginęło w piątki, soboty

<sup>99</sup> M. Kotula, *Dane liczbowe...*, s. 569–570.

i poniedziałki. Wielce prawdopodobną przyczyną takiego stanu rzeczy był fakt wprowadzenia wówczas 12 wolnych sobót<sup>100</sup>. Z kolei wypadki niedzielne, pomimo iż niezbyt liczne, najczęściej były wypadkami śmiertelnymi. Powodowane często przez tzw. niedzielnych kierowców, którzy prowadzili samochód jedynie okazyjnie, były zatem znacznie niebezpieczniejsze i pociągały o wiele groźniejsze skutki. Smutną tradycją stały się także częstsze wypadki przypadające na dni popularnych imienin oraz czas wypłat, zwykle powodowane pod wpływem alkoholu.

Po 1956 r. polskie drogi należały do jednych z najniebezpieczniejszych w Europie. Opublikowany w połowie lat sześćdziesiątych raport WHO umieścił Polskę na pierwszym miejscu listy krajów z największą liczbą śmiertelnych wypadków drogowych. Na szczególne niebezpieczeństwo narażeni byli piesi. O ile bowiem światowa średnia wynosiła 33 proc. wypadków śmiertelnych z ich udziałem, to w Polsce ów odsetek był znacząco wyższy<sup>101</sup>. W połowie lat sześćdziesiątych w Holandii w niemal 55 tys. wypadkach zginęło 2479 osób. W tym samym czasie w Polsce odnotowano zbliżony odsetek śmierci w wyniku zdarzeń drogowych (2475), ale jedynie w 22,5 tys. wypadków. Średnia holenderska (4,5 proc.) była i tak nieco wyższa od średniej dla wszystkich państw Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej. W 1965 r. w krajach należących do EWG odnotowano łącznie 1 148 343 wypadki, w których zginęło 50 163 osób. Było to zatem 4,3 proc. Tymczasem w Polsce w tym samym okresie odsetek ten sięgał niemal 11 proc. W 1970 r. dla całej EWG odsetek ów zwiększył się i osiągnął 4,8 proc. W Polsce natomiast na początku siódmej dekady było to 8,2 proc. Pozostając przy przykładzie Holandii, należy jednak zauważyć sporą dysproporcję. Chociaż bowiem w Królestwie Niderlandów wzrosła zarówno liczba wypadków (58 883), jak i ofiar śmiertelnych (3181), to i tak odniesienie tych danych do polskich (odpowiednio – 41 813 i 3446) pokazuje, jaki dystans dzielił Polskę od standardów europejskich. Ale także od standardów środkowo- i wschodnioeuropejskich. W Niemieckiej Republice Demokratycznej bowiem w 1965 r. doszło do 98 121 wypadków, w których zginęło 1730 osób, zaś w 1970 r. było to odpowiednio 52 207 i 2139<sup>102</sup>. W Czechosłowacji w roku 1960 zginęły 1682 osoby, zaś w 1967 r. – 1818<sup>103</sup>. Niestety, krwawa danina,

<sup>100</sup> J. Polony, *Wypadki drogowe. Problematyka kryminalistyczna*, Warszawa 1978, s. 17.

<sup>101</sup> A. Zgorzelska, *Dorosnąć do motoryzacji. Nowy Kodeks Drogowy*, „Kierunki” 1968, nr 42, s. 1, 9.

<sup>102</sup> Owa duża różnica pomiędzy liczbą wypadków w 1965 i 1970 r. brała się z innej metodyki zbierania danych. Od 1967 r. bowiem wschodnioniemiecki urząd statystyczny do kategorii „wypadki drogowe” kwalifikował zdarzenia, w których straty materialne były wyższe niż 300 marek; „Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik” 1970, s. 249, [http://www.digizeitschriften.de/download/PPN514402644\\_1971/PPN514402644\\_1971\\_log63.pdf](http://www.digizeitschriften.de/download/PPN514402644_1971/PPN514402644_1971_log63.pdf) (dostęp: 14 VI 2017).

<sup>103</sup> „Rocznik Statystyki Międzynarodowej” 1970, s. 268.

jaką przyszło zapłacić Polsce, była zjawiskiem powszechnym i typowym na tym wczesnym etapie zmotoryzowania kraju. Podobne statystyki odnotowywano niemal we wszystkich państwach. Różnica polegała przede wszystkim na przesunięciu w czasie, bowiem Polska motoryzowała się kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt lat później od większości z nich, a także na wyglądzie parku pojazdów, w którym motocykle odgrywały o wiele większą rolę niż w pozostałych państwach<sup>104</sup>. Nic zatem dziwnego, że w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych w większości krajów Europy Zachodniej liczba wypadków drogowych spadała, podczas gdy w Polsce ów odsetek był cały czas na bardzo wysokim poziomie<sup>105</sup>.

Na tak dużą liczbę ofiar śmiertelnych niewątpliwym wpływ miała kwestia nieużywania podstawowych zabezpieczeń w postaci pasów bezpieczeństwa lub, w przypadku motocyklistów – kasków<sup>106</sup>. W krajach zachodnich pasy zaczęto montować seryjnie już na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX w. W USA pierwsze samochody produkowane przez GMC były

<sup>104</sup> J. Foreman-Peck, *Death on the Roads...*, s. 264; S. Dąbrowska, *Wypadki drogowe w latach 1965–1985...*, s. 25.

<sup>105</sup> Jaskrawym przykładem, jak poziom zmotoryzowania przekładał się na poziom bezpieczeństwa na drogach jest przypadek NRD i RFN. Zjednoczenie obu państw niemieckich przyniosło dramatyczną zmianę w liczbie wypadków. Choć poziom zmotoryzowania Niemców wschodnich pozytywnie wyróżniał się na tle pozostałych państw bloku socjalistycznego, to wydarzenia 1990 r. i otwierające się przed nimi możliwości nabycia dobra do tej pory mocno reglamentowanego sprawiły, iż w ciągu dwóch lat liczba kupionych aut oraz dystans przez nich pokonany zwiększyły się o 40 proc. Jednocześnie jednak czterokrotnie zwiększyła się liczba wypadków drogowych. Statystyki pokazują, że szczególnie dramatyczny wzrost dotyczył wypadków, w których ginęły osoby młode (18–20 lat) – ten wskaźnik wzrósł jedenastokrotnie; A. Saupé, *Human Security and the Challenge of Automobile and Road Traffic Safety: A Cultural Historical Perspective*, „Historical Social Research / Historische Sozialforschung” 2010, vol. 35, no. 4 (134), s. 105.

<sup>106</sup> W przeprowadzonej przez „Motor” ankiecie jedno z pytań dotyczyło potrzeby używania przez motocyklistów kasków. Jedynie 62 proc. było za noszeniem ich podczas jazdy. Jeden z czytelników nazywał używanie kasku „udręką”, zwłaszcza w czasie ciepłych miesięcy, kiedy „zamiast twarz poddać promieniom słonecznym, trzeba będzie opatulić głowę w «garnek»”. Na koniec listu zaapelował do redakcji, „aby w miarę swych możliwości broniła nas od przymusu kasków”; W. Bryx, *W hełmie czy bez?*, „Motor” 1960, nr 17, s. 3. Być może nie bez znaczenia był tutaj fakt kiepskiego wykonania kasków ochronnych. Ten temat był przedmiotem kolejnego listu, jaki wpłynął do „Motoru”. Czytelnik, który używał kasku wyprodukowanego przez Kaliskie Zakłady Tworzyw Sztucznych, skarżył się, że jest on ciężki, kiepsko wykonany, za ciasny. Jego niedopracowana konstrukcja, zwłaszcza niewłaściwe zaprojektowanie „profilu odpływu strug powietrza” powodowały ogromny dyskomfort w czasie jazdy. Jak się wkrótce okazało, motocykliści w Polsce nie mieli jednak zbyt dużego wyboru, bowiem produkt z Kalisza był jedynym spełniającym polskie normy bezpieczeństwa obowiązujące od 1 I 1962 r. W 1963 r. szacowano, iż 300 tys. motocyklistów używa kasków, podczas gdy liczba zarejestrowanych motocykli w tym czasie wynosiła 1180 tys.

zaopatrzone w to zabezpieczenie już w 1952 r. Ford z kolei proponował swoim klientom cały pakiet zwiększający bezpieczeństwo już od 1956 r. Za 9 dolarów kupujący otrzymywał samochód wyposażony m.in. w pasy bezpieczeństwa czy lusterko wsteczne. Szybko jednak okazało się, iż dla kupujących najważniejsza była jak najniższa cena auta. Dlatego też dodatki podnoszące poziom bezpieczeństwa w czasie jazdy nie cieszyły się zbyt dużą popularnością – jedynie 20 proc. wszystkich sprzedanych przez Forda samochodów miało to wyposażenie<sup>107</sup>. W Europie jako pierwsze pasy bezpieczeństwa w samochodach zaoferowały Porsche i Mercedes-Benz, które wprowadziły je w 1957 r. W tym samym roku szwedzki inżynier Nils Bohlin wynalazł trzypunktowe pasy bezpieczeństwa, których montaż od 1959 r. rozpoczęło Volvo. W 1961 r. już ponad 70 proc. wszystkich samochodów produkowanych przez tę szwedzką firmę było w nie wyposażonych<sup>108</sup>. W USA w 1966 r. uchwalono National Traffic and Motor Vehicle Safety Act, który nałożył na kierowców i pasażerów obowiązek ich używania, zaś od 1968 r. miały je posiadać wszystkie auta wyprodukowane przez amerykański przemysł<sup>109</sup>.

<sup>107</sup> R. Volti, *Cars & Culture. The Life Story of a Technology*, Baltimore 2004, s. 96–97. Warto wspomnieć, iż jeszcze pod koniec lat dwudziestych XX w. niektóre firmy motoryzacyjne nie wprowadzały do swoich konstrukcji elementów poprawiających bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów w obawie o podniesienie kosztów produkcji i spadek sprzedaży samochodów. Tak było choćby w przypadku prezesa GMC Alfreda Sloana, który osobiście zablokował pomysł seryjnego montażu tzw. bezpiecznych szyb w autach; *ibidem*, s. 116. Inne nowinki, które obecnie są standardowym wyposażeniem samochodów, jak np. poduszki powietrzne, także zostały przez klientów przyjęte z dużą ostrożnością, głównie z powodu wysokiej ceny. Kiedy bowiem w 1973 r. klientom, którzy chcieli kupić auta marki Oldsmobile, Buick albo Cadillac, zaproponowano ich montaż w cenie od 181 do 300 dolarów, zdecydowana większość z nich odmówiła. Jedynie 20 proc. kupujących zdecydowało się na ten krok, podczas gdy szacunki GMC mówiły o 50 tys. potencjalnych kupców. Dopiero w latach dziewięćdziesiątych XX w. poduszki powietrzne zaczęły być coraz powszechniejszym wyposażeniem samochodów. W 1992 r. była w nie wyposażona ponad połowa wszystkich sprzedanych w USA samochodów osobowych, zaś trzy lata później już praktycznie wszystkie; *ibidem*, s. 118.

<sup>108</sup> A. Saupe, *Human Security...*, s. 109.

<sup>109</sup> J. Foreman-Peck, *Death on the Roads...*, s. 283. Ogromną zmianę w myśleniu o bezpieczeństwie samochodowym przyniosła publikacja książki Ralpha Nadera, *Unsafe at Any Speed: The Designed-In Dangers of the American Automobile*, New York 1965. Nader był prawnikiem senackiej komisji do spraw bezpieczeństwa motoryzacyjnego. W książce opisał on model Chevrolet Corvair – auto, które miało być amerykańską odpowiedzią na europejską falę niewielkich samochodów. Niestety, błędy konstrukcyjne miały sprawić, iż poruszanie się tym autem było niebezpieczne zarówno dla kierowcy, jak i pasażerów oraz innych uczestników ruchu. Co więcej, książka kończyła się konkluzją, iż cały amerykański przemysł w obawie przed utratą części zysków pozostawał obojętny wobec wszelkich zmian poprawiających bezpieczeństwo zmotoryzowanych, a niekiedy nawet wręcz wrogi. Książka Nadera była na tyle sugestywna, że spowodowała gwałtowny spadek sprzedaży opisywanego w niej modelu chevroleta, który ostatecznie został wycofany z produkcji w 1969 r.; R. Volti, *Cars & Culture...*,

W Polsce obowiązek używania pasów bezpieczeństwa został wprowadzony dopiero w 1983 r., ale dotyczył jedynie osób siedzących na przednich miejscach w samochodzie i dróg poza terenem zabudowanym. Z kolei na motocyklistów obowiązek jazdy w kasku został nałożony dopiero 1 lutego 1964 r. Początkowo dotyczył on jedynie osób poruszających się na pojazdach o pojemności silnika powyżej 170 cm<sup>3</sup> poza terenem zabudowanym. Po pół roku obowiązek ten został rozciągnięty także na jednoślady o pojemności powyżej 140 cm<sup>3</sup>, niezależnie od terenu. Osoby poruszające się pojazdami o mniejszej pojemności silnika także musiały zaopatrzyć się w kaski po 1 września 1964 r., jednak w ich przypadku obowiązek ten był uzależniony od miejsca zarejestrowania pojazdu<sup>110</sup>.

Na przykładzie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych widać natomiast wyraźnie, że polscy kierowcy dość niechętnie i z rezerwą spoglądali na owe nowinki. Niektórzy nawet sugerowali, iż jazda w zapiętych pasach jest o wiele bardziej niebezpieczna: „Kolega zdążył się wydostać w ostatnim momencie z [płonącego] wozu i ugasić płonące ubranie. Ciekaw jestem, co by się stało, gdyby był uwikłany w pasy bezpieczeństwa?”. Również niezapięcie pasów miało uratować kierowcę, który wpadł swoim samochodem do wrocławskiej fosy miejskiej: „Ja osobiście jestem zwolennikiem rosyjskiego przysłowia: wolniej jedziesz, dalej zajedziesz. Nie przekraczam 65 km nawet na autostradach”<sup>111</sup>. Dla większości polskich kierowców problem bezpieczeństwa na drogach wiązał się bezpośrednio nie z używaniem pasów bezpieczeństwa, lecz z ogólnym podniesieniem kultury jazdy: „Nigdy nie odczułem potrzeby ani braku pasów. Mnie nie stać na ryzykowną jazdę i uszkodzenie pojazdu! [...] Czy za to właśnie mamy zapłacić haracz w postaci ceny pasów i licznych mandatów za ich niedopinanie (w miastach na trasie wysiadam kilkanaście razy, nieraz co parę metrów). Tymczasem co zrobiono dla zapewnienia bezpieczeństwa na drogach? co się planuje dalej w tej dziedzinie? Nałożyć pasy i mandat?”<sup>112</sup>. Inny kierowca problem pasów bezpieczeństwa wiązał z niedoborem części zamiennych: „Trudno się dziwić, że Motozbyt nie przejmuje się sprzedażą i popularyzacją pasów, jeśli ma tyle innych, słabych miejsc w swojej działalności handlowej”<sup>113</sup>. Pasy bezpieczeństwa nie były bowiem towarem łatwo dostępnym.

---

s. 116–117; J.J. Fink, *The Automobile Age*, London 1990, s. 288, 290–293; J.P. Bardou, J.J. Charnon, P. Fridenson, J.M. Laux, *The Automobile Revolution. The Impact of an Industry*, Chapel Hill 1982, s. 286–287; A. Zieliński, *Rozwój koncepcji samochodu osobowego w XX wieku*, Warszawa 2005, s. 207.

<sup>110</sup> „Monitor Polski” (dalej: MP) 1963, nr 97, poz. 462; 1964, nr 4, poz. 227.

<sup>111</sup> *Protestuję*, „Motor” 1966, nr 45, s. 2.

<sup>112</sup> *Nie skutki lecz przyczyny*, „Motor” 1966, nr 46, s. 2.

<sup>113</sup> *Może najpierw części?*, „Motor” 1966, nr 45, s. 2.

Jak pisze Błażej Brzostek: „Bałagan na ulicach chętnie przypisywano «narodowym» skłonnościom Polaków do nieposłuszeństwa wobec władzy i lekceważenia prawa”<sup>114</sup>. Jak już starałem się tutaj pokazać – nikt spośród uczestników ruchu drogowego nie pozostawał bez winy. Na drogach królowali „k'sobiści” (troszczący się tylko o własne interesy), „lewacy” i „centryści” (prowadzący auta lewą stroną jezdni bądź jej środkiem), zaś piesi „demonstracyjnie” wchodzili na ulicę, chcąc przejść na drugą stronę<sup>115</sup>. Tych ostatnich kierowcy dzielili na kilka kategorii: „spróbuj-no-mnie-potrącić”, „ja-się-tu-zmieszczę” oraz „jeszcze-zdąże”. „Ale najgroźniejszy – jak pisał „Motor” – jest rodzaj niezdecydowanych, którzy do ostatniej chwili wahają się, by w końcu rzucić się pod koła”. Jeden z kierowców, jak się okazało myśliwy z zamiłowaniem, twierdził nawet: „Jednak dobrze by było móc przeprowadzić odstrzał hodowlany przechodniów”<sup>116</sup>. „Lechickie narowy”, czyli, za Putramentem – nieposłuszeństwo wobec władzy i lekceważenie prawa – miały być typowe dla „polskiej szkoły jazdy”<sup>117</sup>. „Ruch duży, dziko raczej, z prawej, jak z lewej jednakowo wyprzedzają” – tak o warszawskich kierowcach nieprzestrzegających podstawowych zasad ruchu drogowego pisał Stanisław Lem<sup>118</sup>. Warto nieco miejsca poświęcić temu właśnie zagadnieniu – regulacjom prawnym obowiązującym na drogach oraz osobom, które przestrzegania prawa miały strzec.

Jak wspominałem, do początku lat sześćdziesiątych w Polsce ruch pojazdów regulowały przepisy w większości obowiązujące na drogach II RP. Głosy nawołujące do zmiany pojawiły się w połowie lat pięćdziesiątych, bowiem dotychczasowy stan prawny, bez kodyfikacji przepisów ruchu drogowego ani odpowiedniego unormowania niektórych zasad ruchu istotnych dla bezpieczeństwa i porządku na drogach, domagał się zmiany. W połączeniu ze stale rosnącą liczbą pojazdów potrzeba ustalenia jednolitych przepisów stawała się sprawą palącą<sup>119</sup>.

Mimo to regulacje prawne z okresu przedwojennego, choć kilkakrotnie zmieniane w drugiej połowie lat czterdziestych, pięćdziesiątych oraz na początku sześćdziesiątych, dopiero 27 listopada 1961 r. zostały zastąpione przez ustawę o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych<sup>120</sup>. Nato-

<sup>114</sup> B. Brzostek, *Za progiem...*, s. 334.

<sup>115</sup> Zob. np.: J. Putrament, *Pół wieku. Literaci*, Warszawa 1970, s. 200.

<sup>116</sup> W. Tobis, *Rzecz o przechodniach i kierowcach czyli „człek człəkowi wilkiem” (albo jeszcze czymś gorszym)*, „Motor” 1962, nr 21, s. 16.

<sup>117</sup> B. Brzostek, *Za progiem...*, s. 334; M. Kwiatkowski, *Polska szkoła jazdy?*, „Motor” nr 34, s. 1.

<sup>118</sup> S. Lem, S. Mrozek, *Listy...*, s. 363.

<sup>119</sup> E. Olechnowicz, *Założenia kodyfikacji przepisów ruchu drogowego*, „Motoryzacja” 1955, nr 10, s. 296.

<sup>120</sup> Przeprowadzono kodyfikację podstawowych pojęć (np.: droga, pojazd, kierujący), omówiono ogólne zasady ruchu, bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach, poruszono także

miast 1 października 1962 r. ukazało się rozporządzenie ministrów komunikacji i spraw wewnętrznych w sprawie ruchu na drogach publicznych, stanowiące przepisy wykonawcze do listopadowej ustawy. Nowy kodeks uporządkował, zebrał i sprecyzował dotychczas stosowane zwyczaje oraz zasady ruchu drogowego. Przepisy zostały w pełni dostosowane do konwencji genewskiej o ruchu drogowym i Protokołu o znakach drogowych z 1949 r. oraz Porozumienia europejskiego z 1950 r.<sup>121</sup> MO prowadziła w całym kraju cieszące się ogromną popularnością spotkania, na których objaśniano najważniejsze zmiany, jakie zaczęły obowiązywać od października 1962 r. Łącznie odbyto ok. 25 tys. takich spotkań. W propagowanie kodeksu włączył się także PZMot oraz Liga Obrony Kraju, która w ciągu pierwszych dwóch lat obowiązywania nowych przepisów poprowadziła cykl spotkań i szkoleń dla ponad pół miliona woźniców, rowerzystów i innych użytkowników dróg<sup>122</sup>.

Jak się jednak szybko okazało, ta popularność wynikała po części m.in. z faktu, że książkowe wydanie kodeksu błyskawicznie zniknęło z półek księgarskich, stając się prawdziwym białym krukiem<sup>123</sup>. W województwie rzeszowskim sprzedający je „Dom Książki” dysponował jedynie 9,6 tys. egzemplarzami, podczas gdy osób zainteresowanych kupnem było kilka razy więcej. Zapytany o zdanie na temat nowych zasadach poruszania się po drogach dziennikarz motoryzacyjny z dolnośląskiego „Słowa Polskiego” Ryszard Skała mocno krytykował formę ich wprowadzenia: „Najpierw go uchwalono, a następnie nie dość powszechnie spopularyzowano, wreszcie orzeczono, że wprowadzie obowiązuje od pierwszego kwietnia, ale wymagać się będzie jego stosowania dopiero wtedy, kiedy wszyscy użytkownicy dróg zaznajomią się z dotyczącymi ich postanowieniami i przepisami”. W ten sposób milicjanci, zamiast karać, musieli przez palce patrzeć na popełniane wykroczenia. Wskutek tego „powstało najniesłuszniejsze przekonanie, że kodeks drogowy jest taki łagodny i wyrozumiały, że nie tylko nie trzeba się doń stosować, ale nawet nie warto zaznajamiać się z jego treścią”<sup>124</sup>.

Dość powszechne krytyczne opinie na temat nowych uregulowań sprawiły, że bardzo szybko, bo już w lipcu 1968 r., wprowadzono nowelizację

---

kwestie kontroli ruchu drogowego i czuwania nad bezpieczeństwem; Dz. U. 1961, nr 53, poz. 295.

<sup>121</sup> Polska do konwencji genewskiej przystąpiła 25 IX 1958 r. (Dz. U. 1958, nr 54, poz. 321), zaś do porozumienia europejskiego w maju 1959 r.; Dz. U. 1959, nr 51, poz. 324.

<sup>122</sup> J. Wojciechowski, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w okresie XX-lecia*, „Motoryzacja” 1963, nr 7/8, s. 160–161.

<sup>123</sup> Jeden z czytelników „Polityki” w 1966 r. pisał do redakcji tygodnia w tej sprawie: „Jest zdumiewające, że w chwili, kiedy nie można dostać na rynku księgarskim «Kodeksu Drogowego», wydaje się opasłe tomisko «Kalendarza Motoryzacyjnego»”; *Listy do redakcji*, „Polityka” 1966, nr 51, s. 1.

<sup>124</sup> *Kodeks karny w oczach społeczeństwa*, „Zagadnienia Karno-Administracyjne” 1963, nr 4/5, s. 113.

przepisów<sup>125</sup>. Wówczas to ukazało się rozporządzenie ministrów komunikacji i spraw wewnętrznych w sprawie ruchu na drogach publicznych<sup>126</sup>. Potrzebę zmiany, po zaledwie pięciu latach obowiązywania kodeksu, tłumaczono m.in. zdobyciem „szeregu doświadczeń, wskazujących na konieczność zmian w przepisach oraz jaśniejszego i precyzyjniejszego ujęcia norm współżycia społecznego na drodze”. Dodatkowo w nowym kodeksie znalazły się przepisy dostosowane do przygotowywanej wówczas nowej światowej Konwencji o ruchu drogowym i Konwencji o znakach i sygnałach drogowych. Do najważniejszych zmian zaliczyć należy: zebranie w jednym paragrafie i pewne zmodyfikowanie przepisów dotyczących kierowców zbliżających się do oznakowanych przejść dla pieszych, precyzyjniejsze sformułowanie i uzupełnienie przepisów dotyczących manewrów pojazdów mechanicznych oraz niektórych definicji, a także dostosowanie polskiego systemu znaków i sygnałów na drogach do systemu międzynarodowego<sup>127</sup>.

Niestety, po raz kolejny mocno skrytykowano niedostateczne przygotowanie wejścia w życie nowych regulacji. „[...] zaskoczeni zostali niemal wszyscy, którzy z tego rodzaju sprawami mają cokolwiek praktycznie do czynienia”, pisał w „Kierunkach” Jerzy Milewski<sup>128</sup>. Kierowcy krytykowali zwiększoną ich zdaniem ochronę pieszych (od tego momentu bowiem zyskali oni pierwszeństwo na wyznaczonych przejściach), piesi z kolei – brak respektowania przez kierowców ich praw na jezdni<sup>129</sup>, jak doskonale pokazał to Jerzy Flisak na swoim rysunku opublikowanym w „Szpilkach”. Także nowa forma niektórych znaków i sygnałów drogowych budziła obawy, bowiem – jak zauważano – przyzwyczajenie się kierowców do tej zmiany mogło zająć sporo czasu<sup>130</sup>.

Za bezpieczeństwo na drogach odpowiadała przede wszystkim Milicja Obywatelska – najpierw sekcje ruchu drogowego przy komendach wojewódzkich MO, potem powstały w styczniu 1962 r. Inspektorat Ruchu Drogowego Komendy Głównej MO, a od 1965 r. – Oddział Kontroli Ruchu Drogowego, czyli popularna drogówka<sup>131</sup>. Poza tym grupy do spraw bezpieczeństwa

<sup>125</sup> A. Zgorzelska, *Dorosnąć do motoryzacji. Nowy Kodeks Drogowy*, „Kierunki” 1968, nr 42, s. 1.

<sup>126</sup> Dz. U. 1968, nr 27, poz. 183.

<sup>127</sup> W przypadku znaków zmiany polegały na modyfikacji wyglądu niektórych oraz wprowadzeniu nowych znaków; Z. Drexler, *Nowy kodeks drogowy*, „Motoryzacja” 1968, nr 10, s. 252–255.

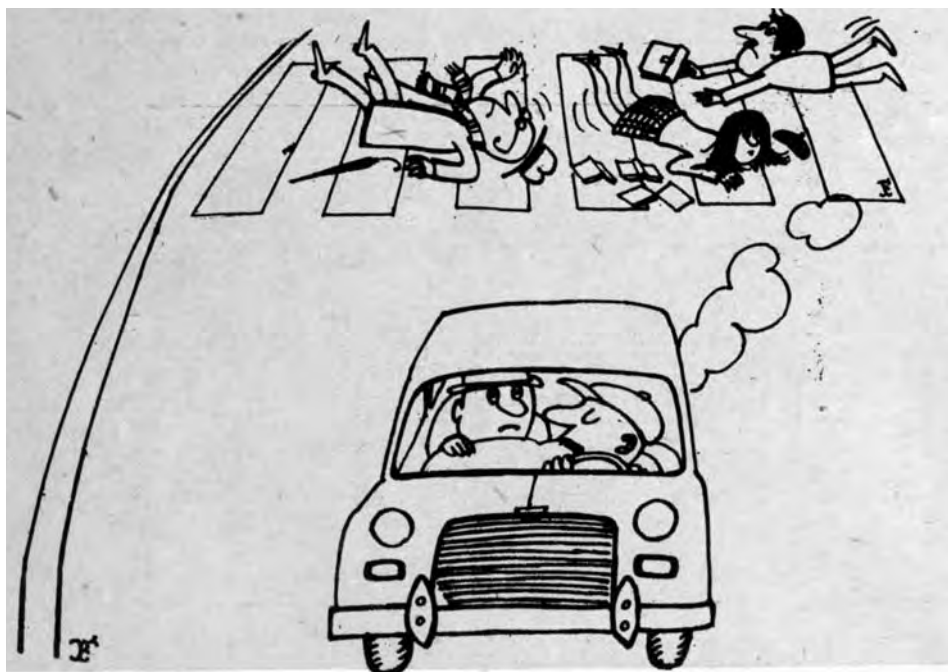
<sup>128</sup> J. Milewski, *Parę westchnień niepraworządnych*, „Kierunki” 1968, nr 42, s. 9.

<sup>129</sup> *Kodeks nie zwalnia od myślenia*, „Motor” 1968, nr 39, s. 1; *Zmiany w Kodeksie Drogowym*, „Motor” 1968, nr 42, s. 3, 11. Krytykę nowych rozwiązań znaleźć można także w innych tekstach; zob. np. J. Zajac, *Pieszy podmiotem przestępstwa drogowego*, „Służba MO” 1970, nr 2, s. 187–188.

<sup>130</sup> J. Milewski, *Parę westchnień niepraworządnych...*, s. 9.

<sup>131</sup> T. Krupa, D. Oleander, *„Drogówka” jako jedna z pierwszych służb milicyjnych w powojennej Warszawie*, „Bezpieczeństwo i Administracja. Zeszyty Naukowe Wydziału Bezpieczeństwa





rys. Jerzy Flisak

— Nie mogę się przyzwycząić!

15. Jerzy Flisak, „Nie mogę się przyzwycząić!”

i porządku na drogach publicznych Ochotniczej Rezerwy Milicji Obywatelskiej oraz społeczni inspektorzy ruchu drogowego, wywodzący się bezpośrednio z ORMO<sup>132</sup>. Drogówka, licząca ok. 10 proc. wszystkich funkcjonariuszy MO, wspomagana była dodatkowo przez Młodzieżową Służbę Ruchu, która w 1965 r. skupiała 135 tys. osób.

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych liczebność milicjantów służących w Oddziale Kontroli Ruchu Drogowego wzrosła o dalsze 16,5 proc., co umożliwiło utworzenie struktur na szczeblu powiatowym. Jednak praktycznie od początku, czyli momentu powstania Sekcji Ruchu

Narodowego Akademii Obrony Narodowej” 2015, nr 1, s. 24; Z. Jakubowski, *Milicja Obywatelska 1944–1948*, Warszawa 1988, s. 134–136; A. Misiuk, *Historia Policji w Polsce. Od X wieku do współczesności*, Warszawa 2008, s. 184.

<sup>132</sup> *Zawsze na posterunku*, „Motor” 1965, nr 41, s. 1; A. Misiuk, *Historia Policji w Polsce...*, s. 184; J. Pytel, *Ochotnicza Rezerwa Milicji Obywatelskiej (1946–1989)*, Warszawa 2009, s. 208–209.

Drogowego<sup>133</sup>, wyposażenie drogówki opierało się na motocyklach, zaś samochody osobowe (przede wszystkim warszawy, symboliczna liczba syren, a później także duże fiaty) stanowiły tylko uzupełnienie. Oznaczało to, iż w miesiącach późnojesiennych, zimowych i wczesnowiosennych kontrole prowadzone były w stopniu mocno ograniczonym. Braki w wyposażeniu towarzyszyły milicjantom praktycznie przez cały interesujący nas okres. Pod koniec 1956 r. podczas posiedzenia Komisji Komunikacyjnej Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach jej przedstawiciele żalili się, że z powodu braku samochodów milicjanci strzegący porządku na drogach byli zmuszeni pracować... pieszo, bowiem nieliczne motocykle nie nadawały się do wykorzystania w warunkach zimowych<sup>134</sup>.

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych funkcjonariusze drogówki wręczali średnio 170 tys. wniosków o ukaranie do kolegów karno-administracyjnych (do kwoty 4,5 tys. zł) oraz nałożyli ok. 2 mln grzywien jako mandat karny (do kwoty 100 zł) za wykroczenia drogowe. Stanowiły one 40 proc. wszystkich wniosków oraz ponad 80 proc. wszystkich grzywien nakładanych przez MO. Zdecydowana większość trafiała do kierowców, którzy otrzymywali 45,5 proc. wniosków i 69,3 proc. mandatów<sup>135</sup>. Na dalszych miejscach plasowali się: rowerzyści (27 proc. wniosków, ale już tylko 7,9 proc. mandatów), piesi (odpowiednio 17,1 proc. i 16,1 proc.) i woźnice (10,5 proc. i 6,7 proc.). Inną formą pouczeń były karty informujące o wykroczeniach popełnionych przez użytkowników dróg wysyłane do ich zakładów pracy (w przypadku kierowców zawodowych) lub szkół (w przypadku uczniów). Rocznie liczba takiej korespondencji sięgała 150 tys. sztuk. Bardzo interesująco pracę drogówki oceniali uczestnicy ankiety dotyczącej bezpieczeństwa w ruchu drogowym, którą przeprowadził tygodnik „Polityka” w 1969 r. Otóż większość respondentów domagała się większej liczby patroli na drogach, co więcej, patroli zmotoryzowanych, bowiem „obecny styl stania przy drodze i machania lizakiem” był dalece nieskuteczny. Dostrzegano, iż o wiele częściej milicjantów można było spotkać „tam, gdzie łatwo o mandat, a nie tam, gdzie łatwo o wypadek”. „Milicjanci najpierw karzą, a kiedy pytać za co, odpowiadają, że ja zawsze coś

<sup>133</sup> Zenon Jakubowski pisze, iż w początkowym okresie brakowało także motocykli, zaś patrole w teren często musiały posiłkować się transportem publicznym: autobusami PKS i koleją; *idem, Milicja Obywatelska...*, s. 135.

