

Hubert Wilk

Instytut Historii im. T. Manteuffla PAN

ORCID 0000-0002-2382-9861

Samochód dla Kowalskiego. Polaków drogi do masowej motoryzacji i codzienność motoryzacyjna w okresie 1971–1989

A Car for a Kowalski: Poles' Path to Mass Motorization and Everyday Automotive Life in 1971–1989

The text aims to provide an insight into the everyday automotive life of owners of passenger cars during the last two decades of the Polish People's Republic. The turning point of the 1960s and 1970s in the communist bloc countries marked a shift towards consumption, with a particular emphasis on individual motorization. In Poland, the new ruling team under Edward Gierek announced a significant increase in the production of passenger cars. The licensing agreement for manufacturing the Fiat 126p at the Passenger Car Factory was intended to be a milestone in the development of individual motorization. The people enthusiastically embraced the government's plans, and there was a mass prepayment for the 'maluch' (Fiat 126p). Unfortunately, throughout the two decades discussed, it was impossible to meet the popular demand for this car fully. The altered sales system in 1981 failed due to production shortages, and the waiting period extended to even ten years. As a result, Poles turned massively towards car markets. Acquiring a car and its subsequent maintenance involved specific expenses. Therefore, the possibilities of obtaining and using a car were tied to a certain income level. The sharp increase in the number of cars significantly impacted leisure activities, especially the development of automotive tourism.

Keywords: mass motorization, 'maluch' (Fiat 126p), passenger cars, Fiat, Polish People's Republic

Słowa kluczowe: motoryzacja, maluch (fiat 126p), samochody osobowe, Fiat, PRL

„Taki mały, a tak się rzuca w oczy”¹

W krajach realnego socjalizmu samochód osobowy był dobrem niezwykle pożądanym, a jednocześnie jednym z najtrudniejszych do zdobycia². Niemniej od połowy lat sześćdziesiątych społeczeństwa państw należących do bloku radzieckiego motoryzowały się coraz silniej, podążając niejako ścieżką wytyczoną przez swoich zachodnich sąsiadów. W niniejszym tekście poruszam jeden z aspektów owej motoryzacyjnej rewolucji, a mianowicie na przykładzie polskim opisuję drogi Polaków do własnego samochodu oraz zarysowuję realia codzienności motoryzacyjnej późnego PRL-u. Chronologia tekstu będzie skupiać się na latach 1971–1989. Wybrałem ów okres, gdyż w moim przekonaniu był on przełomowy dla rozwoju masowej motoryzacji w Polsce. Bowiem dopiero skonkretyzowanie idei wybudowania Fabryki Samochodów Małolitrażowych (FSM) i rozpoczęcie produkcji popularnego malucha stało się katalizatorem zmian, a polska motoryzacja „wrzuciła” wyższy bieg. Uściślając użyty w tytule termin „codziennosc” na potrzeby niniejszego tekstu, odnosił się będzie do kwestii nabywania własnego auta, jego utrzymania w ruchu i kosztów z tym związanych. W ten sposób próbuję skonfrontować ze sobą dwa zagadnienia. Będą to aspiracje konsumpcyjne społeczeństwa ostatnich dwóch dekad istnienia Polski Ludowej, które osadzone zostaną w perspektywie realiów gospodarki niedoboru. Za główny przykład będzie służył mi konkretny model auta – fiat 126p, popularny maluch, nieodzownie kojarzący się z końcówką PRL, pojazd będący symbolem rodzimej motoryzacji. Podstawą źródłową są archiwalia, artykuły z prasy codziennej oraz specjalistycznej, a także dane statystyczne i literatura przedmiotu.

Rozwój motoryzacji do 1971 r. w Polsce i pozostałych państwach komunistycznych

Luminita Gatejel słusznie zauważyła, że rozwój motoryzacji indywidualnej przebiegał różnie w poszczególnych krajach bloku wschodniego. Inaczej wyglądał w państwach o długiej tradycji w tym zakresie tj. Czechosłowacji czy Niemieckiej Republice Demokratycznej, a inaczej w krajach, takich jak Polska, ZSRR, Węgry czy Rumunia, gdzie poziom zmotoryzowania społeczeństw był na bardzo niskim poziomie³. Niemniej praktycznie w każdym przypadku to właśnie przełom lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych stanowił punkt zwrotny. János Kádár, Leonid Breżniew czy Edward Gierek, ówczesni przywódcy rządzących partii, niezależnie od siebie, zapowiedzieli prokonsumpcyjne zwroty w dotychczasowej polityce wewnętrznej poszczególnych państw. Dotyczyło to także indywidualnej motoryzacji. W ZSRR rządzonym przez Leonida Breżniewa, przemysł motoryzacyjny stał się jedną z najważniejszych branż. W 1972 r., po raz pierwszy w historii, wyprodukowano więcej aut osobowych niż ciężarowych. W Czechosłowacji nowy model Škody okrzyknięty został „autem szóstej pięciolatki”; „maksymalne bezpieczeństwo, większy komfort, wyższe osiągi, lepsze wyposażenie, praktyczna elegancja” – te określenia z powodzeniem

1 Z. Lengren, K. Strzelecki, R. Amirjan, *126x126p*, Warszawa 1978, s. 10.

2 L. Gatejel, *A Good Buy – If You Can Get One. Purchasing Cars Under Socialism Conditions*, „EUI Working Papers MWP” 2010, nr 14, cadmus.eui.eu/handle/1814/14197 [dostęp 23.04.2021], s. 1.

3 Eadem, *Warten, hoffen und endlich fahren. Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR (1956–1989/91)*, Frankfurt, New York 2013, s. 224.

mogłyby się znaleźć w folderach aut zachodnich, a tymczasem były to wytyczne dotyczące nowego modelu z fabryki Mladá Boleslav⁴. Węgry do połowy lat sześćdziesiątych notowały roczny przyrost liczby pojazdów w granicach 10–15 tys., natomiast w przeciągu kolejnej dekady osiągnięto roczny przyrost na poziomie 80 tys. Tym samym z 238 tys. samochodów osobowych, w 1970 r. liczba ta wzrosła ponad czterokrotnie osiągając w 1980 r. 1013 tys. sztuk⁵. Przy średniej cenie zakupu na poziomie 80 tys. forintów i średniej pensji rządu około 4 tys. forintów samochody, obok nieruchomości, stawały się najbardziej prestiżowymi produktami w społeczeństwie węgierskim⁶. Także rolnicza Rumunia próbowała przejść przyspieszoną rewolucję motoryzacyjną. W zamyśle rządzącego tym krajem Nicolae Ceaușescu, dacia miała odegrać kluczową rolę w przeobrażeniu rolniczego społeczeństwa Rumunii w przemysłowo zorientowane państwo. Zdumiewający rozwój przeżywała jugosłowiańska motoryzacja. Niezależna od ZSRR polityka prowadzona przez Josipa Broz Tite, przywódcę Jugostawii, sprowadziła na Bałkany koncern Fiat, który od połowy lat pięćdziesiątych prowadził interesy z jugosłowiańskim przemysłem samochodowym. Zastawa 750, produkowana w serbskim Kragujevacu, walnie przyczyniła się do zmotoryzowania jugosłowiańskiego społeczeństwa. Według oficjalnych danych statystycznych, na początku siódmej dekady Jugostawia wyprzedzała Polskę w ilości posiadanych aut. Pomiedzy 1976 a 1978 r. roczna sprzedaż aut osobowych sięgała 300 tys. W 1978 r. zarejestrowanych było ponad 2,2 mln samochodów osobowych oraz 670 tys. innych pojazdów, z czego w rękach prywatnych było około 90% z nich. Oznaczało to, że połowa z ponad 5,5 mln gospodarstw domowych posiadała jakiś środek lokomocji⁷.

Powojenna Polska, rządzona przez Polską Zjednoczoną Partię Robotniczą (PZPR) i partie satelickie, nie pozostawiała zbyt wiele przestrzeni dla rozwoju motoryzacji indywidualnej. Okres stalinowski, w którym niemal całkowicie zakazano prywatnej własności samochodów, a także czas rządów Władysława Gomułki, który był niechętny wobec rozwoju tej sfery życia⁸, sprawiły, że Polska u progu dekady lat siedemdziesiątych należała do najsłabiej zmotoryzowanych państw, nie tylko biorąc pod uwagę inne kraje bloku radzieckiego, ale także większość europejskich. Decydowała o tym niska dostępność samochodów osobowych, wysokie koszty zakupu i utrzymania, problemy z dostępem do zaplecza technicznego i części zamiennych⁹.

Polski przemysł motoryzacyjny seryjnie produkował trzy modele samochodów osobowych, wszystkie w Fabryce Samochodów Osobowych (FSO). Były to: warszawa, syrena i fiat 125p. Z tej trójki jedynie syrena, konstrukcja z pierwszej połowy lat pięćdziesiątych,

4 Ský, *Automobil šiestej päťročnice*, „Stop. Auto Moto Revenue” 1976, nr 5, s. 8–9.

5 T. Valuch, *Everyday Life under Communism and After. Lifestyle and Consumption in Hungary, 1945–2000*, Budapest, Vienna, New York 2022, s. 108–113.

6 A. Gagyiöva, *Vom Gulasch zum Kühlschrank. Privater Konsum zwischen Eigensinn und Herrschaftssicherung im sozialistischen Ungarn (1956–1989)*, Wiesbaden 2020 (Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Otmittel-europas, t. 30); *Gazdaságilag aktívak, bruttó átlagkereset, reálkereset (1960–)*, www.ksh.hu/docs/hun/xstadata/xstadat_hosszu/h_qli001.html [dostęp 22.12.2022].

7 Open Society Archives at Central European University [OSA CEU], HU OSA 300-8-3-11519, *Motorization in Yugoslavia Expanding*, 12.02.1979 r.; *Records of Radio Free Europe/Radio Liberty Research Institute: Publications Department: Background Reports*, catalog.osaarchivum.org/catalog/osa:cdec3e9d-f937-4bed-96cc-d20dd5b-fc219 [dostęp 13.09.2022].

8 H. Wilk, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniem. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970*, Warszawa 2017, s. 369–370.

9 Ibidem.

produkowana bez zmian konstrukcyjnych niemal przez cały PRL, mogła być uznana za auto powstałe z myślą o „przeciętnym Kowalskim”¹⁰. W 1961 r. po polskich drogach jeździło już ponad 10 tys. jej egzemplarzy, tj. 10% wszystkich samochodów osobowych. Niemniej pomimo stosunkowo niskiej ceny¹¹, nie spełniała swojej roli. Decydowała o tym przede wszystkim wielkość produkcji, stanowiąca od kilku do kilkunastu tysięcy egzemplarzy rocznie na przestrzeni kilkadziesiąt lat wytwarzania, która nie była w stanie zaspokoić rosnących potrzeb społeczeństwa. Z kolei dwa pozostałe produkowane przez FSO modele, ze względu na swoje parametry techniczne oraz cenę, nie nadawały się na auta mające zmotoryzować Polaków. Warszawa posiadała przestarzałą konstrukcję, opartą na przedwojennych wzorcach, którą polski przemysł otrzymał od ZSRR w ramach rekompensaty za zerwanie umowy licencyjnej z Fiatem w 1948 r. Było to auto „funkcyjne” — stanowiło idealny pojazd dla taksówek, karettek czy radiowozów. W przypadku dużego fiata, obok wysokiej ceny, dochodziły jeszcze kwestie eksportu. Ów model, którego produkcja nad Wisłą rozpoczęła się w 1968 r., przeznaczony był, pomimo zapowiedzi, głównie na rynki zagraniczne, będące tym samym jednym z głównych dostawców zachodnich walut¹². Jednocześnie jednak inwestycje wynikające z zakupu licencji na fiata 125p i związana z nimi modernizacja polskiego przemysłu motoryzacyjnego stworzyły, jak zauważa Mirosław Sikora, „sprzyjający grunt pod początkowe sukcesy ekipy Edwarda Gierka”¹³.

Od lipca 1968 r. Polacy mogli kupować nowe auta na przedpłaty. Obowiązywały różne okresy karencji. Co dwa lata samochód mogli zmieniać taksówkarze. Trzyletnia karencja dotyczyła innych osób, które wykonywały zawody wymagające posiadania samochodu, tj. lekarzy, weterynarzy, pracowników służby rolnej. Natomiast raz na cztery lata nowe auto w teorii mógł kupić każdy. Każdorazowo zarówno koszt samochodu, jak i termin oraz wysokość wnoszonych przedpłat były ogłaszane w prasie¹⁴. Inny oficjalny sposób nabycia auta, w ramach tzw. eksportu wewnętrznego, pozwalał co prawda na szybszy zakup, ale wiązał się z koniecznością płaćenia w dolarach¹⁵.

Wszystko to sprawiało, że Polska zdecydowanie odstawała od europejskiego poziomu zmotoryzowania (patrz Tabela 1). O ile jeszcze w 1960 r. na tysiąc mieszkańców Polski przypadały cztery samochody, co stawiało ją na trzecim miejscu wśród krajów socjalistycznych, to dziesięć lat później Polskę wyprzedzała już Jugosławia (36 samochodów na tysiąc mieszkańców), a nawet Węgry (53 osób na samochód). Średnia dla całego świata wynosiła około 20 osób na jeden samochód. Polska (77 osób na samochód) zajmowała 43 miejsce¹⁶. Owa statystyka jest uderzająca. W latach 1956–1970 liczba aut osobowych jeżdżących po polskich drogach wzrosła dwunastokrotnie. O ile bowiem w 1956 r. w Polsce było 40,3 tys.

10 K.J. Móraski, *Syrena – samochód PRL*, Warszawa 2005.

11 Biorąc pod uwagę średnią pensję robotnika w Polsce, cena syreny wynosiła mniej więcej równowartość trzyletnich zarobków. Osoby chcące kupić dużego fiata musiały liczyć się z wydatkiem na poziomie ponad pięcioletnich poborów.

12 H. Wilk, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami*, s. 144–192.

13 M. Sikora, *Black Box. Wywiad jako instrument transferu technologii i wsparcia decyzji ekonomicznych w PRL 1955–1990*, Katowice, Warszawa 2021, s. 107.

14 Monitor Polski 1968, Nr 31, poz. 212, Zarządzenie Ministra Handlu Wewnętrznego z dnia 6 lipca 1968 r. w sprawie sprzedaży dla ludności nowych samochodów osobowych.

15 H. Wilk, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami*, s. 211–228.

16 Archiwum Akt Nowych [AAN], Komisja Planowania przy Radzie Ministrów [KPPRM], sygn. 7489, Kierunki polityki gospodarczej w zakresie kształtowania się rynku samochodowego w Polsce w okresie 1973–1980, Warszawa 1973, k. 8.

pojazdów, z czego w rękach prywatnych nieco ponad połowa (24,2 tys.), to w 1970 r. było to 479,4 tys., przy czym większość (453,4 tys.) należała do Polaków¹⁷. Stopień nasycenia samochodami osobowymi w 1970 r. odpowiadał w przybliżeniu poziomowi zmotoryzowania USA z 1913 r., Szwecji z 1928 r., Francji z 1925 r., Anglii z 1925 r., Niemiec z 1936 r., czy Czechosłowacji z 1960 r.¹⁸ Pokazuje to, jak mocno wydłużył się dystans motoryzacyjny pomiędzy Polską a pozostałymi krajami.

