

## HUBERT WILK

Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla PAN  
ORCID: 0000-0002-2382-9861

### Giełdy samochodowe w latach schyłkowego PRL

„Dróg do drugiej chwili szczęścia w życiu kierowcy jest wiele i chociaż operacja sprzedaży i kupna samochodu jest zabiegiem intymnym (podobnie jak w miłości nie wystarczy oferta w biurze matrymonialnym, ale trzeba partnera dotknąć, zobaczyć, posłuchać) – to przynajmniej swaty można wysłać różnymi kierunkami” – tak o nabyciu własnych, wymarzonych „czterech kółek” pisał znany dziennikarz Andrzej K. Wróblewski<sup>1</sup>. W podobnym tonie („Kupno samochodu było sumą emocji”) wypowiadał się ekonomista Zdzisław Krasieński, który wspólnie ze swoim poznańskim zespołem stworzył znakomity portret zmotoryzowanego społeczeństwa Polski przełomu lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w.<sup>2</sup>

Osoba chcąc kupić samochód osobowy w latach osiemdziesiątych w Polsce miała kilka możliwości: oficjalną sprzedaż prowadzoną przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Polmozyb”, eksport wewnętrzny, zakup z tzw. drugiej ręki<sup>3</sup>. Biorąc pod uwagę ograniczoną podaż samochodów pochodzącą z „państwowych” kanałów sprzedaży, najłatwiejszym sposobem zdobycia własnego auta było jego nabycie z „drugiej ręki”. Każdy, kto posiadał odpowiedni zasób gotówki, mógł zakupić samochód w transakcji prywatnej. Najczęściej wybierano się wówczas na giełdę samochodową. Szacowano nawet, że pod koniec lat osiemdziesiątych niemal 80 proc. transakcji, których przedmiotem były auta używane, dokonywało się właśnie tam. Maciej Górecki przytacza dane, z których wynika, że rocznie w ten sposób 150 tys. aut zmieniało właścicieli<sup>4</sup>.

Giełdy samochodowe wpisały się w polską rzeczywistość od lat sześćdziesiątych i stały się niezwykle ważnym elementem obrazu rodzimej motoryzacji. Jednocześnie jednak nigdy nie cieszyły się dobrą opinią. Na dobrą sprawę za budowaniem „ciemnej legendy” stały państwowe władze, które raz za razem

<sup>1</sup> A.K. Wróblewski, *Polska na kółkach*, Warszawa 1988, s. 93–94.

<sup>2</sup> *Rynek samochodowy*, red. Z. Krasieński, Warszawa 1980, s. 66.

<sup>3</sup> Zob. H. Wilk, „*Ciągle ścigam cenę samochodu*” – oficjalna dystrybucja samochodów w Polsce 1980–1989, „*Polska 1944/45–1989. Studia i materiały*” 2015, t. 13, s. 145–166.

<sup>4</sup> M. Górecki, „*Nie ma dolców, samochodów prywatnie się nie kupi*”. *Rynek motoryzacyjny w Polsce lat 80.*, <https://histmag.org/Nie-ma-dolcow-samochodu-prywatnie-sie-nie-kupi.-Rynek-motoryzacyjny-w-Polsce-lat-80.-cz.-3-8043> [dostęp 23 V 2018 r.]; por. B. Stefaniak, *Bezpieczniej niż na giełdzie*, „*Motor*” 1987, nr 36, s. 4.

próbowały objąć giełdowy handel nadzorem. Oficjalnym powodem miała być ochrona potencjalnych kupujących przed nieuczciwymi sprzedającymi, jednak tak naprawdę chodziło o transakcje, które odbywały się poza oficjalnym systemem. Owa „ciemna legenda” giełd nie była również „wyssanym z palca” obrazem, bowiem uliczny handel samochodami przyciągał nieuczciwych sprzedawców, żerujących na zdesperowanych kupujących, dla których giełda była miejscem spełnienia marzenia o posiadaniu własnego auta. W 1983 r. pisano o niej tak: „Jeszcze nie tak dawno szczylił się tę formą sprzedaży wyeksploatowanych gruchotów; mówiło się, że poprzez giełdy handel pojazdami wyszedł z zacisza kawiarnianych interesów i enigmatycznych ogłoszeń prasowych. A potem, co było do przewidzenia, idea wolnej sprzedaży uległa wypaczeniom, a giełdy obrosły złą opinią, jako siedliska bezczelnej spekulacji już nie tylko samochodami, ale i poszukiwanymi częściami, kradzionymi kołami i akumulatorami”<sup>5</sup>.

Niniejszy tekst jest próbą nakreślenia rzeczywistości giełdowej lat osiemdziesiątych XX w. Podstawą źródłową była: prasa motoryzacyjna (przede wszystkim tygodnik „Motor”), fragmenty telewizyjnych programów informacyjnych dostępne w Internecie, archiwalia, literatura przedmiotu oraz dzienniki i wspomnienia z ostatniej dekady istnienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (PRL). Na szczególną uwagę zasługują tutaj dwa typy źródeł. Wykorzystane w tekście materiały audiowizualne pokazały w bardzo interesujący sposób „Polskę pomiędzy”, która jeszcze nie była kapitalistyczna, ale już nie można było o niej mówić, że jest socjalistyczna. Kolorowe kadry z giełd czasu przełomu stanowią doskonale dopełnienie pozostałych źródeł, z których na plan pierwszy wysuwają się archiwalia. W tekście wykorzystano dokumenty zarówno instytucji państwowych zajmujących się kwestiami gospodarczymi, jak i te wytworzone przez Służbę Bezpieczeństwa. Oba typy źródeł znakomicie się uzupełniają, sprawiając, że nakreślony obraz giełd wydaje się być o wiele pełniejszy.

Do tej pory historiografia polska nie zajmowała się zbyt szczegółowo różnymi zagadnieniami, które moglibyśmy spiąć roboczą klamrą „historia społeczna motoryzacji”. Poza nielicznymi wyjątkami<sup>6</sup>, temat ten wciąż nie doczekał

<sup>5</sup> W. Nahajt, *Niech decyduje klient*, „Motor” 1983, nr 35, s. 4.

<sup>6</sup> Zob. np. H. Wilk, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970*, Warszawa 2017; M. Jastrząb, *Fiat’s small cars for Polish mass motorisation: The Small Engine Car Factory in Bielsko-Biala and Tychy, 1971–1980*, „Journal of Transport History” 2017, vol. 38, no. 1, p. 37–52; *idem*, *Zajazdy dla zmotoryzowanych w Polsce lat siedemdziesiątych*, „Przegląd Historyczny” 2013, nr 2, s. 325–348; *idem*, *Socjalistyczna praworządność i egalitaryzm. Nadużycia władzy w epoce gierkowskiej i walka z nimi. Przykład talonów samochodowych* [w:] *Społeczeństwo polskie w latach 1980–1989*, red. N. Jarska, J. Olaszek, Warszawa–Kraków 2015, s. 70–86; M. Jastrząb, E. Jastrząb, *Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w polskich szkołach. Historia inercji instytucjonalnej* [w:] *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na*

się całościowego opracowania. Inaczej wygląda sytuacja w historiografii zagranicznej. Tam historycy (i nie tylko) bardzo często sięgali (i sięgają nadal) po to zagadnienie, umieszczając je w wielu różnych kontekstach, udowadniając tym samym niezwykłą „nośność” tego tematu<sup>7</sup>.