<sup>134</sup> APK, PWRN Kielce, sygn. 5, Wyciąg z notatki nr 11/56 z posiedzenia Komisji komunikacyjnej WRN, odbytego 20 XII 1956 r., k. 1.

<sup>135</sup> Nic zatem dziwnego, iż to właśnie kierowcy byli wśród najchętniej kwestionujących prawidłowość postępowania mandatowego w ogóle zob. M.C. Niedziałek, *Działalność MO w opinii pracowników poznańskich zakładów pracy*, w: *Milicja Obywatelska a społeczeństwo (Synteza i reinterpretacja badań z lat 1967–1983)*, red. S. Buczyński et al., Warszawa 1984, s. 204–206.

znajdę”, żalił się kolejny kierowca. Jednocześnie większość respondentów była gotowa na daleko idące ograniczenia własnej swobody na rzecz podniesienia poziomu bezpieczeństwa. Jeden z nich pisał: „Milicja jest bardzo wymagająca, ale to dobrze”, kolejna osoba dodawała, iż „w przypadkach, kiedy płaciłem mandat w 95 proc. [milicjanci] mieli rację”<sup>136</sup>.

Oprócz kontroli ruchu drogowego i profilaktyki<sup>137</sup> drogówka prowadziła szereg działań prewencyjnych. Jednym z nich była akcja o kryptonimie „Jutrzenka”, zorganizowana wspólnie z ORMO w 1962 r. Miała ona na celu zmuszenie kierowców do włączenia świateł mijania zaraz po zapadnięciu zmroku, co skądinąd wynikało z przepisów kodeksu drogowego. Nie był to bowiem wtedy zwyczaj powszechny, z różnych zresztą przyczyn<sup>138</sup>. Jedną z nich była bardzo prozaiczna: „Wszyscy wiedzą, że Warszawy i Syreny opuszczają fabrykę z wadliwie ustawionymi światłami i na nic zda się późniejsza ich regulacja. Jeżeli jednak ktoś się uprze i obniży światła tak, że będzie mógł jeździć po mieście nie narażając się innym kierowcom, to automatycznie skróci granicę zasięgu świateł drogowych. A więc wada konstrukcyjna” – czytamy w „Motorze”<sup>139</sup>.

Pewna mieszkanka Warszawy latem 1964 r. udawała się wraz z mężem swoim wartburgiem na wczasy do Mielna. Po przejechaniu przez Koszalin, z wyprzedzającej ich simki wysunął się lizak, zatrzymując samochód prowadzony przez kobietę. Dalszą historię poznajemy z listu, który kobieta przysłała do redakcji „Motoru”: „Nastąpiła kontrola, ale nie taka jak inne. Grzeczny pan w cywilnym ubraniu przeprosił za zatrzymanie i rozliczył mnie z błędów jakie popełniłam w czasie jazdy po mieście. [...] Dowiedziałam się również, że w 12 trudnych sytuacjach prowadziłam Wartburga poprawnie i dlatego otrzymałam w upominku piękną kolorową gąbkę do mycia samochodu oraz pocztówkę z widokiem Koszalina. Na odwrocie pocztówki widniał napis: «Za kulturalną jazdę w Koszalinie, sierpień 1964». [...] Cieszyłam się ogromnie. Mąż jest ze mnie dumny”<sup>140</sup>. Prawdopodobnie za tę kontrolę odpowiedzialny był członek Społecznych Inspektorów Ruchu Drogowego. Powstała w 1963 r. na mocy zarządzenia komendanta głównego MO organizacja zrzeszała przedstawicieli wielu profesji, w tym także popularnych w owych czasach literatów, aktorów czy piosenkarzy, jak choćby Jarema Stępowski, Tadeusz Fijewski,

<sup>136</sup> A.K. Wróblewski, *Zawsze umiera kto inny*, „Polityka” 1966, nr 44, s. 3.

<sup>137</sup> Na ten temat zob. T. Krupa, *Działalność propagandowo-profilaktyczna Milicji Obywatelskiej na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, „Bezpieczeństwo i Administracja. Zeszyty Naukowe Wydziału Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Obrony Narodowej” 2015, nr 3, s. 87–102.

<sup>138</sup> *Operacja „Jutrzenka” – znaczy więcej światła dla miast*, „Motor” 1962, nr 48, s. 9.

<sup>139</sup> E. Gąsiorek, *„Jutrzenka” bez jutra*, „Motor” 1964, nr 50, s. 4.

<sup>140</sup> *Pożyteczna inicjatywa*, „Motor” 1964, nr 38, s. 2.

Stanisław Mikulski, Mieczysław Fogg czy Henryk Kotarski. Społeczni inspektorzy, po zdaniu specjalistycznego egzaminu, w ramach swoich prerogatyw mogli zatrzymać każdy pojazd, który naruszył przepisy o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych. Na wyposażenie inspektorów składały się: znaczek z napisem „Społeczny Inspektor Ruchu Drogowego”, tarcza milicyjna, latarka sygnalizacyjna, probierz trzeźwości wraz z formularzem protokołów ich użycia oraz formularze wniosku o ukaranie. W końcu 1966 r. było już 230 grup społecznych inspektorów ruch skupiających prawie 9000 członków. Równocześnie z nimi służbę na drogach prowadziło około 20 tys. ormowców, którzy nie posiadali uprawnień do samodzielnych kontroli drogowych<sup>141</sup>. Cztery lata później było to już 44 tys. członków ORMO do spraw ruchu drogowego i 21,1 tys. społecznych inspektorów<sup>142</sup>. Jak podawał „Motor”, tylko w ciągu trzech pierwszych kwartałów 1964 r. „cywile z lizakami w kłapie” odbyli 12 tys. godzin służby, zatrzymali 33 nietrzeźwych kierowców, 86 dowodów rejestracyjnych pochodzących od samochodów niesprawnych technicznie oraz odzyskali trzy skradzione pojazdy<sup>143</sup>.

W Polsce rządzonej przez Władysława Gomułkę kradzieże prywatnych samochodów nie były szczególnie istotnym problemem społecznym ani kryminalnym, choćby w porównaniu do przestępstw drogowych, które w latach 1966–1970 stanowiły średnio 12,4 proc. wszystkich i plasowały się na trzecim miejscu za kradzieżami mienia prywatnego i za zagarnięciami mienia społecznego, ale przed spowodowaniem pożarów oraz kradzieżami z włamaniem do obiektów uspołecznionych i prywatnych<sup>144</sup>. Tymczasem pośród przestępstw z art. 257 kodeksu karnego, a więc kradzieży mienia prywatnego, przywłaszczenia samochodów stanowiły w latach 1968–1969 niewiele ponad 1 proc.<sup>145</sup>

Nawet jeśli ze wzrostem liczby aut w prywatnych rękach proceder ten przybierał na sile, to i tak stanowił tylko ułamek innych przestępstw. Na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, w latach 1958–1962 MO wszczęło dochodzenia w 1004 przypadkach kradzieży samochodu prywatnego. Śledztwa zakończyły się sukcesem w 664 przypadkach<sup>146</sup>. Z kolei w latach 1967–1969 zanotowano 2951 kradzieży, z czego tylko w 1969 r. aż 1302<sup>147</sup>. Jednocześnie

<sup>141</sup> J. Pytel, *Ochotnicza Rezerwa Milicji Obywatelskiej...*, s. 209–210.

<sup>142</sup> H. Piotrowski, *Ocena stanu bezpieczeństwa drogowego...*, s. 16.

<sup>143</sup> I. Golik, *Koledzy-kierowcy z „lizakami”*, „Motor” 1964, nr 42, s. 1.

<sup>144</sup> AAN, PG, sygn. 5/212, *Statystyka przestępstw w latach 1966–1970*, Warszawa 1971, s. 3.

<sup>145</sup> *Ibidem*, sygn. 5/217, *Biuletyn Statystyczny MO. Przestępczość oraz wyniki pracy organów Milicji i Prokuratury*, grudzień 1969 r., s. 9.

<sup>146</sup> R. Ciesielski, S. Rybicki, *Kradzieże pojazdów samochodowych*, „Służba MO” 1963, nr 2, s. 277.

<sup>147</sup> Dla porównania warto odnotować, iż w zachodnioniemieckim landzie Nadrenia-Westfalia tylko w 1970 r. nie udało się odzyskać 1534 samochodów. W całej RFN straty roczne z tego tytułu szacowano na 30 mln marek. Milicja z uwagą śledziła kwestie rosnącego problemu przestępczości związanej z kradzieżami samochodów w Europie Zachodniej, mając na

spory odsetek spraw, bo aż ponad 55 proc., zakończył się sukcesem. Najwięcej samochodów ginęło w Warszawie: w 1968 r. 204 (odnaleziono 91), zaś rok później 347 (odnaleziono 204). Co ciekawe, większość sprawców nie miała ukończonego 21. roku życia. Byli to głównie mężczyźni, którzy często z racji wykonywanego zawodu lub nauki w szkołach technicznych byli zaznajomieni z konstrukcją pojazdów. Jedną z rozbitych stołecznych szajek złodziei samochodów na przykład składała się z uczniów szkoły samochodowej. Z kolei w Poznaniu zatrzymano grupę składającą się z: mechanika samochodowego, ucznia ślusarskiego oraz uczniów szkoły samochodowej i technikum łącznie<sup>148</sup>. Jedną z warszawskich szajek, złożoną z osób w wieku od 16 do 23 lat, w ciągu dwóch ostatnich miesięcy 1956 r. ukradła aż dwadzieścia aut<sup>149</sup>.

Najczęściej samochody kradziono z przeznaczeniem na części, które następnie trafiały na handel. W wielu przypadkach odnajdywane przez MO auta były pozbawione co cenniejszych podzespołów, często też całkowicie zdewastowane<sup>150</sup>. Zwłaszcza proceder niszczenia aut i pozbawiania ich choćby firmowych emblematów przyprawiał o ból głowy właściciele czterech kółek. Maria Dąbrowska w swoim dzienniku pod datą 7 kwietnia 1958 r. zanotowała, iż „[...] niestety, w Polsce nie można wozu na polnej drodze pozostawić bez ryzyka, że zdejmą opony, albo zbiją szyby i ukradną koce, nie mówiąc o okradzeniu wszystkiego co na zewnątrz”<sup>151</sup>.

Zdecydowanie najczęściej ginęły warszawy. W ciągu pierwszego kwartału 1966 r. na 95 skradzionych w całym kraju aut, 20 z nich wyszło z żerańskiej fabryki. O tej swoistej popularności decydował brak zabezpieczeń dobrej jakości oraz, co prawdopodobnie ważniejsze – łatwość sprzedaży poszczególnych części. Odbiorcami najczęściej byli taksówkarze i właściciele niektórych prywatnych warsztatów samochodowych<sup>152</sup>.

Czasem jednak kradzieży dokonywano tylko po to, aby wykorzystać samochód do... przejażdżki<sup>153</sup>. Ofiarą jednej z nich padła na przykład pewna pracownica telewizji, która zauważyła brak swojego auta zaparkowanego niedaleko

---

uwadze fakt, iż wcześniej lub później także w Polsce problem ten urośnie do zbliżonych rozmiarów. Zob. H. Baneck, G. Holzenbecher, *Złodzieje samochodów działający pod szyldem specjalnej firmy obrotu volkswagenami*, „Biuletyn Informacyjny. Ośrodek Informacji Naukowo-Technicznej Zakładu Kryminalistyki KGMO” 1972, nr 3 (7), s. 75–78.

<sup>148</sup> R. Ciesielski, S. Rybicki, *Kradzieże pojazdów samochodowych...*, s. 278–279.

<sup>149</sup> B. Brzostek, *Za progiem...*, s. 330, przyp. 219.

<sup>150</sup> A. Kondracki, *Kradzieże samochodów i motocykli*, „Służba MO” 1967, nr 2, s. 257.

<sup>151</sup> M. Dąbrowska, *Dzienniki powojenne 1955–1959*, Warszawa 1996, s. 291–292.

<sup>152</sup> S. Kubiak, *Czy można zapobiegać kradzieżom samochodów?*, „Motor” 1967, nr 13, s. 1.

<sup>153</sup> Zdarzały się także inne powody, jak w przypadku łódzkim, gdzie skradziona warszawa miała służyć najpierw jako środek transportu wiozący złodziei (w wieku od 18 do 21 lat) w rejon Puszczy Kampinoskiej, następnie zaś jako... miejsce noclegu; E. Merz, *Młodociani złodzieje samochodów*, „Motoryzacja” 1962, nr 7/8, s. 211.

jej miejsca pracy. Pomimo natychmiastowego zgłoszenia kradzieży organom ścigania, samochodu nie udało się odnaleźć. Po kilku dniach auto „odnalazło się samo” – stało zaparkowane w tym samym miejscu, z którego zginęło. Samochód był „czysty, umyty, w najlepszym porządku”. Wewnątrz znajdował się list od złodziei: „Pełny bak benzyny, drobny defekt samochodu usunięty. Przepraszamy za wyrządzoną przykrość i bardzo dziękujemy”<sup>154</sup>.

## „Benzyna jako produkt lekki łatwo się ulatnia”

„Każdy Polak pragnie się zmotoryzować, benzyna w jego budżecie zaczyna zajmować pozycję równie ważną jak chleb, mleko i odzież”, pisał w 1963 r. na łamach katowickich „Poglądów” Piotr Grabarczyk<sup>155</sup>. O ile jednak bez większego błędu możemy zaakceptować pierwszą część zdania, o tyle dalsze jego słowa wymagają komentarza i pewnego uzupełnienia. Kiedy cytowany tutaj numer tygodnika ujrzał światło dzienne, po polskich drogach jeździło nieco ponad 188 tys. samochodów osobowych, z których ponad 80 proc. należało do prywatnych właścicieli. Nawet jeśli doliczymy do tego znaczną liczbę jednoślądów w rękach prywatnych (1168 tys.), to i tak problem benzyny dotyczył niewielkiego procentu polskiego społeczeństwa<sup>156</sup>. Nie zmienia to jednak faktu, iż dla „każdego zmotoryzowanego Polaka” kwestia tankowania była jedną z bardziej istotnych<sup>157</sup>. Rację ma Jerzy Kochanowski, który w swojej książce poświęconej peerelowskiemu czarnemu rynkowi pisze o benzynie następująco: „[...] socjalistyczna gospodarka niedoborów z jednej strony utrudniała dostęp do własnego samochodu, z drugiej – niezwykle ułatwiała nieformalne zaopatrzenie w paliwo do niego”<sup>158</sup>. Monopolistyczne dysponowanie takim dobrem, jak paliwo przez państwo, „którego znacjonalizowana ekonomia charakteryzowała się olbrzymim marnotrawstwem, absurdalnymi przepisami i normami, często wręcz zmuszającymi do nadużyć” sprawiało, iż stosunkowo łatwo było o nielegalny dostęp do benzyny<sup>159</sup>.

Problem pozaoficjalnego obrotu paliwem pojawił się niemal równocześnie z przyzwoleniem władz na rozwój motoryzacji indywidualnej. Benzyna

<sup>154</sup> E. Merz, *Łowcy samochodów*, „Motoryzacja” 1962, nr 4, s. 106.

<sup>155</sup> P. Grabarczyk, *Uwaga benzyna*, „Poglądy” 1963, nr 12, s. 4.

<sup>156</sup> A.M. Rostecki, *Zrealizowane oczekiwania. Miliony samochodów osobowych w r. 1975*, „Motor” 1966, nr 30, s. 3.

<sup>157</sup> A. Tymowski, *Cztery kółka a budżet domowy...*, s. 3.

<sup>158</sup> J. Kochanowski, *Tylnymi drzwiami. „Czarny rynek” w Polsce 1944–1989*, Warszawa 2010, s. 234.

<sup>159</sup> *Ibidem*; por. A.K. Wróblewski, *Wytrych*, „Polityka” 1966, nr 42, s. 7.

była towarem mocno deficytowym, zaś w obliczu trudności gospodarczych oraz ogromnego na nie zapotrzebowania w związku z industrializacją niezwykle była na wagę złota. W pierwszych latach powojennych zastanawiano się nad wprowadzeniem reglamentacji, przez moment nawet takowa obowiązywała, niemniej jednak zwyciężyła obawa przed rozwojem czarnorynkowych praktyk spowodowanych przez restrykcje w sprzedaży benzyny – próbowano więc ograniczać jej zużycie m.in. poprzez odpowiednie prawodawstwo, łącznie z obostrzeniami rejestracji pojazdów prywatnych czy ich przebiegów<sup>160</sup>. Jednocześnie starano się uszczelniać na wszelkie możliwe sposoby państwowe baki.

Na początku drugiego kwartału 1949 r. Ministerstwo Skarbu na wniosek Prezydium Rady Ministrów wysłało do Ministerstwa Komunikacji projekt okólnika. Zamierzano wnikliwiej przyjrzeć się gospodarce paliwami w instytucjach państwowych i zbadać, czy nie dochodzi do nieprawidłowości na tym tle. Obserwacje frekwencji kupowania benzyny na stacjach CPN przez właścicieli pojazdów wykorzystywanych w zarobkowych przewozach (np. taksówki) oraz tzw. poufne wiadomości mogły zrodzić podejrzenie, iż pewna część benzyny zużywanej przez te samochody mogła pochodzić z „handlu pokątnego”. Źródło „niekontrolowanego wycieku” mogło być tylko jedno: pracownicy państwowych urzędów, przedsiębiorstw oraz instytucji. Jako że normy zużycia materiałów pędnych dla pojazdów mechanicznych zostały ustalone osobnym zarządzeniem (z 27 stycznia 1948 r.), zaś każdy zakup paliwa musiał być dokładnie udokumentowany rachunkami wystawianymi przez CPN, wykrycie nadmiernego zużycia benzyny wydawać się mogło bardzo łatwe. Jeśli przeprowadzona przez urząd skarbowy inspekcja przejechanych kilometrów, będąca podstawą do naliczenia podatku, wykazała, iż kontrolowana jednostka zużyła większą ilość benzyny, niż to wynikać miało z rachunków i norm, pojawiała się podejrzenie, iż doszło do nielegalnego jej nabycia. Jeśli natomiast kontrola wykazała sytuację odwrotną, czyli zużycie mniejsze, przy jednoczesnym braku nadwyżek paliwa w magazynie, miało to świadczyć o nielegalnej sprzedaży benzyny<sup>161</sup>. Jednak Departament Samochodowy

<sup>160</sup> Na przełomie 1956 i 1957 r. wprowadzono czasowe ograniczenie dystrybucji paliwa. Było to spowodowane sytuacją polityczną na Węgrzech, w wyniku której zablokowane zostały drogi transportu wiodące przez Rumunię i Węgry. Posiadacze samochodów prywatnych mogli otrzymać maksymalnie 30 litrów paliwa. Od 1 III 1957 r. ograniczenia te zostały wstrzymane w związku z ponadplanowymi dostawami ropy z ZSRR oraz ponownym otwarciem drogi węgierskiej; (p), *Jak z benzyną?*, „Motor” 1957, nr 2, s. 3; *Wniosek o zniesienie z dniem 1 marca br. ograniczeń benzynowych*, „Trybuna Ludu”, 17 II 1957 r., s. 1; P. Grabarczyk, *Uwaga benzyna...*, s. 4.

<sup>161</sup> AAN, URM, sygn. 16/237, Okólnik w sprawie kontroli należytego udokumentowania zakupu benzyny do pojazdów mechanicznych [projekt], kwiecień 1949 r., s. 32; *ibidem*, Notatka służbowa dla Dyrektora Ob. Wieczorka Janusza, k. 35.

Ministerstwa Komunikacji, który opiniował propozycję nowego okólnika, mocno skrytykował projekt Ministerstwa Skarbu. Po pierwsze, zwrócono uwagę na fakt, że normy zużycia opublikowane w „Dzienniku taryf i norm” zawierają dopuszczalne odchylenia wykorzystania materiałów pędnych zależnie od warunków eksploatacyjnych. Samochody mogły spalać więcej paliwa w zależności od stanu drogi, miejsca poruszania się, stosowania przyczep itp. Co więcej, różnice mogły sięgać nawet 60 proc. normy zasadniczej. Inną podniesioną kwestią był fakt, iż jednocześnie wiele przedsiębiorstw wykazywało, obok znacząco przekroczonych norm zużycia (nieraz nawet o 100 proc.), daleko idące oszczędności paliwa, które w poszczególnych przypadkach dochodziły nawet do 30 proc. Ostateczna konstatacja była następująca: ilość paliwa nie może być podstawą do obliczania przebiegu pojazdów, a jedyną wiarygodną metodą winno być sprawdzanie liczników kilometrów<sup>162</sup>. Jednak nie zamknęło to sprawy. W dyskusję włączył się inicjator przedsięwzięcia, czyli przedstawiciel Prezydium Rady Ministrów. Broniąc swojego stanowiska, tłumaczył jednocześnie, iż uszczelnienie sposobów dystrybucji paliwa przez CPN wymaga poczynienia stanowczych kroków. Jednym z rozwiązań miałyby być wprowadzenie „kwitów benzynowych CPN”, opiewających na „taką mniej więcej ilość benzyny, jaka winna byłaby być zużyta w stosunku do ilości kilometrów podanych”. Wszyscy właściciele pojazdów mieli być wyposażeni w tego typu książeczki, w których odnotowywana byłaby każda transakcja, a zakup paliwa bez nich byłby niemożliwy<sup>163</sup>. Ministerstwo Komunikacji jednak nie zrezygnowało z przyjęcia zużycia paliwa jako podstawy do obliczania liczby przejechanych kilometrów, zwłaszcza że, jak wykazywano, większość prywatnych samochodów nie posiadała licznika kilometrażu<sup>164</sup>.

W obliczu licznych głosów sprzeciwu pracowników administracji wobec niektórych pomysłów oszczędnościowych ministerstwa po raz kolejny powrócono do pomysłu reglamentacji paliwa, który – jak się potem okazało – był obecny w planach rządzących przez pierwszą połowę lat pięćdziesiątych. O ile na początku tej dekady od wprowadzenia reglamentacji powstrzymała rządzących obawa przed powrotem czarnorynkowego handlu paliwem, o tyle już w 1952 r. poczyniono nawet bardzo zaawansowane kroki zmierzające do wprowadzenia ograniczeń w dystrybucji benzyny. Wówczas jeden z departamentów PKPG rozpoczął cykl konsultacji z Ministerstwem Transportu Drogowego i Lotnictwa oraz CPN dla omówienia możliwości, celowości i trybu ewentualnego wprowadzenia reglamentacji. Powołano nawet specjalną

<sup>162</sup> *Ibidem*, Udokumentowanie zakupu paliw do poj. mech., Warszawa, 17 VI 1949 r., k. 34.

<sup>163</sup> *Ibidem*, Notatka służbowa..., k. 35–36.

<sup>164</sup> *Ibidem*, Udokumentowanie zakupu benzyny do pojazdów mechanicznych, Warszawa, 4 VII 1949 r., k. 37.



komisję składającą się z członków PKPG, która, oprócz zasad ograniczeń w dystrybucji paliwa i norm jego zużycia przez pojazdy, miała opracować także reguły premiowania najbardziej oszczędnych kierowców. Planowano wypracowanie pięcioprocentowego zysku paliwa w 1952 r. w stosunku do roku poprzedniego<sup>165</sup>. Problemem był jednak stan parku samochodów instytucji państwowych. Jak się bowiem okazało, część instytucji dysponowała skromnymi możliwościami w tym zakresie i w związku z tym nie była w stanie wykorzystać swoich przydziałów paliwa. Z kolei inne miały problem odwrotny. Intensywna praca taboru wymagała większych ilości benzyny, której brakowało. W trakcie dyskusji nie udało się także wypracować zarysu organizacyjnego aparatu rozdzielnictwa kartek i bonów paliwowych. W tej sytuacji ustalono – podobnie jak w latach ubiegłych – że ograniczenia w sprzedaży paliwa mogą spowodować powrót do praktyk czarnorynkowych i uznano, iż racjonowanie benzyny będzie stosowane dopiero w „ostatecznej konieczności”. Postanowiono jednak przygotować się, gdyby w przyszłości zaszła pałaca konieczności reglamentacji, opracowując cztery zasady możliwe do wprowadzenia<sup>166</sup>.

Pierwsza zakładała, iż podział paliwa odbywał się będzie w zależności od posiadanego pojazdu, druga – od posiadanego pojazdu i użytkownika. Trzecia dotyczyła centralnego rozdział według użytkowników w zależności od okresu objętego przydziałem. Natomiast według czwartej podział miał następować w zależności od zadań poszczególnych użytkowników. Każda z tych zasad miała swoje plusy i minusy, jednak w przypadku pierwszych dwóch orzeknięto, iż ich wprowadzenie nie zapobiegnie ani czarnorynkowym praktykom, ani gromadzeniu zapasów przez użytkowników. Centralny rozdział z kolei wymagał stworzenia osobnego aparatu odpowiedzialnego za dystrybucję, jednak wydawał się – jak mówiono, nie uzasadniając tego zresztą w żaden sposób – rozwiązaniem „słuszniejszym od dwóch poprzednio wymienionych”. Wszyscy „nieuspołecznieni” przewoźnicy, oprócz taksówek i dorożek samochodowych, mieli co kwartał dostarczać planowane zapotrzebowanie na paliwo. Natomiast prywatni użytkownicy aut mieli otrzymywać co miesiąc z prezydiów powiatowych lub miejskich rad narodowych stosowne do posiadanych typów samochodów, norm zużycia benzyny oraz dozwolonego przebiegu miesięcznego, zaświadczenia na pobór określonych ilości paliwa. Co więcej, właściciele samochodów prywatnych musieliby prowadzić książki kontroli pojazdu, gdzie odnotowywane miały być wszystkie jazdy, zaś stacje CPN miały wpisywać każdorazową wizytę w celu tankowania<sup>167</sup>.

<sup>165</sup> AAN, PKPG, sygn. 2, Protokół z posiedzenia Kolegium PKPG w dniu 13 X 1951 r. w sprawie bilansów materiałowych na r. 1952, k. 178–179.

<sup>166</sup> *Ibidem*, sygn. 5282, Notatka służbowa, 25 IV 1952 r., bp.

<sup>167</sup> *Ibidem*.

Ostatecznie zdecydowano się na wprowadzenie dokładnej ewidencji sprzedawanego paliwa w postaci tzw. czeków benzynowych, które jednak bardzo szybko stały się elementem czarnorynkowych transakcji, zaś ich wartość była porównywalna, jak to pisano po latach, „z biletami Narodowego Banku Polskiego – płacono się nimi w lokalach podrzędniejszej kategorii, w karcianej grze, itp.”<sup>168</sup>.

Kolejnym pomysłem na ograniczenie zużycia paliwa, zwłaszcza przez auta państwowe, które były wówczas jego głównym odbiorcą, było unowocześnienie państwowego parku samochodów. W pierwszej połowie lat pięćdziesiątych, od momentu rozpoczęcia produkcji przez FSO samochodów Warszawa, to właśnie te auta stały się podstawowym pojazdem urzędników państwowych. Zwracano jednak uwagę na jeden bardzo istotny fakt: pomimo całkiem niezłych właściwości jezdnych samochody te były ogromnie paliwożerne, spalały bowiem średnio po kilkanaście litrów na 100 kilometrów. O ile jeszcze przy dłuższych wyjazdach eksploatacja warszaw mogła być w miarę opłacalna, o tyle krótkie trasy były bardzo drogie. Postulowano zatem zaopatrzenie urzędów państwowych w niewielkie, małolitrażowe škody lub dkw, ewentualnie wzięcie pod rozważenie zakup ciężkich motocykli bmw bądź jawa<sup>169</sup>.

Jednak w obliczu wzrostu liczby samochodów w prywatnych rękach na przełomie piątej i szóstej dekady oraz wspomnianej już tutaj indolencji państwa w tym zakresie, nielegalny rynek paliwowy stał się bardzo ważnym elementem szarej strefy<sup>170</sup>.

Ilu Polaków jeździło na lewej benzynie? Cytowany już tutaj Grabarczyk przeprowadził proste obliczenie na przykładzie Górnego Śląska. Był to region o tyle specyficzny, iż stopień zmotoryzowania jego mieszkańców był ponad polską średnią. Na zarejestrowanych w 1963 r. 170 tys. pojazdów mechanicznych, w rękach prywatnych znajdowało się 140 tys., z czego ponad 100 tys. to były motocykle. Pozostałe 40 tys. stanowiły auta osobowe, przeważnie małolitrażowe, często tzw. samochody niedzielne. Park uzupełniało tysiąc taksówek i bagażówek. Biorąc pod uwagę normy zużycia, pojazdy prywatne winny zużywać ok. 25 proc. benzyny w skali całego regionu. Tymczasem na przestrzeni kilku lat średnie roczne zużycie pozostawało na o wiele niższym poziomie. W 1959 r. było to jedynie 9,8 proc., rok później już 15,9 proc.

<sup>168</sup> B.W. Olszewski, H. Jezierski, *Benzyna*, „Polityka” 1965, nr 20, s. 1.

<sup>169</sup> AAN, PKPG, sygn. 378, Notatka w sprawie ilości i stanu samochodów osobowych, Warszawa, [lipiec 1952 r.], k. 24–25.

<sup>170</sup> J. Kochanowski podaje, że w 1956 r. przestępstwa paliwowe nie stanowiły jeszcze znaczącego problemu. Analiza nielegalnych praktyk w transporcie państwowym pokazała, iż wartość skradzionej benzyny szacowano na 70 mln zł, co pozostawało daleko w tyle za kradzieżami przewożonych towarów (200 mln zł), narzędzi (170 mln zł) czy też za przewozami tzw. łebków (170 mln zł); J. Kochanowski, *Tylnymi drzwiami...*, s. 236.

W kolejnych latach kształtowało się na podobnym poziomie (19,1 proc. i 16,9 proc.), ani razu nie zbliżając się do wskazanego zużycia<sup>171</sup>. Oznaczało to, iż rokrocznie owe brakujące procenty, czy raczej oktany, pochodziły z państwowych baków.

Nieprzypadkowo najniższe zużycie paliwa przypadało na rok 1959. Był to bowiem rok, kiedy na Górnym Śląsku odkryto największe afery związane z nielegalnym handlem benzyną. W 1960 r. tylko w jednej sprawie przed sądem stanęło kilkuset kierowców i kilkudziesięciu kierowników stacji benzynowych. Poprzez fałszowanie kwitów benzynowych skierowali oni na czarny rynek strumień nielegalnego paliwa wart blisko dwa miliony złotych. Jedną czwartą tej kwoty przywłaszczyć miał sobie kierownik stacji benzynowej z Katowic-Bogucic<sup>172</sup>. W kolejnych latach podobne w skali afery odkryto m.in. w Praszce w województwie łódzkim, gdzie tamtejsi pracownicy stacji wystawili fikcyjne rachunki na ponad 900 tys. zł, oraz na Wybrzeżu, w Gdańsku i Lęborku, gdzie kwota ta sięgnęła 700 tys. zł<sup>173</sup>.

Szacunki dla całego kraju z połowy lat sześćdziesiątych mówią, że w 1965 r. pojazdy prywatne zużyły 284,5 tys. ton paliwa, podczas gdy poprzez stacje benzynowe rozproszono mniej niż połowę. Bez ryzyka popełnienia większego błędu możemy założyć, iż reszta pochodziła ze źródeł państwowych<sup>174</sup>. Szacowano, że w ten sposób roczne straty budżetu państwa wynosiły średnio pół miliarda zł<sup>175</sup>. Próbowano przeciwdziałać temu procederowi. Zorganizowana akcja MO przeciwko nadużyciom w gospodarce paliwami podjęta w drugiej połowie 1963 r. okazała się być bardzo owocna. Do końca czerwca 1965 r. w wyniku niemal trzystu przeprowadzonych śledztw ściganiem objęto 1210 osób, z czego 349 było pracownikami CPN, zaś 861 kierownikami uspołecznionych przedsiębiorstw transportowych. Straty w wyniku nadużyć zostały wycenione na ponad 19 mln zł<sup>176</sup>. Mimo tego sukcesu nielegalny handel paliwami trwał w najlepsze.

W 1965 r. CPN wspólnie z Ministerstwem Komunikacji i Komendą Główną Milicji Obywatelskiej przeprowadziła badania w celu ustalenia ilości benzyny zużywanej przez prywatne pojazdy. Miało to pomóc określić, jak dużo paliwa kupowali nielegalnie prywatni odbiorcy. Ankieta objęto prawie 26 tys. samochodów ze wszystkich województw. Efekt badania był alarmujący. Porównanie wyników ankiety oraz danych z PZU z analizą sprzedaży rynkowej paliw płynnych w latach 1963–1967 pozwoliło ustalić,

<sup>171</sup> P. Grabarczyk, *Uwaga benzyna...*, s. 4.

<sup>172</sup> *Ibidem*, s. 5, 12.

<sup>173</sup> J. Kochanowski, *Tylnymi drzwiami...*, s. 238.

<sup>174</sup> *Ibidem*, s. 236.

<sup>175</sup> B.W. Olszewska, H. Jezierski, *Benzyna*, „Polityka 1965, nr 20, s. 1.

<sup>176</sup> D. Jarosz, M. Pasztor, *Afera mięsna: fakty i konteksty*, Toruń 2004, s. 133.

iz średnia roczna sprzedaż nielegalnego paliwa wyniosła ok. 170 tys. ton o wartości 702 mln zł<sup>177</sup>.