Tabela 1. Liczba samochodów przypadająca na tysiąc mieszkańców w wybranych państwach.

Rok	Średnia światowa	Polska	NRD	Czechosłowacja	RFN	Jugosławia	Francja	USA
1960	33	4	17	82	81	3	121	160
1970	52	15	68	58	238	36	254	433
1976	66	37	122	267	318	80	300	500
1980	71	67	160	149	388	108	342	598
1985	76	98	189	171	424	122	315	534
1989	79	127	234	199	480	140	395	643

Źródło: zestawienie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Różni eksperci z wielu dziedzin dostrzegali dużą złożoność tego problemu i jego wpływ na ówczesne społeczeństwo¹⁹. Trafnie podsumowywał wszystkie głosy Stefan Kisielewski. Ów znakomity komentator ówczesnej rzeczywistości w swoich *Dziennikach* o motoryzacyjnym schyłku lat sześćdziesiątych napisał: „Samochód to marzenie – frajer ten Gomułka, że nie chce się zgodzić na powszechne zmotoryzowanie – przyszloby z tym ogólne utecniczenie społeczeństwa, a także jeszcze większe przemieszanie i ujednolicenie, chyba to przecież zgodne z «polską racją stanu»”²⁰. Tymczasem gorączka motoryzacyjna coraz mocniej dawała o sobie znać pośród sąsiadujących z Polską krajów socjalistycznych. W 1964 r. ponad 90 tys. obywateli czechosłowackich wpłaciło po 20 tys. koron na bankowe rachunki, aby w przeciągu dwóch lat odebrać wymarzony samochód. U progu siódmej dekady owych depozytów było już niemal trzy razy więcej przy średniej płacy na poziomie 2 tys. koron²¹. W 1970 r. wysokość obowiązkowej wpłaty zwiększyła się do 30 tys. koron, a czas oczekiwania wydłużył się do trzech lat. Od początku przyjmowania tego typu wpłat w 1956 r. do 1972 r., posiadaczami nowych samochodów stało się ponad 550 tys. osób²². W NRD, aby kupić wymarzony samochód, trzeba było czekać kilka lat więcej. „Amok motoryzacyjny opanował i kraje socjalistyczne” – pisano w „Polityce”²³. Na Węgrzech János Kádár zapowiadał, że partia nie będzie sprzeciwiać się, jeśli obywatele za zarobione uczciwą pracą pieniądze będą podróżować, budować domy lub kupować telewizory, lodówki, motocykle czy samochody²⁴.

17 A. Rostocki, *Zrealizowane oczekiwania. Miliony samochodów w 1975 roku*, „Motor” 1975, nr 1213, s. 3.

18 AAN, KPpRM, sygn. 7489, Kierunki polityki, k. 18.

19 H. Wilk, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami*, s. 143–144.

20 S. Kisielewski, *Dzienniki*, Warszawa 2001, s. 256.

21 OSA CEU, HU OSA 300-8-47-59-12, Situation Report: Czechoslovakia, 13.03.1970 r.; *Records of Radio Free Europe/Radio Liberty Research Institute: Publications Department: Situation Reports*, storage.osaarchivum.org/low/0c/bc/0cbcdf92-5a4e-43ad-ab1a-7e81c7830584_1.pdf [dostęp 13.04.2021].

22 *Statistická ročenka Československé socialistické republiky*, Praha 1972, s. 199.

23 D. Fikus, *Samochód – marzenie czy rzeczywistość?*, „Polityka” 1965, nr 19, s. 8.

24 T. Valuch, *Everyday Life*, s. 113.

„Socjalizm pogodził się z samochodem”²⁵

Podróżująca po Polsce w 1967 r. wybitna hiszpańska pisarka i intelektualistka, Carmen Laforet, autorka *Złudy*, zanotowała niezwykle interesującą obserwację: „Polacy mają ogromną potrzebę wygody i poprawy warunków życia”²⁶. I faktycznie, społeczeństwo polskie coraz wyraźniej zdawało sobie sprawę, że rządząca od października 1956 r. ekipa nie zamierzała uczynić zbyt wiele, aby zmienić istniejący stan rzeczy²⁷. Narastające zmęczenie i stagnacja sprawiły, że coraz częściej słyhać było głosy niezadowolenia, także i te dotyczące rozwoju motoryzacji. Ekspertsi dostrzegali powiększający się na wielu płaszczyznach dystans pomiędzy Polską a resztą świata. Dopiero zmiany polityczne na szczytach władzy mogły dać nadzieję na poprawę. W grudniu 1970 r., po dramatycznych wydarzeniach na Wybrzeżu, dotychczasowy pierwszy sekretarz Władysław Gomułka ustąpił ze stanowiska. Jego miejsce zajął Edward Gierek, postać, która dla wielu Polaków stała na przeciwległym biegunie niż jego ascetyczny poprzednik. Za Gierkiem, który przez kilkanaście lat zarządzał strukturami partyjnymi na trudnym terenie Górnego Śląska, ciągnęła się opinia dobrego gospodarza²⁸. I już pierwsze kroki, jakie podjął zwiastowały nadejście zupełnie nowych czasów.

Nadrzędnym celem socjalistycznej ekonomiki i podstawowym założeniem polityki partii i ludowego państwa powinno być dążenie do coraz lepszego zaspokajania potrzeb społeczeństwa. Zasadniczym błędem w polityce kierownictwa partii i rządu w ostatnich latach było nieprzestrzeganie tej zasady w praktyce

– słowa wypowiedziane podczas VIII Plenum KC PZPR przez nowego pierwszego sekretarza tuż po przejściu władzy pokazywały, że zupełnie zmieniły się wektory dotychczasowej polityki państwa. W dalszej części przemówienia pojawiła się zapowiedź rozwiązania trzech najbardziej palących, w jego ocenie, problemów tj. wzrostu płac, rozwoju budownictwa mieszkaniowego oraz to, na co wielu czekało — motoryzacji indywidualnej. Gierek mówił:

Przywiązujemy również wielką wagę do przyspieszenia powszechnej motoryzacji. W tym zakresie sprawą kluczową jest uruchomienie masowej produkcji nowego małolitrażowego samochodu osobowego, którego koszt produkcji byłby stosunkowo niski i który w związku z tym mógłby być dostępny dla możliwie szerokich grup ludzi pracy²⁹.

Uszczegółowienie działań w postaci konkretnych założeń nastąpiło podczas VI Zjazdu PZPR w grudniu 1971 r. Wówczas Gierek w otwierającym przemówieniu zaprezentował przyjęcie szerokiego programu inwestycyjnego, który w latach 1971–1975 pochłonąć miał

25 A.K. Wróblewski, *Polska na kółkach*, Warszawa 1989, s. 9.

26 C. Laforet, *Za żelazną kurtyną. Podróż do Polski w 1967 r.*, Warszawa 2013, s. 112.

27 J. Kaliński, *Ekonomiczne aspekty kryzysów systemu komunistycznego w Polsce*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2007, nr 11, s. 95–99.

28 M. Zaremba, *Edward Gierek (1913–2001): der Erfinder des „Bigos-Sozialismus“ in Polen*, [w:] *Die letzten Generalsekretäre*, Berlin 2018, s. 173–202; H. Flam, *Giereks Reformen und der Zorn des Volkes*, „Zur Physiognomie sozialistischer Wirtschaftsreformen” 2007, s. 77–94; A. Pradetto, *Technobürokratischer Sozialismus. Polen in der Ära Gierek (1970–1980)*. *Berliner Schriften zur Politik und Gesellschaft im Sozialismus und Kommunismus*, t. 6, Frankfurt am Main 1991.

29 *VIII Plenum KC PZPR (6–7 luty 1971 r.)*. *Nowe Drogi. Numer Specjalny*, Warszawa 1971, s. 14–15, 28.

1400 mln zł. Kluczowa zmiana dotyczyła przeniesienia punktu ciężkości na szybszy wzrost produkcji artykułów konsumpcyjnych. Nakłady na przemysł miały zwiększyć się o 53%, a inwestycje w branżach przemysłowych i konsumpcyjnych aż o 98%. Kwestie motoryzacyjne bliżej nakreślił desygnowany na premiera Piotr Jaroszewicz: „Produkcja samochodów osobowych, łącznie z małolitrażowymi, wytwarzanymi na nowej licencji, zwiększy się o ponad 110 procent — to jest do 135 tys. sztuk rocznie”. Kolejny przemawiający, Tadeusz Wrzaszczyk, nowo powołany minister przemysłu maszynowego, a wcześniej główny inżynier w FSO, rzucił więcej światła na plany nowej ekipy, mówiąc o podjęciu „na Śląsku, gdzie narodziła się ta inicjatywa, produkcji 150 tys. sztuk rocznie tanich, masowych wozów popularnych”³⁰.

Lokalizacja nowego przedsięwzięcia nie była przypadkowa. Już od końca lat sześćdziesiątych trwały prace nad nową koncepcją rozwoju przemysłu motoryzacyjnego, jednak ekipa Gomułki na pierwszym planie stawiała samochody ciężarowe³¹. Niemniej już wówczas powstały plany zlokalizowania w Tychach, na Górnym Śląsku, Zakładu Montażu Samochodów, które, wspólnie z Wytwórnią Sprzętu Mechanicznego w Bielsku-Białej i kilkoma innymi okolicznymi zakładami, miał w bliżej nieokreślonej przyszłości stać się miejscem produkcji samochodów małolitrażowych. Zmiana ekipy rządzącej i idąca za tym zmiana podejścia władz do motoryzacji indywidualnej oraz zapowiedź zdecydowanego przyspieszenia w tym zakresie, skonkretyzowały mgliste dotąd górnośląskie plany.

Podczas wspomnianego VIII Plenum KC PZPR Gierek mówił, że produkcja samochodów osobowych będzie prowadzona we współpracy z innymi krajami socjalistycznymi: „najlepszym bowiem rozwiązaniem byłoby wspólne wielkie przedsięwzięcie, obliczone na masową produkcję”³². Szybko jednak doszło do rewizji tego punktu³³. Wstępne analizy wykazały jednoznacznie, że tylko zakup licencji od którejś z uznanych firm motoryzacyjnych pozwalał mieć nadzieję na odniesienie sukcesu w tym zakresie³⁴. Na marginesie warto wspomnieć, że próby podjęcia kooperacji z radzieckim przemysłem motoryzacyjnym prowadzono przez niemal cały omawiany okres. Możliwości uruchomienia wspólnej produkcji samochodów osobowych o pojemności 1000 cm³ sondowano już w latach

30 VI Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Stenogram. Warszawa 6–11 XII 1971 r., Warszawa 1972, s. 147–148, 270, 404.

31 Widać to wyraźnie w planach inwestycyjnych, które przygotowano na lata 1970–1975. Do końca tego okresu zamierzano przeznaczyć na rozbudowę i modernizację fabryk samochodów ciężarowych w Starachowicach i Lublinie prawie 5,2 mld zł. Połowa tej kwoty miała trafić do Fabryki Samochodów Osobowych, a jedynie 750 mln do nowopowstałych zakładów w Tychach. Zob. M. Jastrzęb, *Nadzór nad wielką inwestycją przemysłową: budowa Fabryki Samochodów Małolitrażowych i wdrożenie produkcji fiata 126p*, [w:] *Z dziejów przemysłu po 1945 roku*, red. E. Kościak, R. Klementowski, Wrocław 2012, s. 113–122.

32 VIII Plenum KC PZPR, s. 28.

33 Na porażkę wariantu wspólnej konstrukcji złożyło się wiele kwestii, niemniej na plan pierwszy wysuwała się postawa NRD i Czechosłowacji, które w ramach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej posiadały przodującą pozycję w zakresie przemysłu samochodów osobowych i wspólna produkcja z innymi krajami socjalistycznymi po prostu była dla nich nieoptymalna. V. Fava, *COMECON Integration and the Automobile Industry: the Czechoslovak Case*, „EUI Working Papers MWP” 2008, nr 18, cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/8710/MWP_2008_18.pdf?sequence=1&isAllowed=y [dostęp 23.04.2021]; B. Ciesla, *Difficult Relations. German Automobile Construction and the Economic Alliance in Eastern Europe, 1945–1989*, [w:] *Towards Mobility. Varieties of Automobility in East and West*, Wolfsburg 2009, s. 87–100; R. Skobelski, *Polityka PRL wobec państw socjalistycznych w latach 1956–1970. Współpraca, napięcia, konflikty*, Poznań 2010.

34 K. Lesiakowski, „Aby Polska rosła w siłę...” *Koncepcja unowocześnienia polskiej motoryzacji 1971–1972*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2017, r. 16, nr 2, s. 186–187.

1973–1979³⁵. Podobnie jak w połowie szóstej dekady, kiedy to podpisano kontrakt licencyjny z Fiatem na produkcję modelu 125p, także i tym razem kierunek poszukiwań potencjalnego licencjodawcy musiał być jeden. „Jedynie realnym jest wariant opierający się na szerokiej współpracy przemysłowej z jedną z przodujących firm kapitalistycznych, obejmującej kompleksowe rozwiązanie całego problemu” – pisano w kręgach ministerstwa przemysłu maszynowego. Decydenci rodzimego przemysłu motoryzacyjnego skierowali swoją uwagę na produkty firm zachodnich tj. Fiata, Renault, Volkswagena, Citroena, Nissana i Toyoty. Z tej szóstki zarówno oferta zachodnioniemiecka, jak i oferty japońskie, ze względu na warunki finansowe i technologiczne nie znalazły uznania. Najkorzystniej w tym aspekcie wyglądały propozycje francuskie i propozycja włoska³⁶. Po dokładniejszej analizie, ale także i prowadzonych działaniach wywiadu technicznego³⁷, postanowiono wybrać ofertę Fiata³⁸. Firma rodziny Agnellich zaproponowała wybór pomiędzy dwoma modelami tj. fiatem 126 i 127. O wyborze mniejszego zdecydowały niższe koszty produkcji, mniejsze nakłady inwestycyjne oraz węższy zakres kooperacji z zakładami krajowymi³⁹.

