

Hubert Wilk, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970*, Instytut Historii PAN, Warszawa 2017, ss. 395, il. 7, fot. 17.

Monografia Huberta Wilka jest jedną z niewielu w polskiej historiografii prób zmierzenia się z tematem, który stanowił istotny element codzienności PRL<sup>1</sup>. Wszak marzenie o własnym samochodzie, przeżywanie bycia jego posiadaczem i różne problemy z tym związane pojawiają się dość często w memuarach ludzi kultury i polityki. W stereotypowym myśleniu o PRL jesteśmy skłonni uważać, że masowa motoryzacja to zasługa Polski lat 70. z propagandowo instrumentalizowanym wizerunkiem Fiata 126p jako sztandarowym uzasadnieniem hasła, że Polska rzeczywiście rosła w siłę, a ludziom żyło się dostatniej.

Już we wstępie Autor stawia tezę (później udowodnianą), która jest polemiką z tym przekonaniem. Jego zdaniem to w latach 1945–1970, stanowiących cezury chronologiczne jego pracy, „społeczeństwo po raz pierwszy na tak dużą skalę zetknęło się z autami prywatnymi. Nigdy wcześniej ani nigdy później liczba samochodów nie wzrastała tak gwałtownie (choć tylko w liczbach względnych), jak wówczas, gdy pierwszym sekretarzem był Władysław Gomułka. Nawet jeśli to dopiero dekada lat siedemdziesiątych przyniosła prawdziwy boom motoryzacyjny, to jednak w latach 1956–1970 pojawiło się wiele zjawisk do tej pory nieobserwowanych, a związanych ze stale zwiększającą się obecnością aut osobowych na polskich drogach” (s. 14). Przedmiotem jego zainteresowań jest motoryzacja indywidualna, która w tym okresie była najpierw bardzo niechcianym (bo wnoszącym wartości indywidualistyczne, w przeciwieństwie do traktorów, ciężarówek i autobusów), a potem coraz bardziej tolerowanym dzieckiem polskiej wersji realnego socjalizmu.

Główna oś rozważań jest zasygnalizowana nie tylko wskazanymi cezurami chronologicznymi, ale również pierwszą częścią tytułu. Ów pragmatyzm przypisany jest władzy i znajduje rozwinięcie w analizach polityki motoryzacyjnej, instytucji ją realizujących i przemysłu wytwarzającego samochody. Oczekiwania mają charakteryzować społeczne wątki rozwoju motoryzacji. Innymi słowy, Autor chciał pokazać szczegółowy przypadek relacji władza – społeczeństwo, którego polem była motoryzacja.

<sup>1</sup> Wśród innych autorów należy wskazać przede wszystkim opracowania Mariusza Jastrzębia, m.in.: *Fiat's Small Cars for Polish Mass Motorisation. The Small Engine Car Factory in Bielsko-Biala and Tychy, 1971–80*, „Journal of the Transport History” 2017, nr 1, s. 37–52; *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.

Na uwagę zasługuje bogata bibliografia pracy. Autor zdołał dotrzeć nie tylko do różnorodnych, w tym bardzo „niszowych” opracowań, zawierających interesujące go informacje, ale również korzystał z literatury obcojęzycznej. Co ważne, nie traktuje jej jako koniecznego „ozdobnika”, który należy zacytować w przypisach, aby udowodnić, że jest się *en vogue* z historiografią światową, ale udowadnia, że rzeczywiście ją przeczytał i ma do niej wyrobiony stosunek.

Co do źródeł archiwalnych, to Autor nie ułatwia nam szybkiego zorientowania się w zespołach, które zostały wykorzystane, gdyż bibliografia zawiera jedynie nazwy archiwów. Jednak, jak świadczą przypisy, gdzie znajdujemy nazwy zespołów, z których pochodzą cytowane dokumenty, dokonał kwerendy najważniejszych z nich. Pozwalają one na rekonstrukcję najistotniejszych problemów, którymi się zajmuje.

Oczywiście, jak niemal zawsze w takich wypadkach, można wskazać na pewne opuszczenia. Jeżeli na s. 16 pisze, iż niesatysfakcjonująca okazała się kwerenda w Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych, „gdzie poszukiwałem informacji dotyczących umów handlowych, jakie państwo polskie zawierało z innymi krajami”, to wydaje się, że to nie tam należało ich szukać. Umowy z tych lat znajdują się przede wszystkim w przechowywanych w Archiwum Akt Nowych zespołach: Ministerstwa Finansów (skądinał wykorzystywanym przez Autora) oraz Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Kompozycyjnie praca, napisana w układzie chronologiczno-problemowym, złożona jest z pięciu rozdziałów, wstępu, zakończenia i bibliografii.

