

Hubert Wilk

BYĆ KIEROWCĄ W PRL
PROBLEMY ZMOTORYZOWANYCH W ŚWIETLE PUBLIKACJI
„MOTORU” W LATACH 1955–1966

Pod koniec grudnia 1962 r. redakcja tygodnika „Motor” przeprowadziła miniankię wśród prywatnych użytkowników samochodów. Trzy krótkie pytania zadano aktorom, naukowcom, dziennikarzom i literatom. Przepytano m.in. Kalinę Jędrusik, Edwarda Dziewońskiego i Czesława Nowickiego, popularnego „Wicherka”. Pytania brzmiały następująco: „Co sądzi Pan(i) o motoryzacji? Czy prowadzi Pan(i) samochód i czy robi to Pan(i) chętnie? Najciekawsze przeżycia związane z motoryzacją?”. Jeden z ankietowanych, Stanisław Dygat na pytanie pierwsze odpowiedział następująco: „Odmawiam odpowiedzi na to pytanie, dopóki redakcja tygodnika Motor, wspólnie z Polskim Związkiem Motorowym nie rozpocznie akcji zmierzającej do: a) budowy w Polsce autostrad, b) budowy gęstej sieci stacji obsługowych przy szosach, c) budowy moteli. Do czasu przynajmniej rozpoczęcia tego rodzaju akcji sądzę, że czegokolwiek o motoryzacji w Polsce byłoby czynnością jałową”¹.

Czy ostra opinia Dygata była usprawiedliwiona? Jakie warunki ruchu pojazdów mechanicznych panowały na polskich drogach? Jak przedstawiał się kształt infrastruktury drogowej? Jakie problemy czekały na prywatnych użytkowników pojazdów dwu- i czterokołowych? Jak wyglądała kwestia nabywania motocykli i samochodów osobowych? Próba odpowiedzi na te pytania będzie przedmiotem niniejszych rozważań. Podstawą ustaleń będą artykuły i listy zamieszczane na łamach tygodnika „Motor”.

Jednocześnie zaznaczyć należy, że tekst ten nie rości sobie pretensji do wyczerpania tematu. Ma to być próba zasygnalizowania niektórych problemów (wiele kwestii tutaj poruszanych zasługuje na odrębne opracowanie, choćby sprzedaż i kupno pojazdów), zaś wykorzystanie jako źródła materiałów z popularnego tygodnika ma za zadanie sprawdzenie, czy jego łamy mogły być

¹ *Motoryzacja i ja*, „Motor” 1962, nr 50/51, s. 3.

miejszem, gdzie nie tylko chwalono się liczbą wyprodukowanych samochodów, ale także krytykowano kierunek, w którym zmierzała peerelowska motoryzacja.

*

Kwerendą objęto roczniki czasopisma „Motor” z lat 1955–1966. Czasopismo to, którego pierwszy numer ukazał się 2 kwietnia 1952 r., przez pierwszych dziewięć miesięcy posiadało podtytuł „Tygodnik pracowników transportu samochodowego”. W tekście otwierającym, obok typowej zimnowojennej propagandy („W momencie, gdy amerykańscy imperialiści popełniają zbrodnie ludobójstwa i próbują rozpętać nową pożogę wojenną, możemy dzięki pokojowemu budownictwu rozpocząć wydawanie nowego tygodnika popularno-technicznego”²) znalazł się także apel:

„Ażeby praca nasza stała się jednak jeszcze bardziej skoordynowana i wydajniejsza, – zwracamy się do Was, Towarzysze i Koledzy z apelem: piszcie do swego tygodnika o wszystkim, piszcie o tym co Was boli i raduje, co pomaga w codziennym wykonywaniu obowiązków i co hamuje Waszą pracę”³.

Artykuły umieszczane na łamach „Motoru” znakomicie wypełniały to zadanie. Dużą część drukowanych materiałów stanowiły rubryki o wiele mówiących tytułach: „Uwaga! Jedźcie chuligan!” czy też „W świetle reflektorów”. Sporo miejsca poświęcano opisom zobowiązań podejmowanych przez kierowców, dyspozytorów, mechaników, zachęcano do oszczędności paliwa⁴. Publikowano sylwetki kierowców – przodowników pracy. Wiele tekstów poświęcano tzw. stutysięcznikom – kierowcom, którzy na ciężarówkach „Star” przejeżdżali 100 tys. km bez napraw, czy też generalnych remontów⁵. Prywatni użytkownicy pojazdów praktycznie nie pojawiali się. Zdarzały się czasem odstępstwa od tej reguły, jednak nawet wówczas cała informacja musiała być okraszona odpowiednim komentarzem⁶. Przykładem takim jest artykuł poświęcony sprzedaży „z drugiej ręki” nowych motocykli marki „Jawa” na Górnym Śląsku. Okazało się, że większość sprzedawali górnicy, często przodownicy pracy, którzy dzięki osiągnięciom we współzawodnictwie otrzymywali przydziały na zakup motocykla lub uzyskiwali pojazd za darmo. Autor podsumował owe działania następująco:

„Często okazywało się bowiem, że motocykle trafiały w ręce spekulantów i kułaków [...]. »Jawa« jako lokata kapitału u bogacza wiejskiego, to już naprawdę trochę za dużo”⁷.

² Redakcja, *Do czytelników*, „Motor” 1952, nr 1, s. 2.

³ *Ibidem*.

⁴ Zob. np. *Przeczytaj uważnie. Oszczędzaj każdą kroplę oleju – z kropel powstają tony*, „Motor” 1952, nr 4, s. 4.

⁵ *Spotkamy się na Zjeździe Stutysięczników*, „Motor” 1954, nr 6, s. 8–9.

⁶ Zob. np. K. Radwan, *Dziś rębacz Szczepan Blaut kupił samochód, a jutro tysiące robotników jeździć będzie własnymi samochodami*, „Motor” 1952, nr 32, s. 8.

⁷ R. Frister, *Sprzedam nową Jawę*, „Motor” 1952, nr 19, s. 3.

Zmian w charakterze pisma nie przyniosła zmiana tytułu. Numer noworoczny z 1953 r., który ukazał się już jako „Motor. Tygodnik ilustrowany”, co mogło sugerować poszerzenie kręgu czytelników, wciąż nasączony był typową propagandową retoryką. Pisano np. o „niechlujach i brudasach” – „Właściciele taksówek powinni pamiętać, że estetyka i higiena pojazdu obowiązuje wszystkich”⁸. Pojawiały się informacje o rozwijającym się parku samochodowym, należącym do przemysłu⁹. Wciąż pisano o współzawodnictwie kierowców, mechaników. W 1953 r. można było także przeczytać kilka zdań o amerykańskich żołnierzach, którzy swoją brawurową jazdą mieli wymusić zmianę przepisów dotyczących ograniczeń prędkości na drogach „bońskiego państwka Adenauera”¹⁰.

Prywatni użytkownicy pojazdów mechanicznych, jak już wspomniałem, pojawiali się w owym czasie na łamach pisma sporadycznie. Jedynym miejscem, gdzie można odnaleźć ślad ich istnienia jest rubryka ogłoszeń drobnych „Kto dopomoże?”. Była to skrzynka kontaktowa, w której umieszczano anonse dotyczące wymiany podzespołów do motocykli i samochodów, ale także możliwość „odstąpienia” samych pojazdów. Głównym „przedmiotem” tej swoistej giełdy były części motocyklowe (rzadziej samochodowe), instrukcje obsługi i opisy techniczne pojazdów. Bardzo rzadko pojawiały się anonse zawierające zdjęcie¹¹. O wiele częściej publikowano zaś ogłoszenia, jak to zamieszczone przez mieszkańca Torunia, który chciał zamienić siedmiolampowy aparat radiowy „Mińsk-7” z adapterem z 1953 r. na motocykl marki „BMW” o pojemności 750 cm³ w dobrym stanie („za ewentualną dopłatą”)¹².

Znacząca zmiana nastąpiła dopiero w 1955 r. Wiązało się to z faktem zapowiedzi wprowadzenia do produkcji, a wkrótce także do sprzedaży samochodu marki „FSO-Syrena”, która *de facto* rozpoczęła się dopiero w 1958 r.¹³ A zatem

⁸ K. Radwan, *Piętnujemy niechlujów i brudasów*, „Motor” 1953, nr 5, s. 4.

⁹ Zob. np. „Motor” 1954, nr 1, s. 1 – na okładce zdjęcie samochodu marki „FSO-Warszawa” z podpisem: „Transport samochodowy naszych budowli, fabryk, kopalń i hut zasilany jest wciąż nowymi samochodami polskiej produkcji: »Star«, »Lublin«, »Warszawa«...”

¹⁰ *W cieniu dolara – Na złamanie karku*, „Motor” 1953, nr 9, s. 3.

¹¹ *Kto dopomoże?*, „Motor” 1954, nr 44, s. 15 – ogłoszenie o „odstąpieniu” motocykla własnej konstrukcji.

¹² *Kto dopomoże?*, „Motor” 1954, nr 26, s. 15.

¹³ W 1955 r. na łamach „Motoru” ukazało się kilkanaście artykułów dotyczących Syreny. Pojawiły się np. informacje o próbnym jeździe prototypowych egzemplarzy tej marki (St. Sz., *Syrena zdaje egzamin*, „Motor” 1955, nr 38, s. 8–9) czy też opisy techniczne (W. Skoczyński, *Syrena*, „Motor” 1955, nr 37, s. 11), jak i pierwsze entuzjastyczne opinie o samym samochodzie, stylizowane na list (Staszek, *Mam Syrenę*, „Motor” 1955, nr 39, s. 14). Jednocześnie ukazywały się krytyczne informacje i satyryczne rysunki dotyczące wciąż przesuwanego w czasie oficjalnego rozpoczęcia produkcji i wprowadzenia „Syreny” do sprzedaży, np. rysunek z serii „Jaś Motorek” – główny bohater stoi pod pomnikiem warszawskiej Syrenki, do której zwraca się ze słowami: „Syrenko, Syrenko! Zdradź nam tajemnicę, jak ma wyglądać samochód nazwany twoim imieniem. Mówi się o nim od paru lat, ostatnio prasa podała, że przygotowuje się seryjną produkcję, a tymczasem naj-

przełom 1955 i 1956 r. będzie początkiem przeprowadzonej analizy obrazu publicystycznego kierowcy.

Dlaczego natomiast koniec został wyznaczony na 1966 r.? Połowa lat sześćdziesiątych to już nie jest „raczkująca” motoryzacja lat pięćdziesiątych, ale używając podobnej terminologii, motoryzacja wchodząca „w trudny okres dorastania”. Na drogach pojawia się coraz więcej samochodów i motocykli produkcji rodzimej, ale wciąż nie jest to jeszcze szczyt produkcji popularnych „Warszaw”, „Syren”¹⁴, czy też „WFM”. Wciąż po drogach jeździ jeszcze pewna liczba (niecałe 1,8 tys.) „Mikrusów”. W 1966 r. pojawiają się po raz pierwszy na łamach „Motoru” wzmianki o podpisaniu umowy licencyjnej z włoskim „Fiatem”¹⁵, co zapowiadało wkroczenie polskiej motoryzacji na zupełnie nowe tory, jednocześnie zaś problemy kierowców samochodów i motocykli stawały się udziałem coraz większej liczby Polaków. Zmotoryzowani od mniej więcej drugiej połowy lat pięćdziesiątych coraz odważniej piszą o tym, co ich dotyczy: o niesprawiedliwym w ich mniemaniu sposobie rozdziału samochodów, kiepskiej jakości aut i motocykli krajowej produkcji, problemach z garażami, niedostatecznym zapleczu technicznym dla pojazdów, braku wystarczającej liczby stacji paliw czy części zamiennych. Skarżą się na surowych policjantów i społecznych inspektorów ruchu drogowego, ale także z zazdrością patrzą nie tylko na zachodnie marki samochodów, co i na auta produkcji ernerdowskiej, czy też czechosłowackiej.

*

„Motor” ukazujący się w nakładzie ponad 100 tys. egzemplarzy był najważniejszą gazetą o tematyce motoryzacyjnej w Polsce. Kim był i czym jeździł czytelnik tygodnika? Regularnie prowadzone przez redakcję ankiety pośród czytających „Motor” pozwalają rozjaśnić nieco tę kwestię.

W świetle jednej z nich, przeprowadzonej w 1963 r., na którą odpowiedziało ponad 7 tys. osób, czytelnikami byli głównie ludzie młodzi – 55% (do 30 roku życia). Prawie wszyscy (95%) posiadali amatorskie prawo jazdy, 77% miała własny pojazd – motocykl (57%) lub samochód osobowy (20%)¹⁶. Kolejny sondaż przeprowadzony pod koniec 1965 r. pokazywały pewną zmianę. Dotyczyła ona przede wszystkim wieku czytelników – ponad połowę stanowiły osoby w wieku 30–50 lat, zaś 38% to ludzie między 19 a 30 rokiem życia. Zwiększyła się także liczba posiadaczy samochodów – 41,4%, zmniejszył zaś odsetek posiadaczy motocykli (52,1%)¹⁷.

bardziej zainteresowani, – a więc przyszli użytkownicy – nic o niej nie wiedzą. Warto byłoby zapytać ich o zdanie”. – „Motor” 1955, nr 36, s. 15.

¹⁴ W tekście zrezygnowano w wymieniania poszczególnych modeli obu marek samochodów.

¹⁵ *Polski samochód osobowy według licencji FIATA*, „Motor” 1966, nr 45, s. 1.

¹⁶ L. Rejewski, *Kim jest nasz czytelnik?*, „Motor” 1963, nr 51–52, s. 6.

¹⁷ L. Rejewski, *Dlaczego kupują?*, „Motor” 1965, nr 51–52, s. 2.

Kolejne ankiety pozwalały przyjrzeć się bliżej samochodom i motocyklom, jakimi poruszali się czytający „Motor”. W 1960 r. 61% użytkowanych pojazdów przez czytelników to auta: „AWZ P-70”, „FSO-Warszawa”, „Skoda 440”, „FSO-Syrena”, „Moskwicz”, „Fiat 600”. 39% taboru to samochody starsze – „DKW”, „Opel”, „Fiat 1100”, „Skoda 1101” i „1102”, „Citroen 11 BL”, „Mercedes 170V”¹⁸. Najpopularniejsze marki motocykli to: „WFM” (25%), czeska „Jawa” (22,5%), „WSK” (12,5%). Pozostałe marki („Junak”, „SHL”, „MZ”, „Mińsk”) nie cieszyły się już tak dużą popularnością. Sporo było też motocykli przedwojennych („BMW”, „DKW”, „NSU”, „Triumph”). Z kolei najpopularniejszymi skuterami były: francuski „Peugeot” (ponad 50%), polska „Osa” (22%) i włoska „Lambretta” (17%)¹⁹. Z kolei w 1965 r. najpopularniejszymi samochodami były „Syreny” (15,6%), „Skody” (6,4%), „Wartburgi” (5,5%), „Trabanty” (3,4%), „Moskwicze” (2,7%), „Warszawy” (1,8%) i „Mikrusy” (1%). Pośród motocykli prym wiodły następujące marki: „WFM” (12,7%), „WSK” (11,2), „Jawa” (7,6%), „Junak” (5%), „Pannonia” (3,6%), „MZ” (2,7%). Użytkownikami skuterów było ponad 4% czytelników tygodnika²⁰.

Interesująco wyglądają odpowiedzi na pytania dotyczące stopnia zadowolenia ze swoich pojazdów. Najbardziej zadowolonymi kierowcami (według sondażu z 1960 r.) byli posiadacze „Fiatów”, „AWZ P-70” i „Simek” (100% ankietowanych). Na dalszych miejscach znaleźli się posiadacze „Moskwicz” i „Warszaw” (odpowiednio 88% i 84%). Tylko 70% użytkowników „Syren” było zadowolonych ze swojego samochodu²¹. Jeśli chodzi o motocyklistów i posiadaczy skuterów, to najwięcej usatysfakcjonowanych (100% ankietowanych) było pośród posiadaczy: „SHL”, „Jaw”, „Lambrett”. Nieco mniejszy odsetek (95%) był zadowolony z węgierskich „Pannonii”, zaś „Junaki” mogły pochwalić się 90% zadowolonych użytkowników. Na przeciwnym biegunie znaleźli się użytkownicy „WFM”, spośród których aż 80% nie było zadowolonych ze swojego motocykla²².

*

W 1962 r. było już 2,2 mln osób posiadających prawo jazdy, zaś w kolejnych latach rocznie przybywało ich około 400 tys. (na początku 1964 r. – 2,9 mln, zaś w rok później – już niemal 3,3 mln)²³.

Wzrastała także liczba samochodów i motocykli. W 1960 r. po polskich drogach jeździło 1 113,3 tys. pojazdów, zaś w 1965 r. już 2 089,5 tys. (w tym także

¹⁸ Krajowa ankieta motoryzacyjnego „Instytutu Gallupa”, „Motor” 1960, nr 11, s. 3.

¹⁹ Wyniki motocyklowej ankiety, „Motor” 1960, nr 16, s. 3.

²⁰ L. Rejewski, *Dlaczego kupują?...*, s. 2.

²¹ Krajowa ankieta...

²² Wyniki motocyklowej ankiety...