W tej sytuacji 29 października 1971 r. podpisano umowę z włoskim gigantem. Licencja przewidywała produkcję samochodu fiat 126 ze znaczkiem „p”. Umowa miała być finansowana długoterminowym kredytem, a część zobowiązań strona polska spłacać miała dostawami gotowych aut dla Fiata⁴⁰. Na początku 1972 r. ruszyła budowa FSM w Bielsku-Białej⁴¹. Polacy dowiedzieli się o podpisaniu umowy z włoską firmą z anteny Polskiego Radia. „Trybuna Ludu” podała do publicznej wiadomości nieco więcej szczegółów dotyczących planów motoryzacyjnych. Małolitrażowym autem produkowanym w Polsce miał być nowy, mały fiat, którego produkcja we Włoszech miała dopiero się rozpocząć. Czterooosobowe auto miało mieć dwójce drzwi, niskie zużycie paliwa, być tanie w produkcji i eksploatacji. Pierwsze egzemplarze miały pojawić się w 1974 r., a masowa produkcja miała rozpocząć się rok później. Docelowo nowopowstająca fabryka wytwarzać miała 150 tys. samochodów rocznie. Nieco więcej szczegółów dotyczących modelu z FSM zdradził na antenie Polskiego Radia jego korespondent z Rzymu. Otóż licencja miała obejmować nową wersję legendarnego modelu oznaczonego symbolem „500” z mocniejszym silnikiem⁴². Nadal jednak nie wiedziano, jak auto miało wyglądać.

35 AAN, Ministerstwo Przemysłu Maszynowego, sygn. 13/13, Informacja dla Ministra Przemysłu Maszynowego, dr. inż. Aleksandra Kopia w sprawie uruchomienia we współpracy z ZSRR samochodu osobowego z silnikiem klasy 1000 cm³, bp.

36 AAN, KPPRM, sygn. 7496, Notatka w sprawie uruchomienia produkcji małolitrażowego popularnego samochodu osobowego, Warszawa 5.07.1971 r., k. 24–26.

37 Wywiad techniczny był niezwykle mocno zaangażowany w pozyskiwanie informacji na temat przyszłych kontrahentów polskiego przemysłu motoryzacyjnego. Przechwycone technologie produkcji opon radialnych dla obu produkowanych w Polsce modeli Fiata oraz uzyskanie wiedzy na temat kalkulacji zysku wynikającego ze sprzedaży licencji dla FSM przez włoskiego giganta motoryzacyjnego, pozwoliło na uzyskanie oszczędności rzędu kilkunastu milionów dolarów, patrz: M. Sikora, *Black Box*, s. 889, 899.

38 K. Lesiakowski, „*Aby Polska rosła w siłę...*”, s. 186–189; Mariusz Jastrząb pisze, że już od lipca 1970 r. trwały rozmowy na temat licencji na samochód małolitrażowy pomiędzy stroną polską a firmą Fiat. Co więcej, ze względu na wcześniejszą współpracę, to właśnie włoska oferta była tak naprawdę jedyną poważnie rozważaną. M. Jastrząb, *Nadzór nad wielką inwestycją przemysłową*, s. 117–118.

39 Ibidem, s. 118–119.

40 Kontrakt wszedł w życie po zawarciu przez Bank Handlowy w Warszawie S.A. z Istituto Mobiliare Italiano w Rzymie konwencji finansowej. Ważność umowy kończyła się z końcem 1980 r. W kwietniu 1979 r. strona polska całkowicie przed czasem spłaciła kredyt, zaciągnięty na uruchomienie produkcji małego fiata. Formą spłaty były zespoły napędowe do modelu 126 (600 tys. sztuk) oraz 50 tys. egzemplarzy auta. M.R., *Zgrzyz 126p*, „Przegląd Techniczny” 1980, nr 45, s. 29–30.

41 K. Lesiakowski, „*Aby Polska rosła w siłę...*”, s. 191–192.

42 OSA CEU, HU OSA 300-8-47:31/5-13, Situation Report: Poland, 5.11.1971 r., s. 14.

Oczekiwanie związane z najmniejszym modelem z rodziny Fiatów były ogromne, dodatkowo podsycane aurą tajemnicy skrywającą nowe auto.

Niewiadomych jest jeszcze sporo. Nie znamy wielu szczegółów technicznych i rozwiązań konstrukcyjnych [...]. Nie ma to być jednak jakiś super luksusowy «krążownik» lśniący chromami i zajmujący pół szosy, lecz niewielki wóz dla 4 osób, ekonomiczny w eksploatacji, i – o niezbyt wygórowanej cenie. Skromny, ale nowoczesny „samochód dla Kowalskiego”

– pisał w „Życiu Warszawy” Dariusz Piątkowski⁴³. Z kolei Zdzisław Kaźmierczuk w „Polityce” roztaczał wizję samochodu dla każdego, aby „równie sprawnie i z pełną satysfakcją rolnik [...] woził kartofle na targ, hutnik – rodzinę na majówkę, a przedstawiciele dziesiątków innych zawodów [załatwiali – dop. H.W.] swoje służbowe i prywatne sprawy po zatłoczonych ulicach miast”⁴⁴. Specjaliści tonowali emocje, zwracając uwagę, że spodziewana „eksplozja motoryzacji” będzie „jedynie przyspieszonym nadrabianiem wieloletnich opóźnień”⁴⁵. Co więcej, jasno wskazywano, że przy założeniu tak intensywnego jak planowany rozwoju produkcji aut osobowych, w 1980 r. polska motoryzacja miała dogonić obecny stan nasycenia autami w Czechosłowacji i Portugalii, zbliżyć się do Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Hiszpanii, ale nadal będzie to co najmniej około ćwierćwieczne opóźnienie w stosunku do średniego europejskiego poziomu.

Jednak pomimo tych chłodnych, eksperckich głosów, polskie społeczeństwo dało się „uwieść” wizji roztaczanej przez ekipę Gierka. Czytelnik „Motoru” z Chełmka, Gabriel P. pisał w liście do tygodnika tak: „Stał się on [nowy fiat – dop. H.W.] niejako «konsumpcyjnym» problemem nr 1 Polaków, jego potencjalnymi właścicielami czuje się już co najmniej milion obywateli naszego kraju”⁴⁶. Wtórował mu cytowany już Kisielewski, pisząc: „Samochodziki Fiata też mają być, widziałem w Bielsku fabrykę w budowie – ogromna. Uspić Polskę mirażem ludowego dosyту i raz na zawsze oduczyć polityki – oto program”⁴⁷. Prasa motoryzacyjna co pewien czas publikowała przecieki dotyczące jego wyglądu i charakterystyki⁴⁸. Premiera auta, mająca miejsce niemal jednocześnie w Polsce i Włoszech, nad Wisłą była bardzo wyczekiwana. Kiedy 9 listopada 1972 r. na jednym z centralnych placów w Warszawie – placu Defilad – po raz pierwszy wystawiono przed oczyma Polaków sprowadzony specjalnie z turyńskich zakładów tuzin egzemplarzy przyszłego produktu FSM, wokół aut zebrał się tłum chcący na własne oczy zobaczyć, dotknąć i zasiąść za kierownicą pojazdów. W prasie codziennej, jak i motoryzacyjnej, pojawiało się wiele opinii na temat fiata 126p. Jednocześnie na bieżąco informowano o postępach prac nad rozpoczęciem produkcji⁴⁹.

W lipcu 1973 r. po długich miesiącach oczekiwania FSM rozpoczęła wstępną produkcję fiata 126p. „Motor” donosił: „Od tej chwili Polskie Fiaty 126p oglądać będzie można już nie tylko podczas reklamowych pokazów, ale spotykać się z nimi na drogach i ulicach

43 D. Piątkowski, *Samochód dla Kowalskiego*, „Życie Warszawy” 8.12.1971, nr 293, s. 13.

44 Z. Kaźmierczuk, *Ile razy można startować?*, „Polityka” 1971, nr 11, s. 11.

45 L. Rejewski, *Eksplozji motoryzacji nie będzie*, „Motor” 1972, nr 1053, s. 2.

46 *Nie ma nazwy*, „Motor” 1972, nr 1039, s. 2.

47 S. Kisielewski, *Dzienniki*, s. 786.

48 A.C., *Czy następca fiata 500?*, „Motor” 1971, nr 1022, s. 10; T.S., *Dalsze wiadomości o fiacie 126*, „Motor” 1972, nr 1047, s. 4.

49 Np.: L. Rejewski, *Rzeczywistość do marzeń*, „Motor” 1972, nr 1072, s. 3; idem, *Po warszawskiej premierze*, „Motor” 1972, nr 1073, s. 3; T. Sobiecki, *O fiacie 126p rodaków rozmowy...*, „Motor” 1972, nr 1075, s. 3, 5.

naszych miast”⁵⁰. Początkowo były to samochody montowane z całkowicie włoskich podzespołów. W przeciągu miesiąca były już to auta z nadwoziami spawanymi i lakierowanymi w Bielsku-Białej⁵¹. Pierwsze dwieście egzemplarzy zjechało z taśm 31 lipca 1973 r. Trafiły one w ręce pracowników FSM oraz robotników pracujących w zakładach przemysłu ciężkiego i hutnictwa, kooperujących z fabrykami w Bielsku-Białej i Tychach⁵².

Drogi do malucha

„Jeśli zalety tego wózka da się rozsądnie skrzyżować z ceną, będziemy do przodu w motoryzacji indywidualnej” – mówił lektor jednego z odcinków Polskiej Kroniki Filmowej poświęconego maluchowi⁵³. I faktycznie, obok samego auta i jego charakterystyki, to właśnie cena budziła niemałe emocje. Edward Gierek oraz jego ekipa zarówno na początku 1971 r., jak i podczas VIII Plenum jak i VI Zjazdu, zapowiadali, że auto ma być tanie i masowe. Kwota, która pojawiała się przy ustalaniu ceny za nowy samochód, oscylowała w okolicach 70 tys. zł, co równało się przeciętnym dwu i pół letnim zarobkom, choć m.in. Wrzaszczyk mówił także o kwocie 50 tys. zł.⁵⁴

Zresztą należy zauważyć, że wszyscy byli świadomi kwestii możliwości nabywczych polskiego społeczeństwa. Do końca lat sześćdziesiątych samochody były kupowane przede wszystkim przez lepiej sytuowane grupy społeczne i zawodowe. W 1966 r. tygodnik „Polityka” przeprowadził sondaż, z którego jasno wynikało, że rozwój motoryzacji indywidualnej dotyczył wąskiej części społeczeństwa. Jej wyniki wykazywały, że byli to przede wszystkim inżynierowie, lekarze, ekonomiści i wojskowi. Cytowany już Piątkowski przytoczył analizę dochodów i wydatków przygotowaną przez Zespół Badań Konsumpcji Instytutu Nauk Ekonomicznych UW. Wynikało z niej, że w 1973 r. około 815 tys. rodzin w Polsce będzie mogło stać na zakup auta kosztującego około 80 tys. zł. Natomiast cena na poziomie 30–60 tys. zł oraz wprowadzenie kilkuletnich przedpłat miały spowodować, że liczba potencjalnych kupujących mogła wzrosnąć do 3 mln osób⁵⁵.

Nowy fiat miał być autem o charakterze masowym. Niemniej zdawano sobie sprawę, że zanim FSM osiągnie swój docelowy poziom produkcji, podaż samochodu będzie daleko w tyle za popytem. Dlatego też od początku oczywistym było, że auto sprzedawane będzie w systemie przedpłat przyjmowanych przez Powszechną Kasę Oszczędności⁵⁶. Zalety tej formy sprzedaży, obowiązującej zresztą od 1968 r., dla Polaków (ułatwienie w nabyciu prawa do auta poprzez brak obowiązku jednorazowej wpłaty całej kwoty, zgromadzenie środków na częściowe pokrycie kosztów związanych z uruchomieniem produkcji) były jednak nie do przecenienia w porównaniu z prawdopodobnie nadrzędnym celem dla wła-

50 Idem, *Polskie Fiaty 126p w rękach klientów*, „Motor” 1973, nr 1112, s. 4.

51 Całkowicie „polskie” fiaty miały być montowane od momentu uruchomienia w Tychach własnej tłoczni blach nadwoziowych; S. Szelichowski, *Pierwsze polskie fiaty 126p wyjeżdżają z Bielska*, „Motor” 1973, nr 1121, s. 8–9.

52 *Pierwsze polskie fiaty 126p w rękach właścicieli*, „Motor” 1973, nr 1115, s. 1.

53 *Fiat 126p. PKF 45A/72*, www.youtube.com/watch?v=52jCv750NdE [dostęp 14.02.2022].

54 T. Wrzaszczyk, *Naprzeciw społecznym potrzebom*, „Motor” 1971, nr 1000, s. 2.

55 D. Piątkowski, *Samochód dla Kowalskiego*, s. 13.

56 Zauważyć jednak należy, że wiele osób z najbliższego otoczenia Gierka sugerowały inne formy sprzedaży, jak np. licytację. Z. Rurarz, *Byłem doradcą Gierka*, Chicago, Toronto, Warszawa 1992, s. 115–116.

dzy, czyli osiągnięciem „równowagi pieniężno-rynkowej” tj. działaniem antyinflacyjnym⁵⁷. Szacowano, że do 1975 r. łączna kwota zasobów gotówkowych i oszczędności wynieść mogła nawet 270 mld zł. Zatem dostarczenie na rynek nawet 1 mln samochodów osobowych w cenie około 90 tys. zł pochłonęłoby jedynie 1/3 tej kwoty. Perspektywy były więc optymistyczne: „W latach 1971–1975 umocnią się finansowe możliwości nabywania samochodów i gdy tylko sprosta temu podaż, poziom nasycenia [samochodami – H.W.] w stosunku do liczby mieszkańców może się gwałtownie podnieść”⁵⁸.

Jak informowało Ministerstwo Przemysłu Maszynowego, koszt produkcji egzemplarza nowego fiata kształtować się miał na poziomie 40–42 tys. zł. Stąd cena ostateczna wynieść miała 60 do 65 tys. Kalkulacje przeprowadzone w kręgach rządowych pokazywały, że w obu branych pod uwagę wariantach cenowych, w latach 1974–1980 na wkładach własnych na popularne samochody osobowe planowano zgromadzić odpowiednio 27 lub 29 mld zł⁵⁹. 8 listopada 1971 r. Polskie Radio poinformowało, że rząd ustalił cenę sprzedaży nowego fiata. Wiceminister finansów Marian Krzak poinformował, że samochód kosztować będzie 69 tys. zł. Trzy dni później tą samą drogą rzecznik rządu Włodzimierz Janiurek ogłosił warunki sprzedaży. Od 1 lutego 1973 r. bank PKO miał rozpocząć przyjmowanie przedpłat, które dotyczyć miały sprzedaży fiatów w latach 1977–1980⁶⁰. Określone kwoty (całość jednorazowo pomniejszona o oprocentowanie wkładu lub miesięczne wpłaty z pierwszą wpłatą w wysokości 5 tys. zł) miały być wnoszone na książeczki oszczędnościowe z co najmniej trzyletnim wyprzedzeniem. W takim przypadku rata miesięczna również miała zostać skalkulowana z uwzględnieniem oprocentowania wynoszącego 2 lub 3% w skali roku⁶¹. Wielkość oprocentowania i ostateczna cena uzależnione były od określenia terminu odbioru auta⁶². Jak oceniali Radio Wolna Europa system przedpłat będzie dość atrakcyjną formą sprzedaży maluchów, nawet pomimo relatywnie wysokiej ceny, wyższej niż na innych rynkach europejskich, gdzie sprzedawano także nowego fiata. System przedpłat, jak zauważano, miał na celu ściągnięcie gotówki z rynku⁶³. Polacy, na wieść o warunkach sprzedaży, tłumnie pospieszili do banku. W ciągu tygodnia książeczki „F” (jak fiat) założyło ponad 46 tys. osób.

Prasa podgrzewała atmosferę. W kwietniu 1974 r. „Motor” informował, że w FSM podjęto decyzję o przyspieszeniu tempa rozwoju produkcji i przyszłym jej podwyższeniu – w kolejnych latach fabrykę opuścić miało 30 tys. sztuk (wobec zapowiadanych 20 tys.), a w 1976 r. ilość miała ulec potrojeniu. Co więcej, zamiast docelowych 150 tys. egzemplarzy rocznie podjęto decyzję, że będzie to 200 tys. sztuk⁶⁴. Było to efektem uchwały nr 86/74 Rady Ministrów z 8 kwietnia 1974 r. w sprawie zwiększenia i przyspieszenia pro-

57 AAN, KPpRM, sygn. 7496, Założenia przedsprzedaży popularnego samochodu osobowego, k. 136.

58 K. Ryć, *Pojemność rynku (próba oceny)*, „Życie Gospodarcze” 1971, nr 6, s. 5–6.

59 AAN, KPpRM, sygn. 7496, *Założenia przedsprzedaży popularnego samochodu małolitrażowe przewidziane do sprzedaży do 1980 r.*, k. 141–142.

60 I. Potocki, *Przedpłaty oszczędnościowe na zakup samochodu polski fiat 126p*, „Motor” 1973, nr 1082, s. 15.

61 AAN, KPpRM, sygn. 7496, *Założenia przedsprzedaży popularnego samochodu osobowego*, k. 137–138.

62 Osoby chcące otrzymać małego fiata w 1977 r. przy jednorazowej wpłacie, płaciły za niego 63 740 zł lub 47 rat po 1,3 tys. zł. Dla odbioru w 1980 r. było to 56,1 tys. zł i 83 raty po 680 zł. I. Potocki, *Przedpłaty oszczędnościowe*, s. 15.

63 OSA CEU, HU OSA 300-8-47-59-12, Situation Report: Poland, 13.11.1972 r.; *Records of Radio Free Europe/Radio Liberty Research Institute: Publications Department: Situation Reports*, storage.archivum.org/low/30/ff/30ff61f8-c189-4f09-abf0-f42cfcbe2ae8_1.pdf [dostęp 9.03.2022]

64 (s), *Przyspieszenie tempa produkcji polskich fiatów 126p*, „Motor” 1974, nr 1146, s. 5.

dukcji małolitrażowego samochodu osobowego⁶⁵. Z pewnością także i kolejna informacja musiała zelektryzować potencjalnych nabywców samochodu. Otóż w związku z zapowiedzianym przyspieszeniem budowy FSM, pojawić się miała możliwość wcześniejszego odbioru przedpłaconych maluchów. Mogły tego dokonać osoby, które złożyły przedpłatę przed 28 lutego 1974 r. i do 31 marca 1975 r. uzupełniły wkład oszczędnościowy do wymaganej kwoty 65 tys. zł. Wówczas termin odbioru auta przesunął się o rok wcześniej⁶⁶. Oczywiście uważni obserwatorzy mogli w tej informacji doszukać się drugiego dna i próbować ją zinterpretować jako próbę dalszego drenowania rynku z gotówki, czyli mówiąc wprost działania antyinflacyjnego. Niemniej skrócenie czasu oczekiwania na wymarzony samochód niewątpliwie stanowiło atrakcyjną alternatywę. Postanowiono przeprowadzić dwa losowania. We wrześniu rozlosowano uprawnienia do nabycia 700, a w październiku 9 tys. egzemplarzy małego fiata. W obu losowaniach wzięło udział ponad 30 tys. posiadaczy wkładów z terminem odbioru przypadającym na 1977 r. Oznaczało to, że połowa osób, które wniosły przedpłaty, chciała otrzymać malucha wcześniej⁶⁷. W trzecim kwartale 1974 r. bank odnotował też największy przyrost oszczędności na przestrzeni dwóch lat – ponad 1,2 mld zł, co bezpośrednio wiązało się z obowiązkiem uzupełnienia wkładów do pełnej wysokości ceny malucha. Łącznie do końca 1974 r. Polacy zgromadzili na ten cel ponad 5,5 mld zł, z czego ponad 1,2 mld w samej Warszawie (Tabela 2).

Tabela 2. Informacja o sumach zgromadzonych na rachunkach oszczędnościowych na nabycie Fiata 126p w poszczególnych Oddziałach Wojewódzkich PKO (stan na 30 grudnia 1974 r.).

Oddział Wojewódzki PKO	Suma zgromadzonych wkładów w złotych
Warszawa	1 232 675 198,65
Katowice	766 145 772,68
Poznań	520 121 085,27
Wrocław	504 775 934,51
Kraków	409 129 015,27
Gdynia	337 341 761,94
Łódź	314 580 247,81
Bydgoszcz	278 151 517,18
Szczecin	173 869 154,94
Lublin	151 782 613,63
Kielce	135 274 167,07
Opole	134 198 847,5
Rzeszów	125 424 995,27
Zielona Góra	124 217 559,78
Olsztyn	110 996 106,66
Koszalin	105 864 895,68

65 AAN, KPpRM, sygn. 7496, Uchwała nr 86/74 Rady Ministrów z dnia 8 kwietnia 1974 r. w sprawie zwiększenia i przyspieszenia produkcji małolitrażowego samochodu osobowego, k. 247–250.

66 I., *Możliwości wcześniejszego odbioru Polskich Fiatów 126p*, „Motor” 1974, nr 1150, s. 6.

67 AAN, Powszechna Kasa Oszczędności, Sprawozdanie Powszechnej Kasy Oszczędności PKO [za] 1974, Warszawa, marzec 1975 r., k. 413–415.

Białystok	86 166 812,26
Razem	5 510 715 686,1

Źródło: Archiwum Akt Nowych [AAN], Powszechna Kasa Oszczędności, sygn. 7/33, Zbiorczy rachunek strat i zysków. Dokumentacja bilansu PKO z dnia 31 grudnia 1974 r., bp.

Polacy cierpliwie oczekiwali na swoje przedpłacone małe fiaty. Jednocześnie z uwagą śledzili doniesienia prasowe na temat produkowanych na Górnym Śląsku samochodów⁶⁸. Pomiędzy 1976 a 1980 r. FSM wyprodukowała łącznie ponad 864 tys. małych fiatów, z czego niemal 300 tys. trafiło na eksport (Tabela 3). Zapowiadany poziom produkcji w wysokości 200 tys. sztuk rocznie osiągnięto dopiero w 1979 r.

Tabela nr 3. Wielkość produkcji i eksportu Fiata 126p w latach 1973–1989.

Rok	Produkcja	Eksport
1973	1500	
1974	10 007	
1975	31 527	
1976	81 629	21 718
1977	145 014	40 154
1978	186 636	39 375
1979	205 064	66 148
1980	214 432	126 784
1981	149 497	91 884
1982	156 382	70 535
1983	185 548	63 250
1984	195 025	60 797
1985	196 989	73 965
1986	200 640	77 088
1987	204 508	102 954
1988	206 445	99 368
1989	207 917	93 159

Źródło: Dane statystyczne Fabryki Samochodów Małolitrażowych (dziękuję dr. Kasparowi Pucakowi za udostępnienie danych).

Maluchy stanowiły niezwykle istotny odsetek oficjalnej sprzedaży państwowej. W 1976 r. na ponad 188 tys. samochodów sprzedanych przez Polmozbyt ponad 31% stanowiły małe fiaty. W kolejnych latach ów odsetek rósł osiągając w 1978 r. ponad 55%⁶⁹. Niemniej nadal było to za mało. Bardziej niecierpliwi decydowali się na zakup ekspresowy, oznaczający de facto zakup malucha po cenie giełdowej. Jednocześnie do Polaków do-

68 Do tygodnika „Motor” wielokrotnie pisali potencjalni nabywcy maluchów, którzy skrupulatnie wyliczali wielkość planowanej produkcji, ilość egzemplarzy przeznaczonych do różnych form sprzedaży i dopytywali się o ewentualne nadwyżki, dopatrując się uprzywilejowania niektórych grup, zwłaszcza „posiadaczy obcych walut, którzy już dziś sprzedają te samochody w cenie 95–100 tys. zł na wolnym rynku” – W. Żwonarz, *Pytanie w sprawie Fiata 126p*, „Motor” 1973, nr 1126, s. 2.

69 J. Metelski, *Utrzymać tempo*, „Motor” 1979, nr 1140, s. 4.

cierało coraz więcej sygnałów, że zapowiadane przez Gierka „dążenie do coraz lepszego zaspokajania potrzeb społeczeństwa”, nawet jeśli, zwłaszcza w pierwszej połowie dekady realne płace rosły, dotyczyło wąskiej grupy. Jak pisze Jakub Szumski, „Gierkowska PRL nie była jednak w stanie wygenerować takiego poziomu bogactwa narodowego, aby zaspokoić konsumpcyjne oczekiwania całego społeczeństwa”⁷⁰. Jednocześnie pokolenie nazywane „socjalistycznymi konsumentami” oczekiwało konkretnego poziomu życia, którego obraz kształtował się poprzez porównania z krajami zachodnimi. Zaspokojenie owych oczekiwań społecznych ściśle wiązało się z widoczną gołym okiem następującą modernizacją⁷¹.

Obok przedpłat, których realizacja opóźniała się, jedną z możliwości nabycia auta było zdobycie imiennego talonu, upoważniającego do zakupu wymarzonych czterech kółek. Bardzo szybko ów system dystrybucji stał się ogromnym polem do nadużyć. W powszechnej opinii, potwierdzonej przez sondaż z 1980 r., był one jednym z najbardziej niesprawiedliwych przywilejów dostępnych dla osób zajmujących wysokie stanowiska państwowe. Zarzuty dotyczące dysponowaniem przydziałów były jednymi z najczęstszych w prominenckich śledztwach i sprawach sądowych, jakie były prowadzone po upadku ekipy Gierka⁷².

Na kilka miesięcy przed wprowadzeniem stanu wojennego, wychodząc niejako na przeciw społecznym oczekiwaniom, odświeżono system sprzedaży samochodów. Nadal obowiązywać miały przedpłaty na auta produkcji krajowej, jednak zmienić się miały zasady ich przyjmowania. W latach 1982–1985 przewidywano, że rocznie sprzedanych zostanie 150 tys. samochodów pochodzących z FSO i FSM. Przedpłaty na wybrane marki miały być wykonywane na specjalne rachunki bankowe, których oprocentowanie wynosiło 4–5%. Za samochody dostarczane w latach 1982–1983 należało wpłacić 50%, zaś w latach 1984–1985 — 30% ceny obowiązującej w dniu odbioru pojazdu. Miesięczne raty ustalono na dość wysokim poziomie. Przykładowo za malucha odbieranego w 1982 r. należało zapłacić 7 rat po 9,3 tys. zł, w 1983 — 18 rat po 3,4 tys. zł, a w 1984 r. już 30 rat po 2,85 tys. zł. W przypadku, gdyby liczba samochodów była niższa niż liczba dokonanych przedpłat wówczas miało odbywać się losowanie przyszłych nabywców aut. Rocznie dla wnoszących przedpłaty przeznaczyc miano 100 tys. egzemplarzy malucha, którego cena wzrosła. W zależności od modelu miał on kosztować teraz 125–135 tys. zł.

Nowy system okazał się, po raz kolejny, z punktu widzenia władz, strzałem w dziesiątkę. Tylko w ciągu pierwszego tygodnia od momentu rozpoczęcia przyjmowania przedpłat w oddziałach Narodowego Banku Polskiego otwarto ponad 270 tys. rachunków. Wówczas najwięcej osób zdeponowało pieniądze z zamiarem nabycia malucha. Potrzebne kwoty wpłaciło ponad dwieście tysięcy Polaków tj. dwukrotnie więcej niż liczba pojazdów, którą planowano dostarczyć na rynek. Ostatecznie w ciągu pierwszego miesiąca przyjmowania przedpłat (od 23 marca do 22 kwietnia 1981 r.) założono przeszło półtora

70 J. Szumski, *Rozliczenia z ekipą Gierka 1980–1984*, Warszawa 2018, s. 16.

71 M. Zaremba, „Bigosowy socjalizm”. *Dekada Gierka*, [w:] *Polacy wobec PRL. Strategie przygotowawcze*, red. G. Miernik, Kielce 2003, s. 183–200.

72 M. Jastrząb, *Socjalistyczna praworządność i egalitaryzm. Nadużycia w epoce gierkowskiej i walka z nimi. Przykład talonów samochodowych*, [w:] *Spółczesność polskie w latach 1980–1989*, red. N. Jarska, J. Olaszek, Warszawa 2015, s. 70–86; J. Szumski, *Rozliczenia z ekipą Gierka*, s. 162–167.

miliona rachunków, co oznaczało przekroczenie puli samochodów ponad dwukrotnie i w najgorszym przypadku niemal dekadę oczekiwania na upragnione auto⁷³. Jeden z ówczesnych prominentów miał skwitować ów fakt następująco – „półtora miliona przedpłat – no cóż, bardzo dobrze, poradzimy sobie z tym w ciągu 5 lat”⁷⁴. Jednak wywiązanie się z przyjętych zobowiązań odbywało się z ogromnymi opóźnieniami. Przykładowo w marcu 1984 r. wciąż na samochody oczekiwało 46 tys. osób z roku poprzedniego, czyli 1/3 wszystkich wnoszących przedpłaty. Najwięcej ludzi czekało na malucha – 35 tys.; na poloneza – 6 tys., zaś na dużego fiata (którego oficjalna nazwa od 1 stycznia 1983 r. brzmiała „FSO 125p”) 2,6 tys. Pomimo zaprzestania produkcji syreny w 1983 r. w NBP oczekiwało na realizację 19 tys. przedpłat właśnie na ten samochód⁷⁵. W styczniu 1985 r. prawie milion Polaków miało odłożone na kontach ponad 157,4 mld zł, licząc na kupno własnego auta w nowym systemie. Łącznie do końca 1987 r. poprzez przedpłat Polacy nabyli 502 tys. maluchów oraz 134 tys. dużych fiatów. Na oba modele wciąż czekało 157 tys. osób, które swoje przedpłaty wniosły w latach 1986 i 1987. Kiedy w marcu 1987 r. na kielecki dworzec PKP dotarł transport kilkuset maluchów przeznaczonych na dostawy w ramach przedpłat, rozładunek był bacznie obserwowany przez kilkunastu gapiów. Jak się okazało, byli to przyszli właściciele maluchów, którzy przyznali, że „z tak wielkim utęsknieniem czekają na odbiór auta, że aż przybiegli na dworzec by obejrzeć rozładunek transportu”⁷⁶.

