

Hubert Wilk

<https://orcid.org/0000-0002-2382-9861>

Instytut Historii Polskiej Akademii Nauk

Motoryzacja w Polsce (1945–1989)

Zarys treści: Artykuł zawiera podstawowe ustalenia dotyczące rozwoju motoryzacji w Polsce w latach 1945–1989. Problemy w nim poruszone zostały przedstawione w porządku chronologicznym ze szczególnym uwzględnieniem kwestii związanych z polityką państwa wobec posiadaczy samochodów, obrotem pojazdami, ich dostępnością czy infrastrukturą motoryzacyjną. Podstawą źródłową były archiwalia wytworzone przez instytucje centralne, istniejąca literatura przedmiotu oraz prasa, zarówno codzienna, jak i specjalistyczna (motoryzacyjna).

Abstract: The article presents basic findings about the development of the automotive industry in Poland in 1945–1989. The problems raised in the study are presented in chronological order, with particular regard to issues related to the state policy towards car owners, trade in vehicles, their availability, and automotive infrastructure. The source basis are archival documents produced by central institutions, existing literature on the subject and the press, both daily and specialist (automotive) papers.

Słowa kluczowe: samochód osobowy, motoryzacja, społeczeństwo, syrena, maluch, duży fiat

Keywords: passenger cars, motorization, society, Syrena, little Fiat, big Fiat

„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” – 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, niósł wyobrażenie o buncie i wolności, ale także o komforcie i bezpieczeństwie. Identycznie pisał socjolog John Urry w swoim słynnym eseju *Życie za kółkiem*, podkreślając jednocześnie jego znaczenie jako artykułu indywidualnej konsumpcji. Pojazdy mechaniczne, zarówno

jedno- jak i dwuśladowe dla rządzących powojenną Polską komunistów oznaczały jeszcze coś innego. Z jednej strony szansę na modernizację technologiczną, którą zapewniał rozwój przemysłu motoryzacyjnego, ale z drugiej zagrożenie, bowiem cechy takie jak indywidualizm, niezależność i bunt nie pasowały do koncepcji państwa robotników i chłopów.

Zauważyć należy, iż podkreślana na każdym kroku chęć odcięcia się od międzywojennej przeszłości i zbudowania wszystkiego lepiej i sprawiedliwiej mogły się odnosić także do motoryzacji, która w latach 1918–1939 w II RP była na fatalnym poziomie. Niechęć rządzących ówczesną Polską elit do prywatnych samochodów osobowych w latach dwudziestych, kryzys gospodarczy lat trzydziestych oraz niedokończona próba nadrobienia dystansu do innych krajów europejskich (przerwana przez wybuch II wojny światowej, a rozpoczęta w drugiej połowie lat trzydziestych produkcja polskich fiatów 508 budowanych na licencji włoskiej) sprawiły, iż we wrześniu 1939 r. Polska należała do najsłabiej zmotoryzowanych krajów, nie tylko w Europie, ale i na świecie. Nowa rzeczywistość polityczna, gospodarcza i społeczna miała zatem przynieść zmianę także i w tym zakresie, jednak nie do końca po myśli „zwykłych ludzi”.

Punkt startu (1945–1949)

Tuż przed wybuchem II wojny światowej na ziemiach polskich zarejestrowanych było jedynie 41,9 tys. samochodów: 31,8 tys. osobowych oraz 8,6 tys. ciężarówek. Park maszyn uzupełniało 12 tys. motocykli. Zdecydowana większość z nich została zniszczona, a działania wojenne przetrwało, według różnych szacunków, od 3 do 7 tys. pojazdów. Tak więc pierwsze powojenne pięciolecie upłynęło na mozolnym uzupełnianiu przetrzebionego parku samochodowego. W tym celu, w dość ograniczonym z powodu szczupłych finansów zakresie, importowano nowe samochody z krajów Europy Zachodniej (Francja, Włochy, Dania, Anglia) i USA, kupowano używane pojazdy pochodzące z demobilu oraz sprowadzano w ramach reparacji wojennych z terenów niemieckich. Spore ilości pojazdów, głównie ciężarowych, trafiły do Polski w ramach dostaw UNRRA. Owe działania bardzo szybko przyniosły pozytywny skutek. Już pod koniec 1945 r. dane zebrane przez Ministerstwo Administracji Publicznej mówiły o 19 tys., zaś w połowie 1948 r. już o ponad 93 tys. samochodów (w tym: 29 tys. ciężarowych i 26 tys. osobowych oraz 32 tys. motocykli). W dużej mierze był to jednak sprzęt wysłużony, w kiepskim stanie technicznym.

Wraz ze wzrostem liczby samochodów odrodził się w Polsce ruch pasjonatów automobilizmu pod postacią reaktywowanego Automobilklubu Polski (AP), który wznowił swoją działalność w lipcu 1946 r. wraz z oddziałami terenowymi. Co warte podkreślenia, inicjatywa wyszła z kół rządowych. Odpowiadał za nią

Mieczysław Skotnicki, dyrektor Centralnego Zarządu Motoryzacji, który w ramach Ministerstwa Komunikacji był odpowiedzialny za wszelkie związane z motoryzacją kwestie. We władzach Automobilklubu zasiedli zarówno jego przedwojenni członkowie (Janusz Regulski), jak i osoby związane z nową władzą (Jan Rabanowski czy Piotr Jaroszewicz). Niemal natychmiast AP rozpoczął swoją działalność, szerząc wśród społeczeństwa idee motoryzacyjne oraz – wykorzystując doświadczenie swoich członków – udzielając fachowych porad z zakresu eksploatacji pojazdów. Ważnym obszarem działalności był także sport motorowy. Pierwszy rajd samochodowy odbył się zaraz po ukonstytuowaniu się nowych władz Automobilklubu. Kolejny, który odbył się w 1947 r. jako XIII Międzynarodowy Rajd Polski AP, choć bez uczestników zagranicznych, nie został przyjęty z zadowoleniem przez Biuro Polityczne KC PPR, które na jednym ze swoich posiedzeń nazwało go „szkodnictwem”. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na kolejną, XIV edycję tego wydarzenia, która odbyła się w czerwcu 1948 r., a nad którą honorowy patronat objął prezydent Bolesław Bierut. Był to w praktyce ostatni sukces organizacji, która wkrótce poddana została stalinowskiemu represjom.

Niemal jednocześnie z AP działalność wznowił mający swój rodowód w II RP Polski Związek Motocyklowy (PZM). Początkowo reaktywowały się kluby i sekcje motocyklowe w poszczególnych regionach kraju (do końca 1945 r. było ich już kilkadziesiąt, zaś na początku 1949 r. kilkaset), zaś w 1946 r. zostały one zrzeszone w PZM. Podobnie jak w przypadku AP o sile związku stanowili przedwojenni działacze. W tym samym roku w całej Polsce odbyło się kilkadziesiąt imprez motocyklowych (m.in. Rajd Tatrzański, Tourist Trophy, Złoty Kask) oraz chyba najważniejsza: Motocyklowe Mistrzostwa Polski.