Jak zatem widać, prym w tym procederze wiodły osoby najbliższej państwowego baku: pracownicy transportu i stacji benzynowych, choć w niektórych przypadkach zamieszani w nim byli także przedstawiciele lokalnej administracji państwowej<sup>178</sup>. Generalnie, wszystkie sposoby nielegalnego uzyskiwania paliwa wykorzystywały niedoskonałość obliczania norm jego zużycia przez państwowy transport oraz brak rzetelnej kontroli. Tylko w okresie zimowym kierowcy przedsiębiorstw transportowych mogli spalić o kilkanaście procent więcej paliwa ze względu na warunki atmosferyczne. Z kolei ciężki teren pracy podnosił normę dwukrotnie. Oszczędny kierowca mógł w ten sposób wygospodarować znaczne nadwyżki benzyny, które następnie – przy pomocy pracowników stacji lub osobiście, spuszczać paliwo prosto z baku przy pomocy gumowego węża do kanistra – mógł nielegalnie sprzedać, najczęściej prywatnym użytkownikom aut<sup>179</sup>.

Kierowcy transportujący tzw. drobnicę i towary masowe wykorzystywali „metodę klocka”. Polegała ona na zmniejszeniu kursów przy jednoczesnym podstemplowaniu przez „życzliwego” dystrybutora w kracie drogowej ich większej liczby. Przykładowo, kierowca państwowej ciężarówki miał przewieźć określony ładunek węgla, co – zgodnie z normami – wymagało wykonania 10 kursów, podczas gdy w rzeczywistości kursy były trzy, z przeładowaną naczepą. Niezbędne do tego były drewniane klocki, przy pomocy których blokowano resory, zapobiegając ich popękaniu. Przy niewielkich odległościach (np. z centrum Warszawy na Pragę), znając normy spalania, kierowca był w stanie zaoszczędzić 50 litrów paliwa: zamiast 280 km pokonywał jedynie 84<sup>180</sup>. Oczywiście, rodzi to pytanie o urzędnika kontrolującego przebieg samochodu. Kierowcy aut państwowych opanowali niemal do perfekcji proceder fałszowania przebiegów i przekręcania liczników, zaś ich pomysłowość w tym zakresie praktycznie nie znała granic. Jak ustalił Jerzy Kochanowski, tylko w 1964 r. na 20 tys. skontrolowanych pod tym kątem aut trzecia część bądź nie posiadała liczników, bądź miała je uszkodzone<sup>181</sup>.

Z kolei obsługa stacji benzynowych często wykorzystywała metodę na tzw. bańkę. Polegała ona na tym, że – dysponując nagromadzoną własnym sposobem nadwyżką paliwa – umawiała się z dostawcą, iż wszystko, co nie

<sup>177</sup> J. Dalek, *Wykrywanie przestępstw w gospodarce materiałami pędnymi*, „Służba MO” 1968, nr 2, s. 216.

<sup>178</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXXII-9, *Dziedziny życia gospodarczego, w których obserwujemy szczególne nasilenie nadużyć*, 1957 r., k. 11.

<sup>179</sup> P. Grabarczyk, *Uwaga benzyna...*, s. 12.

<sup>180</sup> B.W. Olszewska, H. Jezierski, *Benzyna...*, s. 4.

<sup>181</sup> J. Kochanowski, *Tylnymi drzwiami...*, s. 237.

zmieści się do zbiorników na stacji, zostanie przelane do baniek, które następnie trafią do prywatnych właścicieli aut. Bardzo szybko tajemnicą poliszynela stała się informacja, iż godziny przyjazdu tankowozu na stację benzynową oznaczają, mimo tabliczki informującej o zamknięciu stacji na czas dostawy, możliwość zakupu paliwa<sup>182</sup>.

Wytworzył się swego rodzaju system naczyń połączonych, w których równie ważne role odgrywali dostawcy (kierowcy, obsługa stacji benzynowych), pośrednicy (pracownicy CPN i firm transportowych, którzy legalizowali „przepływ [paliwa] z sektora uspołecznionego do prywatnego”)<sup>183</sup> i odbiorcy (zwykle prywatni użytkownicy aut)<sup>184</sup>. Wszyscy czerpali z tego wymierne korzyści finansowe. Zarówno dostawcy, jak i pośrednicy sporo zarabiali, podczas gdy nabywcy nie tylko sporo oszczędzali, lecz również zyskiwali w miarę łatwy dostęp do paliwa. I to chyba właśnie ów ostatni czynnik decydował o popularności tzw. lewej pompy.

Już rzut oka na liczbę stacji benzynowych w interesującym nas okresie pokazuje, że w niektórych regionach kraju tankowanie paliwa wymagało wiele czasu i wysiłku. Tuż po zakończeniu II wojny światowej w nowych granicach kraju znajdowało się jedynie kilkadziesiąt stacji. Pierwsze stacje benzynowe w powojennej Polsce powstawały w większych miastach wojewódzkich. Swoich punktów doczekały się w pierwszej kolejności: Warszawa, Kraków, Katowice, Łódź, Poznań, Wrocław i Gdańsk. Następnie przyszła kolej na dalsze miasta wojewódzkie oraz ważniejsze powiatowe. Zwykle lokalizacja stacji paliwowej zależała od przebiegu ważniejszych szlaków komunikacyjnych. Do końca 1945 r. powstało 26 stacji, w następnym 159, zaś w roku 1947 dwa razy więcej niż w 1946. Do końca 1955 r. na terenie Polski kierowcy mogli tankować w 679 punktach CPN, pięć lat później już w 760. Początek lat sześćdziesiątych przyniósł kierowcom możliwość tankowania już na tysiącu stacji. W ciągu następnej dekady wzrost nie był już tak duży i na koniec okresu rządów Władysława Gomułki w Polsce można było tankować na 1,1 tys. stacji. Od 1963 r. pojawił się dodatkowy punkt nabywania paliwa w postaci tzw. stacji garażowych, które zlokalizowane były zazwyczaj przy większych

<sup>182</sup> B.W. Olszewska, H. Jezierski, *Benzyna...*, s. 4.

<sup>183</sup> *Ibidem*, s. 4.

<sup>184</sup> J. Kochanowski pisze, że „w instytucjach, gdzie zasady gospodarowania paliwem były rygorystycznie przestrzegane, dochodziło do protestów załogi, a kierowcy odchodzili z pracy, szukając bardziej liberalnych szefów” (*idem*, *Tylnymi drzwiami...*, s. 236). W sporadycznych przypadkach, jak pisał P. Grabowski, mogło nawet dochodzić do gróźb uszkodzenia ciała czy nawet pobić. W jednym z przedsięwzięcia robót drogowych na terenie Górnego Śląska pracownicy chcieli wrzucić do kotła z gorącym asfaltem swojego kierownika, który odmówił podpisania sfałszowanych raportów roboczych; P. Grabowski, *Uwaga benzyna...*, s. 4.

przedsiębiorstwach. Pod koniec lat sześćdziesiątych kierowcy mogli tankować swoje samochody także na stacjach należących do PKS, Motozbytu oraz PZMot-u. Łącznie w 1968 r. takich stacji było 39<sup>185</sup>.

Tabela 27. Stacje paliwowe w Polsce (1945–1970)

| Rok  | Liczba stacji |            |
|------|---------------|------------|
|      | Publicznych   | Garażowych |
| 1945 | 26            | –          |
| 1946 | 159           | –          |
| 1947 | 317           | –          |
| 1948 | 332           | –          |
| 1949 | 383           | –          |
| 1950 | 415           | –          |
| 1951 | 453           | –          |
| 1952 | 538           | –          |
| 1953 | 620           | –          |
| 1954 | 662           | –          |
| 1955 | 679           | –          |
| 1956 | 697           | –          |
| 1957 | 702           | –          |
| 1958 | 707           | –          |
| 1959 | 760           | –          |
| 1960 | 1005          | –          |
| 1961 | 1039          | –          |
| 1962 | 1077          | –          |
| 1963 | 1075          | 1154       |
| 1964 | 1085          | 1336       |
| 1965 | 1082          | 1552       |
| 1966 | 1079          | 2000       |
| 1967 | 1083          | 2302       |
| 1968 | 1085          | 3076       |
| 1969 | 1092          | 3981       |
| 1970 | 1100          | 4805       |

Źródło: A. Rostocki, W. Wieniawski, *Motoryzacja w liczbach 1969*, Warszawa 1970, s. 266; A. Rostocki, W. Wieniawski, *Motoryzacja w liczbach 1973–1976*, Warszawa 1977, s. 160.

<sup>185</sup> A. Rostocki, W. Wieniawski, *Motoryzacja w liczbach 1969*, Warszawa 1970, s. 266.

Po raz kolejny na uprzywilejowanej pozycji znaleźli się użytkownicy samochodów w najsilniej zmotoryzowanych województwach, tam bowiem zlokalizowanych było najwięcej stacji paliwowych. Sama Warszawa na początku 1968 r. miała 46 stacji, chociaż przed 1939 r. było ich w stolicy dwa razy więcej<sup>186</sup>. Województwa warszawskie, katowickie, wrocławskie i poznańskie posiadały w 1969 r. łącznie 390 stacji, co stanowiło ponad trzecią część wszystkich krajowych punktów sprzedaży paliwa. W tym samym czasie województwo rzeszowskie, koszalińskie czy białostockie miało każde jedynie po 47 stacji.

W 1962 r., przed rozpoczęciem sezonu wakacyjnego, tygodnik „Motor” opublikował pomoc dla kierowców w postaci mapy sieci stacji CPN, wzbo-gacając ją o informacje o godzinach otwarcia poszczególnych punktów<sup>187</sup>. Dane zawarte na planie wydają się niezbyt aktualne dla roku 1962, bo najprawdopodobniej – sądząc po liczbie stacji – pochodziły z drugiej połowy lat pięćdziesiątych i zostały jedynie aktualizowane na podstawie materiałów dostarczonych redakcji bezpośrednio przez CPN. Niemniej wynikało z nich, że na 700 stacji oznaczonych na mapie jedynie 35 czynnych było całą dobę, 128 pracowało w godzinach od 6 do 22, zaś pozostała większość od 8 do 14. Odredakcyjny komentarz był dość wymowny: „A więc przyjemnych wojaży – bez balastu w postaci kanistrów na paliwo... [...] Oczywiście ostatnia uwaga odnosi się do kierowców o silnych nerwach i optymistycznym nastroju. Mniej odważnym kierowcom proponujemy wożenie jednak 5 litrów paliwa...”<sup>188</sup>.

W marcu tego samego roku „Motor” przedrukował kilka rad dla zmotoryzowanych Brytyjczyków zamierzających w najbliższym czasie odwiedzić Polskę, opublikowanych przez pewien brytyjski dziennik. Jedna z nich dotyczyła paliwa. Zalecano mianowicie wożenie ze sobą w bańce żelaznej rezerwy paliwa, ponieważ próby nabycia benzyny na stacjach mogły być nader kłopotliwe. Ciężko było, po pierwsze, „znaleźć pompę benzynową”, po drugie, „znaleźć taką, która jest czynna”, zaś po trzecie, mogły „zaistnieć dodatkowe komplikacje już przy samym napełnianiu zbiornika”. Jak zatem widać, kierowca, który wyruszał w Polskę, musiał być gotów na wiele niespodzianek<sup>189</sup>.

Publikacja w „Motorze” wspomnianej mapy paliwowej zaowocowała wzmożoną korespondencją adresowaną do redakcji przez czytelników, którzy próbowali zaopatrzyć się w paliwo zgodnie z opublikowanymi wskazaniem. Jeden z nich, podróżując do Warszawy przez Gostynin, Gąbin i Sochaczew, dopiero

<sup>186</sup> W. Śmiałkowski, *Kłopoty motoryzacyjne*, „Stolica” 1968, nr [7 I 1968].

<sup>187</sup> *Prezent dla kierowców*, „Motor” 1962, nr 19, s. 8–9.

<sup>188</sup> *Ibidem*, s. 9.

<sup>189</sup> AaZ, *POLAND*, „Motor” 1962, nr 9, s. 11.

w tym ostatnim mieście znalazł stację, której godziny pracy odpowiadały informacjom zamieszczonym w tygodniku. Wszędzie indziej sprzedawcy odmawiali sprzedaży, tłumacząc się, że nigdy nie pracowali w godzinach podanych przez gazetę<sup>190</sup>. Powszechnie były także skargi na odmowę sprzedaży benzyny tuż przed zamknięciem stacji<sup>191</sup>. Bardzo problematyczny był zakup benzyny w niedzielę i święta<sup>192</sup>. Praktycznie normą były kolejki przed stacjami, które akurat były czynne<sup>193</sup>.

W 1965 r. liczba stacji benzynowych wzrosła do 1080. Jednak nadal tylko kilkadziesiąt (60) było czynnych całą dobę, natomiast zdecydowana większość (760) jedynie przez 6–7 godzin w ciągu dnia. Wszystko to sprawiało, że Polska w połowie lat sześćdziesiątych mogła uchodzić za „benzynową pustynię”, zaś rada, aby wozic ze sobą kanister z kilkoma litrami benzyny była jak najbardziej słuszna. Obliczano bowiem, że pechowy kierowca mógł pokonać nawet kilkaset kilometrów po polskich drogach „na których próżno szukać w godzinach popołudniowych, nie mówiąc o wieczornych, czynnej stacji benzynowej”<sup>194</sup>. Na koniec dekady sytuacja była już o wiele lepsza: na 1,1 tys. punktów 198 czynnych było całą dobę, zaś przez szesnaście godzin paliwo sprzedawano na 894 stacjach<sup>195</sup>.

Warto podkreślić, że szacowane w 1965 r. przez CPN realne zapotrzebowanie kształtowało się na poziomie 1400 stacji benzynowych. Tymczasem plany zakładały wybudowanie jedynie 100 stacji do końca dekady. Jak pokazują dane statystyczne, plan ten nie został wykonany. Powoli jednak wydłużano pracę poszczególnych placówek. W 1966 r. już ponad 100 z nich było czynnych przez całą dobę. Znacznie wzrosła natomiast liczba punktów czynnych przez 16 godzin: z 261 w 1965 do 890 w 1966 r.<sup>196</sup> Niewątpliwie wiązało się to z przechodzeniem części stacji na tzw. sprzedaż prowizyjną. Stanisław Bursztyński, zastępca dyrektora ds. handlowych CPN, tak tłumaczył tę decyzję: „Kiedy wysokość wynagrodzenia zależeć będzie od ilości sprzedanego paliwa – obsługa stacji z pewnością zdecyduje się na przedłużenie w razie potrzeby godzin pracy, na organizowanie dodatkowych zmian [...]. Warto więc będzie przetrzeć szybę samochodu i dopompować za darmo oponę”<sup>197</sup>.

Jak zatem widać, zmiana dotyczyć miała także jakości obsługi na stacjach, z którą do tej pory bywało różnie. Znakomicie widać to na przykładzie listów,

<sup>190</sup> *Samowola stacji CPN*, „Motor” 1962, nr 23, s. 11.

<sup>191</sup> *Prośby nie odniosły skutku*, „Motor” 1962, nr 5, s. 11.

<sup>192</sup> *Nigdy w niedzielę. CPN nie lubi świąt*, „Motor” 1962, nr 28, s. 2.

<sup>193</sup> *Czy CPN nie zauważa kolejki?*, „Motor” 1965, nr 33, s. 4.

<sup>194</sup> K. Szelestowska, *Aby nie było benzynowej pustki*, „Motor” 1965, nr 36, s. 1.

<sup>195</sup> A. Rostocki, W. Wieniawski, *Motoryzacja w liczbach 1973–1976*, Warszawa 1977, s. 162.

<sup>196</sup> S. Kubiak, *CPN zapowiada radykalną poprawę*, „Motor” 1966, nr 11, s. 3.

<sup>197</sup> B. Koperski, *Czy koniec kłopotów z kupnem benzyny?*, „Motor” 1965, nr 3, s. 3.



jakie do redakcji „Motoru” kierowali zdesperowani kierowcy. Bardzo częstym zjawiskiem było niesprawiedliwe traktowanie klientów przez obsługę stacji i ich podział na „swoich” i „obcych”<sup>198</sup>. Wspomniane przez Bursztyńskiego usługi dodatkowe, jak np. umycie szyb czy dopompowywanie kół, rzadko się spotykało. Dość znamienny jest tutaj przykład jednej ze stacji, której pracownicy otrzymali co prawda irchę do czyszczenia szyb, jednak – jak wykazała późniejsza kontrola – „personel CPN z dumą oświadczył, że oszczędza skórki – z deficytowego bądź co bądź surowca – i czyści szyby aut tylko tych klientów, którzy są cudzoziemcami i płacą dolarami”<sup>199</sup>. Interesujący jest także kolejny przykład pochodzący z listów do „Motoru”. Jeden z czytelników spotkał się mianowicie z niechęcią pracowników stacji do tankowania do pełna bez uprzedniego określenia dokładnej ilości benzyny, jaka ma być wlana do baku. Winny był przestarzały osprzęt stacji w postaci starych pomp i dozowników, które nie były wyposażone w liczniki, personel bowiem wołał „nie zadawać sobie trudu z obliczaniem należności za nietypowe ilości paliwa. Wygodniej jest przecież «na okrągło»”<sup>200</sup>.

Wprowadzenie zasad sprzedaży prowizyjnej na stacjach CPN faktycznie wpłynęło na poprawę jakości obsługi<sup>201</sup>. W 1965 r. na nowych zasadach pracowało zaledwie 21 stacji, a w roku kolejnym było ich już 346<sup>202</sup>. Coraz więcej stacji czynnych było przez całą dobę i w weekendy. Odnotowano, że „nareszcie traktuje się tam [na stacjach CPN] kierowcę jak klienta, a nie dopust boży”. Nadal problematyczne było jednak choćby pompowanie kół. CPN wydała w tej sprawie specjalne zalecenie nakładające na obsługę stacji obowiązek wykonywania tej czynności bezpłatnie. Co więcej, ponad pół tysiąca stacji otrzymać miało sprężarki<sup>203</sup>.

Lokalizacje stacji, godziny otwarcia czy jakość obsługi to tylko jedna strona medalu. Drugą stanowiły równie ważne kwestie dostępności, cena oraz jakość sprzedawanego tam paliwa.

Kierowcy korzystający ze stacji CPN mieli w połowie 1965 r. do wyboru trzy rodzaje benzyny: etylinę 70 (tzw. czerwoną), etylinę 80 (niebieską) oraz etylinę 87 (żółtą). Najpopularniejszą, sprzedawaną na wszystkich stacjach, była ta o najmniejszej liczbie oktanów, czyli czerwona. Dystrybucję żółtej prowadziło w 1965 r. jedynie 10 proc. wszystkich punktów, zaś niebieskiej – 35 proc. Oznaczało to w praktyce, że stosunkowo swobodny dostęp kierowcy mieli jedynie do benzyny 70-oktanowej, zdecydowanie najgorszej jakości.

<sup>198</sup> *To nam się nie podoba – Stacja CPN. Ale jaka?*, „Motor” 1961, nr 35, s. 10.

<sup>199</sup> *Bez komentarzy*, „Motor” 1965, nr 38, s. 4.

<sup>200</sup> *Biurokracja w CPN*, „Motor” 1965, nr 38, s. 2.

<sup>201</sup> A.K. Wróblewski, *Wytrych...*, s. 7.

<sup>202</sup> S. Kubiak, *CPN zapowiada radykalna poprawę*, „Motor” 1966, nr 11, s. 3.

<sup>203</sup> B. Koperski,  *Gorzej i lepiej. Przed motoryzacyjnym szczytem*, „Motor” 1966, nr 21, s. 1.

Nawet samochody rodzimej produkcji, które w tamtym czasie nie prezentowały wysokiego poziomu technicznego, miały silniki przystosowane już do benzyny co najmniej 75-oktanowej. Tankowanie do nich popularnej czerwonej drastycznie skracało ich żywotność: silnik częściej się przegrzewał, jego podzespoły zużywały się szybciej, zniszczeniu ulegał układ korbowy<sup>204</sup>. Dyrekcja CPN, pytana o przyczyny takiej dostępności poszczególnych rodzajów paliwa na swoich stacjach, tłumaczyła ów fakt brakiem większego zainteresowania kupujących lepszą, a przez to droższą benzyną. Zaopatrzenie punktów było bowiem zależne od popytu, który z kolei – jak się okazało – często zależał od pory roku. Zauważano na przykład widoczny spadek natężenia ruchu samochodów osobowych w miesiącach zimowych, co przekładało się na znacznie mniejszy ruch na stacjach benzynowych. Nawet w Warszawie, mieście o najwyższym wskaźniku zmotoryzowania w Polsce, sprzedaż paliw zimą przełomu roku 1965 i 1966 była niższa o ok. 50 proc. w porównaniu z okresem letnim. Tylko w styczniu i lutym 1966 r. dzienne utargi stacji wynosiły ok. 30 tys. zł, zaś w niedziele nie osiągały nawet połowy tej kwoty. Nic zatem dziwnego, iż miesiące te uważano za „najsuchsze” w roku<sup>205</sup>. Niemniej o dystrybucji paliwa niskiej jakości decydowały przede wszystkim jego koszty.

Polska miała w tym czasie również jedne z wyższych cen benzyny w Europie<sup>206</sup>. Taniej tankowali choćby Czesi i Słowacy, którzy za litr paliwa, w zależności od gatunku, w 1965 r. płacili 2,1 i 2,4 korony. Oznaczało to, że przy średniej pensji miesięcznej w wysokości 1493 koron mogli pozwolić sobie na ponad 600 litrów benzyny. W NRD za średnie miesięczne zarobki można było kupić ok. 400 litrów, tymczasem w Polsce jedynie 210 litrów etyliny 70-oktanowej lub 155 litrów etyliny 87-oktanowej<sup>207</sup>. Równie niekorzystnie wyglądał stosunek ceny do liczby oktanów. W Czechosłowacji przy wzroście liczby oktanów o 13,5 proc. cena wzrosła o 14 proc., w Rumuni było to odpowiednio 28 i 37 proc., zaś na Węgrzech 21 i 37. W Polsce natomiast 14-procentowemu wzrostowi liczby oktanów towarzyszył wzrost ceny na

<sup>204</sup> B.W. Olszewska, H. Jezierski, *Benzyna...*, s. 1; W. Tabencki, *Na tropie parujących złotych. Benzyna ale jaka?*, „Motor” 1965, nr 40, s. 3.

<sup>205</sup> (g), *Czy tylko w stolicy? Sezonowe kłopoty CPN*, „Motor” 1966, nr 7, s. 2.

<sup>206</sup> *Jakie paliwa?*, „Motor” 1966, nr 16, s. 4.

<sup>207</sup> „Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik” 1966, s. 200, [https://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN514402644\\_1966|log33&physid=phys230#navi](https://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN514402644_1966|log33&physid=phys230#navi) (dostęp: 20 II 2017). O wiele bardziej niekorzystnie wyglądał ów stosunek, jeśli weźmiemy pod uwagę kraje Europy Zachodniej. W Szwecji za średnią miesięczną pensję można było w połowie szóstej dekady kupić ponad 700, zaś we Francji ponad 900 litrów paliwa; „Statistik Årsbok för Sverige” 1965, s. 228, [http://www.scb.se/Grupp/Hitta\\_statistik/Historisk\\_statistik/\\_Dokument/Statistiskproc.20arsbokproc.201914-2001/Statistiskproc.20arsbokproc.20forproc.20Sverigeproc.201965.pdf](http://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Historisk_statistik/_Dokument/Statistiskproc.20arsbokproc.201914-2001/Statistiskproc.20arsbokproc.20forproc.20Sverigeproc.201965.pdf) (dostęp: 20 II 2017); Ch. Baudelot, A. Lebeaupin, *Les salaires de 1950 à 1975*, „Economie et statistique” 1979, vol. 113, no. 1, s. 17.

poziomie 25 proc. I tak: litr popularnej czerwonej kosztował w 1965 r. 4,8 zł, niebieskiej – 6 zł, zaś żółtej – 6,5 zł<sup>208</sup>. W krajach Europy Zachodniej owe proporcje były na znacznie niższym poziomie. W Anglii, przy wzroście liczby oktanów o 12,5 proc., cena rosła o 7 proc. Przykładowo, za galon, a więc 4,5 litra etyliny 80-oktanowej, płacono 42 pensy, 90-oktanowej – 45 pensów, zaś najlepszej, 100-oktanowej – 48 pensów. W Niemczech Zachodnich wzrost liczby oktanów o 7 proc. spowodował 11-procentową podwyżkę ceny, zaś w Szwecji było to odpowiednio 8 i 3,7 proc. Dodać należy, iż praktycznie cała Europa Zachodnia jeździła na benzynie wysokooktanowej, zwykle na poziomie 86–90 oktanów<sup>209</sup>.

Tymczasem na czarnym rynku ceny były zwykle o połowę niższe, bowiem koszt litra benzyny dla jednostek państwowych został ustalony na poziomie 2,4 zł<sup>210</sup>. Warto także podkreślić, że za popyt na konkretne rodzaje paliwa odpowiadały w przeważającej mierze instytucje państwowe, będące wówczas głównym odbiorcą. Jednak i tutaj decydował zwłaszcza rachunek ekonomiczny: chcąc obniżyć koszty eksploatacji taboru, kupowano przede wszystkim benzynę czerwoną, która była także głównym towarem w transakcjach czarnorynkowych.

Zmiany gatunków paliw sprzedawanych przez CPN nastąpił w połowie 1966 r. Wówczas wycofano ze sprzedaży dotychczasowe, a wprowadzono benzyny nowe: o liczbie oktanowej 75 (barwioną na niebiesko) i 94 (barwioną na żółto). Wzrosła cena za litr, odpowiednio do 5 i 6,5 zł<sup>211</sup>. Popularna żółta miała się pojawić do końca roku na niemal pół tysiącu stacji benzynowych.

Jak zatem mogła wyglądać idealna stacja benzynowa? Stanisław Dygat, który wziął udział w corocznej ankiecie kierowców organizowanej przez „Motor”, widział ją następująco: „Śniło mi się raz, że jechałem do Krakowa i wyjeżdżając z Warszawy spotkałem coś, co nawet we śnie musiały wydać się fantastyczne: cudowna stacja benzynowa ze stacją obsługi, ujmującym personelem i kierownikiem interesującym się czy klient jest zadowolony, luksusową kawiarnią z szafą grającą i ogólną atmosferą, zmuszającą do złożenia samemu sobie gratulacji, że jest się człowiekiem zmotoryzowanym. Ale najdziwniejsze w tym śnie było to, że gdy uszczypnąłem się, by się obudzić, okazało się, że to nie żaden sen, a najzupełniej realny obiekt w Jankach pod Warszawą”<sup>212</sup>.

<sup>208</sup> B.W. Olszewska, H. Jezierski, *Benzyna...*, s. 1.

<sup>209</sup> *Jakie paliwa?...*

<sup>210</sup> P. Lipka, *Czy zwłoka słuszna?*, „Motor” 1957, nr 38, s. 3.

<sup>211</sup> SK, *Spełniono dwa postulaty. Jeździmy na lepszej benzynie*, „Motor” 1966, nr 33, s. 1.

<sup>212</sup> *Motoryzacja i ja*, „Motor” 1962, nr 50/51, s. 3.



16. Stacja benzynowa CPN w Jankach pod Warszawą, przełom lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych

Wspomniana kilka akapitów wcześniej poprawa jakości obsługi oraz dostępności paliwa na stacjach CPN nie trwała długo. Sezon wakacyjny 1967 r. zweryfikował obietnice. Nadal ogromne trudności napotykali kierowcy, którzy przy okazji tankowania chcieli napompować koła lub uzupełnić wodę w chłodnicy. Na większości stacji brakowało sprężarek, co tłumaczono brakami na rynku. Brakowało także wody destylowanej, co z kolei wyjaśniano trudnościami w znalezieniu odpowiednich szklanych pojemników. Jednak podstawowy zarzut dotyczył problemów z zakupem paliwa. „Na rynku w Płońsku w niedzielę 22 lipca br. o godzinie 19 stał tłum samochodów naszych i zagranicznych turystów – pisał zmotoryzowany mieszkaniec Warszawy w liście do „Motoru”. – Wszyscy szukali benzyny, bo od Ostródy do Płońska wszystkie stacje były nieczynne. Podobnie pozamykane były stacje na trasie od Grudziądza do Płońska”<sup>213</sup>. Szybko zresztą rynek w Płońsku opanowali uczynni kierowcy, którzy ochoczo oferowali możliwość zakupu paliwa, aczkolwiek w dość zaporowej cenie – 200 zł za kanister!

<sup>213</sup> B. Koperski, *Stacja benzynowa to nie urząd*, „Motor” 1967, nr 35, s. 3; por. O. Czeniewicz, *Na szlaku wielkiej posuchy*, „Motor” 1967, nr 36, s. 3.

---

## „Marzę o warszawie, do której części są i mechanicy”<sup>214</sup> – Techniczne Stacje Obsługi

---

Cytowana już tu ankieta przeprowadzona wśród czytelników przez tygodnik „Motor” zawierała pytanie, obok tych o markę i model posiadanego auta, o stopień zadowolenia kierowców ze swoich samochodów. W świetle tego sondażu najbardziej zadowoleni byli posiadacze fiatów, francuskich simek oraz wschodnioniemieckich P-70. Wszyscy bowiem, którzy na co dzień poruszali się autami tych marek, uznali je za naprawdę dobre i godne polecenia. Nieco gorsze wyniki (odpowiednio 88 i 84 proc.) uzyskały moskwicze i warszawy. Zdecydowanie najsłabiej wypadły w tej kategorii syreny. Tylko 70 proc. posiadaczy tej marki wyraziło zadowolenie ze swojego samochodu<sup>215</sup>. Z całą pewnością o niskim bądź wysokim poziomie zadowolenia z posiadanego auta decydowały aspekty obsługi technicznej.

W przypadku niektórych marek samochodów, zwykle produkowanych w innych państwach bloku, ich zawodność i niska jakość były przysłowiowe. „Motor” opublikował list do redakcji jednego z czytelników, który przeprowadził bardzo proste obliczenie: „W listopadzie – 117 szt., w grudniu – 145 szt., w styczniu – 171 szt., razem – 487 szt. Średnio miesięcznie – 162 szt. [...] jest to ilość naprawionych w ramach gwarancji samochodów marki Warszawa przez jedną okręgową stację obsługi. Uwzględniając 12 S[tacji] O[kręgowych] – można założyć, że w ciągu roku naprawiono 23328 «Warszaw» w ramach gwarancji. Jeżeli FSO produkuje 13 tys. Warszaw rocznie, to z powyższych liczb można wysunąć wniosek, że każdy samochód tej marki wychodzący z fabryki musi być dwa razy naprawiany”<sup>216</sup>.

Oczywiście, nie oddaje to w żaden sposób realnych danych dotyczących awaryjności auta, ale pokazuje, jak wyglądała obiegowa opinia na ten temat. Miało to swoje dość poważne, finansowe konsekwencje dla kupujących. Samochody polskiej produkcji, zwłaszcza syreny, tuż po opuszczeniu Motozbytu niemal od razu traciły na wartości. Zdecydowanie nie należały one do faworytów rynku wtórnego. Egzemplarze nowe, które oferowano z drugiej ręki, często miały cenę o 5–15 proc. tańszą od fabrycznej<sup>217</sup>. Podobnie było na giełdzie, gdzie np. w 1965 r. nowe syreny oferowano w cenie 62–65 tys. zł, rok później nawet 60 tys., a mimo to auta nie znajdowały nabywców<sup>218</sup>.

---

<sup>214</sup> S. Lem, S. Mrozek, *Listy...*, s. 49.

<sup>215</sup> *Krajowa ankieta...*

<sup>216</sup> *List czytelnika „Motoru” do Kontrolerów Technicznych FSO*, „Motor” 1960, nr 9, s. 15.

<sup>217</sup> T. Szczerbicki, *Syrena*, Czerwonak 2016, s. 162.

<sup>218</sup> *Do wyboru, do koloru. Warszawy i Syreny*, „Motor” 1965, nr 44, s. 4; *Wiosenna panorama rynkowa. Do wyboru, do koloru*, „Motor” 1966, nr 14, s. 1.

Jeszcze większy spadek wartości dotyczył egzemplarzy używanych. Za roczną syrenę trzeba było zapłacić 10–18 tys. mniej, zaś każdy kolejny rok oznaczał dodatkowo spadek ceny o 5–10 tys. zł. Generalnie, marka ta należała do tzw. aut słabszych, tzn. niecieszących się popularnością na rynku wtórnym<sup>219</sup>. Jeśli jednak kupujący zdecydował się już na zakup syreny, to dziennikarze sugerowali mu nabycie starszego modelu, którego cena giełdowa pod koniec 1964 r. wynosiła ok. 18–25 tys. zł, zastrzegając jednocześnie, że takie auto będzie wymagało natychmiastowego zastrzyku finansowego („co najmniej 10 tys. zł”) na naprawy<sup>220</sup>.