Cena malucha z początków jego produkcji utrzymała się przez dwa lata. W 1976 r. nowy fiat 126p kosztował już 87 tys. zł, a w 1978 r. 92 tys. Od tego momentu jego cena sukcesywnie rosła. Na początku dekady lat osiemdziesiątych osoby chcące nabyć ów model musiały liczyć się z wydatkiem 130 tys. zł (1981 r.), w połowie 310 tys. zł, w 1989 r. zaś 12 mln zł. W tym samym czasie oficjalna średnia miesięczna pensja wzrosła z 4 281 zł do 206,7 tys. zł. Oznaczało to, że osoby chcące kupić nowego malucha poprzez oficjalne kanały sprzedaży musiały przeznaczyć odpowiednio ponad 20 i 58 miesięcznych pensji. Galopująca inflacja końcówki dekady lat osiemdziesiątych postawiła pod ogromnym znakiem zapytania sens realizacji przedpłat z 1981 r.

Na początku lat osiemdziesiątych, kiedy powoli przygotowywano się do modernizacji malucha, chcąc uatrakcyjnić auto przede wszystkim dla klientów zagranicznych, dziennikarze Motoru zauważyli, że „krajowi klienci, jak uczy historia Syreny czy FSO 1500, są znacznie bardziej wyrozumiali i zapewne zrezygnowałyby ze wszelkich innowacji nawet na 25 lat, jeśli tylko dzięki temu mogliby kupić bez trudności upragniony samochód”⁷⁷. Kiedy szybko okazało się, że oficjalny system sprzedaży nowych samochodów nie był w stanie zaspokoić potrzeb społecznych, potencjalni nabywcy kierowali swoją uwagę na rynek samochodów używanych. Najbardziej oczywistym kierunkiem były giełdy samochodowe, istniejące w Polsce od końca lat pięćdziesiątych⁷⁸. Maluchy bardzo szybko pojawiły się w ofercie giełdowej, stając się niemal z miejsca towarem niezwykle poszukiwanym.

73 AAN, KPpRM, sygn. 4/192, Prognoza rozwoju motoryzacji indywidualnej, k. 3.

74 A. Madaliński, *A ludzie czekają...*, „Prawo i Życie” 1988, nr 8 (1207), s. 4.

75 *Przedpłaty ciągle z poślizgiem*, „Motor” 1984, nr 18 (1653), s. 2.

76 E. Mirska, *Cały pociąg „maluchów”*, „Wiadomości Polmózbytu” 1987, nr 9, s. 1.

77 K. Rybarski, *Motoryzacja indywidualna – co dalej?*, „Motor” 1985, nr 1500, s. 4.

78 H. Wilk, *Giełdy samochodowe w latach schyłkowego PRL*, „Komunizm. System dokumentacja ludzie” 2019, nr 8, s. 119–120.

W marcu 1978 r. za nowego fiata 126p trzeba było zapłacić 125 tys. zł, a więc dwukrotność jego oficjalnej ceny. Maluchy starsze kosztowały od 80 tys. (egzemplarze z 1974 r.) do 120 tys. (egzemplarze z 1977 r.). Oznaczało to, że nawet kilkuletnie, używane auta były o kilkadziesiąt procent droższe niż nowe. Taki stan rzeczy utrzymywał się przez kolejne lata. W 1984 r. Główny Urząd Statystyczny podawał, że samochody osiągały najwyższe ceny wolnorynkowe spośród artykułów najbardziej poszukiwanych, zostawiając w tyle pralki, meble czy kolorowe telewizory. Nowy maluch, którego oficjalna cena w tym czasie wynosiła 254 tys. zł, na giełdzie kosztował 580 tys. zł. Jednak wraz z upływem dekady relacja ceny oficjalnej do ceny giełdowej na poziomie 1 : 2 odchodziła w niepamięć. W styczniu 1989 r. nowy maluch potrafił kosztować trzykrotnie więcej – przy cenie 1,8 mln zł osoby sprzedające egzemplarze z 1989 r. żądały od 5,1 do 5,4 mln. Podobne relacje cen osiągały jedynie auta zagraniczne. W październiku tego roku prasa wieściła: „maluch tańszy”, ale „w relacji do cen niektórych innych wyrobów”. Dziennikarze „Wieczoru Wyrbeża” skrupulatnie wyliczali, że giełdową wartość fiata 126p (13,7 mln zł) można było przeliczyć na: ponad 18 tys. litrów benzyny żółtej, 665 litrów wódki delikatesowej lub 67,8 średnich miesięcznych wynagrodzeń. Natomiast jeszcze w kwietniu 1989 r. maluch (5,2 mln zł) wart był 20,8 tys. litrów benzyny, 1166 litrów wódki lub 69 pensji⁷⁹.

Upadek PRL zastał ponad 342 tys. Polaków z niezrealizowanymi przedpłatami na maluchy i duże fiaty. W 1996 r. rząd premiera Włodzimierza Cimoszewicza przyjął ustawę, na mocy której rekompensowano ich posiadaczom straty wynikające z nieotrzymania auta. Przepis gwarantował wszystkim, którzy wnieśli przedpłatę, prawo do zwrotu wniesionego wkładu wraz z odsetkami. Łączna kwota rekompensaty była i nadal jest ustalana kwartalnie⁸⁰. Do 16 marca 2023 r. nadal pozostało niezrealizowanych kilkaset przedpłat sprzed 1989 r. Ich posiadaczom przysługuje kwota 17,5 tys. zł za przedpłatę na malucha i 24,8 tys. zł za dużego fiata⁸¹.

Opinia publiczna szczególnie mocno kwestionowała sprzedaż na giełdzie nowych samochodów produkcji polskiej, których nabycie wymagało posiadania talonu. Ceny, jakie osiągały nowiutkie egzemplarze fiatów z FSM i FSO, najczęściej sięgały 140–160% ceny oficjalnej. Budziło to wielkie oburzenie oraz sprzeciw. „Czy te intratne transakcje samochodowe zgodne są z normami socjalistycznego współżycia społecznego?” – pytali dziennikarze „Trybuny Ludu” podczas redakcyjnej dyskusji poświęconej giełdowemu handlowi nowymi samochodami. Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele Milicji Obywatelskiej, wymiaru sprawiedliwości oraz administracji gospodarczej. Cała dyskusja miała dość interesujący przebieg. Rozmawiano m.in. o rozdzielnictwie talonów. Co ciekawe, starano się udowodnić, że spekulacje dotyczące sprzedaży nowych fiatów były tylko niewielką częścią wszystkich transakcji. Według danych Polskiego Związku Motorowego obrót używanymi samochodami w Polsce sięgał „grubo ponad 100 tys.”, z czego w większości były to pojazdy używane. Jednak to właśnie owa „mniejszość” sprzedająca samochody prosto z Polmozbytu decydować miała o powszechnym, negatywnym odbiorze giełdowego handlu nowymi autami.

79 *Maluch tańszy*, „Motor” 1989, nr 1942, s. 2.

80 I. Kacprzak, *Państwo wypłaci rekompensaty niedoszłym właścicielom fiatów*, www.rp.pl/spoleczenstwo/art1771131-panstwo-wypłaci-rekompensaty-niedoszłym-właścicielom-fiatów [dostęp 14.03.2022].

81 Monitor Polski 2023, poz. 229, Obwieszczenie Ministra Finansów z dnia 16 lutego 2023 r. w sprawie określenia wysokości kwot rekompensat wypłacanych osobom, które wniosły przedpłaty na zakup samochodów osobowych marki Fiat 126p lub FSO 1500, na II kwartał 2023 r.

Jednym z dyskutantów był Jerzy Kuciński, pracujący jako wytaczarz w Zakładach Radiowych im. Kasprzaka. „Szlag nas trafia, kiedy słyszy się o tych machinacjach. – mówi – O ile wiem, niektórzy robotnicy dostają talony na «malucha», «Syrenkę», nie słyszałem jednak, aby ktoś ze znanych mi robotników sprzedał samochód tuż po kupnie. [...] Robotnicza moralność nie pozwalałaby także na sprzedawanie talonowego wozu z zyskami”. W komentarzu redakcyjnym, podsumowującym całą dyskusję, pojawiła się propozycja wprowadzenia tzw. „cen ekspresowych”. Tego typu sprzedaż aut z powodzeniami wprowadzono w Czechosłowacji. Osoby, chcące zakupić nowe auto poprzez oficjalny kanał dystrybucji, płaciły za nie cenę odpowiednio wyższą, omijając w ten sposób system przedpłat i wynikające z niego kolejki. Orędownikiem tego typu obrotu był Polski Związek Motorowy: „Na giełdzie w tej chwili pobierane ceny też mają charakter ekspresowy. Z tym, że nadwyżka trafia do prywatnej kieszeni szczęśliwców, którzy np. otrzymali talony lub wylosowali samochody na książeczki Powszechnej Kasy Oszczędności. Z pewnością – jak mówili już towarzysze – nie jest to zgodne z zasadami naszego współżycia. Więcej: jest to wręcz demoralizacja”⁸².

Rok później Ministerstwo Finansów ogłosiło wprowadzenie cen ekspresowych na nowe samochody produkowane w Polsce. Sprzedaż na nowych zasadach rozpocząć się miała 5 lipca 1977 r. Osoby chcące w ten sposób zakupić nowe auto po uiszczeniu ceny podstawowej z doliczoną opłatą wynoszącą 38% ceny podstawowej mogły odebrać nowe auto już miesiąc później. W przypadku fiatów 126p cena ekspresowa zrównywała się z grubszą z ceną nowego auta, jaka funkcjonowała na giełdach. W kolejnych miesiącach obowiązywania nowych zasad na sprzedaż ekspresową, przeznaczonych miało być miesięcznie po 2–3 tys. aut. Co ważne, samochody sprzedawane w ten sposób miały pochodzić z nadwyżek produkcyjnych, pozostałych ze sprzedaży w normalnym, przedpłatowym trybie oraz eksportowych. Z tego też względu na przestrzeni kolejnych miesięcy kilkakrotnie wstrzymywano sprzedaż ekspresową, tłumacząc to koniecznością realizacji zobowiązań podjętych wobec klientów oczekujących na zakup samochodów w ramach przedpłat⁸³. W pierwszym dniu sprzedaży ekspresowej w warszawskim Polmożbycie zgłosiło się ponad dwustu chętnych na nowego malucha. W kolejnych dniach liczba kupujących stopniowo malała. Podobne dane Polmożbyt przedstawił z innych, regionalnych ośrodków. Wynikało z tego, że nowy sposób sprzedaży nie spotkał się z życzliwym przyjęciem Polaków⁸⁴. Giełdowy handel maluchami w praktyce nie zareagował na nowe regulacje. Jak donosiło „Życie Gospodarcze”, które regularnie komentowało giełdową rzeczywistość, to właśnie fiaty 126p decydowały o krajobrazie giełd samochodach w kraju⁸⁵. Bardzo realnie wpływ nowych regulacji oceniło Radio Wolna Europa, ich sukces uzależniając od stopniowego zwiększania produkcji i zaspokajania popytu⁸⁶. Również opodatkowanie sprzedaży nowych aut na giełdzie, poprzez rozporządzenie Rady Ministrów z 11 czerwca 1977 r., wynoszące 20% uzyskanej ceny w pierwszym roku od daty nabycia (i 12% w kolejnym), nie przyniosły oczekiwanych rezultatów⁸⁷.

82 *Wokół samochodowej giełdy. Bez owijania w bawełnę*, „Trybuna Ludu” 11.08.1976, nr 191, s. 3–4.

83 (PAP), *Ekspresowa sprzedaż P. Fiata 126p*, „Motor” 1978, nr 1356, s. 2.

84 A.K. Wróblewski, *Śmierć giełdy*, „Polityka” 1977, nr 1063, s. 1, 5.

85 *Giełda Samochodowa*, „Życie Gospodarcze” 1977, nr 2, s. 16.

86 OSA CEU, HU OSA 300-8-47:33/5-19, Situation Report: Poland, 20.07.1977 r.

87 Dz.U. 1977, nr 19, poz. 80, Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 1977 r. w sprawie opłaty skarbowej od sprzedaży samochodów; *Odsprzedaż nowych samochodów*, „Motor” 1977, nr 1318, s. 19.

Kolejnym sposobem na ukrócenie procederu spekulacyjnego handlu nowymi autami były przepisy, które nakładały na sprzedających takie samochody obowiązek uiszczenia specjalnej opłaty skarbowej. W pierwszym roku od daty nabycia było to 20% wartości ceny detalicznej, w drugim 12%. Zwolnione z tej opłaty miały być te auta, które zostały nabyte w drodze wylosowanych premii lub wygranych w grach losowych bądź konkursach⁸⁸. Co ważne, opłata mogła być uiszczona zarówno przez kupującego, sprzedającego lub wspólnie⁸⁹. Andrzej Krzysztof Wróblewski w „Polityce” podsumował działania władz w tym zakresie: „W sytuacji braków nie ma wyjścia idealnego – są tylko złe i średnie”. W jego opinii handel giełdowy powinien zostać poddany większym regulacjom, łącznie z dopuszczaniem do sprzedaży jedynie aut kilkuletnich⁹⁰.

Auto na miarę możliwości i apetytów⁹¹

Andrzej Dzierżanowski w swojej książce o maluchu do możliwości auta produkowanego w FSM podchodził z chłodnym racjonalizmem:

Fiat 126p jest w zasadzie samochodem miejskim. [...] Wybierając się na urlop musimy zdawać sobie sprawę, że wprawdzie mamy fiata, ale małego. Chodzi oczywiście o ilość bagażu, którą możemy ze sobą zabrać. [...] Ważna jest również wygoda pasażerów. Chociażby dlatego abyśmy nie słyszeli w czasie drogi narzekań, że tu ich coś uciska, a stąd leci im na głowę coś twardego⁹².

Inżynier Ferdynand Popek w liście do „Motoru” tak opisywał fiata 126p:

Jest to wymarzony samochód dla młodych rodzin lub rodzin bezdzietnych, z uwagi na uciążliwą jazdę czterech średnio wysokich dorosłych osób (szczególnie dotyczy to miejsca za kierownicą). Ja posiadam troje dzieci w wieku 8, 6 i 4 lata i w tej sytuacji samochód jest bardzo wygodny nawet przy wym wzroście 180 cm i żony 172 cm⁹³.

Rozmiary najmniejszego z fiatów szybko stały się przedmiotem żartów. Popularny dowcip zadawał pytanie: „W jaki sposób można przewieźć «maluchem» cztery hipopotamy? Zwyczajnie – dwa z przodu, a dwa z tyłu. A ile żyraf? Żadnej, bo już tam są cztery hipopotamy”. Zresztą zestawianie malucha ze zwierzętami było dość popularnym motywem kawałów: „Podobno Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami założyło ostry protest przeciw masowemu przerabianiu psich bud na garaże dla «maluchów»”, oraz „W związku z nabyciem fiata 126p zamienię pilnie owczarka alzackiego na jamnika”. Pewna mieszkanka Olsztyna, właścicielka malucha, w liście do popularnej rubryki „Spytajcie – odpowiemy” tygodnika pisała: „Jeździ nam się bardzo dobrze, ale od razu stał się przyczyną pierwszych nieporozumień rodzinnych. – Żaliła się olsztynianka. Mąż nie chce zabierać dzieci. Twierdzi, że samochód nie wytrzyma dużego obciążenia, a przecież wszyscy razem, łącznie

88 Dz.U. 1977, nr 19, poz. 80.

89 *W sprawie odsprzedaży nowych samochodów*, „Motor”.

90 A.K. Wróblewski, *Śmierć giełdy*, s. 5.

91 L. Rejewski, *Polski Fiat 126p i elementy decyzji (2)*, „Motor” 1974, nr 1144, s. 9.

92 A. Dzierżanowski, *Fiat 126p na co dzień*, Warszawa 1983, s. 69, 76–77.

93 F. Popek, *Dlaczego wybrałem polskiego Fiata 126p?*, „Motor” 1974, nr 1138, s. 11.

z dziećmi, ważymy niewiele ponad 210 kg⁹⁴. Dziennikarze „Motoru” sprawdzili nawet możliwości malucha w zakresie ładowności. Po wyjęciu tylnej kanapy zmieścili we wnętrzu auta: walizkę z ubraniami, neseser, stół i dwa turystyczne fotele owinięte dwoma materacami, worek z dwuosobowym namiotem, torbę podróżną, pięciolitrowy kanister, dwa śpiwory, kamerę filmową, aparat fotograficzny, radio. W niewielkim bagażniku znalazły się natomiast: trzy butelki oleju, butla gazowa, palnik, pojemnik z sypkimi artykułami żywnościowymi, torba z przyborami do mycia, dwutygodniowy zapas konserw, dwa grube swetry i dwa płaszcze. W kieszeniach na drzwiach schowali mapy, na półce pod deską rozdzielczą apteczkę i kanapki⁹⁵.

Niemniej rozmiary auta nie powstrzymały Polaków w podejmowaniu bliższych i dalszych, a nawet międzynarodowych wypraw⁹⁶. Jednym z ikonicznych obrazów, jakie towarzyszą zbiorowej pamięci Polski Ludowej, jest właśnie maluch z czwórką pasażerów i załadowanym bagażnikiem dachowym. W ten sposób podróżowały rzesze Polaków, a kierunki ich wypraw ograniczały jedynie możliwości finansowe. Włodzimierz Marciniak, który swoimi wrażeniami z trzyletniej eksploatacji fiata podzielił się na łamach „Motoru”, skrupulatnie wyliczał: „Do chwili obecnej przejechałem niecałe 30 000 km. Z dłuższych wyjazdów odbyłem wycieczki: NRD 1976, Węgry 1976, Bieszczady 1977, Węgry 1978”⁹⁷.

Podróże maluchem w dalsze, zwłaszcza południowe kierunki (Bułgaria, Jugosławia), nie były niczym wyjątkowym⁹⁸. Jedną z nich, do Turcji, warta jest wspomnienia nie tylko ze względu na fakt, że odbyła się właśnie maluchem. „Mierzę 190 cm wzrostu, ale za kierownicą Fiacika mieszczyć się dobrze” – tak rozpoczynał swoją relację Z. Komorowski. Jego gabaryty, jak się okazało, nie stanęły na drodze, by wspólnie z żoną pokonać kilka tysięcy kilometrów z Polski nad Bosfor.

Wzięliśmy ze sobą duży namiot, materace, śpiwory, koce, butlę z gazem oraz kanistry na paliwo i wodę. [...] Załadowaliśmy tylko całą tylną kanapę. Zabrałem też do bagażnika z przodu zapas oleju i wody destylowanej oraz torbę z narzędziami i częściami zapasowymi, z których na całej trasie wykorzystałem jedynie filtr powietrza oraz świece

– relacjonował turysta, nie bojący się zaryzykować eskapady wiodącej przez praktycznie całą południowo-wschodnią Europę⁹⁹. Andrzej Dorosz, który wraz z dwoma osobami od-

94 *Bez przesady*, „Motor” 1976, nr 1283, s. 19.

95 E. Gąsiorkowa, „Maluch” – samochód górski, „Motor” 1976, nr 1271, s. 15.

96 Patrz np.: A. Dorosz, T. Gonera, *Polskim fiatem 126p przez Europę i Azję*, „Motor” 1975, nr 1234/35, s. 30. Badacze zajmujący się historią wypoczynku i czasu wolnego są zgodni co do tego, że masowa motoryzacja nieodwracalnie zmieniła sposób spędzania wolnego czasu i charakter wypoczynku. Pojawienie się szeroko dostępnych aut spowodowało, że o wiele łatwiej można było dostać się w wcześniej trudno dostępne i atrakcyjne turystycznie miejsca. Podróż samochodem skracająca czas dojazdu sprawiając, że pozostawało go więcej na wypoczynek i zwiedzanie. W przypadku polskim to właśnie, jak pisze Paweł Sowiński, ostatnie dwudziestolecie istnienia PRL stało się momentem przełomowym dla ruchu turystycznego oraz wypoczynku weekendowego. Z. Krasiński, H. Mruk, P. Rzepczyński, *Handel i usługi na tle rozwoju motoryzacji indywidualnej*, Warszawa 1977, s. 83; M. Jastrząb, *Turystyka campingowa w Polsce*, [w:] *Gospodarczy wymiar turystyki*, red. E. Kościak, Wrocław 2011, s. 203; P. Sowiński, *Wakacje w Polsce Ludowej. Polityka władz i ruch turystyczny (1945–1989)*, Warszawa 2005; W.J. Belasco, *Americans on the Road. From Autocamp to Motel 1910–1945*, Baltimore, London 1997, s. 8–17.

97 W. Marciniak, *Po trzech latach eksploatacji*, „Motor” 1978, nr 1379, s. 17.

98 Z. Ropiński, *Tak to bywało. Zapiski z lat 1977–1981*, Bydgoszcz, Gdańsk 2013, s. 49.

99 Z. Komorowski, *Po wywrotce na dach w Turcji – maluchem na własnych kołach do kraju...*, „Motor” 1976, nr 1281, s. 15–16.

był kilkutygodniową podróż po Bałkanach i Grecji, przebywając małym fiatem ponad 6,8 tys. km, pisał zachwycony:

Nieźle obciążony maluch trzymał się świetnie drogi i to nawet na ostrych wirażach. Nasza szybkość podróżna wynosiła zwykle 85–95 km/godz., ale jeśli były ku temu warunki rozpędzałem 126-tkę do 105 a nawet do 110 km/godz. [...] Samochód zupełnie dobrze dawał sobie radę w górach. Na niektóre wzniesienia wdrapywałem się wprawdzie na drugim biegu, ale robiło tak wiele innych samochodów o znacznie mocniejszych silnikach¹⁰⁰.

O ile decyzja o zakupie licencji na malucha spotkała się z dość życzliwym przyjęciem ekspertów oraz dużą ostrożnością pośród społeczeństwa, to wraz z upadkiem ekipy Gierka na początku dekady lat osiemdziesiątych coraz częściej i głośniej wypowiadały się osoby, które uważały najmniejszego z fiatów za kiepski wybór, a produkt FSM stał się przyczynkiem do refleksji nad ogólnym stanem polskiej motoryzacji indywidualnej. Krzysztof Wolicki na chłodno punktował: „nie jest żadnym dowodem zdrowia [polskiej motoryzacji – dop. H.W.] fakt, że ludzie rozchwytyją i przepłacają polskie fiaty – gdy rzecz dzieje się w monopolistycznym rynku sprzedawcy”. Kupujący, pozbawieni realnych możliwości wyboru, zdecydowali się na taki, a nie inny zakup. Wolicki interesująco porównał również legendarnego fiata 500 z jego polskim odpowiednikiem:

Był to nie tylko model umasawiający motoryzację, lecz także istotny element gwałtownego uderzenia na Włochy tzw. cywilizacji masowej oraz równocześnie przyspieszonej industrializacji [...]. Pięćsetka zastępowała i wypierała skuter, fiatowska fala zalewała rynek wręcz w rytmie demografii. Młodzi pobierali się, płodzili dzieci i przesiadali się do samochodziku. [...] fiacik 126 przyjechał wprawdzie na nasz rynek w kilkuletnim okresie przyspieszenia gospodarczego, w czym zawodowi trębacze dopatrywali się idealnego przystosowania do dawnych stosunków włoskich, ale było to całkiem powierzchowne podobieństwo. [...] Kupno fiacika 126 nie jest u nas faktem awansu i ruchliwości socjalnej, ale raczej aktem stabilizacji i przyszpilenia, chociażby dlatego, że stanowi decyzję inwestycyjną angażującą w kalkulacje długoterminowe”.

Według Wolickiego oparcie polskiego modelu masowej motoryzacji indywidualnej o malucha w dalszej perspektywie oznaczało stagnację, bowiem światowy przemysł coraz szybciej Polsce „odjeżdżał”¹⁰¹. W tej optyce widać różnicę w podejściu do auta. O ile bowiem, trzymając się nadal przykładu i analogii „włoskiej”, „pięćsetka” była po prostu pewnym etapem (pomiędzy jednośladem a większym autem), a w przypadku popularnego malucha często był to docelowy zakup.

Nad produktami polskiego przemysłu motoryzacyjnego widniało ryzyko niskiej jakości.

Polski Fiat 126p musiał być z konieczności kompromisem [...]. Wielkoseryjnie, jak na nasze warunki, produkowany samochód małowrażowy wykańczany jest w fabryce dosyć starannie, co nie oznacza, że spotyka się wszystkie egzemplarze nale-

100 A. Dorosz, T. Gonera, *Polskim fiatem 126p przez Europę i Azję*, „Motor” 1975, nr 1234–1235, s. 30.

101 K. Wolicki, *Ulice i zaulki motoryzacji*, „Przegląd Techniczny” 1980, nr 41, s. 21–24.

życie dopracowane. Niektóre wymagają przeprowadzenia prac wykończeniowych we własnym zakresie

– pisano w „Motorze”¹⁰². Wydawany w FSM tygodnik „Sonda” nie owijał w bawełnę: „Samochód schodzący z linii posiada całą masę usterek, które na tzw. naprawach staramy się usunąć w stu procentach. Można założyć, że nabywca otrzymuje samochód w 85 procent bez usterek, natomiast za pozostałe 15 procent często i przeważnie nie my ponosimy winę”¹⁰³.

W liście do Janusza Wieczorka, szefa Urzędu Rady Ministrów, do którego trafiały prośby o przydział talonu na nowe auta, były więzień obozu Auschwitz i działacz Związku Bojowników o Wolność i Demokrację, pisał na początku ósmej dekady tak: „W 1978 r. otrzymałem «malucha», ale trafił mi się taki fatalny egzemplarz, że chcąc go użytkować musiałbym włożyć w niego prawie drugie tyle co on kosztował, a jak na ironię w okresie gwarancji był bez zarzutu. Musiałem się go pozbyć”¹⁰⁴. Aktorka Magdalena Zawadzka wspominała auto bez sentymentu:

Byłam permanentną właścicielką kilku małych fiatów w latach 1974–90 [...]. Kiedy bowiem przesiałam się do bardziej komfortowych samochodów, przekonałam się – niech wybaczą mi wszyscy jego właściciele! – jak upiorny jest ten Maluch. Niebezpieczny, podatny na rdzę, zdolny obracać się wokół własnej osi, o brzemieniu silnika przypominającym terkot sieczkarni, w którym ciągnio ssania przy pociągnięciu zostawało w dłoni. [...] Słowem, w małym fiacie nie mogłam być pewna ani dnia, ani godziny, czy dojadę na miejsce i czy w ogóle ten pojazd ruszy¹⁰⁵.

W 1982 r. polski przemysł motoryzacyjny wyprodukował łącznie ponad 222 tys. samochodów osobowych. Polmozbyt przeprowadził wrywkowe badania jakości, które objęły 10% egzemplarzy. Wynik kontroli wykazały dramatyczny poziom wykonania aut. Zakwestionowano niemal 90% skontrolowanych pojazdów¹⁰⁶. W 1983 r. Wojciech Jaruzelski, w przemówieniu zamykającym XIV Plenum KC PZPR, odniósł się do owego problemu. Z partii 5 tys. maluchów, które zostały dostarczone do warszawskiego Polmozbytu, wszystkie posiadały mniejsze lub większe usterek: „Ani jeden, powtarzam, ani jeden nie nadawał się do sprzedaży” – grzmiał z trybuny pierwszy sekretarz¹⁰⁷. Niedopasowane pokrywy silnika i bagażnika, niedomykające się okna i drzwi, źle ustawiona geometria zawieszania, niesprawna skrzynia biegów czy nieszczelność podłogi i uszczelki w szybach, to tylko niektóre z wad pechowej partii. Koszt ich usunięcia wyniósł niemal 2,5 mln zł. Nie była to sytuacja wyjątkowa. Kontrola zaplecza usługowo-naprawczego samochodów osobowych, przeprowadzona przez NIK w 1983 i 1984 r., skończyła się niezwykle smutną i wiele mówiącą o ówczesnej rzeczywistości konstatacją:

102 *Polski Fiat 126p. 56 badanie drogowe Motoru*, „Motor” 1975, nr 1233, s. 5–9.

103 Cyt. za: P. Semczuk, *Maluch. Biografia*, Warszawa 2014, s. 128.

104 Cyt. za: M. Jastrząb, *Paternalizm i klientelizm w Polsce Ludowej. Na przykładzie dystrybucji samochodów*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Politologica” 2013, t. 10, s. 89.

105 A. Sowa, *Fiat 126p. Mały wielki samochód*, Gliwice 2008, s. 157–158.

106 Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej [AIPN], sygn. Ka 047/1246, k. 84.

107 W. Jaruzelski, *Wystąpienie I sekretarza KC PZPR tow. Wojciecha Jaruzelskiego na zakończenie XIV Plenum KC PZPR*, „Trybuna Robotnicza” 22.11.1983, nr 13127, s. 5.

Otrzymane z fabryki niesprawne samochody nie były często reklamowane u producentów ani też doprowadzane do wymaganej jakości w placówkach handlowych. Wielu klientów, mając na względzie przebyte trudności w uzyskaniu uprawnień do nabycia samochodu, wieloletnie oczekiwanie na realizację przedpłaty, niestabilność cen oraz niedotrzymywanie terminów sprzedaży, decydowało się na zakup samochodu z usterkami¹⁰⁸.

W 1988 r., w świetle dokumentów działu odbioru jakościowego kieleckiego Polmożbytu udział aut produkcji krajowej zakwestionowanych i zareklamowanych uległ zwiększeniu w stosunku do roku poprzedniego. W przypadku malucha odsetek ten wyniósł ponad 40% (niemal o 10% więcej niż w 1987 r.). Głównymi przyczynami reklamacji były wady blacharsko-lakiernicze, głośna praca, zakleszczanie się skrzyni biegów oraz zwarcia w instalacji elektrycznej¹⁰⁹.

