

Jak kupowało się samochód w PRL-u

15 maja 2024

Wspomnienia z komunizmu...

W czasie panowania w Polsce systemu komunistycznego początkowo sama chęć posiadania auta była zdrożna i wręcz nieprzyzwoita. Samochodu używali tylko przedstawiciele władzy. Samochód kojarzył się z niebezpieczeństwem. Gdy zatrzymał się przed czyimś domem, budził lęk, bo samochodami poruszali się oprawcy z urzędu Bezpieczeństwa i inni groźni władcy.

Po wojnie w Polsce jeszcze nie produkowano samochodów, importowano je przeważnie ze Związku Radzieckiego („pobiedy” budowane na bazie fiata z drugiej połowy lat dwudziestych XX wieku, które przerodziły się później w produkowane na Żeraniu Warszawy, Wołgi (luksusowe na owe czasy czarne limuzyny dla ministrów i Urzędu Bezpieczeństwa); nieco później Łady – też na bazie Fiata, zaporożce zwane „zemstą Chruszczowa”. Z NRD, czyli Niemieckiej Republiki Demokratycznej, sprowadzano Trabanty z dwusuwowym silnikiem jeżdżące na mieszance, budowane na bazie przedwojennej Dekawki. Wreszcie w Polsce zaczęto produkować polskie Syrenki i Fiaty 125p.

Dla zwykłego obywatela samochód był niedostępny: po pierwsze kosztował bardzo drogo, bo równowartość co najmniej dwuletniej pensji wykwalifikowanego pracownika, a po drugie nowego samochodu nie można było kupić ot, tak sobie, mając nawet odłożoną gotówkę. Żeby kupić, trzeba było mieć „błogosławieństwo” władzy. To „błogosławieństwo” w postaci talonu było wyrazem zaufania władzy oraz nagrody za wierną służbę. Talony władza dawała swoim ludziom.

Kiedy, skończywszy studia, zacząłem pracować, w Polsce rozpoczęto produkcję motocykli, a później skuterów Osa. Wziąłem pożyczkę i zakupiłem na raty taki pojazd, który

nazywałem „Błękitną Strzałą” i jeździłem nim aż do roku 1970. Nie był to cud techniki, często psuł się, słaby silnik przegrzewał się, kiedy było trochę pod górkę. Jadąc Osą często miewałem ręce usmolone aż do łokci, ale i tak byłem dumny z posiadania pojazdu. Mój brat Krzysiek też nabył Osę i też miewał często ręce usmolone.

Mijały lata, władzę w PRL-u zdobył niejaki Edward Gierek. Obiecał ludowi, że za jego panowania będzie można nabyć bez kolejki coś do jedzenia i papier toaletowy, a władza zbuduje fabrykę samochodów i normalny człowiek będzie mógł kupić samochód. Tym przyobiecany ludowi cudem techniki miał być Fiat 126p nazwany przez lud pieszczotliwie „Maluchem”. Na razie w miejscu, gdzie miała stanąć fabryka fiatów, rosła trawa i obietnice towarzysza Gierka traktowano jako przysłowiowe obiecanki-cacanki. Kilka egzemplarzy Fiata 126p zakupionych u włoskiego producenta obwożono po całej Polsce i przy dźwiękach orkiestry pokazywano na różnych piknikowych imprezach jako ostatni krzyk techniki samochodowej. Zapoczątkowano przyjmowanie „przedpłat” na konto nabycia tego samochodu.

Moja żona Joanna uwierzyła w propagandowe obietnice i zdecydowaliśmy się „przedpłacać”. Przedpłaty nie przyspieszyły budowy fabryki, ale w miejscu, gdzie miała ona powstać trawa rosła bujniej. Pozostaliśmy jednak optymistami i „przedpłacaliśmy” przez cztery lata. Straciliśmy już wiarę w możliwość otrzymania przedpłaconego pojazdu, bo takich jak my optymistów było znacznie więcej, niż miała wynosić planowana produkcja samochodów. W dodatku, jak to w socjalizmie, plany planami, a produkcja nie mogła do nich doskoczyć i była znacznie niższa. Władz wymyśliła więc innowację: potencjalni nabywcy, którzy wpłacili całą przewidzianą jako cena samochodu sumę w przedpłatach, losowali kolejność otrzymania auta. Aż pewnego pięknego majowego dnia fortuna uśmiechnęła się i do nas: dostaliśmy zawiadomienie z „Polmozbytu” w Rzeszowie, że zostaliśmy wylosowani i mamy zgłosić się po odbiór samochodu.

W wyznaczonym terminie zjawiliśmy się wczesnym rankiem w „salonie” i z galeryjki nad halą sprzedaży zobaczyliśmy, że na parkingu stoi kilka Fiatów 126p: jeden w kolorze niebieskim i kilka w kolorze piasku pustyni. Oczywiście większość chciała w kolorze blu. Zaczęły się szepty i tajemnicze ruchy, patrzenie w oczy mistrzowi ceremonii, który decydował, komu przypadnie ten upragniony blu. No i stało się: bodajże trzeciemu klientowi przyprowadzono ten w kolorze blu. Pozostali ze smutnymi minami, ale nie tracąc nadziei, dreptali za mistrzem ceremonii, patrzyli mu w oczy itp. Aż wreszcie mistrz przypomniał sobie, że jest jeszcze jeden niebieski egzemplarz, ale ma trochę uszkodzoną uszczelkę. Jeśli klient pogada z mechanikiem, to ten uszczelkę wymieni i blu będzie jak nowy. My zdecydowaliśmy się na piasek pustyni i takim maluchem wróciliśmy do Sandomierza. Wyjeżdżając z Polmozbytu zauważyliśmy jeszcze dwa maluchy w kolorze blu zasłonięte umiejętnie na parkingu sklepowym.

