

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia Politologica X (2013)

Mariusz Jastrzęb

Paternalizm i klientelizm w Polsce Ludowej. Na przykładzie dystrybucji samochodów

Wprowadzenie

Autorzy prac dotyczących funkcjonowania gospodarki centralnie planowanej poświęcają wiele uwagi chaosowi towarzyszącemu alokacji zarówno dóbr konsumpcyjnych, jak i inwestycyjnych. Historycy dowiedli już, że decyzje dotyczące tej sfery podejmowane były często bez posiadania niezbędnych danych bądź w sytuacji szumu informacyjnego i opierały się na intuicji, doświadczeniu życiowym albo (bardziej lub mniej) zdrowym rozsądku decydenta. Pisano także o tym, że system dystrybucji dóbr w warunkach realnego socjalizmu pozostawiał dużo miejsca na rozmaite nieformalne zabiegi i przetargi¹. Jego nieefektywność skłaniała potencjalnych nabywców do szukania protekcji. Otwierało to szerokie pole do wykorzystywania swojej pozycji do realizacji własnych celów przez osoby mające wpływ na decyzje dotyczące przydziałów.

Niniejszy tekst pomyślany został jako stadium przypadku. Do zanalizowania zasygnalizowanych wyżej zjawisk posłużę się dokumentami archiwalnymi pochodzącymi z lat 1977–1980. Będą to podania kierowane do Szefa Urzędu Rady Ministrów, Janusza Wieczorka, zawierające prośby odbiorców indywidualnych o talony na samochody osobowe².

Przydzielanie samochodów wydaje się wdzięcznym przedmiotem obserwacji³. Nadzór nad ich dystrybucją w warunkach gospodarki centralnie planowanej teore-

¹ Spośród wydanych w ostatnich latach polskich prac zwracają na to uwagę: W. Roszkowski, *Gospodarka. Wzrost i upadek systemu nakazowo-rozdzielczego*, Warszawa 2008, s. 65–69; M. Bałtowski, *Gospodarka socjalistyczna w Polsce*, Warszawa 2009, s. 216–217; M. Tymiński, *Partyni agenci. Analiza instytucjonalna działalności lokalnych instancji PZPR w przemyśle (1949–1955)*, Warszawa 2011, s. 97–111. Omówienie literatury dotyczącej alokacji dóbr w ZSRR: P. Gregory, M. Harrison, *Allocation under Dictatorship: Research in Stalin's Archives*, "Journal of Economic Literature", vol. 43, no. 3 (2005), s. 721–761.

² W innej formie analizowałem już te materiały archiwalne w tekście: *Cars as Favors in People's Poland*, [w:] *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, red. L.H. Siegelbaum, Ithaca–London 2011, s. 30–46.

³ Zjawisko nieformalnych zabiegów o przydziały samochodów podejmowanych przez odbiorców instytucjonalnych w ZSRR omawiają: V. Lazarev, P.R. Gregory, *The Wheels of*

tycznie nie powinien nastęrczać trudności nie do pokonania. Państwo kontrolowało całość produkcji, skoncentrowanej w dodatku w jednej, a potem w dwóch fabrykach oraz cały oficjalny import. Różnorodność marek i typów była bardzo ograniczona. Zasady rozdzielnictwa opracowywały centralne instytucje rządowe. Silnie scentralizowana i znajdująca się pod pełną kontrolą państwa była również sieć dystrybucyjna sprzedająca fabrycznie nowe auta. Jeśli nie występowały nieprzewidywalne zjawiska prowadzące do gwałtownego załamania produkcji i/lub importu, a te charakterystyczne są w większym stopniu dla kryzysowych lat osiemdziesiątych niż dekady gierkowskiej, powinno być możliwe planowe rozdzielanie pojazdów, w zgodzie z regułami stworzonymi przez podmiot umownie nazywany Centralnym Planistą (w praktyce przez ministerialną biurokrację)⁴. Owe reguły powinny wynikać z priorytetów polityki społeczno-ekonomicznej państwa. Centralny Planista powinien zaś być w stanie kontrolować, czy ustalone przezeń zasady rozdzielnictwa są przestrzegane. Pula samochodów, którymi dysponował, nie była w końcu aż tak wielka, aby nie można było ściśle monitorować ich sprzedaży⁵.

Z drugiej jednak strony samochód był jednym z najcenniejszych dóbr materialnych, jakie obywatel mógł „otrzymać” od socjalistycznego państwa, a ich podaż nie nadążała za popytem. Posiadanie własnego auta stawało się coraz ważniejszym elementem społecznych wyobrażeń o godnym życiu. System dystrybucyjny znajdował się zatem pod bardzo silnym ciśnieniem oddolnym. Centralny Planista również nie zachowywał się koherentnie. W interesującym nas tu okresie drugiej połowy lat siedemdziesiątych starał się osiągnąć w tym samym czasie kilka trudnych do pogodzenia ze sobą celów: chciał realizować projekt samochodu popularnego, dostępnego dla przeciętnej rodziny. Jednocześnie jednak przez perspektywę indywidualnej motoryzacji pragnął stworzyć zachętę silnie motywującą do wydajniejszej pracy, „wiązać się nabywcą ludności”, nagradzać polityczny lojalizm, wyróżniać przodujących pracowników kluczowych zakładów przemysłowych i uzyskiwać wpływy dewizowe z eksportu (również z dolarowej sprzedaży pojazdów własnym obywatelom). Przedstawiciele różnych resortów w praktyce „wrywali sobie” samochody, aby rozprowadzać je wśród personelu podległych sobie instytucji. Także agenci, przy pomocy których Centralny Planista miał realizować swoje cele, tacy jak organa lokalnej administracji czy kadra kierownicza organizacji gospodarczych i innych

a Command Economy, „The Economic History Review”, vol. 55, no. 2 (May 2002), s. 324–348.

⁴ Od 1969 r. projekt planu rozdziału samochodów przygotowywało Ministerstwo Komunikacji, zatwierdzała go Komisja Planowania przy Radzie Ministrów a ostatecznie akceptowała cała Rada Ministrów. (Uchwała nr 135 Rady Ministrów z 1.08.1969 r. w sprawie przekazania niektórych uprawnień Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, „Monitor Polski”, nr 36, poz. 69). Szczegółowe zasady sprzedaży ustalał w latach minister przemysłu maszynowego w porozumieniu z ministrami finansów oraz handlu wewnętrznego i usług. (Uchwała nr 212 Rady Ministrów z 30.08.1974 r. w sprawie sprzedaży samochodów osobowych oraz rozwoju zaplecza handlowo-usługowego samochodów osobowych, „Monitor Polski” nr 33, poz. 195; Zarządzenie Ministra Przemysłu Maszynowego z 11.02.1975 r. w sprawie sprzedaży dla ludności nowych samochodów osobowych, „Monitor Polski” nr 5, poz. 30).

⁵ Por. V. Lazarev, P.R. Gregory, *The Wheels of a Command Economy...*, s. 326.

instytucji, zabiegali o zabezpieczenie swych partykularnych interesów. W efekcie na szczeblu centralnym nie istniał jeden ośrodek w pełni kontrolujący dystrybucję. Ustalane plany były nagminnie zmieniane i modyfikowane, a proces rozdzielania samochodów uległ częściowej przynajmniej prywatyzacji, której beneficjenci prowadzili swoje własne gry⁶. Niedobór, uwarunkowana kulturowo waga bezpośrednich związków międzyludzkich i dyskrejonalny charakter decyzji administracyjnych sprawiały, że w związku z dystrybucją samochodów tworzyły się relacje o charakterze klientalnym⁷. Samochody otrzymywały osoby w określony sposób powiązane z decydentami. Rozdzielający je urzędnicy spotykali się z wyrazami wdzięczności, deklaracjami podporządkowania, czasami mogli liczyć na osobiste usługi ze strony obdarowanych. A zatem ludzie o nierównym statusie wchodzili ze sobą w związki, w ramach których małuczcy otrzymywali łaski, zaciągając wobec osób potężniejszych od siebie zobowiązania do lojalności i ewentualnych świadczeń wzajemnych.