\* \* \*

Aby prześledzić polskie początki giełdy należy cofnąć się do drugiej połowy lat pięćdziesiątych XX w. Wówczas na warszawskim placu Defilad pod Pałacem Kultury i Nauki zebrało się kilka osób pragnących sprzedać swoje samochody. Każdy zainteresowany zbyciem auta musiał najpierw ogłosić swój zamiar w prasie codziennej<sup>8</sup>. Innymi słowy, początkowo giełda samochodowa była miejscem, gdzie swoje pojazdy wystawiały osoby, które wcześniej anonowały ów fakt w dziennikach. W kolejnych latach warszawska giełda kilkakrotnie zmieniała lokalizację, by ostatecznie zakotwiczyć na Bemowie. Zapoczątkowany w stolicy handel giełdowy znalazł naśladowców w innych rejonach kraju. W przeciągu dekady, w niektórych polskich miastach zaczęły się pojawiać „pewnego rodzaju targi na samochody osobowe”<sup>9</sup>. W ten sposób można było kupić auto m.in. w Szczecinie, Krakowie, Łodzi, Katowicach, Gdańsku czy Lublinie. U progu dekady lat osiemdziesiątych w Polsce było 12 giełd samochodowych<sup>10</sup>, a we wrześniu 1985 r. działało już ich 39. Spośród 49 województw giełd nie było jedynie w chełmskim, ciechanowskim, leszczyńskim, łomżyńskim, ostrołęckim, pilskim, piotrkowskim, siedleckim, sieradzkim, skierniewickim, słupeckim, suwalskim, tarnobrzeskim i wałbrzyskim. W szczecińskim i toruń-

---

*przeżyci* wieków, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 279–288; M. Jastrząb, *Nadzór nad wielką inwestycją przemysłową: budowa Fabryki Samochodów Małolitrażowych i wdrożenie produkcji Fiata 126p* [w:] *Z dziejów przemysłu na ziemiach polskich*, red. R. Klementowski, E. Kościk, Wrocław 2012, s. 113–122; M. Jastrząb, J. Wawrzyniak, *Dwie nowoczesności polskiego przemysłu motoryzacyjnego: o rozwoju zależnym Fabryki Samochodów Osobowych*, „Acta Poloniae Historica” 2017, t. 115, s. 37–70; K.J. Mórański, *Syrena. Samochód PRL-u*, Warszawa 2005.

<sup>7</sup> Zob. np. L. H. Siegelbaum, *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Ithaca 2008; L. Gatejel, *Warten, hoffen und endlich fahren: Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR, 1956–1989/91*, Frankfurt am Main 2014; L.J.K. Setright, *Drive On! A Social History of the Motor Car*, London 2003; A. Marvick, *The Sixties: cultural revolution in Britain, France, Italy and the United States, c. 1958–1974*, New York 1998; *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, ed. T. Barker, London 1987; S. Gunn, *People and the car: the expansion of automobility in urban Britain, 1955–1970*, „Social History” 2013, vol. 38, no. 2, s. 220–237.

<sup>8</sup> Zob. H. Wilk, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami...* s. 248 i n.

<sup>9</sup> Z.H., *Na polskim „ryнку” samochodowym*, „Motoryzacja” 1956, nr 8, s. 280.

<sup>10</sup> M. Górecki, *„Nie ma dolców, samochodów prywatnie się nie kupi”...*

skim zlokalizowano po dwie<sup>11</sup>. Dwa lata później było już ich łącznie 52, a następne pięć właśnie było tworzonych<sup>12</sup>.

Zdecydowanie największe były giełdy w: Warszawie, Poznaniu, Katowicach i Wrocławiu. Osoby chcące zakupić używany samochód, mogły tam wybierać spośród 2–3 tysięcy pojazdów. Giełdy w mniejszych miastach (np. Olsztyn, Białystok, Lublin, Rzeszów) miały o wiele skromniejszą ofertę, kilkuset aut osobowych. Nic zatem dziwnego, że szczególnym powodzeniem cieszyły się giełdy w największych miastach. Na Bemowo „do wymarzonego Klondike używanych samochodów” przyjeżdżali nawet mieszkańcy Wybrzeża czy też Dolnego Śląska<sup>13</sup>.

A.K. Wróblewski wybrał się na giełdę warszawską wiosną 1986 r. Swoje spostrzeżenia umieścił w książce *Polska na kółkach*. „[...] [N]asza spsiała motoryzacja prezentuje się jeszcze bardziej żałośnie, jak zmokła kura. Kilka lat wcześniej, kiedy uboższe warstwy społeczeństwa żyły bodaj skromniej niż dziś, ale elita sadziła się na dziesiątą potęgę przemysłową świata, dominowały na giełdzie wozy prawie nowe, nie więcej niż trzyletnie, i wszystko wyglądało bardziej elegancko. Teraz [...] ludzie trzymają wozy dłużej, sztukują je i kurują, więc i przeciętny wiek na giełdzie się posunął” – pisał<sup>14</sup>.

Atrakcyjność giełd samochodowych opierała się przede wszystkim na bogatej ofercie. Nawet u progu kryzysu ekonomicznego lat osiemdziesiątych dziennikarze „Motoru” zauważali: „A tak w ogóle to patrząc na Polskę przez pryzmat giełd, na których dominują mercedesy i inne tego typu samochody, trudno przypuścić, że mamy do czynienia z jakimkolwiek kryzysem<sup>15</sup>”. I faktycznie – osoba dysponująca wystarczającą gotówką mogła bez większych problemów stać się nabywcą niemal każdej marki i modelu produkowanego wówczas przez światowy przemysł motoryzacyjny. Jediną przeszkodą były pieniądze.

Na giełdowe ceny samochodów wpływ miało bardzo wiele czynników, choć zdecydowanie najważniejszym był jeden. „Niezaspokojony popyt na samochody powoduje powstawanie ujemnych skutków wynikających z »rynku

<sup>11</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Urząd Rady Ministrów (dalej: URM), 32/65, Tablica ilustrująca stan punktów sprzedaży samochodów używanych, części zamiennych i ogumienia wg form sprzedaży (wrzesień 1985 r.), k. 26.

<sup>12</sup> M. Górecki, „Nie ma docłów, samochodów prywatnie się nie kupi”... W 1987 r., wg danych Milicji Obywatelskiej, na terenie Polski funkcjonowało 981 bazarów, giełd i targowisk. Większość z nich czynna była codziennie. Jak zauważano, ich profil był „umowny”. Nawet tzw. specjalistyczne bardzo szybko zmieniały i rozszerzały asortyment towarowy. Szacowano, że wartość ich obrotów przekroczyła w 1987 r. 130 mld zł, przy czym były to wyłącznie ujawnione i uznane obroty stałych punktów sprzedaży; Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (dalej: AIPN), Ki 99/43, Zasady organizacji pracy Milicji Obywatelskiej na bazarach, giełdach i targowiskach, Warszawa, grudzień 1988 r., k. 1.

<sup>13</sup> B. Koperski, *Na razie najlepiej idą kielbaski*, „Motor” 1974, nr 18, s. 3.

<sup>14</sup> A.K. Wróblewski, *Polska...*, s. 89.

<sup>15</sup> [Notowania giełdowe z listopada 1981 r.], „Motor” 1981, nr 43, s. 2.

sprzedawcy«. Wywołany jest trudnością z uzyskaniem uprawnienia do zakupu, wieloletnim oczekiwaniem na realizację przedpłaty, sezonowym zapotrzebowaniem na posiadanie samochodu (urlopy), niestabilnością cen, nagminnie występującym niedotrzymywaniem terminów sprzedaży i groźbą zmiany zasad sprzedaży. [...] Niedostateczna podaż samochodów powoduje nieustanny wzrost cen wolnorynkowych i związaną z tym aktywizację różnego rodzaju handlarzy i pośredników widzących w tym źródło wysokich nienależnych dochodów”<sup>16</sup>.

Zakup samochodu przez oficjalne „kanały państwowe” nastęczał zatem wiele problemów i wymagał dodatkowo łutu szczęścia. Jednocześnie ceny pojazdów ustalane przez państwo wciąż pozostawały na wysokim poziomie. W 1981 r. średnie wynagrodzenie wynosiło 7689 zł, co oznaczało, iż chcąc kupić oficjalną drogą polskiego fiata 126P należało odłożyć niemal siedemnaście miesięcznych pensji, popularnego „dużego fiata” – trzydzieści trzy, a poloneza aż czterdzieści cztery miesięczne pensje. W 1987 r. przy średnim miesięcznym wynagrodzeniu 29 tys. zł, na „malucha” trzeba było oszczędzać już tylko niecałe pół roku, na polskiego fiata 1500 czternaście miesięcy, natomiast na poloneza dziewiętnaście. Porównując relację ceny do przeciętnych miesięcznych wynagrodzeń w poprzednich okresach, biorąc pod uwagę syrenę, która była produkowana nieprzerwanie od końca lat pięćdziesiątych do 1983 r., zauważyć należy, iż przy wszystkich zastrzeżeniach, relacja cena–wynagrodzenie zmieniała się na korzyść kupujących. W 1958 r. za syrenę należało zapłacić 72 tys. zł, czyli równowartość niemal 4,5 rocznych pensji, w 1970 r. 74 tys. zł – prawie równowartość trzyletnich zarobków, a w 1978 r. 99 tys. zł – co oznaczało półtoraroczne wynagrodzenie. Podobnie wyglądało to w ostatnim roku jej produkcji.

O wiele prościej i szybciej, ale jednocześnie drożej, można było zakupić upragnione cztery kółka na giełdach samochodowych. Giełdy oferowały znacznie większy wybór marek pojazdów, zwłaszcza pochodzących z zagranicy, jednocześnie jednak kupujący musieli liczyć się ze znacznie wyższymi cenami. Tygodnik „Motor” na bieżąco monitorował ceny giełdowe, szczególnie dużo miejsca poświęcając samochodom produkcji polskiej. Zwraca uwagę dość duża rozpiętość cen. O ile jeszcze bowiem w pierwszej połowie 1981 r. za nowego polskiego fiata 126P cena państwowa wynosiła 130 tys. zł, a na giełdzie była wyższa o 50–70 tys. zł, to już w drugiej połowie tego roku za „malucha” trzeba było zapłacić dwukrotnie więcej. Prawidłowość ta dotyczyła także wciąż produkowanych syren. W przypadku tej polskiej konstrukcji cena giełdowa nowego egzemplarza sięgała nawet 450 tys. zł w 1983 r., podczas gdy osoba chcąc kupić to auto w „Motozbycie” musiała zapłacić „jedynie” 240 tys. zł. Zdecydowanie

<sup>16</sup> AIPN, 1550/206, Informacja dotycząca przestępczości gospodarczej w zapleczu technicznym motoryzacji, ze szczególnym uwzględnieniem spekulacji pojazdami i częściami samochodowymi, Warszawa [1983 r.], k. 46.

najwyższe ceny giełdowe, spośród samochodów polskiej produkcji, osiągały polonezy i duże fiaty – zwykle było to ponad 200 proc. ceny państwowej<sup>17</sup>. Jednocześnie, jak podawał GUS w połowie 1984 r., samochody osiągały najwyższe ceny wolnorynkowe spośród najbardziej poszukiwanych towarów przemysłowych. Rekord należał wówczas do „malucha”, który przy cenie detalicznej 254 tys. zł, na giełdzie osiągnął wartość 580 tys. zł, zostawiając w tyle inne produkty, jak meble, pralki automatyczne, lodówki i kolorowe telewizory<sup>18</sup>. Jednak już pod koniec dekady „gusowskie przebicie” na poziomie 1,37–2,27 ceny detalicznej było nieaktualne. „Fabryczna” cena nowego poloneza wynosiła 2,5 mln zł. A chcąc kupić ów samochód na giełdzie, trzeba było się liczyć z ceną trzy-, a pod koniec 1988 r. nawet pięciokrotnie wyższą<sup>19</sup>.

Tak duże różnice między ceną oficjalną, detaliczną i giełdową wywoływały także reakcje wśród urzędników odpowiedzialnych za politykę cenową państwa. Alarmowani listami obywateli o tym, co działo się na giełdach motoryzacyjnych, analizowali możliwości. Okazywało się, iż w obliczu rozwijającego się wolnego rynku motoryzacyjnego realne możliwości kształtowania ceny aut na giełdach oznaczały zrównanie obu poziomów, czyli co najmniej kilkudziesięcioprocentową podwyżkę. Zdaniem Departamentu Cen Środków Produkcji Urzędu Cen miałyby to „więcej cech negatywnych niż pozytywnych, zarówno w aspekcie społecznym, jak i gospodarczym”<sup>20</sup>. Niektórzy chcieli nawet wprowadzenia zakazu publikacji giełdowych cen w telewizji, radiu i prasie, bo „straszne to działa niedobrze na społeczeństwo. Negatywnie i doprowadza do szwajcarskiej pasji ludzi, jak piszą to z takim naciskiem i żalem właśnie, że Państwo, że Partia, że Rząd właśnie toleruje te straszne zyski duże”<sup>21</sup>. Ministerstwo Finansów wprowadziło w 1982 r. przepisy nakładające wysokie podatki od sprzedaży aut w pierwszym i drugim roku eksploatacji. Sięgały one 25 i 12 proc. wartości auta. Był to bardzo wysoki wzrost, bowiem dotychczas podobne opłaty kształtowały się na poziomie 3 proc. i to jedynie za auto użytkowane od co najmniej 3 lat<sup>22</sup>. Tylko w 1982 r. w wyniku kontroli giełdowego handlu wszczęto 734 postępowania karno-skarbowe oraz 67 postępowania z art. 2 ustawy antyspeku-

<sup>17</sup> Zob. np. *Jakie ceny – kwiecień 1981*, „Motor” 1981, nr 20, s. 2; *Jakie ceny – październik/listopad 1981*, „Motor” 1981, nr 48, s. 2.