Stalinizm za kółkiem (1950–1956)

Niezależnie od działalności Automobilklubu w kręgach osób związanych z motoryzacją trwały dyskusje nad jej miejscem w nowej, powojennej rzeczywistości. Pewne nadzieje na to, iż sprawy przybiorą pozytywny dla prywatnych użytkowników obrót przyniosły podjęte przez polski rząd rozmowy z Fiatem na temat budowy w Polsce fabryki samochodów na włoskiej licencji (wcześniej odrzucono m.in. propozycje francuskie oraz czechosłowackie). Negocjacje zakończyły się w kwietniu 1948 r. podpisaniem kontraktu. Na jego mocy w Warszawie powstać miała fabryka, gdzie zamierzano produkować najpierw zmodyfikowane wersje przedwojennych fiatów 508, zaś w późniejszym terminie nowoczesny model 1100. Jednak zaostrzająca się z każdą chwilą sytuacja polityczna (wybuch wojny w Korei) oraz naciski polityczne ze strony Kremla, który zaoferował darmową licencję na produkcję pobied, spowodowały zerwanie umowy z Fiatem, mimo że na Żeraniu kończono budowanie przy pomocy włoskich inżynierów pierwszych hal dla nowej

fabryki samochodów. Był to kolejny już, po likwidacji Automobilklubu i Polskiego Związku Motocyklowego pod koniec stycznia 1950 r. i przekształcenia ich w Polski Związek Motorowy, akord stalinizacji polskiej rzeczywistości.

Dalsze ograniczenia rozwoju motoryzacji indywidualnej miały miejsce w realiach planu sześcioletniego. Prymat uzyskał w nim transport, który, według słów Hilarego Minca, miał odegrać wyjątkową rolę w pierwszym dziesięcioleciu istnienia Polski Ludowej, wynikającą „ze wzrostu produkcji przemysłowej i rolnej, z wielkiego rozwoju budownictwa, z konieczności szerokiego powiązania komunikacyjnego dawnych i nowych ośrodków przemysłowych oraz rozszerzenia powiązań komunikacyjnych między miastem a wsią”. W tej sytuacji dla prywatnych posiadaczy aut nie pozostało zbyt wiele miejsca. Rozważano wiele scenariuszy, począwszy od dopuszczenia, ale w ograniczonym zakresie, do rozwoju motoryzacji indywidualnej, po całkowite zakazanie rejestracji prywatnych aut. Potrzeby komunikacyjne miały być zaspokajane przez rozwój państwowego transportu drogowego i kolei. Ostatecznie zdecydowano o wyborze pierwszego rozwiązania: po wielu perypetiach zezwolono na prywatną rejestrację pojazdów (od 1949 r.), ale jednocześnie znacząco ograniczono indywidualny ruch samochodowy poprzez zezwolenie na przemieszczanie się aut prywatnych jedynie w określonych przepisami prawnymi granicach oraz zakazano posiadania i poruszania się samochodami o dużych pojemnościach silników, tłumacząc to względami oszczędnościowymi.

Pierwsze, zmontowane na Żeraniu (z części, które dotarły z ZSRR) samochody opuściły fabryczne taśmy w listopadzie 1951 r., zaś całkowicie polskie egzemplarze pojawiły się dopiero dwa lata później. Warszawy były samochodami dość dużymi, drogimi w eksploatacji, ale i tak stanowiły ogromny przełom. Ówczesna propaganda rozpisywała się o nich w samych superlatywach. Pracownicy żerańskiej fabryki porównywali je z chevroletami, chwalili „hamulce jak brzytwa”, podkreślali znakomite właściwości jezdne. Początkowo ich odbiorcami były urzędy państwowe, ale kilkanaście egzemplarzy trafiło w ręce prywatne. Samochody mogli nabywać posiadacze talonów, a te trafiały do konkretnych osób: niektórych grup zawodowych (lekarze, weterynarze, nauczyciele) oraz jako nagrody dla przodowników pracy. Jeden z nich, górnik Szczepan Blaut, który na początku 1952 r. sześciokrotnie wykonał swoją normę w planie sześcioletnim, zakupił nowy samochód marki Ifa. Prasę obiegły zdjęcia, na których górnik z pieczołowitością wybiera auto spośród kilkunastu znajdujących się na warszawskim parkingu.

O ile pierwszy samochód osobowy produkcji polskiej był początkowo na licencji radzieckiej, a pierwsze jego egzemplarze powstawały całkowicie z części wytworzonych w ZSRR, to zupełnie inaczej wyglądała sprawa z samochodem ciężarowym. Decyzja o produkcji polskiej ciężarówki zapadła w najwyższych kręgach władzy już w 1946 r. Rok później powstała dokumentacja techniczna pojazdu, zaś w 1948 r. w Starachowicach w Fabryce Samochodów Ciężarowych

wyprodukowano pierwsze prototypowe egzemplarze stara 20. Te właśnie samochody uświetniły także Kongres Zjednoczeniowy i powstanie Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. W tym samym roku rozpoczęła się produkcja masowa (do 1956 r. wyprodukowano niemal 30 tys. starów).

Ważnym elementem polskiego pejzażu były jednoślady. Produkcja motocykli rozpoczęła się w powojennej Polsce niemal jednocześnie z produkcją samochodów ciężarowych. Fabryki w Kielcach (SHL) i w Warszawie (sokół) rozpoczęły prace już w 1946 r. i rok później pojawiły się pierwsze egzemplarze motorów, które bardzo szybko zyskały znaczącą popularność.

Po śmierci Józefa Stalina w marcu 1953 r. rządzący Polską komuniści zmienili nieco swoje podejście do motoryzacji indywidualnej. W maju Prezydium Rządu zdecydowało o rozpoczęciu prac konstrukcyjnych nad „oszczędzającym czas środkiem przewozu przy wykonywaniu czynności służbowych i wypoczynku, przeznaczonym dla racjonalizatorów, przodowników pracy, aktywistów, naukowców i przodujących przedstawicieli inteligencji”. W czerwcu Ministerstwo Przemysłu Metalowego zleciło owo zadanie konstruktorom z Fabryki Samochodów Osobowych. Prace rozpoczęły się w sierpniu (wykorzystywano m.in. sporo elementów z warszawy), zaś już w grudniu zaprezentowano pierwszy egzemplarz prototypowy. Oficjalną premierę syrena miała w czerwcu 1955 r. podczas XXIV Międzynarodowych Targów Poznańskich. Ostatecznie dokumentację techniczną ukończono na początku 1956 r., zaś produkcja rozpoczęła się na Żeraniu w marcu 1957 r.

Jak zapowiedziano, rozwijał się także transport drogowy, zarówno pasażerski, jak i towarowy. Powstała w 1946 r. Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS) już w tym samym roku przewiozła 9 mln pasażerów, co oznaczało niemal dwukrotny wzrost w porównaniu do wyniku Polskich Kolei Państwowych z 1938 r. W latach kolejnych udział tego środka transportu sukcesywnie wzrastał, by pod koniec 1955 r., a więc w ciągu dekady, przewieźć ponad łącznie 151 mln pasażerów. Liczba dziennych kursów wykonywanych przez PKS sięgnęła 9 tys. Liczba samochodów ciężarowych w 1950 r. wyniosła 43,6 tys., zaś w połowie dekady już 73,2 tys.

Na początku lat pięćdziesiątych zdecydowano także o potrzebie pojawienia się specjalnego tygodnika, który przeznaczony byłaby dla wszystkich interesujących się motoryzacją. „Motor”, bo tak ostatecznie nazwano nowy tytuł prasowy, ukazał się po raz pierwszy w kwietniu 1952 r. i początkowo nie różnił się w treści od ówczesnej prasy. Pełno było w nim propagandy gospodarczej, nawoływań do oszczędnej eksploatacji pojazdów. Informowano o kierowcach, którzy w swoich samochodach pokonywali setki tysięcy kilometrów bez remontów. Dopiero rok 1955 przyniósł przełom – ukazały się wówczas informacje o nowych samochodach osobowych, które miały właśnie swoje premiery na Zachodzie, zaś prywatni użytkownicy aut powoli zaczęli pojawiać się na łamach tygodnika.