²³ B. Sosień, *Smutny bilans jednego roku*, „Motor” 1964, nr 7, s. 3.

samochody ciężarowe i autobusy). Przeważały motocykle, których w 1960 r. było 771,4 tys., z czego niemal wszystkie (763,5 tys.) należały do prywatnych właścicieli. W ciągu pięciu lat ich liczba niemal podwoiła się (wzrost o 89%) – 1 463,5 tys. sztuk (1 459,1 tys. prywatnych), zaś w całym omawianym okresie (1955–1965) odnotowano wzrost ponad 800%. Jednak jeszcze bardziej spektakularny wzrost dotyczył liczby samochodów osobowych²⁴. W 1955 r. odnotowano ich nieco ponad 40 tys., z czego w rękach prywatnych było niewiele ponad połowę z nich (50,9%). Pięć lat później liczba samochodów wynosiła już 117,4 tys., z czego prywatnych było nieco ponad 90 tys. (77,3%), zaś w 1965 r. odnotowano wzrost przekraczający 100% (w stosunku do 1960 r.) – 245,5 tys., z czego o 136% zwiększyła się liczba samochodów prywatnych i wyniosła 215 tys.²⁵ W sumie w ciągu dziesięciolecia liczba prywatnych samochodów osobowych wzrosła o ponad 1000% (zob. tabela 1.).

Tabela 1

Liczba samochodów osobowych i motocykli w Polsce w latach 1955–1965 (w tys.)

Rok	Samochody osobowe			Motocykle		
	Ogółem	W tym prywatne	Prywatne %	Ogółem	W tym prywatne	Prywatne %
1955	40,3	20,5	50,9	169,7	163,0	96,1
1956	44,8	24,7	55,1	236,5	229,5	97,2
1957	61,9	40,8	65,9	331,2	325,1	98,2
1958	83,9	58,6	70,0	461,4	454,2	98,4
1959	104,6	78,6	75,1	630,3	622,9	98,8
1960	117,4	90,8	77,3	771,4	763,5	99,0
1961	135,9	108,5	79,8	927,2	917,7	99,0
1962	162,0	131,7	81,3	1038,4	1027,3	99,0
1963	188,2	156,4	83,1	1181,4	1168,3	99,0
1964	211,2	187,7	85,6	1321,5	1308,6	99,0
1965	245,5	214,9	87,5	1463,5	1451,4	99,2

Źródło: A.M. Rostecki, *Zrealizowane oczekiwania. Miliony samochodów osobowych w r. 1975*, „Motor” 1966, nr 30, s. 3.

²⁴ W 1938 r. w Polsce zarejestrowanych było 32 tys. samochodów osobowych i 8,6 tys. ciężarówek. Łącznie 1 samochód przypadał na tysiąc mieszkańców. Jak podają Zbigniew Landau i Jan Tomaszewski był to jeden z najniższych wskaźników w Europie. Gorsze posiadały jedynie Jugosławia i Bułgaria. Wyższe wskaźniki osiągnęły m.in.: Litwa, Łotwa i Estonia, zaś z państw pozaeuropejskich, np. Egipt, Cejlon czy Brazylia – Z. Landau, J. Tomaszewski, *Zarys historii gospodarczej Polski 1918–1939*, Warszawa 1999, s. 307–308.

²⁵ A.M. Rostecki, *Zrealizowane oczekiwania. Miliony samochodów osobowych w r. 1975*, „Motor” 1966, nr 30, s. 3; J. Wojciechowski, *Motoryzacja w ubiegłej pięcioletce*, „Motor” 1966, nr 14, s. 1.

Wzrastająca liczba pojazdów i osób posiadających uprawnienia do ich prowadzenia wywoływała zapotrzebowanie na rozwój sieci dróg, o czym już wspominał Stanisław Dygat. Nie tylko zresztą on. Już w 1946 r. kwestia dróg w Polsce przez specjalistów wysuwana była na czołowe miejsce. Nazywano ją „problemem do pewnego stopnia palącym”²⁶. Po zakończeniu II wojny światowej, wskutek przesunięcia granic państwa polskiego na zachód, sieć drogowa na terenach dawnych i nowych była bardzo zróżnicowana. Podczas gdy na terenach leżących w granicach kraju przed wybuchem wojny gęstość dróg wynosiła 24 km na 100 km², to na Ziemiach Zachodnich była ona niemal dwukrotnie większa (45km/100 km²). Ujednoczenie sieci drogowej wymagało wybudowania około 25 tys. km dróg na obszarach dawnych. Wszystkich dróg o nawierzchni twardej w 1945 r. było prawie 91 tys. km, jednak z tego tylko niecałe 25 tys. posiadało nawierzchnię ulepszoną i nadawało się do ruchu samochodowego. W ciągu 30 lat zakładano wybudowanie 62 tys. km dróg o nawierzchni ulepszonej, co oznaczałoby osiągnięcie wskaźnika gęstości 34 km/100 km². Wskaźnik ten osiągnięto już w 1960 r., zaś w pięć lat później przekroczono 37 km/100 km² (zob. tabela 2.)²⁷. Jednak 23% to wciąż były drogi o nawierzchni nieulepszonej (tłuczeń i bruk), nie nadające się do ruchu samochodowego, zaś większość dróg o nawierzchni ulepszonej posiadało tzw. nawierzchnię lekką²⁸.

Na łamach „Motoru” raz za razem pojawiały się informacje o kiepskiej nawierzchni, złym oznakowaniu²⁹. Już na początku omawianego okresu skarżono się na postępującą degradację nawierzchni – w 1957 r. jedynie 30% wszystkich dróg miało znajdować się w stanie dobrym, 50% w stanie średnim, zaś 20% „w stanie wręcz złym”³⁰. Z całą pewnością na stan dróg musiała wpływać wzrastająca liczba pojazdów zmotoryzowanych. O ile bowiem w 1946 r. na 100 km drogi przypadały 84 pojazdy, o tyle już w 1962 r. ponad tysiąc. Co ciekawe –

²⁶ E. Buszma, *Problem dróg samochodowych w Polsce*, „Drogownictwo” 1946, nr 1/2 – <http://www.nowedrogi.pl/index.php?option=content&task=view&id=32&Itemid=93> (21 I 2011). Według Janusza Żarnowskiego, jedną z głównych przyczyn hamujących rozwój motoryzacji w okresie Drugiej Rzeczypospolitej, był właśnie stan dróg. W 1921 r. w ówczesnych granicach państwa było około 40 tys. km dróg utwardzonych, co dawało gęstość około 10 km dróg na 100 km². W ciągu kolejnych lat wybudowano co prawda 63 tys. km dróg utwardzonych, jednak dróg o nawierzchni ulepszonej było wciąż bardzo mało – większość miała nawierzchnie tłuczniowe lub popularne „kocie łby” – tenże, *Polska 1918–1939. Praca, technika, społeczeństwo*, Warszawa 1999, s. 195–196.

²⁷ Zob. R.C., *Nowe inwestycje. W ciągu 17 lat zbudowaliśmy 11 600 kilometrów nowych dróg*, „Motor” 1962, nr 48, s. 3 – przykładowo koszt budowy tzw. Pętli Bieszczadzkiej o długości 150 km wyniósł 205 mln zł, zaś drogi Siedlce – Łuków – Lublin – Wysokie – Frampol – Biłgoraj – Sieniewa (235 km) wyniósł 220 mln zł.

²⁸ L. Rejewski, *O drogach – realistycznie*, „Motor” 1966, nr 20, s. 1.

²⁹ *Migawki z łódzkiej ulicy*, „Motor” 1962, nr 3, s. 11; *Oczami rodaka z Anglii*, „Motor” 1962, nr 32; A. Tumalis, *Zbyt wiele rebusów*, „Motor” 1964, nr 22, s. 7–8; *Znak, który myli*, „Motor” 1965, nr 22, s. 2.

³⁰ (s), *Sytuacja jest taka...*, „Motor” 1958, nr 5, s. 3.

rosło także поголівie koni, co nie pozostawało bez wpływu na bezpieczeństwo na drogach (zob. tabela 3.).

Tabela 2

Gęstość dróg w Polsce w latach 1946–1966 (km/100 km²)

Rok	Drogi kolowe ogółem	W tym o nawierzchni twardej			Drogi gruntowe	Drogi twarde na 100 km ²
		Razem	Ulepszanej	Nieulepszanej		
1945	212 612	90 981	24 482	66 499	121 631	29,2
1950	261 014	97 434	21 849	75 585	163 580	31,3
1955	267 611	98 679	25 684	72 995	168 939	31,7
1960	287 788	104 439	37 061	67 378	183 349	33,6
1961	286 443	106 114	40 136	65 978	180 929	34,0
1962	286 713	108 718	43 847	64 871	177 995	34,9
1963	282 848	110 932	47 259	63 763	171 916	35,6
1964	284 398	114 106	51 154	62 952	170 291	36,6
1965	275 165	116 075	55 032	61 043	156 090	37,4
1966	274 078	119 409	58 890	60 519	154 669	38,5

Źródło: A. Rostocki, W. Wieniawski, *Motoryzacja w liczbach 1969*, Warszawa 1970, s. 229.

Tabela 3

Liczba pojazdów i koni przypadających na 100 km bieżącej drogi w latach 1946 i 1962

Wyszczególnienie	Lata	
	1946	1962
Pojazdów ogółem	84	1070
W tym:		
Motocykli	20	740
Samochodów ciężarowych	39	110
Samochodów osobowych	24	110
Koni	179	268

Źródło: A. Rostocki, *Motoryzacja w liczbach. Sami nie wiemy co posiadamy*, „Motor” 1962, nr 1, s. 3.

Degradacji sieci dróg zaradzić miały prowadzone na dość pokaźną skalę remonty – w ciągu pierwszych piętnastu lat po wojnie remontom kapitalnym poddano niemal 70% ogólnej liczby dróg – 65 tys. km³¹. W 1963 r. wybudowano 123 km nowych dróg, przebudowano całkowicie 131 km, zaś 2,7 tys. km zmodernizowano. „Jako zasadę przyjęto pokrywanie wszelkich dróg warstwą asfaltu, nawet jeżeli podkład tworzy[ła] niezła (lecz śliska) nawierzchnia kostkowa”³². Redakcja w tej sytuacji nie omieszkała opublikować wypowiedzi francuskich dziennikarzy z „Caravan” i „Liberation”, chwaliących „bardzo dobre szosy [...] i piękne okolice”³³. Bilans budowy dróg był zatem pomyślny – w ciągu tzw. drugiej pięciolatki przybyło w Polsce około 12 tys. dróg, czyli niemal tyle samo, co w ciągu pierwszych piętnastu lat po wojnie, na budowę wydano około 4 mld zł, zaś na utrzymanie 15 mld zł. Jednak już w latach 1966–1970 całość zaplanowanych nakładów (18 mld zł) miała być przeznaczona głównie na utrzymanie tras. Jednocześnie wiele do życzenia pozostawiał stan bezpieczeństwa na drogach. Wiele kilometrów szlaków komunikacyjnych miało szerokość uniemożliwiającą swobodny ruch samochodów ciężarowych i autobusów w obu kierunkach. Na 3670 skrzyżowań „w jednym poziomie z koleją” strzeżonych przejazdów było tylko około 2 tys.³⁴

*

W latach 1953–1966 na polskich drogach w niemal 275 tys. wypadków drogowych zginęło ponad 28 tys. ludzi, rany odniosło 223 tys. osób, uszkodzono 192 tys. pojazdów (zob. tabela 4.). Najgorszym z punktu widzenia statystycznego był 1960 r. – wtedy to w 27 642 wypadkach śmierć poniosło 2009 osób, rannych zostało 21 254.

Jednak już dane z 1955 r. wywołały dość zdecydowaną reakcję „Motoru”. „Na miłość boską – zastanówcie się!” – tak rozpoczynała się analiza sytuacji w na polskich drogach latach 1955–1957. Dalej można przeczytać, że liczba osób, które zginęły w wyniku wypadków drogowych była „o 900 osób wyższa niż wszystkich innych zamordowanych w wyniku przestępczej działalności na terenie całego kraju”, zaś liczba uszkodzonych i zniszczonych pojazdów przewyższała roczną produkcję aut w Polsce³⁵.

³¹ M.K., *Drogi wczoraj, dziś i jutro*, „Motor” 1961, s. 3.

³² (szel), *Nowe i lepsze drogi w Polsce*, „Motor” 1964, nr 3, s. 4.

³³ K. Wolf, *Polskie drogi w oczach Francuzów*, „Motor” 1963, nr 31, s. 3; por. AaZ, *Poland...*, „Motor” 1962, nr 9, s. 11.

³⁴ L. Rejewski, *O drogach – realistycznie*, „Motor” 1966, nr 20, s. 1.

³⁵ *Na miłość boską – Zastanówcie się!*, „Motor” 1957, nr 14, s. 4.

Tabela 4

Wypadki drogowe w latach 1953–1966³⁶

	Wypadki	Zabitych	Rannych	Uszkodzeń pojazdów
1953 ^a	10 573	1 439	6 219	6 937
1954 ^a	9 053	1 429	5 495	6 309
1955	11 205	1 481	6 165	7 720
1956	16 132	1 621	9 484	10 556
1957	16 651	1 875	11 134	9 922
1958	20 574	1 769	13 441	12 424 ^a
1959	22 858	1 963	17 786	14 854 ^a
1960	27 642	2 009	21 254	17 541
1961	23 986	2 525	22 703	18 595
1962	23 990	2 253	22 207	18 633
1963	22 720	2 354	22 580 ^a	17 520 ^a
1964	21 937	2 313	20 798	16 330
1965 ^a	22 505	2 475	20 700	17 003
1966 ^a	24 987	2 741	23 283	17 749
Razem	274 813	28 247	223 249	192 093

a – za: A. Rostocki, W. Wieniawski, *Motoryzacja w liczbach 1961*, Warszawa 1970, s. 270.

Źródło: *Na miłość boską – Zastanówcie się!*, „Motor” 1957, nr 14, s. 4; Z.S., *SOS naszych dróg. Co 30 minut – wypadek, co 5 godzin ginie człowiek*, „Motor” 1958, nr 15, s. 4; W. Płaza, *Wypadki drogowe w Polsce w roku 1959*, „Motor” 1960, nr 12, s. 10; A. Rostocki, *Motoryzacja w liczbach. Sami nie wiemy co posiadamy*, „Motor” 1962, nr 1, s. 3; *Wypadki w 1961 r.*, „Motor” 1962, nr 9, s. 11; B. Sosień, *Smutny bilans jednego roku*, „Motor” 1964, nr 7, s. 3; (KG), *Więcej pojazdów – mniej wypadków. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 1961–1964*, „Motor” 1965, nr 28, s. 3; A. Rostocki, W. Wieniawski, *Motoryzacja w liczbach 1969*, Warszawa 1970, s. 270.

W latach 1957–1959 kierowcy wszystkich rodzajów samochodów (auta osobowe, ciężarowe, autobusy) powodowali rocznie około 12 tys. wypadków. W tym samym czasie motocykliści spowodowali w sumie ponad 13 tys. wypadków (odpowiednio: 3175, 6163, 3949 wypadków). Rowerzyści, woźnice i piesi w 1957 r. spowodowali ponad 2,5 tys. wypadków, w 1958 r. – 3,8 tys., zaś w 1959 już ponad 4,5 tys.³⁷

³⁶ Nieco inne dane podają autorzy rocznika statystycznego *Motoryzacja w liczbach 1969*, jednak różnice są rzędu 1–2% – A. Rostocki, W. Wieniawski, *Motoryzacja w liczbach 1961*, Warszawa 1970, s. 270.

³⁷ Z.S., *SOS naszych dróg. Co 30 minut – wypadek, co 5 godzin ginie człowiek*, „Motor” 1958, nr 15, s. 4; W. Płaza, *Wypadki drogowe w Polsce w roku 1959*, „Motor” 1960, nr 12, s. 10.

W latach kolejnych odsetek wypadków spowodowanych przez kierowców samochodów utrzymywał się mniej więcej na tym samym poziomie, niespełna 40%, podczas gdy liczba wypadków spowodowanych przez motocyklistów wahała się. O ile w 1957 r. było to 19%, w 1958 r. – 20,2%, w 1959 r. – 17,3%, o tyle w 1961 r. już 23,7%, zaś w 1963 – 26%.

Najwięcej wypadków śmiertelnych powodowali motocykliści. Tylko w 1959 r. z ich winy wydarzyło się 32,5% wszystkich zgonów, podczas gdy kierowcy samochodów spowodowali niecałe 10%, zaś samochodów ciężarowych 19,3% wszystkich wypadków śmiertelnych z tego roku. W 1961 r. sytuacja była podobna³⁸.

O niechlubną palmę pierwszeństwa walczyli ci, którzy powodowali wypadki przekraczając dozwoloną prędkość oraz pijani użytkownicy dróg. Ci pierwsi w 1959 r. spowodowali 17,8% wszystkich wypadków (4074), w których śmierć poniosło 373 osób, zaś rannych zostało 3241, co stanowiło w sumie 24,8% wszystkich ofiar wypadków w tym roku³⁹. W 1960 r. liczba wypadków spowodowanych przez nadmierną szybkość nieznacznie wzrosła (4776), jednak wobec wzrostu liczby wypadków, ich odsetek pozostał na tym samym poziomie. W roku kolejnym wyniósł już niecałe 13% (2339 wypadków)⁴⁰.