Jan Szczepański słusznie zauważył, że największym problemem polskiego przemysłu wytwarzającego przedmioty konsumpcyjne było to, że nie był kontrolowany przez konsumenta i nie odczuwał ekonomicznych konsekwencji produkowanych bublei¹¹⁰. Oczywiście nie był to tylko i wyłącznie problem polski. Dotyczył praktycznie wszystkich gospodarek państw socjalistycznych. Ekonomisci zauważali, że konsumenci w gospodarkach kapitalistycznych mogli wywierać (i wywierali) wpływ na producentów, żądając towarów spełniających ich wymagania, także w zakresie oferowanej jakości. Możliwość wyboru spośród różnych dostawców im na to pozwalała¹¹¹. W gospodarkach centralnie sterowanych takich możliwości nie było lub były mocno ograniczone. Decydował o tym ogromny popyt. Interesująco w tej optyce wyglądają dane dotyczące obsługi technicznej samochodów wyprodukowanych w krajach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Tylko w dwóch województwach Polski centralnej, kieleckim i radomskim, zarejestrowanych było łącznie niecałe 150 tys. samochodów, wyprodukowanych w krajach socjalistycznych – 6 tys. polonezów, 93,3 tys. maluchów, 30,7 tys. dużych fiatów, 7,2 tys. škód, 3,4 tys. ład, 4,8 tys. wartburgów oraz 2,6 tys. dacji. Jak wykazała kontrola, tylko w 1988 r. stacje obsługi na tym terenie wykonały 260 tys. napraw¹¹². Oznaczało to, że statystycznie każde z tych aut znalazło się w państwowym warsztacie co najmniej raz w przeciągu dwunastu miesięcy¹¹³.

Sondaż „Jak nam się żyje”, przeprowadzony w lutym 1987 r. przez Centrum Badania Opinii Publicznej, pokazał ciekawy trend w konsumenckich preferencjach Polaków. Wraz z upowszechnieniem się motoryzacji indywidualnej auto osobowe stawało się po prostu przedmiotem użytkowym, a przestawało świadczyć o sytuacji materialnej jego posiadacza. Niemniej respondenci wprowadzili bardzo wyraźne rozróżnienie: „Symbolem dobrej

108 AIPN, sygn. Ka 047/1246, k. 84.

109 Archiwum Państwowe w Kielcach [APK], Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Kielcach [NIK Kielce], sygn. 7004, Protokół kontroli Przedsiębiorstwa Państwowego POLMOŻBYT w Kielcach ul. 1-go Maja 191 a, k. 31–33.

110 J. Szczepański, *Rozważania o konsumpcji i polityce społecznej*, Warszawa 1978, s. 17–18.

111 D. Miller, *Socialism and the Market*, „Political Theory” 1977, t. 5, nr 4, s. 476; N. Balnave, G. Patmore, *The Politics of Consumption and Labour History*, „Labour History” 2011, nr 100, s. 145–146.

112 APK, NIK Kielce, sygn. 7004, Protokół kontroli, k. 14–15.

113 Podkreślić należy, że obok warsztatów państwowych, które stanowiły mniejszość, istniała spora liczba warsztatów prywatnych.

pozycji w naszych warunkach może być tylko samochód luksusowy, określane jako «dobry», co oznacza zwykle: produkcji zachodniej”¹¹⁴.

„Telewizor, meble, mały fiat – oto marzeń szczyt”

„Samochód jest wielką pasją ludzi dwudziestego wieku. Nie widziałem powodu, dla którego z dobrodziejstw motoryzacji nie mieli by korzystać moi rodacy” – tak o swojej decyzji mówił po latach Gierek w rozmowie z Januszem Rolickim. „Pokazaliśmy produkując ten samochód, że naprawdę myślimy o spełnianiu potrzeb i pragnień ludzi”¹¹⁵. W utworze *Nie płacz Ewka* wykonywanym przez gwiazdę polskiego rocka, zespół Perfect, pada wers, który werbalizował pragnienia Polaków u progu dekady lat osiemdziesiątych¹¹⁶. „Telewizor, meble, mały fiat – oto marzeń szczyt” – śpiewał wokalista grupy, Grzegorz Markowski. W świetle badań opinii publicznej, które prowadzono pod koniec lat osiemdziesiątych, to właśnie owa triada: meble, kolorowy telewizor i samochód najczęściej pojawiały się jako odpowiedź na pytanie dotyczące kolejności przyszłych zakupów. Jednak zamiary i marzenia to jedno, natomiast realne możliwości jego nabycia to zupełnie co innego.

W 1968 r., pod koniec rządów Gomułki, grupa pracowników Zespołu Badań Konsumpcji z Instytutu Nauk Ekonomicznych UW przygotowała prognozę pt. „Analiza i przewidywania popytu motoryzacyjnego i czynników pochodnych”. Jej wyniki były, jak stwierdzono, „zachęcające”¹¹⁷. Według szacunków GUS Polska znalazła się pod względem dochodów (liczonych w dolarach amerykańskich) na 1 mieszkańca w przedziale od 751 do 1000. Takie kraje, jak Austria, Czechosłowacja, Finlandia czy NRD, znajdowały się w przydziale wyższym. Poziom dochodu determinował realne możliwości posiadania auta. Oprócz tego, jak słusznie podkreślano we wspomnianej prognozie, „ogólna liczba potencjalnych nabywców samochodu zależy od liczby rodzin, które dysponują dostatecznie wielkimi swobodnej dyspozycji, tj. dochodami ponad wydatki niezbędne”. Jedynym zastrzeżeniem było wyłączenie z tej puli rodzin, które nie posiadały samodzielnego mieszkania, bowiem zakładano, że „potrzeby mieszkaniowe zaspokajane są w pierwszej kolejności”¹¹⁸. W zależności od ceny nowego samochodu, sposobu jego sprzedaży (przedpłata, zakup ratalny) oraz wysokości kosztów jego eksploatacji, liczba potencjalnych nabywców, utrzymujących się z pracy w gospodarce uspołecznionej, wynieść miała od 815 tys. do ponad 3 mln. Widać zatem, że prognozowane, finansowe możliwości nabywania samochodów były dość duże¹¹⁹.

Pod koniec 1973 r., kilka miesięcy po rozpoczęciu przyjmowania przedpłat na fiaty 126p, wśród przyszłych posiadaczy auta przeprowadzona została ankieta dotycząca motywów wyboru, jakie zadecydowały o założeniu książeczki „F”. Pośród najważniejszych wymieniano przede wszystkim wysokie koszty eksploatacji dotychczasowych aut, trud-

114 M. Strzelecka, *Samochód – symbol dobrobytu? (Wyniki sondażu Centrum Badań Opinii Społecznej)*, „Przedsiębiorstwo i Rynek” 1988, z. 4 (19), s. 35, 37.

115 J. Rolicki, *Edward Gierek: przerwana dekada*, Warszawa 1990, s. 85, 86.

116 Por. R. Spalek, „Szara biel i czerwien flag”. *Obraz rzeczywistości w polskiej muzyce rockowej*, [w:] „Jesteście naszą wielką szansą”. *Młodzież na rozstajach komunizmu*, red. P. Ceranka, S. Stępień, Warszawa 2009, s. 234–238.

117 K. Ryć, *Pojemność rynku*, s. 5.

118 Ibidem, s. 6.

119 Ibidem.

ności z nabyciem innego pojazdu czy też łatwość obsługi. Zdarzały się także odpowiedzi, które mówiły, że auto z FSM miało zastąpić większy samochód (najczęściej dużego fiata, wartburga lub škodę)¹²⁰. Widać więc wyraźnie, że oczekiwania wobec obniżenia kosztów utrzymania samochodu były bardzo wysokie. Jak obliczano, roczny koszt utrzymania i eksploatacji przy średnim przebiegu około 12 tys. km syreny kształtował się w 1970 r. na poziomie 22 tys. zł rocznie¹²¹. Analogiczne zestawienie dla malucha faktycznie wskazywało niższe koszty, przy podobnym użytkowaniu auta. W 1976 r. łączny koszt zamknął się w kwocie 17,5 tys. zł, a w 1977 r. – 14 tys.¹²²

Kiedy w 1976 r. Ośrodek Badania Opinii Publicznej i Studiów Programowych Komitetu do Spraw Radia i Telewizji „Polskie Radio i Telewizja” przeprowadził ankietę pt. „Sprawy motoryzacji”, aspekt dochodów uzależnionych od zajmowanego stanowiska i wykonywanej pracy był decydujący dla „mieć lub nie mieć” własny samochód. Otóż w świetle wyników badania w co pięćdziesiątej rodzinie robotników niewykwalifikowanych, w co dwudziestej rodzinie robotników wykwalifikowanych i rolników oraz w co piątej pracowników umysłowych było auto osobowe. Jeszcze silniej zależność posiadania samochodu występowała w zmiennej wykształcenia. Tutaj co trzecia rodzina z wyższym wykształceniem i co pięćdziesiąta z niepełnym podstawowym wykształceniem mogła pochwalić się własnym autem. Również osobiste odczucie sytuacji materialnej było silnie skorelowane z możliwościami motoryzacyjnymi. Jak się bowiem okazało, co czwarta rodzina uważająca swój status materialny za dobry oraz co dziesiąta jako średni, posiadała samochód. Kto w badaniu określał sytuację jako „nienajlepszą” lub „złą” auta nie posiadał. Dane jasno wskazywały, że w połowie lat siedemdziesiątych własny samochód był dobrem dostępnym przede wszystkim dla dobrze zarabiających, lepiej wykształconych i wyżej wykwalifikowanych¹²³. Dziennikarze „Motoru” odwiedzili punkt sprzedaży nowych samochodów mieszczący się w Warszawie przy ul. 1 sierpnia. W kolejce zgromadziły się osoby, których odbiór auta został wyznaczony na marzec 1977 r. Przeprowadzone rozmowy z kolejkowiczami wykazały pewną interesującą prawidłowość. Otóż wśród nabywców maluchów zdecydowana większość kupujących reprezentowała takie zawody jak inżynier, prawnik, urzędnik czy naukowiec. Z kolei syreny kupowali robotnicy. Łączył ich fakt, że w większości byli to ludzie w wieku ponad 40 lat, co potwierdzać miało prawidłowość, że do posiadania własnego samochodu dochodzi się w Polsce jeszcze stosunkowo późno. „Wraz z żoną – urzędniczką – zbierałem na samochód prawie 8 lat. [...] Jest to nasz pierwszy samochód, wybrany ze względu na niskie koszty eksploatacji” – mówił 52-letni rzemieślnik Józef W.¹²⁴ Analiza zestawień budżetów gospodarstw domowych, przygotowywana przez GUS nieprzerwanie od 1957 r.¹²⁵, pokazuje wyraźne zróżnicowanie w posiadaniu samochodów (Tabela 4).

120 L. Rejewski, *Polski Fiat 126p i motyw wyboru (1)*, „Motor” 1974, nr 1142, s. 3, 8–9.

121 W. Antonowicz, *Koszty eksploatacji syreny*, „Motor” 1973, nr 1088, s. 7.

122 W. Marciniak, *Po trzech latach eksploatacji*, „Motor” 1978, nr 1379, s. 19.

123 S. Szostkiewicz, *Problemy motoryzacji i bezpieczeństwa na drogach publicznych w opinii społecznej*, Warszawa 1976, s. 5–6.

124 E. Gąsiorowska, J. Wej, *Przed pierwszą, szczęśliwą chwilą...*, „Motor” 1977, nr 1301, s. 10–11.

125 B. Podolec, *Budżety gospodarstw domowych w Polsce 1979–1991*, „Polityka ekonomiczna i społeczna” 1992, z. 15, s. 5; patrz też: eadem, *Wybrane aspekty analizy warunków życia ludności w Polsce*, Kraków 2014.

Tabela 4. Odsetek posiadanych samochodów na 100 gospodarstw domowych według grup zatrudnienia.

	1973	1975	1976	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1990
Pracownicze	7,6	9,0	10,3	18,5	20,0	22,6	24,1	26,5	27,3	27,2	29,3	29,8	30,2	33,2
Pracowniczochłopskie	3,6	4,4	5,7	10,4	11,6	14,7	15,2	19,0	19,5	21,6	25,1	27,3	28,6	35,1
Chłopskie	3,4	4,6	4,1	10,8	11,9	11,6	12,5	19,0	20,8	23,7	25,6	28,0	30,5	36,4
Emerytów i rencistów	0,6	1,3	1,4	2,3	2,7	2,7	3,5	6,6	7,2	7,3	7,6	9,1	9,4	9,5

Źródło: Zestawienia własne na podstawie serii „Budżety gospodarstw domowych”.

Tabela 5. Odsetek posiadanych samochodów na 100 gospodarstw pracowniczych.

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pracownicze	18,5	20,0	22,6	24,1	26,5	27,3	27,2	29,3	29,8	30,2
Na stanowiskach robotniczych	11,4	12,7	14,9	17,2	18,9	20,1	20,6	22,2	22,5	23,6
Na stanowiskach nierobotniczych	28,6	30,8	33,2	32,7	39,4	39,7	38,4	41,5	42,7	41,8

Źródło: Zestawienia własne na podstawie serii „Budżety gospodarstw domowych”.

Dla lat osiemdziesiątych, kiedy dla danych statystycznych wprowadzono rozróżnienie na pracowników sektora uspołecznionego zatrudnionych na stanowiskach robotniczych i nierobotniczych, widać wyraźne dysproporcje (Tabela 5). Liczba aut posiadanych przez gospodarstwa domowe pracowników nierobotniczych była ponad dwukrotnie wyższa. W 1980 r., kiedy to na 100 gospodarstw pracowniczych przypadało 20 aut, różnica była jeszcze większa. W przypadku zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych było to 30,8 samochodów, w przypadku robotników zaś – jedynie 12,7. W kolejnych latach, aż do upadku PRL, owa dysproporcja utrzymywała się mniej więcej na tym samym poziomie. Pod koniec dekady, jak wynika z danych statystycznych w liczbie samochodów na 100 gospodarstw domowych, robotników wyprzedzali zarówno chłopi, jak i chłoporobotnicy. W kadarowskich Węgrzech samochód również pozostawał *de facto* dobrem dostępnym dla określonej grupy. Jak wynika ze statystyk, na 100 rodzin robotniczych zarejestrowanych było 17 samochodów osobowych. Tymczasem w przypadku urzędniczych gospodarstw domowych wielkość ta była ponad dwukrotnie większa (37 samochodów). Najgorzej wyglądała sytuacja w przypadku rolników węgierskich – tutaj na 100 gospodarstw przypadało jedynie 12 aut¹²⁶.