Gomułkowski reglamentowany rozwój (1957–1970)

W dziejach polskiej motoryzacji widać wyraźnie zmianę, jak nastąpiła po marcu 1953 r. Rządząca PZPR powoli czyniła niewielkie ustępstwa na rzecz prywatnych użytkowników samochodów osobowych, jednak nadal nie było przyzwolenia na nieograniczony rozwój tej dziedziny. Z całą pewnością jednym z symptomów zmiany była dyskusja, jaka rozpoczęła się na łamach prasy wiosną 1954 r. pomiędzy ekspertami i działaczami motoryzacyjnymi na temat kierunku, w którym zmierzać powinna polska motoryzacja. Była to reakcja na sytuację w Europie Zachodniej. Tam społeczeństwa dźwigały się z wojennej traumy i wkraczały powoli w epokę dobrobytu, której jednym z symboli oraz siłą napędową był właśnie samochód osobowy. Liczba ich posiadaczy wzrosła na zachodzie Europy średnio trzyipółkrotnie, a w RFN wręcz dziesięciokrotnie (z 7 do 69 na 1000 mieszkańców; we Francji z 37 do 123; w Wielkiej Brytanii z 42 do 96; Belgii z 26 do 78; we Włoszech z 6 do 32; w Norwegii z 18 do 55; Szwecji z 28 do 145). Wzrost odnotowano także w zapóźnionych krajach Południa: w Grecji z 1 do 5, Portugalii z 7 do 16, Hiszpanii z 3 do 9. W Polsce dane te nie pozostały bez echa. Ekspertcy wymieniający poglądy na łamach prasy jasno stawiali sprawę: tylko produkcja małego, oszczędnego i przede wszystkim taniego samochodu osobowego przyspieszy modernizację polskiego przemysłu oraz przyczyni się do polepszenia warunków życia ludności. Produkowana na Żeraniu warszawa nie mogła być, ich zdaniem, takim samochodem. Dyskusja ta trwała jeszcze przez kilkanaście lat, niemal do końca kolejnej dekady.

Październikowy przełom przyniósł zmiany nie tylko w sferze polityki i gospodarki. Także motoryzacja, biorąc pod uwagę choćby zapowiedź produkcji syreny, mogła liczyć na lepsze czasy.

Nadal bardzo wolno rosła liczba pojazdów osobowych. W 1955 r. było ich nieco ponad 40 tys., jednak rok później już o niemal 5 tys. więcej. Z tej liczby w rękach prywatnych znajdowała się ponad połowa. Kolejne lata przyniosły bardziej zdecydowany wzrost. W 1960 r. aut osobowych było 117,4 tys. (w rękach prywatnych 90 tys.), w 1965 – 245 tys. (215 tys. to samochody prywatne). Na koniec epoki rządów Władysława Gomułki po polskich drogach jeździło już 479 tys. aut osobowych, z czego 453 tys. należały do osób prywatnych. Znaczący wzrost, choć nie taki, jak zakładano, odnotowano w liczbie samochodów ciężarowych: w 1960 r. było ich 129 tys., pięć lat później 188,8 tys. i był to moment, kiedy aut osobowych było więcej niż ciężarówek. Mimo to ich liczba nadal rosła, by u progu lat siedemdziesiątych osiągnąć 274 tys. Zdecydowanie największy przyrost odnotowywano w kategorii pojazdów jednośladowych. O ile w połowie lat pięćdziesiątych po polskich drogach jeździło niemal 170 tys. motocykli, to w momencie objęcia władzy przez Władysława Gomułkę było ich już 236 tys. Początek lat sześćdziesiątych to dalszy wzrost. Ich liczba przekroczyła 770 tys., by na koniec dekady

gomułkowskiej osiągnąć 1779 tys. sztuk. Oznaczało to, iż w latach 1957–1965 średni roczny przyrost jednoślądów kształtował się na poziomie 120–150 tys. pojazdów, zaś w okresie 1966–1970 już tylko połowę tej wielkości.

Polski przemysł samochodów osobowych wyprodukował w ciągu piętnastu lat rządów Władysława Gomułki łącznie ponad 380 tys. aut (warszaw, syren, a od 1968 r. także dużych fiatów). Ponad 1/4 całej produkcji (110 tys. warszaw i dużych fiatów) skierowana została na eksport, głównie do krajów będących w radzieckiej strefie wpływów, ale także i do krajów Europy Zachodniej.

Nieco inaczej wyglądała kwestia zakładów produkujących motocykle. Pierwsze fabryki, które po wojnie rozpoczęły tę produkcję, to: kielecka Huta Ludwików (późniejsze Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych [KZWM]) produkująca popularne motocykle SHL oraz Warszawska Fabryka Motocykli (WFM). Potem doszły kolejne: Szczecińska Fabryka Motocykli (SFM, tam produkowano junaki) oraz Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku (WSK). WFM oraz SFM prowadziły produkcję do 1964 r., KZWM zaś do 1970 r. Stopniowa likwidacja tych zakładów oznaczała *de facto* zmianę charakteru polskiej motoryzacji, która przesiadała się z dwóch na cztery kółka.

W maju 1956 r. po raz pierwszy w historii umożliwiono osobom prywatnym zakup samochodów osobowych. Jednak możliwość ta była mocno obłożona różnego typu obostrzeniami. Chcąc kupić nowe auto, należało złożyć odpowiedni wniosek do regionalnego oddziału Motozbytu wraz z opinią wydaną przez ministerstwo lub centralny urząd, z którym wnioskodawca był przez swoją działalność związany. Taki samochód nie mógł być wykorzystywany do przewozów zarobkowych, zaś kupujący zobowiązywał się, iż przez kolejne trzy lata nie odsprzeda auta innej osobie. Dopuszczano jedynie możliwość sprzedaży samochodu do Motozbytu. Zasady te nie obowiązywały przy zakupie aut z tzw. eksportu wewnętrznego, czyli zakupu pojazdu za dewizy. Podania o możliwość kupna własnego samochodu były rozpatrywane przez specjalnie powoływane komisje. Należało udokumentować konieczność posiadania auta „wykonywaniem obowiązków służbowych lub czynności zawodowych, społecznych, sportowych lub innych”. Z tego obowiązku zwolnione były osoby, które w ciągu trzech lat poprzedzających zakup nie dysponowały własnymi czterema kółkami, co zostało potwierdzone przez właściwe dla miejsca zamieszkania Prezydium Rady Narodowej. Takiego obowiązku nie posiadały osoby, które odsprzedały swój samochód za pośrednictwem Motozbytu lub wyrejestrowały swoje auto w wyniku zniszczenia bądź uszkodzenia. Przepisy zmieniały się jednak bardzo często. Już kilka miesięcy później, „w związku z dostateczną podażą nowych samochodów” minister komunikacji zarządzeniem z kwietnia 1958 r. zawiesił m.in. wymóg 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), a także odsprzedania samochodu przez Motozbyt. Wprowadzono też sprzedaż ratalną, która wcześniej była możliwa tylko w wyjątkowych przypadkach. Zmiany przepisów nastąpiły w 1961 r. oraz w latach kolejnych. Powodowało to ogromne zamieszanie, nie do końca zaś jasne reguły przyznawania pozwoleń na zakup pojazdu prowadziły do pojawiających się coraz częściej głosów sprzeciwu (m.in. w formie listów do władz, ale także prasy oraz radia).