Zmorą polskich dróg byli pijani kierowcy, motocykliści, piesi i woźnice⁴¹. W 1959 r. 15% wszystkich wypadków spowodowanych było przez pijanych użytkowników dróg (12% przez kierowców, 3% przez pieszych). W roku następnym odsetek pijanych kierowców, którzy spowodowali wypadek wzrósł o 1%, pieszych utrzymywał się na tym samym poziomie. W samym tylko 1959 r. niemal 23% wszystkich zabitych w wypadkach drogowych poniosło śmierć przez nietrzeźwych użytkowników dróg⁴².

W 1961 r. nietrzeźwi kierowcy spowodowali niemal 19% wszystkich wypadków, jednak w kolejnych dwóch latach odsetek ten malał – w 1962 r. wyniósł 16%, w 1963 r. już 6,4. Jednocześnie jednak wciąż na wysokim poziomie utrzymywał się odsetek ofiar śmiertelnych – w 1963 r. jedna czwarta wszystkich zabitych w wypadkach, to ofiary kolizji drogowych, będących wynikiem nadużywania alkoholu. Z tego ponad połowa to motocykliści⁴³.

³⁸ W. Plaza, *Wypadki drogowe...*; J. Wojciechowski, *Wypadki drogowe w Polsce – ocena sytuacji*, „Motor” 1962, nr 5, s. 3, 15.

³⁹ W. Plaza, *Wypadki drogowe...*

⁴⁰ A. Rostocki, *Motoryzacja w liczbach. Sami nie wiemy co posiadamy*, „Motor” 1962, nr 1, s. 3.

⁴¹ Zob. także K. Kosiński, *Historia pijaństwa w czasach PRL. Polityka – obyczaje – szara strefa – patologie*, Warszawa 2008, s. 250–251.

⁴² W. Plaza, *Wypadki drogowe...*; A. Rostocki, *Motoryzacja w liczbach...*

⁴³ J. Wojciechowski, *Wypadki drogowe w Polsce...*; B. Sosieć, *Smutny bilans jednego roku*, „Motor” 1964, nr 7, s. 3.

Problem pijanych użytkowników dróg był dość częstym „gościem” na łamach tygodnika⁴⁴. Nie pomagały zaostrzane przepisy⁴⁵ czy apele o niesprzedawanie alkoholu kierowcom w barach, restauracjach czy hotelach⁴⁶. Przeprowadzona w województwie poznańskim w 1964 r. kontrola 31 miejsc zakończyła się (niemal dosłownie) połowicznym sukcesem – milicjantom, ormowcom i społecznym inspektorom ruchu ubranym w kaski motocyklowe, rękawice i okulary odmówiono sprzedaży piwa w 17 miejscach⁴⁷.

Niewątpliwie stosunek społeczeństwa do pijących kierowców był dość pobłażliwy. Picie alkoholu przez pracujących kierowców nie było może normą, ale także nie należało prawdopodobnie do rzadkości⁴⁸. Milicjanci, kontrolujący samochody jednego z przedsiębiorstw budowlanych, oprócz wykrytych usterek technicznych, zatrzymali trzech kierowców, którzy „próbowali wyjechać na drogę w stanie wskazującym na użycie alkoholu. Dyrektor prosił, aby nie wyciągać surowych konsekwencji, bowiem ma napięte plany, budowa jest priorytetowa, a w okolicy brak kierowców”⁴⁹.

Innym dość znaczącym przykładem jest tutaj list pewnego czytelnika, który postanowił podzielić się refleksją na temat wypadków drogowych:

„Ilekoć słyszę o wypadku drogowym, zastanawiam się, czy czasem w niektórych wypadkach, chociaż w części nie należy winić tych, którzy przygotowali kierowców do tej bardzo odpowiedzialnej pracy. [...] Kiedy przed jedenastu laty kończyłem kurs samochodowo-motorowy, instruktor powiedział nam, że niewielka ilość alkoholu (np. setka) nie jest szkodliwa dla kierowcy a tylko przyspiesza jego refleks, dodaje mu odwagi. Trzeba tylko pamiętać na wycucie, by nie wypić za dużo, bo wówczas kierowca się upije i to już będzie niebezpieczne. Nie znałem wtedy jeszcze dokładnie tego zagadnienia, toteż trochę się martwiłem, że nie lubię i nie piję wódki, a w związku z tym nie będę dobrze prowadził pojazdu mechanicznego”⁵⁰.

⁴⁴ Zob. np. L.R., *Skuteczniej walczmy z tą plagą!*, „Motor” 1965, nr 37, s. 3.

⁴⁵ W 1957 r. Ministerstwo Komunikacji wydało zarządzenie, na mocy którego „kierowca nawet pierwszy raz zatrzymany w stanie podniecenia alkoholowego straci prawo jazdy na okres od 3 miesięcy do 1 roku. Konfiskata prawa jazdy nastąpi nawet w takim wypadku, kiedy kierowca nie dopuścił się żadnego przekroczenia drogowego i jego pojazd nie posiada usterek technicznych. [...] Ponadto prowadzić się będzie obserwację kierowców, którzy byli zatrzymani przez Izbę Wytrzeźwień nawet wtedy, kiedy nie znajdowali się na służbie. [...]” – *Uwaga Kierowcy*, „Motor” 1957, nr 42, s. 6.

⁴⁶ *Może wprowadzić zakaz sprzedaży?*, „Motor”, 1962, nr 48, s. 11.

⁴⁷ *Przeczytaliśmy dla was. Pożyteczna inicjatywa*, „Motor” 1964, nr 35, s. 2.

⁴⁸ Por. B. Brzostek, *Za progiem. Codziennosc w przestrzeni publicznej Warszawy lat 1955–1970*, Warszawa 2007, s. 321.

⁴⁹ W. Bryx, *Kontrola społeczna musi zacząć działać*, „Motor” 1966, nr 43, s. 1.

⁵⁰ *Ostrzegać na kursie*, „Motor” 1965, nr 6, s. 2.

Na liczbę ofiar w wypadkach drogowych niewątpliwy wpływ miała, poza samą konstrukcją pojazdów, kwestia (nie)używania pasów bezpieczeństwa. W Europie Zachodniej i Stanach Zjednoczonych pasy rozpoczęto montować seryjnie już na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX w. W Polsce obowiązek zapinania pasów został wprowadzony dopiero w 1983 r. i odnosił się jedynie do pasażerów zajmujących przednie miejsca w samochodzie i poruszających się poza terenem zabudowanym.

Polscy kierowcy w omawianym okresie dość niechętnie spoglądali na tę nowinkę techniczną, czemu dawali często wyraz w listach do „Motoru”, który z kolei starał się wypromować montowanie i używanie pasów bezpieczeństwa⁵¹, zachęcając do tego m.in. Państwowy Zakład Ubezpieczeń, który miałby obniżyć stawki ubezpieczenia dla kierowców posiadających pasy w swoich pojazdach⁵². O ile w 1963 r. w ankiecie przygotowanej przez tygodnik aż 82% ankietowanych było za stosowaniem tego zabezpieczenia⁵³, o tyle z listów nadsyłanych do redakcji i publikowanych na łamach „Motoru” wylaniał się obraz całkiem odmienny.

Opinie kierowców negatywnie ustosunkowanych były poparte różnorodnymi argumentami. Jeden z czytelników zasugerował, aby najpierw poprawić kwestię zaopatrzenia w części zamienne do samochodów „FSO-Syrena”, do których to „niemożliwością” było zakupienie nowego akumulatora – „Trudno się dziwić, że Motozbyt nie przejmuje się sprzedażą i popularyzacją pasów, jeśli ma tyle innych, słabych miejsc w swojej działalności handlowej”⁵⁴. Inny kierowca jako argument przeciw przytoczył historię znajomego, który uległ wypadkowi, w wyniku którego jego samochód spłonął: „Kolega zdążył wydostać się w ostatnim momencie z wozu i ugasić płonące ubranie. Ciekaw jestem, co by się stało, gdyby był uwikłany w pasy bezpieczeństwa? We Wrocławiu wpadł kiedyś samochód Warszawa do fosy miejskiej. Skończyło się na szczęście tylko na kąpieli w wodzie. Z pasami byłoby znacznie gorzej. Ja osobiście jestem zwolennikiem rosyjskiego przysłowia: wolniej jedziesz, dalej zajedziesz. Nie przekraczam 65 km nawet na autostradach”⁵⁵.

Kolejny czytelnik kwestię bezpieczeństwa uzależniał od ogólnej poprawy kultury jazdy na polskich drogach, zaś sama używanie pasów miało być sprawą drugorzędną, choć w jego wypadku nieco kłopotliwą: „Robię około 2000 km miesięcznie. Jeżdżę w ustawicznym strachu z powodu ogromnego niebezpieczeństwa czyhającego u nas na każdym kroku czy metrze jezdni. [...] kierowcy jeżdżą pijani, [...] nie przestrzegają przepisów, [...] jeżdżą z bezgraniczną lekkomyśl-

⁵¹ Pierwszy artykuł na temat pasów bezpieczeństwa w pojazdach ukazał się na początku 1958 r. – T. Sobiecki, *Pasy bezpieczeństwa*, „Motor” 1958, nr 1, s. 7.

⁵² *Co z polskimi pasami bezpieczeństwa?*, „Motor” 1964, nr 15, s. 1.

⁵³ L. Rejewski, *Kim jest nasz czytelnik?*, „Motor” nr 51–52, s. 6.

⁵⁴ *Może najpierw części?*, „Motor” 1966, nr 45, s. 2.

⁵⁵ *Protestuję*, *ibidem*.

nością itd. itp. Mimo to nigdy nie odczułem potrzeby ani braku pasów. Mnie nie stać na ryzykowną jazdę i uszkodzenie pojazdu! [...] Czy za to właśnie mamy zapłacić haracz w postaci ceny pasów i licznych mandatów za ich niedopinanie (w miastach na trasie wysiadam kilkanaście razy, nieraz co parę metrów). Tymczasem co zrobiono dla zapewnienia bezpieczeństwa na drogach? Co się planuje dalej w tej dziedzinie? Nałożyć pasy i mandat?”⁵⁶.

Niemal identyczna dyskusja toczyła się odnośnie do używania kasków przez motocyklistów. W cytowanej powyżej ankiecie jedynie 62% było za noszeniem ich w czasie jazdy⁵⁷. Jeden z czytelników pisał o „udręce”, zwłaszcza w czasie miesięcy letnich, kiedy to „zamiast twarz poddać promieniom słonecznym, trzeba będzie opatulić głowę w »garnek«”. Swój list zakończył prośbą do redakcji, „aby w miarę swych możliwości broniła nas od przymusu noszenia kasków”⁵⁸. Być może problemem było tutaj wykonanie hełmów, na co z kolei w swoim liście zwrócił uwagę inny czytelnik. Używany przez niego kask „produkcji kaliskiej” (Kaliskich Zakładów Tworzyw Sztucznych) był ciężki, kiepsko wykonany, ciasny, zaś „nieopracowany profil odpływu strug powietrza” powodował przekraczający „rozsądne granice” poziom gwizdów i szumów podczas jazdy. Poza tym hełm był nieestetyczny, „szczególnie dla twarzy tzw. szerokich”, zaś przy projektowaniu kolorów „plastyka też pewnie nie było”⁵⁹, choć jak można przeczytać w innym miejscu, był to jedyny produkt, który spełniał tzw. Polską Normę dotyczącą bezpieczeństwa, obowiązującą od 1 stycznia 1962 r.⁶⁰ Obowiązek jazdy w hełmie poza terenem zabudowanym wprowadzono dopiero od 1 lutego 1964 r. dla jeżdżących na motocyklach o pojemności powyżej 170 cm³, zaś pół roku później rozciągnięto ten obowiązek na jednoślady o pojemności powyżej 140 cm³, niezależnie od terenu, po którym się poruszały⁶¹.

*

Przedmiotem ogromnego zainteresowania redakcji i czytelników była zima na drogach. „Kampania zimowa” rozpoczynała się na łamach tygodnika jeszcze jesienią. O tym, że dotychczasowy przebieg walki ze śniegiem i gołoledzią nie był zbyt udany świadczyć mogą tytuły poszczególnych artykułów – np.: „Akcja

⁵⁶ *Nie skutki lecz przyczyny*, „Motor” 1966, nr 46, s. 2.

⁵⁷ L. Rejewski, *Kim jest nasz czytelnik...*

⁵⁸ W. Bryx, *W hełmie czy bez?*, „Motor” 1960, nr 17, s. 3.

⁵⁹ *Hełmy muszą być lepsze*, „Motor” 1965, nr 22, s. 2.

⁶⁰ T.S., *Motocykl – eksploatacja prawidłowa i bezpieczna*, „Motor” 1962, nr 24, s. 5.

⁶¹ „Monitor Polski” 1963, nr 97, poz. 462; „Monitor Polski” 1964, nr 4, poz. 227. Jeżdżący jednośladami o mniejszych pojemnościach (od 50 do 140 cm³) musieli zaopatrzyć się w kaski od 1 września 1964 r., choć obowiązek ten był uzależniony od miejsca zarejestrowania pojazdu.

której nie było” z 1956 r.⁶², „Śnieg i gołoledź nie mogą paraliżować dróg” czy „Na drogach powinno być lepiej...” (oba z 1965 r.⁶³). W podobnym tonie utrzymywały się listy czytelników napływające do redakcji, w tym jeden mieszkańca Warszawy, który opisując swoje wrażenia z podróży samochodem do Wrocławia („nigdzie, pomimo gołoledzi nie zauważyłem piasku na drogach”) stwierdził na końcu, że „»Z piaskiem na ty« powinno brzmieć hasło służby drogowej”⁶⁴.

Rok do roku przygotowania do walki ze efektami zimy pochłaniały ogromne środki. Przykładowo tylko w 1965 r. w porównaniu z rokiem poprzednim liczba samochodów nadających się do obsługi ciężkich pługów wzrosła o 72%, zaś pługów lekkich o 44%. Do odśnieżania zakontraktowano także 300 ciągników-spychaczy oraz wypożyczono 300 maszyn rolniczych do rozsypywania wapna z przeznaczeniem do wysypywania piasku na drogi. Zmagazynowano także niemal 480 tys. m³ piasku i żużla, co wystarczyć miało do „sześciokrotnego posypania 47 000 km najważniejszych dróg komunikacyjnych”. Jak zauważył dziennikarz, problem jednak nie leżał w ilości, ale jakości sprzętu, jaki został przeznaczony do walki z efektami zimy na drogach: „Tak bardzo potrzebne samochody do ciężkich pługów, które wzbogaciły inwentarz drogowców to wysłużone Studebakery. Z 650 przekazanych przez wojsko udało się po naprawie doprowadzić do użytku tylko 410, lecz część najbardziej sfatygowanych »wysiadła« już w pierwszych godzinach zmagania ze śnieżycą. Niewątpliwie lepsze są Studebakery niż żadne, ale, jak wiadomo, weteranami rzadko kiedy wygrywa się wojnę”⁶⁵.

W innym miejscu czytamy, że część sprzętu ciężkiego już w pierwszych dniach zimy nie wytrzymała trudów walki ze śniegiem⁶⁶. Obok sprzętu zmotoryzowanego, z efektami zimy na drogach miała walczyć „armia” 8 tys. dróżników. Statystycznie, każdy z nich opiekował się 8 kilometrami drogi, jednak sprzęt, który posiadali (kilof, łopata, rzadziej sprzęt mechaniczny) stawiał ich raczej z góry na przegranej pozycji⁶⁷. „Instytucja dróżników dobra była przed laty w epoce dylizansów – i później nawet w latach, kiedy w całej Polsce posiadaliśmy 50 tysięcy pojazdów samochodowych, łącznie z motocyklami. Dzisiaj samych autobusów mamy więcej niż kiedyś wszystkich samochodów” – pisał „Motor”⁶⁸.

⁶² S. Kubiak, *Akcja, której nie było*, „Motor” 1956, nr 11, s. 8–9.

⁶³ *Śnieg i gołoledź nie mogą paraliżować dróg*, „Motor” 1965, nr 4, s. 1; B. Czerwiński, *Na drogach powinno być lepiej*, „Motor” 1965, nr 49, s. 1.

⁶⁴ *Motorze – Ratuj!*, „Motor” 1962, nr 4, s. 11; por. *Z piaskiem na ty?*, „Motor” 1962, nr 5, s. 11.

⁶⁵ *Śnieg i gołoledź...*

⁶⁶ K. Goździewski, *Czego nam brakuje, aby nie dać się ziemie? Próba podsumowania*, „Motor” 1965, nr 13, s. 2.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ *Kierowca jest sam na drodze. Instytucja dróżników się przeżyła*, „Motor” 1965, nr 5, s. 2.

W sezonie zimowym 1965/1966 koszt odśnieżania i walki z gołoledzią wyniósł niemal 360 mln zł, choć w ocenie Centralnego Zarządu Dróg Publicznych Ministerstwa Komunikacji pełne zaspokojenie potrzeb związanych z zimą wymagało kwoty niemal dwukrotnie wyższej⁶⁹. Warto dodać, że to właśnie owej zimy na drogach, w ocenie dziennikarzy „Motoru” transport i komunikacja drogowa działały po raz pierwszy od wielu lat „bez stałej groźby kryzysu”:

„W roku bieżącym, poza niespodzianką, jaka wydarzyła się w listopadzie i mimo kilkukrotnych, ostrych nawrotów zimy, która atakowała na przemian różne rejony kraju, najdłuższe przerwy w ruchu drogowym na ważniejszych drogach nie trwały więcej niż 48 godzin, a na drogach państwowych ani razu nie doszło do całkowitego przerwania ruchu. Gorzej było natomiast na drogach lokalnych, gdzie okresowo trzeba było wstrzymać komunikację PKS, ale to już oddzielne zagadnienie. Ogólnie jednak duża, widoczna poprawa”⁷⁰.

*

Zakup własnego pojazdu w omawianym okresie nastroczał wiele trudności. Legendarne przydziały, zapisy, pierwsze giełdy – wszystko to sprawiało, że osoba chcąca posiadać własny samochód lub motocykl musiała być przygotowana na wiele wyrzeczeń i pokonanie wielu przeszkód⁷¹.

Rozdziałem przydziałów na motocykle i samochody zajmowały się poszczególne ministerstwa, które przekazywały je radom zakładowym poszczególnych zakładów pracy. Pierwszeństwo przy podziale mieli przodownicy pracy i racjonalizatorzy⁷². Natomiast osoby prywatne chcące otrzymać przydziały musieli zwrócić się w tej sprawie do wydziałów handlu przy Wojewódzkich Radach Narodowych⁷³.

Zasady rozdziału nie były do końca jasne dla postronnych obserwatorów. „Dotychczasowa praktyka sprzedaży samochodów osobom prywatnym nosiła wiele cech czarnej magii. Nikt właściwie nie wiedział, gdzie należy składać podania o przydział, kto o tym decyduje i jakie są formalności” – pisał w na początku lipca 1956 r. jeden z dziennikarzy „Motoru”⁷⁴. Nawet powołanie komisji składającej się z przedstawicieli związków zawodowych, Motozbytu, Naczelnej Organizacji Technicznej, Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, Służby

⁶⁹ L. Rejewski, *Zima przestaje być zmorą na drogach*, „Motor” 1966, nr 7, s. 1, 3.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ Por. J. Jaworska, *Samochód dla każdego*, w: *Obyczaje polskie. Wiek XX w krótkich hasłach*, red. M. Szpakowska, Warszawa 2008, s. 303–304.

⁷² K. Radwan, *Dziś rębacz Szczepan Blaut kupił samochód...*

⁷³ *Jeszcze raz o talonach na WFM-kę*, „Motor” 1956, nr 19, s. 7; *Sprzedż samochodów osobowych według nowych zasad*, „Motor” 1961, nr 3, s. 3.

⁷⁴ ZER, *Komisja i samochody*, „Motor” 1956, nr 27, s. 3.

Zdrowia i Związków Twórczych, która miała decydować o rozdziale pojazdów, nie rozwiązała sytuacji, bo, jak czytamy w dalszej części artykułu: „Przedstawiciel Redakcji usiłował dowiedzieć się, jaka ilość samochodów będzie rozdzielana w r. 1956 osobom prywatnym. Odpowiedzi nie otrzymał. Tajne! Obawiamy się, że członkowie komisji również o tym nie wiedzą. Gdyby nawet było inaczej, to i tak byłaby fikcja, ponieważ część samochodów zostaje w dalszym ciągu przydzielona bezpośrednio, z pominięciem komisji. Pierwsza partia 10 Wartburgów została rozdysponowana przez v-premiera Jędrzychowskiego. Komisja nie miała tu nic od powiedzenia”⁷⁵.

Sprzedaż prowadził Centralny Zarząd Zaopatrzenia Transportu Samochodowego „Motozbyt” (Motozbyt), gdzie składało się wnioski o kupno samochodu za gotówkę (w uzasadnionych wypadkach dopuszczano możliwość zakupu ratalnego). W początkowym okresie na posiadaczy nowych aut nałożono jednocześnie obowiązek sprzedaży samochodu osobom trzecim tylko i wyłącznie poprzez Motozbyt. W przeciwnym wypadku pojazd taki nie był dopuszczany do ruchu⁷⁶. W listopadzie 1957 r. wprowadzono także „rejonizację” sprzedaży nowych samochodów. Od tego momentu, zgodnie z zarządzeniem ministra komunikacji mieszkańcy poszczególnych województw mogli dokonywać zakupu nowego auta tylko i wyłącznie w Motozbytach, które „obsługiwały” dane województwo⁷⁷.

Zakup nowego samochodu był możliwy jedynie w sytuacji, kiedy udokumentowało się konieczność posiadania auta „wykonywaniem obowiązków służbowych lub czynności zawodowych, społecznych, sportowych lub innych” ewentualnie w ciągu trzech lat poprzedzających zakup zainteresowany nie dysponował własnymi czterema kółkami, co zostało potwierdzone przez właściwe dla jego 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 uszkodzenia⁷⁸. Przepisy

⁷⁵ *Ibidem*.

⁷⁶ „Monitor Polski” 1956, nr 43, poz. 527. W osiem miesięcy później, w grudniu 1956 r. zarządzeniem ministra transportu drogowego i lotniczego usunięto punkt zarządzenia, w którym samochody sprzedane w ciągu trzech lat od zakupu poza Motozbytem nie były przerejestrowywane, a tym samym nie mogły być dopuszczone do ruchu – „Monitor Polski” 1956, nr 104, poz. 1201.

⁷⁷ Sprzedaż prowadziło dziewięć Motozbytni. Motozbyt w Warszawie sprzedawał auta dla mieszkańców województw warszawskiego i białostockiego, w Łodzi dla województw łódzkiego i kieleckiego, w Poznaniu dla poznańskiego, bydgoskiego, zielonogórskiego i szczecińskiego, we Wrocławiu dla wrocławskiego i opolskiego, w Gdańsku dla gdańskiego i koszalińskiego, w Krakowie dla krakowskiego, w Katowicach dla katowickiego, w Lublinie dla lubelskiego i rzeszowskiego (ale tylko do stycznia 1959 r., wtedy sprzedaż przeniosła się do Rzeszowa), zaś ekspozytura Motozbytu gdańskiego mieszcząca się w Olsztynie dla olsztyńskiego. W 1965 r. jedynie województwa: białostockie, bydgoskie i zielonogórskie nie posiadały własnych punktów sprzedaży nowych aut – „Monitor Polski” 1957, nr 98, poz. 572; „Dziennik Ustaw” 1959, nr 7, poz. 29; *Motozbyt odpowiada na pytania Motoru*, „Motor” 1965, nr 33, s. 1.

⁷⁸ „Monitor Polski” 1957, nr 98, poz. 572.

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 ratalną⁷⁹. Kolejna zmiana w przepisach dotyczących sprzedaży nowych aut nastąpiła we wrześniu 1961 r., kiedy to przeniesiono uprawnienia do wydawania przepisów regulujących m.in. zasady obrotu nowymi samochodami na Ministerstwo Handlu Wewnętrznego⁸⁰, które wydało rozporządzenie, w którym rozdziałem nowych aut na poszczególne województwa zająć się miały rady narodowe⁸¹.

Wciąż zmieniające się przepisy powodowały, że wizja posiadania własnego samochodu, pomijając bardzo ważne kwestie finansowe, o których później, wiązała się z „potyczkami” z biurokracją, długim oczekiwaniem na upragniony przedmiot. Nic więc dziwnego, że na łamach „Motoru” pojawiać zaczęły się teksty pokazujące „tęsknotę za własnymi kółkami”, czego najlepszym przykładem może być artykuł *Dlaczego nie kupię „Warszawy”* podpisany „Zawiedziony”. Zachęcony przez „rosnące krzywe” produkcji, wyliczenia i tablice, które „sugestywnie wskazywały realne szanse zakupu” własnej „Warszawy” autor złożył podanie do Motozbytu, który w międzyczasie przejął rozpatrywanie podań o kupno auta. Zdany na łaskę komisji, w skład której wchodził przedstawiciel Motozbytu, związków zawodowych i służby zdrowia, nie łudził się, że to właśnie jemu przypadnie upragniony samochód: „podań jest kilkaset – pisał – »Warszaw« kilkanaście, nie ma więc żadnych szans. Współczuję komisji. Gdyby zasiadło w niej nawet kilka Temid, to i wtedy nie potrafiłaby dokonać sprawiedliwego podziału”⁸². Nic zatem dziwnego, że niejednokrotnie „Motor” występował jako inicjator pomysłów zmierzających do usprawnienia i uproszczenia zasad zakupu nowych pojazdów⁸³.

Wydaje się, że jednym z ważniejszych problemów była liczba pojazdów dostępnych w sprzedaży, zarówno produkcji krajowej, jak i pochodzących z importu. Wielkość produkcji samochodów „FSO-Warszawa” i „FSO-Syrena”

⁷⁹ „Monitor Polski” 1958, nr 31, poz. 180; zob. także (wb), *Za gotówkę i na raty można kupować samochody*, „Motor” 1958, nr 20, s. 8.

⁸⁰ „Monitor Polski” 1961, nr 334, poz. 187. W kwietniu 1963 r. zarówno zarządzenia ministra komunikacji z listopada 1957 r., jak i z kwietnia 1958 r. zostały zawieszane przez ministra handlu wewnętrznego – „Monitor Polski” 1963, nr 38, poz. 192.

⁸¹ *Sprzedaż samochodów osobowych według nowych zasad*, „Motor” 1961, nr 3, s. 3.

⁸² *Zawiedziony, Dlaczego nie kupię „Warszawy”?*, „Motor” 1956, nr 21, s. 4.

⁸³ Zob. np. *Zmienić system sprzedaży samochodów*, „Motor” 1964, nr 35, s. 2.

nie była w stanie zaspokoić rosnących potrzeb społeczeństwa. W latach 1952–1954 rocznie produkowano około 1,5 tys. aut pierwszej marki, w latach kolejnych liczba ta zwiększyła się (w 1955 r. – 4 tys. sztuk, 1956 r. – 6 tys., 1957 – 10 tys.), jednak wciąż stanowiło to tylko kroplę w morzu potrzeb⁸⁴. W 1957 r. Motozbyt otrzymał do sprzedaży dla osób prywatnych jedynie 2 tys. „Warszaw” (podczas gdy podań o przydział tego samochodu wpłynęło 5 tys.). Cena ustalona została na dość wysokim poziomie 80 tys. zł, przy czym nie było możliwości zakupu w systemie ratalnym⁸⁵. Długo oczekiwane „FSO-Syreny” pojawiły się w sprzedaży dopiero w 1958 r., o czym nie omieszczał powiadomić „Motor”: „Parking »Motozbytu« przy ulicy Ziemowita w Warszawie w sobotę 21 czerwca przedstawiał widok niecodzienny. Jakieś uroczyste zgromadzenie, jakieś kwiaty, życzenia... To pierwszy samochód FSO »Syrena« zostaje przekazany pierwszemu nabywcy [...]. Po wzruszeniach przekazania samochodów trzeba było niestety wrócić do zwykłych czynności, które mają miejsca na Ziemowita, a więc tasiemcowych formalności koniecznych u nas przy kupnie samochodu”⁸⁶. „Syreny” wyceniono na 69 tys. zł, przy czym możliwy był zakup ratalny po wpłacie 50% wartości gotówką, zaś reszta miała być rozłożona na 11 rat⁸⁷. W kolejnych latach nowe auta tej marki kosztowały 72 tys. zł⁸⁸.

Najmniejsza z polskich konstrukcji, „Mikrus” był produkowany jedynie przez 2 lata (1958–1960 – w sumie około 1,7 tys. sztuk)⁸⁹. Od początku jednak nad tym samochodem zbierały się „czarne chmury”. Głównym problemem były tutaj wysokie koszty produkcji, które wymuszały wysoką cenę autka – około 50 tys. zł⁹⁰. Dlatego też samochód, z którym wiązano dość duże nadzieje, szybko musiał zakończyć jazdę po polskich drogach, mimo faktu, że cieszył się dość dużym zainteresowaniem – w 1959 r. sprzedano w sumie 754 sztuki (niemal dziesięć razy więcej niż w roku poprzednim), w 1960 r. – około 600, zaś w 1961 r. ostatnie 260 sztuk⁹¹.

„Państwowe” ceny na polskie samochody budziły dość duże emocje. Biorąc pod uwagę średnie zarobki robotnika w tym okresie, cena nowej „Warszawy”

⁸⁴ Ponad 30% wyprodukowanych w latach 1951–1959 samochodów „FSO-Warszawa” trafiło na eksport, głównie do Chin, potem do Iranu. Od 1956 r. eksportowano także na rynek: fiński, jugosłowiański, brazylijski, węgierski, norweski i bułgarski – J. Dehnel, „Rodzinna uroczystość”. 50 000 samochodów FSO-Warszawa, „Motor” 1959, nr 42, s. 3.

⁸⁵ *Bez załączników i poparcia można kupić samochód*, „Motor” 1957, nr 11, s. 6. W latach kolejnych (1961–1965) cena wynosiła już 120 tys. zł.

⁸⁶ *Motozbyt rozpoczął sprzedaż „Syren”*, „Motor” 1958, nr 28, s. 9.

⁸⁷ *Ibidem*.

⁸⁸ Zob. np. *Sprzedaż samochodów osobowych...; Aktualne ceny pojazdów mechanicznych*, „Motor” 1962, nr 36, s. 15.

⁸⁹ Jego sprzedaż rozpocząć się miała w drugiej połowie listopada 1958 r., o czym informowało całostronicowe ogłoszenie zamieszczone w „Motorze” 1958, nr 47, s. 15.

⁹⁰ *Chmury nad Mikrusem*, „Motor” 1959, nr 6, s. 3.

⁹¹ J. Rut, *Krzywa idzie w górę...*, „Motor” 1962, nr 50–51, s. 4.

wynosiła równowartość prawie sześcioletnich, zaś nowej „Syreny” czteroletnich zarobków. Znakomitym przykładem jest tutaj list jednego z czytelników, który pisał o zbyt wysokich cenach, niewspółmiernych do jakości:

„Dlaczego ludzie kupują chętniej samochody importowane niż nasze rodzime Syreny? Czy naprawdę dlatego, że są snobami lub że Wartburgi, Trabanty, Zastawy, Skody czy też Mokswicze są niewspółmiernie tanie w stosunku do skrzywdzonych Syren? Czy tylko dlatego, że produkowana w polskim zakładzie, często już w dniu Kupna, za bramą Motozbytu Syrena na wolnym rynku tańsza jest o 7000 zł niż to wskazywałyby oficjalne cenniki? Dlaczego tak bardzo poszukiwany był importowany telewizor Stadion? Dlaczego nie ma kłopotów z nabyciem polskich Nefrytów czy Korali? Przecież tu nie chodzi o 80 000 czy też 100 000 zł. [...] Plastikowy Trabant pobił na głowę w tej konkurencji Syrenę – nie dlatego, że jest lepszy. **Zapewniam, że wielu ludzi, z którymi na ten temat rozmawiałem, zgadza się, iż nikt z nas nie kupiłby samochodu importowanego, gdyby poziom techniczny i jakość naszego wozu małowitrazowego była chociaż zbliżona do tamtych** [podkr. w tekście – *H.W.*]. [...] Podzielałam zdanie wielu ludzi, którzy uważają, że jeżeli nie stać nas obecnie na produkcję lepszych samochodów osobowych, to produkujmy coś innego, bardziej opłacalnego, co można sprzedać w całym świecie, i za te pieniądze kupujemy dobre samochody. Nie luksusowe, ale dobre”⁹².

W sumie w latach 1956–1960 Motozbyt sprzedał osobom prywatnym ponad 43 tys. samochodów osobowych. Rokrocznie „Motor” publikował zarówno plany polskich zakładów produkujących pojazdy, jak i projektowane wielkości importu. W 1957 r., jak donosił „Motor” przewidziano import 3,5 tys. samochodów – 2 tys. „Fiatów 600”, 300 „Renault” i „Simca”, 750 „Wartburgów”, 450 „AWZ P-70”⁹³. Zarówno „Fiaty”, „Wartburgi” czy „AWZ” kosztować miały około 70 tys. zł⁹⁴. Wielokrotnie jednak plany nie pokrywały się z rzeczywistością i zamierzenia kupujących musiały zostać zrewidowane.

Opóźniające się dostawy nowych aut powodowały wiele komplikacji, którym wyraz dawali czytelnicy, pisząc do redakcji alarmujące listy. W jednym z nich (podpisanym „Cierpliwy czytelnik”) czytamy m.in., że otrzymanie przydziału było tylko początkiem długiej drogi do „upragnionego momentu, kiedy ręce [...] spoczną na kierownicy, a plecy zagłębią się w oparciu fotela własnego »wozu«”,

⁹² *Nie leczmy objawów*, „Motor” 1965, nr 8, s. 5.

⁹³ *Wiosenne rozważania*, „Motor” 1957, nr 14, s. 4.