Charakterystyka zachowanych dokumentów

W aktach Urzędu Rady Ministrów, które trafiły do Archiwum Akt Nowych w Warszawie, odnaleźć można dwie teczki dokumentów zawierających pochodzące z lat 1977–1980 podania o przyznanie talonów na samochody⁸. Fakt, że URM rozdziela auta, był szeroko znany⁹. Wielu ludzi traktowało przy tym tę instytucję jako ostatnią instancję, do której można było skierować prośbę. Pisali tam, gdy nie udało im się uzyskać przydziału inną drogą.

Podania rozpatrywał Janusz Wieczorek. Szefem URM został w sierpniu 1956 r., a odszedł z zajmowanego stanowiska w listopadzie 1980 r.¹⁰ Nadzorował Rady Narodowe, zajmował się delikatnymi sprawami związanymi ze stacjonowaniem w Polsce wojsk radzieckich, był także znany jako rozdawca innych poza samochodami cennych dóbr, w tym mieszkań. Chociaż formalnie nie wchodził w skład rządu, tytułowano go ministrem. Brał udział w posiedzeniach Rady Ministrów. Ponieważ jednak długimi okresami odbywały się one rzadko, wiele istotnych kwestii rozstrzyganych było przez Prezydium Rządu¹¹. Wieczorek uczestniczył również w tym gre-

⁶ A. K. Wróblewski, *Polska na kółkach*, Warszawa 1989, s. 44.

⁷ Na temat klientelizmu w różnych okolicznościach historycznych zob. A. Mączak, *Klientela*, Warszawa 1994. O bujnym rozwoju relacji klientalnych w systemie socjalistycznym pisał Jacek Tarkowski, zwracając uwagę na rolę niedoborów i nieefektywności systemu dystrybucyjnego dla ich powstawania (J. Tarkowski, *Patroni i klienci*, Warszawa 1994).

⁸ Archiwum Akt Nowych (dalej AAN), Urząd Rady Ministrów (dalej URM), 3.1/2; AAN, URM 3.1/3.

⁹ A. Klominek, *Życie w „Przekroju”*, Warszawa 1995, s. 185.

¹⁰ T. Mołdawa, *Ludzie władzy*, Warszawa 1991, s. 178 i 328.

¹¹ O roli Prezydium Rządu w procesach podejmowania decyzji zob. J. Trzeciński, *Prezydium Rządu w PRL*, [w:] *Studia nad rządem PRL w latach 1952–1980*, red. M. Rybicki, Wrocław 1985, s. 202–243; M. Rybicki, *Pozycja ustrojowa rządu w systemie politycznym PRL*, s. 15, [w:] *Studia nad rządem PRL...*, s. 15.

mium. Jego wpływ na podejmowane decyzje był w efekcie szerszy niż wskazywałaby na to jego formalna pozycja.

Urząd Rady Ministrów miał stanowić techniczne zaplecze dla rządu. Zakres jego kompetencji nie był ściśle określony. W latach siedemdziesiątych nie istniała żadna ustawa, która regulowałaby tę kwestię. W związku z powyższym także według ówczesnych opinii prawników z formalnego punktu widzenia szef URM nie miał prawa podejmowania decyzji w sprawach indywidualnych. Praktyka była jednak inna¹².

W archiwum zachowały się podania o talony napisane przez 85 osób, przy czym dwie z nich prosiły o przydział kilkakrotnie, jedna zaś wnosiła o zamianę otrzymanego już w innej instytucji talonu na syrenę na auto wyższej klasy. Nie wszyscy autorzy podań chcieli samochodu dla siebie. Kilkoro spośród nich prosiło o przydział dla członka najbliższej rodziny – dziecka lub współmałżonka. Zdecydowaną większość stanowią pisma adresowane bezpośrednio do Janusza Wieczorka. Wyjątkiem jest siedem listów – po jednym skierowano do premiera Piotra Jaroszewicza i ministra przemysłu maszynowego Aleksandra Kopcia, dwa do wicepremiera i ministra kultury Józefa Tejchmy. Dwie prośby napisane przez tę samą osobę zaadresowane zostały bezosobowo – do Zarządu Głównego Związku Bojowników o Wolność i Demokrację oraz do Urzędu ds. Kombatantów, jedną skierowano do Ministerstwa Handlu Wewnętrznego i Usług.

Zachowane podania stanowią z pewnością jedynie drobną część oryginalnego materiału. Wieczorek musiał otrzymywać dużą liczbę prośb, choć nie wiemy jak wielką. Nie wiemy również, dlaczego akurat te listy zachowano. 66 spośród nich znajduje się w pierwszej, pozostałe 19 w drugiej teczce. Autorami 59 są mężczyźni. Stosunkowo dużo, bo 36, zostało napisanych przez kobiety¹³. Wiemy na pewno, że prośby, które trafiły do drugiej teczki, spotkały się z odmową. Spośród tych z pierwszej – 29 nosi ślady załatwienia pozytywnego, w jednym przypadku przyznanie talonu odłożono do następnego roku. Nie możemy stwierdzić z całą pewnością, że

¹² J. Stembrowicz, *Struktura organizacyjna i tryb funkcjonowania rządu PRL*, Warszawa 1974, s. 17–21; M. Konarski, *Stanowisko ministra w PRL. Zagadnienia prawno-konstytucyjne*, Warszawa 1986, s. 226, przypis 14.

¹³ W pracach dotyczących motoryzacji w krajach socjalistycznych podkreśla się nie raz jej dalece zmaskulinizowany charakter, czyli to, że w zdecydowanej większości gospodarstw domowych dysponujących samochodem całość spraw związanych z jego prowadzeniem, utrzymaniem, konserwacją i naprawami była domeną mężczyźni. (Zob. na ten temat: L.H. Siegelbaum, *Cars, Cars, and More Cars: The Faustian Bargain of the Brezhnev Era*, [w:] *Borders of Socialism. Private Spheres of Soviet Russia*, red. L.H. Siegelbaum, New York 2006, s. 96; C. Kuhr-Korolev, *Women and Cars in Soviet and Russian Society*, [w:] *The Socialist Car...*, s. 186–203). Należy zwrócić uwagę, że relatywnie duża liczba kobiet – autorek analizowanych tu podań może być świadectwem tego, że sytuacja ta w Polsce w latach 70. stopniowo się zmieniała. Wiązało się to z umasowaniem motoryzacji po zakupie licencji na malucha. Wnioski w tej sprawie trzeba jednak formułować ostrożnie. Nie znając klucza, który zdecydował o zachowaniu analizowanych podań i nie mając podstaw do wnioskowania o ich reprezentatywności dla ogółu prośb kierowanych do J. Wieczorka, trudno prowadzić ich sensowną analizę kwantytwną. Liczna reprezentacja kobiet wśród piszących do szefa URM wynikać może ze struktury zawodowej autorów zachowanych pism.

wszyscy spośród pozostałych 36 proszących również otrzymali talony, są jednak przesłanki, aby sądzić, że tak właśnie się stało.

Napisanie podania o talon było indywidualną inicjatywą proszących, często dołączali oni jednak do swoich pism popierające je listy z zakładów pracy albo od organizacji społecznych, w których działali. Nie ma śladów stosowania jakiegokolwiek formalnej procedury przy rozpatrywaniu próśb. Sprawdzano chyba, czy proszący nie otrzymał już wcześniej przydziału, czy posiada samochód i ewentualnie jak długo go użytkuje. Nie ma jednak pewności, że czyniono tak we wszystkich przypadkach. Nie wymagano natomiast posiadania prawa jazdy. Nie żądano także zaświadczeń potwierdzających okoliczności opisane w podaniach, choć niektórzy autorzy z własnej inicjatywy zaopatrywali swoje prośby w liczne załączniki. Tylko w jednym przypadku sprawdzenie podanych faktów zlecono Biuru Kontroli URM. Brak również jakichkolwiek przesłanek, aby przypuszczać, że ustalono jakieś kryteria, według których podania byłyby rozpatrywane. Sytuacja życiowa osób, którym odmawiano, albo nie różniła się istotnie od sytuacji tych, którym talony przyznano, albo – w świetle ich własnych słów, na których z braku innych danych musimy polegać – wydaje się nam wręcz trudniejsza. Nie sposób zatem doszukać się w podejmowanych decyzjach jakiejś wewnętrznej logiki.