Dużym problemem była niewystarczająca liczba pojazdów przeznaczona do sprzedaży wśród polskiego społeczeństwa. W miarę nowoczesny, choć średniolitrażowy, a więc niespełniający warunków oszczędności, rozmiaru i ceny, duży fiat był produkowany z myślą o eksporcie. Przykładowo, w 1957 r. FSO wyprodukowała nieco ponad 10 tys. warszaw, z czego na eksport trafiło 2,5 tys., do wolnej zaś sprzedaży przez Motozbyt kolejne 2 tys. Jednocześnie w tym samym roku wpłynęło 5 tys. podań o możliwość zakupu tego samochodu. Jak łatwo obliczyć, ponad 5 tys. warszaw było rozprawdzanych poza oficjalną dystrybucją – przeznaczano je dla urzędów jako samochody służbowe, ale także rozdysponowywano poprzez system talonowy wewnątrz nomenklatury partyjnej. Kolejną przeszkodą była wysoka cena aut oraz niskie zarobki. Warszawa została wyceniona początkowo na 80 tys. zł, zaś od 1960 r. kosztować miała już 120 tys. Z kolei za produkowaną od 1957 r. syrenę żądano najpierw 69 tys. zł, później cena wzrosła do 72 tys. zł. Duży fiat w 1970 r. kosztował 175 tys. zł. Zatem, chcąc kupić nowy samochód, należało liczyć się z ogromnym wydatkiem. W przypadku najtańszej syreny była to równowartość kilkunastu miesięcznych zarobków, natomiast w przypadku modeli droższych oszczędności musiały być proporcjonalnie większe. Na tym tle zakup kilkakrotnie tańszego jednośladu był o wiele łatwiejszy. Po pierwsze, jego produkcja kształtowała się na o wiele wyższych poziomach. Przykładowo, w 1959 r. produkowano rocznie ponad 100 tys., zaś w 1964 r. już 148 tys. motocykli różnych marek i typów. W kolejnych latach wielkość ta obniżała się, ale do końca dekady lat siedemdziesiątych pozostawała na poziomie około 95 tys. sztuk. W 1962 r. niektóre modele motocykli WFM czy WSK można było kupić za 7 tys. zł, zaś SHL czy junaka za odpowiednio 14 i 24 tys. zł. Jeszcze tańsze były tzw. mopedy, czyli motorowery. Za popularne modele: żak, komar czy ryś trzeba było liczyć się z wydatkiem 4,3–5,8 tys. zł. Relacja cen pojazdów jednośladowych do aut osobowych utrzymywała się mniej więcej na tym samym poziomie przez cały okres PRL.

Eksperci motoryzacyjni zgodnie twierdzili, iż produkowane seryjnie polskie samochody nie mogą przyczynić się do „zmotoryzowania” polskiego społeczeństwa. Potrzebny był, wzorem państw zachodnich, niewielki samochód, tani w zakupie i eksploatacji. Takie samochody powstały. Były to smyk i mikrus. Z tej dwójki do produkcji w 1958 r. wszedł ten drugi. Przez dwa lata mieleckie WSK opuściło 1,7 tys. egzemplarzy tego samochodzika. Jednak wysoka cena (około 50 tys. zł), wynikająca z racji stosowania dość prymitywnych, a co za tym idzie

generujących wysokie koszty metod produkcji, sprawiły, iż była to kolejna niewykorzystana szansa.

Motozbyt rozprowadzał nie tylko samochody produkcji polskiej. Wśród aut importowanych, oczywiście sprzedawanych na identycznych zasadach jak marki rodzime, które trafiały na polski rynek, znajdowały się fiaty, wartburgi, simki, renaulty, skody i inne. Każdorazowo Motozbyt, a za nim „Motor” informowały o planowanej dostawie. Ceny aut importowanych były różnorakie i zależały od ich klasy. Najtańsze były wschodnioniemieckie P-70 oraz popularne fiatowskie sześćsetki, które można było kupić w 1958 r. odpowiednio za 65 tys. i 72 tys. zł, czyli w cenie syreny. Nieco droższe były wartburgi (75 tys. zł) i fiaty multipla (82 tys. zł). Za niezwykle popularny model skody, tzw. spartaka trzeba było zapłacić już 95 tys. zł, co jednak nadal było ceną niższą niż choćby wydatek na warszawę. Jak zatem widać, pewien wybór pojazdów istniał. Rozbudzało to nadzieje na posiadanie zagranicznego auta, jednak obowiązujący system sprzedaży zdecydowanie „wydłużał” drogę do niego. Wyjściem w takiej sytuacji były zakupy poza oficjalną dystrybucją, często samochodu używanego. Pierwsze takie możliwości pojawiły się w Polsce dzięki marynarzom, którzy sprowadzali do kraju samochody kupowane zwykle w Antwerpii, ówczesnym centrum handlu używanymi autami. Na miejscu cieszyły się one bardzo dużym powodzeniem, zaś sami sprzedający mogli liczyć na całkiem spore zyski. Wkrótce jednak cały proceder został zahamowany poprzez narzucenie wysokich podatków (często wstecznych) oraz cła. Sprawilo to, iż niemal z dnia na dzień stał się on nieopłacalny.

Początek lat sześćdziesiątych to narodziny giełd samochodowych, najpierw w Warszawie (okolice mostu Poniatowskiego oraz Pałacu Kultury), a następnie w innych polskich miastach. Bardzo szybko stały się one podstawowym miejscem pozaoficjalnego handlu samochodami używanymi, ale także nowymi. Ceny, jakie osiągały auta, były o kilkanaście, czasem kilkadziesiąt procent wyższe od oficjalnych. Z jednej strony rodziło to pytania o źródło tych samochodów (często auta nowe sprzedawały osoby dysponujące „przydziałami talonowymi”), z drugiej budziło sprzeciw wobec bardzo dużego zarobku, jaki sprzedający na giełdzie osiągalni.

Polacy sprowadzali także samochody z zagranicy. Pomiędzy 1962 a 1970 r. w Głównym Urzędzie Cei odnotowano ponad 28 tys. takich przypadków. Były to przeróżne marki zachodnioeuropejskie, amerykańskie i azjatyckie, jednak na pierwszy plan wybijały się zachodnioniemieckie volkswageny i ople. Możemy zatem przyjąć, choć brak dokładnych danych na ten temat, iż na polskich drogach można było spotkać większość ówczesnych modeli różnych marek, zarówno z Zachodu, jak i Wschodu. Pamiętać należy jeszcze o produkcji rodzimej.

Legendarna wprost awaryjność polskich samochodów i słaba dostępność części zamiennych sprawiły, że ogromne znaczenie miała sieć warsztatów naprawczych. Państwowy serwis pojazdów (np. naprawy gwarancyjne i pogwarancyjne) należał do punktów Technicznej Obsługi Samochodów (TOS). 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. Było to za mało dla szybko wzrastającej 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. Wciąż była to kropla w morzu potrzeb. Podobnie wyglądała kwestia stacji benzynowych. W 1962 r., według mapy zamieszczonej przez „Motor”, która powstała na podstawie statystyk Centrali Przemysłu Naftowego (CPN), w Polsce czynnych było około 700 stacji benzynowych (Główny Urząd Statystyczny podawał z kolei liczbę 1077 – co wydaje się być bliższe prawdy, biorąc pod uwagę kolejne lata), w 1964 r. już 1080, a w latach kolejnych ich liczba zwiększała się nieznacznie: w 1965 – 1082, w 1966 – 1086. Tutaj dodatkowym problemem były godziny otwarcia poszczególnych stacji. Oficjalne dane podawały, iż w 1962 r. jedynie 35 z nich było czynnych całą dobę, 128 pracowało w godzinach 6–22, zaś pozostałe od 8 do 14. W 1965 r. sytuacja uległa pewnej poprawie, ale i tak kierowcy podróżujący po Polsce musieli liczyć się z faktem, iż przez długie, nawet kilkusetkilometrowe odcinki drogi, nie napotkają żadnej możliwości zatankowania swoich aut. Stąd też coraz popularniejszym wyposażeniem dodatkowym samochodów stały się kanistry na benzynę.

Kolejnym problemem, z którym musieli się zmierzyć użytkownicy zarówno dwóch, jak i czterech kółek, były miejsca parkingowe. Wydawać by się mogło, iż zniszczenia wojenne (np. Warszawa, ale także Gdańsk czy choćby Wrocław) były „dobrą” pozycją wyjściową do takiego rozplanowania odbudowywanych obszarów, aby pozostawić w nich miejsce na rozwój motoryzacji. Jednak niemal od początku zewsząd zaczęły dobiegać głosy, iż urbaniści zbyt lekceważąco podeszli do tego problemu. Na ile było to spowodowane decyzją o takim, a nie innym kierunku rozwoju miast, w którym pójść miała ewolucja choćby komunikacji zbiorowej, mającej zastąpić prywatne samochody, a na ile błędami planistów, nie da się obecnie orzec. Już w 1953 r. na nowo budowanych warszawskich osiedlach (MDM, Mokotów, Muranów, Młynów czy Koło) brakowało miejsca dla nielicznych aut pozostających w rękach prywatnych. Jeśli dodatkowo zauważymy, iż to właśnie Warszawa była tym z polskich miast, gdzie samochodów było najwięcej, pokaże nam to skalę problemu, który w latach kolejnych narastał. Nie mogą zatem dziwić prośby o uwzględnienie potrzeb nielicznej, ale sukcesywnie rosnącej liczby posiadaczy aut. O „Więcej fantazji w nakreślaniu szerokich arterii komunikacyjnych, garaży i parkingów!” apelował choćby jeden z felietonistów „Przeglądu Kulturalnego” w 1961 r.

Władysław Gomułka, ówczesny I sekretarz rządzącej Polską partii, znany był ze swojej legendarnej wręcz, graniczącej z ascezą, oszczędności. Dotyczyło to także motoryzacji. Wielokrotnie zabierając głos na tematy „samochodowe”, podkreślał, że Polski (i Polaków) nie stać jest na masową motoryzację. Obawiał się, iż wzrost

konsumpcji (czego motoryzacja byłaby najbardziej jaskrawym przykładem) stał w opozycji do inwestycji i był „przejadaniem przyszłości”. Jeśli już dopuszczał „pewną” poprawę w tym zakresie to – jak podczas przemówienia wygłoszonego podczas III Zjazdu PZPR – obok rowerów, motocykli, motorowerów, pralek, lodówek i telewizorów, których produkcja miała wzrosnąć, nie było samochodów. To Gomułka miał nie wyrazić zgody na modernizację warszawy oraz zablokować rozmowy z francuskimi firmami motoryzacyjnymi na temat zakupu licencji na samochód małodrożowy na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. To on zdecydował o kierunku modernizacji przemysłu motoryzacyjnego w drugiej połowie lat sześćdziesiątych, kiedy to zdecydowano się na podpisanie umowy licencyjnej z Fiatem na produkcję modelu 125p, który jednak miał być głównie towarem eksportowym.

Być może owa polityka władz zdecydowała o wynikach dwóch bardzo interesujących sondaży opinii publicznej. W pierwszym, z listopada 1959 r., zebrano opinie o zaspokojeniu potrzeb materialnych ludności miejskiej. Jednoślady posiadało 8,3% respondentów. O samochodach nie wspomniał nikt. Prawdopodobnie, gdyby badaniem objęto także ludność wiejską, odsetek posiadających „jakiś” motocykl byłby większy. W drugim badaniu, z 1969 r., ankierzy pytali o dobra trwałego użytku, które Polacy zamierzali w najbliższym czasie nabyć. Robotnicy tak wykwalifikowani, jak i niewykwalifikowani na pierwszym miejscu stawiali lodówkę i telewizor. W zestawieniu nie pojawił się samochód, zaś motocykl zajął w obu przypadkach ostatnie miejsce. Marzyło o nim odpowiednio 7 i 5,8% robotników. Zupełnie inaczej wyglądała ta kwestia wśród urzędników i specjalistów, a więc osób teoretycznie lepiej wykształconych oraz więcej zarabiających. Tam samochód zajmował odpowiednio drugie i pierwsze miejsce. W badaniach budżetów rodzinnych z 1969 r. samochód nie pojawia się wcale. Jak zatem widać, realia Polski Gomułki sprawiały, iż społeczeństwo marzenia o własnym samochodzie odkładało na bliżej niesprecyzowaną przyszłość.

Jednocześnie rosły wskaźniki transportu. W 1960 r. rocznie transport samochodowy przewiózł 333 tys. pasażerów, a na koniec 1970 już 1373 tys. W tym samym czasie koleją podróżowało odpowiednio 816 tys. i 1056 tys.

Własny samochód lub motocykl zapewniał choćby chwilowe poczucie wolności. Jednak w realiach powojennej Polski to właśnie owa cecha „automobilności” była tą, której najbardziej obawiali się decydenci, zwłaszcza w pierwszych dekadach istnienia Polski Ludowej. Pomimo niechętniej postawy ekipy Gomułki wobec motoryzacji to właśnie przełom październikowy przyniósł kolejny wyłom w sztywnym gorsecie krępującym mobilność społeczeństwa. Mowa o autostopie, który pojawił się w polskim krajobrazie na fali wydarzeń 1956 r. Podróż dwóch autostopowiczów: Bogusława Laitla i Tadeusza Sowy dookoła Polski była szeroko relacjonowana przez młodzieżowe pismo „Dookoła świata”, pomimo faktu, że obaj studenci krakowskiej Akademii Górniczo-Hutniczej teoretycznie łamali

ówczesne prawo. Jednak zmiana społecznego klimatu sprawiła, iż władze nie tylko nie wyciągnęły konsekwencji wobec nich, ale postanowiły zalegalizować ten rodzaj podróżowania. Oczywiście miało to na celu przede wszystkim utrzymanie przysłowiowej „ręki na pulsie”. Mimo to w 1958 r. powołano do życia Społeczny Komitet Autostopu, zaś redakcja „Dokoła Świata” zorganizowała pierwszy konkurs autostopowy. Chcąc wziąć w nim udział, należało zakupić książeczkę autostopowicza, w której oprócz kuponów, które wręczano kierowcom użyczającym miejsca w swoich samochodach, znajdowały się wskazówki co do tras podróży. Zwykle przebiegały one w ten sposób, aby pokazać miejsca związane z martyrologią, ewentualnie „budowami i budowlami” polskiego socjalizmu. Kierowców zachęcano do pomagania autostopowiczom poprzez możliwość wylosowania samochodu osobowego. W 1960 r. do komitetu trafiło 4,2 tys. takich kuponów: 3 tys. od kierowców ciężarówek, 1,2 tys. od kierujących autami osobowymi, co też świadczy o tym, kto zabierał autostopowiczów – byli to w przeważającej części zawodowi kierowcy samochodów ciężarowych. „Państwowy” autostop najpopularniejszy był na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. W 1960 r. książeczki zakupiło 85 tys. osób. W latach późniejszych liczba ta stopniowo malała: w 1965 – 33,5 tys., w 1970 – 30,2 tys., zaś w 1979 jedynie 16,2 tys. Młodzież wolała i wybierała autostop poza oficjalnym systemem. Niestety dane na ten temat są praktycznie niedostępne.