Nic zatem dziwnego, że nabywcy samochodów wypowiadali się niekiedy o swoim zakupie dość dwuznacznym tonem, sugerującym raczej kłopoty niż zadowolenie. Tak można odczytać na przykład zdanie zawarte w jednym z pamiętników: „Nabawiłem się Trabanta”<sup>221</sup>. Jan Józef Szczepański o swojej syrenie pisał w podobnym tonie: „Napływ pieniędzy. Film, radio. Robimy inwestycje. Dziś założyłem w PKO książeczkę «samochodową». Oczywiście nonsens. Szansa 1:1000. Ale jeżeli się przypadkiem wygra – dopiero kłopot”<sup>222</sup>. Pisarz ostatecznie nie wygrał auta w losowaniu. Jednak dwa lata później, w 1964 r., postanowił zakupić syrenę na raty poprzez Motozbyt. Po kilkumiesięcznym, a więc dość krótkim oczekiwaniu, oraz po załatwieniu wielu formalności, w których towarzyszył mu jego przyjaciel Stanisław Lem, zresztą żyrant zakupu ratalnego, udało się nabyć auto<sup>223</sup>. Ponownie, tak jak kilka lat wcześniej, trudno było dopatrzeć się entuzjazmu z tego powodu u Szczepańskiego, który posiadanie samochodu traktował raczej jako konieczność: „Przedwczoraj odebrałem syrenkę. Po kwadransie okazało się, że ma defekt skrzyni biegów (źle zamontowana linka). Stoi ten wóz na podwórzu pod oknem. Nawet patrzeć na niego nie chcę”<sup>224</sup>. Był to jednak dopiero początek zmagania pisarza z autem. Kiedy niecały tydzień od momentu odebrania samochodu z Motozbytu zanotował w swoim dzienniku zdanie: „Dalszy ciąg samochodowej gehenny”, prawdopodobnie nie przypuszczał, że problemy z ciągle psującą się syreną staną się ważnym elementem jego codziennych zapisków<sup>225</sup>. Po kilku latach, 13 lutego 1967 r., zanotował: „Sprzedałem dziś syrenkę” – i trudno nie dopatrzeć się tutaj westchnienia ulgi<sup>226</sup>.

<sup>219</sup> *Do wyboru, do koloru. Jubileuszowe konfrontacje*, „Motor” 1965, nr 1, s. 1.

<sup>220</sup> *Do wyboru, do koloru. Dziś FSO-Syrena*, „Motor” 1964, nr 37, s. 4.

<sup>221</sup> „Lech”, w: *Pamiętniki pokolenia. Prace nadesłane na Wielki Konkurs Wspomnień pod nazwą „Rośliśmy z Polską Ludową” ogłoszony przez ZG ZMS, ZG ZMW Instytut Filozofii i Socjologii PAN, P.W. „Iskry” i „Sztandar Młodych”*, Warszawa 1966, s. 141.

<sup>222</sup> J.J. Szczepański, *Dziennik*, t. 2: 1957–1963, Kraków 2011, s. 448.

<sup>223</sup> S. Lem, S. Mrozek, *Listy...*, s. 299.

<sup>224</sup> J.J. Szczepański, *Dziennik*, t. 3: 1964–1972, Kraków 2013, s. 47.

<sup>225</sup> *Ibidem*, s. 47–48.

<sup>226</sup> *Ibidem*, s. 199.

Nawet nabycie sprawnego nowego samochodu nie gwarantowało bezproblemowej jazdy, o czym przekonał się Stanisław Lem, który w 1964 r. za pieniądze pochodzące ze sprzedaży wygranej w PKO warszawy zakupił nowego fiata 1800. Nie miał dużego wyboru, bo warszawski Motozbyt posiadał na stanie tylko jeden egzemplarz, w dodatku tak brudny, że „kolor dopiero po odmyciu mlekami wczoraj wyszedł na jaw, jest biały”. W drodze powrotnej do Krakowa okazało się, iż w silniku nie ma oleju. Pisarz zmuszony był wrócić okazją do Grójca, gdzie udało mu się zorganizować samochód do odholowania fiata i nabyć olej. Auto serwisowe jednak również odmówiło posłuszeństwa. Dopiero taksówką zdołał dotrzeć do stojącego na poboczu samochodu. Jak się później okazało, za całe zamieszanie odpowiadał niedokręcony filtr olejowy. Co ciekawe, Spółdzielnia Wielobranżowo-Usługowa Rzemieślniczych Napraw Samochodów z Grójca, która pomogła Lemowi, nie wystawiła mu rachunku. Pisarz w ramach podziękowań wysłał im później egzemplarze swoich książek<sup>227</sup>.

Serwisem pojazdów zajmowały się punkty Technicznej Obsługi Samochodów<sup>228</sup>. Wykonywały one przeglądy gwarancyjne, naprawy bieżące i główne samochodów oraz motocykli<sup>229</sup>. Niemal przez cały omawiany okres występowało duże zróżnicowanie dostępności usług motoryzacyjnych w poszczególnych rejonach kraju. W 1962 r. na terenie Polski znajdowało się 69 stacji TOS, z czego 15 było stacjami okręgowymi (w miastach wojewódzkich), 44 terenowymi, 9 przydrożnymi i 1 sezonową<sup>230</sup>. Było to za mało dla szybko rosnącej liczby samochodów i motocykli. Dwa lata później, przed rozpoczęciem sezonu urlopowego, wszystkich stacji obsługi było ponad 600, w tym 51 „należących do zaplecza własnego”, 44 wozy pogotowia technicznego, 5 stacji ruchomych. „Nie należy spodziewać się rewelacji” – tak dane te podsumował jeden z uczestników konferencji zorganizowanej pod przewodnictwem wiceministra komunikacji Walentego Szablewskiego<sup>231</sup>. Braki państwowej sieci serwisowej musiały być uzupełniane przez prywatne warsztaty. Jak bowiem wynikało z cytowanej już ankiety z 1960 r., prawie 60 proc. czytelników potrafiło usunąć podstawowe usterki we własnych pojazdach, podczas gdy 12 proc. szukało wówczas pomocy w TOS. Na koniec 1968 r. stacji należących do sieci TOS było 79. Swoje warsztaty posiadały także: przemysł terenowy (69), Motozbyt (28), PZMot (33) oraz CPN (12). Najwięcej, bo aż 2091, było prywatnych warsztatów rzemieślniczych, ale te zajmowały się jedynie drobnymi naprawami. Stacji dużych, w których można było wykonać pełny serwis auta, było

<sup>227</sup> S. Lem, S. Mrozek, *Listy...*, s. 385.

<sup>228</sup> Zob. rozdział 4, podrozdział „Motozbyt”.

<sup>229</sup> *TOS się rozwija*, „Motor” 1955, nr 41, s. 6.

<sup>230</sup> K. Goździewski, *Lotne pogotowie techniczne – konieczność chwili*, „Motor” 1962, nr 20, s. 3.

<sup>231</sup> W. Babski, *Usługi motoryzacyjne w nadchodzącym sezonie*, „Motor” 1965, nr 24, s. 1.

Tabela 28. Liczba obiektów w publicznej sieci stacji obsługi samochodów. Stan na 31 grudnia 1968 r.

| Branża                  | Ogółem | Liczba obiektów z tego w sieci |     |      | Poza siecią | Proc. udział mocy przerobowej |
|-------------------------|--------|--------------------------------|-----|------|-------------|-------------------------------|
|                         |        | G                              | P   | D    |             |                               |
| TOS                     | 79     | 16                             | 42  | 18   | 3           | 28,0                          |
| Przemysł terenowy       | 69     | –                              | 20  | 39   | 10          | 6,3                           |
| Motozbyt                | 28     | –                              | 3   | 23   | 2           | 2,3                           |
| CPN                     | 12     | –                              | –   | 10   | 2           | 0,2                           |
| PZMot                   | 33     | –                              | 7   | 26   | –           | 3,8                           |
| Warsztaty rzemieślnicze | 2091   | –                              | –   | 1065 | 1026        | 29,0                          |
| Inne                    | 536    | 1                              | 46  | 285  | 204         | 29,9                          |
| Razem                   | 2848   | 17                             | 118 | 1466 | 1247        | 100,0                         |

G – stacje duże w głównej sieci stacji obsługi – pełny zakres naprawy

P – stacje średnie w sieci podstawowej – ograniczony zakres naprawy

D – stacje małe w sieci doraźnej – nieskomplikowane naprawy i usługi proste

Źródło: A. Rostocki, W. Wieniawski, *Motoryzacja w liczbach 1969...*, s. 285.

niewiele i niemal wszystkie należały do sieci TOS. Tam też przeprowadzano niemal 1/3 wszystkich napraw.

Na początku lat siedemdziesiątych w całym kraju funkcjonowało nieco ponad 3 tys. zakładów świadczących usługi z zakresu motoryzacji. Na jeden warsztat przypadały wówczas średnio 173 samochody. Zdecydowanie najlepsza sytuacja pod tym względem była w miastach wydzielonych oraz województwach: bydgoskim, koszalińskim, szczecińskim i kieleckim. Wynikało to z kilku przyczyn. Po pierwsze, jak w przypadku województwa kieleckiego, ze stosunkowo małego parku samochodowego. W tym rejonie na jeden warsztat przypadały 164 auta. Po drugie, dość dobrze rozwinięta baza materialno-techniczna usług motoryzacyjnych w stosunku do liczby samochodów osobowych, jak było w przypadku województw szczecińskiego i bydgoskiego. Trzecim czynnikiem, który decydował o dość dobrym dostępie, była liczba pracowników zatrudniona w usługach motoryzacyjnych. Tutaj najlepsza sytuacja była w województwach koszalińskim i bydgoskim<sup>232</sup>.

<sup>232</sup> *Warunki techniczno-organizacyjne obsługi samochodów osobowych w opinii użytkowników samochodów oraz właścicieli prywatnych warsztatów naprawczych w świetle badań ankietowych*, Poznań 1973, s. 39.



Tabela 29. Liczba zarejestrowanych prywatnych samochodów osobowych, zakładów usługowych i zatrudnionych w nich pracowników oraz wartość usług naprawczych i remontowo-konserwacyjnych związanych z samochodami osobowymi w 1971 r. wg województw

| Województwo    | Liczba samochodów |                   | Wartość usług |                   | Liczba zakładów naprawczych |                               | Zatrudnienie |                               |                           |
|----------------|-------------------|-------------------|---------------|-------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------|-------------------------------|---------------------------|
|                | w tys. szt        | struktura w proc. | w tys. zł     | struktura w proc. | sztuk                       | liczba samochodów na 1 zakład | osób         | liczba                        |                           |
|                |                   |                   |               |                   |                             |                               |              | samochodów na 1 zatrudnionego | zatrudnionych na 1 zakład |
| Ogółem         | 528,9             | 100               | 995056        | 100               | 3049                        | 173                           | 9621         | 55                            | 3,2                       |
| m.st. Warszawa | 63,8              | 12,1              | 153992        | 15,5              | 218                         | 293                           | 1064         | 60                            | 4,9                       |
| m. Kraków      | 19,1              | 3,6               | 41186         | 4,1               | 58                          | 329                           | 323          | 59                            | 5,6                       |
| m. Łódź        | 20,4              | 3,9               | 49241         | 4,9               | 102                         | 200                           | 404          | 50                            | 4,0                       |
| m. Poznań      | 23,3              | 4,4               | 49024         | 4,9               | 87                          | 268                           | 406          | 57                            | 4,7                       |
| m. Wrocław     | 18,2              | 3,4               | 40532         | 4,1               | 66                          | 276                           | 344          | 53                            | 5,2                       |
| Białostockie   | 12,4              | 2,3               | 16734         | 1,7               | 9,3                         | 133                           | 180          | 69                            | 1,9                       |
| Bydgoskie      | 27,5              | 5,2               | 58271         | 5,9               | 197                         | 140                           | 596          | 46                            | 3,0                       |
| Gdańskie       | 30,5              | 5,8               | 53890         | 5,4               | 139                         | 219                           | 511          | 60                            | 3,7                       |
| Katowickie     | 71,7              | 13,5              | 128585        | 12,9              | 415                         | 173                           | 1346         | 53                            | 3,2                       |
| Kieleckie      | 16,6              | 3,1               | 35271         | 3,5               | 101                         | 164                           | 325          | 51                            | 3,2                       |
| Koszalińskie   | 11,6              | 2,2               | 28413         | 2,9               | 90                          | 129                           | 304          | 38                            | 3,4                       |
| Krakowskie     | 20,4              | 3,9               | 27167         | 2,8               | 114                         | 179                           | 320          | 64                            | 2,8                       |
| Lubelskie      | 16,1              | 3,0               | 26225         | 2,6               | 107                         | 150                           | 275          | 58                            | 2,6                       |
| Łódzkie        | 17,4              | 3,3               | 22391         | 2,3               | 126                         | 138                           | 294          | 59                            | 2,3                       |
| Olsztyńskie    | 13,8              | 2,6               | 23362         | 2,3               | 90                          | 153                           | 215          | 64                            | 2,4                       |
| Opolskie       | 16,2              | 3,1               | 22142         | 2,2               | 121                         | 134                           | 314          | 52                            | 2,6                       |
| Poznańskie     | 31,6              | 6,0               | 49585         | 5,0               | 225                         | 140                           | 638          | 49                            | 2,8                       |
| Rzeszowskie    | 15,3              | 2,9               | 20759         | 2,1               | 114                         | 134                           | 261          | 59                            | 2,3                       |
| Szczecińskie   | 15,8              | 3,0               | 32969         | 3,3               | 97                          | 163                           | 278          | 57                            | 2,9                       |
| Warszawskie    | 30,1              | 5,7               | 56859         | 5,7               | 218                         | 138                           | 555          | 54                            | 2,5                       |
| Wrocławskie    | 25,9              | 4,9               | 40344         | 4,1               | 183                         | 141                           | 489          | 53                            | 2,7                       |
| Zielonogórskie | 11,2              | 2,1               | 18103         | 1,8               | 88                          | 127                           | 179          | 63                            | 2,0                       |

Źródło: Warunki techniczno-organizacyjne obsługi samochodów osobowych w opinii użytkowników samochodów oraz właścicieli prywatnych warsztatów naprawczych w świetle badań ankietowych, Poznań 1973, s. 40.

W tym samym czasie w zakresie usług motoryzacyjnych sektor uspołeczniony, choć dysponował mniejszą liczbą zakładów (jedynie 28 proc. wszystkich placówek) oraz mniejszą liczbą zatrudnionych (30,8 proc. wszystkich zatrudnionych w usługach motoryzacyjnych), realizował ponad 44 proc. globalnej wartości usług. Mogło to wynikać z lepszego wyposażenia technicznego zakładów oraz większych możliwości stosowania mechanizacji procesów naprawczych i remontowo-konserwacyjnych<sup>233</sup>. Z całą pewnością ważny był także fakt obowiązku wykonywania napraw i przeglądów gwarancyjnych w jednostkach państwowych.

Nie tylko liczba państwowych stacji obsługi, ale też ich jakość pracy pozostawiała wiele do życzenia, o czym często informowali czytelnicy „Motoru” w listach do redakcji. Jeden z mieszkańców Kujaw żalił się na przykład na włocławski TOS, który przetrzymywał bez naprawy jego motocykl MZ od prawie pół roku<sup>234</sup>. Z kolei Fabryczna Stacja Obsługi przy FSO w świetle jednego z artykułów „Motoru” nie była „wcale gorszą placówką od innych warsztatów obsługowo-naprawczych” – była „po prostu taka sama”<sup>235</sup>. „Na całym Wybrzeżu Gdańskim jest jedno urządzenie do dynamicznego wywarzania kół” – pisał w 1966 r. w liście do „Polityki” mieszkaniec Sopotu, który utknął w kolejce posiadaczy samochodów od świtu oczekujących na naprawę przed miejscowym TOS-em. Cała operacja zajęła ponad siedem godzin: „W tym czasie 4 pracowników [...] łącznie z moim samochodem «obsłużyli» 6 wozów wykonując proste podstawowe czynności, nie demontując nawet gaźnika w żadnym z samochodów”<sup>236</sup>. Kiedy w kwietniu 1965 r. MHW przeprowadziło wewnętrzną kontrolę oddziału Motozbytu mieszczącego się przy ul. Stalingradzkiej 36 w Warszawie, okazało się, iż personel, który dokonywał odbiorów jakościowych nowych aut, zarówno tych produkowanych na Żeraniu, jak i importowanych, nie dysponował podstawowymi narzędziami do prowadzenia tego typu obsługi. Jak wykazano w protokole pokontrolnym, na 23 pozycje przyrządów pomiarowych, które według przepisów miały stanowić wyposażenie komórek odbioru jakościowego, warszawska jednostka nie posiadała ani jednego. Podobnie było z narzędziami służącymi do pomiaru napięcia w akumulatorach, sprawdzania powłok galwanicznych czy ciśnienia w ogumieniu<sup>237</sup>. Przeprowadzone w 1970 r. badania statystyczne dotyczące zadowolenia z usług motoryzacyjnych pokazały, iż jedynie nieco ponad połowa

<sup>233</sup> *Ibidem*, s. 38–39.

<sup>234</sup> *Między TOS-em a Motozbytem*, „Motor” 1964, nr 9, s. 2.

<sup>235</sup> *Papierowe gwarancje. Ścisłe tajne*, „Motor” 1965, nr 33, s. 11; por. *Zupa z zółwia*, „Motor” 1955, nr 13, s. 3.

<sup>236</sup> *Polska samochodowa*, „Polityka” 1966, nr 50, s. 6.

<sup>237</sup> AAN, Ministerstwo Handlu Wewnętrznego (dalej: MHW), sygn. 18/7, Protokół kontroli nr 16/65, Warszawa, 7 IV 1965 r., bp.

klientów opuszczała warsztat zadowolona z jakości świadczonej usługi. Jeszcze gorzej było, kiedy padło pytanie o terminowość i cenę: w tej kategorii zadowolonych było jedynie 29,5 proc.<sup>238</sup> Sławomir Mrozek w liście do Stanisława Lema tak pisał o mechanikach naprawiających jego auto po niegroźnym wypadku: „Ot, samochód wciąż jeszcze nie gotowy, minął już miesiąc, jak mechanicy zaczęli się drapać w głowę koło niego, leniwie opierając się łokciami o karoserię i gwarząc przyjacielsko”<sup>239</sup>.

Nic zatem dziwnego, że wszelkie odstępstwa od tej normy były przez tygodnik skrętnie odnotowywane. W 1962 r. możemy przeczytać zatem o nowo otwartej warszawskiej stacji Auto Service Motozbyt przy alei 1. Armii. Niewielka, lecz doskonale wyposażona w nowoczesny sprzęt, stanowiący „przegląd krajowej produkcji w tym zakresie”, miała być „przykładem godnym ze wszech miar naśladowania”<sup>240</sup>. „Motor” opisał także stację TOS przy ul. Omulewskiej w Warszawie, która z kolej przeszła dość poważną metamorfozę. Dotychczas krytyczny, tym razem z wielką radością informował o „jaskółkach poprawy”: „Byliście kiedyś na stacji diagnostycznej? Nie? Jedźcie na Omulewską. Zobaczycie stację na europejskim poziomie, tak czystą, że każdy przy wejściu zaczyna się oglądać za wycieraczką [do butów], o której oczywiście nie zapomniano”<sup>241</sup>. Równie ciepło wypowiadał się użytkownik warszawy („obfitującej jak wiadomo w liczne usterki”) o pewnej stacji TOS w Toruniu, „zaskoczony życzliwym stosunkiem dyrekcji oraz wszystkich pracowników do klienta”<sup>242</sup>.

Decydenci, próbując zaradzić niewystarczającej państwowej sieci zaplecza technicznego, starali się zmodyfikować jej organizację, aby w najgorętszym sezonie nie pozostawiać kierowców bez pomocy w obliczu kłopotów. W tym celu starano się na przykład skoncentrować sieć stacji i warsztatów przy głównych trasach i miejscowościach turystyczno-wypoczynkowych. „Motor” najpierw szeroko informował o tej inicjatywie, aby później przeprowadzić kontrolę, której wyniki opublikował na swoich łamach. Okazało się, iż najlepiej pod względem pomocy technicznej dla zmotoryzowanych funkcjonowało województwo koszalińskie. Jednym z udogodnień było np. takie ustalenie godzin otwarcia poszczególnych stacji i warsztatów, aby zazębiały się w ciągu doby. Równie pozytywnie oceniono stacje województwa szczeecińskiego, które dodatkowo przygotowały tablice informacyjne w czterech językach. Na sprawną obsługę i informację w języku niemieckim postawiło też

<sup>238</sup> *Usługi dla ludności w ocenie mieszkańców*, „Badania Korespondentów Miejskich” 1970, nr 2, s. XXVII.

<sup>239</sup> S. Lem, S. Mrozek, *Listy...*, s. 42.

<sup>240</sup> *Auto Service Motozbyt, Warszawa Al. I Armii*, „Motor” 1962, nr 8, s. 10.

<sup>241</sup> T.S., *Pierwsze jaskółki poprawy*, „Motor” 1962, nr 36, s. 10.

<sup>242</sup> *Z książki życzeń i zażaleń*, „Motor” 1962, nr 45, s. 11.



17. Stacja Technicznej Obsługi Samochodów przy ul. Omulewskiej 27 w Warszawie, 1955 r.

województwo krakowskie (choć „poprawność tekstów nie przynosi chluby”). W innych województwach usługi nie wyglądały tak różowo. Oberwało się zwłaszcza Warszawie, która „ma zatrzęsienie warsztatów i stacji prywatnych, a województwo w większości świeci pustkami”, zaś „placówki uspołecznione gubią się w gąszczu konkurencji i nie bardzo wiadomo, która co ma robić, szczególnie w zakresie ruchomych stacji obsługi”<sup>243</sup>.

Problemy TOS nie wynikały z braku wyszkolonych pracowników czy choćby nieodpowiedniego stosunku do klienta, choć kwestie te z całą pewnością nie pozostawały bez wpływu na ogólną ocenę działania warsztatów. Jednym z nierozwiązanych problemów omawianego okresu okazał się być brak części zamiennych do pojazdów oraz materiałów eksploatacyjnych<sup>244</sup>. W 1962 r. przemysł motoryzacyjny wyprodukował części zamienne za kwotę 1,2 mld zł, co stanowiło tylko kroplę w morzu potrzeb<sup>245</sup>. W ciągu pierwszych piętnastu

<sup>243</sup> W. Babski, *Czy lepiej z usługami*, „Motor” 1965, nr 32, s. 1.

<sup>244</sup> „Punkty TOS-u, które powinny reprezentować interesy użytkownika i wytwórcy nie mają możliwości wykonania podjętych zobowiązań. Nie posiadają bowiem pełnego asortymentu potrzebnych części”; M. Kras, *Gwarancja... na papierze*, „Motor” 1962, nr 2, s. 11.

<sup>245</sup> *Produkujemy coraz więcej pojazdów. Osiągnięcia przemysłu motoryzacyjnego*, „Motor” 1962, nr 52, s. 3.

lat od zakończenia II wojny światowej w Polsce sprzedano części zamiennych na kwotę 9,7 mld zł, zaś w latach 1961–1965 na kwotę o 1 miliard złotych większą<sup>246</sup>. Za bilansowanie potrzeb w tym zakresie odpowiadało Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego, które przejęło obowiązki od Motozbytu. Zgodnie z uchwałą nr 280 Rady Ministrów ZPM odpowiadało także za „programowanie produkcji”, uwzględniając zapotrzebowanie wynikające z eksploatacji jeżdżących po kraju pojazdów oraz „prowadzenie polityki zbytu” owych artykułów<sup>247</sup>. Jednak co rusz pojawiały się kłopoty, z których wybrnięcie było bardzo trudne, a niejednokrotnie po prostu niemożliwe.

Jeszcze na początku drugiej połowy lat pięćdziesiątych przyczynę problemu z częściami zamiennymi dostrzegano w „trudnościach komunikacyjnych” pomiędzy Motozbytem a Centralnym Zarządem Produkcji Samochodów i poszczególnymi podlegającymi mu zakładami. Zwracano uwagę, że FSO umowę na dostawy części na 1955 r. podpisała dopiero w maju tego roku. Jednak i tak kooperujące z Żeraniem zakłady, które części dostarczały, nie przestrzegały wyszczególnionych w umowach pozycji, produkując dowolne ilości (zwykle i tak mniejsze) dowolnych podzespołów. Przeprowadzona kontrola wykazała, iż poszczególni wytwórcy „nie byli dopingowani przez C[entralny] Zarząd [Produkcji Samochodów] w przedmiocie należytej realizacji planu produkcji i dostaw części zamiennych dla «Motozbytu» oraz nie byli w sposób dostateczny nadzorowani w zakresie prowadzenia gospodarki częściami”<sup>248</sup>. Wykazano dodatkowo, iż w sprawdzanych zakładach na szeroką skalę prowadzono handel częściami zamiennymi przewidzianymi dla Motozbytu. Sprzedawano je zarówno instytucjom spółdzielczym, jak i państwowym. Tytułem przykładu można tutaj wskazać Zakłady Wytwórcze Aparatury i Oświetlenia w Warszawie, które w ciągu 11 miesięcy 1955 r. sprzedały w ten sposób części, głównie lampy, o wartości 2,5 mln złotych. Wnioski z kontroli nie nastrojały optymistycznie: „Zakłady produkują obecnie pojazdy mechaniczne bez jednoczesnego zabezpieczenia ich w najniezbędniejsze eksploatacyjne części zamienne”<sup>249</sup>.

Przede wszystkim kooperacyjny charakter produkcji przemysłu motoryzacyjnego powodował, że z jednej strony trudno było zsynchronizować wielu wytwórców odpowiedzialnych za produkcję części. Z drugiej natomiast – nałożony na przemysł, nie tylko motoryzacyjny zresztą, obowiązek pokrycia pełnego zapotrzebowania na części zamienne do produkowanego

<sup>246</sup> (sz), *20 lat Motozbytu*, „Motor” 1966, nr 23, s. 1.

<sup>247</sup> AAN, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Motoryzacji (dalej: SIiTM), sygn. 2/7, Roman Pijanowski, Organizacja zbytu części zamiennych i pojazdów samochodowych, bp.

<sup>248</sup> *Ibidem*, Centralny Zarząd Produkcji Samochodów (dalej: CZPS), Ministerstwo Kontroli Państwowej Zespół Kontroli Państwowej Przemysłu „S”, Warszawa, [30 I 1956 r.], k. 3–6.

<sup>249</sup> *Ibidem*, k. 6.

sprzętu rodził pytanie, kto owe części miał dostarczać: czy w przypadku samochodów osobowych miała to być FSO, czy jej poszczególni kooperanci? Ten brak precyzyjnych wytycznych był jedną z przyczyn skargi, którą Węgrzy importujący sprzęt motoryzacyjny z Polski, wnieśli do Motoimportu. Jak się bowiem okazało, podpisana z Węgierską Republiką Ludową umowa handlowa zakładała dostarczenie w 1966 r. części zamiennych do eksportowanych nad Balaton pojazdów o wartości niemal 2,5 mln rubli. Tymczasem do końca listopada Polska była w stanie wywiązać się jedynie z części zobowiązań i wysłała na Węgry podzespoły o wartości nieco ponad 1,5 mln rubli<sup>250</sup>. Tłumaczono się problemami z fabrykami, które części produkowały: „Niezliczona ilość monitów z naszej strony interwencji na poszczególnych szczeblach przemysłu nie odniosły należytego skutku, rozbijając się głównie o niedociągnięcia na współpracy między producentem finalnym a jego licznymi kooperantami”, pisano w wyjaśnieniu<sup>251</sup>. Radca handlowy węgierskiej ambasady zagroził nawet wstrzymaniem importu polskich samochodów, jeśli problem z częściami zamiennymi nie zostanie dostatecznie szybko rozwiązany.

Bardzo interesujące dane pochodzą z 1965 r. Wówczas przemysł motoryzacyjny wyprodukował części zamienne dla samochodów rodzimej produkcji w następujących ilościach: dla warszawy było to 30 proc. wartości wyprodukowanych pojazdów, dla ciężarowych starów – 70 proc., zaś syren – 6 proc. Jeśli zauważymy, że dla aut należących przede wszystkim do taboru państwowego wartość produkcji części była zdecydowanie wyższa niż dla samochodu przeznaczonego do użytku prywatnego, to widać wyraźnie, jak ustawione były priorytety. Jednocześnie jednak zwracano uwagę na fakt bardzo dużych dysproporcji w zapotrzebowaniu na części zamienne pomiędzy użytkownikami państwowymi a prywatnymi. W drugim przypadku przy planowaniu zapotrzebowania można było opierać się na technicznych normatywach, co nie było możliwe w przypadku samochodów państwowych. Świadczyć to miało o niskim poziomie eksploatacji pojazdów oraz lekceważącym stosunku do własności państwowej. Nie zmienia to faktu, że nawet jeśli decydenci dostrzegali pewną łatwość planowania w ten sposób wielkości produkcji części zamiennych dla użytkowników prywatnych, to ostateczna wielkość tej produkcji wystarczająca nie była.

Widać to choćby w listach adresowanych do tygodnia „Motor”. W opinii czytelników dostępność części zamiennych przedstawiała się dramatycznie. Pewien właściciel warszawy pisał tak: „Rozpoczynając od żarówek do kierunkowskazów, poprzez wszelkiego rodzaju uszczelki i amortyzatory, a kończąc na

<sup>250</sup> AAN, Ministerstwo Handlu Zagranicznego, sygn. 2/4, [Informacja], Warszawa, 15 XII 1966 r., bp.

<sup>251</sup> *Ibidem*, Informacja – odpowiedź CHZ Motoimport dot. współpracy pomiędzy CHZ Motoimport a CHZ Mogürt, Warszawa, 11 V 1966 r., bp.

blotnikach – wszystko jest niemal nieosiągalne<sup>252</sup>. Inny użytkownik samochodu tej samej marki miał podobny problem: „Nabyłem nową Warszawę 204, przy czym jednym z głównych – a jakże naiwnych argumentów – była spodziewana łatwość nabycia części zamiennych do krajowego wozu. Na drugi dzień po nabyciu ukradziono mi tylne, plastikowe oprawki do świateł. Ze zdumieniem przekonałem się, że uzyskanie tych plastikowych oprawek jest na terenie Warszawy zupełnie niemożliwe<sup>253</sup>.”

Listy w podobnym tonie pisali także kierowcy syren<sup>254</sup>. W prognozie na drugą połowę 1966 r. „Motor” nie pozostawiał złudzeń co do poprawy sytuacji:

W tej chwili brakuje blisko 40 proc. części do Skody 1000 MB. Są więc poważne kłopoty z obsługami gwarancyjnymi dotychczas sprzedanych samochodów tej marki. [...] noszący się z zamiarem kupienia Skody czy Wartburga kupują w końcu Syreny, bo i tak wiadomo, że na dobą sprawę do wszystkich sprzedawanych u nas pojazdów... BRAK CZĘŚCI. Nie ma części zamiennych w dostatecznej ilości do samochodów: Škoda, Zastava, Moskwicz i mimo zapewnień handlowców także do Wartburgów i Trabantów. Jeśli trzeba bowiem czekać kilka tygodni na jakiś detal, to przy ostro pilnowanych limitach kilometrów, uwzględnianych przy przeglądach gwarancyjnych, należy po prostu zamknąć samochód na kłódkę<sup>255</sup>.

Jednym z najbardziej poszukiwanych produktów związanych z motoryzacją były opony. Ich brak na rynku części zamiennych był szczególnie mocno odczuwalny. Pomimo istnienia odpowiednich fabryk w Dębicy i Poznaniu, głód opon był bardzo duży. W 1965 r. oba zakłady zapowiedziały dostawę ponad 400 tys. sztuk ogumienia do pojazdów, podczas gdy w ocenie Ministerstwa Handlu zapotrzebowanie kształtowało się na poziomie 600 tys. Tak więc nawet planowany import 65 tys. opon nie był w stanie zaspokoić potrzeb. „Opon samochodów osobowych, mimo wprowadzenia pewnego porządku (zapisywanie się na listę przydziałów i realizacji zamówień wg kolejności zgłoszeń) może zabraknąć”, informował „Motor”<sup>256</sup>. Pewne środki zaradcze podjęte przez krajowy przemysł pozwoliły w roku następnym nieco poprawić sytuację (w sumie dostarczono ponad 619 tys. opon, w tym 200 tys. z importu), jednak nierytmiczność dostaw wciąż powodowała problemy<sup>257</sup>. Na kłopoty z ogumieniem do pojazdów skarżyło się w listach wielu czytelników. Problemem była

<sup>252</sup> W. Jeżewski, *Opony do Warszawy, czyli historia jakich wiele*, „Motor” 1964, nr 30, s. 3.

<sup>253</sup> *Aż się wierzyć nie chce*, „Motor” 1965, nr 32, s. 2. Por. *Gięda pod mostem*, PKF 64/41B, 1964.

<sup>254</sup> *Dlaczego nie ma części do Syren?*, „Motor” 1965, nr 25, s. 2; *Czy nie ma części do skuterów OSA?*, „Motor” 1965, nr 24, s. 2.

<sup>255</sup> B. Koperski, *Gorzej i lepiej...* (wyróżnienie w tekście oryginalnym).

<sup>256</sup> *Opon wciąż zbyt mało*, „Motor” 1965, nr 15, s. 3.

<sup>257</sup> S. Kubiak, *Nieco lepiej z ogumieniem*, „Motor” 1966, nr 8, s. 1.

nie tylko niedostępność, ale także zła jakość sprzedawanych opon. „Kartoflane kapcie”, jak powszechnie nazywano opony produkowane w kraju, nie cieszyły się dobrą opinią, a tłumaczenie, że produkty zakładu w Dębicy znakomicie znoszą tropikalne klimaty (w związku z kierunkiem eksportu samochodów Star, Nysa i Żuk) mogło jedynie wzbudzić irytację<sup>258</sup>.