Uczyniony czerwonym ołówkiem dopisek „na listę” jest zazwyczaj jedynym świadectwem podjęcia decyzji o przydziale samochodu. Niektórzy z obdarowanych talonami odbierali je w URM. Otrzymanie talonu potwierdzali wówczas podpisem składanym na oryginale własnego podania. Czasem do podpisu dołączali słowa podziękowania. Osoby znane publicznie mogły liczyć na telefoniczną informację o pozytywnym rozpatrzeniu prośby. Czas oczekiwania na decyzję bywał bardzo różny. Także w tej kwestii nie sposób doszukać się jakichkolwiek prawidłowości. Zdarzało się, że talon przydzielano już następnego dnia po wpłynięciu podania, bywało jednak i tak, że następowało to dopiero po 9 miesiącach.

Odmowy przyznania talonów także komunikowano czasami w ciągu kilku dni, zdarzało się jednak również, że zainteresowani dowiadywali się o negatywnym rozpatrzeniu prośby dopiero po wielu tygodniach od jej złożenia. Pośrednim dowodem na to, że odmów było wiele, jest fakt, że URM przygotował specjalny powielany druk decyzji odmownej. Jej uzasadnienie było lakoniczne, a w dodatku kłamliwe. Osoby, którym nie przyznano talonów, dowiadywały się bowiem, że powodem odmowy jest fakt, iż: „w bieżącym roku URM nie dysponuje talonami na samochody”.

Autorzy podań

Autorów listów podzielić można na kilka kategorii. W tabeli 1 zestawiono ich zawody. Najliczniej wśród proszących reprezentowani byli pracownicy URM¹⁴. Rzecz charakterystyczna jednak, że w grupie tej nie dominowali wcale urzędnicy, lecz pracownicy techniczni i personel pomocniczy: konserwatorzy, kierowcy, czy pokojówki z rządowych hoteli. Osoby zajmujące niskie stanowiska, ale mające bezpośredni kontakt ze sprawującymi władzę, mogły więc liczyć na przydziały.

¹⁴ Ich prośby stosunkowo często załatwiane były też bardzo szybko.

Wniosek ten wzmacniają dane dotyczące wojskowych. Wśród tych, którzy otrzymywali talony na samochody, najwięcej było oficerów lub podoficerów służących w jednostkach ochraniających budynki rządowe bądź strzegących rządowych ośrodków wypoczynkowych.

Tab. 1. Zajęcie autorów próśb

Artyści i dziennikarze	14
Pracownicy URM	28
Pracownicy innych instytucji rządowych	2
Wojskowi	6
Kombatanci (bierni zawodowo)	6
Dyrektorzy	12
Inżynierowie, lekarze, specjaliści	9
Naukowcy	5
Inni	3
Razem	85

Źródło: obliczenia własne na podst. AAN, URM, 3.1/2; AAN, URM, 3.1/3

Janusz Wieczorek był uczestnikiem kampanii wrześniowej 1939 r. Brał udział w bitwie pod Kockiem. Resztę wojny spędził w oflagu. W związku ze swoją przeszłością od 1960 do 1981 roku przewodniczył Radzie Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa. Był też wiceprezesem Związku Bojowników o Wolność i Demokrację¹⁵. Zapewne właśnie dlatego wśród autorów podań o talony znajduje się tak wielu kombatantów. Z tego samego powodu wiele osób, które w chwili napisania próśby o przydział były zawodowo czynne i w związku z tym w powyższej tabeli zaliczone zostały do innych kategorii, także powoływało się na swoją kombatancką przeszłość i aktywność w ZBoWiDzie.

Wieczorek pełnił w latach siedemdziesiątych również inne funkcje. Stał na czele Społecznego Komitetu Budowy Pomnika – Szpitala Centrum Zdrowia Dziecka¹⁶. W związku z tym wśród autorów podań licznie reprezentowani byli inżynierowie i architekci oraz lekarze zaangażowani w jego powstawanie. Szef URM działał także w Obywatelskim Komitecie Odbudowy Zamku Królewskiego. Jeszcze w latach sześćdziesiątych był zaangażowany również w odbudowę skrzydła Pałacu w Wilanowie z przeznaczeniem na rezydencję dla odwiedzających Polskę zagranicznych polityków¹⁷ oraz w przygotowanie w ramach obchodów milenium monumentalnej publikacji *Miasta polskie w Tysiącleciu*¹⁸. W powiązaniu ze wspomnianym już prze-

¹⁵ W. Kawalec, *Urządnic, działacz, społecznik*, „Rada Narodowa” 1980, nr 24, s. 12–13.

¹⁶ E. Wieczorek, P. Wieczorek, *Wspomnienia o Ojcu, [w:] 35 lat działalności Społecznego Komitetu Wspierania (d. Budowy) Pomnika – Szpitala Centrum Zdrowia Dziecka 1968–2003*, red. K. Kozub, Warszawa 2003, s. 85–89.

¹⁷ R. Jarocki, *Rozmowy z Lorentzem*, Warszawa 1981, s. 403.

¹⁸ Red. M. Siuchniński, t. 1–2, Wrocław 1965–1967.

wodniczeniem Radzie Ochrony Pomników, której działania kommemoratywne owocowały zleceniami dla plastyków, architektów i literatów, sprawiało to, że żywe były związki Wieczorka ze środowiskiem ludzi kultury. Także i oni licznie pojawiali się więc w gronie autorów próśb.

Samochody, o które proszono najczęściej (zob. tabela 2) – małe fiaty i łady – sytuowały się na przeciwległych krańcach hierarchii prestiżu. Bardzo różniły się od siebie również ceną. Prosilili więc o nie różni ludzie. Pracownicy URM, szczególnie ci zajmujący niskie stanowiska, utrzymujący się z emerytur lub rent kombatanci, ale również naukowcy i specjaliści prosili z reguły o mniejsze samochody, najczęściej właśnie o maluchy, ewentualnie o zaporozce. Aktorzy, prezenterzy telewizyjni, dyrektorzy, z reguły zdecydowanie lepiej sytuowani, aspirowali do większych i droższych aut, szczególnie pożądaną marką była łada.

Tab. 2. Marka samochodu, o który proszono w podaniu

Fiat 126p	18
Fiat 125p	9
Polonez	3
Skoda	6
Łada	17
Zastava/ Fiat 128	11
Wartburg	5
Trabant	1
Zaporozec	7
Nieskonkretyzowana	8
Razem	85

Źródło: obliczenia własne na podst. AAN, URM, 3.1/2; AAN, URM, 3.1/3

W przypadkach kiedy autor podania wymieniał kilka marek samochodów, przygotowując powyższą tabelę brałem pod uwagę tę, którą postawił na pierwszym miejscu. Zakładałem, że wskazanie danej marki jako pierwszej oddaje preferencje piszącego. Przypadków, w których w podaniach wymieniano alternatywnie kilka marek, jest dużo (27 w analizowanym materiale). Szczególnie ostrożnie formułowały swoje listy osoby proszące o talony na łady. We własnym przekonaniu prosiły o samochód luksusowy. Szczególnie często sugerowały więc jakąś alternatywę: gdyby przydzielenie samochodu tej marki okazało się możliwe, były gotowe zadowolnić się fiatem 125p, polonezem, wartburgiem, a czasem zastawą. Autorzy próśb wyraźnie preferowali samochody zagraniczne. Proporcje między nimi a pojazdami produkowanymi w kraju wynoszą 47 do 30¹⁹.

¹⁹ Zastawę oraz fiata 128 zaliczam do kategorii aut zagranicznych, chociaż oba samochody były montowane na Żeraniu (ten drugi w minimalnych ilościach). W okresie, z którego pochodzą analizowane w niniejszym artykule podania, żaden z tych samochodów nie był jednak dostępny w normalnej sieci dystrybucyjnej za złotówki.