Wnioski

Konsumpcyjny zwrot w wewnętrznej polityce Gierka przyniósł rzeszom polskiego społeczeństwa nadzieję na choćby częściowe przezwyciężenie różnic w poziomie rozwoju mo-

126 T. Valuch, *Everyday Life Under Communism*, s. 111.

toryzacji indywidualnej. Nawet jeśli kolejne systemy sprzedaży (przedpłaty), jak i wielkość produkcji nie były w stanie zaspokoić potrzeb, to i tak w porównaniu do okresu rządów Gomułki różnica była nieporównywalna. Warto jednak pamiętać, że oficjalna sprzedaż samochodów miała przede wszystkim na celu drenowanie oszczędności Polaków, które jak pokazywały dane, stanowiły niezwykle łakomy kąsek dla rządzących. Kiedy oficjalna podaż aut nie nadążała za popytem, Polacy zwracali się w kierunku transakcji prywatnych. Te w przeważającej części dokonywane były na giełdach samochodowych. Tamtejszy handel używanymi, ale i nowymi autami wzbudzał wiele kontrowersji. Przede wszystkim podnoszono problem cen. Kilkuletnie auta w warunkach giełdowych potrafiły kosztować tyle samo, ile pojazdy nowe. Fiat 126p z miejsca zdobył sobie poczesne miejsce w giełdowym krajobrazie, stając się łakomym kąskiem dla spragnionych własnego samochodu Polaków, niezważających na kilkudziesięcioprocentowe przebicie.

Pojawienie się malucha w gospodarstwie domowym oznaczało ogromny przełom. Przede wszystkim utrzymanie samochodu w ruchu oraz jego obsługa techniczna wymagały zaangażowania zarówno czasu, jak i funduszy. Dostęp do usług motoryzacyjnych (warsztat, części) w realiach gospodarki niedoboru wymagał wiele poświęceń. Jednocześnie „boom motoryzacyjny” wywołany wprowadzeniem do sprzedaży fiata 126p oznaczał zmiany w sposobach spędzania czasu wolnego. Coraz częściej Polacy decydowali się na spędzanie weekendów czy urlopów poza miastem, wybierając się maluchem na bliższe, ale i dalsze wycieczki.

Produkowany przez kilkadziesiąt lat maluch stał się jednym z symboli peerelowskiej motoryzacji¹²⁷. W 1989 r. po polskich drogach jeździło niemal 4,8 mln prywatnych samochodów osobowych z czego 3,2 mln wyprodukowano w FSM lub FSO. Najwięcej, bo aż 1,6 mln, było fiatów 126p, niemal dwa razy więcej niż dużych fiatów, osiem razy więcej niż polonezów. Na marginesie warto zauważyć, że nadal dzielnie radziła sobie syrena. 470 tys. egzemplarzy tego auta nadal pokonywało polskie drogi. Jest to o tyle interesujące, że przynajmniej w teorii liczba ta stanowiła niemal 90% całkowitej produkcji jedyne polskiego samochodu wytwarzanego od końca lat pięćdziesiątych.

Bez zbytniej przesady można stwierdzić, że popularny maluch był autem, które zmotoryzowało polskie społeczeństwo. O ile w pierwszym powojennym dwudziestopięcioleciu to syrena była samochodem, dzięki któremu Polacy „uczyli się” motoryzacji, to fiat 126p odpowiadał za skok motoryzacyjny drugiej połowy lat siedemdziesiątych i całą dekadę lat osiemdziesiątych i niejako domknął historię rozwoju motoryzacji okresu PRL. Decydujące okazały się stosunkowo niska cena oraz (mimo wszystko) wysoka dostępność. Z ponad 2,5 mln egzemplarzy wyprodukowanych w przeciągu ostatnich dwóch dekad PRL, wyeksportowano nieco ponad 1 mln sztuk. Pozostałe trafiły do Polaków. Obie kwestie zaważyły na popularności najmniejszego z modeli produkowanych przez polski przemysł motoryzacyjny.

127 PRL – doświadczenia, oceny, skojarzenia. Komunikat z badań CBOS, 2014, nr 61, s. 14.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Archiwum Akt Nowych [AAN]:

- Komisja Planowania przy Radzie Ministrów [KPpRM], sygn. 4/192, 7489, 7496;
- Ministerstwo Przemysłu Maszynowego, sygn. 13/13;
- Powszechna Kasa Oszczędności [PKO], Sprawozdanie Powszechnej Kasy Oszczędności PKO [za] 1974, Warszawa, marzec 1975 r.

Archiwum Państwowe w Kielcach [AKP], Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Kielcach [NIK Kielce], sygn. 7004, Protokół kontroli Przedsiębiorstwa Państwowego POLMOZBYT w Kielcach ul. 1-go Maja 191 a.

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej [AIPN], sygn. Ka 047/1246.

Open Society Archives at Central European University [OSA CEU]:

- HU OSA 300-8-3-11519, Motorization in Yugoslavia Expanding, 12.02.1979 r.;
- HU OSA 300-8-47:31/5-13, Situation Report: Poland, 5.11.1971 r.;
- HU OSA 300-8-47:33/5-19, Situation Report: Poland, 20.07.1977 r.;
- HU OSA 300-8-47-59-12, Situation Report: Czechoslovakia, 13.03.1970 r.;
- HU OSA 300-8-47-59-12, Situation Report: Poland, 13.11.1972 r.

Źródła drukowane

Dz.U. 1977, nr 19, poz. 80, Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 1977 r. w sprawie opłaty skarbowej od sprzedaży samochodów.

Kisielewski S., *Dzienniki*, Warszawa 2001.

Laforet C., *Za żelazną kurtyną. Podróż do Polski w 1967 r.*, Warszawa 2013.

Lengren Z., Strzelecki K., Amirjan R., *126x126p*, Warszawa 1978.

Monitor Polski 1968, Nr 31, poz. 212, Zarządzenie Ministra Handlu Wewnętrznego z dnia 6 lipca 1968 r. w sprawie sprzedaży dla ludności nowych samochodów osobowych.

Monitor Polski 2023, poz. 229, Obwieszczenie Ministra Finansów z dnia 16 lutego 2023 r. w sprawie określenia wysokości kwot rekompensat wypłacanych osobom, które wniosły przedpłaty na zakup samochodów osobowych marki Fiat 126p lub FSO 1500, na II kwartał 2023 r.

PRL – doświadczenia, oceny, skojarzenia. *Komunikat z badań CBOS*, 2014, nr 61.

Ropiński Z., *Tak to bywało. Zapiski z lat 1977–1981*, Bydgoszcz, Gdańsk 2013.

Rurarz Z., *Byłem doradcą Gierka*, Chicago, Toronto, Warszawa 1992.

VI Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. *Stenogram*. Warszawa 6–11 XII 1971 r., Warszawa 1972.

VIII Plenum KC PZPR (6–7 luty 1971 r.). *Nowe Drogi. Numer Specjalny*, Warszawa 1971.

Źródła prasowe

„Motor” 1971, nr 1022; 1972, nr 1039, 1053, 1047, 1072, 1073, 1075; 1973, nr 1082, 1088, 1112, 1115, 1121, 1126; 1974, nr 1138, 1142, 1144; 1975, nr 1213, 1233, 1234–1235;

1976, nr 1281, 1283, 1301; 1977, nr 1318; 1978, nr 1379; 1979, nr 1140; 1985, nr 1500; 1989, nr 1942.

„Polityka” 1965, nr 19; 1971, nr 11; 1977, nr 1063.

„Prawo i Życie” 1988, nr 8 (1207).

„Przedsiębiorstwo i Rynek” 1988, z. 4 (19).

„Przegląd Techniczny” 1980, nr 41, 45.

„Stop. Auto Moto Revenue” 1976, nr 5.

„Trybuna Ludu” 11.08.1976, nr 191.

„Trybuna Robotnicza” 22.11.1983, nr 13127.

„Wiadomości Polmozbytu” 1987, nr 9.

„Życie Gospodarcze” 1971, nr 41; 1977, nr 2.

„Życie Warszawy” 8.12.1971, nr 293.

Literatura przedmiotu

Balnavé N., Patmore G., *The Politics of Consumption and Labour History*, „Labour History” 2011, nr 100, s. 145–166, DOI 10.5263/labourhistory.100.0145.

Belasco W.J., *Americans on the Road. From Autocamp to Motel 1910–1945*, Baltimore, London 1997.

Ciesla B., *Difficult Relations. German Automobile Construction and the Economic Alliance in Eastern Europe, 1945–1989*, [w:] *Towards Mobility. Varieties of Automobility in East and West*, Wolfsburg 2009, s. 87–100.

Dzierżanowski A., *Fiat 126p na co dzień*, Warszawa 1983.

Gagyiova A., *Vom Gulasch zum Kühlschrank. Privater Konsum zwischen Eigensinn und Herrschaftssicherung im sozialistischen Ungarn (1956–1989)*, Wiesbaden 2020 (Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Otmittleuropas, t. 30).

Gatejel L., *Warten, hoffen und endlich fahren. Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR (1956–1989/91)*, Frankfurt, New York 2013.

Jastrząb M., *Nadzór nad wielką inwestycją przemysłową: budowa Fabryki Samochodów Małolitrażowych i wdrożenie produkcji fiata 126p*, [w:] *Z dziejów przemysłu po 1945 roku*, red. E. Kościak, R. Klementowski, Wrocław 2012, s. 113–122.

Jastrząb M., *Paternalizm i klientelizm w Polsce Ludowej. Na przykładzie dystrybucji samochodów*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Politologica” 2013, t. 10, s. 77–97.

Jastrząb M., *Socjalistyczna praworządność i egalitaryzm. Nadużycia w epoce gierkowskiej i walka z nimi. Przykład talonów samochodowych*, [w:] *Spółczesność polskie w latach 1980–1989*, red. N. Jarska, J. Olaszek, Warszawa 2015, s. 70–86.

Jastrząb M., *Turystyka campingowa w Polsce*, [w:] *Gospodarczy wymiar turystyki*, red. E. Kościak, Wrocław 2011, s. 201–214.

Kaliński J., *Ekonomiczne aspekty kryzysów systemu komunistycznego w Polsce*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2007, nr 11, s. 89–104.

Kraśński Z., Mruk H., Rzepczyński P., *Handel i usługi na tle rozwoju motoryzacji indywidualnej*, Warszawa 1977.

Lesiakowski K., *„Aby Polska rosła w siłę...” Koncepcja unowocześnień polskiej motoryzacji 1971–1972*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2017, r. 16, nr 2, s. 181–204, DOI 10.18778/1644-857X.16.02.07.

- Miller D., *Socialism and the Market*, „Political Theory” 1977, t. 5, nr 4, s. 473–490.
- Mórawski K.J., *Syrena – samochód PRL*, Warszawa 2005.
- Podolec B., *Budżety gospodarstw domowych w Polsce 1979–1991*, „Polityka ekonomiczna i społeczna” 1992, z. 15.
- Podolec B., *Wybrane aspekty analizy warunków życia ludności w Polsce*, Kraków 2014.
- Rolicki J., *Edward Gierek: przerwana dekada*, Warszawa 1990.
- Semczuk P., *Maluch. Biografia*, Warszawa 2014.
- Sikora M., *Black Box. Wywiad jako instrument transferu technologii i wsparcia decyzji ekonomicznych w PRL 1955–1990*, Katowice, Warszawa 2021.
- Skobelski R., *Polityka PRL wobec państw socjalistycznych w latach 1956–1970. Współpraca, napięcia, konflikty*, Poznań 2010.
- Sowa A., *Fiat 126p. Mały wielki samochód*, Gliwice 2008.
- Sowiński P., *Wakacje w Polsce Ludowej. Polityka władz i ruch turystyczny (1945–1989)*, Warszawa 2005.
- Spatek R., „Szara biel i czerwień flag”. *Obraz rzeczywistości w polskiej muzyce rockowej*, [w:] „Jesteście naszą wielką szansą”. *Młodzież na rozstajach komunizmu*, red. P. Ceranka, S. Stępień, Warszawa 2009, s. 234–238.
- Szczyptański J., *Rozważania o konsumpcji i polityce społecznej*, Warszawa 1978.
- Szostkiewicz S., *Problemy motoryzacji i bezpieczeństwa na drogach publicznych w opinii społecznej*, Warszawa 1976.
- Szumski J., *Rozliczenia z ekipą Gierka 1980–1984*, Warszawa 2018.
- Valuch T., *Everyday Life under Communism and After. Lifestyle and Consumption in Hungary, 1945–2000*, Budapest, Vienna, New York 2022, DOI 10.7829/9789633863770.
- Wilk H., *Giełdy samochodowe w latach schyłkowego PRL*, „Komunizm. System dokumentacja ludzie” 2019, nr 8, s. 117–131.
- Wilk H., *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970*, Warszawa 2017.
- Wróblewski A.K., *Polska na kółkach*, Warszawa 1989.
- Zaremba M., „Bigosowy socjalizm”. *Dekada Gierka*, [w:] *Polacy wobec PRL. Strategie przygotowawcze*, red. G. Miernik, Kielce 2003, s. 183–200.

Strony internetowe

- Fava V., *COMECON Integration and the Automobile Industry: the Czechoslovak Case*, „EUI Working Papers MWP” 2008, nr 18, cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/8710/MWP_2008_18.pdf?sequence=1&isAllowed=y [dostęp 23.04.2021].
- Fiat 126p. PKF 45A/72*, www.youtube.com/watch?v=52jCv750NdE [dostęp 14.02.2022].
- Gatejel L., *A Good Buy — if You Can Get One. Purchasing Cars Under Socialism Conditions*, „EUI Working Papers MWP” 2010, nr 14, cadmus.eui.eu/handle/1814/14197 [dostęp 23.04.2021].
- Kacprzak I., *Państwo wypłaci rekompensaty niedoszłym właścicielom fiatów*, [www.rp.pl/spoleczenstwo/art1771131-panstwo-wyplaci-rekompensaty-niedoszłym-wlascicielom-fiatow](https://www.rp.pl/spoleczenstwo/art1771131-panstwo-wyplaci-rekompensaty-niedoszлым-wlascicielom-fiatow) [dostęp 14.03.2022].
- Records of Radio Free Europe/Radio Liberty Research Institute: Publications Department: Background Reports*, catalog.osaarchivum.org/catalog/osa:cdec3e9d-f937-4bed-96cc-d20dd5bfc219 [dostęp 13.09.2022].

Records of Radio Free Europe/Radio Liberty Research Institute: Publications Department: Situation Reports, storage.osaarchivum.org/low/0c/bc/0cbcdf92-5a4e-43ad-ab1a-7-e81c7830584_1.pdf [dostęp 13.04.2021].

Records of Radio Free Europe/Radio Liberty Research Institute: Publications Department: Situation Reports, storage.archivum.org/low/30/ff/30ff61f8-c189-4f09-abf0-f42cfcbe2ae8_1.pdf [dostęp 9.03.2022].

dr hab. **Hubert Wilk**, prof. PAN, profesor w Instytucie Historii im. T. Manteuffla w Warszawie, Zajmuje się historią społeczną PRL ze szczególnym uwzględnieniem życia codziennego i rozwoju motoryzacji. Autor *Kto wyrąbie więcej ode mnie? Współzawodnictwo pracy robotników w Polsce 1947–1955* (Warszawa 2011) i *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970* (Warszawa 2017), a także kilkudziesięciu artykułów naukowych i popularnonaukowych.

e-mail: wilk.hubert@gmail.com

Data zgłoszenia artykułu: 30 marca 2023

Data przyjęcia do druku: 11 sierpnia 2023