W rozdziale pierwszym, o charakterze propedeutycznym, Autor zajmuje się początkami motoryzacji na ziemiach polskich, jej rozwojem w okresie II Rzeczypospolitej oraz stratami, jakie poniosła w okresie II wojny światowej. Został on oparty na ustaleniach poczynionych na podstawie dość bogatej literatury przedmiotu oraz po części na własnych poszukiwaniach archiwalnych (dla lat 1944–1945).

Rozdział drugi (*Rubikon motoryzacyjny*) dotyczy problemów motoryzacji w latach 1945–1955. Autor m.in. charakteryzuje instytucje zajmujące się rozwojem motoryzacji. W sposób plastyczny udało mu się pokazać ociężałość państwowej maszyny biurokratycznej zajmującej się motoryzacją, nakładanie się kompetencji niektórych urzędów (Państwowy Urząd Samochodowy, Centralny Zarząd Motoryzacji). Wilk kompetentnie pokazuje założenia oraz realizację planu trzyletniego i sześcioletniego w zakresie motoryzacji. Za szczególnie ciekawe i nowatorskie należy uznać rozważania na temat ówczesnego parku samochodowego: źródeł pozyskiwania aut i ich stanu technicznego. Autor nie pomija również analizy negocjacji na temat poszukiwania licencji dla przemysłu motoryzacyjnego (rozmowy z koncernem Fiat). Z jego ustaleń dowiadujemy się, jak rozwijało się prawodawstwo komunikacyjne, jaki był ówczesny stan dróg, kim byli kierowcy oraz czym (jakimi samochodami) jeździli ludzie władzy. Odnalezienie wielu aktów prawnych dotyczących poruszania się samochodów sprawia, że możemy lepiej zrozumieć realia motoryzacyjne tych czasów, szczególnie silnie kontrastujące ze zmianami, jakie następowały po 1956 r. Dość powiedzieć, że zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów ze stycznia 1951 r.

skrupulatnie określano obszar, w którym mógł się poruszać samochód osobowy (promień 20 km, z możliwością zwiększenia w przypadku osób zajmujących się przewozem zarobkowym w Warszawie i Łodzi) oraz liczbę przejechanych kilometrów (do 200 miesięcznie).

Autor pisze również o problemach z częściami zamiennymi (na tym tle można lepiej zrozumieć zabiegi polskich władz o uzyskanie łożysk kulkowych<sup>2</sup>) i z eksploatacją samochodów wielu różnorodnych marek. Co ważne, rozważania te zostały umieszczone na szerszym tle rozwoju motoryzacji europejskiej. Rozdział ten kończą krótkie uwagi na temat „motoryzacyjnej odwilży”, której symptomami były teksty publicystyczne z lat 1952–1956 rehabilitujące motoryzację prywatną.

W rozdziale trzecim (*Gomułkowski drugi bieg*), skomponowanym przy zastosowaniu podobnego katalogu pytań jak wcześniejszy, Wilk wskazuje na zmiany w polityce motoryzacyjnej, jakie nastąpiły po 1956 r. Już we wrześniu 1957 r. zdecydowano o powołaniu Rady Motoryzacyjnej jako ciała doradczego przy Radzie Ministrów. To wówczas postanowiono, że czynnikiem motoryzującym Polskę miał się stać samochód małolitrażowy. Coraz częściej zaczęto dostrzegać rolę samochodu prywatnego jako ważnego czynnika wzrostu kultury technicznej. Przypisywano mu duże znaczenie społeczno-ekonomiczne. Spełnieniem tych oczekiwań miała być Syrena, której przedprototypowe egzemplarze pojawiły się już pod koniec 1953 r., a pierwszy egzemplarz opuścił bramy Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu 20 III 1957 r. I od razu zaczęły się problemy z jakością wykonania i reklamacje. Syrena była bodajże najtrwalszą prowizorką z dziejach polskiej motoryzacji. Co jakiś czas ogłaszano rychłe zakończenie jej produkcji, ciągle jednak ją modernizowano. W rzeczywistości produkcja została zakończona w 1983 r., a liczba egzemplarzy Syren, które jeździły po polskich drogach, wyniosła ponad 0,5 mln. Wilk przypomina również nieudaną produkcję małolitrażowego Mikrusa w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu oraz negocjacje związane z zakupem licencji na produkcję Fiata 125p. Ciekawe są ustalenia dotyczące prób wspólnej produkcji samochodu w ramach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej – ostatecznie zakończone fiaskiem. Obiektywnie, na podstawie „twardych danych”, Autor konkluduje, że o „produkcji modelu 125p zadecydowały przede wszystkim względy eksportowe i możliwość ściągnięcia w ten sposób dewiz do kraju. Jak się okazało później – możliwość wykorzystana” (s. 192).

---

<sup>2</sup> Z 1947 r. pochodzą zachowane w aktach polskiego Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego informacje o rozmowach prowadzonych we Włoszech z przedstawicielami Fiata nie tylko na temat budowy montowni samochodów, ale również fabryki łożysk kulkowych; zob. AAN, Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego, sygn. 138, Radca handlowy przy Ambasadzie RP w Rzymie do Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, Rzym, 22 IV 1947 r. Rozmowy na ten temat zob. AAN, Ministerstwo Skarbu, sygn. 404, Umowa handlowa między Rzeczpospolitą Polską i Republiką Włoską, 27 XII 1947 r., k. 64–65; AAN, Ministerstwo Finansów, sygn. 21/374, Umowa o wymianie towarowej polsko-francuskiej została podpisana 13 X 1952 r. w Paryżu, k. 230–231.

Rozdział czwarty pracy („...po 1-szym, 10-tym, 20-tym, po 1-szym, 10-tym...” – *Polaków drogi do samochodu*) to udana próba pokazania strategii stosowanych przez Polaków w celu uzyskania własnego samochodu. Analiza zaczyna się od przedstawienia zasad zdobywania praw jazdy i analizy statystyk dotyczących wzrostu liczby samochodów osobowych (pomiędzy 1955 a 1970 r. z 20,5 tys. do ponad 453 tys.!). Wilk wprowadza nas w skomplikowane meandry kupowania aut w tym okresie (przedpłaty – od 1968 r., specjalne komisje rozdziału, talony, „eksport wewnętrzny”, książeczki oszczędnościowe Powszechnej Kasy Oszczędności, przydziały dla „grup uprzywilejowanych”, w tym górników, „import marynarski”, giełdy samochodowe, kupno służbowych aut wycofanych przez instytucje państwowe). Udowadnia, że wśród społeczeństw krajów bloku wschodniego Polacy za importowane samochody płacili najwięcej, a w świetle danych o poziomie życia w Polsce samochód był dobrem luksusowym (cena nowej Syreny to w latach 60. równowartość czteroletnich zarobków robotniczych). To, co wydaje mi się szczególnie cenne w tej części monografii to próba wskazania, jak wielkiej mobilizacji nie tylko samych zainteresowanych, ale również ich rodzin wymagało kupno samochodu. Przy biedzie ówczesnego społeczeństwa polskiego było to przedsięwzięcie wymagające dużych wyrzeczeń i odbywało się „kosztem normalnego bytowania” (s. 261). Dość często pieniądze na auto pochodziły, oprócz systematycznych oszczędności, z dochodów nadzwyczajnych (spadek, wygrana w totka). Autorowi udało się również, dzięki odnalezieniu wyników odpowiednich badań socjologicznych, udowodnić rangę posiadania samochodów wśród najpilniejszych potrzeb osób z różnych grup społecznych (najczęściej wskazywali na nie specjaliści) oraz ustalić precyzyjnie geografie rozmieszczenia aut według województw.

Kończący książkę rozdział piąty (*Codziennie troski*) jest pionierską próbą odpowiedzi na pytanie, co oznaczało posiadanie samochodu dla życia codziennego polskich rodzin? Przede wszystkim zawiera on rozważania dotyczące eksploatacji samochodów ponad 100 różnych firm, które poruszały się w latach 60. po polskich drogach. W tej sytuacji brak części zamiennych był czymś normalnym, a naprawa auta (w warsztatach prywatnych czy w nielicznych Technicznych Stacjach Obsługi) – zadaniem o dużym stopniu trudności. Do tego dochodziły problemy ze stanem polskich dróg, których jakość powoli się poprawiała, choć różnice zaborowe i dzielnicowe także w tym wypadku nie zostały do lat 60. zniwelowane. Autor przypomina dzisiaj już zapoznaną kwestię dotyczącą kursowania po Polsce tzw. SAM-ów – samochodów samodzielnie skonstruowanych przez ich właścicieli. Udało mu się również ustalić, czym jeździła polska władza i stwierdzić, że daleko jej było do „motoryzacyjnego przepychu” Leonida Breżniewa, Josifa Broz Tito czy Nicolae Ceaușescu. To już wówczas polscy kierowcy wyróżniali się „kawaleryjskością” w stylu jazdy samochodem, co skutkowało „przodownictwem” pod względem wypadków samochodowych w Europie (na 1 tys. pojazdów). I sytuacji nie poprawiały zmiany legislacyjne. Wilk ustalił również, jak rozwijało się zaopatrzenie w benzynę (łącznie z różnego rodzaju nadużyciami na tym polu) i jak zmieniała się sieć stacji benzynowych. Przybliżył też problemy związane z deficytem garaży i parkingów.

