

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

„[...] brak samochodu – to analfabetyzm gospodarczy, zacofanie gospodarcze, podstawowy hamulec rozwoju gospodarczego kraju” – tak w styczniu 1957 r. mówił na jednej z narad poświęconych motoryzacji prof. inż. Wiktor Sudra z Politechniki Warszawskiej. Profesor trzeźwo oceniał sytuację – problemem motoryzacji zajmował się już od początku lat trzydziestych. Jego wypowiedź, zacytowana w pracy Huberta Wilka, znakomicie podkreśla problem, z jakim musiała zmierzyć się powojenna władza. Co więcej, uzmysławia, jak istotne kwestie zostały opisane przez tego Autora w książce *Między pragmatyką a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970*.

Książka Wilka jest opracowaniem, które tylko z pozoru zajmuje się wycinkiem rzeczywistości Polski Ludowej lat 1945–1970. Realnie jest bowiem historią Polski opowiedzianą przez pryzmat wspomnianego wąskiego, ale istotnego wycinka rzeczywistości. Praca ta jest jednak dość specyficzną opowieścią o PRL-u. Częściej bowiem pada w niej nazwisko Stanisława Lema niż Bolesława Bieruta. Ten pierwszy zwycięstwo w tym specyficznym rankingu zawdzięcza cytowanym źródłom, natomiast skromniejsza obecność tego drugiego nazwiska jest pochodną kształtu narracji książki. Tytułowa władza została bowiem potraktowana jako całość, w miarę jednorodna grupa. Autor nie skupiał się więc na dyskusjach teoretycznych (co nie znaczy, że ich unikał), a przede wszystkim przedstawiał zamiary władz, analizował podjęte decyzje i wskazywał ich skutki. Huber Wilk nie zapominał jednak także o perspektywie użytkownika samochodu. Więc jest to też opowieść o czasach, gdy po drogach jeździły samochody bez pasów bezpieczeństwa, bez licznika mierzącego przebieg, a nawet bez obowiązkowego ubezpieczenia OC.

Nie będzie przesadą porównanie, iż dla powojennej Polski przełom motoryzacyjny miał mieć podobne znaczenie, jak rewolucja informatyczna dla III RP. Sam Autor porównuje go do rewolucji przemysłowej. Z perspektywy XXI w. wydaje się to dziwne, ale w celu przybliżenia Polakom samochodów organizowano narady, dyskusje, powstawały gremia doradcze, rady decyzyjne i państwowe urzędy. Problem motoryzacji kraju był zbyt poważny, by zostawić go samym obywatelom. Zdawała sobie z tego sprawę nie tylko władza Polski Ludowej, ale także rząd RP na Uchodźstwie. Pomimo dramatycznej sytuacji sprawy polskiej na arenie międzynarodowej, w październiku 1944 r. Rada Ministrów utworzyła Radę Motoryzacyjną i zapowiedziała powstanie Państwowego Instytutu Motoryzacyjnego<sup>1</sup>. I choć decyzja ta nie przyniosła żadnych realnych skutków, w sposób oczywisty pokazuje, że zmotoryzowanie kraju było jednym z głównych powojennych zadań dla władz. Nie ważne, czy przybyłych z Moskwy, czy Londynu. O tym opowiada praca *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami*.

Książka Huberta Wilka ma układ mieszany. Pierwsze trzy rozdziały mają w zasadzie układ chronologiczny i omawiają historię polskiej motoryzacji na tle polskich dziejów. Pierwszy ma charakter wstępny i odnosi się do dziejów polskiej motoryzacji do 1945 r. Kolejne dwa Autor wpisał w klasyczną chronologię polityczną: mamy więc rozdział „bierutowski” i „gomułkowski”. Podział taki jest zgodny z тезami przez niego postawionymi (o czym poniżej). Dwa kolejne rozdziały to problemowa analiza sposobów zdobywania przez Polaków samochodów oraz sposobów radzenia sobie z kłopotami, jakie spadały na szczęśliwych właścicieli aut. Oczywiście te kłopoty były niczym wobec otrzymanych korzyści, które świetnie opisał wspomniany już Stanisław Lem. Jego zdaniem, oprócz klasycznych funkcji, auto służyło też do „błyszczania, do roztaczania pawiego ogona, do wbięcia noża w serce znajomych i powolnego nim obracania”.

Wspomniany podział wydaje się zasadny, choć nie do końca przekonuje mnie argumentacja (przyjęta za Jackiem Kuroniem) o znaczeniu dla motoryzacji dojścia do władzy Gomułki. Oczywiście

<sup>1</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 października 1944 r. o utworzeniu Rady Motoryzacyjnej, Dz.U. 1944, nr 14, poz. 27.

przełom roku 1956 jest dla historii motoryzacji dość ważną cezurą, jednak (r)ewolucja motoryzacyjna toczyła się już chyba własną drogą. Rządzący zdawał sobie sprawę z siły, jaką niesie ze sobą postęp w tej dziedzinie. Czy była ona jednak przełomowa? Być może udowodnieniu tezy postawionej przez Autora (i Kuronia) posłużyłaby szersza analiza podobnych procesów w innych krajach bloku sowieckiego.

Do układu książki można mieć też inne zastrzeżenia. Pierwszy rozdział Autor uczynił bardzo syntetycznym i skrótowym. Ma to oczywiste zalety, choć uważam, że ta część zyskałaby na niewielkim wzbogaceniu. Po pierwsze to właśnie w tym rozdziale powinna zostać zarysowana powszechna historia motoryzacji, a zwłaszcza moment upowszechnienia się samochodów wśród prywatnych właścicieli. Tak naprawdę to jest punkt odniesienia dla późniejszych działań polskich władz. Oczywiście w dalszej części książki można odnaleźć postulowany przeze mnie opis, ale pojawia się on w miejscu dość przypadkowym i zdecydowanie zbyt późno (s. 119). Po drugie zabrakło mi w tym rozdziale chociażby schematycznych map przedstawiających sieć dróg (w II RP i bezpośrednio po wojnie), rozmieszczenia sieci stacji benzynowych itp. Taki graficzny element lepiej uzmysłowiłby problem, przed którym stanęły powojenne władze.

Hubert Wilk w swojej książce zajął się licznymi problemami i postawił wiele pytań badawczych. Oprócz analizy założeń i przebiegu rozwoju motoryzacji w Polsce, przedstawił m.in. przemysł motoryzacyjny jako gałąź gospodarki. Szukał też odpowiedzi na pytanie, czy za rozwojem motoryzacji podążał rozwój infrastruktury. Czy samochody w rękach prywatnych właścicieli były zagrożeniem ideologicznych podstaw władzy komunistycznej w Polsce, czy raczej impulsem modernizującym gospodarkę? To ostatnie pytanie jest bardzo zasadne, bowiem historia polskiej motoryzacji to też dzieje gospodarki PRL w pigułce. Na przykładzie zmieniających się koncepcji dotyczących zmotoryzowania kraju można świetnie prześledzić zmiany w organizacji struktur całej gospodarki. Od powojennego chaosu, poprzez próby balansowania pomiędzy Wschodem i Zachodem, aż do decyzji o naśladowaniu wzorów sowieckich. Świetnie Autor pokazuje to na przykładzie historii związanej z inwestycją Fiata w latach czterdziestych. Planowana jako wspólne polsko-włoskie przedsięwzięcie, zakończyła się powstaniem Fabryki Samochodów Osobowych produkującej samochody w oparciu o wzory sowieckiej Pobjedy. Zresztą historia ta miała dalszy swój bieg i przecież Fiat do FSO wreszcie trafił – choć niemal 20 lat później. Warto w tym kontekście pamiętać, że jedynym samochodem, w którym wykorzystano wyłącznie polską myśl techniczną, była syrena. Myślę, że także w tym przypadku analogie z gospodarką – nie tylko gomułkowską – są aż nazbyt czytelne.

Bogaty jest katalog problemów, które Autor zauważył, ale pominął w opracowaniu. Chodzi m.in. o wpływ motoryzacji na sposób spędzania wolnego czasu, obecność samochodów w kulturze (według mnie – zwłaszcza w popkulturze) czy kwestie związane z zanieczyszczeniem środowiska. Ich zestawienie pokazuje, że są one materiałem na oddzielną książkę. Warto zwrócić uwagę na jeszcze jeden, istotny szczegół. Hubert Wilk dość mało miejsca poświęcił jednośladowi (książka w podtytule wskazuje zresztą, że to samochody są głównym jej tematem). Z jednej strony, ze względów kompozycyjnych to zrozumiały wybór. Z drugiej jednak czasami brakuje odwołania się do tego etapu „nauki” motoryzacji przez Polaków. Zresztą nie zawsze Autorowi udało się uciec od tej tematyki i na łamach książki jednak jednoślady się pojawiają.

