

# Ładunek powrotny

Andrzej Zawistowski

**W latach sześćdziesiątych zmo-  
rą polskich kierowców cięża-  
rówek stały się obowiązkowe  
dodatkowe załadunki.**

# 22

września 1985 roku w stronę Krakowa pędzi auto państwowego Warszawskiego Przedsiębiorstwa Takśówkowego o numerze bocznym 1313. Wiezie spieszącego się na nagranie do krakowskiego ośrodka telewizji znanego aktora Wojciecha Rawicza. Nagle jadący przed taksówką samochód gwałtownie zmienia pas ruchu, a żółta taryfa z piskiem opon wyhamowuje przed olbrzymią przeszkodą, na której jest wytłoczony niepozostawiający wątpliwości napis: 8 ton. „Cudem żem się wyrobił. Przecież to pewna śmierć!” – mówi przerażony kierowca. Po chwili pojawia się ciężarówka, a jej kierowca prosi: „Cholera, znów mi spadło ze skrzyni. Droga nierówna. Pomóżcie koledzy wrzucić to draństwo na wóz”. Zrozumiałe, że propozycja ręcznego załadunku wielotonowego kolosa spotyka się nie tylko ze zdziwieniem, ale oburzeniem: „Dźwig sobie pan sprowadź!”. Kierowca ciężarówki odpowiada jednak: „To dmuchane jest, z gumy. Rozchodzi się o to, żeby nie było pustych przelotów. Milicja za to wali mandaty”.

Tak w niecałe dwie minuty w serialu *Zmiennicy* Stanisław

Bareja i Jacek Janczarski utrwaliли na lata absurd komunistycznej gospodarki, który przepadł w niepamięci wraz z upadkiem PRL. Przepadł tak głęboko, że już dziś mało kto pamięta, o co w tej scenie tak naprawdę chodziło.

Jedną z podstawowych cech gospodarki centralnie sterowanej była likwidacja własności prywatnej. Znikał w ten sposób realny właściciel, który powinien na bieżąco nadzorować opłacalność przedsięwzięcia, zgodnie z zasadami rachunku ekonomicznego. Urzędnik, który go zastąpił, nie miał szans na realizację tego zadania. Faktyczna likwidacja rachunku ekonomicznego i odczuwalnego zysku, wynikającego z oszczędnego gospodarowania, ujemnie wpływały na pracowników i ich przywiązanie do przedsiębiorstwa. Rosły więc sterty biurokratycznych przepisów, a ludzie wynajdowali najprzeróżniejsze sposoby, by je omijać. Nie inaczej było wśród kierowców ciężarówek.

W lutym 1965 roku minister komunikacji Piotr Lewiński i minister gospodarki komunalnej Stanisław Sroka ogłosili rozporządzenie w sprawie krajowego transportu drogowego. Siódmy rozdział tego dokumentu zatytułowano: „Wykorzystanie ładowności ciężarowych pojazdów samochodowych i ich próżnych przebiegów”. Precyzował on zadania dla zarządzających państwowym parkiem samochodów ciężarowych. W dokumencie znalazł się m.in. następujący przepis: „Jeżeli w wyniku zamierzonej jazdy ciężarowy pojazd samochodowy ma mieć przebieg próżny

lub wykonać przewóz ładunku, przy którym ładowność pojazdu jest tylko częściowo wykorzystana, a jazda ma się rozpocząć w miejscowości, w której znajduje się państwowa jednostka organizacyjna prowadząca spedycję publiczną

[...] zlecający jazdę i kierowca obowiązani są: 1) zgłosić zamiar jazdy wyżej wymienionej placówce spedycyjnej; 2) przyjąć do przewozu przesyłkę zleconą przez placówkę spedycyjną [...]”. W ten sposób prawnie zadekretowano zachowania, które w gospodarce rynkowej są elementarnymi, zupełnie oczywistymi zasadami minimalizacji kosztów. Po raz kolejny władze starały się przekonać, że wszystko można nakazać.

Po wejściu w życie wspomnianego zarządzenia na granicach miejscowości, w których zlokalizowane były „placówki spedycyjne”, stały się tablice z dokładnymi informacjami, gdzie kierowcy mają się zgłaszać po „ładunki powrotne”. Z tym było jednak trudniej: kierowcy wcale nie palili się do wypełniania nałożonych na nich zadań. Dodatkowy ładunek i związane z tym procedury biurokratyczne opóźniały powrót do domu. Poza tym – co nie mniej istotne – zaradni kierowcy potrafili znakomicie wykorzystać niezaladowany samochód do korzystnego (choć nielegalnego) przewozu dla prywatniarzy. Nie bez znaczenia było również to, że niezaladowany samochód spalał mniej paliwa, co można było wykorzystać na własny użytek. Było to wszystko znacznie bardziej opłacalne niż premie przewidziane za odebranie ładunku powrotnego.

Milicja Obywatelska zyskała za to jeszcze jedno zadanie – wyłapywanie tych, którzy starali się „zapomnieć” o obowiązkowym ładunku. Szczególne nasilenie tych kontroli miało miejsce w latach osiemdziesiątych – to wówczas walcą się gospodarka cierpiąca na niedobory sprawnych samochodów (deficyt części zamiennej), a przede wszystkim na brak paliwa. Milicjanci, zamiast ścigać piratów drogowych bądź pijanych kierowców, kontrolowali ciężarówki i wykrywali „puste przeloty”. System „ładunków powrotnych” chociaż w niewielkim stopniu miał łagodzić braki sprzętu i surowców. Pomysł był tak samo absurdalny, jak ówczesny system ekonomiczny. Nic dziwnego, że wraz z PRL odszedł w niebyt. 🚗

dr Andrzej Zawistowski – historyk, dyrektor Biura Edukacji Publicznej IPN, pracownik Katedry Historii Gospodarczej i Społecznej Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie

