

Hubert Wilk

SAMOCHÓD DLA TOWARZYSZA WIESŁAWA
DYSKUSJE NAD KIERUNKIEM ROZWOJU
MOTORYZACJI INDYWIDUALNEJ W POLSCE 1955–1970

Polska po II wojnie światowej pod względem motoryzacyjnym była jednym z bardziej zacofanych krajów europejskich. Zniszczenia wojenne (m.in. infrastruktura drogowa – nieremontowana praktycznie przez cały okres okupacji oraz zdewastowana przez masowe transporty wojskowe sieć dróg (w sumie ponad 50% nadających się do remontu generalnego) czy też zniszczone mosty (30% całkowicie, a 40% poważnie grożąc zawaleniem)¹; raczkujący przemysł motoryzacyjny – m.in. przerwane przez wybuch wojny prace nad otwarciem fabryki Fiata) tylko pogłębiły już istniejące zacofanie. Samochód na polskich, bardzo rzadkich i kiepskiej jakości drogach przed II wojną nie był zjawiskiem powszechnym, zaś w niektórych miejscach być może nawet nigdy niewidzianym². Statystyki z 1938 r. pokazują, że Polska, biorąc pod uwagę liczbę samochodów przypadających na jednego mieszkańca, wyprzedzała jedynie Jugosławię i Bułgarię, zaś prześcignęły ją Litwa, Łotwa, Estonia i Rumunia, a z państw pozaeuropejskich lepszym wynikiem poszczycić się mogły Egipt, Brazylia i Cejlon. Z 38 tys. samochodów osobowych i 8,2 tys. ciężarówek jeden pojazd przypadał na tysiąc mieszkańców³. W 1945 r. na ziemiach polskich znajdowało się około 3–4 tys. samochodów osobowych, dekadę później do osób

¹ J. Kaliński, Z. Landau, *Gospodarka Polski w XX wieku*, Warszawa 2003, s. 46.

² Sieć dróg Drugiej Rzeczypospolitej była dziedzictwem zaborów. Najlepiej pod tym względem wyglądały ziemie zaboru pruskiego, nieco gorzej Galicja i zachodnia część Królestwa Polskiego. W ciągu dwudziestu lat sytuacja uległa niewielkiej poprawie – wybudowano w sumie 18 tys. dróg o nawierzchni utwardzonej, głównie w centralnych i północno-wschodnich rejonach kraju. Zob. J. Żarnowski, *Polska 1918–1939. Praca, technika, społeczeństwo*, Warszawa 1999, s. 87–89.

³ Z. Landau, J. Tomaszewski, *Zarys historii gospodarczej Polski 1918–1939*, Warszawa 1999, s. 307–308.

prywatnych należało nieco ponad 20 tys. aut, poziom przedwojenny osiągnięto dopiero w 1957 r.⁴

Powolny rozwój, jaki następował w Polsce w tej dziedzinie zbiegł się w czasie z rozgrywającymi się na zachodzie Europy niezwykle ciekawymi wydarzeniami, które zadecydować miały o kierunku, w którym podąży rozwój motoryzacji indywidualnej.

Niniejszy tekst jest przyczynkiem do jednego z etapów historii polskiej motoryzacji. Okres rządów Władysława Gomułki w tym zakresie charakteryzował się skokowym, nigdy później nienotowanym przyrostem liczby samochodów. W ciągu tylko pierwszych dziesięciu lat ów wzrost wyniósł ponad 1000%. Nie zmienia to oczywiście faktu, że o masowym rozwoju motoryzacji możemy mówić dopiero w latach siedemdziesiątych, po rozpoczęciu produkcji popularnego „Malucha”, jednak to za rządów towarzysza Wiesława chęć posiadania własnych „czterech kółek” stawała się coraz bardziej powszechną pośród polskiego społeczeństwa.

Motoryzacyjna Europa na zakręcie – od samochodu ludowego do popularnego

Spółeczeństwo Europy Zachodniej powoli podźwigało się z wojennej traumy i wkraczało w epokę dostatku⁵, zaś jednym z jej symboli stała się motoryzacja indywidualna, której rozwój, zatrzymany przez wybuch II wojny światowej, wracał na właściwe sobie tory.

Aby przyjrzeć się bliżej temu fenomenowi, należy sięgnąć do początków XX w., kiedy to 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 samochodów wciąż wytwarzali modele, których cena przewyższała finansowe możliwości przeciętnych obywateli. Patową sytuację pogłębił kryzys gospodarczy, którego jedną z przyczyn był niewielki popyt na samochody, niedorównujący podaży⁶. Wielu producentów dostrzegało tę zależność i trafnie przewidziało, że po przezwyciężeniu trudności gospodarczych społeczeństwa będą chciały zaopatrzyć się

⁴ T. Szczerbicki, *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...*, Poznań 2010, s. 13; A.M. Rostecki, *Zrealizowane oczekiwania. Miliony samochodów osobowych w r. 1975*, „Motor” 1966, nr 30, s. 3.

⁵ Zob. T. Judt, *Powojnie. Historia Europy od 1945*, Poznań 2008.

⁶ J.J. Fink, *The Automobile Age*, Cambridge, London 1988, s. 189 i n.

w tani, w miarę niezawodny samochód w stylu Forda T. Największy rozmach przy konstrukcji taniego samochodu popularnego towarzyszył działalności Ferdynanda Porsche'a, który był odpowiedzialny za techniczną stronę nazistowskiej koncepcji upowszechnienia motoryzacji indywidualnej pod postacią samochodu początkowo nazywanego „KdF-Wagen”⁷, zaś po wojnie znanego pod nazwą „Volkswagen Kafer”, czyli popularnego „Garbusa”.

Dla Adolfa Hitlera rozwój motoryzacji był jednym ze sposobów na wyjście z kryzysu gospodarczego, ale nie był to jedyny powód⁸. Obok programu budowy autostrad⁹, właśnie „samochód ludowy” miał być elementem modernizacji społeczeństwa niemieckiego. 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 Ferdynand Porsche, który po rozmowach z Hitlerem ustalił podstawowe wymagania w stosunku do projektu samochodu – miał być niewielki, ale wystarczająco przestronny, aby zmieścić w nim cztery osoby, jego prędkość maksymalna sięgająca 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 niższej¹⁰), niezawodny, zaś od strony technicznej o tyle zaawansowany, aby z upływem lat nie tracił zbyt wiele na wartości¹¹. 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'a¹².

⁷ Skrót „KdF” pochodził od nazwy organizacji „Kraft durch Freude” (niem. „siła przez radość”), zajmującej się organizacją imprez turystycznych i wypoczynku w Trzeciej Rzeszy.

⁸ Zob. np. W. König, *Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft. „Volkprodukte” im Dritten Reich: Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft*, Ferdinand Schöningh: Paderborn 2004.

⁹ 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.

¹⁰ W. Sachs, *For the Love of the Automobile. Looking back into the history of our desires*, Oxford 1992, s. 60–61.

¹¹ A. Zieliński, *Rozwój koncepcji samochodu osobowego w XX wieku*, Warszawa 2005, s. 146–147

¹² Sprawa podobieństwa obu modeli stała się przedmiotem wszczęcia przez czechosłowackiego producenta kroków prawnych, przerwanych jednak przez wydarzenia z 1938 r. Dopiero w 1961 r.,

W 1938 r. wprowadzono specjalny program oszczędnościowy dla przyszłych posiadaczy „KdF-Wagen” polegający na comiesięcznym deponowaniu 5 marek. Ponad 330 tys. Niemców zgromadziło w ten sposób 280 mln marek¹³. 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-Wagen” nie rozpoczęły produkcji samochodów osobowych, ale pojazdy wojskowe (m.in. tzw. Kübelwagen oraz Schwimmwagen budowane na bazie „Volkswagena”) oraz części do pocisków V-1¹⁴.

Jednak idea samochodu popularnego po zakończeniu działań wojennych została obudzona z letargu, zaś poszukiwania i produkcja samochodu, spełniającego warunki „popularności” rozpoczęły się na nowo niemal równocześnie z ustaniem działań wojennych.

Lata czterdzieste i pięćdziesiąte XX w. w Europie Zachodniej to torowanie sobie drogi przez motoryzację indywidualną, która mimo lepszych statystyk niż to miało miejsce 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% gospodarstw posiadało samochód, choć i tam widać było dość duże zróżnicowanie geograficzne, gdyż około 25% z 2,2 mln wszystkich samochodów osobowych zarejestrowanych było w Londynie¹⁵.

Światowy przemysł motoryzacyjny, którego niekwestionowanym liderem były Stany Zjednoczone (85% światowej produkcji samochodów w 1950 r.), zaś z krajów europejskich Wielka Brytania (która z kolei była ich największym eksporterem) stanął przed ogromnym zadaniem – zaspokojeniem ogromnych samochodowych potrzeb rzesz ludności. Sytuacja, w porównaniu z latami trzydziestymi zmieniła się o 180 stopni – o ile jedną z przyczyn trudności gospodarczych

po wznowieniu procesu, zapadł wyrok nakazujący Volkswagenowi wypłacenie 3 mln marek odszkodowania. P. Keiller, *Sexual Ambiguity and Automotive Engineering w: Autopia*, ed. P. Wollen, J. Kerr, London 2002, s. 346–348.

¹³ 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 otrzymywała 600 marek *a conto* „Volkswagena” lub 100 marek w gotówce; J.J. Fink, *op.cit.*, s. 265.

¹⁴ R. Volti, *Cars and Culture. The Life Story of a Technology*, Baltimore 2006, s. 78.

¹⁵ T. Judt, *op.cit.*, s. 401; M. Akhtar, S. Humphries, *The Fifties and Sixties. A Lifestyle Revolution*, Basingstoke and Oxford 2001, s. 154.

okresu przedwojennego były problemy z popytem na samochody, o tyle powojenny świat Zachodu wydawał się mieć ów popyt niemal nieograniczony. Było to spowodowane nie tylko zwiększaniem się możliwości nabywczych ludności, ale i dość prozaicznymi przyczynami – zatrzymana przez wojnę produkcja powodowała, że większość ówczesnych samochodów pochodziła co najmniej z lat trzydziestych i okres ich technicznej sprawności powoli się kończył¹⁶.

Należało zatem dostarczyć otrząsającemu się z wojennej stagnacji społeczeństwu tanich samochodów, które choćby w niewielkim stopniu zaspokajały rosnący popyt motoryzacyjny i odmładzały starzejący się park samochodowy. Tani często oznaczał mały, co przekładało się na niższe zużycie paliwa oraz niższe opłaty, które w większości krajów europejskich były windowane na niebotyczne poziomy, plasując samochody w kategorii dóbr luksusowych. Wysoka cena benzyny, na którą także wpływały podatki, robiła także swoje¹⁷.

W tym miejscu ponownie należy powrócić do Niemiec, gdzie do zniszczonych w czasie alianckich nalotów miasta i fabryki samochodów, czy raczej pojazdów wojskowych 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 „Volkswagen” – był to pierwszy, seryjnie produkowany model w powojennej Europie¹⁸. Jedne z pierwszych egzemplarzy wysłanych zostało to 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 popularnego „Garbusa”, zaś firma „Volkswagen GmbH” w 1954 r. stała się czwartym producentem samochodów na świecie, tuż za amerykańską Wielką Trójką (Chryslerem, Fordem i General Motors)¹⁹. Za jej sukces odpowiadał samochód, który stał się najchętniej kupowanym pojazdem w historii – VW Garbus. W latach 1947 i 1948 pojawiły się kolejne modele samochodów, które wyznaczać zaczęły trend w rozwoju indywidualnej motoryzacji: Renault 4CV, Citroen 2CV, Morris Minor oraz Fiat

¹⁶ R. Volti, *op.cit.*, s. 88–89.

¹⁷ *Ibidem*, s. 92; J.J. Fink, *op.cit.*, s. 294.

¹⁸ A. Zieliński, *op.cit.*, s. 173.

¹⁹ J.J. Fink, *op.cit.*, s. 320–326.

500. Były to samochody niewielkich wymiarów, o w miarę prostej konstrukcji, ekonomicznych²⁰.

A mogło być tak pięknie – stalinizm na kółkach

Rocznice państwowe były w PRL zwykle momentem do chwalenia się dotychczasowymi osiągnięciami. Nie inaczej było w kolejną, dziewiątą już rocznicę Manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego. W „Technice Motoryzacyjnej” ukazał się taki właśnie rocznicowy „wstępniak”: „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 – 20” (tutaj fetowano z kolej wypuszczenie dziesięcioletniego samochodu). I *last but not least* – na Żeraniu powstaje fabryka im. Bolesława Bieruta, która „w oparciu o częściowe dostawy ze Związku Radzieckiego [...] produkuje mocne i »piękne« Warszawy”²¹.

W Polsce przełomu lat czterdziestych i pięćdziesiątych nie było zbyt wiele miejsca dla motoryzacji indywidualnej. Gdy pojawiała się słowo „samochód” myślano przede wszystkim o transporcie publicznym i komunikacji²². Zarówno trzyletni Plan Odbudowy Gospodarczej, jak i sześcioletni Plan Rozwoju Gospodarczego i Budowy Podstaw Socjalizmu nie wspominają nic na temat rozwoju motoryzacji indywidualnej, koncentrując się na zadaniach transportu i komunikacji, które według Hilarego Minca, zwłaszcza w latach 1950–1955, stanąć miały przed poważnym zadaniem „wynikającym 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”²³. Wzrost liczby samochodów ciężarowych w pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej potwierdzał kierunek działań decydentów. W porównaniu z 1938 r., kiedy to po polskich drogach jeździło 6843 samochody ciężarowe, to w 1947 r. notowano już ponad pięciokrotny wzrost tej liczby – 36 914. W tym samym

²⁰ A. Zieliński, *op.cit.*, s. 175–183.

²¹ *W rocznicę Manifestu PKWN*, „Technika Motoryzacyjna” 1953, z. 7 (lipiec), s. 1.

²² „Pojęcie »motoryzacja« przestało być frazesem, a stało się realną siłą umożliwiającą obsługę transportową przemysłu, obrotu handlowego i rolnictwa, stało się potężnym czynnikiem, umożliwiającym zagospodarowanie Ziemi Odzyskanych, zaczęło zaspokajać potrzeby komunikacyjne ludności” – *Dziesięciolecie Polski Ludowej*, „Motoryzacja” 1954, nr 7, s. 190.

²³ *Plan sześcioletni*, Warszawa 1950, s. 45.

okresie liczba samochodów osobowych uległa nieznacznemu zmniejszeniu – z 24 512 do 23 038²⁴.

Ówczesne prawodawstwo zdecydowanie faworyzowało transport publiczny poprzez legislacyjne zabiegi ograniczania ruchu prywatnych samochodów. Przykładowo rozporządzenie Rady Ministrów ze stycznia 1951 r. zezwalało jedynie na dwustukilometrowy przebieg samochodu osobowego i tylko w granicach administracyjnych miast, gdzie znajdowało się miejsce stałego postoju pojazdu, ewentualnie „do obszaru określonego promieniem 20 km, liczonym wzdłuż dróg wyłotowych od granic administracyjnych” miejscowości do 100 tys. mieszkańców²⁵.

Jedną z podstawowych kwestii związanych z taborom samochodowym było jego ujednoczenie. Miało to na celu uproszczenie jego obsługi technicznej. Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów wyliczała dziewięć modeli samochodów, które nazywano „typowymi”²⁶. W maju 1947 r. weszły w życie rozporządzenia nakazujące dokonania ponownej rejestracji oraz zgłoszenia posiadania pozwoleń na prowadzenie pojazdów²⁷.

Leon Minc na łamach „Motoryzacji” przekonywał, że już wkrótce polski tabor samochodowy, „po wykruszeniu się wszystkich »nabytków« powojennych i przypadkowych” będzie odpowiadał 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 (marki „Star” i „Lublin”) uzupełniony jedynie przez pojazdy osobowe. Dodatkowo 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”²⁸. Także analiza łatwości prowadzenia

²⁴ *Dziesięciolecie Polski Ludowej...*, s. 190.

²⁵ „Dziennik Ustaw” (dalej – Dz.U.) 1951, nr 4, poz. 29. Rozporządzenie to zostało zniesione dopiero w sierpniu 1955 r. (Dz.U 1955, nr 36, poz. 225).

²⁶ „Monitor Polski” (dalej – M.P.) 1949, nr A–59, poz. 797.

²⁷ Dz.U. 1947, nr 38, poz. 190 i 191.

²⁸ L. Minc, *Wpływ ustroju społecznego na rozwój samochodu*, cz. I, „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»”.

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 były zupełnie zainteresowani wytwórcy kapitalistyczni, którzy większy nacisk kładli na ułatwienia 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”²⁹. Kolejnym zastrzeżeniem była kwestia zupełnie nieracjonalnego, zdaniem Minca, rozwoju niektórych właściwości kapitalistycznych samochodów, „które w istocie mają tylko znaczenie reklamowe”. Jedną z nich była prędkość pojazdu, niejednokrotnie przekraczająca 160 km/h, wchodząca już „w zakres szybkości wyczynowych, które podczas użytkowania [...] są zupełnie niepotrzebne”. Ostateczna konkluzja wobec 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”³⁰.

Nie można było jednak nie zauważyć, że potrzeba pojawienia się na polskich drogach nowego samochodu osobowego, któryby wypełniłby lukę, jakiej nie była w stanie wypełnić „FSO-Warszawa”, pośród społeczeństwa była ogromna. Nie pomagało nawet „ubranie” jej w odpowiednią otoczkę propagandową („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«”³¹). Rosnąca z miesiąca na miesiąc liczba wydawanych pozwoleń na prowadzenie samochodów osobowych była tylko jednym z dowodów.

G. Grandin, *Fordlandia. Henry Ford i jego miasto-państwo w amazońskiej dżungli*, Warszawa 2012, s. 110–111.

²⁹ L. Minc, *Wpływ ustroju społecznego na rozwój samochodu*, cz. II, „Motoryzacja” 1954, nr 1, s. 7.

³⁰ L. Minc, *Wpływ ustroju społecznego na rozwój samochodu*, cz. III, „Motoryzacja” 1954, nr 2, s. 37–39.

³¹ J. Burgin, *Niektóre aktualne problemy motoryzacji*, „Motoryzacja” 1954, nr 1, s. 1–2.

Pierwsze jaskółki motoryzacji

Pierwsze jaskółki zwiastujące zmiany w podejściu do motoryzacji prywatnej pojawiły się, jak to jaskółki, wiosną 1954 r. Sygnał dał Witold Rychter³², przedwojenny propagator sportu motorowego, pionier motoryzacji, wówczas rzeczoznawca i biegły sądowy w sprawach wypadków samochodowych, późniejszy współtwórca kodeksu drogowego z 1960 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. Zbliża się czas, gdy każdy z nas, pracujących w przemyśle socjalistycznym będzie mógł bez większego wysiłku nabyć samochód”³³. Nie sposób było jednak wówczas uciec od słów kluczy, choć autorowi udało się przemycić do tekstu kilka faktów (oprócz dość czytelnej krytyki dotychczasowej produkcji, czyli samochodów FSO Warszawa), które nie do końca mieściły się w komunistycznym systemie wartości. „Gdy mówimy o samochodzie – pisał W. Rychter – myślimy nie tylko o przyjemności niedzielnego wyjazdu odpoczynkowego, czy o urlopie, spędzonym na włościach samochodowej wśród najpiękniejszych okolic. 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...”³⁴ A więc nie tylko przyjemność, ale przede wszystkim praca. W dalszej części Rychter wymienił najważniejsze założenia samochodu ludowego (identyczne zresztą z opracowanymi przez F. Porsche’a) – taniość, oszczędność w eksploatacji, duża pojemność, wytrzymałość. Warto zwrócić uwagę na kwestie ceny – Rychter zakładał, że taki pojazd powinien być dostępny dla ludzi pracy – „lepiej zarabiającego robotnika czy inteligenta pracującego”³⁵. Zresztą już wcześniej, jeśli zdarzały się przypadki (rzadkie) wspomnienia indywidualnych posiadaczy samochodów osobowych, to

³² Witold Rychter był autorem wielu książek o tematyce motoryzacyjnej, a także wspomnień (*Moje dwa i cztery kółka*, Warszawa 1983), w których opisuje początki motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej oraz swoją działalność na polu propagowania motoryzacji i sportów motorowych.

³³ W. Rychter, *Problemy samochodu ludowego*, „Horyzonty Techniki” 1954, nr 2, s. 50.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Ibidem*, s. 51.

byli to przodownicy pracy, inteligencja pracująca, literaci, artyści i naukowcy³⁶. Swoje poglądy na temat kierunku rozwoju motoryzacji indywidualnej Rychter rozwinął w sierpniu 1955 r. Tym razem jednak tekst posiadał sporą dawkę informacji na temat tzw. samochodzików, czyli pojazdów pośrednich pomiędzy motocyklem a samochodem małodlitrażowym, często trójkołowców, a ze względu na swoje gabaryty i osiągi względnie tanich w eksploatacji³⁷. 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 społeczeństwa³⁸.

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 Studziński podawał, że zachodnioniemiecki przemysł motoryzacyjny w 1953 r. wyprodukował rocznie ponad 500 tys. samochodów, z czego 75% to samochody popularne, zaś 25% to pojazdy średniej wielkości. We Francji z kolei samochody popularne stanowiły niemal połowę całej produkcji – prym wiodły tutaj Renault 4CV (68 tys.) oraz Citroen 2CV – (niemal 25 tys.)³⁹. 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 – waga popularnego „Malucha” wynosiła około 600 kg) w typie modeli Renault 2CV, czy też IFA P40. W artykule znalazły się zresztą zestawienia kilkudziesięciu modeli małych samochodów wraz z danymi technicznymi⁴⁰. Teksty Bluemkego wywołały dość duży odzew, jednak wcześniej doszło do wydarzeń politycznych, które całkowicie zmieniły ówczesną rzeczywistość.

³⁶ S. Askans, *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.

³⁷ W. Rychter, *Samochodziki*, „Horyzonty Techniki” 1955, nr 8, s. 353–359; zob. także: *Jeszcze o samochodzikach*, „Horyzonty Techniki” 1955, nr 12, s. 536–537

³⁸ W. Rychter wspominał także o rodzimych konstruktorach-amatorach, których pojazdy o wdzięcznych nazwach – Hortek (od tytułu „Horyzonty Techniki”), czy też SAM („Samochód amatorski tygodnika Motor”) były częstymi przykładami samodzielnego radzenia sobie z głodem samochodowym – W. Rychter, *Samochodziki...*, s. 358.

³⁹ K. Studziński, *Samochody popularne państw zachodnich i NRD*, „Technika Motoryzacyjna” 1954, z. 10 (październik), s. 310.

⁴⁰ 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.

Motoryzacyjna odwilż 1956 roku

Rok 1956 był przełomem nie tylko 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 tak jakby nowe otwarcie. O wiele odważniej zaczęło się mówić wówczas o pomijanych przez władzę potrzebach konsumpcyjnych. Pośród nich poczesne miejsce zajmowała motoryzacja indywidualna.

Sygnal do krytyki dało VIII Plenum KC PZPR. Na fali rozliczeń ze stalinowską przeszłością surowo oceniono także nieudane inwestycje gospodarcze owego czasu. Na VIII Plenum KC PZPR kilkakrotnie poruszano m.in. kwestie Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu. W drugim dniu obrad plenum głos zabrał Władysław Gomułka, krytykując zarówno rozmiar inwestycyjny żerańskiej fabryki, jak i samochód „FSO Warszawa” podkreślając wysokie koszty produkcyjne niewielkiej liczby wytwarzanych egzemplarzy modelu, jakiego „chyba dzisiaj nikt już na świecie nie produkuje”⁴¹. Dotychczasowych osiągnięć na polu motoryzacji próbował bronić Hilary Minc, wiążąc kwestie Żerania z nienadążającymi inwestycjami w zaplecze dla przemysłu motoryzacyjnego. Broniąc „FSO Warszawy” zwrócił uwagę, że wówczas był to „najlepszy, dostępny w obozie samochód”⁴². 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.

W tym tonie utrzymany był np. 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 przyszły, 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”⁴³. Ten sam autor dość krytycznie

⁴¹ VIII Plenum KC PZPR, „Nowe Drogi. Organ teoretyczny i polityczny Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej” 1956, nr 10, s. 22.

⁴² *Ibidem*, s. 126.

⁴³ Z. Mróz, *Nasze kłopoty motoryzacyjne*, „Motoryzacja” 1956, nr 12, s. 309.

podsumował także pomysł zakupu licencji i produkcji w warunkach polskich jednego z mikrosamochodów (jeden z pomysłów Bluemkego). Przyznawał co prawda rację tym osobom, które w mikrosamochodach widziały ważny element motoryzacji, zapalający 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 w rodzimych realiach nie sprawdziłby się⁴⁴. Podobne zdanie wyrażał Tadeusz Szujski, który w mikrosamochodach widział ważne uzupełnienie parku pojazdów, obok skuterów, motocykli i samochodów małych i średniolitrażowych. Ich nabywcami miała być „wielotysięczna rzesza aktywnych pracowników dotychczas stosunkowo nisko uposażonych, różnych specjalności, często w wieku starszym”⁴⁵. Nawet nie kojarzony bezpośrednio z motoryzacją Jerzy Putrament w felietonie w „Życiu Warszawy” pisał: „jeśli nasza władza traktuje samochody osobowe jako luksus u 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** [podkr. – w *tekście*]. Samochód ogromnie podnosi produkcyjną wydajność jego użytkownika. [...] Wyrzucie do diabła te czerwone tarcze, spychające polską motoryzację do ślepych zaułków”⁴⁶. 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 zwykłych obywateli. Jak wielkie emocje musiały towarzyszyć Polakom oczekującym na własne cztery koła może świadczyć notka od redakcji, informująca o tym, że wiele odpowiedzi na zadane pytanie nie może zostać opublikowanych, ponieważ

⁴⁴ Z. Mróz, *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. Jednak bardzo szybko okazało się, 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 „zmiereź mikrosamochodów” trafnie przewidział Kazimierz Loesch (*Rozwój samochodzików w Europie*, „Technika Motoryzacyjna” 1957, z. 12, s. 417). Por. S. Brzosko, *Niektóre zagadnienia związane z małym samochodem popularnym*, „Technika Motoryzacyjna” 1958, z. 8, s. 289–294.

⁴⁵ T. Szujski, *Samochodzik ma rację bytu w Polsce*, „Technika Motoryzacyjna” 1956, z. 11, s. 367.

⁴⁶ J. Putrament, *Rozmyślenia kierowcy (Sprawa rozwoju polskiej motoryzacji)*, „Życie Warszawy” z 6 października 1956 r., s. 3.

„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 na bycia części wymiennych nie urasta do zagadnienia międzynarodowego, a nabycie opony lub dętki nie prowadzi na śliską drogę szmuglu z Czechosłowacji”⁴⁷.

Bardzo trzeźwe spojrzenie na problem demonstrował Lesław Łowczyński, analizując siłę nabywczą polskiego społeczeństwa, przypuszczalną cenę samochodu małowitrazowego (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”⁴⁸.

Bardziej kompleksowe rozwiązanie problemu widział Adam Popiel, który zwracał przede wszystkim uwagę na rozwój całości produkcji motoryzacyjnej kraju, czyli zakup licencji na mały samochód w typie niemieckiego Goggomobila lub włoskiego Fiata 600, zmniejszenie liczby montowanej średniolitrazowej „FSO Warszawy” oraz rozwinięcie produkcji małowitrazowej „FSO Syreny”, od dawna zapowiadanej, ale wciąż niedostępnej w sprzedaży⁴⁹.

Pytanie, które często padało dotyczyło kwestii licencji. Wśród przeciwników tego kierunku ważnym argumentem była sprawa „przestarzałości konstrukcji” oraz dostępności części zamiennych. Druga kwestia z kolei dotyczyła importu pojazdów⁵⁰.

Sejm polskiej motoryzacji – Krajowa Narada Motoryzacyjna i powstanie Rady Motoryzacyjnej

W dniach 7 i 8 stycznia 1957 r. w Warszawie odbyła się narada, na której spotkali się przedstawiciele kilku instytucji zajmujących się transportem i motoryzacją oraz ministerstw. Zorganizowali ją przedstawiciele następujących organizacji: Koło Samochodowego Stowarzyszenia Naukowo-Technicznego Inżynierów

⁴⁷ *Nasi czytelnicy mówią*, „Motoryzacja” 1957, nr 5, s. 121.