Argumentacja proszących

Uzasadniając swoje prośby o przydzielenie talonu, piszący powoływali się często na społeczne znaczenie swojej pracy zawodowej. Autorzy podań zajmujący kierownicze stanowiska w przemyśle chętnie podkreślali, że przedsiębiorstwa czy wydziały, którymi kierują, funkcjonują w oparciu o najnowocześniejsze technologie. Oni sami zaś posiadają specjalistyczną wiedzę dotyczącą działania skomplikowanych maszyn i urządzeń oraz muszą włożyć znaczny wysiłek w zorganizowanie pracy podległych sobie ludzi. Z tych właśnie przesłanek wywodzili szczególnie wysoką użyteczność swojej pracy dla ogółu. Listy zawierają nieraz rozbudowane opisy aktywności zawodowej patentów. Szef jednego z działów Domu Słowa Polskiego pisał na przykład:

W zakładach graficznych Dom Słowa Polskiego pracuję od 10 lat. Zatrudniony jestem na stanowisku kierownika nowo powstałego działu [...] ²⁰. W wydziale, którym kieruję, wykonuje się skład książek i czasopism w oparciu o technologię komputerową w systemie wielozmianowym. Dużą część produkcji stanowią prace eksportowe, jak również prace o charakterze politycznym (materiały szkoleniowe, propagandowe itp.). Terminowość prac produkcyjnych, jak również złożone problemy techniczne wymagają częstych konsultacji fachowych i interwencji. Stwarza to konieczność przyjeżdżania do zakładu o każdej porze ²¹.

Inny autor, pełniący kierowniczą funkcję w instytucie naukowym, chwalił się w maju 1977 r.: „Wprowadziłem w toku pracy zawodowej pierwszy w Polsce w pełni zautomatyzowany system informacji” ²². Odniesienia do nowoczesnych technologii, jakie znaleźć można w listach, nie są oczywiście przypadkowe. Mają wiele wspólnego z oficjalnym językiem epoki. Autorzy próśb o talony wpisują się w kreowany przez ówczesną propagandę obraz Polski jako kraju definitywnie przełamującego wielowiekowe piętno zacofania, dołączającego do czołówki państw przodujących technologicznie. Starają się pokazać, że do tego dzieła dokładają swoją cegiełkę. Rzecz charakterystyczna, że przedstawiciele kadry zarządzającej i specjaliści zwykle akcentują bardziej swoje wysokie kompetencje zawodowe i umiejętności menedżerskie niż polityczny lojalizm.

Istotną rolę w listach odgrywają zapewnienia o zaangażowaniu ich autorów w wykonywaną pracę. Przedstawiają się oni jako ludzie zapracowani. Opisują liczne funkcje, jakie pełnią w związku ze swoją aktywnością profesjonalną:

Od kilku lat jestem prorektorem ds. dydaktyki [...] akademii medycznej, której klinika i zakłady rozrzucone są nawet w odległości 13 km. Jestem Przewodniczącym Krajowego Zespołu Specjalistycznego [...] i korzystam często z własnego samochodu podczas wizy-

²⁰ Z cytowanych podań usunięto fragmenty pozwalające na identyfikację autora.

²¹ AAN, URM, 3.1/2, k. 3.

²² AAN, URM, 3.1/2, k. 1.

tacji [...] w poszczególnych województwach. Od 1972 roku jestem Członkiem Centralnej Komisji Kwalifikacyjnej do Spraw Kadr Naukowych przy Prezesie Rady Ministrów²³.

Petenci często tłumaczą, że wykonywane przez nich obowiązki wymagają licznych wyjazdów, powołują się więc na wzgląd czysto praktyczny. Nierzadko jednak wzmacniają swoją argumentację zapewnieniem, że dzięki posiadaniu własnego samochodu będą mogli wywiązywać się z nich solidniej. Inżynier, główny technolog w dużym przedsiębiorstwie meblarskim, wyjaśniał w liście do Wieczorka:

Przedsiębiorstwo nasze jest przedsiębiorstwem wielozakładowym, posiadającym zakłady oddalone od siebie w promieniu ca 100 km. Mając na uwadze zapewnienie właściwego funkcjonowania zakładów tak w czasie trwania zmian jak i w godzinach nocnych (przeprowadzaniu nocnych kontroli zakładów) niezbędne byłoby posiadanie środka lokomocji. Samochód zapewniłby mi również szybką interwencję na dowolnym zakładzie w wypadkach awaryjnych²⁴.

Pracownica Urzędu do Spraw Wyznań, prosząca o ładę dla swojego męża, zatrudnionego w Naczelnej Organizacji Technicznej pisała z kolei:

Prośbę moją uzasadniam charakterem obowiązków służbowych mojego męża, który w jego stałych kontaktach z partnerami zagranicznymi BIT [Biuro Informacji Technicznej]. NOT oraz przemysłem przejeżdża rocznie ponad 30.000 kilometrów, których sprawne przebycie wymaga silnego i szybkiego pojazdu. Jednocześnie nadmieniam, że dominującym typem przydziałów dla NOT jest Polski Fiat 126p, co z góry przesądza o niemożliwości wyboru w ramach puli przydziałowej NOT²⁵.

Praca przynosząca szczególne korzyści społeczeństwu to także praca twórcza. Liczni wśród piszących artyści podkreślają taki właśnie charakter swojej pracy. Zwykle jednak dodają do tego także argument o jej intensywności, jak gdyby obawiali się, że adresat może jednak uznać, że ich zajęcie nie jest pracą na serio, skoro nie są zobowiązani do spędzenia ośmiu godzin dziennie przy biurku czy przy maszynie. Znany aktor pisał do Wieczorka:

Jestem człowiekiem wytężonej pracy, bo oprócz macierzystego Teatru [...], obsługuję także radio, film, telewizję, estradę, nie licząc spraw osobistych, na które czasu pozostaje niewiele²⁶.

Jego kolega uzasadniał swoje podanie bardzo podobnie:

Prośbę swą motywuję tym, że jestem aktorem i charakter mojego zawodu wymaga częstego i szybkiego przenoszenia się z jednego miejsca pracy do drugiego – jak teatr, radio, film, telewizja czy dubbing²⁷.

²³ AAN, URM, 3.1/2, k. 9.

²⁴ AAN, URM, 3.1/2, k. 51.

²⁵ AAN, URM, 3.1/2, k. 33.

²⁶ AAN, URM, 3.1/2, k. 36.

²⁷ AAN, URM, 3.1/2, k. 32.

Wśród petentów byli również długoletni aktywiści ruchu komunistycznego. Ci dużo częściej niż „socjalistyczni menedżerowie” odwoływali się do argumentacji politycznej i jako główny argument na rzecz przyznania im samochodu przedstawiali właśnie swą dawną działalność. Wspominali przy tej okazji o cenie, jaką płacili za swoje zaangażowanie. W kwietniu 1978 roku Janusz S. pisał do szefa Urzędu Rady Ministrów:

Od najmłodszych lat byłem działaczem Ruchu Rewolucyjnego (MOPR – KZM i od roku 1938 KPP) Od roku 1943 – PPR a od Kongresu Zjednoczeniowego do chwili obecnej PZPR. Byłem długoletnim więźniem sanacji (4 i pół roku więzienia) oraz dwukrotnym więźniem Berezny Kartuskiej²⁸.

Cierpienia, o których pisali starzy komuniści, mogły wiązać się również z represjami stalinowskimi. Ten sam autor informował Wieczorka, że jest inwalidą, a inwalidztwa nabawił się w wyniku śledztwa, jakie przeszedł w więzieniu wokotowskim w Warszawie, „w okresie błędów i wypaczeń beriowszczyzny”²⁹.

Autorzy podań, powołujący się na swoją postawę polityczną, a nie mający za sobą aż tak dramatycznych przeżyć, jako zasługę wskazywali swój długi staż partyjny:

Zwracam się do Towarzysza Ministra z uprzejmą prośbą o rozważenie możliwości przyznania mi talonu na kupno samochodu osobowego. Od stycznia 1945 r. jestem członkiem Partii (PPR-PZPR)³⁰ – zaczynał swoje pismo jeden z petentów.

Piszący starali się udowodnić, że ich postawa bliska jest oficjalnie propagowanemu ideałowi obywatelskości. Zapewnieniom o spełnianiu z oddaniem obowiązków zawodowych towarzyszyły zatem opisy aktywności społecznej. Niektórzy wymieniali wiele organizacji, w których działalność się angażowali:

Jestem wiceprezesem Miejskiego Zarządu ZBoWiD [...]. Niezależnie od tego pracowałem społecznie w Polskim Komitecie Pomocy Społecznej [...]. Byłem radnym Miejskiej Rady Narodowej w Lublinie oraz uczestniczyłem w pracach Komitetu Osiedlowego i komisjach P[rezydium] M[iejskiej] R[ady] N[arodowej]³¹.