<sup>18</sup> *Rekordowe przebicie*, „Motor” 1984, s. 2.

<sup>19</sup> *Giełda – październik*, „Motor” 1988, nr 44, s. 2; *Giełda – listopad*, „Motor” 1988, nr 49, s. 2.

<sup>20</sup> AAN, Urząd Cen (dalej: UC), 1/55, [Pismo informacyjne Napoleona Zabieliły, dyrektora Departamentu Cen Środków Produkcji do Dyrektora Departamentu Polityki Cen ob. Jerzego Chabrosa], b.d., k. 58–59.

<sup>21</sup> AAN, URM, 32/51, Posiedzenie Centralnej Komisji do Walki ze Spekulacją w dniu 1 XII 1983 r., k. 51.

<sup>22</sup> AIPN, 1550/206, Informacja o realizacji wniosków podjętych przez Centralną Komisję do Walki ze Spekulacją dot[ycających] sprzedaży samochodów osobowych produkcji krajowej, k. 95.

lacyjnej i art. 221 kk. W ciągu jednego dnia w październiku 1983 r. wszczęto 66 postępowań przygotowawczych przeciwko osobom oferującym do sprzedaży samochody bez przerejestrowania ich na swoje nazwisko, chcącym w ten sposób uniknąć zapłaty należnego podatku<sup>23</sup>.

Handlem samochodami osobowymi, który według najwyższych gremiów w państwie posiadał znamiona spekulacji, kilkakrotnie zajmowała się Centralna Komisja do Walki ze Spekulacją<sup>24</sup>. Dla jej członków było oczywiste, iż to właśnie system sprzedaży państwowej samochodów osobowych rodził „czarny rynek”: „jeśli obywatel nie posiada dewiz lub asygnaty, a posiada pieniądze, nie może legalnie kupić samochodu produkcji krajowej”. Jednocześnie jednak zdawano sobie sprawę, że podjęte działania muszą być niezwykle ostrożne i delikatne, bowiem rozwiązania „tamujące wolną sprzedaż samochodów” mogą zepchnąć ją „do podziemia”. Jednym z proponowanych, ale nigdy niewprowadzonych w życie rozwiązań, było wydzielenie pewnej puli pojazdów przeznaczonych do wolnej sprzedaży<sup>25</sup>.

Kolejne, już realne działania miały miejsce w 1983 r. 12 sierpnia Ministerstwo Handlu Wewnętrznego i Usług wydało zarządzenie, tworzące ramy organizacyjno-prawne następujących form obrotu samochodami: skup i sprzedaż, sprzedaż komisowa, pośrednictwo oraz giełdy samochodowe. Poszczególne jednostki gospodarki uspołecznionej mogły w świetle nowych przepisów prowadzić sprzedaż komisową pojazdów oraz części zamiennych. Chciano w ten sposób odciągnąć ludzi od giełd samochodowych. Te ostatnie miały wedle par. 6 zarządzenia odbywać się na terenach wskazanych przez terenowe organy administracji państwowej. Na jednostki gospodarki uspołecznionej, które organizowały sprzedaż aut w tej formie, nałożono obowiązek świadczenia ekspertyz, dotyczących stanu technicznego zbywanych pojazdów, dokonywania ich wyceny, sprawdzania oryginalności oznaczeń pojazdu i ich zgodności z dowodem rejestracyjnym czy też pobierania opłat skarbowych od zawartych transakcji kupna-sprzedaży. Organy nadzorujące giełdy mogły także wprowadzić opłaty za „wjazd” na giełdę. W 1983 r. osoba chcąca sprzedać auto w Poznaniu, Katowicach i Szczecinie musiała zapłacić 100 zł, w Warszawie 300 zł, we Wrocławiu zaś 400 zł<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> *Ibidem*, k. 96.

<sup>24</sup> Na ten temat zob. J. Kochanowski, *Zmagania ze smokiem... Działalność Centralnej Komisji do Walki ze Spekulacją (1981–1987)*, „Przegląd Historyczny” 2010, t. 51, z. 4, s. 611–640; *idem*, *Tylnymi drzwiami. „Czarny rynek” w Polsce 1944–1989*, Warszawa 2010, s. 91–118.

<sup>25</sup> AAN, URM, 32/37, Protokół z posiedzenia Centralnej Komisji do Walki ze Spekulacją w dniu 24 III 1983 r., k. 9–10.

<sup>26</sup> AAN, Ministerstwo Handlu Wewnętrznego i Usług (dalej: MHWiU), 17/6, Zarządzenie Ministra Handlu Wewnętrznego i Usług z 12 VIII 1983 r. w sprawie regulacji obrotu rynkowego pojazdami samochodowymi, częściami zamiennymi i ogumieniem do pojazdów samochodowych, b.p.

Rok obowiązywania nowych przepisów nie przyniósł jednak zasadniczych zmian w preferencjach Polaków. Nadal najchętniej korzystali z giełd samochodowych, a usankcjonowane przepisami z sierpnia 1983 r. formy państwowego pośrednictwa w nabywaniu i zbywaniu pojazdów nie cieszyły się popularnością. Co więcej, w przeciągu dwunastu miesięcy nie udało się zorganizować państwowego skupu i sprzedaży samochodów używanych<sup>27</sup>. W latach kolejnych sytuacja niewiele się zmieniła. Komisy samochodowe traktowane były przez chcących nabyć samochód z dużą niechęcią. Inną sprawą jest też forma, w jakiej owa sprzedaż używanych aut była prowadzona. Kupujący musiał bowiem dodatkowo uiścić pewną kwotę pieniędzy, która stanowiła opłatę za pośredniczenie w przeprowadzonej transakcji. W 1986 r. Stanisław Kłos, podsekretarz stanu w Ministerstwie Przemysłu, tak podsumował próby wejścia na rynek samochodów używanych: „[...] czy to ma w ogóle perspektywy. Bo przecież obraca się, myślę, nie wiem, ile w skali kraju się używanych samochodów na rok sprzedaje, ale z 50 tysięcy to będzie. No, 300, a tu jest 20 na miesiąc, na początek. Ja rozumiem, to jest w ogóle koncepcja może ciekawa i dobra, tylko czy to, czy tu nie ma, przepraszam za wyrażenie, pazerności niezmiernej [...] ten salon sprzedaży komisowej, no kto będzie chciał tak dużo płacić za pośrednictwo”<sup>28</sup>.

Giełdowy handel był sezonowy. Uważni obserwatorzy cen oferowanych tam używanych samochodów mogli wychwycić pewną prawidłowość. Otóż handel zamierał w miesiącach zimowych, by następnie wraz z nastaniem wiosny osiągnąć swój szczyt. Wszystko to było związane z sezonem urlopowym, zaczynającym się pod koniec czerwca. Można również zauważyć dość mocną korelację handlu z reglamentacją benzyny, której zasady na przestrzeni dekady lat osiemdziesiątych wielokrotnie ulegały zmianie<sup>29</sup>. Na przykład w obliczu zmniejszonych przydziałów w pierwszej połowie 1984 r., na giełdach zaobserwowano znaczący spadek cen na pojazdy paliwożerne<sup>30</sup>.

Zainteresowanie giełdowym handlem było tak wielkie, zwłaszcza pod koniec dekady, że w pewnym momencie zaczęto zastanawiać się czy nie odejść od zwyczajowego, jednodniowego trwania. Wzorem była tutaj giełda kielecka na torze wyścigowym w Miedzianej Górze, która funkcjonowała od 1983 r. oprócz niedziel także w czwartki. Warto zresztą zauważyć, że była ona uważana za jedną z najlepiej funkcjonujących w całej Polsce: „Dla klientów organizuje się konkursy i loterie, można też uzyskać fachową poradę. Usytuowanie Kielce powoduje, że na giełdę w Miedzianej Górze zjeżdżają oferenci i klienci z ca-

<sup>27</sup> *Nadal giełdy*, „Motor” 1984, nr 46, s. 2.

<sup>28</sup> AAN, URM, 32/85, Ustalenia przyjęte na posiedzeniu Centralnej Komisji do Walki ze Speculacją przy Radzie Ministrów 16 I 1986 r., k. 40–41.

<sup>29</sup> Zob. H. Wilk, *Zmotoryzowane lata osiemdziesiąte [w:] Społeczeństwo polskie w latach 1980–1989*, red. N. Jarska, J. Olszok, Warszawa 2015, s. 174.

<sup>30</sup> *Po 1 kwietnia*, „Motor” 1984, nr 18, s. 2.



łej niemal południowej Polski” – pisali dziennikarze „Motoru”<sup>31</sup>. Zarządzający giełdą w Gliwicach, ze względu na ogromny tłok („Wielu potencjalnych klientów odjeżdżało z kwitkiem nie mieszcząc się nawet na placu”), zdecydowali, że będzie ona czynna siedem dni w tygodniu<sup>32</sup>. Jednak eksperyment zakończył się niepowodzeniem. Po miesiącu, ze względu na niską frekwencję, powrócono do systemu weekendowego<sup>33</sup>.

Niemal od początku istnienia giełd starano się wprowadzić tam rzeczoznawców z Polskiego Związku Motorowego (PZMot), których zadaniem byłoby choćby pobieżne sprawdzenie stanu technicznego oferowanych na sprzedaż samochodów<sup>34</sup>. Kupujący jednak niezbyt chętnie korzystali z ich usług. Wróblewski notował: „Poszedłem do tego pawilonu [gdzie odbywały się przeglądy techniczne – H.W.] zobaczyć, jak to się odbywa. Jednak, o dziwo, mało tu aut. Kupujący są w takim amoku, że nie pamiętają, albo nie chcą pamiętać o przysługującym im prawie i biorą kota w worku”<sup>35</sup>. Wtórował mu Roman Pijanowski, prezes PZMot, który na posiedzeniu Centralnej Komisji do Walki ze Spekulacją mówił: „[...] wywiesiliśmy olbrzymie transparenty, ustawiliśmy pięknie ubranych w fartuchy i kombinezony rzeczoznawców, korzystajcie z usług naszych rzeczoznawców zanim wydacie pieniądze. Proszę mi uwierzyć, nikt w przeciągu paru tygodni [nie] zechciał korzystać dobrowolnie z usług rzeczoznawców. Każdy nabywca przyjeżdżał ze swoim znajomym kierowcą, ciocią, która się na tym znała i nawet jest takie zabawne posiedzenie [powiedzenie], że kupiec lubi być oszukiwany”<sup>36</sup>.

Jednocześnie, wraz z upływem czasu, giełdy samochodowe stawały się powoli „zwykłymi” targowiskami, na których samochody i części do nich stawały się tylko jednym z wielu artykułów oferowanych do sprzedaży. Tak było choćby w Łodzi, gdzie na stadionie tamtejszego ŁKS, jak informowano w „Dzienniku Telewizyjnym”, oprócz aut „już sprzedaje się wszystko – od ubrań, przez kosmetyki, RTV, armaturę”. Na marginesie warto wspomnieć, że krakowska giełda odbywała się na placu Imbramowskim, zlokalizowanym w północnej części miasta przy wjeździe od strony trasy nr 7, który w ciągu tygodnia był zwykłym bazarem. Początek dekady lat dziewięćdziesiątych XX w. przyniósł znaczącą zmianę „oferty” giełdowej. „Z nadzieją, że Polak prędzej odmówi sobie jedzenia niż auta wypatrywano chętnych na warszawskiej giełdzie samochodowej. A tu tymczasem najlepiej szły: różnego rodzaju bielizna, pomarańcze, elektro-

<sup>31</sup> *Dwa razy w tygodniu*, „Motor” 1983, nr 36, s. 2.

<sup>32</sup> *Codzienna giełda*, „Motor” 1989, nr 23, s. 2.

<sup>33</sup> *Giełda (nie)codzienna*, „Motor” 1989, nr 27, s. 3.

<sup>34</sup> H. Wilk, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami...*, s. 250–254.

<sup>35</sup> A.K. Wróblewski, *Polska...*, s. 90.