⁹⁴ *Aktualne ceny*, „Motor” 1957, nr 22, s. 5. Ceny na nowe samochody importowane w oficjalnych cennikach utrzymywały się w omawianym okresie na mniej więcej tym samym poziomie, na podstawowe modele aut wynosiły: „Moskwicz 402” i „407” kosztował 115 tys. zł; „Wartburg de Lux” – 115 tys. zł; następcza „AWZ P-70”, popularny „Trabant” – 72 tys. zł; „Skoda Octavia” – 95 tys. zł; *Aktualne ceny pojazdów mechanicznych*, „Motor” 1962, nr 36, s. 15; *Przeczytaj! Zanim kupisz pojazd mechaniczny*, „Motor” 1965, nr 15, s. 11.

bowiem termin odbioru pojazdu był dość orientacyjny. Motozbyt informował, że przydział samochodu mógł zostać zrealizowany „z dostaw: I-go, II-go, III-go lub IV-go kwartału, a ponadto dostawca ma prawo spóźnić się do 3-ch miesięcy poza kwartał wymieniony w zawiadomieniu”⁹⁵. Opóźnienia w dostawach samochodów powstawały z dość prozaicznych powodów, często w wypadku samochodów importowanych problemy z realizacją zamówienia miały zagraniczne fabryki.

Jeden z czytelników, który uzyskał przydział na „Skodę 1000 MB” (cena – 95 tys. zł) do realizacji w I kwartale 1966 r., na samochód czekał ponad pół roku. List do redakcji wysłał na początku lipca, zaś zaplanowany na 1 sierpnia wyjazd własnym autem na wczasy do Jugosławii („opłacony skromną sumą 15 tys. zł”) stanął pod wielkim znakiem zapytania. „Od kwietnia słyszę to samo »samochody będą po 1-szym, 10-tym, 20-tym, po 1-szym, 10-tym...[«]” – żalił się w liście⁹⁶. Podobny problem miał jeden z czytelników, który na swoją Warszawę czekał już ponad pół roku, od lutego 1965 r. Rozgoryczony pisał: „moja kolejka stale się cofa do tyłu. Prawdopodobnie w listopadzie samochód otrzymam, ale będzie to już po sezonie urlopowym. Czy można to nazwać łatwym, bez kłopotów nabywaniem samochodów krajowej produkcji?”⁹⁷.

Nieco innego aspektu sprzedaży samochodów dotyczył artykuł *Handlowi pod rozwagę*. Kupujemy samochodów opublikowany w czerwcu 1965 r. „Ludzie, którzy decydują się w naszym kraju na kupno samochodów, należą do istot bardzo odważnych. Cechuje ich bowiem nadmierny optymizm, który nie zawsze ma uzasadnienie w doświadczeniach życiowych” – pisał jego autor. W dalszej części przytoczył informacje na temat warunków, w jakich odbywała się sprzedaż pojazdów w warszawskim Motozbycie mieszczącym się przy ul. Stalingradzkiej. „Prymitywne warunki”, w jakich dokonywano transakcji urągały, według autora, wszelkim prawidłom zasad handlu. Stłoczone na nieosłoniętym placu pojazdy, bez wycieraczek, dekli, miały co prawda ochronę przed deszczem, ale nie „przed wilgocią, kurzem, rdzą”. Recepta na sukces była prosta: „w centrum miasta należałoby zbudować przestronny oszklony pawilon, w którym klienci odbieraliby przygotowane, pachnące świeżością samochody. Wystarczyłyby 3 osoby personelu. Kwalifikowani fachowcy w białych kitlach, a nie jak u nas granatowych poplamionych fartuchach. [...] Na miejscu powinna być jakaś miniaturowa kawiarnia, CPN, oddział PZU. Nie mówię już o laboratoryjnej czystości takiego pawilonu, estetyce, reklamie, o neonach, szkle i aluminium”⁹⁸. Jest to o tyle ciekawe, że pokazuje próby stworzenia „pozorów normalności” nawet w trudnych warunkach ówczesnej rzeczywistości.

⁹⁵ *List rozgoryczonego*, „Motor” 1962, nr 11, s. 3.

⁹⁶ *Urlopowicze czekają na Skody 1000 MB*, „Motor” 1966, nr 31, s. 2.

⁹⁷ *Na Warszawy trzeba czekać*, „Motor” 1965, nr 32, s. 2.

⁹⁸ S. Kubiak, *Handlowi pod rozwagę. Kupujemy samochód*, „Motor” 1965, nr 23, s. 3.

Wspominana wcześniej „rejonizacja” sprzedaży samochodów powodowała sytuacje, o których pisano na początku 1966 r. Otóż, ze względu na zimę oraz pewne (pozorne) nasycenie rynku autami, magazyny warszawskiego Motozbytu miały „pękać w szwach”, zaś samochody można było „nabyć w sposób tak zaskakująco normalny, że aż w naszych warunkach dziwny”. Wyjaśnienie było dość prozaiczne. Okazało się, że zalegający z dostawami nowych pojazdów zagraniczni kontrahenci, chcąc uniknąć płacenia wysokich kar za niedotrzymanie umów, z końcem roku niemal „zasypali” Motozbyt samochodami. W tej sytuacji „zdesperowana spiętrzeniem dostaw dyrekcja Motozbytu kupiła więc kilkaset metrów siatki i zagroziła kilka morgów pola pod magazynowane samochody”. O ile jednak warszawski „Motozbyt”, w którym zaopatrywali się mieszkańcy województw: warszawskiego i białostockiego, miał problemy ze zbytem aut, o tyle w pozostałych częściach kraju samochodów brakowało⁹⁹.

W sierpniu 1964 r. na łamach „Motoru” ukazał się wywiad z dyrektorem handlowym Motozbytu Marianem Szową o sytuacji panującej na rynku kupna nowych pojazdów. Rozmawiano m.in. na temat dostępności nowych aut w poszczególnych województwach. Jak się okazało, najwięcej chętnych do zakupu zamieszkiwało województwa: warszawskie, katowickie, wrocławskie, poznańskie i gdańskie, co jednocześnie oznaczało, że to właśnie tam najtrudniej było otrzymać przydziały na samochód. Najłatwiej można było zakupić „Trabanty”, „Warszawy” i „Syreny”, choć w niektórych rejonach kraju wszystkie pojazdy z bieżących dostaw trzeciego kwartału, a częściowo nawet z puli kolejnego kwartału, miały zostać już rozdysponowane. Możliwości zakupu innych marek samochodów importowanych, według Szozy „były prawie żadne” – winne miały być opóźnione dostawy zagranicznych kontrahentów. Całości obrazu dopełniały konieczne oszczędności dewizowe¹⁰⁰. Pod koniec tego roku „Motor” zamieścił tekst podsumowujący rynek sprzedaży samochodów w Polsce. Już pierwsze zdanie zapowiadało niezbyt pomyślne wnioski – „Rok bieżący nie spełnił oczekiwań, jeśli idzie o dostawy samochodów importowanych dla osób prywatnych”. Dalej czytamy m.in., że z zapowiadanego importu 12 tys. aut, wyniósł on niewiele ponad 10 tys. – winą przede wszystkim obarczono południowych sąsiadów, którzy nie byli w stanie dostarczyć obiecanych 3 tys. samochodów marki „Skoda”. Jednocześnie, jak donoszono, niedostatki importu próbowano uzupełnić „Warszawami” i „Syrenami”. Jednak widoki na nowy, zagraniczny samochód w końcu 1964 r. były według autorów kiepskie: „Nie będzie więc, w zasadzie możliwości uzyskania przydziału, chyba że zrezygnuje ktoś z dotychczasowych reflektantów, figurujących na listach nabywców”¹⁰¹. Rok później

⁹⁹ S. Kubiak, *Samochody na razie czekają na klientów*, „Motor” 1966, nr 5, s. 3.

¹⁰⁰ *Chcę kupić samochód...*, „Motor” 1964, nr 31, s. 3.

¹⁰¹ Z. Przybyliński, *Czego możemy spodziewać się na rynku?*, „Motor” 1964, nr 43, s. 1.

sytuacja była podobna: „Bez trudu będzie można nabyć chyba tylko FSO-Syrenę. Przemysł przekaze »Motozbytowi« 12 000 sztuk tych samochodów. Nie wróżymy jednak łatwego życia tym wszystkim, którzy postanowili kupić FSO Warszawy. Do sprzedaży indywidualnej przeznaczona została niewielka partia 4000 sztuk”. Jednocześnie planowano import kilkunastu tysięcy aut z zagranicy¹⁰².

Nawet niezbyt pomyślne dane z 1964 r. i prognozy na 1966 r. nie mogą przyślonić faktu, że w pierwszej połowie lat sześćdziesiątych „krzywa sprzedaży” samochodów w Polsce rosła – w 1961 r. było to już ponad 14 tys., w latach 1962–1964 rokrocznie po 20 tys. nowych aut¹⁰³. Interesująco wygląda także „geografia rozdziału nowych aut”. W 1963 r. do podziału było 15,8 tys. nowych samochodów sześciu marek: „FSO-Warszawa”, „FSO-Syrena”, „Skoda”, „Moskwicz”, „Wartburg” i „Trabant” (zob. tabela 5.). Najwięcej, bo aż 3 tys. otrzymało województwo warszawskie, niewiele mniej katowickie (2,7 tys.), najmniej: białostockie i rzeszowskie, odpowiednio po 196 i 278 sztuk, podczas gdy sama Warszawa otrzymała prawie 2,5 tys. nowych samochodów.

Nieco inaczej przedstawiała się kwestia dostępności motocykli. W świetle publikacji „Motoru” oraz przytoczonych wcześniej danych odnośnie do liczebności jednośladów w omawianym okresie nie było większych problemów przy ich zakupie¹⁰⁴. Motocykle rozprawdzały, oprócz Motozbytu, także sklepy: Miejskiego Handlu Detalicznego, Związku Spółdzielczości Spożywców „Społem” i Centrali Rolniczej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”. Łącznie, w 1965 r. 554 sklepy w kraju sprzedawały motocykle¹⁰⁵.

Uzyskanie przydziału na taki pojazd ułatwiała praca „wymagająca środka lokomocji”. Owi klienci mieli mieć możliwość zakupu nowego jednoślada „na drodze docelowych oszczędności”. W 1957 r. planowano w ten sposób sprzedać 30 tys. nowych motocykli marki „WFM”. Była to liczba znaczna – jak bowiem podawał „Motor” w całym Narodowym Planie Gospodarczym przewidziano produkcję 58 tys. jednośladów. Ci, którzy chcieli uzyskać przydział w tzw. drodze normalnej musieli składać podanie do wydziałów handlu Wojewódzkich Rad Narodowych. Kupujący posiadający uprawnienie do zakupu – talon, o którego przydziale decydowały rady zakładowe – musiał wpłacić jednorazowo lub w ratach na książeczkę Powszechnej Kasy Oszczędnościowej (PKO) (z napisem „Oszczędzanie celowe – wypłaty wzbronione”) kwotę odpowiadającą cenie detalicznej motocykla (około 7 tys. zł). Po spełnieniu tych warunków wystarczyło

¹⁰² *Na krajowym rynku. Co będziemy kupować w roku 1966?*, „Motor” 1965, nr 50, s. 1.

¹⁰³ J. Rut, *Krzywa idzie w górę...*; Z. Przybyliński, *op.cit.*

¹⁰⁴ *Okolo 50 000 motocykli to coś znaczy*, „Motor” 1956, nr 46, s. 6. Oficjalne ceny nowych motocykli w omawianym okresie, podobnie jak samochodów, nie ulegały zbyt dużym wahaniom – „Junak” kosztował około 20 tys. zł, „SHL” (175 cm³) – 14,3 tys. zł, „WSK MO6” – 7–10,6 tys. zł – *Aktualne ceny pojazdów...*; *Przeczytaj! Zanim kupisz...*

¹⁰⁵ *Motozbyt odpowiada na pytania Motoru*, „Motor” 1965, nr 33, s. 1.

już udać się do sklepu po odbiór pojazdu. Sklep, w zależności od posiadanych zapasów, wydawał motocykl od ręki lub podawał przybliżony termin realizacji (jednak nie dłuższy niż jeden miesiąc od zgłoszenia)¹⁰⁶.

Tabela 5

Przydział samochodów dla poszczególnych województw w 1963 r.

Województwo	Liczba przyznaných samochodów	Marka					
		Warszawa	Syrena	Skoda	Moskwicz	Wartburg	Trabant
Warszawa	2518	557	1103	377	161	197	123
Warszawskie	527	117	231	78	34	41	26
Bydgoskie	498	106	218	76	33	40	25
Poznań	728	161	319	108	47	57	32
Poznańskie	661	149	289	98	42	51	32
Łódź	833	186	365	124	53	65	40
Łódzkie	383	86	168	58	24	28	19
Kieleckie	335	75	147	50	21	26	16
Lubelskie	354	76	155	54	23	28	18
Białostockie	196	42	86	30	13	15	10
Olsztyńskie	354	76	155	52	24	27	17
Gdańskie	890	196	390	134	57	70	43
Koszalińskie	282	62	124	42	18	22	14
Szczecińskie	412	90	180	62	27	33	20
Wrocław	900	201	394	134	57	70	44
Wrocławskie	914	204	401	138	58	71	44
Opolskie	507	114	222	76	32	39	24
Katowickie	2711	603	1188	407	171	211	131
Krakowskie	479	107	210	72	31	37	22
Rzeszowskie	278	65	121	40	18	21	13
W sumie	15 804	3510	6923	2364	1010	1299	768

Źródło: *Jak? Gdzie? Ile? Kupujemy samochody w 1963 r.*, „Motor” 1963, nr 3, s. 10.

¹⁰⁶ *Jeszcze raz o talonach na WFM-kę*, „Motor” 1956, nr 19, s. 7; K. Goździewski, *Nowe możliwości nabycia ulepszonego motocykla WFM*, „Motor” 1956, nr 45, s. 5.

Z kolei w 1964 r. na łamach „Motoru” obwieszczono tryumfalnie, że „największy popyt na motocykle jest już w zasadzie zaspokojony i nie należy oczekiwać poważniejszych trudności w nabywaniu tego rodzaju pojazdów, będzie więc można wybierać”. W tym roku nie zamierzano importować żadnych jednostadów, ponieważ polskie zakłady dostarczyć miały 145 tys. różnych motocykli i skuterów¹⁰⁷. Podobne dane przytoczył w cytowanej już rozmowie Marian Szowa, który miał powiedzieć: „W zasadzie motocykle kupuje się w sklepach bez ograniczeń, tylko przejściowo mogą gdzieś niegdzie wystąpić braki SHL-ek”¹⁰⁸. W podobnym tonie utrzymywały się prognozy na 1966 r.¹⁰⁹

Inną możliwością uzyskania własnego pojazdu była inicjatywa PKO. Właściciele specjalnych książeczek oszczędnościowych mieli szansę wylosować co kwartał samochód marki „FSO-Warszawa”, „AWZ P-70” lub „Wartburg”. Wpłata w wysokości 500 lub 1000 zł należało dokonywać raz w miesiącu przez odpowiednio sześć lub dwanaście miesięcy. Na każde tysiąc książeczek przypadał jeden samochód. Książeczki nie były oprocentowane – jedynym zyskiem była możliwość wylosowania auta. Osoba wylosowana nie traciła wkładu – tylko od niej zależało, czy pozostawi pieniądze na książeczce (zachowując szansę na ponowną wygraną) czy też podejmie całą kwotę¹¹⁰.

Osobną partię pojazdów przeznaczonych na sprzedaż stanowiły tzw. pojazdy II kategorii. Były to po prostu samochody służbowe, które z różnych względów przeznaczano do sprzedaży dla osób prywatnych. Jednak ich zakup okazywał się często problematyczny. Pierwszeństwo w nabywaniu samochodów II kategorii przysługiwało przodownikom i racjonalizatorom pracy. Oprócz nich ich posiadaczami mogli stać się przedstawiciele zawodów, które wymagały stałego dojazdu do pracy. Osobną kategorię stanowili „lekarze, literaci, publicyści, dziennikarze, artyści i inni, wykonujący wolne zawodu”, jeśli tylko posiadali uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Liczba tych samochodów była jednak bardzo ograniczona. W 1956 r. do warszawskiego Wydziału Komunikacji Drogowej wpłynęło w ciągu dwóch lat (1954–1955) 1,2 tys. podań, zaś do rozdziału było jedynie 10 samochodów¹¹¹.

Bardzo dużo emocji wzbudzał prywatny handel pojazdami. Według badań przeprowadzonych przez tygodnik w latach 1959–1960, jedynie 30% nowych samochodów było kupowanych przez Motosbyt. Pozostałe 70% transakcji było zawieranych poza ramami państwowymi – 28% od znajomych, 22% z ogłoszeń w gazetach, 12% za granicą. 35% pojazdów kupiono jako nowe, 65% jako

¹⁰⁷ *Co nowego na rynku?*, „Motor” 1964, nr 4, s. 1.

¹⁰⁸ *Chcę kupić samochód...*

¹⁰⁹ *Na krajowym rynku...*

¹¹⁰ *Nowe samochody dla posiadaczy książeczek PKO*, „Motor” 1957, nr 13, s. 4.

¹¹¹ *gp, Samochód II kategorii*, „Motor” 1956, nr 8, s. 4.

używane – z czego 52% o przebiegu mniejszym niż 10 tys. km¹¹². Z kolei rynek sprzedaży jednośladów przedstawiał się następująco – najczęstszą drogą zakupu był popularny „kolega” – 45% transakcji, 40% zakupiono w Motozbycie, reszta pochodziła z zagranicy, ponad połowa wszystkich transakcji dotyczyła pojazdów nowych¹¹³.

Już w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych na łamach „Motoru” pojawiały się artykuły „demaskujące” spekulantów handlujących motocyklami i samochodami. Nałożony rozporządzeniem nakaz sprzedaży samochodu przez Motozbyt nie pozostawiało zbyt dużego pola manewru sprzedającym i kupującym. Zawieszenie tego przepisu w kwietniu 1958 r. stanowiło kluczowy moment w prywatnym handlu pojazdami w Polsce.

Już w czerwcu 1958 r. na łamach „Motoru” pojawiły się alarmujące artykuły o windowanych na niebotyczne poziomy cenach nowych samochodów, które po opuszczeniu Motozbytu pojawiały się na „rynku” z ceną wyższą o kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt złotych od ceny państwowej. „Kult kluczyków do własnego samochodu święcił triumfy” – pisano w jednym z artykułów¹¹⁴. W kolejnych latach sytuacja miała stawać się jeszcze poważniejsza, zaś jedną z dróg ograniczających „nieetycznie” wysokie zarobki handlarzy miało być zainteresowanie tą sprawą funkcjonariuszy Milicji Obywatelskiej (MO)¹¹⁵. „Motor” doradzał: „należałoby [...] poddawać bardziej skrupulatnej kontroli politykę przydziału samochodów, a następnie wrywkowo lecz systematycznie śledzić losy przydzielonych samochodów. [...] Jedynym radykalnym środkiem przeciwdziałania spekulacji byłaby zwiększona podaż samochodów na rynku”¹¹⁶.

Najłatwiej można było kupić samochód i motocykl na giełdzie samochodowej. W Warszawie handlujący pojazdami spotykali się pod Mostem Poniatowskiego lub na placu pod Pałacem Kultury i Nauki¹¹⁷. Oczywiście, „Motor” niemal natychmiast zaczął publikować przegląd cen i marek pojazdów dostępnych na giełdzie¹¹⁸. Sugerował także, aby sprawą handlu pojazdami zainteresowali się rzeczoznawcy z Polskiego Związku Motorowego, którzy mieli pomagać kupującym w wyborze, doradzać w kwestiach technicznych. Jednocześnie rozpoczął publikację serii artykułów poradnikowych dotyczących zakupu samochodu z rąk

¹¹² Krajowa ankieta motoryzacyjnego „Instytutu Gallupa”..., s. 4.

¹¹³ Wyniki motocyklowej ankiety, „Motor” 1960, nr 16, s. 3.

¹¹⁴ R. Lange, *Na naszym rynku samochodowym*, „Motor” 1958, nr 23, s. 3.

¹¹⁵ *Niepokojący objaw*, „Motor” 1962, nr 17, s. 11.

¹¹⁶ *Głosy i odgłosy*, „Motor” 1964, nr 33, s. 2.

¹¹⁷ *Ibidem*; S. Szeliński, *Niedzielny targ przed Pałacem Kultury*, „Motor” 1963, nr 38, s. 3. Giełda samochodowa istniała także w Krakowie, o czym informował „Motor” – A. Hermanowicz, *Kraków też ma swoją giełdę*, „Motor” 1963, nr 41, s. 2.

¹¹⁸ Pierwszy artykuł pt. *Do wyboru, do koloru*, zawierający ceny giełdowe pojazdów ukazał się w grudniu 1963 r. – *Do wyboru, do koloru*, „Motor” 1963, nr 49, s. 1.

prywatnych. Konkluzja jednego z takich artykułów nie była wesoła: „Zdziwi Was zapewne, że nic nie napisaliśmy o kontroli stanu licznika kilometrów. Otóż warto jedynie sprawdzić czy działa. Wskazywana liczba kilometrów praktycznie zawsze będzie fałszywa”¹¹⁹. Inny z kolei radził dostosować termin kupna/sprzedaży pojazdu do warunków pogodowych: „Wraz ze słońcem i upałami natychmiast wzrastają ceny. Stąd dwie rady: dla kupujących: wybierajcie do kupna dni zimnie i dżdżyste, najlepiej po dłuższym okresie kiepskiej pogody. Dla sprzedających: pamiętajcie, że klient jest tym bardziej skory do zapłacenia większej sumy, im mocniej przypieka słońce. Już widzi siebie na trawce, nad jeziorem, w lesie, już wyobraźnia jego pracuje ze zwielokrotnioną wydajnością i mamy go upojnymi obrazami. A w deszcz? Kto w deszczowy dzień marzy o wycieczce do lasu?”¹²⁰.

*

Serwisem pojazdów zajmowały się punkty Technicznej Obsługi Samochodów (TOS). Wykonywały one przeglądy gwarancyjne, naprawy bieżące i główne samochodów oraz motocykli¹²¹. 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 sezonową¹²². 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. „Nie należy spodziewać się rewelacji” – tak owe dane miał podsumować jeden z uczestników konferencji zorganizowanej pod przewodnictwem wiceministra komunikacji Walentego Szablewskiego¹²³.

Nie tylko liczba, ale i jakość obsługi w państwowych stacjach obsługi pozostawiała wiele do życzenia, o czym często informowali czytelnicy „Motoru” w listach do redakcji. Jeden z nich, mieszkaniec Kujaw, żalił się na włocławski TOS, który przetrzymywał bez naprawy jego motocykl MZ od prawie pół roku¹²⁴. Z kolei Fabryczna Stacja Obsługi przy FSO Żerań, w świetle jednego z artykułów „Motoru”, nie była „wcale gorszą placówką od innych warsztatów obsługowo-naprawczych” – była „po prostu taka sama”¹²⁵.

¹¹⁹ T. Sobiecki, *Jak kupować używany samochód?*, „Motor” 1964, nr 1, s. 5.

¹²⁰ *Do wyboru, do koloru*, „Motor” 1964, nr 21, s. 9.

¹²¹ *TOS się rozwija*, „Motor” 1955, nr 41, s. 6.

¹²² K. Goździewski, *Lotne pogotowie techniczne – konieczność chwili*, „Motor” 1962, nr 20, s. 3.

¹²³ W. Babski, *Usługi motoryzacyjne w nadchodzącym sezonie*, „Motor” 1965, nr 24, s. 1.

¹²⁴ *Między TOS-em a Motozbytem*, „Motor” 1964, nr 9, s. 2.

¹²⁵ *Papierowe gwarancje. Ściśle tajne*, „Motor” 1965, nr 33, s. 11; por. *Zupa z żółwia*, „Motor” 1955, nr 13, s. 3.

Nic więc dziwnego, że wszelkie „odchylenia od tej normy” były przez tygodnik skrętnie odnotowywane. W 1962 r. można zatem przeczytać o nowo otwartej warszawskiej stacji Auto Service Motozbyt przy Al. I Armii. Niewielka, lecz doskonale wyposażona w nowoczesny sprzęt stanowiący „przeгляд krajowej produkcji w tym zakresie” miała być „przykładem godnym ze wszech miar naśladowania”¹²⁶. „Motor” opisał także stację TOS przy ul. Omulewskiej w Warszawie, która z kolej przeszła dość poważną metamorfozę. Dotychczas krytyczny, tym razem tygodnik z wielką radością informował o „jaskółkach poprawy”: „Byliście kiedyś na stacji diagnostycznej? Nie? Jedźcie na Ormulewską. Zobaczycie stację na europejskim poziomie, tak czystą, że każdy przy wejściu zaczyna się oglądać za wycieraczką [do butów], o której oczywiście nie zapomniano”¹²⁷.

Równie ciepło, ale o stacji TOS w Toruniu, wypowiadał się użytkownik samochodu marki „FSO-Warszawa” („obfitującej jak wiadomo w liczne usterki”), „zaskoczony życzliwym stosunkiem dyrekcji oraz wszystkich pracowników do klienta”¹²⁸.

Decydenci, próbując zaradzić niewystarczającej państwowej sieci zaplecza technicznego starali się zmodyfikować jej organizację, aby w najgorętszym sezonie kierowcy w obliczu kłopotów nie byli pozostawiani bez pomocy. W tym celu starano się np. skoncentrować sieć stacji i warsztatów przy głównych trasach i miejscowościach turystyczno-wypoczynkowych. „Motor” najpierw szeroko informował o tej inicjatywie, aby później dokonać kontroli i jej wyniki opublikował na swoich łamach. Okazało się, że najlepiej pod względem pomocy technicznej dla zmotoryzowanych funkcjonowało województwo koszalińskie. Jednym z udogodnień było np. takie ustalenie godzin otwarcia poszczególnych stacji i warsztatów, aby zazębiały się w ciągu doby. Równie pozytywnie oceniono stacje województwa szczecińskiego, które dodatkowo przygotowały tablice informacyjne w czterech językach. Na sprawną obsługę i informację w języku niemieckim postawiło też województwo krakowskie (choć „poprawność tekstów nie przynosi chluby”). W innych województwach usługi nie wyglądały „tak różowo”. „Oberwało się” zwłaszcza Warszawie, która „ma zatrzęsienie warsztatów i stacji prywatnych, a województwo w większości świeci pustkami”, zaś „placówki społeczne gubią się w gąszczu konkurencji i nie bardzo wiadomo, która co ma robić, szczególnie w zakresie ruchomych stacji obsługi”¹²⁹.

Problemy TOS nie wynikały z braku wyszkolonych pracowników, czy nieodpowiedniego stosunku do klienta, choć kwestie te z całą pewnością nie pozostawały bez wpływu na ich działanie. Jedną z nierozwiązanych spraw

¹²⁶ *Auto Service Motozbyt, Warszawa Al. I Armii*, „Motor” 1962, nr 8, s. 10.

¹²⁷ T.S., *Pierwsze jaskółki poprawy*, „Motor” 1962, nr 36, s. 10.

¹²⁸ *Z książki życzeń i zażaleń*, „Motor” 1962, nr 45, s. 11.

¹²⁹ W. Babski, *Czy lepiej z usługami*, „Motor” 1965, nr 32, s. 1.

omawianego okresu okazały się części zamienne do pojazdów oraz materiały eksploatacyjne¹³⁰.

Już w 1952 r. w „Motorze” znalazło się miejsce dla narzekań na poziom produkcji części zamiennych do motocykli marki „SHL”. O ile ich produkcja miała wzrosnąć o 34% w porównaniu z rokiem poprzednim, o tyle już produkcja części tylko o 25%. Konkluzja nie była wesoła: „Ponieważ już w r. 1951 było bardzo trudno o części zamienne do »SHL«, należy się spodziewać, że w r[oku]b[ieżącym] będzie... jeszcze trudniej”¹³¹. Co więcej, w jednym z następnych numerów tygodnika padła opinia, że produkcja motocykli bez zapewnienia odpowiedniej ilości części zamiennych „jest kulą u nogi naszego postępu motoryzacyjnego”¹³². W 1962 r. przemysł motoryzacyjny wyprodukował części zamienne za kwotę 1,2 mld zł, co stanowiło tylko kroplę w morzu potrzeb¹³³. W ciągu pierwszych piętnastu lat od zakończenia II wojny światowej w Polsce sprzedano części zamiennych na kwotę 9,7 mld zł, zaś już w latach 1961–1965 na kwotę o miliard złotych większą¹³⁴.

W listach czytelników kwestia części zamiennych przedstawiała się dramatycznie. Właściciel „Warszawy” pisał: „Rozpoczynając od żarówek do kierunkowskazów, poprzez wszelkiego rodzaju uszczelki i amortyzatory, a kończąc na błotnikach – wszystko jest niemal nieosiągalne”¹³⁵. Inny użytkownik samochodu tej samej marki miał podobny problem: „Nabyłem nową Warszawę 204, przy czym jednym z głównych – a jakże naiwnych argumentów – była spodziewana łatwość nabycia części zamiennych do krajowego wozu. Na drugi dzień po nabyciu ukradziono mi tylne, plastikowe oprawki do świateł. Ze zdumieniem przekonałem się, że uzyskanie tych plastikowych oprawek jest na terenie Warszawy zupełnie niemożliwe”¹³⁶.

Listy w podobnym tonie pisali także kierowcy „Syren” i użytkownicy skuterów¹³⁷. W prognozie na drugą połowę 1966 r. „Motor” nie pozostawiał złudzeń co do poprawy sytuacji: „W tej chwili brakuje blisko 40% części do Skody 1000 MB. Są więc poważne kłopoty z obsługami gwarancyjnymi dotychczas sprzedanych samochodów tej marki. [...] noszący się z zamiarem kupienia Skody czy Wartburga kupują w końcu Syreny, bo i tak wiadomo, że na dobą sprawę do

¹³⁰ „Punkty TOS-u, które powinny reprezentować interesy użytkownika i wytwórcy nie mają możliwości wykonania podjętych zobowiązań. Nie posiadają bowiem pełnego asortymentu potrzebnych części” – M. Kras, *Gwarancja... na papierze*, „Motor” 1962, nr 2, s. 11.

¹³¹ *Na taśmie produkcyjnej*, „Motor” 1952, nr 2, s. 12.

¹³² *Odpowiedź działu technicznego*, „Motor” 1952, nr 24, s. 13.

¹³³ *Produkujemy coraz więcej pojazdów. Osiągnięcia przemysłu motoryzacyjnego*, „Motor” 1962, nr 52, s. 3.

¹³⁴ (sz), *20 lat Motozbytu*, „Motor” 1966, nr 23, s. 1.

¹³⁵ W. Jeżewski, *Opony do Warszawy, czyli historia jakich wiele*, „Motor” 1964, nr 30, s. 3.

¹³⁶ *Aż się wierzyć nie chce*, „Motor” 1965, nr 32, s. 2.

¹³⁷ *Dlaczego nie ma części do Syren?*, „Motor” 1965, nr 25, s. 2; *Czy nie ma części do skuterów OSA?*, „Motor” 1965, nr 24, s. 2.

wszystkich sprzedawanych u nas pojazdów... **BRAK CZĘŚCI.** [wyróżnienie w tekście – *H.W.*] Nie ma części zamiennych w dostatecznej ilości do samochodów: Skoda, Zastava, Moskwicz i mimo zapewnień handlowców także do Wartburgów i Trabantów. Jeśli trzeba bowiem czekać kilka tygodni na jakiś detal, to przy ostro pilnowanych limitach kilometrów, uwzględnianych przy przeglądach gwarancyjnych, należy po prostu zamknąć samochód na kłódkę¹³⁸.

Jednym z najbardziej poszukiwanych produktów związanych z motoryzacją były opony. Ich brak na rynku części zamiennych był szczególnie mocno odczuwalny. Mimo istnienia odpowiednich fabryk (zakłady w Dębicy i Poznaniu) „głód” opon był bardzo odczuwalny. W 1965 r. oba zakłady zapowiedziały dostawę ponad 400 tys. sztuk ogumienia do pojazdów, podczas gdy w ocenie Ministerstwa Handlu zapotrzebowanie kształtowało się na poziomie 600 tys. A zatem nawet planowany import 65 tys. opon nie był w stanie zaspokoić potrzeb. „Opon samochodów osobowych, mimo wprowadzenia pewnego porządku (zapisywanie się na listę przydziałów i realizacji zamówień według kolejności zgłoszeń) może zabraknąć” informował „Motor”¹³⁹. Pewne „środki zaradcze” podjęte przez krajowy przemysł pozwoliły w roku następnym nieco poprawić sytuację (w sumie dostarczono ponad 619 tys. opon, w tym 200 tys. z importu), jednak nierytmiczność dostaw wciąż powodowała problemy¹⁴⁰. Kłopoty z ogumieniem do pojazdów pojawiały się w wielu listach od czytelników. Problemem nie była tylko dostępność, ale także jakość sprzedawanych opon. „Kartoflane kaptcie” były opinią dość powszechną, zaś sugerowanie, że opony wyprodukowane w zakładach w Dębicy znakomicie znoszą tropikalne klimaty (w związku z kierunkiem eksportu samochodów „Star”, „Nysa” i „Żuk”) mogło wzbudzić raczej irytację¹⁴¹. Posiadacze jednośladów wcale nie byli w lepszej sytuacji. Jeden z czytelników opisał perypetie właścicieli skuterów marki „Lambretta”. Otóż, Motozbyt w 1960 r. sprowadził większą ilość opon dla tej marki, ale w przeważającej części wykupili je „prywatni wytwórcy jednokołowych pojazdów do jeżdżenia, zwanych popularnie taczkami”. Aby kupić komplet kół musieli zaopatrzyć się także w bagażnik do skutera, które zalegały w magazynie¹⁴².

Nie tylko rodzimy przemysł części zamiennych nie zaspokajał potrzeb. Wielkość importu podzespołów stała także na niewystarczającym poziomie. Wystarczył bowiem zwiększony przywóz pojazdów z zagranicy, aby automatycznie pojawiały się braki części¹⁴³. Według wyników ankiety z 1960 r. 80% wszystkich

¹³⁸ B. Koperski, *Gorzej i lepiej...*

¹³⁹ *Opon wciąż zbyt mało*, „Motor” 1965, nr 15, s. 3.