Nie tylko rodzimy przemysł części zamiennych nie zaspokajał potrzeb. Na niewystarczającym poziomie była także wielkość importu podzespołów. Wystarczył bowiem zwiększony przywóz pojazdów z zagranicy, aby od razu zaczęło brakować części<sup>259</sup>. Według wyników ankiety z 1960 r., z problemem tym miało do czynienia 80 proc. czytelników. Przy czym najlepiej mimo wszystko wyglądała sytuacja właścicieli dwóch polskich marek: Warszawy i Syreny. Tutaj na brak części narzekało jedynie odpowiednio 57 proc. i 90 proc. posiadaczy<sup>260</sup>. „Importowanie samochodów bez jednoczesnego sprowadzenia z zagranicy odpowiedniej ilości części zamiennych jest oczywistym absurdem”, przekonywał jeden z uczestników konferencji poświęconej działalności Motozbytu, zorganizowanej na początku 1964 r. u wicepremiera Eugeniusza Szyra<sup>261</sup>. Niemniej jednak problem był naprawdę poważny i dotyczył ogromnej rzeszy użytkowników aut sprowadzanych z zagranicy, według niektórych źródeł nawet wszystkich<sup>262</sup>. Kiedy we wrześniu 1961 r. Bank PEKAO postanowił podjąć decyzję o sprowadzeniu w ramach akcji eksportu wewnętrznego kilkadziesiąt sztuk angielskich samochodów Triumph Herald, postanowił wyjść naprzeciw potencjalnym nabywcom owych aut i we wniosku do Motozbytu zwrócił się o „zabezpieczenie” dostępu do części zamiennych do tego modelu. Motozbyt zażądał przekazania odpowiednich środków dewizowych na ten cel w wysokości 3 proc. wartości całej transakcji oraz późniejszy limit w wysokości 10 proc. Ostatecznie do współpracy nie doszło, bowiem Rada Banku odrzuciła żądania Motozbytu<sup>263</sup>. Być może to też było powodem, dla którego triumphy nie cieszyły się zbyt dużą popularnością wśród klientów PEKAO, bowiem z 64 aut, które sprowadzono w 1961 r., sprzedano zaledwie połowę.

Dyrektor TOS okręgu warszawskiego w wypowiedzi na łamach „Motoru” skarżył się na różnorodność importu, co skutkowało brakami

<sup>258</sup> *Jedno pytanie*, „Motor” 1964, nr 14, s. 2; S. Kubiak, *Nieco lepiej...*; zob. także *A jednak prawdziwe*, „Motor” 1966, nr 22, s. 2.

<sup>259</sup> *Około 50 000 motocykli*, „Motor” 1956, nr 46, s. 6.

<sup>260</sup> *Krajowa ankieta...*

<sup>261</sup> AAN, URM, sygn. 62/8, Protokół nr GS-1/63 z konferencji w sprawie omówienia sytuacji w zakresie rynku motoryzacyjnego w Polsce, [4 I 1963 r.], k. 204.

<sup>262</sup> *Krajowa ankieta...*

<sup>263</sup> Archiwum Centralne Banku Pekao SA (dalej: AC PEKAO), sygn. 163, Protokół nr 90 z posiedzenia Komitetu Wykonawczego RB PKO odbytego 21 IX 1961 r., bp.



podzespołów do aut zagranicznych. Wyjściem z tej patowej sytuacji miało być ograniczenie sprowadzanych samochodów do najbardziej niezawodnych marek oraz „szeroko lansować wszystkimi możliwymi drogami wozy marek krajowych (PKO, sprzedaż ratalna i bezpośrednia «Warszaw» i «Syren»)»<sup>264</sup>.

Problemy niedoboru części zamiennych niejednokrotnie były przedmiotem rozważań najważniejszych ludzi w Polsce. Pojawiały się różne koncepcje wyjścia z patowej sytuacji, nawet najbardziej kuriozalne, jak choćby zapowiedź wiceministra Antoniego Czechowicza z resortu odpowiedzialnego za przemysł ciężki, iż na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych „poprawie sytuacji [na rynku części zamiennych] będzie sprzyjać zdecydowane ostatecznie zmniejszenie planowanej produkcji pojazdów” o ok. 1,5 tys. sztuk łącznie, głównie osobowych warszaw i syren<sup>265</sup>.

Sukcesy w krajowych, ale także międzynarodowych rajdach samochodowych, jakie stały się udziałem Sobiesława Zasady sprawiały, że był on w okresie swoich startów jednym z najpopularniejszych polskich sportowców. W plebiscycie organizowanym przez „Przegląd Sportowy” na najlepszego sportowca Polski zajął w 1967 r. pierwsze miejsce. Zaowocowało to m.in. lawiną listów, które dostał od swoich fanów. Obok listów gratulujących wyników czy prośb o autograf znajdowały się także i prośby o pomoc w zdobyciu części zarówno do samochodów, jak i motocykli<sup>266</sup>. Z dużą dozą pewności możemy założyć, że prośby te nie zostały przez Zasadę spełnione. Prawdopodobnie też nigdy nie dotarły do sportowca. Niemniej jednak osoby, które miały zagraniczne kontakty, znajdowały się w sytuacji uprzywilejowanej pod względem dostępu do części zamiennych. Jan Szczepański, poszukując części do motocykla, wykorzystywał swoją ciotkę Marię Kunciewiczową, która często bywała w Europie Zachodniej i miała możliwość przywiezienia stamtąd brakujących podzespołów<sup>267</sup>. Stanisław Lem pisał do przebywającego we Włoszech Sławomira Mrożka o zakup niedostępnego w Polsce simmerringu, popsutej stacyjki, filtra olejowego czy też elementów zawieszenia do swojego fiata<sup>268</sup>.

W obliczu niedoborów części, fachowców i warsztatów samochodowych właściciele prywatnych pojazdów niejednokrotnie musieli brać sprawy w swoje ręce. W przypadku polskich aut (zwłaszcza syren) ich prosta konstrukcja umożliwiała własnoręczną obsługę w większości awarii. Nie może także dziwić fakt dużej popularności na rynku księgarskim zarówno poradników

<sup>264</sup> J. Lech, *Czy potrzeba tyle marek pojazdów?*, „Motor” 1963, nr 19, s. 3.

<sup>265</sup> AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. II/2, Protokół nr 9/P z posiedzenia Prezydium Rady Motoryzacyjnej odbytego 24 XI 1959 r., k. 501.

<sup>266</sup> *Listy do Sobiesława Zasady*, „Motor” 1968, nr 51/52, s. 11.

<sup>267</sup> J.J. Szczepański, *Dziennik...*, t. 3, s. 344.

<sup>268</sup> S. Lem, S. Mrożek, *Listy...*, s. 421, 486, 601.

dotyczących samodzielnych napraw, jak również specjalnych artykułów opisujących naprawy krok po kroku. Eli Rubin, analizując przypadek wschodniemiecki, zauważył, że kierowcy trabantów z powodu niewystarczającego dostępu do sieci serwisowej musieli znać się na działaniu poszczególnych mechanizmów i podzespołów swoich samochodów lub przynajmniej znać kogoś, kto takową wiedzę posiadał. Niewątpliwą pomocą służyła szczegółowa instrukcja dołączana do produkowanego w Zwickau auta. Jak zauważył Rubin, stanowiła ona *de facto* podręcznik do inżynierii motoryzacyjnej<sup>269</sup>. Tymczasem instrukcje obsługi dołączane do polskich samochodów wyglądały zupełnie inaczej. „Trzeba obiektywnie przyznać, że skrócona instrukcja obsługi, którą otrzymuje odbiorca samochodu jest naprawdę niegodna miana instrukcji, gdyż posiada poważne braki (nic nie mówi o regulacji świateł, bardzo mętnie objaśnia sposób regulacji biegowej, nie mówiąc nic już o jakości papieru i druku). Np. instrukcja telewizora «Wawel 2» jest drukowana na papierze lepszego gatunku, a rysunki są przejrzyste i duże. Wydaje się, że taka pozycja jak samochód (siedmiokrotnie droższa od telewizora) warta jest lepszej instrukcji”, sugerował w 1962 r. użytkownik syreny<sup>270</sup>. Często też instrukcje nie były dołączane do samochodu, co wzbudzało głosy sprzeciwu, bowiem – jak pisał jeden z nabywców tego samego auta – „Nie potrzeba udowadniać, że dla mnie i dla wielu innych, pierwszorzędne znaczenie posiada instrukcja obsługi”<sup>271</sup>.

Tygodnik „Motor” pod koniec lat pięćdziesiątych obliczył, ile kosztuje codzienna eksploatacja samochodu osobowego w przeliczeniu na 1 km przebiegu. Porównanie kilkunastu różnych modeli aut, zarówno rodzimych (Warszawa, Syrena), jak i zagranicznych (Simca, Fiat, Renault, Škoda czy Wołga) pokazało, że w zależności od przejeżdżanych w ciągu roku odległości, koszt wahał się od 1,13 do 2,35 zł. Najtańszym samochodem w użytkowaniu był polski mikrus, zaś najdroższym – warszawa<sup>272</sup>. Trzy lata później „Motor” powtórzył badanie, jednak tym razem wziął pod uwagę jedynie produkowaną na Żeraniu warszawę i dokładnie rozpiisał wszystkie wydatki. Biorąc pod uwagę koszty stałe (obowiązkowe opłaty, amortyzacja itp.) oraz zmienne (zużycie paliwa, olejów i ogumienia oraz obsługę techniczną), koszt jednego kilometra (przy rocznym przebiegu 24 tys.) wyniósł 2,06 zł<sup>273</sup>. Wyliczenia przeprowadzone przez redakcję tygodnika spotkały się z dużą krytyką czytelników. Wątpliwości wzbudził przede wszystkim dość wysoki, zdaniem kierowców,

<sup>269</sup> E. Rubin, *Understanding a Car in the Context of a System. Trabants, Marzahn, and East German Socialism*, w: *The Socialist Car...*, s. 129–130.

<sup>270</sup> *Drobne oszczędności*, „Motor” 1962, nr 1, s. 11.

<sup>271</sup> *Będą instrukcje*, „Motor” 1962, nr 18, s. 11.

<sup>272</sup> *Ile kosztuje eksploatacja samochodu?*, „Motor” 1959, nr 10, s. 4–5.

<sup>273</sup> *Ile cię kosztuje samochód rocznie*, „Motor” 1962, nr 4, s. 4.

roczny przebieg auta. Dziennikarze tłumaczyli się, że wzięli pod uwagę średni przebieg samochodu użytkowanego przez osobę wykonującą zawód, który wymaga posiadania auta: „Nie braliśmy pod uwagę w tym obliczeniu tzw. «niedzielnych kierowców», uważając, że nie są w Polsce większością”<sup>274</sup>. Nowe obliczenia, uwzględniające sugerowany średni przebieg roczny na poziomie 5 tys. km, wykazały, iż koszt wzrastał wówczas do 3,32 zł<sup>275</sup>. Wydaje się, że skorygowane obliczenia były bliższe prawdy, choć roczny kilometraż tutaj także jest dyskusyjny. Jak bowiem podaje Zdzisław Krasieński, w 1960 r. średnio samochody w Polsce pokonywały ok. 7 tys. km rocznie i dopiero w połowie lat siedemdziesiątych przekroczył 10 tys., co i tak było wartością zdecydowanie mniejszą niż w pierwszej wersji wyliczeń<sup>276</sup>.

Niezależnie jednak od częstotliwości i intensywności wykorzystania auta, wydatki związane z jego zakupem, a następnie utrzymaniem były znaczącym punktem budżet gospodarstwa, o czym już pisałem. Kolejnym aspektem, o którym warto wspomnieć w tym kontekście była żywotność aut. Jak zauważano, w krajach, które dopiero rozpoczynały się motoryzować, zjawiskiem typowym było jak najdłuższe utrzymywanie samochodu przy życiu. Średni wiek auta wynosił kilkanaście lat. Inaczej było w krajach o zaawansowanym stopniu motoryzacji. Tam eksploatacja ulegała znaczącemu skróceniu i wynosiła jedynie osiem lat<sup>277</sup>. Hanna Bojar w tomie studiów poświęconych społeczeństwu polskiemu u progu zmiany systemowej pisała, że posiadanie samochodu było kwestią prestiżu i symbolem awansu, natomiast jego strona użytkowa była zepchnięta na dalszy plan. Nabycie własnego auta wiązało się z wieloma wyrzeczeniami, zaś jego późniejsza, dość kosztowna eksploatacja, miała przekładać się na jego sporadyczne wykorzystywanie<sup>278</sup>. Wydaje się, że tę obserwację poczynioną dla lat osiemdziesiątych można z powodzeniem odnieść do dekad wcześniejszych.

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych odnotowano znaczący wzrost sprzedaży artykułów motoryzacyjnych. W przeliczeniu na jednego mieszkańca sprzedaż zwiększyła się o 35 proc. Większy wzrost odnotowano jedynie w sprzedaży mebli i oraz ceramiki i szkła – odpowiednio 40 i 58 proc. Na początku siódmej dekady obrotu na rynku artykułów motoryzacyjnych

<sup>274</sup> W odpowiedzi czytelnikom – Ile cię kosztuje samochód rocznie, „Motor” 1962, nr 7, s. 11.

<sup>275</sup> *Ibidem*.

<sup>276</sup> Z. Krasieński, H. Mruk, P. Rzepczyński, *Handel i usługi na tle rozwoju motoryzacji indywidualnej*, Warszawa 1977, Instytut Handlu Wewnętrznego i Usług, Biblioteka 153, s. 39; por. M. Roche, *Samochód*, w: *Psychologia życia codziennego*, red. M. Reuchlin, tłum. z fr. Z. Zakrzewska, Warszawa 1983, s. 285.

<sup>277</sup> Z. Krasieński, H. Mruk, P. Rzepczyński, *Handel i usługi...*, s. 22.

<sup>278</sup> H. Bojar, *Rodzina i życie rodzinne*, w: *Co nam zostało z tych lat... Społeczeństwo polskie u progu zmiany systemowej*, red. M. Marody, Londyn 1991, s. 51.

podwoiły się w porównaniu z rokiem 1960. Świadczyło to o tym, że Polacy motoryzowali się, choć poziom techniczny samochodów pozostawał wiele do życzenia, bowiem większość pojazdów ze względu na swój wiek, przebieg i stan techniczny wymagała częstych interwencji mechaników<sup>279</sup>.

## 70% z 50 do 100 na 1000 – garaże i parkingi

Wojenne zniszczenia kraju dały duże pole do popisu architektom, planistom i urbanistom. Wzorzec był jeden – radziecki: „Budownictwo socjalistyczne musi widzieć perspektywę przyszłości, musi widzieć rozwój i postęp osiedli. Socjalistyczny urbanista nie może nie widzieć postępu i właściwych linii rozwojowych miasta czy dzielnicy, które projektuje, nie może nie rozumieć wagi jaką posiada transport i łączność”, pisano w 1953 r.<sup>280</sup> Szybko jednak okazało się, iż nawet jeśli wzorzec był „jasny i niedwuznaczny”, to praktyka często – żeby nie powiedzieć: niemal zawsze – różniła się znacząco od zamierzeń.

Już w 1952 r. z różnych stron padały głosy, iż planiści nie dopilnowali kwestii garaży i parkingów. Powoływano się na realia ZSRR, gdzie przy budowie nowych osiedli przyjęto na 1 tys. mieszkańców 14 samochodów osobowych i 28 motocykli. Dla Polski owe wskaźniki miały być nieco niższe (odpowiednio 10 i 15). Dla osiedla w typie budowanego wówczas Muranowa (ok. 40–45 tys. mieszkańców) musiało zatem znaleźć się miejsce dla co najmniej 400 aut osobowych i 600 jednośladów. Co więcej, garaże dla samochodów miały być zlokalizowane w odległości do pięciu minut drogi piechotą. Tymczasem, jak donosił Edward Laskus, powstające dzielnice pozbawione były niemal całkowicie garaży. „Już przy obecnej ilości samochodów ich garażowanie i parkowanie nastęrcza poważne trudności”, pisał i dodawał: „Korzystanie z taksówek, celem dojazdu do i z miejsca garażowania, jest zbyt kłopotliwe i gospodarczo nonsensowne”<sup>281</sup>. Laskus pozwolił sobie także zdjąć nieco odpowiedzialności z pracowni projektowych, które w jego opinii nie były niczemu winne, bowiem materiał wyjściowy będący podstawą ich pracy nie zawierał dostatecznych danych dotyczących garaży, parkingów i innej infrastruktury motoryzacyjnej. Choć jednocześnie Biuro Urbanistyki Warszawy ustaliło zasadę, że 75 proc. samochodów przebywających w mieście winno mieć zapewnione parkingi,

<sup>279</sup> Z. Krasieński, H. Mruk, P. Rzepczyński, *Handel i usługi...*, s. 39, 56.

<sup>280</sup> W. Lesiak, *Urbanisci zapominają o garażach i postojach samochodów*, „Motoryzacja 1953, nr 3, s. 77.

<sup>281</sup> E. Laskus, *Zagadnienie budownictwa samochodowego, a w szczególności garaży i parkingów w miastach*, „Motoryzacja” 1954, nr 8, s. 233.

zaś odległość osiedlowych garaży od mieszkań ich użytkowników miała nie przekraczać 8 minut. Czym mogła skończyć się krótkowzroczność w opracowaniach urbanistycznych miał świadczyć przykład zachodnioeuropejski i amerykański, gdzie, jak zauważał Laskus, pełno jest przymusowo budowanych dziwołogów: garaży podziemnych, przyziemi przysposabianych na parkingi czy też parkingów wielopoziomowych.

Problem istniał, a co więcej, z każdą nową budową zdawał się narastać. W 1953 r., kiedy powstawały warszawskie osiedla: MDM, Muranów, Mokołów, Mirów, Młynów czy Koło, przyglądający się działaniom budowniczych dostrzegali dość niepokojący fakt. Nawet jeśli nowo powstające osiedla „zaprojektowano i wykonano z nieznanym w przedwrześniowej Polsce rozmachem”, to zapomniano jednak o dość ważnym szczególe, „którego braku na razie się nie odczuwa, ale który za kilka lat może stać się przyczyną wielkich trudności dla urbanistów i architektów”. Ów szczegół to garaże, które nawet jeśli były, to były „źle zaprojektowane, prawdziwe zawalidrogi”<sup>282</sup>. Nadal jednak była możliwość, biorąc pod uwagę zaawansowanie prac budowlanych, nadrobienia niedopatrzeń, jednak sprawą garaży należało zająć się natychmiast, bowiem „gdy rozbudowa osiedli zostanie zakończona, a tereny przy osiedlach zostaną zagospodarowane, trudności będą wielokrotnie większe; będzie je można pokonać już tylko z najwyższym wysiłkiem, przy najwyższym nakładzie środków finansowych”<sup>283</sup>. Jak się potem okazało, były to prorocze słowa.

Sytuacja jednak nie tylko nie uległa poprawie, lecz nawet stawała się coraz trudniejsza. Już w 1956 r. zauważono, że drogi, które budowano dla powozów, są „ciasne i nieprzydatne dla ruchu samochodowego”. Centra większych miast były coraz bardziej zatłoczone, ruch uliczny wzrastał, zaś znalezienie wolnego miejsca do zaparkowania wciąż niewielkiej liczby samochodów urastało do rangi cudu. „Już dziś teoretycznie rzecz ujmując, żaden użytkownik samochodu nie może załatwić swoich spraw w instytucjach czy sklepach znajdujących się na Nowym Świecie”. Gęsta zabudowa warszawskiego centrum i śródmieścia także nie pozwalała na zorganizowanie tam nowych parkingów. Powrócił po raz kolejny problem garaży budowanych w nowo powstających dzielnicach, zarówno na prawym, jak i lewym brzegu Wisły: Praga II, Grochów czy WSM Żoliborz. „Gdzie są garaże, gdzie jest chociażby miejsce na garaże”, pytano retorycznie<sup>284</sup>. W podobnym tonie na łamach „Motoru” wypowiedali się m.in. pisarz Józef Prutkowski czy pianistka Barbara Hasse-Bukowska. Pierwszy, chcąc korzystać z garażu, musiał do niego dojeżdżać taksówką,

<sup>282</sup> F. Kawa, *O garażach trzeba pomyśleć*, „Stolica. Tygodniowa kronika budowy Warszawy” 1953, nr 14, s. 6.

<sup>283</sup> *Ibidem*.

<sup>284</sup> Z. Mróz, *Zagadnienia urbanistyczne a motoryzacja*, „Motoryzacja” 1956, nr 2, s. 30, 32.

bowiem „na całym osiedlu Mokotów nie ma ani jednego garażu. Nie przewidziano”<sup>285</sup>. O tym, że sytuacja z „dość złą” zmieniała się powoli w „bardzo złą” niech świadczy jeszcze jeden symptomatyczny głos: „większą ilością garaży dysponują dzielnice willowe, jak Saska Kępa, Żoliborz i Mokotów, niż ostatnio budowane wielkie dzielnice mieszkaniowe”<sup>286</sup>.

Z całą pewnością wiele można było naprawić odpowiednim prawodawstwem, które uregulowałoby kwestie garaży i miejsc parkingowych w nowo budowanych osiedlach. Pierwsze przepisy pojawiły się na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. W maju 1960 r. Ministerstwo Gospodarki Komunalnej wydało bardzo istotny okólnik, który regulował kwestię budowy garaży ze środków własnych ludności. Dotychczas obowiązywało rozporządzenie Rady Ministrów z 25 lipca 1958 r. w sprawie czynszów za lokale użytkowe. W świetle tych przepisów wysokość opłat za garaż naliczana była niezależnie od tego, czy garaż był wybudowany przez państwo, czy przez osobę prywatną. Okólnik MGK przyniósł zasadniczą zmianę. Od tego momentu osoba, która wybudowała garaż (tzw. stały, według projektu zatwierdzonego dla konkretnego osiedla) na terenie wskazanym przez odpowiedni Miejski Zarząd Budynków Mieszkalnych, nie płaciła czynszu przez okres 5–10 lat, a jedynie uczestniczyła w kosztach eksploatacji garażu i terenu. Stawka miała być ustalona w wysokości 20 proc. stawki czynszowej za najem. Po upływie okresu beczynszowego obowiązywać miały opłaty określone w rozporządzeniu z lipca 1958 r., mianowicie od 5 do 9,25 zł za 1 metr kwadratowy powierzchni garażu w zależności od lokalizacji<sup>287</sup>. Za wyznaczenie terenów pod budowę garaży odpowiadać miały Dyrekcje Budowy Osiedli Robotniczych, które miały dopilnować, aby w projektach urbanistycznych uwzględniono potrzeby w tym zakresie<sup>288</sup>.

Jednak DBOR-y nie były zainteresowane wyznaczeniem miejsc garażowych, ponieważ odbywało się to, w ich opinii, kosztem przestrzeni na budowę izb mieszkalnych. Dlatego też, z punktu widzenia DBOR-ów, garaże były niepotrzebne i generowały dodatkowe koszty. Niejednokrotnie dochodziło do sytuacji, gdy projektant, próbując przeforsować umieszczenie w planie budowy garaże, napotykał na zdecydowany opór ze strony dyrekcji. Wiktor Bryx porównał nawet uzyskiwanie zgody na wybudowanie garażu i wizyty „u architektów powiatowych i dzielnicowych, [...] w radach narodowych, zabiegania o przychylnie oko administracji domu, dysponującej kawałkiem

<sup>285</sup> 13 błyskawicznych wywiadów „Motoru”, *Motor* 1956, nr 1, s. 8–9.

<sup>286</sup> J. Michalak, *Nowoczesne garaże*, „Przegląd Samochodowy” 1957, nr 9, s. 63.

<sup>287</sup> Dz. U. 1958, nr 50, poz. 245.

<sup>288</sup> Okólnik wymagał od DBOR, aby w przypadku trwających lub zakończonych budów osiedli mieszkalnych należało wskazać tereny, które miały być przeznaczone pod garaże; B. Ryś, *Zielone światło dla budujących garaże*, „Motor” 1960, nr 24, s. 3.

wolnego podwórza, mogącego służyć za fundament przyszłego garażu” do wizyt u dentysty. „Kto nigdy nie miał bezpośrednio takich kłopotów, ten chyba nie zrozumie, dlaczego posiadacze pojazdów mechanicznych z uporem maniaków dopominają się o lada kąt dla swoich wehikułów”<sup>289</sup>. Nawet uzyskanie zgody nie oznaczało końca kłopotów. Nieomal w większości przypadków pozwolenie uruchamiały lawinę odwołań, protestów, interwencji mieszkańców okolicznych bloków, sprzeciwiających się budowie garażu w ich najbliższym otoczeniu. „Nie trzeba chyba wyjaśniać, że opóźnia to proces budowy, a często wstrzymuje go na długie miesiące”, pisał w „Stolicy” Wiesław Śmiałkowski. I dodawał, niejako na pocieszenie: „Chyba, że ktoś z interwenującego komitetu blokowego otrzymuje przydział na samochód”<sup>290</sup>.

Kwestie finansowe próbowano uregulować uchwałą Rady Ministrów nr 363 z 13 września 1961 r. Zdecydowano w niej, iż ze środków i nakładów państwowego budownictwa mieszkaniowego finansowane będą jedynie: żłobki, przedszkola, sklepy i punkty usługowe. Garaże zaliczono natomiast do urządzeń ogólnomiejskich i ich budowa miała być finansowana przez przyszłego użytkownika. W samej Warszawie, od 1963 do 1967 r. wybudowano w ten sposób 8,8 tys. garaży, choć nie we wszystkich dzielnicach. Niektóre bowiem, jak np. Śródmieście, były objęte całkowitym zakazem ich budowy<sup>291</sup>. Tymczasem tylko w pomiędzy 1966 a 1967 r. liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w stolicy wzrosła o niemal 6 tys. i wyniosła ponad 40 tys., zaś rok później już 44,8 tys. pojazdów<sup>292</sup>.

Warto w tym momencie poświęcić nieco miejsca statystyce odnośnie do garaży i miejsc parkingowych. Ustalenie ich liczby jest dość problematyczne, bowiem nie udało się odnaleźć danych zbiorczych obejmujących całą Polskę, a jeśli już takowe są, to są one wyrywkowe i dotyczą np. jednego roku. Przykładowo, w 1956 r. w Polsce było ponad 23 tys. garaży z niemal 70,5 tys. stanowisk garażowych. Jednak jedynie nieco ponad 50 tys. było wykorzystywanych na postój samochodów, bowiem część garaży (2,8 tys.) nie nadawała się do wykorzystania ze względu na stan techniczny, z kolei część pełniła funkcje spichlerzy, kurników oraz piwnic<sup>293</sup>. Średnio, w kraju na jedno stanowisko

<sup>289</sup> W. Bryx, *Gdzie znaleźć garaż?*, „Motor” 1960, nr 12, s. 11.

<sup>290</sup> W. Śmiałkowski, *Kłopoty motoryzacyjne (Garaże)*, „Stolica” 1967, nr 53, s. 13.

<sup>291</sup> *Ibidem*.

<sup>292</sup> „Rocznik Statystyczny” 1967, s. 316; „Rocznik Statystyczny” 1968, s. 304; „Rocznik Statystyczny” 1969, s. 308. W 1967 r. w Warszawie było łącznie 19,1 tys. miejsc parkingowych, na parkingach strzeżonych, niestrzeżonych, zatokach przyulicznych, jak i tzw. miejsc przykrawężnikowych; W. Śmiałkowski, *Motoryzacyjne kłopoty*, „Stolica” 1967, nr 51/52, s. 12–13.

<sup>293</sup> Z podanej liczby 23 tys. – 10,2 tys. było w stanie dobrym, zaś drugie tyle w stanie średnim. Garaże w stanie złym były to zwykle garaże prowizoryczne, nadające się do natychmiastowej rozbiorczy; *Batalia o garaże*, „Motor” 1960, nr 39, s. 3, 11.

garażowe przypadały nieco ponad cztery samochody. Obserwujemy jednak zdecydowane zróżnicowanie geograficzne tych danych. Stosunkowo najlepsza sytuacja była w województwie zielonogórskim i gdańskim, gdzie na jedno stanowisko przypadało statystycznie odpowiednio 1,8 i 1,9 samochodu. Podobna sytuacja była także w województwie koszalińskim (2,5) i szczecińskim (2,6). W pozostałych było to już 3 i więcej samochodu na jedno stanowisko. Najgorzej sytuacja wyglądała w Krakowskim (8). Warszawa z nieco ponad siedmioma samochodami zajmowała drugie miejsce w rankingu. Ciekawie wygląda także statystyka liczby garaży wykorzystywanych do innych celów. W województwie wrocławskim na 6,5 tys. stanowiskach nie parkowały samochody, w zielonogórskim było to 1,9 tys., katowickim 1,5 tys., olsztyńskim 1,2 tys., opolskim 1,1 tys. Najlepiej garaże wykorzystano w Kieleckim i Łódzkim, gdzie jedynie na 213 i 214 stanowiskach nie parkowały auta. Warszawa na tym tle ze swoimi 552 stanowiskami wypadła średnio.

W latach kolejnych sytuacja nie tylko nie ulegała poprawie, ale wręcz dramatycznie się pogarszała. W 1960 r. w Polsce było ok. 110 tys. zarejestrowanych samochodów osobowych oraz 600 tys. jednośladów. Natomiast garaży było jedynie ok. 30 tys., z czego  $\frac{1}{3}$  użytkowana była niezgodnie z przeznaczeniem – znajdowały się tam warsztaty, magazyny i różnego rodzaju składy. Co gorsza, nawet w miejscach, gdzie teoretycznie można było już na wczesnym etapie planowania i budowy zatroszczyć się o ten element infrastruktury motoryzacyjnej, problem wydawał się zupełnie zignorowany. Tak było również w nowo powstającym Świdniku, gdzie kwestia garaży została całkowicie zlekceważona już podczas budowy pierwszych osiedli w tym „mieście motoryzacji”<sup>294</sup>. Zdesperowani mieszkańcy już w 1957 r. pytali, dlaczego „w tym roku garaży nie będzie”<sup>295</sup>? Niektórzy trzymali swoje motocykle w blokowych pralniach bądź piwnicach, inni nawet w mieszkaniach<sup>296</sup>. Dla samochodów budowali prowizoryczne, drewniane budki, zajmując nimi przestrzenie między blokami, tereny zielone i parki. W efekcie miasto było „otoczone «wieńcem garaży» budowanych na dziko”<sup>297</sup>. Większość jednak zmuszona była parkować przy ulicach, narażając swoje pojazdy (zarówno samochody, jak i motocykle) na niebezpieczeństwo uszkodzenia przez osoby, którym przeszkadzało takie wykorzystanie poboczy. Jeden z mieszkańców miasta pisał do „Motoru”

<sup>294</sup> Świdnickie garaże, „Motor” 1961, nr 7, s. 11.

<sup>295</sup> Archiwum Państwowe w Lublinie (dalej: APL), Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Świdniku (dalej: PMRN Świdnik), sygn. 33, Protokół nr 2/57 z sesji Miejskiej Rady Narodowej w Świdniku odbytej 27 III 1957 r., bp.

<sup>296</sup> *Ibidem*, sygn. 38, Protokół nr 1/ 1962 z I-szej Sesji Miejskiej Rady Narodowej w Świdniku odbytej 1 III 1962 r., bp.

<sup>297</sup> *Ibidem*, sygn. 48, Protokół nr VII/3/70 z VII sesji Miejskiej Rady narodowej w Świdniku odbytej 25 V 1970 r., bp.



o celowym uszkodzeniu kilku aut i motocykli (porysowany lakier, poprzecznane opony) w ciągu jednej nocy we wrześniu 1968 r.<sup>298</sup>

Sytuację próbowano poprawić zarządzeniem nr 15 przewodniczącego Komitetu Budownictwa Urbanistyki i Architektury, ustalającym wytyczne projektowania osiedli mieszkaniowych w pierwszej połowie lat sześćdziesiątych. Nakładało ono obowiązek umieszczania w planach osiedla mieszkaniowego na każdy tysiąc mieszkańców 15–20 garaży oraz dwukrotnie więcej miejsc parkingowych. Jednak pomimo niejednokrotnie podejmowanych przez projektantów ekwilibrystycznych prób takiego skonstruowania projektu osiedla, aby garaż nie podnosił ogólnych kosztów realizacji<sup>299</sup>, nadal była to kropla w morzu potrzeb. Warto zauważyć, iż pod koniec lat pięćdziesiątych szacowano, że planowany koszt budowy stanowisk garażowych i parkingowych dla samochodów osobowych do roku 1980 zamknąć się miał w kwocie 11 mld zł. Jesliby odnieść ową sumę do kubatury mieszkaniowej, to odpowiadała ona budowie miasta dla 700 tys. mieszkańców<sup>300</sup>. Nic zatem dziwnego, że w ówczesnych realiach nikt prócz posiadaczy pojazdów mechanicznych nie chciał garaży i parkingów.

Kolejne przepisy prawne dotyczące garaży zostały wprowadzone w 1966 r. Wówczas ukazało się zarządzenie ministra budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych odnośnie do warunków technicznych obiektów budowlanych budownictwa powszechnego, w tym garaży. Miały one zatem być wykonane z materiałów niepalnych, odpowiednio wentylowane. Garażami mogły być budynki zarówno wolno stojące, jak i dobudowywane bezpośrednio do innych budynków. W przypadku garaży wolno stojących minimalna odległość od sąsiedniego budynku wynosić miała 3 m od ściany pozbawionej okna i 10 m od ściany z oknem<sup>301</sup>.