<sup>36</sup> AAN, URM, 32/65, Posiedzenie Centralnej Komisji do Walki ze Spekulacją 25 X 1984 r. godz. 14.00, s. 18.

nika i video, a nawet buty. [...] Tak oto po urynkowieniu giełda staje się powoli salonem towarzyskim” – tak o warszawskiej giełdzie mówiono w telewizyjnych „Wiadomościach” z 11 lutego 1990 r.<sup>37</sup>

Oddajmy po raz kolejny głos Wróblewskiemu: „Giełda, choć nie zapraszana na doroczne konferencje prasowe, na których Polmozbyt żali się na fabryki samochodów, ile to i jakich części w najbliższym roku nie dostaną – doskonale jakoś to wie i czuje. Czego brak w sklepach i stacjach obsługi, to natychmiast na Bemowie drożeje”<sup>38</sup>. Giełdowi sprzedawcy błyskawicznie reagowali na bieżącą sytuację rynkową. W obliczu reglamentacji paliwa w latach osiemdziesiątych i wprowadzeniu częściowo wolnej sprzedaży etyliny 78 (popularnej „niebieskiej”), na giełdach momentalnie pojawiły się części do silników, które umożliwiały przeróbki, dostosowujące jednostki napędowe starszych samochodów do tego rodzaju paliwa<sup>39</sup>. Redaktorzy „Motoru” zwracali uwagę, że problemy z dostępnością benzyny w ofercie giełd samochodowych przełożyły się na zwiększoną podaż kanistrów „wytwarzanych przez rzemiosło i spółdzielczość, nie brak też domorosłych konstrukcji z kilku byle jak pospawanych blach” oraz... rowerów. Tutaj wybór miał być ogromny – od prostych modeli przeznaczonych dla najmłodszych, po „wyczynowe wyścigówki”<sup>40</sup>.

Przez całą dekadę lat osiemdziesiątych, a zwłaszcza u progu lat dziewięćdziesiątych, giełdy samochodowe były praktycznie podstawowym rynkiem zaopatrzenia w części samochodowe. Musiało tak się stać, bowiem produkcja państwowa w 1988 r. była w stanie jedynie w niewielkim stopniu zapewnić pokrycie zapotrzebowania na części zamienne do samochodów produkowanych przez FSO i FSM. Dla popularnego „malucha” było to jedynie 35 proc. zgłaszanych potrzeb w tym zakresie, dla dużego fiata – 25 proc., a dla poloneza jedynie 16 proc. Równie źle wyglądała sytuacja z oponami<sup>41</sup>. Tylko na początku dekady produkcja ogumienia spadała rokrocznie o niemal 20 proc.<sup>42</sup> Wielokrotnie kwestionowano legalność źródeł pochodzenia sprzedawanych na giełdach części, pytając retorycznie: „Skąd pochodzi większość oferowanych akumulatorów, opon, kół łańcuchowych rozrządu, jak nie z kradzieży? Przecież nie ma ich z zasady ani w magazynach stacji obsługi, ani tym bardziej w sklepach”<sup>43</sup>.

<sup>37</sup> [https://www.youtube.com/watch?v=Sr\\_QS7i3d7w](https://www.youtube.com/watch?v=Sr_QS7i3d7w) [dostęp 18 IV 2018 r.].

<sup>38</sup> A.K. Wróblewski, *Polska...*, s. 89–90.

<sup>39</sup> *Wolny rynek reaguje*, „Motor” 1982, nr 26, s. 2.

<sup>40</sup> *Wzbożona oferta*, „Motor” 1984, nr 12, s. 2. Zwiększony popyt na kanistry do transportu paliwa miał być związany z zapowiedzianą od kwietnia 1984 r. możliwością zatankowania niemieszczącej się w baku części przedziału benzyny do przenośnego pojemnika.

<sup>41</sup> *Posiedzenie Krajowej Izby Motoryzacji*, „Motoryzacja” 1988, nr 8, s. 191–192.

<sup>42</sup> AIPN, 1550/206, Informacja dotycząca przestępczości gospodarczej w zapleczu technicznym motoryzacji, ze szczególnym uwzględnieniem spekulacji pojazdami i częściami samochodowymi, Warszawa [1983 r.], k. 42.

<sup>43</sup> *Mniej nadużyć na giełdach*, „Motor” 1984, nr 5, s. 2.

Prowadzona przez Milicję Obywatelską akcja „Mustang”, której celem była kontrola parkingów, warsztatów samochodowych i zakładów naprawczych oraz odnalezienie skradzionych aut wykazała, że najczęściej kradziono akumulatory oraz koła<sup>44</sup>. Jak pokazują oficjalne statystyki MO, kradzieże z włamaniem do samochodów były jednymi z najczęściej popełnianych przestępstw. W latach 1981–1985 średnia roczna wynosiła 21 388 tego typu przestępstw. W 1986 r. było to 23 926, w 1987 r. już 32 183<sup>45</sup>. Domyślać się możemy, że wiele przedmiotów pochodzących z przestępstw trafiało ostatecznie na giełdy. Druga połowa dekady i względnie łatwiejszy dostęp do zachodniego rynku samochodowego zaowocował tym, że na giełdach pojawiło „wszystko to, co udało się wyszperać na niemieckich złomowiskach i wszystko to, co jest niedostępne w Polmozbycie”<sup>46</sup>. Dziennikarze „Motoru” określali nawet giełdy jako „szaberplac”<sup>47</sup>.

Innym, być może nawet istotniejszym, źródłem sprzedawanych tam przedmiotów były te nielegalnie pozyskiwane ze stacji obsługi technicznej lub zakładów pracy. Przeprowadzona w 1982 r. kontrola przez Państwową Inspekcję Handlową w jednostkach stacji obsługi samochodów podległych Polmozbytowi wykazała wiele nieprawidłowości. Pośród nich poczesne miejsce zajmowała sprzedaż pracownikom poszukiwanych na rynku części, które następnie trafiały na giełdy. W Siedlcach, między marcem a sierpniem 1982 r., miejscowy Pomozbyt rozprowdził pokątnie między „swoimi” 113 opon samochodowych, co stanowiło niemal jedną trzecią całości ogumienia sprzedanego w tym czasie<sup>48</sup>. Możemy z dużą pewnością założyć, że spora część z nich trafiła na giełdy. Działo się tak na pewno, co wykazała wspomniana kontrola, z motocyklami firmy „Java”, które zostały sprzedane nielegalnie pracownikom olsztyńskiego Polmozbytu, by następnie trafić na miejscową giełdę, gdzie błyskawicznie rozeszły się „po cenach spekulacyjnych”<sup>49</sup>. Szczególnie głośna była sprawa pracowników Dębickich Zakładów Opon Samochodowych, którzy na giełdzie w Warszawie pod koniec lat osiemdziesiątych sprzedawali kupowane w zakładzie – dzięki pracy w dni wolne – komplety ogumienia (5 opon i dętki) za 265 tys. zł. W trakcie postępowania karnego szacowano, że sprzedali w ten

<sup>44</sup> AIPN Gd, 517/34, Plan działań krypt. „Mustang” w dniu 10 XI 1983 r., Kwidzyn, 9 XI 1983 r., k. 7.

<sup>45</sup> AAN, Prokuratura Generalna (dalej: PG), 7/212, Statystyka przestępstw w latach 1983, 1984, Warszawa 1985 r., k. 29; Statystyka przestępstw w latach 1984, 1985, Warszawa 1986 r., k. 83; Statystyka przestępstw w latach 1985, 1986, Warszawa 1987 r., k. 137; Statystyka przestępstw w latach 1986, 1987, Warszawa 1988 r., k. 193.

<sup>46</sup> „Dziennik Telewizyjny” z 5 VIII 1989 r., <https://www.youtube.com/watch?v=vMAPeTi8asA> [dostęp 19 IV 2018 r.].