O właściwej postawie obywatelskiej zaświadczały również posiadane odznaczenia. Niektórzy z piszących zdawali się wierzyć, że zawarcie w podaniu możliwie długiej listy posiadanych wyróżnień ułatwi im uzyskanie talonu:

Posiadam odznaczenia: Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski z 1980 roku, Złoty Krzyż Zasługi z 1972 r., odznakę Zasłużonego Działacza Kultury z 1970 r., Złotą Honorową Odznakę TPPR z 1969 r., Srebrną Odznakę Honorową m.st. Warszawy z 1963 r.³²

²⁸ AAN, URM, 3.1/2, k. 25.

²⁹ AAN, URM, 3.1/2, k. 25.

³⁰ AAN, URM, 3.1/3, k. 13.

³¹ AAN, URM, 3.1/2, k. 20.

³² AAN, URM, 3.1/3, k. 34.

Niektórzy petenci podkreślali fakt otrzymywania rent specjalnych: „Mam obecnie 64 lata i jestem rencistą z tytułu szczególnych zasług dla PRL”³³. Inni powoływali się na swoją przeszłość okupacyjną: „W okresie okupacji, za działalność polityczną zostałem osadzony w Obozie Zagłady Oświęcim, gdzie też hitlerowcy przeprowadzali na mnie pseudomedyczne doświadczenia”³⁴. Zasługi wojenne mogły wynikać z udziału w kampanii wrześniowej, służby w ludowym Wojsku Polskim lub działalności w GL i AL. Nie ze wszystkich listów można się zorientować, z jaką organizacją ruchu oporu związany był autor. Charakterystyczne jednak, choć dające się wyjaśnić atmosferą panującą w latach siedemdziesiątych, jest to, że nikt nie wspomina wprost o Armii Krajowej. Zasługi mogły oznaczać za to udział w walkach ze zbrojnym podziemiem po wojnie. Jeden z piszących informował na przykład: „W szeregach Ludowego Wojska Polskiego jako oficer walczyłem z bandą Ognia o utrwalenie władzy ludowej”³⁵.

Piszący intensywnie poszukiwali argumentów, które mogły pozytywnie wyróżnić ich spośród innych starających się o samochody. Podkreślali więc także swoje związki z instytucjami, które, jak sądzili, musiały być bliskie Wieczorkowi. Kierownik redakcji jednego z wydawnictw pisał więc na przykład:

Wyjaśniam, że w ciągu mojej 23-letniej pracy w Wydawnictwie opracowywałem technicznie prawie wszystkie publikacje dla Rady Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa³⁶.

Czasem pomagali im w tym popierający prośby zwierzchnicy. Przełożony pisał o fotoreporterze, proszącym o fiata 125p.:

Redaktor D [...]. aktywnie uczestniczy w akcjach propagandowych prowadzonych przez Interpress w kraju i za granicą, wzbogacając je fotografią o wysokich walorach artystycznych i społeczno-politycznych. Na szczególne podkreślenie zasługuje dorobek red. D [...] w dokumentowaniu i propagowaniu idei budowy Pomnika-Szpitala Centrum Zdrowia Dziecka w kontekście całokształtu problematyki służby zdrowia PRL³⁷.

Wielu z piszących zaznaczało, że nie korzystało wcześniej z uprzywilejowanego dostępu do żadnych dóbr albo przynajmniej – nigdy nie otrzymało talonu na samochód. Artystka-rzeźbiarka usprawiedliwiała się w swoim liście z lutego 1978 r.:

Proszę mi wybaczyć, że zwracam się do Pana z taką prośbą, ale wszelkie moje dotychczasowe starania o przydział (przez 2 lata) nie dały rezultatu, mimo że pracując w swoim zawodzie 20 lat nie korzystałam dotąd z żadnych przydziałów³⁸.

³³ AAN, URM, 3.1/2, k. 25.

³⁴ AAN, URM, 3.1/2, k. 66.

³⁵ AAN, URM, 3.1/3, k. 13.

³⁶ AAN, URM, 3.1/2, k. 22.

³⁷ AAN, URM, 3.1/2, k. 70.

³⁸ AAN, URM, 3.1/2, k. 11.

Urzędniczka z URM pisała z kolei w styczniu 1979 r.:

Zwracam się z uprzejmą prośbą do Obywatela Ministra o przydzielenie mi talonu na samochód osobowy marki Trabant Combi. Zaznaczam, że dotychczas nie korzystałam (i nikt z mojej rodziny) z przydziału samochodu³⁹.

Także otrzymanie talonu w przeszłości służyło jako argument do uzyskania kolejnego. Pięcioro autorów podań wprost pisze o tym, że dzięki Wieczorkowi mogły już kiedyś nabyć auto⁴⁰. Jedna z osób wspomina także o kursie prawa jazdy zorganizowanym przez URM, dzięki któremu zdobyła uprawnienia do prowadzenia pojazdu⁴¹. Inne osoby także powołują się na dawniejszą życzliwość Wieczorka w stosunku do siebie, nie precyzując jednak, czym się ona przejawiała. Wśród autorów podań z pewnością mamy jednak grupę ludzi, których można byłoby zaliczyć do stałej klienteli szefa URM – regularnie obdarzanych przez niego „łaskami”. Wieczorek był również czuły na podszepty innych ludzi władzy bądź współpracowników mających do niego regularny dostęp. Redaktor naczelny dwutygodnika „Rada Narodowa” był w stanie wyjednać u niego talon dla pracownicy redakcji⁴². Za jednym z autorów próśb wstawił się wieloletni przewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej we Wrocławiu, a wówczas podsekretarz stanu w URM, Bolesław Ostapczuk⁴³. Innego, bez wątpienia związanego z bliską Wieczorkowi grupą dawnych działaczy PPS z Krakowa, powołującego się na znajomość z Włodzimierzem Reczkiem, Alfredem Górnym i Lucjanem Motyką⁴⁴, poparł Józef Cyrankiewicz:

Przesyłam prośbę jednego z najdzielniejszych ludzi z Oświęcimia – któremu ułatwiłem też (organizacyjnie) ucieczkę – udaną – potem był w organizacjach bojowych – po wojnie też świetny człowiek – fachowiec od samochodów – (to go ratowało już w Oświęcimiu). Bardzo zasługuje na wszechstronną życzliwość⁴⁵.

Ci spośród piszących, którzy byli już posiadaczami samochodu (w naszym materiale są nie mniej niż 24 takie osoby) czują się w obowiązku wyjaśnić, dlaczego proszą o nowe auto. Na ogół tłumaczą to naturalnym zużyciem starego pojazdu, eksploatowanego przez kilka, jeśli nie kilkanaście lat. Docent z warszawskiej Akademii Muzycznej pisał na przykład w 1980 r.: „samochód który posiadam od roku 1964, jest w tak złym stanie technicznym, że odmawia mi się rejestracji z powodu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu⁴⁶”. Piszący robią wiele, aby oddalić od siebie podejrzenie, że ruina auta, którym dotąd jeździli, jest rezultatem niedostatecznej troski o nie. Pracownik URM informował wiosną 1978 r.: „Fiat 126 p, na który otrzymałem talon

³⁹ AAN, URM, 3.1/2, k. 41.

⁴⁰ AAN, URM, 3.1/2, k. 26, 46, 47, 63; AAN, URM, 3.1/3, k. 7.

⁴¹ AAN, URM, 3.1/2, k. 47.

⁴² AAN, URM, 3.1/2, k. 74.

⁴³ AAN, URM, 3.1/2, k. 73.

⁴⁴ AAN, URM, 3.1/2, k. 66.

⁴⁵ AAN, URM, 3.1/2, k. 67.

⁴⁶ AAN, URM, 3.1/3, k. 27.

od Pana Ministra w 1975 r. ze względu na brak garażu, mimo zabezpieczeń farbami – korozja w znacznym stopniu zniszczyła go, jak również niektóre podzespoły uległy zużyciu⁴⁷. Autorzy sygnalizowali więc w swoich podaniach, iż są świadomi, że ich prawo własności do samochodu otrzymanego na talon jest ograniczone: zostali obdarzeni szczególnym przywilejem. Jeśli chcą skorzystać zeń po raz drugi, muszą dowieść, że go nie nadużyli. Konieczność zastąpienia starego pojazdu nowym często bywała wyjaśniana przez odwołanie się do doświadczenia życiowego adresata prośby. Jako argumentu za przyznaniem nowego talonu petenci używali więc informacji o trudnościach w zdobyciu części zamiennych do posiadanego już wozu. Właścicielka dziesięcioletniego wartburga stwierdzała: „częste naprawy i przestoje z powodu braku części, praktycznie pozbawiają mnie możliwości bieżącego wykonywania go do celów służbowych”⁴⁸.