Zastrzeżeń nie budzi dobór źródeł i opracowań. Warto zauważyć, że przed Autorem stało dość trudne zadanie – spośród ogromnej ilości materiału źródłowego (zarówno dokumentów, jak i prasy), musiał wybrać niewielką część (oczywiście proporcjonalnie), ale reprezentatywną dla omawianego problemu. Moim zdaniem udało się to znakomicie. Na uwagę zasługuje zwłaszcza wykorzystanie materiałów z archiwów regionalnych.

Czytając książkę Huberta Wilka (czytni się to z przyjemnością również dzięki znakomitemu językowi pracy), można dostrzec, jak istotna zmiana motoryzacyjna miała miejsce w Polsce gomułkowskiej (posługuję się tym określeniem pomimo wcześniejszych zastrzeżeń). U progu tej epoki, w 1955 r., po polskich drogach jeździło nieco ponad 40 tys. samochodów. Wśród nich jedynie

połowę stanowiły samochody prywatne. Piętnaście lat później samochodów było już niemal 480 tys., wśród nich prywatne stanowiły prawie 95% (s. 197). Nie była to jeszcze rewolucja – ta nadzieję w latach siedemdziesiątych – jednak dla motoryzacji polskiej był to moment przełomowy.

Wspomniane zmiany były efektem tytułowych marzeń obywateli PRL. Jak odległe były one od realizacji, niech świadczy fakt, że w końcu lat pięćdziesiątych za nową warszawę robotnik musiał zapłacić równowartość swoich sześcioletnich zarobków, a za syrenę – czteroletnich (s. 206). Dla porównania, obecna średnia, sześcioletnia płaca Polaka pozwoliłaby mu kupić jaguara XF lub mercedesa klasy E. Zapewne konsekwencjami tych niespełnionych często marzeń był popyt nie tylko na samochody, ale też na wszystko, co kojarzyło się motoryzacją. Jak wskazuje Autor, na rynku brakowało nie tylko nowych samochodów, jednośladów, ale nawet... książek o samochodach (s. 320)!

Oprócz rozważań analitycznych, opracowanie przynosi też cały zestaw informacji, które porządkują powszechną wiedzę na temat polskiej motoryzacji. Mamy więc katalog marek i modeli samochodów, ich cen, sposobów zbytu. Autor nakreślił ramy prawne, które obowiązywały zmotoryzowanych. Czasami pojawiają się informacje zaskakujące, jak ta, że idea giełd samochodowych trafiła do Polski z ZSRR (s. 248).

Przywilejem recenzenta jest wskazanie tematyki zbyt słabo zaakcentowanej w pracy. W przypadku książki Huberta Wilka jest z tym pewien problem. Z jednej strony można nakreślić całą listę tematów, które w sposób znaczący wzbogaciłyby opracowanie. Zresztą – jak już wspomniałem – sam Autor we wstępie zamieścił zestawienie tego typu zagadnień. Można go jeszcze uzupełnić. Interesujący byłby wpływ nowoczesnej gałęzi przemysłu, jaką był przemysł motoryzacyjny, na zatrudnionych w nim robotników. Czy to, że warszawski Październik 1956 r. miał swoje serce na Żeraniu było przypadkiem, czy jednak można to wpisać w „nowoczesny etos motoryzacyjny”? Z drugiej – pewien niedosyt pozostawił (i tak bogaty) opis codzienności kierowcy, którą część czytelników mogłaby odnieść do własnych doświadczeń. Interesujące byłoby np. zapoznanie się z systemem szkolenia i egzaminowania kierowców. Jednocześnie jednak rozbudowa książki zniszczyłaby jedną z istotnych i cennych jej cech – zwięzłość i syntetyczność. Więc jedynie na marginesie warto wspomnieć, że zainteresowanie czytelników wzbudzałyby zapewne większa liczba schematycznych map, rysunków, zdjęć.

Oczywiście większość powyższych uwag ma charakter postulatywny – co oznacza tylko niedosyt czytelnika. Jest on spowodowany bardzo wysokim poziomem książki. Został on już zresztą doceniony, czego dowodem była nominacja do Nagrody Historycznej „Polityki” 2018. W pracy dostrzec można jedynie drobne błędy, które nie wpływają w żaden sposób na ocenę całości dzieła i nie są warte przytaczania w tym miejscu. Pozostaje więc czekać na dalsze prace Huberta Wilka dotyczące tematyki motoryzacji. Na kartach omawianej książki można zauważyć, iż dysponuje on materiałem źródłowym obejmującym kolejny okres istnienia PRL. Mam nadzieję, że wkrótce pojawi się więc opracowanie „Między oczekiwaniami a możliwościami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1971–1991”.

*Andrzej Zawistowski*