<sup>47</sup> *Jakie ceny?*, „Motor” 1989, nr 48, s. 2.

<sup>48</sup> AIPN, 1550/206, Informacje dotyczące przestępczości gospodarczej w zapleczu technicznym motoryzacji, k. 44.

<sup>49</sup> *Ibidem*, k. 45.

sposób ponad 31 tys. opon<sup>50</sup>. Cytowany już Stanisław Kłós w pewnym momencie postulował nawet całkowity zakaz handlu giełdowego częściami samochodowymi. Na posiedzeniu Centralnej Komisji do Walki ze Spekulacją mówił: „[...] będzie to zalegalizowanie nielegalnego obrotu. To co ukradną w Polmozbycie czy gdzie indziej, legalnie prawda w majestacie prawa będą sprzedawali na rynku. [...] jest to po prostu spekulacja, nic innego”. Pod koniec grudnia 1988 r. Milicja Obywatelska przeprowadziła analizę handlu, prowadzonego na funkcjonujących w całym kraju targowiskach, bazarach i giełdach. Wyniki były zatrważające – według niepełnych danych, szkody spowodowane działalnością przestępczą wyniosły w 1987 r. ok. 525 mln zł. Analiza struktury ujawnionych przestępstw wykazała, że najczęstszą formą spekulacji były przestępstwa dewizowo-przemysłowe, fałszerstwa, oszustwa oraz występki karno-skarbowe<sup>51</sup>.

Zwłaszcza te ostatnie były bardzo częste podczas handlu samochodami. Przykładem na sposób działania tego typu była sprawa sierżanta MO Bogdana G., przeciw któremu postępowanie prowadziła Skierniewicka Izba Skarbową. Jak ustalono, podejrzany od maja do grudnia 1986 r. nabył na giełdzie samochodowej w Warszawie sześć samochodów, które następnie sprzedawał z zyskiem, który wynieść miał 420 tys. zł. W większości przypadków sprzedaż nie była zgłaszana do opodatkowania w Urzędzie Skarbowym, w kilku wypadkach kwota wpisana na umowie była niższa niż faktycznie zainkasowana. Bogdan G. kupował auta nie tylko osobiście, ale i przez podstawione osoby – żonę, rodziców, a nawet sąsiadów<sup>52</sup>.

Brakuje oficjalnych statystyk dotyczących obrotu kradzionymi pojazdami. Możemy opierać się na szacunkach. W 1983 r. MO twierdziła, że w niektórych przypadkach była to jedna trzecia wszystkich towarów sprzedawanych na giełdzie – zarówno samochodów, jak i części do nich<sup>53</sup>. Pod koniec dekady te same źródła, cytowane przez dziennikarzy „Dziennika Telewizyjnego”, mówiły o tym, że co piąty samochód pochodzący z importu mógł być przedmiotem kradzieży. Co jednak bardziej uderzające, to fakt indolencji w zakresie kontroli i rejestracji aut niewiadomego pochodzenia. Niejednokrotnie wystarczyła fikcyjna umowa sprzedaży i dokumenty celne. Procederem tym zajmowali się,

<sup>50</sup> AIPN, 1585/17090, [Pismo informacyjne do Komendanta Głównego Milicji Obywatelskiej gen. brygady Zenona Trzcinińskiego], k. 19.

<sup>51</sup> AAN, URM, 32/85, Ustalenia przyjęte na posiedzeniu Centralnej Komisji do Walki ze Spekulacją przy Radzie Ministrów 16 I 1986 r., k. 40; AIPN Ki, 99/43, Zasady organizacji pracy Milicji Obywatelskiej na bazarach, giełdach i targowiskach, Warszawa, grudzień 1988 r., k. 1.

<sup>52</sup> AIPN, 0859/816, Meldunek nr 4/1/88 o wszczęciu postępowania wyjaśniającego, Skierniewice, 7 XI 1987 r., k. 1–1v; *ibidem*, Meldunek nr 4/2/88 o zakończeniu postępowania wyjaśniającego, Skierniewice, 7 XII 1988 r., k. 2–3; *ibidem*, Meldunek nr 4/3/88 jako uzupełnienie do meldunku nr 4/w/88 o zakończeniu postępowania wyjaśniającego, Skierniewice, 18 IV 1989 r., k. 4.

<sup>53</sup> *Popłoch na giełdach*, „Motor” 1983, nr 12 (1596), s. 2.

według dziennikarzy TVP, głównie obywatele państw zachodnich pochodzenia polskiego lub osoby posiadające paszporty konsularne<sup>54</sup>.

\* \* \*

Giełda samochodowa ewoluowała przez cały okres istnienia PRL. Początkowo była miejscem spotkań grupki zapaleńców motoryzacyjnych. Z czasem stała się podstawowym miejscem zakupu aut z drugiej ręki. Nie zmienił się klimat wokół giełd – państwo za wszelką cenę próbowało „ujarzyć” handlujących samochodami Polaków, jednak wielokrotne próby nie przyniosły żadnego większego skutku. Ewolucję giełdy znakomicie oddają dwa cytaty. Ich źródłem są wieczorne wydania programów informacyjnych. Oba pochodzą z przełomu 1989 i 1990 r. W październiku 1989 r. w „Dzienniku Telewizyjnym” widzowie usłyszeli następujące słowa: „Raz w tygodniu koło niedzieli Polska Ludowa staje się Rzeczpospolitą Giełdową. Frustrowani przez cały tydzień zawartością półek uspołecznionych, sycimy oko różnorodnością towarów. Ale prawdę mówiąc nasze giełdy różnią się od światowych, na których handluje się towarami masowymi lub papierami wartościowymi. My zadowolamy się próbą wymiany mało wartościowych papierów na jakąkolwiek wartość”<sup>55</sup>. Natomiast w lutym 1990 r., oglądający „Wiadomości” usłyszeli: „Z nadzieją, że Polak prędzej odmówi sobie jedzenia niż auta, wypatrywano chętnych na warszawskiej giełdzie samochodowej. A tu tymczasem najlepiej szły: różnego rodzaju bielizna, pomaarańcze, elektronika i video, a nawet buty. A ceny? Od 1,2 za syrenę do... uzgodnienia. [...] Za nowe samochody krajowe przeciętnie milion mniej niż w Polmozbycie. Tak oto po urynkowaniu giełda staje się powoli salonem towarzyskim”<sup>56</sup>. Zatem jakiegokolwiek podejmowane przez służby państwowe próby objęcia giełd samochodowych, a w rzeczywistości przyczółków kapitalizmu, kończyły się niepowodzeniem. Głód motoryzacyjny polskiego społeczeństwa był tak wielki, że zaspokojenie go przez oficjalne kanały sprzedaży było niemożliwe. Ratunkiem stawały się transakcje prywatne, zawierane najczęściej na istniejących kilkadziesiąt lat giełdach samochodowych.

