

# Szymon Żyliński

---

## Autostop w PRL-u : próba opisanie zjawiska w oparciu o ówczesne teksty prasowe

---

Media – Kultura – Komunikacja Społeczna 6, 53-76

---

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Szymon Żyliński

# Autostop w PRL-u. Próba opisu zjawiska w oparciu o ówczesne teksty prasowe

**Słowa kluczowe:** autostop, Polska Rzeczpospolita Ludowa, prasa

**Key words:** hitchhiking, People's Republic of Poland, press

## Wstęp

Przedmiotem niniejszego artykułu jest omówienie sposobu prezentowania i postrzegania zjawiska autostopu przez prasę w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Pod względem publikowania informacji o autostopie przeanalizowano wszystkie numery tygodnika „Dookoła świata” wychodzącego w latach 1954–1978 (łącznie około 1200 numerów)<sup>1</sup>. „Akcji autostop” patronowały również redakcje innych pism, takich jak „Motor” czy „Sztandar Młodych” – jednakże na temat autostopu publikowały niewiele, toteż przeanalizowano ich zawartość jedynie z lat największego rozwoju autostopu w Polsce: „Motor” 1958–1967, „Sztandar Młodych”<sup>2</sup> 1958–1964.

Autostop obecnie spotykany na polskich drogach oraz zjawisko rozwijające się w krajach zachodnich radykalnie różni się od tego, o czym jest mowa poniżej. Współcześnie autostop nie charakteryzuje się instytucjonalnością, ma z reguły nieograniczony zasięg geograficzny, cechuje się spontanicznością, a w jego aktualnej deskrypcji brak wtrętów ideologicznych<sup>3</sup>.

Cezary Prasek stwierdza, że jest to „Niebywałe, ale autostop nie oczekiwał się w swoim czasie żadnej głębszej refleksji...”<sup>4</sup>. Zauważa, że pojawienie się autostopu było nowym elementem młodzieżowej podkultury z jej kulturowymi wyznacznikami i historycznymi kontrapunktami – o czym nawet nie wspomina Ryszard Dyoniziak w książce noszącej tytuł *Młodzieżowa „podkultura”*<sup>5</sup>. Dlatego warto choćby wspomnieć o istotnym opracowaniu Jakuba Czupryńskiego *Polski autostop. PRL i współczesność*,

---

<sup>1</sup> R., *20 naszych lat*, „Dookoła świata” [dalej: DŚ] 1974, nr 1, s. 3–9. Nad tygodnikiem „Dookoła świata” patronat sprawował Związek Młodzieży Socjalistycznej, co oczywiście miało wpływ na profil programowy tego pisma.

<sup>2</sup> Korzystałem ze zbiorów mikrofilmów Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego, dlatego podaję autora (jeśli taki występował), tytuł tekstu, rok wydania oraz numer danego „Sztandaru Młodych”; na mikrofilmach, z których korzystałem, numery stron nie były podane.

<sup>3</sup> Nie zajmuję się tu odtworzeniem historii autostopu ani badaniami interdyscyplinarnymi, gdyż uczyniłem to w innych, niepublikowanych jeszcze tekstach poświęconych temu tematowi.

<sup>4</sup> C. Prasek, *Złota młodzież PRL i jej obraz w literaturze i filmie*, Warszawa 2010, s. 25.

<sup>5</sup> R. Dyoniziak, *Młodzieżowa „podkultura”*, Warszawa 1965.

w której autor zamieszcza niezwykle bogaty materiał źródłowy dotyczący tego sposobu podróżowania<sup>6</sup>.

Autostop w czasach PRL-u był dla młodych ludzi rodzajem swoistego eskapizmu i młodzieńczej przygody. Podpatrzony w zachodnich publikacjach, początkowo miał charakter jednostkowy. Nikt nie wiedział, czym jest ani czemu w istocie może służyć. Dopiero akcja pisma „Dookoła świata” rozpropagowała go na szerszą skalę. Trudno również wytyczyć linię demarkacyjną pomiędzy spontanicznością i fenomenem autostopu a procesami polegającymi na odgórnym nim sterowaniu. Należy wręcz uznać, że to zjawisko, na skalę masową, stanowiło wypadkową partyjnych rozporządzeń i prywatnej inicjatywy, która – nie mieszcząc się w sztywnych ramach rządowych wskazań – doprowadziła do inkorporacji zjawiska w PRL-owskie normy. Natomiast Anna Pelka w monografii *Teksas-land. Moda młodzieżowa w PRL* pisze, że:

<sup>6</sup> Zob. J. Czupryński, *Autostop polski. PRL i współczesność*, Kraków 2005. Szczególnie interesujące są rozmowy z osobami bezpośrednio odpowiedzialnymi za powstanie PRL-owskiego autostopu, jak i z jego pierwszymi użytkownikami. Wiele ciekawych informacji można znaleźć w publikacjach zagranicznych poświęconych poszczególnym aspektom autostopu, takich jak: D. Carlson, *Thumbs out: Ethnography of Hitchhiking*, w: *The Cultural Experience: Social Science Research Associates*, red. Spradley, McCurdy, Chicago 1972; M. Clifford, P. Cleary, *The Odds in Hitchhiking*, University of Wisconsin-Madison, Madison 1971; E. Cohen, *Towards a Sociology of International Tourism*, „Social Research” 1972, nr 39, s. 164–182; P. Crassweller, M. Gordon, W. Tedford, *An Experimental Investigation of Hitchhiking*, „Journal of Psychology” 1972, vol. 82, s. 43–47; S. Franzoi, *Personality Characteristics of Crosscountry Hitchhiker*, „Adolescence” 1985, vol. 20, nr 79, s. 655–668; A. Garner, *Risk and Reward: the (Lost?) Art of Hitchhiking*, School of Historical Studies, University of Melbourne, Australia 2008; N. Gueguen, J. Fischer-Lokou, *Hitchhikers’ Smile and Receipt of Help*, „Psychological Reports” 2004, vol. 94, nr 3 I, s. 757–760; N. Gueguen, L. Lamy, *Hitchhiking Women’s Hair Color*, „Perceptual and Motor Skills” 2009, vol. 109, nr 3, s. 941–948; J.H. Jasper, *Restless Nation: Starting over in America*, Chicago 2000; N. Martin, *Hitch-hiking: A Pointer*, „Psychologist” 2002, vol. 15, nr 4, s. 200–201; A. Miller, *On the Road*, „Society” 1973, 10(5), s. 14–21; C. Morgan, J. Lockard, C. Fahrenbruch, J. Smith, *Hitchhiking: Social Signals at a Distance*, „Bulletin of The Psychonomic Society” 1975, vol. 5, s. 459–461; C. Mukerji, *Bulshitting: Road Lore among Hitchhikers*, „Social Problems” 1978, vol. 25, s. 241–252; M. Osteen, *Noir’s Cars: Automobility and Amoral Space in American “film noir”*, „Journal of Popular Film and Television” 2007, vol. 35, nr 4, s. 183–192; R. Pomazal, G. Clore, *Helping on the Highway: The Effects of Dependency and Sex*, „Journal of Applied Social Psychology” 1973, vol. 3, s. 150–164; D. Schmauks, *Nonverbal Interaction between Hitchhikers and Drivers*, „Semiotica” 2003, vol. 147, s. 209–218; M. Snyder, J. Grether, K. Keller, *Staring and Compliance: A Field Experiment on Hitchhiking*, „Journal of Applied Social Psychology” 1974, vol. 4, nr 2, s. 165–170; W. Weiss, *America’s Wandering Youth*, New York 1974.

Podróżowanie autostopem wpisuje się także w kategorię mobilności, która jest eksplorowana przez wielu współczesnych badaczy. Na ten temat zob.: Z. Bauman, *Mobilni i niemobilni w społeczeństwie konsumpcyjnym*, w: *Bauman o popkulturze*, wypisy, koncepcja i wybór M. Halawa, P. Wróbel, Warszawa 2008; Z. Bauman, *Ponowoczesne wzory osobowe*, w: tenże, *Dwa szkice z moralności ponowoczesnej*, Warszawa 1994; D. MacCannell, *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej*, Warszawa 2002; M. Owczarska, *Paradygmat mobilności Johna Urry’ego*, „Kultura Współczesna” 2010, nr 3, s. 205; K. Podemski, *Socjologia podróży*, Poznań 2004; J. Urry, *Socjologia mobilności*, Warszawa 2009; A. Wiczorkiewicz, *Wędrowcy fikcyjnych światów. Pielgrzym, rycerz i włóczęga*, Gdańsk 1996.

podwójną taktykę polityczną ekipy Gomułki można dostrzec [...] w programie wspierania ruchu autostopowego. [...] Rozpropagowany następnie przez prasę i organizacje młodzieżowe, już w latach sześćdziesiątych spotkał się jednak z krytyką władz lokalnych. Społeczny Komitet Autostopu nadawał mu formy organizacyjne, wprowadzając między innymi książeczki autostopowicza, co pozwalało na kontrolę młodzieżowego ruchu wakacyjnego<sup>7</sup>.