Powszechnie znane były także problemy z jakością dostępnych na rynku samochodów. Dlatego w listach często przewija się argument, że dotychczas używany, nawet niezbyt stary jeszcze pojazd, często się psuje. Były więzień Oświęcimia, działacz ZBoWiD, pisał na początku 1980 r.:

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 pozbyć⁴⁹.

Pracownica URM informowała:

3 lata temu na talon uzyskany od Pana Ministra nabyłam samochód marki Skoda S100 [...]. Samochód ten ma jednak poważny mankament, uciążliwy w użytkowaniu i kosztowny. Karoseria ulega tak szybkiej korozji, iż mimo ciągłych napraw, po dwóch latach eksploatacji samochód musiał być w całości polakierowany. Mimo to korozja posuwa się nadal, powodując odpadanie lakieru i w najbliższym czasie będę zmuszona ponownie polakierować cały samochód, co stanowiłoby dla mnie bardzo poważny wydatek⁵⁰.

Wśród piszących nie brakowało takich, którzy w podaniach o samochód w dość rozbudowanej formie opisywali swoją codzienność. Wiele miejsca w tego typu listach zajmowały opisy problemów osobistych, istotnych dla autorów, a możliwych do rozwiązania, jak przekonywali, jedynie dzięki posiadaniu samochodu. Wspominano na przykład o utrzymywaniu więzi z rodziną. Pokojówka z rządowego hotelu pisała:

W Warszawie zamieszkuję z mężem i 3-letnim synem i nie posiadam żadnej innej rodziny. Najbliższa rodzina z mojej strony zamieszkuje o 140 km od W-wy [...]. Rodzina ze strony męża o 320 km od W-wy. [...] Dojazd do nich państwowymi środkami komunika-

⁴⁷ AAN, URM, 3.1/2, k. 26.

⁴⁸ AAN, URM, 3.1/2, k. 14–15.

⁴⁹ AAN, URM, 3.1/2, k. 66.

⁵⁰ AAN, URM, 3.1./2, k. 47.

cji z małym dzieckiem jest bardzo uciążliwy [...]. Samochód w tej sytuacji byłby dużym ułatwieniem⁵¹.

W kilku listach mowa jest o konieczności zapewnienia opieki starszym wiekiem rodzicom. Inna pracownica URM pisała na przykład:

Prośbę swą uzasadniam tym, iż mam rodziców w wieku 70 i 75 lat, zamieszkałych koło Radomia, którzy potrzebują od nas pomocy, co przyczynia się do częstych wyjazdów z Warszawy⁵².

Przewijała się także kwestia dojazdów do pracy i dowożenia dzieci do szkoły, bardzo często w powiązaniu z narzekaniami na złe funkcjonowanie komunikacji miejskiej:

Zwracam się do Obywatela Ministra z uprzejmą prośbą o przydzielenie mi samochodu marki „Łada” lub „Zastawa”. Prośbę swoją motywuję tym, że mam na wychowaniu 9 letniego syna, który uczęszcza do szkoły w Śródmieściu, a moje miejsce zamieszkania to daleki Żoliborz. W związku z tym, że jestem jedynym opiekunem dziecka, jak również fakt, że dojazd do pracy i szkoły zabiera nam dziennie kilka godzin – ośmielam się prosić Obywatela Ministra o przyjęcie mi z pomocą i uzyskanie talonu na samochód⁵³.

W niektórych przypadkach różne problemy rodzinne mogły występować łącznie. Pracownica URM pisała:

Prośbę swą motywuję: ciężką chorobą matki, którą trzeba często przewozić do szpitala na różne badania i zabiegi, a także opiekować się nią w różnych godzinach, co przy jednoczesnym prowadzeniu gospodarstwa z dziećmi i opiekowaniu się wnuczką stwarza mi, osobie w podeszłym wieku, dużo trudności, przejazdy zaś komunikacją miejską zabierają mi bardzo dużo czasu⁵⁴.

Charakterystyczne jest, że po argumentację związaną z życiem rodzinnym z reguły sięgały kobiety. Jeśli nawet pisały o potrzebie używania samochodu w sprawach związanych ze swoją pracą zawodową, czuły się zobowiązane do wspomnienia także o problemach dotyczących prowadzenia domu i opieki nad najbliższymi. Nawet gospodyni niezwykle popularnego wówczas programu telewizyjnego, do stwierdzenia, że własne auto potrzebne jej jest do podróży związanych z jego przygotowaniem, dodawała argument o wychowywaniu dziecka i konieczności zaopiekowania się chorą, mieszkającą samotnie matką⁵⁵. Ten szczególny rys podań pisanych przez kobiety pokazuje trwałość tradycyjnych stereotypów związanych z płcią.

Prośby o samochody bywały uzasadniane stanem zdrowia ich autorów. W sumie 13 spośród 85 petentów powołuje się na problemy zdrowotne. Na ogół pisali

⁵¹ AAN, URM, 3.1/2, k. 59.

⁵² AAN, URM, 3.1/2, k. 57.

⁵³ AAN, URM, 3.1/3, k. 76.

⁵⁴ AAN, URM, 3.1/2, k. 31.

⁵⁵ AAN, URM, 3.1/2, k. 30.

oni o chorobach (własnych lub członków swojej najbliższej rodziny) ograniczających możliwość poruszania się:

Przed kilku laty przechodziłem zapalenie żył, po którym zapadłem na chorobę naczyniową, wskutek czego obecnie mam duże trudności w chodzeniu⁵⁶.

Ze względu na niepełną sprawność kończyn dolnych, związaną ze schorzeniami reumatycznymi, samochód jest mi potrzebny dla umożliwienia szybszego poruszania się i dalszego udzielania się w pracy społecznej⁵⁷.

W październiku 1976 roku mąż złamał sobie bardzo ciężko nogę (obukostkowe złamanie nogi lewej) pół roku miał nogę w gipsie i następnie pół roku nosił specjalny but ortopedyczny. W związku z tym wypadkiem ma ograniczoną zdolność poruszania się, a samochód pomagał nam w pokonywaniu codziennych dojazdów do pracy tym bardziej, że mieszkam w Aninie daleko od najbliższego przystanku autobusowego⁵⁸.

W analizowanym materiale znajduje się kilka próśb o przydzielenie samochodu napisanych przez inwalidów. W swoich podaniach silnie podkreślają oni fakt, że pomimo niepełnosprawności, byliby w stanie pełni uczestniczyć w życiu społecznym, w tym również pracować zawodowo. Samochód ma umożliwić im kontynuację aktywnego życia. Współpracująca z radiem i telewizją tłumaczka pisała w 1978 r.:

Ograniczona możliwość poruszania się i wynikające z tego uzależnienie od pomocy bliskich – w ogromnym stopniu zawężyło moje możliwości normalnego, aktywnego funkcjonowania w społeczeństwie [...]. Posiadanie samochodu umożliwi mi aktywną rehabilitację. Pozwoli również włączyć się w życie zawodowe, co jest moim ogromnym pragnieniem⁵⁹.

Nie wydaje się, aby Wieczorek miał szczególne względy dla podań osób niepełnosprawnych. Odrzucał prośby tych, których my, na podstawie lektury ich listów, bylibyśmy skłonni uznać za bardziej potrzebujących od innych. Należy zapewne widzieć w tym fragment szerszego zjawiska, jakim był niezbyt wysoki wówczas poziom społecznego zrozumienia dla potrzeb osób niepełnosprawnych.

Aby normy sprawiedliwości społecznej nie były naruszane, talony powinny stanowić nagrodę dla wzorowych obywateli PRL. Modelowemu obywatelowi nie wolno zaś było gonić za korzyścią materialną. Praca miała być wartością autoteliczną i służyć rozwojowi osobowości jednostki. Solidny, uczciwy obywatel nie dorabiał się dzięki niej znacznego majątku. Autorzy podań motywują więc swoje prośby tym, że nie stać ich na zakup samochodu na giełdzie albo za waluty wymienialne:

⁵⁶ AAN, URM, 3.1/2, k. 55.