Gierkowski wyższy bieg (1971–1981)

Przejęcie władzy przez Edwarda Gierka przez społeczeństwo zostało przyjęte z ogromnymi nadziejami. Za nowym pierwszym sekretarzem kroczyła bowiem legenda „dobrego gospodarza”, pod którego rządami Górny Śląsk jawił się niemal jako „komunistyczny raj”. Osobowość Gierka, wygląd zewnętrzny, znajomość języków zdecydowanie odróżniały go od jego poprzednika. Także prowadzona przez nową ekipę polityka inwestycyjna stała w opozycji do wcześniejszej dekady, bowiem Gierek postawił na szybkie zwiększenie produkcji dóbr trwałego użytku. Obiecano poprawę sytuacji w mieszkalnictwie oraz motoryzacji. Pomimo pewnych oporów wewnątrz instytucji odpowiedzialnych za przemysł, w kręgach Ministerstwa Przemysłu Maszynowego zdecydowano o rozpoczęciu pertraktacji z Fiatem w sprawie zakupu licencji na małodrożowy samochód. Po raz pierwszy zatem decyzje rządzących pokrywały się z opiniami specjalistów, którzy właśnie w tym upatrywali szansę na podjęcie próby dogonienia innych krajów europejskich w kwestii posiadania samochodów osobowych. Bardzo szybko, bo już 29 października 1971 r., podpisano umowę. Prezentacja nowego auta, który później stał się symbolem dekady lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, a więc fiata 126p, popularnego malucha, odbyła się 9 listopada 1972 r., zaś pierwszy egzemplarz

opuścił fabrykę w Bielsku Białej 6 czerwca 1973 r. Do końca roku wyprodukowano 1,5 tys. aut montowanych jeszcze z części włoskich. Od 1975 r. małego fiata produkowano także w Tychach. Cenę samochodu ustawiono na poziomie 69 tys. zł, co oznaczało 20 ówczesnych średnich pensji. Milionowy egzemplarz małego fiata opuścił linię montażową dziesięć lat po podpisaniu umowy licencyjnej. Do końca okresu PRL wyprodukowano łącznie 2435 tys. maluchów, z czego około 800 tys. zostało sprzedanych za granicę.

System sprzedaży malucha oparto o rachunki oszczędnościowe PKO. Pierwsze wpłaty rozpoczęto przyjmować od 5 lutego 1973 r. z terminem odbioru auta na lata 1977–1980. W wielu oddziałach PKO otwierano specjalne stanowiska do obsługi osób zainteresowanych maluchami. Dopiero po zgromadzeniu całej sumy można było myśleć o kupnie samochodu, jednak jego nabycie warunkowane było przysłowiowym łutem szczęścia, bowiem o kolejności zakupu, w przypadku przekroczenia limitu dostępnych samochodów, decydowało losowanie. Do końca 1973 r. wystawiono łącznie 300 tys. książeczek, z czego na 12 tys. z nich wpłacono pełną kwotę. Rok później regularne wpłaty dokonywano jednak już tylko na 122 tys. książeczek. Dość wysoka pierwsza wpłata (5 tys. zł) oraz raty (w zależności od deklarowanego roku odbioru samochodu (od 680 zł do 1,3 tys. zł miesięcznie) zniechęcały tych, którzy nie mieli szansy na szybkie nabycie samochodu. Mimo to na książeczkach zgromadzono pokaźne kwoty. Dane PKO z końca 1973 r. podawały, iż na rachunkach „na malucha” zgromadzono 2,7 mld zł, podczas gdy rok później już ponad 5,5 mld zł, z czego ponad 20% pochodziło z Warszawy. W 1976 r. było to już 27,5 mld zł. Oznaczało to, iż w teorii wielu z nich samochód odbierze dopiero w połowie kolejnej dekady. Chcąc niejako „ratować” sytuację, rząd wprowadzał różne zabiegi, m.in. tzw. ceny ekspresowe. Chcący kupić malucha poza kolejką musieli uiścić cenę niemal dwukrotnie wyższą od oficjalnej i niebezpiecznie zbliżającą się do ceny giełdowej.

Nigdy dotychczas w Polsce rządzonej przez PZPR marzenie o własnym samochodzie nie było tak realne, przynajmniej dla wybranych. W uprzywilejowanej sytuacji znajdowali się ci, którzy byli w stanie zapłacić za samochód dolarami. Taka forma płatności oznaczała w praktyce nabycie samochodu bez kolejki, niemalże od ręki. Jednak należało się wówczas liczyć z ceną kilkukrotnie wyższą od urzędowej. Dlatego też tak poszukiwane były tzw. talony, czyli upoważnienie do nabycia samochodu poza kolejnością w cenie urzędowej. Rozdziału aut poza kolejnością dokonywano od 1969 r. w Ministerstwie Komunikacji, a następnie zatwierdzano w Komisji Planowania przy Radzie Ministrów. Bardzo szybko popularny „talon” stał się niezwykle poszukiwanym towarem (ze względu na bardzo duże różnice w cenach: oficjalnych i giełdowych), jednocześnie tworzącym wielkie pole do nadużyć. Mariusz Jastrząb pisze, iż samochody w ten sposób otrzymywali głównie ludzie w jakiś sposób związany z władzą i powszechnie dochodziło do tworzenia się relacji o charakterze klientalnym.

Epoka Edwarda Gierka dla polskiej motoryzacji była ważna jeszcze z co najmniej kilku powodów. Po pierwsze, w 1971 r. świdnicka WSK wprowadziła na rynek motocykl WSK M06 B3 o pojemności 125 cm³, który stał się najpopularniejszym jednośladem w PRL. Drugi powód był nieco inny. Od początku dekady gierkowskiej liczba pojazdów jednośladowych rosła o wiele wolniej niż w latach poprzednich. Pomiędzy 1971 a 1973 r. średni wzrost kształtował się na poziomie 35 tys. pojazdów rocznie, by w kolejnych latach systematycznie spadać. Do 1990 r. rocznie z polskich dróg znikало 35–50 tys. motocykli. W połowie lat siedemdziesiątych po raz pierwszy liczba samochodów osobowych przekroczyła liczbę jeżdżących po Polsce motocykli. Możemy przyjąć, iż to wówczas narodziła się tak naprawdę polska masowa motoryzacja oparta na samochodach. Wypieranie jednośladów widać wyraźnie w wyposażeniu gospodarstw domowych. O ile jeszcze w 1974 r. na 100 gospodarstw 15 posiadało motocykl, a 6 samochód, to już w 1979 r. odpowiednio 14,2 i 18,5. Choć nadal jednoślady „górowały” liczebnie nad samochodami wśród rodzin o niższych zarobkach (np. pracowników fizycznych).

Dekada Edwarda Gierka przyniosła także utrwalenie się tendencji do prymatu eksportu samochodów osobowych i ciężarowych nad importem, którą można było zaobserwować już w ostatnich latach rządów Gomułki. W 1970 r. importowano łącznie ich ponad 24 tys. (odpowiednio 16,4 i 7,8 tys.), zaś eksportowano ponad 33,3 tys., to już w 1975 r. 31,2 tys. (23,7 i 7,4 tys.) wobec eksportu ponad 54 tys. aut (40,8 i 13,7 tys.). Pod koniec lat siedemdziesiątych wielkość polskiego eksportu motoryzacyjnego wyniosła łącznie ponad 100 tys. samochodów, z czego osobowych było aż 86,4 tys. W tym samym roku państwowy import wyniósł 36,7 tys. aut, w tym 22 tys. pojazdów osobowych.