W listopadzie 1969 r. na zlecenie Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego powstało opracowanie „Parkingi i garaże w osiedlu spółdzielczym w warunkach dużego miasta”. Zawarte w nim ustalenia zostały przyjęte jako obowiązujące przez CZSBM na początku 1970 r. Podstawą ustalenia liczby niezbędnych miejsc parkingowych i garażowych miała być hipoteza motoryzacyjna do 1985 r., która została opracowana przez Biuro Projektów Komunikacji Miejskiej i zatwierdzona następnie przez Radę Motoryzacyjną. Zakładała ona, iż w 1970 r. liczba samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców wyniesie 55 sztuk, w połowie dekady lat siedemdziesiątych

<sup>298</sup> J. Pawłowski, *Polityka antygarażowa?*, „Motor” 1968, nr 41, s. 2.

<sup>299</sup> Np. próbowano łączyć stacje trafo z garażami, budować garaże w przyziemi projektowanych bloków mieszkalnych itp.

<sup>300</sup> W. Chlebowicz, *Uwagi ogólne o parkingach*, „Miasto” 1959, nr 12, s. 30.

<sup>301</sup> AAN, Ministerstwo Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych (dalej: MBiPMB), sygn. 3/78, Zarządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane budownictwa powszechnego, k. 161–164.

– 90, zaś w 1980 r. – 150. Wychodząc z tego założenia, przyjęto potrzebę zapewnienia miejsca do parkowania i garażowania dla 80–90 proc. wielkości przyjętych w hipotezie. Planowano, iż boksy garażowe z czasem zostaną zastąpione przez tzw. obiekty spiętrzone, czyli osiedlowe parkingi wielopoziomowe, posiadające maksymalnie cztery poziomy i mogące pomieścić od 100 do 300 aut. Ich konstrukcja miała być przede wszystkim niedroga i dlatego też zdecydowano, iż będą nieogrzewane i całkowicie pozbawione urządzeń wentylujących. Oznaczało to po prostu brak ścian bocznych. Jednocześnie, aby dodatkowo ograniczyć koszty, nawierzchnia w tego typu obiektach miała być wykonana z materiałów lekkich i łatwo nadających się do demontażu. Tym samym wykluczało to parkowanie tam aut ciężarowych i półciężarowych. Co ciekawe, w zaleceniach znalazła się uwaga, iż podczas projektowania terenów mieszkaniowych nie będą brane pod uwagę stanowiska parkingowe dla osób niebędących mieszkańcami danego osiedla. W takim wypadku ich auta miały korzystać z miejsc postojowych zlokalizowanych na ulicach osiedlowych<sup>302</sup>.

Ostatnim istotnym przepisem było wprowadzenie w 1974 r. nowego normatywu urbanistycznego. Zmieniono w nim zasady określające gęstość zabudowy osiedli. W kwestii parkingów i garaży przewidywał on jedno miejsce parkingowe na dwa mieszkania, przy pozostawieniu możliwości wybudowania drugiej kondygnacji, co pozwoliłoby podwoić liczbę miejsc parkingowych<sup>303</sup>.

Tymczasem rzeczywistość lat sześćdziesiątych wyglądała następująco: kwitł nielegalny obrót garażami, mocno rozwinięty był także rynek wynajmu. Osoby bezskutecznie starające się o legalny przydział, zmuszone były do poszukiwania półlegalnych dróg zdobycia wymarzonego miejsca parkingowego dla swojego auta. Koszt nabycia garażu na własność sięgał nawet 10 tys. zł, wynajmu – kilkaset złotych miesięcznie. Biorąc z jednej strony pod uwagę dość ograniczoną liczbę miejsc garażowych, a z drugiej – stale rosnącą liczbę aut, nic dziwnego, że takie oferty, których pełno było w rubrykach ogłoszeń w prasie codziennej, znajdowały nabywców bardzo szybko. Natomiast osoby, którym nie udało się zdobyć garażu lub też nie było ich po prostu na niego stać, starały się szukać sprawiedliwości u najwyższych władz. W jednym z takich przypadków, opisanym w liście do Biura Skarg i Listów Urzędu Rady Ministrów, osoba oferująca garaż

<sup>302</sup> AAN, Centralny Związek Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego w Warszawie (dalej: CZSBM), sygn. 9/14, Zalecenia Rady techniczno-Ekonomicznej CZSBM w sprawie zasad rozwiązywania problemów garażowania i parkowania w osiedlach mieszkaniowych w warunkach dużego miasta (pow. 100 tys. mk), Warszawa, 12 III 1970 r., bp.; *ibidem*, Parkingi i garaże w osiedlu spółdzielczym w warunkach dużego miasta, Warszawa, listopad 1969 r., bp.

<sup>303</sup> J. Jacyna, *Samochód w mieście*, „Życie Gospodarcze” 1980, nr 13, s. 7.

w Warszawie zapewniała, że wszelkie formalności związane ze zmianą przydziału kwaterunkowego były do załatwienia od ręki. Ostatecznie, z inicjatywy Biura i przy interwencji Ministerstwa Gospodarki Komunalnej, przydział na garaż został cofnięty<sup>304</sup>.

Corocznie w samej tylko Warszawie oddawano do użytku 600 tys. m<sup>2</sup> powierzchni mieszkań, z tego ok. 80 proc. w formie budownictwa spółdzielczego. Plan na pierwszą połowę lat siedemdziesiątych zakładał średnią roczną na poziomie 800 tys. m<sup>2</sup>. Oznaczało to, że do nowych osiedli wprowadzało się ok. 50 tys. mieszkańców. Zgodnie z wytycznymi, zabezpieczenie potrzeb parkingowych takiego osiedla wymagało wybudowania 7140 miejsc parkingowych rocznie, w tym 1150 garaży (licząc 34 miejsca garażowe na 1 tys. mieszkańców według zaleceń naczelnego architekta Warszawy). Plany na lata 1971–1975 były o 33 proc. wyższe. „Na tle tych obliczeń, dane sprawozdawcze o ilościach wybudowanych we wszystkich osiedlach warszawskich w latach 1961–1969 miejsc garażowych – muszą stanowić ostry sygnał alarmowy”. Otóż w ciągu niespełna dziesięciolecia wzniesiono łącznie we wszystkich osiedlach 2247 garaży. Oprócz tego plan na 1969 r. zakładał, iż powstanie ich 313. W sumie planowano wybudować niemal 2,5 tys. garaży. W konkluzji autorzy raportu napisali:

[...] należy przyjąć, że sprawa parkowania samochodów osobowych na terenach mieszkaniowych dojrzała do znalezienia własnych pozycji w programie miasta (jak np. szkoły) i nie da się załatwić w drodze stawiania budynków mniejszych czy większych, które miałyby charakter »dodatków« do właściwej substancji budownictwa mieszkaniowego (tak jak jeden mały garaż lub szopa na narzędzia może być i obecnie nadal dodatkiem do domu jednorodzinnego). Podobnie byłoby niemożliwe rozwiązać sprawę np. szkół podstawowych przez budowanie ad hoc jednej lub dwóch izb lekcyjnych jako przybudówek do domu mieszkalnego. Każdy obywatel zdaje sobie dziś sprawę z tego, że sprawa szkół jest problemem samym w sobie, który wymaga kompleksowego rozwiązania z odpowiednim ustosunkowaniem się do tez demograficznych itd. Taką właśnie samoistną pozycją programową w budownictwie mieszkalnym stała się obecnie sprawa garaży i parkingów osiedlowych. Nieuznanie jej lub odwołanie właściwych rozwiązań oraz właściwych decyzji grozić może zabrnięciem w sytuację bez wyjścia lub powodującą liczne nieprawidłowości<sup>305</sup>.

Jednak tak naprawdę wszystkie wymienione tutaj próby prawnego rozwiązania problemu garaży spełzyły na niczym. Powodem był nie tyle bałagan w przepisach, ile raczej ich nieprzestrzeganie oraz opieszałość urzędników wydających zgody na budowę. Jeśli dołożymy do tego sprzeciwu i protesty mieszkańców (np. pod postacią listów kierowanych

<sup>304</sup> AAN, URM, sygn. 14/4, Sprawozdanie z działalności Biura Skarg i Listów w 1963 r., Warszawa, 21 I 1964 r., k. 74.

<sup>305</sup> AAN, CZSBM, sygn. 9/14, Parkingi i garaże w osiedlu spółdzielczym w warunkach dużego miasta, Warszawa, listopad 1969 r., k. 33.

do władz<sup>306</sup>), to okazało się, iż polskie osiedla stały się terenem dość burzliwych sporów. Nie bez winy byli posiadacze aut, którzy nie mogąc doczekać się pozwolenia na budowę, samowolnie rozpoczynali konstrukcję „czterech ścian i dachu” dla swojego samochodu. Dość trafnie podsumowano całą sytuację w 1975 r.: „Władze zajęte problemem budowy mieszkań starają się odsunąć sprawę garaży na jak najdalszy termin. W sukurs przychodzi im pozostałe 83 proc. mieszkańców [nieposiadających własnych aut] protestujących przeciw budowie garaży”<sup>307</sup>.

\* \* \*

Zdobycie własnego pojazdu było zatem dopiero początkiem wyboistej drogi posiadacza samochodu. Codzienna eksploatacja, jak widać z przytoczonych przykładów, była często znacznie trudniejsza. Potwierdzają to prowadzone w końcu lat osiemdziesiątych badania Centrum Badania Opinii Społecznej, których wynik można z dość dużym prawdopodobieństwem odnieść także do okresu o ćwierć wieku wcześniejszego. W ankiecie zatytułowanej „Jak nam się żyje?” samochód był postrzegany jako dobro luksusowe zwykle przez osoby, które takowego nie posiadały. Sytuacja ulegała diametralnej zmianie w momencie, kiedy auto pojawiała się w gospodarstwie domowym. Wówczas kłopoty i trudności związane z jego codzienną eksploatacją sprawiały, iż stopniowo auto traciło swój magiczny urok, stając się zwykłym przedmiotem użytkowym mającym ułatwiać życie posiadaczowi. Zaczynano dostrzegać jego niską jakość, zaś określenie „dobry samochód” stało się synonimem auta zachodniego<sup>308</sup>. Gorzki uśmiech musiał pojawiać się zatem na ustach, kiedy opowiadano popularny dowcip o polskim kierowcy, który ze swojego samochodu cieszył się dwa razy. Pierwszy raz, kiedy go kupował, drugi raz – kiedy go sprzedawał. Natomiast w okresie pomiędzy tymi wydarzeniami samochód przynosił mu same zmartwienia i kłopoty<sup>309</sup>.

<sup>306</sup> AAN, KC PZPR, sygn. XXVII-36, Informacja, listopad 1961 r., k. 14–25.

<sup>307</sup> J. Jakubowski, *Miejsce dla samochodu*, „Czas” 1975, nr 3, s. 6. Niemal identyczne sytuacje miały miejsce w ZSRR. Jak pisze L.H. Siegelbaum, większość mieszkańców osiedli, którzy nie posiadali samochodów, sprzeciwiała się budowie garaży i wyznaczaniu miejsc parkingowych. Co więcej, często w skargach i listach adresowanych do najwyższych władz używali w stosunku do zmotoryzowanych określeń, które stawiały prywatnych właścicieli samochodów poza nawias socjalistycznej społeczności; *idem*, *Cars for Comrades...*, s. 232.

<sup>308</sup> M. Strzelecka, *Samochód – symbol dobrobytu (wynik sondażu Centrum Badania Opinii Społecznej)*, „Przedsiębiorstwo i Rynek” 1988, z 4 (19), s. 35–37.

<sup>309</sup> J. Meissner, *Kupiłem używany samochód*, „Przekrój” 1947, nr 13/14, s. 40. Sławomir Mrozek w korespondencji do Stanisława Lema pisał o swoim popsutym samochodzie w ten sposób: „Więc kiedy już go [samochód] zabiłem, nie żałowałem, jak by żałował przyzwoity, normalny posiadacz, ojciec dla samochodu. Odczuwałem nawet rodzaj ohydnej ulgi, mściwego zadowolenia [...]”; S. Lem, S. Mrozek, *Listy...*, s. 61.



rys. Szymon Kobyliński

**MOTORYZACJA KRAJU**  
<http://rcin.org.pl>

# Zakończenie

---

Co to jest samochód? Samochód to pojazd, którym klasa robotnicza przemieszcza się poprzez swoich przedstawicieli<sup>1</sup>.

W pierwszych wieloletnich planach gospodarczych (1947–1949, 1950–1955) starano się odbudować, a następnie rozbudować przemysł motoryzacyjny, jednak w oparciu o produkcję samochodów ciężarowych, traktorów i maszyn. Podpisano wprawdzie umowę z Fiatem na produkcję modelu osobowego, ale w wyniku decyzji politycznej kontrakt został zerwany. Samochody osobowe (przede wszystkim produkowane na licencji radzieckiej warszawy oraz niewielki import z zagranicy) miały być uzupełnieniem produkcji i zaspokajać potrzeby bardzo ograniczonej grupy odbiorców: urzędników, przedstawicieli wybranych zawodów, niektórych wybitnych przodowników pracy i racjonalizatorów.

Okres stalinizmu w rozwoju motoryzacji wiązał się z prymatem transportu zbiorowego oraz dalszymi ograniczeniami nakładanymi na indywidualnych użytkowników samochodów osobowych. Poprzez restrykcyjne prawodawstwo starano się mocno ograniczyć grupę użytkowników pojazdów. W rezultacie w połowie lat pięćdziesiątych w rękach prywatnych było jedynie 20,5 tys. pojazdów.

Wydarzenia roku 1956 sprawiły, iż społeczeństwo zaczęło coraz głośniejsze domagać się poprawy warunków życia, w tym także ułatwienia dostępu do samochodów. Nowa ekipa, z Władysławem Gomułką na czele, tylko częściowo spełniła te postulaty. Samochody pojawiły się w sprzedaży, rozpoczęto też produkcję aut osobowych, niemniej jednak zarówno wielkość produkcji, jak i dostęp do aut były mocno ograniczone. Nowe pojazdy sprzedawał Motosbyt, jednak uzyskanie zezwolenia na ich zakup było niezmiernie trudne. Co więcej, nabywcy nowych aut nie mogli ich sprzedać przez kilka kolejnych lat. Wszystkie te czynniki miały duży wpływ na rozwój prywatnego rynku samochodów.

---

<sup>1</sup> A. Dziurawiec, *Późny Gomułka, wczesny Gierek*, Warszawa 2009, s. 118.

Polityka nowej władzy wobec motoryzacji była pragmatyczna, co przejawiało się w jej instrumentalnym traktowaniu. Rządzący zdawali się nie dostrzegać pozytywnych stron zmotoryzowania społeczeństwa, widocznych dopiero po dłuższym czasie. Częstość decyzji instytucji centralnych obliczone były na jak najszybsze efekty w krótkiej – kilkuletniej – perspektywie czasowej. Tak było na przykład z umową z Fiatem na produkcję modelu 125P. Kiedy na początku lat sześćdziesiątych okazało się, że polski przemysł samochodowy produkuje modele przestarzałe, które w żadnym razie nie są konkurencyjne na rynkach zagranicznych, rozpoczęły się poszukiwania sposobu na polepszenie wyników eksportu. Dlatego podjęto decyzję o umowie z włoską firmą. Od samego początku zakładano, że będzie to samochód przeznaczony na eksport. Tym samym nie spełniono oczekiwań ani ekspertów, ani szerokich mas społeczeństwa oczekujących produkcji niewielkiego, taniego auta. Nawet jeśli obiecywano, iż pozyskane w ten sposób dewizy zostaną w części przeznaczone na zwiększony import aut osobowych z przeznaczeniem do sprzedaży, obietnice te nie zostały nigdy spełnione.

Sytuacja finansowa większości społeczeństwa nie pozwalała ani na nabycie, ani też na utrzymanie samochodu. Jednocześnie władze nie uczyniły nic, aby ułatwić Polakom dostęp do wymarzonych czterech kółek. Co więcej, w Polsce ceny artykułów motoryzacyjnych – samochodów, części, ale także paliwa – były najwyższe ze wszystkich państw należących do bloku. Utrudniony był także dostęp do nowych samochodów (reglamentacja), zarówno produkcji polskiej, jak i importowanych z zagranicy.

Mimo to Polacy kupowali samochody, wykorzystując różne kanały i dojeżdżając. Liczba samochodów prywatnych w ciągu piętnastolecia wzrosła o ponad 432 tys. Najczęściej samochody nabywano w transakcjach prywatnych (od znajomych, rodziny, z ogłoszeń prasowych, na giełdzie). Rzadziej zakup dokonywał się poprzez oficjalne kanały państwowe (sprzedaż poprzez Motozbyt lub eksport wewnętrzny prowadzony przez PEKAO); często samochody kupowano na raty. Innym jeszcze sposobem na zdobycie własnego pojazdu były losowania tzw. książeczek samochodowych PKO, a także różnego rodzaju loterie, w których głównymi nagrodami były auta osobowe.

Prowadzona przez PEKAO sprzedaż za dolary nowych samochodów, zarówno polskich, jak i importowanych, w ramach eksportu wewnętrznego jest doskonałym przykładem drenowania kieszeni polskiego społeczeństwa. O ile początkowo samochód mogły kupić tylko rodziny mieszkające za granicą dla swoich krewnych w Polsce, o tyle w miarę rosnącej popularności tej formy sprzedaży (ale także zysków państwa) zakup auta za dolary umożliwiono także osobom mieszkającym w Polsce. Jedynym warunkiem była wpłata ceny w dolarach. W ten sposób skutecznie ściągano pokaźne oszczędności Polaków.

Za rozwojem motoryzacji indywidualnej nie nadążał rozwój odpowiedniej infrastruktury. Ani sieć stacji benzynowych, ani warsztatów serwisowych nie były wystarczające dla rosnącej liczby użytkowników samochodów. Podobnie za mało było parkingów i garaży, których nieustannie brakowało.

W omawianym okresie polskie drogi stały się jednymi z najniebezpieczniejszych w Europie. Polska przodowała w statystykach wypadków śmiertelnych, liczbie pijanych użytkowników dróg czy też zdarzeniach spowodowanych przez użytkowników jednośladów. Widać wyraźnie, iż dość późne motoryzowanie się społeczeństwa skutkowało brakiem obycia z samochodami i ruchem ulicznym, którego natężenie rosło proporcjonalnie do liczby pojazdów liczby pojazdów.

Kradzieże samochodów w całym omawianym okresie nie były postrzegane jako istotny problem społeczny, choć ich liczba rosła. Dość wysoki był poziom wykrywalności tego rodzaju przestępstw, bardzo często popełnianych przez osoby, które nie ukończyły dwudziestu lat. Najczęściej samochody kradziono na części.

\* \* \*

Stanisław Lem w cytowanym już tekście opublikowanym w „Przekroju”, być może chcąc uniknąć zarzutów cenzora o propagowanie obcego socjalistycznemu ustrojowi stylu życia, pisał pod koniec lat pięćdziesiątych, iż początek rozwoju motoryzacji, który się wówczas dokonywał i którego był świadkiem, nie był w swoim charakterze „sztywniacko-schematycznym kopiowaniem Zachodu; i tutaj istnieje narodowa specyfika, a doganianie odbywa się polską drogą – w przenośni i dosłownie”<sup>2</sup>. Jednak, jak zauważyła Teresa Pałaszewska-Reindl, polskie społeczeństwo odznaczało się „wysoką wrażliwością i podatnością w przyjmowaniu nowych kierunków mody, stylu życia, nowinek zagranicznych itp.”, zaś podstawową rolę odegrał raczej „mechanizm naśladownictwa międzynarodowego, a więc międzynarodowy efekt demonstracji”<sup>3</sup>. Jerzy Giedroyc w liście do Czesława Miłosza z 14 stycznia 1964 r. pisał w podobnym duchu: „Z uporem twierdzę, że jedyną tajną bronią, jaką ma Ameryka, jest jej styl życia i bogactwo”<sup>4</sup>. Z całą pewnością poczesne miejsce przypadło w tej perspektywie także motoryzacji indywidualnej. Dostępny dzięki różnego typu przekazom (prasa, kino itp.), ale także pochodzący z obserwacji prywatnych obraz zmotoryzowanego świata Zachodu nie mógł pozostać bez wpływu na kształtowanie się społecznych oczekiwań Polaków. Szczepański podczas pobytu na stypendium Uniwersytetu Harvarda kilkakrotnie

<sup>2</sup> S. Lem, *O polskiej drodze do motoryzacji*, „Przekrój” 1957, nr 645, s. 20.

<sup>3</sup> T. Pałaszewska-Reindl, *Konsumpcja dóbr trwałego użytku w Polsce*, Warszawa 1966, s. 87.

<sup>4</sup> J. Giedroyc, C. Miłosz, *Listy 1964–1972*, oprac. M. Kornat, Warszawa 2011, s. 6.



w swoich dziennikach zwrócił uwagę na fakt, że w Stanach Zjednoczonych posiadanie prywatnego samochodu nie jest niczym nadzwyczajnym. Co więcej, auto przestawało już być wyznacznikiem społecznego prestiżu i stać na nie było zarówno lekarzy i nauczycieli, jak i robotników<sup>5</sup>.

W swoim stosunku do motoryzacji polskie społeczeństwo z okresu rządów Władysława Gomułki, ale także lat wcześniejszych czy późniejszych, nie różniło się zbyt od najwcześniejszego i najsilniejszego zmotoryzowanego społeczeństwa francuskiego. Jak zauważył David Inglis, we Francji w stosunkowo krótkim czasie (pomiędzy rokiem 1945 a połową lat sześćdziesiątych) prywatny samochód przestał być dobrem zarezerwowanym dla wyższych klas społecznych, stając się przedmiotem zajmującym centralne miejsce w życiu wszystkich warstw, mimo że większość mieszkańców kraju nad Sekwaną nie posiadała własnego auta. Było to konsekwencją ogromnego wpływu środków masowego przekazu, mocno promujących rozwój motoryzacji<sup>6</sup>. W Polsce, choć prywatny samochód był jeszcze rzadziej spotykany niż we Francji, percepcja społeczna własnego pojazdu i jego możliwości była ogromna, nawet wśród najmłodszych. W 1961 r. w jednym z numerów dwutygodnika „Płomyk” zamieszczono rysunek, na którym chłopiec pcha przed sobą drewniany samochód-zabawkę z siedzącą w nim dziewczynką, a scenę obserwuje dwoje innych maluchów, z których jeden mówi do drugiego: „Od kiedy ma auto, dziewczęta szaleją za nim”<sup>7</sup>.

Kiedy w Polsce następowała zmiana ekipy rządzącej, polska motoryzacja nadal czekała na swoją szansę. Choć samochodów osobowych w rękach prywatnych było coraz więcej, to jednak cały okres rządów Władysława Gomułki nie był udany dla indywidualnych posiadaczy aut. Pomimo dwunastokrotnego wzrostu liczby samochodów na przestrzeni lat 1955–1970, pod koniec tego okresu Polska znalazła się na dalekim, 43. miejscu w świecie pod względem liczby mieszkańców przypadających na jeden samochód osobowych. Przy średniej światowej wynoszącej 19,6, w Polsce było to aż cztery razy więcej (77,2). Równie niekorzystnie stosunek ten kształtował się na tle europejskich państw socjalistycznych. Tutaj sytuacja w Polsce uległa nawet pogorszeniu. O ile bowiem w 1960 r. Polska pod względem liczby mieszkańców przypadających na jeden samochód zajmowała trzecie miejsce wśród innych krajów bloku (tuż za Czechosłowacją i Niemiecką Republiką Demokratyczną), o tyle początek kolejnej dekady przyniósł jej spadek o dwa miejsca. Wyprzedziły ją

<sup>5</sup> Zob. np.: zapisek z 7 lipca lub 10 sierpnia 1958 r.: J.J. Szczepański, *Dziennik*, t. 2: 1957–1963, Kraków 2011, s. 177.

<sup>6</sup> D. Inglis, *Auto Couture. Thinking the Car in post-war France*, „Theory, Culture & Society” 2004, vol. 21, no. 4–5, s. 201.

<sup>7</sup> „Płomyk” 1961, nr 8, s. 250.

Jugosławia i Węgry, które w 1960 r. znajdowały się na zbliżonym poziomie zmotoryzowania<sup>8</sup>.

Tabela 30. Liczba mieszkańców przypadających na jeden samochód osobowy w krajach należących do bloku socjalistycznego w latach 1960 i 1970

| Kraj       | Liczba mieszkańców na jeden samochód |                    |          |
|------------|--------------------------------------|--------------------|----------|
|            | 1 stycznia 1960 r.                   | 1 stycznia 1970 r. | Wskaźnik |
| NRD        | 111,0                                | 16,5               | 660,7    |
| CSRS       | 77,1                                 | 19,2               | 401,6    |
| Jugosławia | 339,2                                | 36,2               | 934,4    |
| Węgry      | 438,8                                | 53,5               | 811,1    |
| Polska     | 253,8                                | 77,2               | 328,8    |
| Bułgaria   | 841,1                                | 111,0              | 761,4    |
| ZSRR       | –                                    | 132,0              | –        |
| Rumunia    | 1840,0                               | 200,0              | 920,0    |
| Albania    | –                                    | 592,0              | –        |

Źródło: AAN, KPpRM, sygn. 7489, Kierunki polityki gospodarczej w zakresie kształtowania rynku samochodowego w Polsce w okresie 1973–1980, Warszawa 1973, k. 8.

\* \* \*

Szymon Kobylński w jednym ze swoich rysunków opublikowanych w „Szpilkach” znakomicie przedstawił pragnienia Polaków posiadania własnego pojazdu, który wciąż był dostępny dla bardzo ograniczonej liczby osób. „Samochód to marzenie – frajer ten Gomułka, że nie chce się zgodzić na powszechne zmotoryzowanie – przyszłoby z tym ogólne utechniczanie społeczeństwa, a także jeszcze większe przemieszanie i ujednolicenie, chyba to przecież zgodne z «polską racją stanu»”<sup>9</sup>, pisał w *Dziennikach* Stefan Kisielewski. Wtórowała mu Aleksandra Zgorzelska: „Długie lata nie lubiono u nas motoryzacji, szczególnie niechęcią darząc tę «indywidualną». Wybrzydzano, że snobistyczna i luksusowa, a więc z gruntu niesocjalistyczna (dlaczego?). Mówiono, że importowana z wrogiego systemu – rzekomo zawęży myślowe

<sup>8</sup> W 1970 r. stopień nasycenia kraju autami osobowymi odpowiadał poziomowi zmotoryzowania USA z 1913 r. (81 mieszkańców na 1 samochód), Szwecji z 1928 (65), Francji z 1925 (70), Anglii z 1925 (63), Niemiec z 1936 (71) czy też Czechosłowacji z 1960 (77,1); Archiwum Akt Nowych, Komitet Planowania przy Radzie Ministrów, sygn. 7489, Kierunki polityki gospodarczej w zakresie kształtowania rynku samochodowego w Polsce w okresie 1973–1980, Warszawa 1973, k. 8; „Rocznik Statystyczny” 1972, s. 677.

<sup>9</sup> S. Kisielewski, *Dzienniki*, Warszawa 2001, s. 256.

horyzonty opanowanych jej demonem ludzi, że ogranicza naszą rodzimą, klasową świadomość – i w rezultacie nie zastanowiono się nad możliwością wkomponowania jej w socjalistyczny model konsumpcji, nie przyjmując do wiadomości, że ta indywidualna motoryzacja jest przez socjalistyczne społeczeństwo tak ogromnie pożądana”<sup>10</sup>. Te dwie opinie znakomicie oddają realia okresu od zakończenia II wojny światowej do końca 1970 r. Polska motoryzacja utknęła wówczas pomiędzy pragmatyzmem władz a oczekiwaniami społeczeństwa, zaś czasy rządów Władysława Gomułki można uznać za szansę dla niej straconą.

---

<sup>10</sup> A. Zgorzelska, *Samochód i my*, „Kierunki” 1971, nr 5, s. 3.

# Between Pragmatism and Expectations. Society, State Power, and Cars in Poland 1945-1970

---

## Abstract

The purpose of the book is an analysis of the state policy towards individual motorisation and its social reception. On the basis of various source materials the author reconstructs the motorisation reality in the period between 1945 and 1970. The end of the Second World War brought about a new hope for Polish motorization to overcome its backwardness caused not only by the massive destruction brought about by war, but also unfavourable policy of the state authorities of the Second Polish Republic.

In the first years after the war, several central institutions were established that were to set the development directions of motorization. But neither the State Office for Motor Vehicles, nor the Committee for National Motorization, nor the Motorization Sub-Committee fulfilled their task. Their activities focused mainly on developing multi-annual plans for motorization and on coordinating foreign purchases. Initially, there were plans for individual motorization (some negotiations were even held with Western producers of passenger cars for the purchase of license, and the contract with Italian company "Fiat" was signed), but finally both in the three-year and six-year plans it was the collective transport that was backed up, and most important were lorries and tractors. The only passenger car that was to be manufactured in a newly built Passenger Automobile Factory (in Polish: *Fabryka Samochodów Osobowych* – FSO) at Żerań was the FSO Warszawa, constructed under the Soviet Pobeda license provided free of charge.

The most important task in the first post-war years was the reconstruction of vehicle fleet. Initially, the basic source of vehicles were UNRRA relief supplies, cars brought to Poland as the purchase of surplus army vehicles, and a small amount of imported new cars. As a result, there were in Poland in the latter half of the 1940s several dozens of various makes and brands of cars in various technical conditions. It was extremely difficult to provide necessary back-up service. Legal regulations divided the vehicle fleet into standard makes which from that time on were to have an access to spare parts and servicing, and non-standard makes that were deprived of that assistance.

Political changes affected also the policy of motorization – the Polish Automobile Club (*Automobilklub Polski*), reactivated after the end of World War Two, was dissolved and its place was taken by the newly established Polish Automobile and Motorcycle Association (*Polski Związek Motorowy*). Private car users faced many problems with the access to cars, petrol, but also with the freedom of movement. And it was not until the Polish October of 1956 that a change occurred, when the new political authorities began to look more favourably at the development of individual motorization. New hopes for the change in policy for passenger cars were brought about by the new cars of Polish construction:

FSO Syrena and MR Mikrus – the vehicles reflecting motorization trends of Western Europe. Also at the highest levels of state authority there were some ideas to base the motorization development on a Western-European license and on the production of compact cars. Finally, however, in 1965 a contract with Italian company “Fiat” was signed and the Passenger Automobile Factory FSO began the production of the Fiat 125 – a middle capacity engine car, destined for export – thus wrecking the hopes of Poles for the better access to an inexpensive and compact car that would contribute to the motorization of the Polish people.

Throughout the whole fifties and sixties the access to cars was severely limited. Both new Polish cars, and imported ones were sold for cash and under retail instalment contracts by the state enterprise Motosbyt to those people who were able to provide evidence that they needed their own car for professional purposes. At the same time high prices of new cars, equal to several dozens of average monthly wages, made the hopes of the majority of Poles of their own “four wheels” disappear. It was much more easy to buy a second-hand car. Other important possibilities to purchase a car were offered by private advertisements and car auctions organised from the mid-sixties, together with a quarterly lottery held by the Polish Bank called *Powszechna Kasa Oszczędności* (literary meaning: General Savings Bank) that offered to people with a special account the opportunity to participate in a drawing for a new car once every three months.

Despite this narrow range of possibilities to purchase a car, the number of vehicles in private hands was growing at high pace during the analysed period: from nearly 25 thousand passenger cars in 1956 to as many as 453 thousand in 1970. It was still much less, however, than in other socialist countries: Czechoslovakia, German Democratic Republic, or Yugoslavia, not to mention West European countries. The growing number of cars on the road in Poland was accompanied by a very slow improvement of the automotive infrastructure. But an insufficient number of filling stations, automotive garages and repair shops, as well as the extremely poor access to spare parts made the moment of car purchase the beginning of a difficult period of its use. Not to mention the fact, that the growing number of cars on the Polish roads brought about a growing number of road accidents – Poland was at the forefront of disgraceful statistics on road traffic deaths, often caused by drivers under the influence of alcohol.