⁵⁷ AAN, URM, 3.1/2, k. 20.

⁵⁸ AAN, URM, 3.1/2, k. 16.

⁵⁹ AAN, URM, 3.1/2, k. 23.

Ponieważ, nie stać mnie na kupno samochodu na giełdzie handlowej, ośmielam się ponownie uprzejmie prosić Obywatela Ministra o przydzielenie mi talonu⁶⁰.

Nie posiadając środków dewizowych – jestem zmuszony zwrócić się do Pana Szefa Urzędu Rady Ministrów z prośbą o umożliwienie zakupu samochodu „Zastawa 1100p” w złotych polskich⁶¹.

Przyznanie talonu, poza możliwością rozwiązania ważnych problemów osobistych, czy sprawniejszego wykonywania obowiązków zawodowych lub społecznych, miało być powodem satysfakcji moralnej. Być dowodem uznania, nagrodą za całe uczciwe, wypełnione trudami życie. Okazją do wystąpienia o nią może być przejście na emeryturę bądź jubileusz pracy zawodowej. Milczy się na temat finansowego aspektu zagadnienia: nie wypada przyznać, że możliwość zakupu samochodu po cenie państwowej, to również źródło zysku z jego późniejszej sprzedaży giełdowej. Talon przedstawiany jest jako dokument, który ma przede wszystkim dawać świadectwo – wyróżniać, potwierdzać, że jego beneficjent może być dumny ze swojej działalności zawodowej czy społecznej. Emerytowany oficer Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych pisał:

Informuję Towarzysza Ministra, że kiedy byłem czynnym pracownikiem i pracowałem na obiektach rządowych 11 lat temu otrzymałem talon na samochód osobowy marki Skoda i do tego czasu z niego korzystałem, obecnie uległ zniszczeniu. Obecnie tej pomocy jako emeryt nie mam od kogo jej otrzymać, zostałem usunięty jakby za burtę, myślę że moja wieloletnia praca na obiektach URM, a pracowałem bezpośrednio ponad 15 lat, pozostawiła jakiś ślad mojej roboty (w Nadwiśl[ańskich] Jedn[ostkach] Wojsk[owych] MSW służyłem ponad 28 lat). Otrzymanie talonu na samochód od Towarzysza Ministra będzie dla mnie wielkim moralnym usankcjonowaniem, oraz podniesieniem mnie na duchu od strony zdrowia, jestem obecnie inwalidą wojskowym II-go stopnia i nie mam żadnej innej możliwości uzyskania tej pomocy. Taka jest dola inwalidy, jest to przykre w moim wieku⁶².

Niezależnie od wzniosłych słów o satysfakcji moralnej, piszący podania nie mieli jednak wątpliwości, że mogą już traktować pewien poziom materialnego komfortu jako należny sobie. Ujawnienie, że jest się przyzwyczajonym do poruszania się samochodem nie zmniejszało szansy na otrzymanie talonu⁶³. Można było przyznać się również, że przywykło się prowadzić wóz określonej marki. („Z uwagi na to, że jestem przyzwyczajona do prowadzenia samochodu marki Wartburg, najchętniej pozostałabym przy tym typie samochodu”⁶⁴). Można było w końcu zmienić preferencje, co do marki pojazdu, który chciałoby się otrzymać. Pracownik URM pisał w grudniu 1978 r.:

⁶⁰ AAN, URM, 3.1/2, k. 63.

⁶¹ AAN, URM, 3.1/3, k. 16.

⁶² AAN, URM, 3.1/3, k. 20.

⁶³ AAN, URM, 3.1/3 k. 7.

⁶⁴ AAN, URM, 3.1/2, k. 14–15.

Proszę uprzejmie o uwzględnienie zmiany mojej prośby o przydział talonu na samochód, a mianowicie o przydzielenie mi zamiast Skody, wymienionej w piśmie z dnia 27 listopada br, samochodu marki „Łada” standard. Przepraszam za zmianę i wyjaśniam, że przyczyną jej jest dość ujemna ocena diagnostyczna samochodów Skoda 105, której wcześniej nie znałem, oraz znalezienie możliwości sfinansowania zakupu lepszego samochodu⁶⁵.

Pragnienie posiadania samochodu mogło być również tłumaczone dążeniem do wygodniejszego spędzania wolnego czasu. Najczęściej autorzy podań pisali po prostu o posiadaniu działki za miastem, do której dojazd komunikacją publiczną jest czasochłonny. Niektórzy nie wahali się jednak przyznać do posiadania kosztowniejszego hobby; radca z Urzędu do Spraw Wyznań wyjaśniał w 1979 r., prosząc o poloneza lub ładę: „Mam pięcioosobową rodzinę, jestem żeglarzem i bardzo potrzebny jest mi tej klasy samochód, abym mógł ciągnąć przyczepę z łodzią”⁶⁶.

Ludzie ubiegający się o względy Janusza Wieczorka nie ukrywali zatem swoich apetytów konsumpcyjnych. Korzystali z tego, że konsumpcja została zrehabilitowana – akceptowano zróżnicowanie ludzkich potrzeb, mówiono o jej humanistycznym wymiarze. Poczucie zaspokojenia miało wyzwalać kreatywność i dostarczać energii do dalszej pracy. Nie wymagano już ascezy. Komfort wypoczynku albo wygodny dojazd do miejsca zatrudnienia mogły być w takim razie potraktowane jako uzasadnione potrzeby jednostki i zaspokojone przez przydział talonu na samochód.

Język podań

Język podań akcentował podporządkowanie się, podległość, uniżoność ich autorów wobec przedstawiciela władzy. Petenci starali się być uprzejmi i eleganccy. Proszą o „łaskawe przydzielenie”⁶⁷ samochodu, „pięknie się kłaniają i nieśmiało proszą o pozytywne ustosunkowanie się do prośby”⁶⁸ albo „ośmielają się prosić o przychylnie potraktowanie prośby”⁶⁹. Znany aktor rozpoczął swój list słowami: „Ja, niżej podpisany nisko kłaniam się Obywatelowi Ministrowi i już od drzwi Jego gabinetu wnoszę pokorną prośbę”, zakończył zaś: „pozwalam sobie żywić nadzieję, że Obywatel Minister raczy przychylnie spojrzeć na moją prośbę i w tej nadziei łączę wyrazy głębokiego szacunku”⁷⁰.

Petenci często również przepaszali. Powodów ku temu znajdowali bez liku: „za śmiałość”⁷¹, że absorbują „cenny czas Pana Ministra”⁷², albo ze „ośmielają się nie-

⁶⁵ AAN, URM, 3.1/2, k. 35.

⁶⁶ AAN, URM, 3.1/3, 37.

⁶⁷ AAN, URM, 3.1/2, k. 5.

⁶⁸ AAN, URM, 3.1/2, k. 30.

⁶⁹ AAN, URM, 3.1/2, k. 47.

⁷⁰ AAN, URM, 3.1/2, k. 36.

⁷¹ AAN, URM, 3.1/2, k. 19.

⁷² AAN, URM, 3.1/3, k. 29.

pokoić go w sprawie osobistej”⁷³. Odwoływali się do przymiotów przypisywanych adresatowi. Artyści wspominali o jego życzliwym stosunku do twórców⁷⁴. Ci, którzy mieli okazję spotkać Wieczorka osobiście, wtrącali uwagi o wyrażonym przez niego uznaniu dla ich pracy⁷⁵. Osoby zatrudnione w URM chwaliły go za tworzenie dobrej atmosfery i troskę o pracowników⁷⁶. Petenci bardzo często apelowali także do altruizmu szefa URM i starali się wzbudzić dla siebie współczucie. Przekonywali, że są bezradni wobec problemów życiowych, wobec których stanęli, a rozwiązać je może jedynie pozytywna decyzja w sprawie talonu. (“W tej sytuacji jedyna nadzieja w Panu, Panie Ministrze”)⁷⁷. W jednym przypadku serce adresata zmiękczyć miał uczyniony dziecinną ręką dopisek. „Marta K[...] córka – prosi Pana Ministra bardzo o talon”. Z treści podania wynikało, że jego autorką jest dziesięcioletnia głuchoniema dziewczynka, której rodzice również są niepełnosprawni⁷⁸. Próbowano także innych sposobów skracania dystansu do adresata, na przykład zwracając się do Wieczorka „jako Towarzysza Broni z ostatniej wojny”⁷⁹. Niektórzy spośród piszących starali się również przedstawić siebie jako osoby skromne. Zaznaczali, że proszą o niewiele: „Celem otrzymania nowego samochodu, zgodny jestem nawet przyjąć samochód z drobnymi uszkodzeniami w transporcie” – zadeklarował jeden z petentów⁸⁰.