Wzrost liczby pasażerów poruszających się transportem publicznym nadal był bardzo duży. W 1975 r. różnymi środkami transportu państwowego przewieziono 3366 tys. pasażerów (1117 tys. koleją oraz 2237 tys. transportem samochodowym, głównie PKS), pod koniec dekady rządów Gierka już 3415 tys., a więc o milion więcej niż w 1970 r. W 1979 r. dał się zauważyć niewielki spadek liczby podróżujących w stosunku do roku poprzedniego, zarówno wybierających kolej (1099 tys.), jak i transport samochodowy (2303 tys.), który był związany ze wzrostem liczby posiadanych samochodów osobowych.

Kryzysowe lata osiemdziesiąte (1982–1989/1990)

Upadek rządzącej ekipy Edwarda Gierka związany był mocno z kryzysem gospodarczym, który swoim zasięgiem objął niemal cały świat. Bardzo mocno ucierpiała produkcja przemysłowa, w tym przemysł motoryzacyjny. Polska, która w poprzedniej dekadzie była zaraz po ZSRR czołowym producentem aut pośród krajów RWPG (dzięki produkcji dużego fiata i malucha) i na przełomie dekady

produkowała 360 tys. pojazdów, to w 1981 r. było to już tylko nieco więcej niż 60% tej liczby.

Zmniejszenie produkcji rodzimych samochodów oraz wspomniane trudności gospodarcze nie zatrzymały rozbudzonych w poprzedniej dekadzie pragnień motoryzacyjnych Polaków. W 1982 r. Instytut Filozofii i Socjologii PAN przeprowadził badania dotyczące życiowych dążeń polskiego społeczeństwa. Okazało się, iż własny samochód osobowy znalazł się wśród dwóch najważniejszych przedmiotów, których Polacy pożąдали – drugim było własne mieszkanie. Oficjalne prognozy zakładały, że w związku z trudnym gospodarczo okresem liczba aut osobowych nie będzie już rosła w tempie z lat ubiegłych. Wydaje się jednak, iż nie doceniono mocy pragnień społeczeństwa. O ile bowiem w 1980 r. samochodów osobowych w rękach prywatnych było 2,3 mln sztuk, to na koniec dekady ponad dwukrotnie więcej – 5,1 mln.

W lutym 1981 r. wprowadzono nowe zasady dystrybucji. Od tego momentu miała się ona odbywać na zasadzie przedpłaty w przypadku aut produkcji krajowej, a w przypadku pojazdów importowanych wyłącznie za gotówkę. Uchwała przewidywała sprzedaż w latach 1982–1985 rokrocznie 150 tys. samochodów osobowych pochodzących z rodzimych fabryk: fiatów 126p – rocznie 100 tys., syren 105 – 20 tys., a w 1984 r. – ostatnim, w którym miano produkować ów model – 10 tys., fiatów 125p – 15 tys., a w 1985 r. 20 tys., polonezów – w latach 1982–1983 po 15 tys., w 1984 r. 25 tys., a w 1985 r. 30 tys. Przedpłaty na wybrane marki miały być dokonywane na specjalne rachunki prowadzone przez PKO. W zależności od okresu oszczędzania oprocentowanie tych rachunków wynosiło 4–5%. Jeśli liczba rachunków przekroczyłaby liczbę samochodów przeznaczonych do sprzedaży, losowano osobę, która mogła kupić samochód. W ciągu pierwszego miesiąca przyjmowania przedpłat (marzec/kwiecień 1981 r.) Polacy założyli 1,5 mln rachunków, co oznaczało dwukrotne przekroczenie puli samochodów i, w najgorszym przypadku, dziesięcioletni okres oczekiwania na realizację przedpłaty. Był to zatem niemal „bliźniaczy” system sprzedaży z drugiej połowy lat siedemdziesiątych, jednak tym razem rozciągnięty na wszystkie modele produkcji polskiej, a nie jak było do tej pory, tylko na maluchy. Notabene warto podkreślić, iż cały czas realizowano, choć z coraz większymi opóźnieniami, rachunki oszczędnościowe na małe fiaty z poprzedniej dekady.

Problem z nabyciem samochodu w oficjalnej państwowej dystrybucji przyniósł prawdziwy wysyp giełd samochodowych. Na początku lat osiemdziesiątych było ich czternaście, w połowie dekady 39, zaś w 1987 r. ponad pół setki. Największą popularnością cieszyła się giełda na warszawskim Bemowie. Taka forma sprzedaży oferowała o wiele większy wybór marek i modeli, jednak kupujący musieli liczyć się z bardzo dużymi różnicami cen w stosunku do ich urzędowych wartości. W połowie 1984 r. – jak podawał GUS – samochody osiągały najwyższe ceny wolnorynkowe spośród najbardziej poszukiwanych towarów przemysłowych; rekord

należał do malucha, który – przy cenie detalicznej w wysokości 254 tys. zł – na giełdzie osiągnął 580 tys. zł, zostawiając daleko w tyle takie artykuły jak meble, pralki automatyczne, lodówki i telewizory kolorowe. Jednak już pod koniec dekady przebicie na poziomie 1,37–2,27 ceny detalicznej było nieaktualne. Oficjalna cena za nowego poloneza wynosiła 2,5 mln zł. Chcąc kupić ten samochód na giełdzie, trzeba było się liczyć z ceną trzy, a pod koniec 1988 r. nawet pięciokrotnie wyższą.

Bardzo dużą trudność stanowiła obsługa techniczna aut. Nawet kupno nowego samochodu nie gwarantowało jego bezproblemowej jazdy. Jak pokazały statystyki, jakość produkcji nowych aut była bardzo niska. Każdy nowy samochód FSO 1500 miał 15–28 usterek mechanicznych i 27–58 usterek lakierniczych. Brakowało części, co oznaczało stopniową degradację pojazdów. Za wzrostem liczby aut (tylko w latach 1983–1985 zwiększyła się ona o 24%) nie nadążała liczba warsztatów, która w tymże okresie zwiększyła się zaledwie o 2,4%. Ogółem w 1987 r. w Polsce istniało 42 660 stanowisk do naprawy samochodów (do Polmozbytu należały 4552, do innych organizacji uspołecznionych 6605, do rzemiosła zaś 31 505), co oznaczało wypełnienie potrzeb w tym zakresie w 70%. Dodatkowym utrudnieniem było nierównomierne rozmieszczenie ich w kraju.