⁴⁸ L. Łowczyński, *Samochodzik czy samochód popularny dla świata pracy*, „Technika Motoryzacyjna” 1957, z. 2, s. 70–71

⁴⁹ A. Popiel, *W sprawie samochodu popularnego*, *ibidem*, s. 72.

⁵⁰ S.A. Witkowski, *O doktrynie polskiego samochodu ludowego*, „Technika Motoryzacyjna” 1957, z. 6, s. 229–230.

i Techników Mechaników Polskich, Sekcja Samochodowa Stowarzyszenia Naukowo-Technicznego Inżynierów i Techników Komunikacji oraz Sekcja Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego. W ciągu dwóch dni ogłoszono sześć referatów poświęconych zagadnieniom motoryzacji oraz jej miejsca w polityce państwa i odbyto bardzo interesującą dyskusję. W trakcie jej trwania 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 1956 r.⁵¹ Mieczysław Madeyski zwrócił uwagę na zapóźnienia względem innych krajów europejskich, ponieważ Polska zajmowała 17 (na 22) miejsce pod względem liczby samochodów, wyprzedzając jedynie Jugosławię, Węgry, Rumunię oraz Bułgarię, a także na politykę państwa, która uniemożliwiała rozwój motoryzacji indywidualnej⁵². Nawiązując do owego wystąpienia, jeden z dyskutantów, Wiktor Sudra z Politechniki Warszawskiej, który był jednym z opiniujących projekt fabryki FIAT-a pod koniec lat czterdziestych⁵³, porównał sytuację posiadaczy samochodów z okresu Drugiej 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** [podkr. – H.W.]”. Mówił też o „braku zrozumienia [dla kwestii rozwoju motoryzacji indywidualnej] w całym minionym 30-leciu”.

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 prac doświadczalnych technologicznych, jednak pod względem konstrukcji przemysł motoryzacyjny państw innych stoi na wyższym poziomie. Takimi przemysłami są przemysły Anglii, Francji i NRF”⁵⁴. Jednak najbardziej trwałym efektem narady był postulat dotyczący powołania do życia Rady Motoryzacyjnej, jako organu doradczego przy rządzie. Decyzja

⁵¹ „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.

⁵² *Sejm polskiej motoryzacji*, „Motor” 1957, nr 3, s. 8–9.

⁵³ *Słownik Biograficzny Techników Polskich*, z. 6, Warszawa 1995, s. 142.

⁵⁴ *Krajowa Narada Motoryzacyjna w dniach 7 i 8 stycznia 1957 r. w Warszawie*, „Technika Motoryzacyjna” 1957, z. 4, s. 154–155, 158–159, 162.

o jej utworzeniu została ogłoszona we wrześniu 1957 r.⁵⁵, zaś jej pierwsze posiedzenie odbyło się 3 stycznia 1958 r.⁵⁶ Według uchwały do kompetencji 27-osobowej Rady należało m.in. opracowywanie projektów perspektywicznych rozwoju motoryzacji, opiniowanie prototypów pojazdów mechanicznych oraz w sprawach cen na pojazdy i materiały eksploatacyjne, składanie wniosków i opiniowanie rozwiązań urbanistycznych z punktu widzenia przystosowania ich do potrzeb motoryzacji. Jej pierwszym przewodniczącym został Ryszard Strzelecki, ówczesny minister komunikacji⁵⁷. Należy podkreślić, że Rada nie posiadała żadnej mocy sprawczej, jej funkcje były czysto doradcze. Być może, co wynika z analizy jej późniejszych dokonań, była swoistym forum wymiany poglądów i kształtowania się opinii, ale bez wyraźnego wpływu na oficjalną politykę państwa wobec motoryzacji – czyli po prostu wentylem bezpieczeństwa.

Nie zmienia to jednak faktu, że wiele planów i hipotez motoryzacyjnych opracowywanych przez zespoły robocze Rady z perspektywy czasu okazywały się trafnie przewidywać kierunek, w którym podążała polska motoryzacja. Jednym z ważniejszych dokumentów, jakie zostały zaprezentowane przez Radę Motoryzacyjną były, przyjęte w 1964 r. wytyczne „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 pięcioletkach⁵⁸. 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 postępem technicznym i organizacyjnym społeczeństwa. Celowość rozwoju motoryzacji indywidualnej oraz słuszność upowszechniania użycia pojazdów osobowych, jako indywidualnych środków komunikacji, wynika z dużej oszczędności czasu społecznego, zwiększenia ogólnej wydajności oraz umożliwienia wypoczynku i regeneracji sił.

⁵⁵ M.P. 1957, nr 81, poz. 487.

⁵⁶ M. Madeyski, *Rada Motoryzacyjna 1958*, „Motoryzacja” 1958, nr 1, s. 1–4.

⁵⁷ *Ibidem*. Pełny skład Rady Motoryzacyjnej: przewodniczący – Ryszard Strzelecki, minister komunikacji; zastępcy: Kiejstut Žemajtis, minister przemysłu ciężkiego, gen. broni Jerzy 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.

⁵⁸ *Prace Rady Motoryzacyjnej 1958–1964*, Warszawa 1965, s. 45.

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, który wpływał na rozwój motoryzacji była podaż pojazdów⁵⁹.

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 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 nic nie wyszło, warto jednak wspomnieć o fackie pojawienia się nowego rysu w wypowiedziach. Mianowicie coraz częściej rozwojowi motoryzacji przypisywano coraz większe społeczno-ekonomiczne znaczenie. Dla coraz większej liczby ekspertów samochód oznaczał wzrost poziomu technicznego społeczeństwa, ułatwienia w codziennym funkcjonowaniu. Pojawiły się nawet pewne „przyjemności” związane z posiadaniem pojazdu⁶⁰. Na „chęć posiadania własnego pojazdu”, która stawała się „zjawiskiem społecznym” zwracał uwagę Jan Dąbrowski w „Przeglądzie Technicznym”⁶¹.

Co ciekawe, bardzo rzadko pojawiały się 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

⁵⁹ *Ibidem*, s. 72.

⁶⁰ 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” 1961, nr 290, 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” 1963, nr 73, s. 3.

⁶¹ J. Dąbrowski, *Prywatne samochody osobowe warunkiem szybkiego rozwoju naszej motoryzacji*, „Przegląd Techniczny” 1959, nr 21, s. 16–18.

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 świata⁶². O ile całość argumentacji przytoczonej powyżej nie do końca się broni (autor nie dostrzegał możliwości postępu, jakie dawał rozwój motoryzacji), 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”⁶³.

Czy miał rację? Badania budżetów domowych rodzin z połowy lat sześćdziesiątych wykazały, że dochody rodzin posiadających samochód były o 65% wyższe niż średnia krajowa⁶⁴. Ankieta przeprowadzona przez „Politykę” pozwala nieco bliżej przyjrzeć się nabywcom pojazdów. Zwykle byli to przedstawiciele inteligencji (inżynierowie, lekarze, ekonomiści), w wieku 30–40 lat, często młode małżeństwa z jednym lub dwojgiem dzieci (zaznaczyć należy, że oboje rodzice pracowali). Wiele z nich musiało oszczędzać kilka, a nawet kilkanaście lat (dopisywali wówczas w ankiecie: „to był cel mojego życia, nareszcie ziszczony” lub „chorowałem i choruję na samochód”)⁶⁵.

Józef Pajestka – *O społeczno-kulturową koncepcję motoryzacji*

Józef Pajestka, pełniący na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych funkcję zastępcy przewodniczącego Komisji Planowania, opublikował w „Polityce” artykuł pod tytułem *O społeczno-kulturową koncepcję motoryzacji*⁶⁶. 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

⁶² T. Sznurkowski, *Pod dyskusję: słuszna polityka czy przysłowiowa „kropla wody”?*, „Prasa Polska” 1958, nr 8, s. 10–11.

⁶³ A.M. Rostocki, *Nie jestem przeciwnikiem motoryzacji*, „Życie Warszawy” 1961, nr 307, s. 3–4.

⁶⁴ A. Tymowski, *Cztery kółka a budżet domowy*, „Życie Gospodarcze” 1966, nr 3, s. 55.

⁶⁵ A.K. Wróblewski, *Polska Samochodowa*, „Polityka” 1966, nr 40, s. 1, 8.

⁶⁶ J. Pajestka, *O społeczno-kulturową koncepcję motoryzacji*, „Polityka” 1969, nr 3, s. 3.

socjalizmu, ale typowym dla wielkich miast Polski. Aby samochód zaczął spełniać 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 »provincji« jak właśnie samochód”. W zakończeniu pisał: „Samochód jest wspaniałym produktem cywilizacji materialnej ludzkości. Jego odpowiednie wykorzystanie może stać się jedną z niezwykle istotnych dźwigni postępu społeczno-kulturalnego i ekonomicznego socjalizmu”⁶⁷.

Po publikacji artykułu do redakcji „Polityki” napłynęło wiele listów popierających idee Pajestki. Andrzej Wróblewski postanowił podążyć tropem, jaki podsunął w swoim tekście Pajestka i udał się do powiatu Radomsko. Na miejscu okazało się, że potrzeba posiadania samochodu była ogromna. Wróblewski pisał: „Przed 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”⁶⁸.

Reportaż został zdjęty przez cenzurę. Ukazały się jednak inne opinie, które tylko wzmacniały argumenty Pajestki. Bolesław Adamczeski jeszcze bardziej 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”)⁶⁹.

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.

Gomułka i samochód

Pisząc o okresie gomułkowskim, nie sposób nie wspomnieć o tytułowym bohaterze niniejszego tekstu. Zwolennicy rozwoju motoryzacji stanęli wobec

⁶⁷ 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).

⁶⁸ A.K. Wróblewski, *Polska na kółkach*, Warszawa 1989, s. 29.

⁶⁹ B. Adamczewski, *Bez uprzedzeń*, „Polityka” 1969, nr 5, s. 5.

bardzo trudnego, a jak się później okazało, niemożliwego zadania rozpedzenia maszyny motoryzacyjnej. Sam Władysław Gomułka nigdy nie ukrywał swojej niechęci do samochodów osobowych, widząc w nich zagrożenie. Wzrost konsumpcji (czego motoryzacja indywidualna była najbardziej jaskrawym przykładem) według niego stał w opozycji do inwestycji i był „przejadaniem przyszłości”⁷⁰. Podczas III Zjazdu PZPR Gomułka w swoim przemówieniu wymieniał te artykuły konsumpcyjne, których produkcja miała wzrosnąć: rowery, motocykle, motorowery, pralki, łódki, odbiorniki radiowe, telewizory⁷¹. To Gomułka miał sprzeciwiać się planom zmodernizowania „FSO-Warszawy”, choć zarazem dość instrumentalnie traktował kwestie rozwoju technicznego. Dał temu przykład podczas przemówienia wygłoszonego na zebraniu Podstawowej Organizacji Partyjnej w zakładach na Żeraniu, kiedy mówił: „Zrobiliście np. »Syrenę«. Zrobiliście złą »Syrenę«. Reklamacji dużo, widocznie za słabo dyskutowano. Widocznie konstruktorzy mieli za mały zasób wiedzy. Za mało się czyta, bo gdyby więcej czytano, gdyby wiedza była głębsza, to i dyskusja byłaby bogatsza, a w rezultacie i »Syrena« byłaby lepsza. A tak – trzeba płacić za to »doświadczenie«, za złą produkcję”⁷². Jednocześnie, gdy przemawiał do inżynierów i techników na ich III Kongresie w 1957 r. zadanie zaprojektowania małego samochodu osobowego ocenił jako „porywające”⁷³. W połowie lat sześćdziesiątych rozwój motoryzacji miał się stać jednym z elementów programu selektywnego wzrostu gospodarczego, jednak gros produkcji (nowych Fiatów 125p) trafiał na eksport. Bolesław Jaszczuk, człowiek od gospodarki w ekipie Gomułki, miał być „niechętny” samochodom osobowym, o czym wspominał Zdzisław Rurarz⁷⁴. Jako odpowiedzialny za jedną z największych reform gospodarczych owego okresu – reformę bodźców materialnego zainteresowania z maja 1970 r. – nie przewidział w niej rozwoju masowej motoryzacji, stawiając na zorganizowany transport publiczny⁷⁵.