Zakończenie

Cechą charakterystyczną opisywanego w niniejszym artykule procesu decyzyjnego jest brak dbałości o przestrzeganie jakichkolwiek formalnych procedur. Szef URM Janusz Wieczorek decydował o przyznawaniu talonów na samochody jednoosobowo i całkowicie dowolnie. Przykład Wieczorka świadczy w moim przekonaniu o istnieniu w życiu społecznym PRL takich obszarów, w których władza nosiła charakter raczej personalny niż legalny (w Weberowskim znaczeniu tego słowa).

Polscy historycy wskazywali na analogie pomiędzy suplikami przedkładanymi przez chłopów swoim panom feudalnym, a tymi pisanymi do władz Polski Ludowej przez jej obywateli. W jednych i drugich skargi na ciężką dolę łączyły się z prośbami. Ich autorzy deklarowali zaufanie do swoich panów. Zawierzali im swój los, prosili o pochylenie się nad przedstawionymi problemami, o wejrzenie w swoje trudne położenie. Pojęcia supliki używano najczęściej w odniesieniu do okresu stalinowskiego⁸¹. Przedstawiony tu materiał pokazuje jednak, że obywatele przyjmowali podob-

⁷³ AAN, URM, 3.1/3, k. 32.

⁷⁴ AAN, URM, 3.1/2, k.11 i 36.

⁷⁵ AAN, URM, 3.1/3, k. 29 i 32.

⁷⁶ AAN, URM, 3.1/2, k. 19.

⁷⁷ AAN, URM, 3.1/2, k. 30.

⁷⁸ AAN, URM, 3.1/3, k. 30.

⁷⁹ AAN, URM, 3.1/3, k. 39.

⁸⁰ AAN, URM, 3.1/3, k. 5.

⁸¹ A. Dzierzowska (i in.), *Supliki do najwyższej władzy*, Warszawa 1996. O suplikach w Związku Radzieckim: S. Fitzpatrick, *Suplicants and Citizens: Public Letter – Writing in*

ną postawę w stosunku do omnipotentnego, paternalistycznego urzędnika również w późniejszych dekadach⁸². Mamy tu oczywiście do czynienia z pewną konwencją pisania. Nie jest jednak dziełem przypadku, że podania mają akurat taką, a nie inną formę. Fakt, że autorzy czują się zobowiązani, aby skłonić głowę przed adresatem, pokornie apelować do jego dobrej woli, a w wielu wypadkach również pozwolić mu głęboko wejrzeć w swoje życie prywatne i zaprezentować mu się jako osoby przytłoczone ciężarem życiowych trudności, wiele mówi o charakterze stosunków pomiędzy władzą a obywatelem w epoce gierkowskiej.

Aby osiągnąć swój cel – otrzymać samochód – petenci podejmowali z Wieczorkiem pewną grę. Dokonując w pisanych przez siebie podaniach autoprezentacji, sięgali po zestreotypizowane wzory osobowe: socjalistycznego menedżera, działacza społecznego czy weterana wojennego. Elementy tych wzorów czerpali ze świata oficjalnych przedstawień – z telewizji, radia prasy czy okolicznościowych wystąpień.

Szef Urzędu Rady Ministrów Janusz Wieczorek mógł odgrywać wobec wybranych przez siebie osób rolę dobrotliwego ojca, umożliwiając im szybkie nabycie samochodu. Beneficjentami jego łask były osoby ważne dla niego z racji pełnionych funkcji. Przydziały zaskarbiały mu sympatię kombatantów, pomagały motywować do pracy osoby zaangażowane w budowę Centrum Zdrowia Dziecka czy współpracujące z Radą Ochrony Pomników. Sprzyjały też zacieśnianiu więzi z pracownikami URM. Talony mogły również służyć umacnianiu jego pozycji w hierarchii władzy, choćby wówczas gdy obdarowanymi byli protegowani innych wysoko postawionych osób. Nie da się wykluczyć również motywacji altruistycznych, przekonania, że dysponowanie talonami pozwala na wyrównywanie niesprawiedliwości: obdarowywanie nimi niesłusznie pominiętych przez inne instytucje. Kontakty ze znanymi postaciami życia kulturalnego, możliwość wyświadczenia im przysługi, mogły z kolei Wieczorkowi po prostu sprawiać przyjemność.

Obcowanie z Wieczorkiem twarzą w twarz w istotny sposób zwiększało szanse na otrzymanie samochodu. Szef URM potrafił doceniać talonami pracę sprzątaczek, pokojówek czy konserwatorów. Obdarowani mogli poczuć się podmiotowo – otrzymywali dowód, że wysoko postawiony funkcjonariusz państwowy jest gotów potraktować ich indywidualnie. On sam mógł zaś uznać, że w tak szczególny sposób wciela w życie ideały egalitaryzmu i sprawiedliwości.

Soviet Russia in the 1930s, „Slavic Review”, vol. 55, no. 1 (1996), s. 78–105; L. H. Siegelbaum, ‘Dear Comrade, You Ask What We Need.’ *Socialist Paternalism and Soviet Rural ‘Notables’ in the Mid-1930s*, „Slavic Review”, vol. 57, no. 1 (1998), s. 107–132.

⁸² Na paternalistyczny charakter władzy w epoce gierkowskiej zwracał uwagę Ireneusz Krzemiński (Zob. *System społeczny epoki gierkowskiej*, [w:] *Spółczesność polskie czasu kryzysu*, red. S. Nowak, Warszawa 2004 [1984], s. 95–126).

Bibliografia

- Dzierzgowska A. (i in.), *Supliki do najwyższej władzy*, Warszawa 1996.
- Fitzpatrick S., *Supplicants and Citizens: Public Letter – Writing in Soviet Russia in the 1930s*, „Slavic Review”, vol. 55, no. 1 (1996).
- Harrison M., *Allocation under Dictatorship: Research in Stalin’s Archives*, „Journal of Economic Literature”, vol. 43, no. 3. (2005).
- Krzemiński I., *System społeczny epoki gierkowskiej*, [w:] *Spółczesność polskie czasu kryzysu*, red. S. Nowak, Warszawa 2004 [1984].
- Lazarev V., Gregory P.R., *The Wheels of a Command Economy*, „The Economic History Review”, vol. 55, no. 2 (May 2002).
- Siegelbaum L.H. (red.), *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, Ithaca–London 2011.
- Siegelbaum L.H., ‘Dear Comrade, You Ask What We Need.’ *Socialist Paternalism and Soviet Rural ‘Notables’ in the Mid-1930s*, „Slavic Review”, vol. 57, no. 1 (1998).
- Tarkowski J., *Patroni i klienci*, Warszawa 1994.

Paternalism and clientelism in the Polish People’s Republic. Car distribution as a case study

Abstract

The article is based on applications for the allocation of bones for cars that were sent in the years 1977–1980 to the President of the Council of Ministers, Janusz Wiczorek. The author of the article analyses the background of the applicants, the arguments that they used and the language of their applications. He poses a thesis that the form of the applications and the way they were considered show the paternalistic nature of the government in the Polish People’s Republic at the time of Gierek. The author also points out that the completely discretionary character of the decision on the price allocations of luxurious goods, such as cars, caused that people of high standing could take advantage of their access to such goods to build a network of cliental connections.

Mariusz Jastrząb

adiunkt w Katedrze Nauk Społecznych Akademii Leona Koźmińskiego w Warszawie. Publikował prace dotyczące funkcjonowania aparatu partyjnego i polityki gospodarczej w okresie stalinowskim oraz u schyłku PRL. Aktualnie prowadzi badania na temat społecznych aspektów rozwoju motoryzacji w Polsce Ludowej.