Jak niemal zawsze w przypadku prac dotyczących dużych problemów, analizowanych z różnych perspektyw (politycznych, społecznych, kulturowo-cywilizacyjnych) można wskazać na pewne niedostatki. W recenzowanej pracy nie dostrzegłem ich zbyt dużo, ale o niektórych warto wspomnieć.

Wydaje się, że analizowany w rozdziale drugim wielowątkowy materiał źródłowy mógłby zostać poszerzony o wspomniane i nieodnalezione przez Autora umowy międzynarodowe w ich części dotyczącej importu wyrobów przemysłu motoryzacyjnego. Tym bardziej że przynajmniej częściowo w stosunku do tak ważnego kontrahenta jak Francja były one już przedmiotem badań<sup>3</sup>. Podpisany w 1948 r. polsko-francuski pięcioletni układ kredytowo-inwestycyjny przewidywał kompensatę około 4,5 mln ton węgla za francuskie artykuły inwestycyjne (w tym 50% produktów przemysłu samochodowego) w ogólnej wysokości 60 mln dolarów<sup>4</sup>. Jego wykonanie było jednak coraz trudniejsze w związku z coraz bardziej napiętymi stosunkami politycznymi. Strona polska kupowała we Francji przede wszystkim samochody marki Citroën („ulubiony” samochód polskiej bezpieki).

Istniejące materiały archiwalne pozwalają również na analizę roli sprzętu motoryzacyjnego w handlu polsko-włoskim w tym okresie. 27 XII 1947 r. została podpisana przez Hilarego Minca i ambasadora Włoch w Polsce Ambrogio Doniniego umowa handlowa polsko-włoska (clearingowa), obowiązująca do 30 VI 1949 r. Na liście towarów, które strona polska zamierzała zakupić we Włoszech, znalazły się samochody, akcesoria, maszyny do ich naprawy i obsługi (za 2 mln USD), łożyska kulkowe i kulki do rowerów (za 1 mln USD), opony do samochodów, motocykli i rowerów (za 700 tys. USD)<sup>5</sup>.

Autor w kilku miejscach podbudowuje swoje wywody na temat społecznych aspektów motoryzacji, powołując się na opinie zawarte w listach pisanych przez obywateli PRL do władz partyjnych (a ściślej do KC PZPR). Wydaje się, że tę możliwość można było jeszcze pogłębić. Pełniejsze udokumentowanie analiz dotyczących wypadków drogowych przyniosłaby zapewne kwerenda odpowiednich biuletynów listów napływających do Polskiego Radia i Telewizji<sup>6</sup>. W tej korespondencji z końca lat 60. pojawia się problem garaży, co zresztą potwierdza tezę Autora o nabrzmiewaniu tej kwestii w Polsce tego okresu<sup>7</sup>. Tam też

---

<sup>3</sup> D. Jarosz, M. Pasztor, *Robineau, Bassaler i inni. Z dziejów stosunków polsko-francuskich w latach 1948–1953*, Toruń 2001.

<sup>4</sup> AAN, Ministerstwo Przemysłu i Handlu, sygn. 3493, Protokół dotyczący dostaw węgla polskiego do Francji od roku 1948 do 1952, s. 46–47.

<sup>5</sup> AAN, Ministerstwo Skarbu, sygn. 404, Umowa handlowa między Rzeczpospolitą Polską i Republiką Włoską, 27 XII 1947 r., k. 64 n.

<sup>6</sup> Zob. m.in.: Archiwum Ośrodka Dokumentacji i Zbiorów Programowych TVP SA, Biuletyn Listów, sygn. 1207/4, Biuletyn nr 381 z grudnia 1967; tamże, sygn. 1050/72, Biuletyn Wewnętrzny nr 307, grudzień 1966; tamże, sygn. 1050/73, Biuletyn Wewnętrzny nr 272, lipiec 1966.