¹⁴⁰ S. Kubiak, *Nieco lepiej z ogumieniem*, „Motor” 1966, nr 8, s. 1.

¹⁴¹ *Jedno pytanie*, „Motor” 1964, nr 14, s. 2; S. Kubiak, *Nieco lepiej...*; zob. także *A jednak prawdziwe*, „Motor” 1966, nr 22, s. 2.

¹⁴² *Wielki problem małych opon*, „Motor” 1962, nr 4, s. 11.

¹⁴³ *Okolo 50 000 motocykli...*

czytelników musiało zmierzyć się z tym problemem. Przy czym najlepiej mimo wszystko wyglądała sytuacja właścicieli dwóch polskich marek: „FSO-Warszawa” i „FSO-Syrena”. Tutaj na brak części narzekało odpowiednio 57% i 90% posiadaczy. Z kolei na problemy z częściami zamiennymi do samochodów importowanych narzekało 100% ich właścicieli¹⁴⁴. Dyrektor TOS okręgu warszawskiego w wypowiedzi na łamach „Motoru” skarżył się na różnorodność importu, co skutkowało brakami podzespołów do aut zagranicznych. Wyjściem z tej patowej sytuacji miało być ograniczenie sprowadzanych samochodów do najbardziej niezawodnych marek oraz „szeroko lansować wszystkimi możliwymi drogami wozy marek krajowych (PKO, sprzedaż ratalna i bezpośrednia „Warszaw” i „Syren”)¹⁴⁵.

Jakość produkowanych w Polsce pojazdów nie była wysoka, a więc sprawna obsługa techniczna była poszukiwana. Z obliczeń jednego z czytelników, przy założeniu, że jedna okręgowa stacja TOS naprawiała miesięcznie około 160 samochodów „FSO-Warszawa”, wynikało, iż każdy wyprodukowany w 1960 r. egzemplarz tej marki był naprawiany w ramach gwarancji co najmniej dwukrotnie¹⁴⁶. Oczywiście, nie oddaje to w żaden sposób prawdziwych danych dotyczących awaryjności poszczególnych marek samochodów, ale pokazuje, jak wyglądała obiegowa opinia na ten temat¹⁴⁷.

Braki państwowej sieci serwisowej musiały być uzupełniane przez prywatne warsztaty. Jednocześnie „Motor” starał się wychodzić naprzeciwko kierowcom – majsterkowiczom, którzy potrafili niektóre naprawy wykonywać samodzielnie. W tym celu w miarę regularnie publikował opisy i schematy techniczne podzespołów różnych modeli samochodów i motocykli¹⁴⁸. Jak bowiem wynikało z cytowanej już ankiety z 1960 r., prawie 60% czytelników potrafiło usunąć podstawowe usterki we własnych pojazdach, podczas gdy 12% szukało wówczas pomocy w TOS¹⁴⁹. Warto nieco miejsca poświęcić temu wątkowi.

Jak już wspominałem wcześniej, w pierwszych latach ukazywania się „Motoru” artykuły dotyczące indywidualnych posiadaczy pojazdów ukazywały się bardzo rzadko. Z pewnymi jednak wyjątkami. Jednym z nich był cykl tekstów pod tytułem „Sam”. Podtytuł serii („Czy chcesz mieć samochód?”) wyjaśniał nieco sens publikacji. Chodziło mianowicie o samodzielną konstrukcję pojazdu osobowego, dwu-, cztero-, a czasem i trójkołowego. Seria poradnikowa dla „domorosłych” konstruktorów zawierała porady dotyczące tworzenia pojazdów

¹⁴⁴ *Krajowa ankieta...*

¹⁴⁵ J. Lech, *Czy potrzeba tyle marek pojazdów?*, „Motor” 1963, nr 19, s. 3.

¹⁴⁶ *List czytelnika „Motoru” do Kontrolerów Technicznych FSO*, „Motor” 1960, nr 9, s. 15.

¹⁴⁷ Zob. np. J. Chmielewski, *Sprawy FSO – Jakość problem nr 1*, „Motor” 1961, nr 31, s. 3;

T. Wrzaszczak, *Przed wszystkim jakość. FSO w 1964*, „Motor” 1964, nr 2, s. 1.

¹⁴⁸ Zob. np. T.M., *Steyr. Poradnik warsztatowca*, „Motor” 1955, nr 3, s. 11.

¹⁴⁹ *Krajowa ankieta...*

od zawieszenia, przez napęd na karoserii, a na siedzeniach kończąc¹⁵⁰. O tym, że wiele osób korzystało z tych porad mogą świadczyć artykuły, w których opisywane są co ciekawsze konstrukcje, często posiadające bardzo interesujące i nowatorskie rozwiązania techniczne¹⁵¹.

Budowa własnego pojazdu nie była jedynym ani najważniejszym tematem artykułów poradnikowych. O wiele więcej miejsca poświęcano rozwiązywaniu mniejszych lub większych problemów technicznych, czy też usprawnieniom, jakie przy niewielkim wysiłku można było wprowadzić do posiadanych samochodów czy też motocykli. Dzięki artykułom o takiej tematyce czytelnicy mogli własnymi siłami np. naprawić zawieszenie we własnej „WFM-ce”, wykonać schowek w tablicy rozdzielczej „Skody 1000MB” lub w tym samym aucie zamontować radio¹⁵². Wielokrotnie ukazywały się reklamy zachęcające do zakupu książek poradnikowych, m.in. autorstwa Adama Słodowego¹⁵³. Czy obok niewystarczającej liczby warsztatów naprawczych¹⁵⁴ brak instrukcji do samochodów obecnych na rynku był jedną z przyczyn owego „bujnego” rozwoju amatorskiej myśli konstrukcyjnej? Nie jest to wykluczone. Jeden z czytelników „Motoru”, użytkownik Syreny pisał do redakcji: „Trzeba obiektywnie przyznać, że skrócona instrukcja obsługi, którą otrzymuje odbiorca samochodu jest naprawdę niegodna miana instrukcji, gdyż posiada poważne braki (nic nie mówi o regulacji świateł, bardzo mętnie objaśnia sposób regulacji biegowej), nie mówiąc nic już o jakości papieru i druki. Np. instrukcja telewizora »Wawel 2« jest drukowana na papierze lepszego gatunku, a rysunki są przejrzyste i duże. Wydaje się, że taka pozycja jak samochód (7 x droższa od telewizora) warta jest lepszej instrukcji”¹⁵⁵.

O tym, że instrukcje do „Syren” były towarem deficytowym informował w swoim liście kolejny użytkownik pojazdu tej marki. „Wywołana do odpowiedzi”

¹⁵⁰ *Sam musi być wygodny*, „Motor” 1953, nr 8, s. 11;

¹⁵¹ Zob. np. J. Olczyk, „Sam” na trzech kółkach. „Cyklop”, „Motor” 1952, nr 29, s. 9.

¹⁵² *Schemat widelca teleskopowego*, „Motor” 1955, nr 13, s. 5; A. Słodowy, *Jeździmy Skodą 1000 MB. Schowek w tablicy rozdzielczej*, „Motor” 1966, nr 24, s. 9; tenże, *Radio w samochodzie. Jeździmy Skodą 1000 MB*, „Motor” 1966, nr 20, s. 8.

¹⁵³ Zob. np. „Motor” 1961, nr 24, s. 13 (reklama książki Zbigniewa Jędraszki, *Radź sobie sam*); A. Słodowy, *Sam obsługuję samochód. Biblioteczka kierowcy amatora*, Warszawa 1966. Adam Słodowy oprócz tego był autorem m.in. książek-poradników dla konstruktorów własnych samochodów (tenże, *Budowa samochodu amatorskiego*, Warszawa 1958) i przyczep campingowych (tenże, *Budujemy przyczepki campingowe*, Warszawa 1962), a także takich publikacji, jak *Usprawniam własny samochód*, Warszawa 1974, czy też wielokrotnie wznawianej *Samochód bez tajemnic* (pierwsze wydanie – Warszawa 1966).

¹⁵⁴ Adam Słodowy we wstępie do jednej ze swoich książek pisze: „Jeżeli to możliwe, zaleca się oddawanie samochodu do autoryzowanej stacji obsługi w celu przeprowadzenia wszystkich prac koserwacyjno-obsługowych. Z uwagi na **brak dostatecznej liczby stacji obsługi bardzo często każdy kierowca zmuszony jest samodzielnie obsługiwać samochód**”. Tenże, *Sam obsługuję samochód...*, s. 6 [wyróżnienie – H.W.].

¹⁵⁵ *Drobne oszczędności*, „Motor” 1962, nr 1, s. 11.

dyrekcja FSO zapewniała, że takowe będą, zaś wszyscy, którzy nie otrzymali instrukcji wraz z nowym autem otrzymają ją pocztą w najbliższym terminie¹⁵⁶.

*

Obsługa techniczna, jej jakość oraz kwestia części zamiennych do samochodów i motocykli nie wyczerpywała kwestii związanych z eksploatacją pojazdów. Równie ważne dla wszystkich użytkowników były stacje paliw.

W 1962 r. według mapy zamieszczonej przez „Motor” w Polsce czynnych było około 700 stacji benzynowych¹⁵⁷, w 1964 r. już 1080, a w latach kolejnych ich liczba zwiększała się nieznacznie – w 1965 r. – 1082, w 1966 r. – 1086¹⁵⁸.

Po raz kolejny „Motor” posiłkował się w tej kwestii opinią dziennikarzy zagranicznych. W pierwszym numerze z marca 1962 r. przedrukowano notatkę z jednego z brytyjskich dzienników, skierowaną dla turystów zamierzających spędzić w Polsce urlop. Jednym z poruszonych problemów było m.in. paliwo. Opis był dość jednoznaczny – zalecano wożenie ze sobą „żelaznej rezerwy” paliwa w bańce, ponieważ regularne napełnianie baku na stacjach benzynowych mogło nastęrczać wielu kłopotów. Ciężko było bowiem „znaleźć pompę benzynową, później – znaleźć taką, która jest czynna, a następnie mogą zaistnieć dodatkowe komplikacje już przy samym napełnianiu zbiornika”. Ostateczna konstatacja raczej nie nastrajała pozytywnie – „Automobilista powinien kupować benzynę, kiedy tylko nadarzy się ku temu sposobność”¹⁵⁹.

W kilka miesięcy później, tuż przed rozpoczęciem sezonu wakacyjnego „Motor” zamieścił wspomnianą już mapkę wszystkich stacji paliw w Polsce, wraz z godzinami ich otwarcia, opracowaną na podstawie danych otrzymanych bezpośrednio z Centrali Produktów Naftowych (CPN)¹⁶⁰. Według tych danych jedynie 35 stacji (na około 700) było czynnych 24 godziny na dobę, 128 pracowało w godzinach 6–22, zaś pozostałe od 8 do 14. Komentarz redakcji był dość wymowny:

„A więc przyjemnych wojaży – bez balasty w postaci kanistrów na paliwo... [...] Oczywiście ostatnie uwaga odnosi się do kierowców o silnych nerwach i optymistycznym nastroju. Mniej odważnym kierowcom proponujemy wożenie jednak 5 litrów paliwa...”¹⁶¹.

¹⁵⁶ *Będą instrukcje*, „Motor” 1962, nr 18, s. 11.

¹⁵⁷ *Prezent dla kierowców*, „Motor” 1962, nr 19, s. 8–9.

¹⁵⁸ S. Kubiak, *CPN zapowiada radykalną poprawę*, „Motor” 1966, nr 11, s. 3.

¹⁵⁹ *AaZ, Poland...*

¹⁶⁰ Jednak nie były to dane aktualne. Według statystyk Głównego Urzędu Statystycznego liczba stacji benzynowych w Polsce w 1962 r. była większa i wynosiła 1077. Prawdopodobnie przy konstruowaniu mapy posłużono się danymi z lat 1956–1957 – A. Rostocki, W. Wieniawski, *op.cit.*, s. 270.

¹⁶¹ *Prezent dla kierowców...*

Publikacja owej mapy zaowocowała wzmożoną korespondencją do redakcji czytelników, którzy sugerując się wskazaniem gazety próbowali zaopatrzyć się w paliwo na stacjach w podanych przez „Motor” godzinach. Jeden z kierowców, wracając do Warszawy przez Gostynin, Gębin i Sochaczew, dopiero w ostatnim mieście znalazł stację, której godziny odpowiadały informacjom podanym w tygodniku. Wszędzie indziej sprzedawcy odmawiali transakcji, tłumacząc, że nigdy nie pracowali w godzinach podanych przez gazetę¹⁶². „Tradycją” stawały się także skargi na odmowę sprzedaży benzyny „za pięć dwunasta” – tuż przed zamknięciem stacji¹⁶³.

Niemalym problemem dla zmotoryzowanych był zakup benzyny w niedzielę. Jeden z listów pochodził od kierowcy, który „poratował” innego użytkownika czterech kółek „kilkoma litrami benzyny”, ponieważ większość mijanych po drodze stacji była nieczynna z powodu niedzieli. Historia zakończyła się dla niego dość pechowo – po kilkudziesięciu kilometrach sam musiał zatrzymać się na poboczu z pustym bakiem i liczyć na pomoc innych¹⁶⁴. Normą stawały się kolejki przed czynnymi stacjami¹⁶⁵. W artykule Aby nie było benzynowej pustki redakcja „Motoru” dokonała pewnych wyliczeń. Zakładając, że w Polsce w 1965 r. istniało około 1080 stacji benzynowych, z czego jedynie 60 czynnych było całą dobę, 260 przez 16 godzin, zaś 760 jedynie przez 7, to na polskich drogach były odcinki o długości ponad 200 km „na których próżno szukać w godzinach popołudniowych, nie mówiąc już o wieczornych, czynnej stacji benzynowej”. Perspektywy na kolejne lata nie były zachęcające – w ciągu kolejnych pięciu lat liczba stacji benzynowych zwiększyć się miała o 100 (przy zapotrzebowaniu minimum 300 placówek), co – jak skomentowała autorka artykułu – „nie zwilży benzynowej pustki”¹⁶⁶.

Problemem nie były tylko godziny otwarcia, zaopatrzenie w paliwo, ale także jakość obsługi. Czytelnicy „Motoru” wielokrotnie w listach do redakcji skarżyli się na niemiłych sprzedawców i kierowników poszczególnych stacji CPN, traktujących kierowców z góry. Jednocześnie częstym zjawiskiem było niesprawiedliwe traktowanie klientów i podział na „swoich” i „obcych”¹⁶⁷. Dość rzadko spotykanym standardem były usługi dodatkowe, jak np. umycie szyb, podpompowanie kół itp. Pracownicy jednej ze stacji otrzymali co prawda odpowiedni „sprzęt” do czyszczenia szyb – skórki irchowe, jednak jak wykazała późniejsza kontrola – „personel CPN z dumą oświadczył, że oszczędza skórki – deficyto-

¹⁶² *Samowola stacji CPN*, „Motor” 1962, nr 23, s. 11.

¹⁶³ *Prośby nie odniosły skutku*, „Motor” 1962, nr 5, s. 11.

¹⁶⁴ *Nigdy w niedzielę. CPN nie lubi świąt*, „Motor” 1962, nr 28, s. 3.

¹⁶⁵ *Czy CPN nie zauważa kolejki?*, „Motor” 1965, nr 33, s. 4.

¹⁶⁶ K. Szelestowska, *Aby nie było benzynowej pustki*, „Motor” 1965, nr 36, s. 1.

¹⁶⁷ *To nam się nie podoba – Stacja CPN. Ale jaka?*, „Motor” 1961, nr 36, s. 10.

wego bądź co bądź surowca – i czyści szyby aut tylko tych klientów, którzy są cudzoziemcami i płacą dolarami”¹⁶⁸.

Interesujący jest list jednego z czytelników, który poruszył dwie kwestie. Pierwszą było zapisywanie numerów rejestracyjnych samochodu, który był tankowany, zaś druga niechęcią pracowników jednej ze stacji benzynowych do tzw. tankowania do pełna bez uprzedniego określenia dokładnej ilości benzyny, jaka ma być wlana do baku. Jak się okazało, nakaz zapisywania numerów rejestracyjnych miał przeciwdziałać nadużyciom i spekulacyjnemu handlowi paliwem, choć nie dotyczył on pojazdów zagranicznych. Wyjaśnienie drugiej sprawy okazało się dość prozaiczne. Otóż, na wielu stacjach benzynowych, gdzie wciąż odmierzano paliwo przy pomocy starych pomp i dozowników nie wyposażonych w liczniki, pracownicy, tłumacząc to niewystarczającą liczbą personelu, woleli „nie zadawać sobie trudu z obliczaniem należności za nietypowe ilości paliwa. Wygodniej jest przecież »na okrągło«”¹⁶⁹.