⁷⁰ W. Morawski, *Poglądy gospodarcze Władysława Gomułki w: Gospodarka i społeczeństwo w czasach PRL-u (1944–1989)*, pod red. E. Kościak i T. Głowińskiego, Wrocław 2007, s. 329. Mieczysław Rakowski w notatce z 11 sierpnia 1959 r., komentując zmianę na stanowisku ministra przemysłu, przytoczył przebieg burzliwego spotkania Gomułki z Kiejstutem Żemajtisem, podczas którego towarzysz Wiesław miał powiedzieć: „po co te pralki, samochody”. M. Rakowski, *Dzienniki polityczne 1958–1962*, Warszawa 1998, s. 124.

⁷¹ W. Gomułka, *Referat sprawozdawczy na III Zjeździe PZPR wygłoszony 10 III 1959 r.*, w: tenże, *Przemówienia 1959*, Warszawa 1960, s. 99.

⁷² W. Gomułka, *Przemówienie na zebraniu POP FSO na Żeraniu wygłoszone 26. III. 1959 r.*, w: *ibidem*, s. 235–236.

⁷³ W. Gomułka, *III Kongres inżynierów i techników polskich. Przemówienie wygłoszone 24. II. 1957 r.*, w: tenże, *Przemówienia. Październik 1956 – wrzesień 1957*, Warszawa 1957, s. 220.

⁷⁴ Z. Rurarz, *Byłem doradcą Gierka*, Chicago, Londyn, Warszawa 1990, s. 113.

⁷⁵ Ł. Dwilewicz, *Wizja modernizacji u progu epoki gierkowskiej*, w: *Między zacofaniem a modernizacją. Społeczno-gospodarcze problemy ziem polskich na przestrzeni wieków*, pod

Mieczysław Rakowski w swoich *Dziennikach* przytacza anegdotę, która dowodzi, że Gomułka nie uwierzył w badania dotyczące różnic w strukturze spożycia, występujących między posiadaczami samochodów i osobami ich nieposiadającymi. Wiesław miał – według relacji Józefa Cyrankiewicza – machnąć ręką i powiedzieć „»Eee tam, te instytucje«. [...] Nieprawdą jest, że samochód wpływa na strukturę spożycia. Samochód kupują ci, którzy mają wszystkiego pod dostatkiem, a poza tym samochód »śmierdzi«⁷⁶.

Na koniec wypada zgodzić się w Wojciechem Morawskim, który komentując poglądy gospodarcze Władysława Gomułka zauważył, że I sekretarz słusznie przewidywał wpływ rozwoju indywidualnej motoryzacji na zmiany stylu życia i na rozpętanie boomu konsumpcyjnego⁷⁷. Błędna była jednak ocena tych zjawisk – widząc w rozwoju motoryzacji zagrożenie jednocześnie nie dostrzegał możliwości modernizacyjnych, jakie za sobą niosła.

A car for comrade Wiesław. Discussions about the course of development of individual motorisation in Poland 1955–1970
(Abstract)

After World War II ended, Poland was one of the most backward European countries as regards the development of motorisation. It was the result both of the war destructions and the heritage of the Second Polish Republic. The first decade after the WWII was particularly adverse for private car owners – a small number of cars, almost nonexistent possibility to buy a car, restrictions in movement of people – all those practically brought the development of individual motorisation to a halt. Changes were brought about by the political events of 1956. The new authorities, despite their unfavourable opinions of individual motorisation, could not remain blind to the growing aspiration of Polish people, including their desire to have an own car. Another important voice belonged to a wide array of experts who regarded the development of automotive industry as a chance for modernisation, not only of Polish industry but also the Polish society itself. The discussion among experts revealed not only a ‘huge need for motorisation’ but also references to interesting transformations triggered in the societies of Western Europe by the possession of an own car. Despite significant changes in the state policy, the time of Władysław Gomułka was a wasted opportunity, and only the 1970s brought about a breakthrough in the development of mass motorisation in Poland.

red. E. Kościak i T. Głowińskiego, Wrocław 2009, s. 104–105. Autor ten zwraca dodatkowo uwagę na konflikt, jaki wywiązał się na tym tle między Gomułką a Gierkiem, którego otoczenie (oraz on sam) uważali rozwój motoryzacji indywidualnej za czynnik modernizacyjny – *ibidem*, s. 104; tenże, *Reformy Bolesława Jaszczuka i polityka gospodarcza ekipy gierkowskiej – zwrot i ciągłość*, w: *Dekada Gierka. Wnioski dla obecnego okresu modernizacji Polski*, pod red. K. Rybińskiego, Warszawa 2011, s. 84. W rozmowie z Mieczysławem Rakowskim Edward Gierek miał powiedzieć, że możliwość zakupu własnego samochodu przez robotnika była „jedynym bodźc[em] powodując[ym] wzrost wydajności pracy”, dlatego też produkcję małego, taniego samochodu uważał za konieczną. M. Rakowski, *Dzienniki polityczne 1969–1971...*, s. 52.

⁷⁶ M. Rakowski, *Dzienniki polityczne 1969–1971...*, s. 266.

⁷⁷ W. Morawski, *op.cit.*, s. 330.