<sup>7</sup> Tamże, sygn. 1295/10, Akta Interwencyjne Redakcji Społecznej Biura Listów z lat 1968–1970.

można odnaleźć biuletyny listów na inne tematy powiązane z motoryzacją (stan dróg, kultura ruchu drogowego, benzyna, części zamienne).

Autor wprowadza nas również w zawiloci procesy rejestracji samochodów w latach 40., ale te uwagi można było nieco uzupełnić o informacje na temat znaków rejestracyjnych, w tym tych, w które winni być zaopatrzeni przedstawiciele korpusu dyplomatycznego w Polsce<sup>8</sup>.

Wreszcie w zbiorach Centralnej Rady Związków Zawodowych przekazanych do AAN można odnaleźć opracowania dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy na drogach publicznych. Są tam m.in. opracowania Ministerstwa Komunikacji na temat wypadków drogowych i to dotyczące okresu 1959–1960, a więc nieco wcześniejszego niż wykorzystywane przez Autora. Wynika z nich m.in., że liczba tych wypadków była zróżnicowana regionalnie. Województwami, gdzie odnotowano w 1960 r. największą liczbę zabitych w wypadkach drogowych na 10 tys. pojazdów samochodowych (wskaźnik od 20 do 23) były: wrocławskie, katowickie, kieleckie, koszalińskie, łódzkie, olsztyńskie, opolskie, szczecińskie i warszawskie. Najbezpieczniejszymi pod tym względem były województwa: białostockie (11), krakowskie (14) i bydgoskie (16)<sup>9</sup>. Jakże były przyczyny takiego rozkładu tego wskaźnika – to już kwestia do interpretacji.

Autor nie ustrzegł się również pewnych drobnych potknięć, co zresztą nie wpływa na jakość merytoryczną jego wywodów. Tytułem obowiązku recenzenta pragnę wskazać te, które zauważyłem. Roch Sulima to nie jest „krakowski antropolog” (s. 14), ale obecnie emerytowany profesor Uniwersytetu Warszawskiego. Umieszczeni w indeksie i na s. 290 jako autorzy książki *Zanim zostanie zapomniany* to nie Bogdan i Eleonora Syzdek, ale Bronisław i Eleonora Syzdek. Polemizowałbym również ze stanowiskiem, że słowo „plan” zostało wprowadzone do „dyskursu” (jakiego?) przez Janosa Kornaia (s. 273). W dyskursie (prawdopodobnie chodzi o dyskurs ekonomiczny) zostało wprowadzone na pewno na długo przed II wojną światową. Węgierskim odpowiednikiem województw są komitaty, a nie komitety (s. 291). Jako oczywistą pomyłkę należy potraktować wzmiankę o ćwierćwieczu rządów Władysława Gomułki we wstępie (s. 14).

W konkluzji tej recenzji pragnę jeszcze raz podkreślić, że monografia Huberta Wilka to udana próba wszechstronnego przedstawienia problemów prywatnej motoryzacji w Polsce w latach 1945–1970. Autor dotarł do wielu kompletnie nieznanym historykom dokumentów źródłowych, uporządkował

---

<sup>8</sup> Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie, sygn. 00342/15, Okólnik nr 90 Komendy Głównej Milicji Obywatelskiej (KG MO) z 25 czerwca 1946 w sprawie rejestracji pojazdów mechanicznych, należących do przedstawicielstw dyplomatycznych i konsularnych państw obcych, oraz cudzoziemców będących urzędnikami tych przedstawicielstw w Polsce, k. 35; tamże, Okólnik nr 202 KG MO, 25 VI 1948 r., k. 132.

<sup>9</sup> AAN, Centralna Rada Związków Zawodowych – Główny Inspektorat Pracy, sygn. 21, Ministerstwo Komunikacji, Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych w Polsce w 1960 oraz główne kierunki działania, Warszawa, czerwiec 1961 r., bp.

---

i zinterpretował je w sposób oryginalny. Następny etap to napisanie monografii sięgającej okresu późniejszego, lat 70. i 80. Czy dokonana tego również ten Autor? Bez względu na nieznaną jeszcze odpowiedź na to pytanie, wiadomo, że poprzeczka w badaniach nad motoryzacją w Polsce powojennej została przez niego ustawiona wysoko.

*Dariusz Jarosz*  
*Instytut Historii PAN*  
*Warszawa*