## Wykaz najważniejszych skrótów

---

|             |  |
|-------------|--|
| AAN         | – Archiwum Akt Nowych  |
| AC PEKAO    | – Archiwum Centralne Banku Pekao SA  |
| ADH PRL     | – Archiwum Dokumentacji Historycznej PRL   |
| ADiZPRiT    | – Archiwum Dokumentacji i Zbiorów Programowych Polskiego Radia i Telewizji       |
| AIPN        | – Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej   |
| AMSZ        | – Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych                                      |
| AP          | – Automobilklub Polski   |
| APG         | – Archiwum Państwowe w Gdańsku   |
| APK         | – Archiwum Państwowe w Kielcach  |
| APL         | – Archiwum Państwowe w Lublinie  |
| APR         | – Archiwum Polskiego Radia   |
| BKPM        | – Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego                                  |
| CBHSS       | – Centrala Spółdzielni Transportu Centralnego Biura Handlu Sprzętem Samochodowym |
| CPN         | – Centrala Produktów Naftowych   |
| CUP         | – Centralny Urząd Planowania   |
| CWS         | – Centralne Warsztaty Samochodowe  |
| CZM         | – Centralny Zarząd Motoryzacji   |
| CZPM        | – Centralny Zarząd Przemysłu Metalowego  |
| CZPS        | – Centralny Zarząd Produkcji Samochodów  |
| CZSBM       | – Centralny Związek Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego w Warszawie           |
| DBOR        | – Dyrekcja Budowy Osiedli Robotniczych   |
| Dz. U.      | – „Dziennik Ustaw”   |
| Dz. Urz.    | – „Dziennik Urzędowy”  |
| Dz. Urz. MK | – „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji”                                   |
| EWG         | – Europejska Wspólnota Gospodarcza   |
| FIA         | – Fédération Internationale de l'Automobile                                      |
| FIM         | – Fédération Internationale de Motocyclisme                                      |
| FSO         | – Fabryka Samochodów Osobowych   |
| GMC         | – General Motors Company   |
| GUC         | – Główny Urząd Ceł   |
| GUS         | – Główny Urząd Statystyczny  |
| IHW         | – Instytut Handlu Wewnętrznego   |
| IPH         | – Izba Przemysłowo-Handlowa  |

---

|                       |   |
|-----------------------|---|
| KC PPR                | – Komitet Centralny Polskiej Partii Robotniczej               |
| KC PZPR               | – Komitet Centralny Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej  |
| KERM                  | – Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów                          |
| KGMO                  | – Komenda Główna Milicji Obywatelskiej                        |
| KPpRM                 | – Komitet Planowania przy Radzie Ministrów                    |
| KPZR                  | – Komunistyczna Partia Związku Radzieckiego                   |
| KRN                   | – Krajowa Rada Narodowa                                       |
| KRP                   | – Kancelaria Rady Państwa                                     |
| KWGzZ                 | – Komitet Współpracy Gospodarczej z Zagranicą                 |
| LOK                   | – Liga Obrony Kraju   |
| M.P.                  | – „Monitor Polski”  |
| MAP                   | – Ministerstwo Administracji Publicznej                       |
| MBiPMB                | – Ministerstwo Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych |
| MGK                   | – Ministerstwo Gospodarki Komunalnej                          |
| MHZ                   | – Ministerstwo Handlu Zagranicznego                           |
| MK                    | – Ministerstwo Komunikacji                                    |
| Motoimport            | – Centrala Handlu Zagranicznego CHZ „Motoimport”              |
| Motozbyt              | – Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”      |
| MPC                   | – Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego                            |
| MPIH                  | – Ministerstwo Przemysłu i Handlu                             |
| MPM                   | – Ministerstwo Przemysłu Maszynowego                          |
| MS                    | – Ministerstwo Skarbu   |
| MTDiL                 | – Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego              |
| MZBM                  | – Miejski Zarząd Budynków Mieszkalnych                        |
| MŻiHZ                 | – Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego                 |
| NBP                   | – Narodowy Bank Polski  |
| NOT                   | – Naczelna Organizacja Techniczna                             |
| OBOPiSP               | – Ośrodek Badania Opinii Publicznej i Studiów Programowych    |
| ODPM                  | – Ośrodek Doświadczalny Przemysłu Motoryzacyjnego             |
| ORMO                  | – Ochotnicza Rezerwa Milicji Obywatelskiej                    |
| ORS                   | – Obsługa Ratalnej Sprzedaży                                  |
| PEKAO /<br>Bank PEKAO | – Bank Polska Kasa Opieki                                     |
| PG                    | – Prokuratura Generalna                                       |
| PKC                   | – Państwowa Komisja Cen                                       |
| PKF                   | – Polska Kronika Filmowa                                      |
| PKO                   | – Powszechna Kasa Oszczędności                                |
| PKPG                  | – Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego                  |
| PKS                   | – Państwowa Komunikacja Samochodowa                           |
| PKWN                  | – Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego                        |
| PLO                   | – Polskie Linie Oceaniczne                                    |
| PM                    | – Podkomitet Motoryzacyjny                                    |
| PMRN Świdnik          | – Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Świdniku               |
| Pol-Mot               | – Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego „Pol-Mot”             |
| PPOK                  | – Premiowa Pożyczka Odbudowy Kraju                            |
| PSB                   | – Polski Słownik Biograficzny                                 |
| PUP                   | – Pocztowy Urząd Przewozowy                                   |

---

|             |   |
|-------------|---|
| PUS         | – Państwowy Urząd Samochodowy                             |
| PWiZS       | – Państwowe Warsztaty i Zakłady Samochodowe               |
| PWRN Kielce | – Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach        |
| PZInż.      | – Państwowe Zakłady Inżynierii                            |
| PZM         | – Polski Związek Motocyklowy                              |
| PZMot.      | – Polski Związek Motorowy                                 |
| PZS         | – Państwowe Zakłady Samochodowe                           |
| PZU         | – Państwowy Zakład Ubezpieczeń                            |
| RB          | – Rada Banku  |
| RFSRR       | – Rosyjska Federacyjna Socjalistyczna Republika Radziecka |
| RWPG        | – Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej                      |
| SIiTM       | – Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Motoryzacji       |
| TOS         | – Techniczna Obsługa Samochodów                           |
| URM         | – Urząd Rady Ministrów                                    |
| URM KT      | – Urząd Rady Ministrów, Kancelaria Tajna                  |
| WHO         | – World Health Organization                               |
| WRN         | – Wojewódzka Rada Narodowa                                |
| ZPM         | – Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego                  |



# Bibliografia

---

## Materiały Źródłowe

### Archiwa

Archiwum Akt Nowych  
Archiwum dokumentacji PRL  
Centralne Archiwum PEKAO SA  
Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej  
Ośrodek dokumentacji i zbiorów programowych TVP  
Archiwum Państwowe w Kielcach  
Archiwum Polskiego Radia

### Materiały prawne, statystyczne i prasowe

Badania korespondentów miejskich  
„Biuletyn Informacyjny”, Ośrodek Informacji Naukowo-Technicznej Zakładu Kryminalistyki KG MO  
„Czas”  
„Drogownictwo”  
„Dziennik Ustaw Ministerstwa Komunikacji”  
„Dziennik Ustaw”  
„Głos Ludu”  
„Horyzonty Techniki”  
„Kierunki”  
„Kurier Polski”  
„Mały Rocznik Statystyczny «Motoryzacji»” 1968  
„Mały Rocznik Statystyczny” 1938  
„Mały Rocznik Statystyczny” 1939  
„Miasto”  
„Monitor Polski”  
„Motor”  
„Motoryzacja”  
„Nowe Drogi”, Organ teoretyczny i polityczny Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej

- „Odgłosy”  
„Płomyk”  
„Polityka”  
„Prawo i Życie”  
„Przedsiębiorstwo i Rynek”  
„Przegląd Samochodowy”  
„Przegląd Techniczny”  
„Rada Robotnicza”  
„Rocznik Statystyczny Transportu” 1967  
„Rocznik Statystyczny” 1949–1971  
„Rocznik Statystyki Międzynarodowej” 1970  
„Rzeczpospolita”  
„Służba Milicji Obywatelskiej”  
„Statistik Årsbok för Sverige” 1965 ([http://www.scb.se/Grupp/Hitta\\_statistik/Historisk\\_statistik/\\_Dokument/Statistisk%20årsbok%201914-2001/Statistisk%20arsbok%20for%20Sverige%201965.pdf](http://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Historisk_statistik/_Dokument/Statistisk%20årsbok%201914-2001/Statistisk%20arsbok%20for%20Sverige%201965.pdf))  
„Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik” 1970 ([http://www.digizeitschriften.de/download/PPN514402644\\_1971/PPN514402644\\_1971\\_\\_log63.pdf](http://www.digizeitschriften.de/download/PPN514402644_1971/PPN514402644_1971__log63.pdf) [dostęp: 14 VI 2017])  
„Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik” 1966 ([https://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN514402644\\_1966|log33&physid=phys230#navi](https://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN514402644_1966|log33&physid=phys230#navi) [dostęp: 20 II 2017])  
„Ster”  
„Stolica”  
„Szpilki”  
„Świat”  
„Technika Motoryzacyjna”  
„Trybuna Ludu”  
„Trybuna Wolności”  
„Wiadomości Statystyczne”  
„Wiadomości Ubezpieczeniowe”  
„Wiedza i Życie”  
„Zagadnienia Karno-Administracyjne”  
„Życie Gospodarcze”  
„Życie Warszawy”  
*Kompendium Statystyczne Administracji Celnej 19456–1974*, Warszawa 1975  
Rostocki A., Wieniawski W., *Motoryzacja w liczbach 1969*, Warszawa 1970

### Inne materiały źródłowe

Polska Kronika Filmowa

*M-20 Warszawa*, PKF 47/51

*Giełda pod mostem*, PKF 64/41B

Boniecki J., *Pierwsze dziesięciolecie*, Plon konkursu pamiętnikarskiego *Moje trzydziestolecie*, Wojewódzka Biblioteka Publiczna w Kielcach, sygn. Ręk. 138/16

Relacja Artura Starewicza, Hoover Institution Archives, Jane L. Curry Collection, Box 9  
[www.encycol.pl/wiki/Jerzy\\_Kurcysz](http://www.encycol.pl/wiki/Jerzy_Kurcysz) (dostęp: 19 I 2017)  
<http://www.nowedrogi.pl/index.php?option=content&task=view&id=32&Itemid=93>  
(dostęp: 21 I 2011)

## Źródła publikowane

- II Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Stenogram. Warszawa, 10 III – 19 III 1959 r.*, Warszawa 1959
- Augustynowicz A.F., *Walka o samochód w Polsce*, Warszawa 1934
- Bernhardt M., *Z Miodowej na Bracką. Opowieść powstańca warszawskiego*, cz. 2, Kraków 2012
- Dąbrowska M., *Dzienniki powojenne 1945–1949*, Warszawa 1997
- FSO Syrena. Instrukcja obsługi*, Warszawa 1960
- Giedroyc J., Miłosz C., *Listy 1964–1972*, oprac. M. Kornat, Warszawa 2011
- Humor z Polski. Dowcipy z lat 1948–2008*, zebrała E. Rychlewska, Poznań 2008
- Jastrun M., *Dziennik 1955–1981*, Kraków 2002
- Kisielewski S., *Dzienniki*, Warszawa 2001
- Laforet C., *Za żelazną kurtyną. Podróż do Polski w 1967 r.*, Warszawa 2013
- Listy do pierwszych sekretarzy KC PZPR*, oprac. J. Stępień, Warszawa 1994
- Ludowa i socjalistyczna. Pamiętniki Polaków 1918–1978. Antologia pamiętnikarstwa polskiego*, wybór i oprac. B. Gołębiowski, M. Grad, F. Jakubczak, Warszawa 1983
- Modzelewski K., *Zajeżdżymy kobyłę historii. Wspomnienia poobijanego jeźdźca*, Warszawa 2013
- Motoryzacja Polski w świetle opinii publicznej*, cz. 1–2, Warszawa 1934
- Nor A.C. [Josef Kaván], *Cesta do Polska*, Praha 1947
- Nowakowski W.E., *Okruchy systemu*, „Karta” 2014, nr 76
- Pamiętniki pokolenia. Prace nadesłane na Wielki Konkurs Wspomnień pod nazwą „Rośliśmy z Polską Ludową” ogłoszony przez ZG ZMS, ZG ZMW Instytut Filozofii i Socjologii PAN, P.W. „Iskry” i „Sztandar Młodych”*, Warszawa 1966
- Prace Rady Motoryzacyjnej 1958–1964*, Warszawa 1965
- Putrament J., *Pół wieku. Literaci*, Warszawa 1970
- Rakowski M., *Dzienniki polityczne 1967–1968*, Warszawa 1999
- Rakowski M., *Dzienniki polityczne 1969–1971*, Warszawa 2001
- Regulski J., *Blaski i cienie długiego życia*, Warszawa 1980
- Różański H., *Śladem wspomnień i dokumentów (1943–1948)*, Warszawa 1987
- Rurarz Z., *Byłem doradcą Gierka*, Chicago–Toronto–Warszawa 1990
- Rychter W., *Moje dwa i cztery kółka*, Warszawa 1983
- Sękowski M., *Pamiętnik warszawskiego taksówkarza*, Warszawa 1985
- Słodowy A., *Budowa samochodu amatorskiego*, Warszawa 1958
- Słodowy A., *Jeżdżę samochodem Skoda 1000 MB*, Warszawa 1967
- Słodowy A., *Podręcznik kierowcy amatora*, Warszawa 1952
- Słodowy A., *Sam obsługuję samochód*, Warszawa 1969
- Słodowy A., *Samochód bez tajemnic*, Warszawa 1966
- Słodowy A., *Samochód bez tajemnic*, Warszawa 1971
- Słodowy A., *Skoda 1000 MB, 1100 MB, 100, 110: technika jazdy, obsługa i usprawnienia*, Warszawa 1969

- Słodowy A., *Usprawniam własny samochód*, Warszawa 1971
- Słownik biograficzny techników polskich*, z. 6, red. nac. Z. Skarżyński, Warszawa 1995
- Szczepański J.J., *Dziennik*, t. 1: 1945–1956, Kraków 2009; t. 2: 1957–1963, Kraków 2011; t. 3: 1964–1972, Kraków 2013
- Tyrmand L., *Dziennik 1954. Wersja oryginalna*, Warszawa 1999
- Zawieyski J., *Dzienniki*, t. 1: *Wybór z lat 1955–1959*, wybór i oprac. red. A. Knyt, współpr. M. Czocho, Warszawa 2011
- Życie bez fikcji. Dzienniki*, wybór, wstęp i oprac. S. Adamczyk, Warszawa 1976

## Opracowania

- Akhtar M., Humphries S., *The Fifties and Sixties. A Lifestyle Revolution*, Basingstoke and Oxford 2001
- Automobilklub Polski 1909–2009. Monografia*, red. B. Mierkowski, Warszawa 2009
- Bardou J.P., Chanaron J.J., Fridenson P., Laux J. M., *The Automobile Revolution. The Impact of an Industry*, Chapel Hill 1982
- Barthes R., *Mit i znak*, Warszawa 1970
- Baudelot Ch., Lebeaupin A., *Les salaries de 1950 à 1975*, „Economie et statistique” 1979, vol. 113, no. 1
- Baudrillard J., *Spółczesność konsumpcyjna. Jego mity i struktury*, Warszawa 2006
- Berend I.T., *Central and Eastern Europe 1944–1993. Detour from the periphery to the periphery*, Cambridge 1996
- Bojar H., *Rodzina i życie rodzinne*, w: *Co nam zostało z tych lat... Społeczeństwo polskie u progu zmiany systemowej*, red. M. Marody, Londyn 1991
- Brzostek B., *Szewroletariat*, „Mówią Wieki” 2013, nr 5, s. 54–55
- Brzostek B., *Za progiem. Codziennosc w przestrzeni publicznej Warszawy lat 1955–1970*, Warszawa 2007
- Bugowski R., *Polski Fiat jako „miejsce pamięci”. Rola i obraz marki polskiej drugiej połowy XX wieku. Refleksje wokół koncepcji*, „Klio” 2011, nr 1, s. 123–140
- Bukowski W., *Samochody PRL-u*, Łódź 2010
- Burleigh M., *Trzecia Rzesza. Nowa historia*, Kraków 2010
- Busch F., *Transportation in Postwar Germany*, „Annals of the American Academy of Political and Social Science” 1948, vol. 260 (November)
- Ciesla B., *Difficult Relations. German Automobile Construction and the Economic Alliance in Eastern Europe, 1945–1990*, w: *Towards Mobility. Varieties of Automobility in East and West*, ed. D. Schlinkert, M. Grieger, U. Gutzmann, Wolfsburg 2009
- Krasiński Z., *Czynniki ekonomiczno-społeczne rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce w świetle badań ankietowych*, Poznań 1972
- Dłutek A., *Kooperacja polsko-włoska Fiat 126p: zakup licencji: opis przypadku*, Warszawa 1979
- Duignam P., Gann L.H., *The Rebirth of the Democratic World 1945–1958*, Cambridge 1992
- Dziurawiec A., *Późny Gomułka, wczesny Gierek*, Warszawa 2009

- Fałkowski M., *Życie codzienne w samochodzie. Schematy interakcji i wzajemnego postrzegania się kierowców z perspektywy socjologii życia codziennego*, „Kultura i Społeczeństwo” 2010, t. 54, nr 1
- Fava V., *The Elusive People’s Car. Imagined Automobility and Productive Practices along the „Czechoslovak Road to Socialism” (1945–1968)*, w: *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, ed. L.H. Siegelbaum, New York 2011
- Fava V., *The Socialist People’s Car: Automobiles, Shortages, and Consent on the Czechoslovak Road to Mass Production (1918–1964)*, Amsterdam 2013
- Fiat w Polsce (sprzedaż licencji)*, Warszawa 1980
- Fink J.J., *The Automobile Age*, Cambridge–London 1988
- Fitzpatrick S., *Życie codzienne pod rządami Stalina. Rosja radziecka w latach trzydziestych XX wieku*, Kraków 2012
- Foreman-Peck J., *Death on the Roads: Changing National Responses to Motor Accidents*, w: *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, ed. T. Barker, London 1987
- Friedrich S., *Autos bauen im Sozialismus. Arbeit und Organisationskultur in der Zwickauer Automobilindustrie nach 1945*, Leipzig 2008
- Garbacz A., *Mikrus. Auto, któremu nie pozwolono dorosnąć*, Stalowa Wola 2011
- Gatejel L., *Appealing for a Car: Consumption Policies and Entitlement in the USSR, the GDR, and Romania, 1950s–1980s*, „Slavic Review” 2016, vol. 75, no. 1 (Spring 2016)
- Gatejel L., *The Common Heritage of the Socialist Car Culture*, w: *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, ed. L.H. Siegelbaum, New York 2011
- Gatejel L., *Warten, hoffen und endlich fahren: Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR, 1956–1989/91*, Frankfurt am Main 2014
- Gierowski J.A., *Historia Włoch*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1999
- Górski M., *Historia konstrukcji samochodów FSO. 1951–2011*, Warszawa 2013
- Grandin G., *Fordlandia. Henry Ford i jego miasto-państwo w amazońskiej dżungli*, przeł. J.J. Górski, Warszawa 2012
- Groniewski K., *Technika motoryzacyjna w Polsce międzywojennej*, Warszawa 1965
- Gunn S., *People and the car: the expansion of automobility in urban Britain, 1955–1970*, „Social History” 38, 2013, no. 2
- Hanasz W., *Engines of liberty. Cars and the Collapse of Communism in Eastern Europe. A personal essay*, <http://www.cei.org/pdf/1755.pdf>
- Handel i usługi na tle rozwoju motoryzacji indywidualnej*, Warszawa 1977
- Heitmann J.A., *The automobile and American Life*, Jefferson 2009
- J.M., *Zmotoryzujmy Polskę*, Warszawa 1939
- Jarosz D., Pasztor M., *Afera mięsna: fakty i konteksty*, Toruń 2004
- Jarosz D., Pasztor M., *Skazani na podległość. Z dziejów stosunków polsko-włoskich w latach 1945–1958*, Warszawa 2013
- Jastrząb M., *Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w polskich szkołach. Historia inercji instytucjonalnej*, w: *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 279–288
- Jastrząb M., *Fiat’s small cars for Polish mass motorisation: The Small Engine Car Factory in Bielsko-Biała and Tychy, 1971–1980*, „Journal of Transport History” 2017, vol. 38, no. 1

- Jastrząb M., *Historia motoryzacji i przemysłu motoryzacyjnego. Stan i cele badań*, w: *Przeгляд badań nad historią gospodarczą w XXI wieku*, red. R. Matera, A. Pieczewski, Łódź 2011, s. 161–173
- Jastrząb M., J. Wawrzyniak, *Dwie nowoczesności polskiego przemysłu motoryzacyjnego: o rozwoju zależnym Fabryki Samochodów Osobowych*, „Acta Poloniae Historica” (w druku)
- Jastrząb M., *Nadzór nad wielką inwestycją przemysłową: budowa Fabryki Samochodów Małolitrażowych i wdrożenie produkcji Fiata 126p*, w: *Z dziejów przemysłu na ziemiach polskich*, red. R. Klementowski, E. Kościak, Wrocław 2012, s. 113–122
- Jastrząb M., *Socjalistyczna praworządność i egalitaryzm. Nadużycia władzy w epoce gierkowskiej i walka z nimi. Przykład talonów samochodowych*, w: *Spółeczeństwo polskie w latach 1980–1989*, red. N. Jarska i J. Olaszek, Warszawa–Kraków 2015, s. 70–86
- Jastrząb M., *The idea of developed socialist society and a private car* – tekst udostępniony przez Autora
- Jastrząb M., *Zajazdy dla zmotoryzowanych w Polsce lat siedemdziesiątych*, „Przeгляд Historyczny” 2013, nr 2, s. 325–348
- Jaworska J., *Cywilizacja „Przekroju”. Misja obyczajowa w magazynie ilustrowanym*, Warszawa 2008
- Jędrzejczak A., *Sąd nad posiadaczem*, w: *Młodzi stąd. Reportaże 1950–1965*, wybór A. Pawłowska i J. Feliksiak, Warszawa 1966
- Judt T., *Powojnie. Historia Europy od 1945*, Poznań 2008
- Juźwik A., *Zagraniczna pomoc charytatywna dla dzieci i młodzieży w Polsce w latach 1945–1950*, „Polska 1944/45–1989. Studia i Materiały” 2013, nr 11
- Kaliński J., *Historia gospodarcza XIX i XX w.*, Warszawa 2008
- Kaliński J., Liberadzki B., *Transport w Polsce w latach 1918–1978. Zarys historii*, Warszawa 1986
- Kaliński J., *Motoryzacja a infrastruktura drogowa w Polsce po 1918 r.*, w: *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014
- Kaliński J., *Plan odbudowy gospodarczej 1947–1949*, Warszawa 1977
- Kaliński J., *Polityka gospodarcza Polski w latach 1948–1955*, Warszawa 1987
- Karpiński A., *PRL a uprzemysłowienie i urbanizacja Polski*, w: *Zrozumieć PRL*, red. W. Żółtkowski, Warszawa 2012
- Keiller P., *Sexual Ambiguity and Automotive Engineering*, w: *Autopia. Cars and Culture*, ed. P. Wollen, J. Kerr, London 2002
- Kirchberg P., *Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR*, Berlin 2000
- Klominiek A., *Życie w „Przekroju”*, Warszawa 1995
- Kochanowski J., *Rewolucja międzypaździernikowa. Polska 1956–1957*, Kraków 2017
- Kochanowski J., *Tylnymi drzwiami. „Czarny rynek” w Polsce 1944–1989*, Warszawa 2010
- Kochański A., *Jan Rustecki*, w: *Polski Słownik Biograficzny*, t. 33, 1991, z. 1
- Komornicki T., *Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji*, Warszawa 2011
- Konieczniak Z., *FSO. Fabryka Samochodów Osobowych 1951–1986*, Warszawa 1986
- König W., *Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft. „Volkprodukte” im Dritten Reich: Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft*, Paderborn 2004

- Korczyk H., *Janusz Reguński*, w: *Polski Słownik Biograficzny*, t. 30, 1987, z. 127
- Koshar R., *Cars and Nations. Anglo-German Perspectives on Automobility between the World Wars*, „Theory, Culture & Society” 2004, vol. 21, no. 4/5
- Kozieł K., *Prasa w latach 1944–1989*, w: *Prasa, radio i telewizja w Polsce. Zarys dziejów*, red. D. Grzelewska et al., Warszawa 1999
- Krupa Z., *Działalność propagandowo-profilaktyczna Milicji Obywatelskiej na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, „Bezpieczeństwo i Administracja. Zeszyty Naukowe Wydziału Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Obrony Narodowej” 2015, nr 3
- Kula M., *Mimo wszystko bliżej Paryża niż Moskwy. Książka o Francji, PRL i o nas, historykach*, Warszawa 2010
- Kuroń J., Żakowski J., *PRL dla początkujących*, Wrocław 1995
- Landau Z., Tomaszewski J., *Bank Polska Kasa Opieki SA*, Warszawa 1990
- Landau Z., Tomaszewski J., *Zarys historii gospodarczej Polski 1918–1939*, Warszawa 1999
- Lefebvre H., *Everyday Life in The Modern World*, New York 2016
- Lem S., Mrozek S., *Listy 1956–1978*, tł. z ang. T. Lem, z fr. R. Niziołek, Kraków 2011
- Leszczyński A., *Sprawy do załatwienia. Listy do „Po Prostu” 1955–1957*, Warszawa 2000
- Lista G., *Futuryzm*, tłum. E. Gorządek, Warszawa 2002
- Łuczak C., *Pod niemieckim jarzmem (Kraj Warty 1939–1945)*, Poznań 1996
- Majewski M.W., *Poszukiwania złóż ropy naftowej i gazu w Polsce (1919–1939)*, „Annales Universitatis Pedagogicae Cracoviensis. Studia Historica” 2009, t. 8
- Majewski M.W., *Powstanie przemysłu motoryzacyjnego w II Rzeczypospolitej 1919–1928*, w: *Z dziejów przemysłu przed 1945 rokiem*, red. J. Chumiński, M. Zawadka, Wrocław 2012
- Majewski M.W., *Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej*, Kraków 2016
- Makłowicz J., *Zmotoryzujemy Polskę*, Warszawa 1931
- Marvick A., *The Sixties: cultural revolution in Britain, France, Italy and the United States, c. 1958–1974*, New York 1998
- McShane C., *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York 1994
- Mezer J. de, *Cywilizacja motocyklowa. Motoryzacja motocyklowa w Polsce 1945–1965*, Warszawa 2011
- Miczka T., *Czas przyszły niedokonany. O włoskiej sztuce futurystycznej*, Katowice 1994
- Miljkovic M., *Western Technology in Socialist Factory: the Formative Phase of the Yugoslav Automobile Industry, 1955–1962*, Cold War History Research Center at Corvinas University of Budapest, 2013, s. 6 ([http://www.etd.ceu.hu/2013/miljkovic\\_marko.pdf](http://www.etd.ceu.hu/2013/miljkovic_marko.pdf) [dostęp: 18 V 2016])
- Miniuk A. I., *The Use of German Industrial and Scientific Technical Potential in the Development of the Soviet Motor Industry w: Towards Mobility*
- Misiuk A., *Historia Policji w Polsce. Od X wieku do współczesności*, Warszawa 2008
- Misztal S., *Branże wiodące stołecznego przemysłu w latach 1945–1976*, w: *Wielkie zakłady przemysłowe Warszawy*, red. J. Kazimierski et al., Warszawa 1974
- Modelski Ł., *Fotobiografia PRL. Opowieści reporterów*, Kraków 2013
- Mórawski K.J., *Syrena. Samochód PRL-u*, Warszawa 2005
- Morawski W., *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2010
- Nestorowicz M.W., *Sprawa drogowa w Polsce. Zagadnienie gospodarcze*, Warszawa 1924
- Nestorowicz M.W., *Stan dróg kołowych Królestwa Polskiego*, Warszawa 1913

- Nettleton N., *Driving towards Communist Consumerism. AvtoVAZ, „Cahiers du monde ruse”* 2006, vol. 47, no. 1–2, s. 131–151
- Niedziałek M.C., *Działalność MO w opinii pracowników poznańskich zakładów pracy, w: Milicja Obywatelska a społeczeństwo (Synteza i reinterpretacja badań z lat 1967–1983)*, red. S. Buczyński et al., Warszawa 1984
- Niedźwiecka E., *Łódź w PRL-u. Opowieść o życiu miasta 1945–1980*, Łódź 2011
- Obyczaje polskie. Wiek XX w krótkich hasłach*, red. M. Szpakowska, Warszawa 2008
- Opowieść o FSO. Historia tej warszawskiej fabryki*, red. prow. Z. Boniecki przy współpr. R. Gajewskiego, korekta i uzup. E. Pietrzak, Warszawa 2010
- Pałaszewska-Reindl T., *Konsumpcja dóbr trwałego użytku w Polsce*, Warszawa 1966
- Péteri G., *Alternative modernity? Everyday Practices of Elite Mobility in Communist Hungary, 1956–1980*, w: *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, ed. L.H. Siegelbaum, New York 2011
- Płocica M., Winiarski B., *Mikrus MR-300. 3 lata produkcji, 50 lat historii*, Kraków 2011
- Podbielski Z., *Polski Fiat 125p/FSO 125p*, Warszawa 2009
- Pytel J., *Ochotnicza Rezerwa Milicji Obywatelskiej (1946–1989)*, Warszawa 2009
- Pyter M., *Prawne zasady użytkowania pojazdów mechanicznych*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 2011, t. 63, z. 2
- Reinhard W., *Życie po europejsku. Od czasów najdawniejszych do współczesności*, Warszawa 2009
- Reinisch J., „We shall Rebuild Anew a Powerful Nation”. UNRRA, *Internationalism and National Reconstruction in Poland*, „Journal of Contemporary History” 2008, t. 43, nr 3
- Relich M., *Załamane motoryzacji w Polsce na skutek tzw. demotoryzacji kraju w latach 1931–1935 i próby jej odbudowy w drugiej połowie lat 30. XX wieku*, w: *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014
- Robertson L.S., *Motor Vehicle Injuries*, „Public Health Reports” 1985, vol. 100, no. 6
- Roche M., *Samochód*, w: *Psychologia życia codziennego*, red. M. Reuchlin, tłum. z fr. Z. Zakrzewska, Warszawa 1983
- Rostocki A., *Kochajmy stare gruchoty*, Warszawa 1977
- Rostocki A., Tarczyński J., *Automobilizm w Warszawie do 1939 r.*, Warszawa 1988
- Rummel A., *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922–1980*, Warszawa 1985
- Rychter W., *Dzieje samochodu*, Warszawa 1979
- Rynek motoryzacyjny*, red. Z. Krasieński, Warszawa 1980,
- Ryś B., *Rozwój polsko-jugosłowiańskich stosunków gospodarczych*, Łódź 1986
- Sachs W., *For the Love of the Automobile. Looking Back into the History of Our Desires*, Oxford 1992
- Salvadori R., *Sceny pierwotne*, w: *idem, Mitologia nowoczesności*, tłum. H. Kralowa, Warszawa 2004
- Saupe A., *Human Security and the Challenge of Automobile and Road Traffic Safety: A Cultural Historical Perspective*, „Historical Social Research / Historische Sozialforschung” 2010, vol. 35, no. 4 (134)
- Setright L.J.K., *Drive On! A Social History of the Motor Car*, London 2003
- Siegelbaum L.H., *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Cornell University Press 2008



- Skobelski R., *Polityka PRL wobec państw socjalistycznych w latach 1956–1970. Współpraca, napięcia, konflikty*, Poznań 2010
- Skodlarski J., *Zarys historii gospodarczej Polski do 1945 roku*, Warszawa–Łódź 1997
- Socjologia codzienności*, red. P. Sztompka, M. Boguni-Borowska, Kraków 2008
- Sowiński P., *Wakacje w Polsce Ludowej: polityka władz i ruch turystyczny (1945–1989)*, Warszawa 2005
- Sulima R., *Antropologia codzienności*, Kraków 2000
- Syzdak E., Syzdek B., *Zanim zostanie zapomniany*, Warszawa 1996
- Szarota T., *Okupowanej Warszawy dzień powszedni. Studium historyczne*, Warszawa 1988
- Szarota T., *Życie codzienne w stolicach okupowanej Europy. Szkice historyczne. Kronika wydarzeń*, Warszawa 1995
- Szczerbicki T., *Mercedes a sprawa polska*, Warszawa 2006
- Szczerbicki T., *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...*, Warszawa 2010
- Szczerbicki T., *Syrena*, Czerwone i Bieli 2016
- Szelichowski S., *Dzieje polskiej motoryzacji*, Łódź 2012
- Szostkiewicz S., *Bezpieczeństwo na drogach publicznych w opinii społecznej*, w: *Konferencja Naukowo-Techniczna pt. Problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego, Warszawa, 5–6 maja 1971: materiały*, Warszawa 1971
- Szostkiewicz S., *Przemiany w strukturze załogi Fabryki Samochodów Osobowych w latach 1956–1961*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1965
- Szumilło M., *Roman Zambrowski 1909–1977*, Warszawa 2014
- Tarczyński J., Jeleń W., *Początki polskiej motoryzacji. Samochody CWS*, Warszawa 1991
- Tarczyński J., Szczerbicki T., *Samochody osobowe Polski Fiat 508 i 518*, Warszawa 2003
- The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, ed. T. Barker, London 1987
- Turnock D., *The East European Economy in Context. Communism and Transition*, London–New York 1997
- Urbanek M., *Zły Tyrmand*, Warszawa 2007
- Volti R., *Cars and Culture. The Life Story of a Technology*, Baltimore 2006
- Wieczorkiewicz A., *Polska Jugosławia. Gospodarka współpraca*, Warszawa 1972
- Wilk H., *Być kierowcą w PRL. Problemy zmotoryzowanych w świetle publikacji „Motoru” w latach 1955–1966*, „Polska 1944/45–1989. Studia i Materiały” 2011, t. 10, s. 223–262
- Wilk H., *Od Sputnika do selenautów. Kosmiczny wyścig w świetle oficjalnej propagandy PRL (1957–1969)*, w: *Yesterday. Studia z historii najnowszej. Księga dedykowana prof. Jerzemu Eislerowi w 65. rocznicę urodzin*, red. J. Olszek, A. Dudek, Ł. Kamiński et al., Warszawa 2017
- Wilk H., *Ministerstwo Motoryzacji czy Centralny Urząd Samochodowy? – polska motoryzacja na rozdrożu. Plany, możliwości, instytucje (1944–1948)*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2015, nr 1, s. 144–162
- Wilk H., *„Nawet samochodów nie ma, zostały graty po Niemcach” – motoryzacyjny punkt startu – Polska 1944–1949*, „Polska 1944/45–1989. Studia i Materiały” 2013, t. 12, s. 301–330
- Wilk H., *Próba modernizacji polskiego przemysłu maszynowego w drugiej połowie lat 60. Przypadek fiata 125p*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2016, t. 76, s. 411–438
- Wilk H., *Stan motoryzacji w województwie kieleckim w latach 1945–1949*, „Świętokrzyskie Studia Archiwalno-Historyczne” 2016, t. 5, s. 321–350