Tak to, po paru latach przedpłat i oczekiwania, dzięki wierze Joanny w słowa Gierka, staliśmy się posiadaczami pojazdu zwanego samochodem. Jeździliśmy nim kilka lat. W początkowym okresie zauroczenia myłem go dwa razy dziennie, przyozdabiałem różnymi nakładkami, osłonami i temu podobnymi bajerami. Nabyłem książkę, w której opisano, jak poprawić osiągi pojazdu; co zrobić, aby go trochę wyciszyć i żeby chciał jeździć rażniej. Jednym zdaniem: miałem nie tylko samochód, ale i zajęcie, by go ulepszyć. Ale maluchowi te zabiegi nie pomogły i jeździł, jak mógł.

Po kilku latach zaczęliśmy myśleć o zamianie malucha na jakiś lepszy pojazd. Pojawiły się Fiaty 125p, większe i wygodniejsze, ale też trudno osiągalne dla zwykłego śmiertelnika. Aż!... pewnego dnia zatelefonował mój szef i wezwał mnie do dyrekcji firmy w Radomiu. Takie wezwanie nie wróżą nic dobrego, przygotowany byłem na „obsztorcowanie”, ale szef grzecznie mnie przywitał, sekretarka przyniosła kawę. Czułość moja osiągnęła stan alarmowy: „co tu jest grane!?”.

Szef zaczął sobie przypominać, od jak dawna już pracuję w firmie – itd. itp. W końcu przystąpił do rzeczy i wyjawiał, że minister przydzielił firmie talon na zakup samochodu Dacia”, a „kolektyw” firmy zdecydował, że w uznaniu za moją długoletnią pracę talon na samochód Dacia przydziela się mnie.

Radość moja była ogromna. W te pędy pobiegłem do sklepu monopolowego po jakiś dobry trunek. Po kolejnym toaście koledzy zaczęli mi „szczerze” gratulować wyróżnienia. Byłem ucieszony, ale nie mogłem pojąć, dlaczego talonem obdarowano mnie, chociaż wszyscy w firmie łakomie patrzyli na ten papier. Gdy pozostali koledzy dowiedzieli się o tym fakcie, ubyło mi trochę „przyjaciół”. Ale w końcu uzyskałem odpowiedź na pytanie „dlaczego ja?”. Otóż minister przydzielał talony firmie wielokrotnie, a dykcja rozdzielała je „swoim”. Ponieważ talon na samochód można było przydzielić danej osobie raz na pięć lat, a żadnemu z pracowników dykcji ten „okres karencji” jeszcze nie minął – przydzielono talon mnie.

Żeby zrealizować zakup potrzebne były jeszcze pieniądze, a tych, jak zwykle, brakowało. Wziąłem pożyczkę w firmie i sprzedaliśmy Malucha, którego tu i ówdzie nadgryzała rdza. Mimo to, na giełdzie w Lublinie w ciągu paru minut sprzedąłem używanego kilka lat Fiata 126p za cenę większą niż zapłaciłem, gdy był nowy. Sprzedając stary samochód uzyskiwało się większą cenę, niż kosztował nowy. No tak – ale nowy albo trzeba było wylosować, albo mieć dostęp do talonów. Tak było przez wiele lat!

Pieniędzy wystarczyło na styk. W wyznaczonym sklepie Polmozbytu w Radomiu dokonałem wpłaty i złożyłem talon upoważniający do kupna samochodu. Kazano mi czekać na wiadomość o terminie odbioru.

Wreszcie nadszedł „ten dzień”. Rano z Joanną stawiliśmy się w Polmozbycie. Siedzieliśmy i czekaliśmy pokornie, aż nam dadzą samochód, ale mistrz ceremonii nie zwracał uwagi na oczekujących petentów, którzy wpadali w coraz większe

zaniepokojenie i nerwowość. W końcu mistrz oznajmił, że przyszły Dacie, ale wszystkie mają wgniecenia dachu. Jak chcemy, to zaczną takie egzemplarze wydawać, a jak nie to trzeba czekać na nową dostawę, która przyjdzie maniana... Maniana... Część oczekujących zrezygnowała, pozostali kręcili się niezdecydowanie.

Joanna i ja udaliśmy się do mistrza ceremonii. W torbie miałem dobrą wódkę, dwie paczki kawy i jakąś kwotę gotówki, które to dary wręczyliśmy mistrzowi. Dary miały zbawienny wpływ na sprawność pamięci mistrza: przypomniał sobie, że w kącie na parkingu stoi jeszcze kilka Dacji z nieuszkodzonymi dachami i możemy sobie spośród nich wybrać. Mistrz stał się całkiem sympatycznym człowiekiem. Pomagał nam wybierać, zwracał uwagę na usterki, przyniósł lepszy akumulator. Pozostali petenci, ujrawszy ze zdumieniem, że odebraliśmy samochód z niewgniecionym dachem, też ruszyli z darami.

A więc stało się. Mamy nowy samochód. W porównaniu z Maluchem wygodny, obszerny, miękko pokonuje wyboje. Dacia to replika francuskiego samochodu Renault TL12, ale w gorszym wykonaniu. We Francji ten model auta zaprzestano produkować kilkanaście lat wstecz i produkcję uruchomiono w Rumunii.

Gdy Dacia pojechałem do Francji do Krzyska, zauważyłem, że takimi samochodami jeżdżą biedni bezrobotni Arabowie. Ale dobrze wspominam ten pojazd. Objechaliśmy nim kawałek Europy. Kiedy żywot Dacji dobiegał kresu, czasy się zmieniły i stary samochód trudno było sprzedać nawet za niewielkie pieniądze.

Autorstwo: Barnaba d'Aix

Źródło: WolneMedia.net