Jednocześnie pomimo wzrostu liczby pojazdów zmniejszał się średni roczny przebieg samochodu – z 8–10 tys. km w 1979 r. do 5–6 tys. km w 1983 r. Oprócz kwestii technicznych wpływ na to miały niedobory paliwa. Ich przyczyną był przede wszystkim niewystarczający import, który praktycznie nie zmieniał się mimo rosnących potrzeb. Aby zaradzić sytuacji, wprowadzono reglamentację paliwa. O ile jeszcze w drugiej połowie 1982 r. (sprzedaż benzyny prywatnym posiadaczom samochodów wznowiono w marcu tego roku po zawieszeniu w czasie stanu wojennego) etylina 78, czyli popularna „niebieska”, była sprzedawana bez ograniczeń, o tyle już od drugiego kwartału 1983 r. przydziały kształtowały się na poziomie 12–15 l dla pojazdów o pojemności powyżej 900 cm³ oraz 8–10 l dla aut o pojemności mniejszej niż 900 cm³ miesięcznie. Liczba stacji benzynowych, choć osiągnęła najwyższy stan w historii – 1333 w 1984 r. – wciąż była zatrważająco niska: równała się statystycznie jednej stacji na 200 km dróg. Rosła cena benzyny, co jednak w obliczu jej reglamentacji nie stanowiło dużego problemu. W 1980 r. litr „niebieskiej” kosztował 16 zł, a „żółtej” 18 zł; przeciętne miesięczne wynagrodzenie pozwalało na kupno odpowiednio 377 lub 335 l paliwa. Pięć lat później ceny benzyny obu rodzajów wzrosły do 52 i 60 zł za litr, natomiast w 1988 r. już 110 i 120 zł za litr. Jednak nie cena, a reglamentacja spowodowała, jak pisze Jerzy Kochanowski, iż benzyna przebojem wdarła się na „do wszystkich antyspekulacyjnych sprawozdań i zajmowała w nich aż do 1989 r. czołowe miejsce, obok mięsa i alkoholu”.

Wejście w posiadanie własnego auta stopniowo odzierało je z magicznej otoczki. Jak pokazały badania CBOS z 1987 r. zatytułowane „Jak nam się żyje?”, samochód był postrzegany jako dobro luksusowe zwykle przez osoby, które go

nie miały. Ocena diametralnie się zmieniała w momencie, gdy pojazd pojawiał się w gospodarstwie domowym. Wówczas traktowano go przede wszystkim jako przedmiot użytkowy, ułatwiający życie. Jednocześnie podkreślano jego niską jakość – którą przeciwstawiano samochodom luksusowym, określanym jako „dobre”, co znaczyło zwykle „produkcji zachodniej”. Wygląda na to, że trudności z kupnem (lub „zdobyciem”) samochodu były niewielkie w porównaniu z tymi związanymi z codzienną jego eksploatacją.

Lata osiemdziesiąte dla zmotoryzowanej Polski oznaczały także poszukiwania rodzimych następców dotychczasowych, wysłużonych modeli. Na pierwszy plan wysuwają się dwie konstrukcje. Pierwszą z nich był beskid 106, nad którym pracowano w latach 1982–1986 w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym SM „Bosmal” w Bielsku Białej. Ów niewielki, ale pięcioosobowy, bardzo oszczędny (tylko 3,9 l na 100 km) samochód typowany był na następcę malucha. Powstało kilka sztuk tego modelu. Drugi samochód, o którym warto wspomnieć, to średniolitrażowy wars z FSO. Po raz pierwszy został zaprezentowany w październiku 1986 r. na wystawie Polska Motoryzacja, jednak ściśle tajne prace nad nim trwały od 1983 r. Pomimo ogólnej aprobaty nowe pojazdy nie weszły do ciągłej produkcji z braku funduszy.

W tej sytuacji rozpoczęto, wzorem lat poprzednich, poszukiwania zagranicznej licencji. Po długich pertraktacjach zdecydowano się na ponowne podpisanie umowy z Fiatem – tym razem na produkcję samochodu małolitrażowego cinquecento (9 września 1987 r.), mimo dość zaawansowanych rozmów z koreańskim koncernem produkującym samochody marki Daihatsu.

Trudności związane z utrzymaniem pojazdów w ruchu (problemy z nabywaniem paliwa, obsługa techniczna) sprawiły, iż w odróżnieniu od ostatnich lat dekady gierkowskiej Polacy z powrotem zaczęli korzystać z transportu publicznego, choć tym razem wzrost nie był już tak spektakularny. W 1985 r. rocznie w ten sposób podróżowało 3448 tys. pasażerów: 1005 tys. koleją oraz 2434 tys. transportem samochodowym. Końcówka PRL-u to już 3524 tys. (odpowiednio 915 tys. i 2563 tys.). Dopiero początek dekady lat dziewięćdziesiątych przyniósł zdecydowany spadek. Wówczas koleją podróżowało 789 tys. podróżnych, zaś z transportu samochodowego skorzystały 2064 tys. pasażerów, w tym z PKS 2054 tys., o ponad 400 tys. mniej niż w 1985 r. i 500 tys. mniej niż w 1989 r.

Motorization in Poland (1945–1989) (Summary)

The development of Polish automotive industry after the end of World War II was at the crossroads. On the one hand, the backwardness caused by the interwar period and war damages meant that the new authorities had to develop the automotive industry practically from scratch. On the other hand, however, ideological and economic restrictions strongly influenced its shape. In subsequent years, Polish state leaders tried to develop the production of passenger cars, trucks and motorcycles based on both foreign licenses and their own constructions. Cars were an important element of

Polish export, especially from the mid-1960s. At the same time, the motorization of the Polish society remained at an unusually low level. The number of cars that were intended for official sale was extremely low. In this situation, car marts enjoyed great popularity from the late 1950s. It was not until the decade of Edward Gierek's rule that the situation in the state's automotive policy changed, when the compact and cheap Fiat 126p began to be produced.

Wybrana bibliografia

- Bojar H., *Rodzina i życie rodzinne*, w: *Co nam zostało z tamtych lat... Społeczeństwo polskie u progu zmiany systemowej*, red. M. Marody, Londyn 1991
- Brzostek B., *Za progiem. Codziennosc w przestrzeni publicznej Warszawy lat 1955–1970*, Warszawa 2007
- Czynniki ekonomiczno-społeczne rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce w świetle badań ankietowych, red. Z. Krasinski, Poznań 1972
- Falkowski M., *Życie codzienne w samochodzie. Schematy interakcji i wzajemnego postrzegania się kierowców z perspektywy socjologii życia codziennego*, „Kultura i Społeczeństwo” 54, 2010, nr 1, s. 161–180
- Jastrzab M., *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
- Jastrzab 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
- Jastrzab M., *Socjalistyczna praworządność i egalitaryzm. Nadużycia władzy w epoce gierkowskiej i walka z nimi. Przykład talonów samochodowych*, w: *Społeczeństwo polskie w latach 1980–1989*, red. N. Jarska, J. Olaszek, Warszawa–Kraków 2015, s. 70–86
- 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, s. 137–154
- Majewski M.W., *Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej*, Kraków 2016
- Mórawski K. J., *Syrena. Samochód PRL-u*, Warszawa 2005
- Obyczaje polskie. Wiek XX w krótkich hasłach*, red. M. Szpakowska, Warszawa 2008
- Opowieść o FSO. Historia tej warszawskiej fabryki*, red. Z. Boniecki, R. Gajewski, Warszawa 2010
- Szczerbicki T., *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...*, Warszawa 2010
- Wilk H., *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970*, Warszawa 2017
- Zieliński A., *Rozwój koncepcji samochodu osobowego w XX wieku*, Warszawa 2005

Hubert Wilk, profesor w Instytucie Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk, zajmuje się historią społeczną PRL; autor *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970* (Warszawa 2017), która w 2019 r. zdobyła wyróżnienie dla najlepszej książki dotyczącej historii społecznej i gospodarczej przyznawane przez kapitułę nagrody im. Franciszka Bujaka; publikuje w m.in. w „Dziejach Najnowszych”, „Rocznikach Dziejów Społeczno-Gospodarczych”; członek redakcji „Świętokrzyskich Studiów Archiwalno-Historycznych”.
Kontakt: hwilk@ihpan.edu.pl