- Wilk H., *Wybrane aspekty rozwoju motoryzacji i jego wpływu na środowisko naturalne w powojennej Polsce*, w: *Od systemu żarowego do ekorozwoju. Ochrona i wykorzystanie zasobów środowiska naturalnego na ziemiach polskich – aspekt historyczny*, red. T. Głowiński, M. Zawadka, Wrocław 2016, s. 297–306
- Wituch T., *Spór o Triest – wczesny epizod „zimnej wojny”*, „Dzieje Najnowsze” 1997, nr 2
- Wójcik T., *Centralne Warsztaty Samochodowe w Warszawie w latach 1918–1928. Przyczynek do genezy polskiej motoryzacji*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2013, nr 2
- Wójcik T., *Wybrane aspekty działalności wojska w rozwoju motoryzacji II Rzeczypospolitej*, w: *Z dziejów przemysłu przed 1945 rokiem*, red. J. Chumiński, M. Zawadzki, Wrocław 2012
- Wolle S., *Wspaniały świat dyktatury. Codzienność i władza w NRD 1979–1989*, Warszawa 2003
- Wróblewski A.K., *Polska na kółkach*, Warszawa 1989
- Zatlin J. R., *The Currency of Socialism. Money and political culture in East Germany*, New York 2007
- Zawistowski A., *Polska Ludowa. Wzrost podporządkowany doktrynie politycznej*, w: *Polskie osiągnięcia gospodarcze. perspektywa historyczna*, red. J. Kaliński, Warszawa 2010
- Zieliński A., *Rozwój koncepcji samochodu osobowego w XX wieku*, Warszawa 2005

## Indeks osób

### A

*A.Zap.* 147  
*A.M.* 7, 162–164  
*Adamczewski Bolesław* 144  
*Adamczyk Stanisław* 264, 377  
*Akhtar Miriam* 122  
*Albrecht Jerzy* 66  
*Ambroziewicz P.* 250, 252–254  
*Armando Fiorelli* 181  
*Askanas Stefan* 50, 84–86, 109, 128, 165  
*Assorodobraj-Kula Nina* 265  
*Augustynowicz Adam Franciszek* 28, 29

### B

*Babski W.* 342, 347  
*Baneck H.* 324  
*Bardou Jean-Pierre* 122–125, 316  
*Barker Theo* 11, 33, 294  
*Barnert R.* 186  
*Barthes Roland* 9, 110  
*Baudelot Christian* 337  
*Baudrillard Jean* 10  
*Bąbol Feliks* 265  
*Berend Ivan Tibor* 37, 290  
*Bernhardt Maciej* 295  
*Bézier Pierre* 122  
*Bierut Bolesław* 45, 46, 90, 95, 109, 110, 118, 133  
*Biliński Olech* 242  
*Blaut Szczepan* 198, 240  
*Blinowski Franciszek* 66  
*Bliński* 236  
*Bluemke Fryderyk* 129, 136  
*Bobrowska Alicja* 237

*Bobrowski Czesław* 50, 59, 64, 72, 101, 205, 206

*Boguni-Borowska Małgorzata* 10  
*Bohlin Nils* 315  
*Bojar Hanna* 354  
*Boniecki J.* 297  
*Boniecki Zbigniew* 7, 91, 146  
*Bordziłowski Jerzy* 140  
*Borkowski L.J.* 26  
*Breźniew Leonid* 189, 190, 290  
*Broz Tito Josif* 290  
*Bryll Ernest* 187  
*Bryx Wiktor* 203, 310, 314, 357, 358  
*Brzeski Henryk* 21  
*Brzosko S.* 136  
*Brzostek Błażej* 13, 258, 288, 298, 299, 302, 317, 324  
*Buczynski Stanisław* 321  
*Budrewicz Olgierd* 7, 244, 245, 276, 277  
*Bugowski Radosław* 13  
*Bujniewicz Jan* 142, 247, 261, 292  
*Bukowski Włodzimierz* 182  
*Burgin Juliusz* 119  
*Burleigh Michael* 120  
*Bursztyński Stanisław* 335, 336  
*Busch Fritz* 36  
*Buszma Eugeniusz* 101

### C

*Ceaușescu Nikolai* 290  
*Chanaron Jean-Jacques* 122–125, 316  
*Chapron Henri* 109, 110  
*Chardonnet* 188  
*Chełchowski Hilary* 66

- Chlebowicz W.* 360  
*Chruszczow Nikita* 126, 189  
*Chumiński Jędrzej* 21  
*Ciamaga L.* 142  
*Ciesielski R.* 323, 324  
*Ciesla Burghard* 173  
*Curry Jane* 109, 290  
*Cyrankiewicz Józef* 109, 115, 163, 168, 183, 236, 290  
*Czarnecki M.* 224  
*Czechowicz Antoni* 169, 352  
*Czeniewicz O.* 339  
*Czoch Magdalena* 305
- D**  
*Datek J.* 331  
*Dąbrowska Maria* 108, 324  
*Dąbrowska S.* 300, 314  
*Dąbrowski A.* 246  
*Dąbrowski Jan* 140, 142  
*Dehnel J.R.* 148, 151  
*Delahaye Émile* 110  
*Dembicki Mieczysław* 140  
*Dłutek Andrzej* 180, 183  
*Docha Józef* 96  
*Domaniewski T.* 290  
*Drexler Zbigniew* 319  
*Dudek Antoni* 10  
*Duignan Peter* 37, 125  
*Dworakowski Władysław* 134  
*Dygat Stanisław* 338  
*Dziopak Ryszard* 190, 191  
*Dziurawiec Andrzej* 365
- E**  
*E.O. publicysta* 105, 106  
*Eile Marian* 237, 238  
*Ender J.* 275
- F**  
*Fałkowski Michał* 10, 13  
*Fava Valentina* 12, 88, 97, 125, 187  
*Feliksiak Jerzy* 265  
*Fijewski Tadeusz* 322  
*Fikus D.* 142  
*Filipowicz Zygmunt* 140  
*Fink James J.* 120, 121, 124, 316  
*Fitzpatrick Sheila* 10  
*Flisak Jerzy* 319, 320  
*Flisek J.* 300  
*Fogg Mieczysław* 322  
*Ford Henry* 11, 118, 120  
*Ford Henry II* 124  
*Foreman-Peck James* 294, 314, 315  
*Frączkowski Antoni* 25  
*Fridenson Patrick* 122–125, 316  
*Friedrich Simon* 12  
*Frister R.* 240
- G**  
*Gajewski Robert* 7, 91, 146  
*Galkowski Jerzy* 242  
*Gann Lewis H.* 37, 125  
*Garbacz Anna* 162–164, 166  
*Gatejel Luminita* 10, 12, 161, 173, 211, 236, 239, 288, 289, 294  
*Gawron* 286  
*Gawryluk I.* 142  
*Gąsiorek E.* 322  
*Giedroyc Jerzy* 367  
*Gierek Edward* 13, 14, 144, 191, 259, 275  
*Gierowski Józef Andrzej* 176  
*Gliszczyńska Xymena* 309  
*Gluck Leopold* 205  
*Głowiński Tomasz* 12, 22  
*Głuszek Leokadia* 161  
*Głuszek Szczepan* 161  
*Golik I.* 323  
*Gołębiowski Bronisław* 161  
*Gomułka Władysław* 13–15, 133, 134, 144, 168, 171, 173, 191, 195, 196, 216, 262, 270, 274, 292, 323, 332, 365, 368–370  
*Gorządek Ewa* 9  
*Gosławski Czesław* 186  
*Goździewski K.* 300, 342  
*Górecki Andrzej* 181  
*Górski Jerzy Jan* 118  
*Górski Mirosław* 149  
*gp* 258  
*Grabarczyk Piotr* 325, 326, 329–332  
*Grabowski Edward* 242  
*Grabowski Tadeusz* 31  
*Grad Mieczysław* 161  
*Grandin Greg* 118

*Gren Julian* 88  
*Grieger Manfred* 12, 89, 173  
*Grodecki Jerzy* 140  
*Grodzki Stanisław* 21  
*Groniewski Kazimierz* 22, 24  
*Grosfeld Ludwik* 74  
*Gross-Gronomski Leon* 80, 81  
*Grosz Wiktor* 94  
*Grubecki Jan Michał* 43  
*Grzelewska Danuta* 143  
*Gunn Simon* 11, 123  
*Gutzmann Ulrike* 12, 89, 173

**H**

*Halak Grzegorz* 111, 146  
*Halicki Stefan* 140  
*Haller Józef* 22  
*Hanasz Waldemar* 11  
*Hasse-Bukowska Barbara* 356  
*Heitmann John Alfred* 11  
*Hereget Ryszard* 28, 29  
*Hiller Z.* 297  
*Hitler Adolf* 120, 121  
*Holzenbecher G.* 324  
*Humphries Stephen* 122

**I**

*Inglis David* 368

**J**

*J.M.* 22, 147  
*Jacheć Józef* 164  
*Jacyna Jerzy* 361  
*Jakubczak Franciszek* 161  
*Jakubowska* 235  
*Jakubowski J.* 363  
*Jakubowski Zenon* 320, 321  
*Janowski Leon* 165  
*Jaromiński Stanisław* 99  
*Jaros Dariusz* 17, 87–89, 330  
*Jaroszewicz Piotr* 53, 66, 94, 158, 163, 170  
*Jarska Natalia* 12, 159  
*Jastrun Mieczysław* 135, 143  
*Jastrząb Ewa* 12  
*Jastrząb Mariusz* 11, 12, 17, 143  
*Jastrzębski Wincenty* 54  
*Jaszczuk Bolesław* 172

*Jaworska Justyna* 9, 13, 127  
*Jedynak Andrzej* 187  
*Jeleń Witold* 21, 25  
*Jeziernski H.* 329–332, 337, 338  
*Jeżewski W.* 350  
*Jędrzychowski Stefan* 66, 154, 178, 199, 202  
*Jędrzejczak A.* 265  
*Jopek Franciszek* 242  
*Judt Tony* 119, 122  
*Jużwik Andrzej* 70

**K**

*Kalecki Michał* 206  
*Kaliński Janusz* 22, 23, 25, 26, 32, 36, 38, 59, 67–69, 101  
*Kamiński Łukasz* 10  
*Kapeliński Tadeusz* 44  
*Karpiński Andrzej* 38  
*Karpowski Mikołaj* 25  
*Kasman Leon* 66  
*Kawa F.* 356  
*Keiller Patrick* 121  
*Kerr Joe* 121  
*Kibic* 133  
*Kieta M.* 286  
*Kirchberg Peter* 12  
*Kisielewski „Kisiel” Stefan* 133, 228, 229, 239, 305, 306, 369  
*Klementowski Robert* 12, 22  
*Klominek Andrzej* 238  
*Knyt Agnieszka* 305  
*Kobuszewski Jan* 186  
*Kobyliński Szymon* 369  
*Kochanowski Jerzy* 17, 163, 168, 208, 325, 329–332  
*Kochański Aleksander* 44  
*Kociniak Jan* 186, 187  
*Kole Julian* 66, 205  
*Komornicki Tomasz* 13  
*Kon Jan* 140  
*Kondracki A.* 324  
*Konieczniak Zdzisław* 87  
*König Wolfgang* 120  
*Koperski B.* 335, 336, 339, 350  
*Korczyk Henryk* 96  
*Kornai Janos* 273  
*Kornat Marek* 367

- Koshar Rudy* 120  
*Kosiński Krzysztof* 10  
*Koska W.* 311  
*Kosygin Aleksiej* 189  
*Koszyk Jerzy* 140  
*Kościk Elżbieta* 12  
*Kotarski Henryk* 322  
*Kotula M.* 301–305, 307, 312  
*Kousal M.* 260  
*Kozieł Andrzej* 143  
*Kozłowski Stefan* 25  
*Koźerski Salami zob. Eile Marian*  
*Kras M.* 347  
*Kraśński Zdzisław* 17, 26, 93, 192, 204, 234, 260, 262–266, 278, 288, 354, 355  
*Królikowski Wacław* 242  
*Kruczkowski* 235  
*Krupa T.* 319, 322  
*Krupiński Jan* 206  
*Kubiak Hieronim* 163  
*Kubiak S.* 209, 324, 335, 336, 350, 351  
*Kucharski T.* 186  
*Kula Marcin* 263, 265  
*Kulik W.* 204  
*Kuncewiczowa Maria* 352  
*Kurcysz Jerzy* 242  
*Kuroń Jacek* 13  
*Kutin Józef* 218  
*Kutschera Franz* 35
- L**  
*Laforet Carmen* 260  
*Landau Zbigniew* 34, 212–214  
*Lange Oskar* 74  
*Lange R.* 128  
*Laskus Edward* 140, 355  
*Laux James M.* 122–125, 316  
*Lebeaupin Anne* 337  
*Lech J.* 352  
*Ledwinka Hans* 121  
*Lefaucheux Pierre* 125  
*Lefebvre Henri* 9  
*Lehman Herbert H.* 70  
*Lem Stanisław* 7, 11, 134, 148, 233, 306, 317, 340–342, 346, 352, 363, 367  
*Lem Tomasz* 7, 148, 233, 306  
*Lenczewski Wiktor* 126, 127
- Lengren Zbigniew* 261, 262  
*Lenin* 126, 190  
*Lenin Włodzimierz* 126, 190  
*Lesiak W.* 355  
*Leszczyński Adam* 134, 137  
*Liberadzki Bogusław* 38  
*Lipka P.* 338  
*Lista Giovanni* 9  
*Loesch Kazimierz* 136, 139
- Ł**  
*Łapicki Andrzej* 232  
*Łaszyński Czesław* 235, 236  
*Łowczyński Lesław* 138, 263  
*Łuczak Czesław* 36  
*Łukasiewicz Stanisław* 152  
*Łukasik Jerzy* 153  
*Łukawski Mieczysław* 129
- M**  
*Machczyński Rajmund* 21  
*Maciejewski Józef* 99  
*Madeyski Marian* 138–140  
*Madsen Albin* 86  
*Majewski Mariusz Wojciech* 12, 21, 23, 24–27  
*Makarczyk Zbigniew* 140  
*Makłowicz Józef* 24, 28  
*Mania Henryk* 140  
*Manicka Zofia* 153  
*Marczak* 77  
*Marczewski A.* 128  
*Marinetti Filippo Tommaso* 9  
*Marody Mirosława* 354  
*Marvick Arthur* 11  
*Matera Rafał* 11  
*Mc Cabe Thomas* 74  
*McShane Clay* 11, 211  
*Meissner J.* 363  
*Menszikow Michał Siergiejewicz* 70  
*Merz E.* 324, 325  
*Mezer Jakub de* 13  
*Mędrzecki Bogdan* 163  
*Michalak J.* 357  
*Miczka Tadeusz* 9  
*Mierkowski Bogumił* 95  
*Mikołajczyk C.* 300

- Mikołajków L.* 88  
*Mikulski Stanisław* 322  
*Milewski Jerzy* 319  
*Miljković Marko* 176  
*Miłosz Czesław* 367  
*Minc Hilary* 66, 108, 134  
*Minc Leon* 118, 119  
*Minchejmer Adam* 140  
*Miniuk Andriej I.* 89  
*Misiuk Andrzej* 320  
*Misztal Stanisław* 39  
*Modelski Izydor* 109  
*Modelski Łukasz* 241  
*Modzelewski Karol* 289  
*Modzelewski Zygmunt* 74  
*Moldenhauer* 286  
*Morawski Wojciech* 67  
*Morek Jan* 240  
*Mosby Aline* 126  
*Mórawski Karol Jerzy* 12, 92, 150, 151, 155–157, 159, 160, 166, 270  
*Mroczek Stanisław* 140  
*Mrożek Sławomir* 7, 149, 233, 306, 317, 340–342, 346, 352, 363  
*Mróz Z.* 136, 356  
*Mruk Henryk* 204, 354, 355
- N**  
*Nehru Jawaharlal* 135  
*Nestorowicz Melchior Władysław* 24, 32  
*Nettleton Nordica* 10, 189, 190  
*Niedziątek Marian Czesław* 321  
*Niedźwiecka Ewa* 250  
*Niziołek Renata* 7, 148, 233, 306  
*Nor A.C. [Josef Kaván]* 295  
*Nordhoff Heinz* 124  
*Norwid-Neugebauer Mieczysław* 26  
*Novotný Antonín* 171  
*Nowak Cezary* 140  
*Nowakowski Wiktor Eugeniusz* 134, 135  
*Nowicki A.* 273  
*Nowotny Sylwester* 242
- O**  
*O.U. inż.* 49  
*Ochab Edward* 66  
*Okołów Zygmunt* 43, 51, 60  
*Olaszek Jan* 10, 12, 159  
*Oleander D.* 319  
*Olechnowicz E.* 317  
*Olszewska Barbara W.* 293, 329–332, 337, 338  
*Olszewski Kazimierz* 140  
*Osóbka-Morawski Edward* 55, 72, 103, 108, 111
- P**  
*Pajestka Józef* 143, 144  
*Pałaszewska-Reindl Teresa* 174, 367  
*Panczakiewicz Stanisław* 147, 152  
*Pasztor Maria* 87–89, 330  
*Pawłowska Anna* 265  
*Pawłowski J.* 360  
*Perzyński Z.* 286  
*Péteri György* 197, 291  
*Piasecki Juliusz* 29  
*Piastowski J.* 142  
*Pickard Fernand* 122  
*Pieczewski Andrzej* 11  
*Piekarc Wincenty* 74  
*Pietrzak Edward* 91, 146  
*Pijanowski Roman* 140, 348  
*Piłacki M.* 88  
*Pionnier Karol* 151, 154  
*Piotrowski H.* 300, 323  
*Pisarski Grzegorz* 192  
*Plewiński Wojciech* 240  
*Płocica Mieczysław* 162–167  
*Podbielski Zdzisław* 182, 183, 188  
*Podźega Władysław* 127  
*Pojm.* 163  
*Polony Jan* 313  
*Pomian Krzysztof* 9  
*Popiel Adam* 138  
*Popiel Mieczysław* 66  
*Porsche Ferdinand* 120, 121, 128  
*Pragłowski Stanisław* 30  
*Proch P.* 245  
*Prutkowski Józef* 356  
*Przeperski Michał* 10, 17, 109, 181, 290  
*Przybyliński Z.* 208  
*Przybylski Robert* 188, 208  
*Przygoda Zdzisław* 186  
*Purš Jaroslav* 33

*Putrament Jerzy* 137, 235, 236, 317

*Pytel Jan* 320, 323

*Pyter Magdalena* 29–31

## R

*Rabanowski Jan* 43, 44, 94

*Raczyński Karol* 21

*Radwan K.* 198

*Rakowski Mieczysław Franciszek* 143, 191

*Rapacki Adam* 290

*Regulski Janusz* 94–96

*Reinhard Wolfgang* 10

*Reinisch Jessica* 70

*Rejewski L.* 160, 184, 278

*Relich Mariusz* 23, 26, 27, 30

*Restecki A.M.* 94, 197, 325

*Reuchlin Maurice* 123, 265, 354

*Robertson Leon S.* 311

*Roche M.* 123, 265, 269, 354

*Rojek Karol* 53

*Rojek Paulina* 238

*Rokicki Konrad* 10

*Rola-Żymierski Michał* 109

*Rolicki Janusz* 250

*Rostocki Aleksander Marian* 22–24, 26, 39, 54, 93, 102, 112, 140, 142, 143, 146, 154, 167, 189, 246, 247, 301, 333, 335, 343

*Rozum Janusz* 153

*Różański Henryk* 88, 108

*Rubin Eli* 353

*Rummel Aleksander* 13, 21, 36

*Rurarz Zdzisław* 185, 259

*Rustecki Jan* 44, 140

*Rutkiewicz Maria* 290

*Rybicki S.* 323, 324

*Rychlewska Ewa* 155 207

*Rychter Witold* 25, 96, 124, 127, 128, 285, 295, 296, 299

*Ryś Bronisław* 182, 357

*Rzeczyński Piotr* 204, 354, 355

## S

*s.j.* 148

*Sachs Wolfgang* 121

*Salamon Ludwik* 242

*Salvadori Roberto* 10

*Sasanka Paweł* 10

*Saupe Achim* 314, 315

*Schindler Wincenty* 21

*Schipper Frank* 37

*Schlinkert Dirk* 12, 89, 173

*Secomski Kazimierz* 168

*Semczuk Przemysław* 191

*Setright Leonard John Kensell* 11, 136

*Sękowski Marian* 78, 295

*Sękowski Stefan* 153, 154

*Siegelbaum Lewis H.* 10, 11, 79, 89, 125, 126, 161, 187, 190, 197, 206, 253, 266, 277, 288, 290, 306, 363

*Siekański Józef* 242

*Sikorski Saturnin* 164

*Siwiński Ignacy* 108

*SK* 338

*Skąła Ryszard* 318

*Skobelski Robert* 170, 171

*Skodlarski Janusz* 35, 38

*Skotnicki Mieczysław* 85, 94

*Sloan Alfred* 315

*Słodowy Adam* 285, 287

*Sobiecki T.* 250

*Sokołowski Kazimierz* 53

*Sokółski Józef* 295

*Solski Paweł* 53, 54

*Sosiń B.* 195, 301

*Sosiński Rajmund* 163

*Sowiński Paweł* 13

*Spatek Robert* 10

*Stalin Józef* 10, 87–89

*Stanisław C., górnik* 240

*Starewicz Artur* 109, 290

*Stępień Józef* 235

*Stępień Sławomir* 10

*Stępień Tadeusz* 302, 309

*Stępowski Jarema* 322

*Stolarek Piotr* 140

*Strzelecka Jadwiga* 265

*Strzelecka M.* 363

*Strzelecki Jan* 265

*Strzelecki Ryszard* 66, 139, 168, 169

*Strzeszewski Stanisław* 66

*Studziński Kazimierz* 128, 129

*Sudra Wiktor* 139, 140, 169

*Sulima Roch* 13, 161



- Syzdak Bogdan* 290  
*Syzdak Eleonora* 290  
*Szablewski Walenty* 342  
*Szarota Tomasz* 35  
*Szczepański Jan Józef* 90, 265, 341, 352, 367, 368  
*Szczerbicki Tomasz* 13, 26, 31, 35, 39, 71, 78, 146–149, 153, 161, 164, 184, 216, 247, 340  
*Szczypiorski Andrzej* 11  
*Szelestwoska K.* 335  
*Szelichowski Stanisław* 22, 166, 183, 184, 248  
*Sznurkowski Tadeusz* 142  
*Szostkiewicz Stefan* 92, 152, 294  
*Szowa Marian* 209, 210  
*Szpak Ewelina* 17, 233  
*Szpak Jan* 38  
*Szpakowska Małgorzata* 9  
*Sztompka Piotr* 10  
*Szujski Tadeusz* 136, 137  
*Szumitło Mirosław* 289  
*Szyr Eugeniusz* 66, 87, 89, 168, 216, 351
- Ś
- Śmiatkowski Wiesław* 334, 358  
*Śmigiełski Jan* 55, 57, 58, 62, 63, 65, 76  
*Świerczewski Karol* 109
- T
- T.G.* 296  
*T.S.* 160  
*Tabencki W.* 337  
*Tański Tadeusz* 25  
*Tarczyński Jan* 13, 21–26, 31, 39, 164  
*Tepicht Jerzy* 66  
*Tkaczow Stanisław* 66  
*Tobis W.* 11, 245, 317  
*Toivonen Pauli* 188  
*Tomaszewski Bohdan* 186, 299  
*Tomaszewski Jan* 34, 212–214  
*Tomaszewski Leonard* 140  
*Turnock David* 176, 177  
*Tuwim Julian* 235  
*Tymaniecki Antoni* 140  
*Tymowski Andrzej* 263, 264, 266, 273, 325
- Tyrmand Leopold* 135, 235, 236, 238, 289, 295, 296, 305  
*Tyszkiewicz Stefan* 25
- U
- Ulbricht Walter* 236  
*Urbanek Mariusz* 236  
*Urry John* 9, 10, 126
- V
- Volti Rudi* 121, 123, 315
- W
- W.J.T.* 246  
*Wacław O.* 160  
*Waldorff Jerzy* 186  
*Wang Adam* 66, 67, 243  
*Waniolka Franciszek* 174, 242, 243  
*Wantoła Mieczysław* 140  
*Waszczuk E.* 142  
*Wawrzyniak Joanna* 12  
*Werner Jerzy* 140  
*Weychan Janusz* 242  
*Wichrzycki Franciszek* 111  
*Wieczorek Janusz* 326  
*Wieczorkiewicz Andrzej* 177  
*Wieniawski W.* 102, 333, 335, 343  
*Wilczek Tadeusz* 247, 258  
*Wilczyński K.* 133, 152, 258  
*Wilk Hubert* 10, 15, 16, 159  
*Willner Aleksander* 114  
*Winiarski Bartosz* 162–167  
*Wiślicki A.* 112  
*Wit J.* 298  
*Witoszek A.* 309  
*Wituch Tomasz* 176  
*Władyka Andrzej* 176, 180  
*Wojciechowski J.* 195, 196, 308, 310, 318  
*Wolicki K.* 198  
*Wolle Stefan* 156  
*Wollen Peter* 121  
*Wolski L. R.* 186  
*Wójcik Teodor* 22, 25, 30  
*Wróbel Edyta* 17  
*Wróblewski Andrzej Krzysztof* 9, 143, 144, 180–182, 184, 204, 239, 248, 249, 252–254, 266, 274, 292, 322, 325, 336

Wróblewski Władysław 242, 248  
Wrzaszczyk Tadeusz 92, 148, 180, 183  
Wrzos Ignacy 44, 49, 53, 55

**Z**

Z. H. 248  
Z. M. 146  
Zadrzyński Eugeniusz 242  
Zagórski Krzysztof 266  
Zajac J. 319  
Zakrzewska Zofia 354  
Załucki M. 284  
Zambrowski Roman 289  
Zasada Sobiesław 186, 352

Zatlin Jonathan R. 12, 156, 254  
Zawadka Marek 21  
Zawieyski Jerzy 133, 305  
Zawistowski Andrzej 38, 40, 101  
Zgorzelska Aleksandra 313, 319, 369, 370  
Zieliński Andrzej 13, 121, 124, 125, 153,  
316  
Zimoch Jan 242  
Zuniak Jan 46

**Ż**

Żakowski Jacek 13  
Żemajtis Kiejstut 139, 167, 169, 243  
Żółtkowski Wiesław 38

## Spis ilustracji

---

1. FSO Warszawa na taśmie montażowej w Fabryce Samochodów Osobowych, 1957 r.; Zbyszko Siemaszko/NAC
2. Karol Ferster, „Zastaw się a postaw się”; „Szpilki” 1965, nr 11, s. 17
3. Samochody wylosowane podczas akcji oszczędzania w Powszechnej Kasie Oszczędności, 1958 r.; Zbyszko Siemaszko/NAC
4. Samochody osobowe zgromadzone na parkingu Ministerstwa Finansów będące główną nagrodą w loterii Powszechnej Kasy Oszczędności, 1958 r.; Zbyszko Siemaszko/NAC
5. Giełda samochodowa przy ul. Dzikiej, Warszawa, 1969 r.; Grażyna Rutowska/NAC
6. Zbigniew Lengren, „Właściciel wozu”; „Szpilki” 1961, nr 12, s. 15
7. Samochody zachodnioeuropejskich marek przed Hotelem Europejskim, Warszawa, 1969 r.; Grażyna Rutowska/NAC
8. Samochody stojące na parkingu przed budynkiem sejmu, Warszawa, 1956 r.; Zbyszko Siemaszko/NAC
9. Skrzyżowanie Nowego Świata z Alejami Jerozolimskimi, Warszawa, 1955 r.; Zbyszko Siemaszko/NAC
10. Zbigniew Ziomecki, „Szofer w samochodzie równy wojewodzie”; „Szpilki” 1962, nr 17, s. 9
11. Juliusz Puchalski, „Niebo”; „Szpilki” 1961, nr 41, s. 13
12. Autostrada Wrocław–Zgorzelec, 1969 r.; Zbyszko Siemaszko/NAC
13. Juliusz Puchalski, „Mamy trzeźwego! Natychmiast zawiadomić prasę!”; „Szpilki” 1964, nr 42, s. 20
14. Wypadek samochodowy na skrzyżowaniu ulic Madalińskiego i Łowickiej, Warszawa, 1957 r.; Zbyszko Siemaszko/NAC
15. Jerzy Flisak, „Nie mogę się przyzwycząić!”; „Szpilki” 1968, nr 47, s. 5
16. Stacja benzynowa CPN w Jankach pod Warszawą, przełom lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych; Zbyszko Siemaszko/NAC
17. Stacja Technicznej Obsługi Samochodów przy ul. Omulewskiej 27 w Warszawie, 1955 r.; Zbyszko Siemaszko/NAC

Strony tytułowe:

Wstęp: Aleje Jerozolimskie w Warszawie, 1963 r.; Zbyszko Siemaszko/NAC

Rozdział 1: Polski Fiat 508, lata trzydzieste; Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny – Archiwum Ilustracji NAC

Rozdział 2: Samochody na ulicy Nowy Świat w Warszawie, 1958 r.; Zbyszko Siemaszko/NAC

- 
- Rozdział 3: Samochody marki Syrena Mikrobis i Syrena Sport na torze jazd próbnych Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie, 1961 r.; Zbyszko Siemaszko/NAC
- Rozdział 4: Mężczyźni oglądający silnik jednego z samochodów będących nagrodą w loterii Powszechnej Kasy Oszczędności, 1958 r.; Zbyszko Siemaszko/NAC
- Rozdział 5: Naprawa samochodu na jednym z warszawskich osiedli, 1971 r.; Irena Komar/PAP
- Zakończenie: Szymon Kobyliński, „Motoryzacja kraju”; „Szpilki” 1969, nr 16, s. 6



**Hubert Wilk**, dr nauk hum., adiunkt w Instytucie Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk w Warszawie (Pracownia Badań nad Dziejami Polski po 1945 r.), laureat Nagrody im. Tomasza Strzembosza za najlepszy debiut historyczny za książkę *Kto wyrąbie więcej ode mnie? Współzawodnictwo pracy robotników w Polsce w latach 1947–1955* (IH PAN–Wydawnictwo Trio, 2011); autor artykułów publikowanych na łamach „Polski 1944/45–1989. Studia i Materiały”, „Dziejów Najnowszych”, „Pamięci i Sprawiedliwości”, „Kwartalnika Historycznego”, „Roczników Dziejów Społecznych i Gospodarczych”; współpracuje z „Nowymi Książkami”, histmag.org, polishhistory.org.

Osią narracji jest ewolucja polityki motoryzacyjnej państwa. Autor pokazuje jej ideologiczne, ale też praktyczne uwarunkowania. Pisze o roli, jaką planiści przewidywali dla motoryzacji indywidualnej w planie trzyletnim i sześćoletnim. Następnie śledzi zmiany myślenia o niej w okresie prokonsumpcyjnego zwrotu w polityce gospodarczej w pierwszych latach rządów Gomułki i w okresie, gdy w drugiej połowie lat sześćdziesiątych Gomułka próbował nastawić gospodarkę bardziej proeksportowo. Drugim istotnym wątkiem przewijającym się przez całą książkę jest ten związany z poziomem życia. Autor odnosi ceny pojazdów i koszty ich użytkowania do poziomu dochodów. Pokazuje, z jakich kręgów społecznych rekrutowali się właściciele samochodów, kto mógł sobie pozwolić na własne auto i jakie strategie jego zdobycia obierali obywatele, którzy pomimo skromnych dochodów chcieli zrealizować marzenie o własnym samochodzie. Pisząc o tych sprawach, znacząco poszerza naszą wiedzę o codzienności PRL.

*Fragment recenzji dr. Mariusza Jastrzębia*

Przeprowadzona przez dr. Wilka szeroka analiza rozwoju motoryzacji w Polsce w latach 1945–1970 dostarcza nam kilka istotnych wniosków. Z lektury recenzowanej książki wyłania się obraz władzy państwowej nader ostrożnej jeśli chodzi o motoryzację i niedostrzegającej korzyści płynących z rozwoju przemysłu samochodowego w Polsce. Postawa ta miała pewne konsekwencje. Przez cały omawiany okres mieliśmy do czynienia z przewagą popytu nad podażą w sektorze motoryzacyjnym w kraju. Deficyty te prowadziły do sytuacji, w której polskie społeczeństwo starało się zdobyć wymarzony samochód, wykorzystując każdy możliwy sposób, co w książce dr. Wilka zostało bardzo dobrze ukazane. Lektura recenzowanej pracy skłania do refleksji, że rozwój przemysłu motoryzacyjnego w okresie powojennym był dla Polski szansą wejścia na drogę modernizacji (jak się wydaje, w nowocześniejszym wydaniu, bliższym Zachodowi). Niestety, szansa ta została w dużej mierze zmarnowana, a polskie społeczeństwo na swój „samochód dla ludu” musiało czekać do lat siedemdziesiątych XX wieku.

*Fragment recenzji dr. Jarosława Dulewicza*