Zmiany, jakie następowały w funkcjonowaniu sieci stacji paliw wiązały się przede wszystkim z wydłużeniem czasu pracy. O ile w 1965 r. stacji czynnych całą dobę było 64, o tyle już w następnym roku było ich 114. Z kolei liczba stacji czynnych 16 godzin zwiększyła się z 261 w 1965 r. do 890 w 1966 r.¹⁷⁰ Część stacji przeszła także na tzw. sprzedaż prowizyjną, co – jak tłumaczył zastępca dyrektora ds. handlowych CPN Stanisław Bursztyński – miało spowodować poprawę obsługi klienta: „Kiedy wysokość wynagrodzenia zależeć będzie od ilości sprzedanego paliwa – obsługa stacji z pewnością zdecyduje się na przedłużenie w razie potrzeby godzin pracy, na organizowanie dodatkowych zmian, choć ażyby spośród najbliższej, fachowo przeszkolonej rodziny. [...] **Warto więc będzie przetrzeć szybę samochodu i dopompować za darmo oponę** [podkr. w tekście – *H.W.*]¹⁷¹.

Podczas gdy w 1965 r. na sprzedaż prowizyjną przeszło 21 stacji, to już w roku kolejnym ich liczba wyniosła 346 i wciąż wzrastała¹⁷². Faktycznie, odnotowano poprawę jakości obsługi na stacjach paliw. Przede wszystkim więcej stacji czynnych było w weekendy, i jak zauważył jeden z dziennikarzy „nareszcie traktuje się tam kierowcę jak klienta, a nie dopust boży”. Jednocześnie jednak, zwracając uwagę na wciąż powtarzające się odmowy uzupełnienia powietrza w oponach i przetarcia szyby przedniej, przypominał o istniejącym zaleceniu CPN, „aby czynności te dokonywać na żądanie klienta bezpłatnie, zwłaszcza że już niedługo 540 stacji dysponować będzie sprężarkami”¹⁷³. Uwadze „Motoru”

¹⁶⁸ *Bez komentarzy*, „Motor” 1965, nr 38, s. 4.

¹⁶⁹ *Biurokracja w CPN*, „Motor” 1965, nr 38, s. 2.

¹⁷⁰ S. Kubiak, *CPN zapowiada radykalną poprawę...*

¹⁷¹ B. Koperski, *Czy koniec kłopotów z kupnem benzyny?*, „Motor” 1965, nr 3, s. 3.

¹⁷² S. Kubiak, *CPN zapowiada radykalną poprawę...*

¹⁷³ B. Koperski, *Gorzej i lepiej. Przed motoryzacyjnym szczytem*, „Motor” 1966, nr 21, s. 1.

nie umknął także fakt pojawienia się w sprzedaży na polskich stacjach obok etyliny 78, także lepszej, etyliny 94¹⁷⁴.

Jak zatem miała wyglądać idealna stacja benzynowa? Stanisław Dygat w cytowanej już ankiecie mówił: „Śniło mi się raz, że jechałem do Krakowa i wyjeżdżając z Warszawy spotkałem coś, co nawet we śnie musiało wydać się fantastyczne: cudowna stacja benzynowa ze stacją obsługi, ujmującym personelem i kierownikiem interesującym się czy klient jest zadowolony, luksusową kawiarnią z szafą grającą i ogólną atmosferą, zmuszającą do złożenia samemu sobie gratulacji, że jest się człowiekiem zmotoryzowanym. Ale najdziwniejsze w tym śnie było to, że gdy uszczypnąłem się, by się obudzić, okazało się, że to nie żaden sen, a najzupełniej realny obiekt w Jankach pod Warszawą”¹⁷⁵.

*

Jeden z niewielu kobiecych głosów opublikowanych na łamach „Motoru” dotyczy pewnej sytuacji, która stała się udziałem mieszkanki Warszawy, która wraz z mężem udawała się swoim „Wartburgiem” na wczasy do Mielna. Po przejechaniu przez Koszalin, z wyprzedzającej ich „Simki” wysunął się „lizak” zatrzymujący auto kierowane przez autorkę listu: „Nastąpiła kontrola, ale nie taka jak inne. Grzeczny pan w cywilnym ubraniu przeprosił za zatrzymanie i rozliczył mnie z błędów, jakie popełniłam w czasie jazdy po mieście. [...] Dowiedziałam się również, że w 12 trudnych sytuacjach prowadziłam Wartburga poprawnie i dlatego otrzymałam w upominku piękną kolorową gąbkę do mycia samochodu, oraz pocztówkę z widokiem Koszalina. Na odwrocie pocztówki widniał napis: »Za kulturalną jazdę w Koszalinie, sierpień 1964«. [...] Cieszyłam się ogromnie. Mąż jest ze mnie dumny”¹⁷⁶.

Autorka nie sprecyzowała, kto przeprowadził tę kontrolę, jednak z opisu można wywnioskować, że był to prawdopodobnie członek Społecznych Inspektorów Ruchu Drogowego, wywodzących się bezpośrednio z grupy ds. bezpieczeństwa i porządku na drogach Ochotniczej Rezerwy Milicji Obywatelskiej (ORMO). Instytucja inspektorów powstała w 1963 r. i skupiła w swoich szeregach przedstawicieli wielu profesji, przede wszystkim jednak zawodowych kierowców. Jak podawał „Motor”, tylko w ciągu trzech pierwszych kwartałów 1964 r. „cywile z lizakami i znaczkami w kłapie” pełnili 12 tys. godzin służby, zatrzymali 33 nietrzeźwych kierowców, 86 dowodów rejestracyjnych od samochodów niesprawnych technicznie oraz odzyskali 3 skradzione pojazdy¹⁷⁷.

¹⁷⁴ SK, *Jeździmy na lepszej benzynie. Spełniono dwa postulaty*, „Motor” 1966, nr 33, s. 1.

¹⁷⁵ *Motoryzacja i ja...*

¹⁷⁶ *Pożyteczna inicjatywa*, „Motor” 1964, nr 38, s. 2.

¹⁷⁷ I. Golik, *Koledzy-kierowcy z „lizakami”*, „Motor” 1964, nr 42, s. 1.

Ormowcy pełnili funkcje pomocnicze dla popularnej „drogówki” – Inspektoratu Kontroli Ruchu Drogowego Komendy Głównej Milicji Obywatelskiej, która powstała w styczniu 1962 r. (a w 1965 r. przekształcona została w Oddział Kontroli Ruchu Drogowego). Obejmująca 10% wszystkich funkcjonariuszy MO drogówka, wspierana przez ormowców oraz Młodzieżową Służbę Ruchu (skupiającą w 1965 r. 135 tys. młodzieży) miała pilnować porządku na polskich drogach¹⁷⁸.

Jednym z przykładów współpracy może być wspólna akcja MO i ORMÓ – „Jutrzenka”, prowadzona na drogach polskich miast w okresie zimowym na przełomie 1964 i 1965 r. Miała ona na celu „wprowadzenie zwyczaju jeżdżenia na światłach mijania”, który jak się okazało nie był zbyt powszechny¹⁷⁹. Echa tej akcji były obecne na łamach „Motoru” jeszcze dwa lata później, kiedy to, wspominając jej przebieg, skarżono się jednocześnie na polskich kierowców, którzy nie chcieli używać światła mijania, ponieważ „oślepiają”¹⁸⁰.

Innego typu akcją była przeprowadzona na początku lipca 1966 r. akcja „Lato”. Jak donosił „Motor” do jej przeprowadzenia wykorzystano nie tylko drogówkę i ORMÓ, ale i inspektorów gospodarki samochodowej Ministerstwa Komunikacji oraz „aktyw społeczny klubów motorowych”. Działania prowadzone były głównie na drogach i w rejonach o dużym natężeniu ruchu turystycznego. Plon akcji w ocenie „Motoru” był „nadzwyczaj obfity” – w samym województwie poznańskim odnotowano niemal 3 tys. wykroczeń drogowych, zatrzymano 11 kierowców, 142 motocyklistów, 127 rowerzystów i 10 woźniców będących pod wpływem alkoholu. Za nieprzestrzeganie ograniczeń szybkości ukarano 552 kierowców, zaś za wyjątkowo niebezpieczne wykroczenia mandaty otrzymało 257 osób pieszych¹⁸¹.

Jak często i czy słusznie milicjanci karali uczestników ruchu drogowego? Odpowiedzi na te pytania są dość trudne do udzielenia. „Motor” nie umieszczał statystyk na ten temat, jednocześnie jednak kilkakrotnie publikował listy czytelników, którzy skarżyli się na niesprawiedliwe nałożenie kary. Pewnych informacji możemy doszukać się w podsumowaniu dotyczącym funkcjonowania nowego Kodeksu Drogowego: „W działalności MO widać także w ostatnim czasie jak gdyby pewne zmęczenie sytuacją i brak konsekwencji w działaniu. Milicjanci wydają się być przerażeni skutkami swojej działalności, w rezultacie której ilość

¹⁷⁸ *Zawsze na posterunku*, „Motor” 1965, nr 41, s. 1.

¹⁷⁹ *Operacja Jutrzenka – znaczy więcej światła dla miast*, „Motor” 1962, nr 48, s. 9.

¹⁸⁰ „Wszyscy [kierowcy] też zgodnym chórem twierdzą, że używane w naszym kraju światła mijania oślepiają. Istnieje jeszcze inny aspekt tej sprawy. Wszyscy wiedzą, że Warszawy i Syreny opuszczają fabrykę z wadliwie ustawionymi światłami i na nic zda się późniejsza ich regulacja. Jeżeli jednak ktoś się uprze i obniży światła tak, że będzie mógł jeździć po mieście nie narażając się innym kierowcom, to automatycznie skróci granicę zasięgu światła drogowych. A więc wada konstrukcyjna” – E. Gąsiołek, „Jutrzenka” bez jutra, „Motor” 1964, nr 50, s. 4.

¹⁸¹ (k), *Milicyjna akcja – „Lato”*. *Niezdiscyplinowani nie mogą liczyć na pobłażanie...*, „Motor” 1966, nr 31, s. 1.

osób ukaranych za wykroczenia drogowe, stanowi ogromną większość wszystkich ukaranych Polsce¹⁸².

Najczęściej chodziło o przekraczanie dozwolonej prędkości czy nieprzestrzeganie znaków drogowych (schowanych „wstydliwie wśród wielu przydrożnych drzew”)¹⁸³.

*

Autorzy artykułów publikowanych w tygodniku, jak i piszący do niego listy zmotoryzowani (i nie tylko) czytelnicy nakreślili interesujący obraz polskiej rzeczywistości przełomu lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych obserwowanej „zza kierownicy”. Z całą pewnością nie jest to obraz pełny. Ze względu na ograniczenia nie zostało tutaj podjętych wiele istotnych kwestii, z którymi zmotoryzowani obywatele Polski Ludowej musieli się stykać. Jednak odbicie rzeczywistości, jakie zostało tutaj zaprezentowane rzuca pewne światło na zjawisko, które możemy w uproszczeniu nazwać „motoryzacja w PRL”.

Widać tutaj zarówno zmagania z typowymi wówczas zjawiskami niedoboru (części zamienne, akcesoria, infrastruktura, czy w końcu same pojazdy), biurokracją („państwowe” zakupy samochodów i motocykli, budowa garaży, o których tutaj nie było mowy), ale także i z niebezpieczeństwami, jakie niósł rozwój tej sfery życia. Wiele elementów tej rzeczywistości wydaje się „ponadczasowych”, jak choćby przyczyny wypadków drogowych, czy też powtarzane rokrocznie pod koniec każdego roku kalendarzowego, niemal już rytualne słowa: „zima znów zaskoczyła drogowców...”

Co warte jest podkreślenia, to metamorfoza samej gazety. „Motor” rozpoczął jako typowa dla ówczesnej propagandy prasa przeznaczona dla określonego odbiorcy, ale po 1956 r. przekształcił się w bardzo interesujący tygodnik informacyjno-poradnikowy. Zamieszczał wiele ciekawych reportaży z dziedziny motoryzacji (wbrew pozorom nie koncentrował się tylko i wyłącznie na motoryzacji radzieckiej), przeprowadzał testy techniczne motocykli i samochodów, informował o nowych modelach pojazdów i sportach motorowych. Przeprowadzał relacje z odbywających się cyklicznie wystaw. Był miejscem, gdzie toczyły się dyskusje na temat kierunków, w których zmierzać miała polska motoryzacja. Popierał polską myśl konstrukcyjną, czego najlepszym przykładem są dzieje prototypu „Syreny Sport”, które śledził z wielką uwagą, widząc w nim dużą szansę na ucieczkę od siermiężnej stylistyki w stronę atrakcyjnych, zachodnich wzorów¹⁸⁴. Był orędownikiem stworzenia polskiego samochodu małolitrażowego,

¹⁸² C. Orzegowski, *Kodeks bez pokrycia* (2), „Motor” 1965, nr 38, s. 3.

¹⁸³ Zob. np. *Wbrew rozsądkowi*, „Motor” 1962, nr 32, s. 11; *Oczami rodaka z Anglii, ibidem*, s. 11.

¹⁸⁴ Pierwsze informacje wraz ze zdjęciami prototypu pojawiły się w maju 1960 r. (R. Lange, *Na cześć Święta Pracy! Studium Syrena-Sport gotowe!*, „Motor” 1960, nr 19, s. 1, 8–9). Kilkakrotnie

czemu niejednokrotnie dawał wyraz na swoich łamach. Zapoczątkował m.in. akcję, na rzecz budowy takiej właśnie konstrukcji. Wyniki akcji, które opublikowano na łamach tygodnika były znaczące – do redakcji napłynęło kilka tysięcy listów z poparciem, pojawiły się także pomysły zbiórki pieniędzy na rozpoczęcie w kraju budowy samochodu małodlitrażowego. W ciągu 5 miesięcy czytelnicy zadeklarowali ponad 30 mln zł¹⁸⁵.

O tym, że polscy kierowcy marzyli o własnym samochodzie mogą świadczyć wyniki ankiety z 1957 r., zatytułowanej „Jaki samochodzik chciałbym kupić?”. Okazało się, że Polacy mogli zrezygnować z wielu udogodnień byleby tylko otrzymać w zamian samochód, na który byłoby ich stać. Na pytanie: „Ile jesteś w stanie zaoszczędzić w ciągu trzech lat na kupno własnego mikrosamochodu [...]?” 23,5% ankietowanych odpowiedziało, że 12 tys. zł, 34,2% – 24 tys. zł, 22,4% – 36 tys. zł, zaś 19,9% – 48 tys. zł. Przy ówczesnej cenie „Warszawy” kształtującej się na poziomie 80 tys. zł, było oczywiste, że samochód ten nie mógł zaspokoić potrzeb. Ankietowani byli w stanie zrezygnować także z lepszych osiągnięć na rzecz niższej ceny – 13,6% mogło zadowolić się maksymalną prędkością 60 km/h, 61,5% 75 km/h, 23,7% 90 km/h. Tylko 1% zaznaczył odpowiedź a, czyli 45km/h. Z kolei na pytanie: „Które czynności możesz wykonać sam: montaż, lakierowanie czy tapicerkę?” jeden z czytelników odpowiedział: „Dajcie nam silnik i ogumienie, resztę zrobimy sami”¹⁸⁶.

To Be a Driver in Communist Poland. Problems of the Motorised in the Light of *Motor* Publications in 1955–1966 (Abstract)

A weekly *Motor*, appearing from 1952 with a circulation of over 100 thousand copies was the most important magazine devoted to the subject of motorisation in Poland. Initially, it was published under the subtitle of *Weekly of the Road Transportation Workers*, and from 1953 on: *Illustrated Weekly*. The first issues were full of typical articles on drivers' competitions, development of the industry and road transportation, and Cold War propaganda. In practice, individual motorisation was non-existent. A change was brought about by the turn of 1955 and 1956. The announcement of the mass production of totally Polish “Syrena” led to gradual evolution of the weekly's charac-

potem „Motor” „dopominał się” o nowy model „Syreny”. Dwa lata później ukazał się artykuł opisujący angielsko-niemiecki projekt samochodu sportowego, którego linia nadwozia była bardzo podobna do polskiego prototypu, z dość smutną konkluzją: „W nadchodzącym sezonie przewiduje się starty opisywanych samochodów w imprezach rajdowych i wyścigowych. Poparta wynikami propaganda zrobi swoje, posypią się zamówienia, a konta bankowe będą rosły. Zaś na Żeraniu, pod warstwą kurzu, nadal stać będzie prototyp „Syreny Sport”, do którego tak bardzo podobny jest wóz angielsko-niemiecki.” – *Kopia Syreny Sport*, „Motor” 1962, nr 8, s. 5.

¹⁸⁵ *Wielka Ankieta Motoru*, „Motor” 1957, nr 9, s. 3; A. Rostocki, *Czy produkować samochody małodlitrażowe? Oczywiście tak, ale...*, „Motor” 1957, nr 18, s. 3.

¹⁸⁶ *Wyniki ankiety: Jaki samochodzik chciałbym kupić?*, „Motor” 1957, nr 48, s. 3–4.

ter. It made its pages available to a larger number of the two and four wheels individual owners. Thus, an analysis included the issues for the period between 1955 and 1966. Those twelve years show the changes in individual motorisation in post-war Poland – from the announcement about the production of “Syrena” to the information about the contract with the Italian Motorisation Giant FIAT. The *Motor* pages became the forum to discuss the latest car and motorcycle makes and models, shortages in the infrastructure and insufficient equipment, to exchange information about car repairing and servicing. There were also other issues brought up, such as the problem of car rationing, both of Polish and foreign makes, or an increased number of traffic accidents. All these elements show the problems that the vehicles owners in Poland of 1955–1966 had to face.