<sup>54</sup> „Dziennik Telewizyjny” z 5 VIII 1989 r., <https://www.youtube.com/watch?v=vMAPeTi8asA> [dostęp 19 IV 2018 r.].

<sup>55</sup> „Dziennik Telewizyjny” z 8 X 1989 r., <https://www.youtube.com/watch?v=26mmpQDNS20> [dostęp 19 IV 2018 r.].

<sup>56</sup> „Wiadomości” z 11 II 1990 r., [https://www.youtube.com/watch?v=Sr\\_QS7i3d7w](https://www.youtube.com/watch?v=Sr_QS7i3d7w) [dostęp 19 IV 2018 r.].

## Bibliografia

### ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Akt Nowych  
Ministerstwo Handlu Wewnętrznego i Usług  
Prokuratura Generalna  
Urząd Rady Ministrów  
Urząd Cen  
Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej  
Biuro Udostępniania  
Biuro Udostępniania Kielce  
Biuro Udostępniania Gdańsk

### PRASA

„Motor”  
„Motoryzacja”

### OPRACOWANIA

- Gatejel L., *Warten, hoffen und endlich fahren: Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR, 1956–1989/91*, Frankfurt am Main 2014.
- Gunn S., *People and the car: the expansion of automobility in urban Britain, 1955–1970*, „Social History” 2013, vol. 38, no. 2.
- Jastrząb M., *Fiat's small cars for Polish mass motorisation: The Small Engine Car Factory in Bielsko-Biala and Tychy, 1971–1980*, „Journal of Transport History” 2017, vol. 38, no. 1.
- Jastrząb M., *Nadzór nad wielką inwestycją przemysłową: budowa Fabryki Samochodów Małolitrażowych i wdrożenie produkcji Fiata 126p* [w:] *Z dziejów przemysłu na ziemiach polskich*, red. R. Klementowski, E. Kościak, Wrocław 2012.
- Jastrząb M., *Socjalistyczna praworządność i egalitaryzm. Nadużycia władzy w epoce gierkowskiej i walka z nimi. Przykład talonów samochodowych* [w:] *Spółczesność polskie w latach 1980–1989*, red. N. Jarska, J. Olaszek, Warszawa–Kraków 2015.
- Jastrząb M., *Zajazdy dla zmotoryzowanych w Polsce lat siedemdziesiątych*, „Przegląd Historyczny” 2013, nr 2.
- Jastrząb M., Jastrząb E., *Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w polskich szkołach. Historia inercji instytucjonalnej* [w:] *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014.
- Jastrząb M., Wawrzyniak J., *Dwie nowoczesności polskiego przemysłu motoryzacyjnego: o rozwoju zależnym Fabryki Samochodów Osobowych Syrena. Samochód PRL-u*, „Acta Poloniae Historica” 2017, t. 115.
- Kochanowski J., *Tylnymi drzwiami. „Czarny rynek” w Polsce 1944–1989*, Warszawa 2010.
- Kochanowski J., *Zmagania ze smokiem... Działalność Centralnej Komisji do Walki ze Spekulacją (1981–1987)*, „Przegląd Historyczny” 2010, t. 51, z. 4.
- Marvick A., *The Sixties: cultural revolution in Britain, France, Italy and the United States, c. 1958–1974*, New York 1998.
- Mórawski K.J., *Syrena. Samochód PRL-u*, Warszawa 2005.
- Rynek samochodowy*, red. Z. Krasieński, Warszawa 1980.
- Setright L.J.K., *Drive On! A Social History of the Motor Car*, London 2003.
- Siegelbaum L.H., *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Ithaca 2008.
- The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, ed. T. Barker, London 1987.
- The Socialist Car. Automobility in the Eastern Block*, ed. L.H. Siegelbaum, New York 2011.

- Wilk H., „*Ciągle ścigam cenę samochodu*” – oficjalna dystrybucja samochodów w Polsce 1980–1989, „Polska 1944/45–1989. Studia i materiały” 2015, t. 13.
- Wilk H., *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970*, Warszawa 2017.
- A.K. Wróblewski, *Polska na kółkach*, Warszawa 1988.

#### ŹRÓDŁA INTERNETOWE

- „Dziennik Telewizyjny” z 8 X 1989 r., <https://www.youtube.com/watch?v=26mmpQDNS20> [dostęp 19 IV 2018 r.].
- „Dziennik Telewizyjny” z 5 VIII 1989 r., <https://www.youtube.com/watch?v=vMAPeTi8asA> [dostęp 19 IV 2018 r.].
- Górecki M., „*Nie ma dolców, samochodów prywatnie się nie kupi*”. Rynek motoryzacyjny w Polsce lat 80., <https://histmag.org/Nie-ma-dolcow-samochodu-prywatnie-sie-nie-kupi.-Rynek-motoryzacyjny-w-Polsce-lat-80.-cz.-3-8043> [dostęp 23 V 2018 r.].
- „Wiadomości” z 11 II 1990 r., [https://www.youtube.com/watch?v=Sr\\_QS7i3d7w](https://www.youtube.com/watch?v=Sr_QS7i3d7w) [dostęp 19 IV 2018 r.].

### Car exchanges in the declining years of the Polish People’s Republic

The text aims to investigate the operation of car exchanges in the final decade of the Polish People’s Republic. The findings are based on a comprehensive study of archival and press sources, and the literature of the subject. One of the issues raised in the text is the attitude of state institutions towards the private trade of passenger cars on car exchanges. One of the most common problems was the discrepancies between the prices of cars, both new and used. It was quite a common practice to sell new cars at prices several times higher than the official ones. It elicited many rude comments directed towards the unjust (in the society’s view) vehicle distribution system. Often, state institutions tried to limit the sale of new cars.

Another problem was supplying the car parts and car accessories to the exchanges. According to popular opinion, the exchanges provided everything unavailable in the normal state-based distribution. Naturally, the availability of limited products (tires, batteries) aroused questions about the legality of their origin. Multiple inspections by the Citizens’ Militia officers revealed that they were often stolen. The range of products offered for sale expanded over time: there were not only cars and car accessories but also household products or clothes. Such practice was especially prevalent in the late 1980s.

**Słowa kluczowe:** lata osiemdziesiąte, giełdy samochodowe, handel prywatny, motoryzacja, samochody

**Keywords:** 1980s, car exchanges, private trade, motorization, cars

---

**HUBERT WILK** (ur. 1979) – dr hab., adiunkt w Instytucie Historii im. T. Manteuffla Polskiej Akademii Nauk w Warszawie. Kierunek badań: historia społeczna PRL. Autor książki (*Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Władza, społeczeństwo i samochody w Polsce 1945–1970*, Warszawa 2017) i licznych artykułów w czasopismach naukowych i popularnonaukowych („Polska 1944/45–1989. Studia i materiały”, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, „Świętokrzyskie Studia Archiwalno-Historyczne”, „Almanach Historyczny”, „Mówią Wieki”).