Autostop jako forma podróżowania był w PRL-u ściśle zorganizowany, czego dowód można znaleźć w cytowanym poniżej, skrupulatnym opisie przystępowania do akcji, w której mogli brać udział jedynie turyści zaopatrzeni we wspomniane książeczki. Przykładowo w 1958 roku były one ważne od 29 czerwca do 30 września:

„Książeczka uczestnictwa” jest imienna i posługiwać się nią może tylko ten, na czyje nazwisko jest wystawiona. Jest ona jednocześnie dokumentem ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków. Po dokładnym wypełnieniu „Książeczki”, zgodnym z objaśnieniami, turysta wysyła do redakcji „Kartę zgłoszeniową”, która (w postaci karty pocztowej) stanowi część składową „Książeczki”, a następnie poświadcza „Książeczkę” w najbliższej placówce PTTK<sup>8</sup>.

Bardziej dowolny mógł być wybór trasy dokonywany przez podróżnego – jak wyjaśniała redakcja „Dookoła świata”, „nie musi się ona zaczynać i kończyć w miejscu zamieszkania”<sup>9</sup> – zaś kupony (na kilka tysięcy kilometrów) można było wykorzystać podczas jednej długiej trasy lub kilku mniejszych.

Redakcja pisma „Dookoła świata” przejęła pieczę nad całą akcją autostopu i jako że była to działalność w bardzo wczesnym stadium rozwoju, informowała czytelników o najbardziej podstawowych sprawach związanych z tą formą podróżowania. Wśród rad adept autostopu mógł znaleźć wskazówki dotyczące sugerowanej odległości, jaką można pokonać w jeden dzień – 50 km, doboru i liczby towarzyszy (dwie, trzy znające się osoby podróżujące razem), jak i ubioru oraz ekwipunku (dresy lub spodnie z wiatrówką, trampki bądź sandały, płaszcz nieprzemakalny, szorty, ciepły sweter, plecak z kocem, apteczka z najpotrzebniejszymi lekami itd.)<sup>10</sup>. W książeczce podano także treść trzech nieobowiązkowych zadań konkursowych:

Pierwsze z nich polega na wykonaniu serii zdjęć na dowolny temat związany z turystyką. Drugie – na zapisaniu w oryginalnym brzmieniu tekstów pieśni<sup>11</sup>

<sup>7</sup> A. Pelka, *Teksas-land. Moda młodzieżowa w PRL*, Warszawa 2007, s. 51.

<sup>8</sup> [b.a.], *Dziś odpowiadamy na pytania czytelników*, DŚ 1958, nr 230, s. 17.

<sup>9</sup> Tamże.

<sup>10</sup> [b.a.], [b.t.], DŚ 1958, nr 231, s. 17.

<sup>11</sup> Uczestnicy „Akcji autostop” bardzo chętnie brali udział w organizowanych konkursach, nie tylko z chęci wygrania nagród, ale z samej sympatii do nowego zjawiska. Jeden z czytelników nadesłał do redakcji swój tekst:

Słoń zmykając przed potopem

Ratował się arkostopem.

Chcesz oblecieć cały glob

Stosuj tylko „sputnikstop” (J. Szatkowski, DŚ 1958, nr 234, s. 21).

i legend lub opisaniu obrzędów i zwyczajów ludowych. Trzecie zadanie nosi tytuł „Grzeczność za grzeczność” i [...] polega na rewanżu w stosunku do ludzi, z których grzeczności korzystać będą turyści<sup>12</sup>.

W 230. numerze „Dookoła świata” wydrukowano również kolorowy znaczek, który kierowca mógł przykleić na szybę<sup>13</sup>.

Od 1953 roku obserwuje się pewne objawy „odwilży” na rynku prasowym, między innymi powstaje wspomniany powyżej magazyn młodzieżowy „Dookoła świata” czy też metamorfozie ulega tygodnik studencki „Po prostu”<sup>14</sup>. Decydenci z PZPR-u, między innymi poprzez media, chcieli pełnić rolę wychowawczą, więc część autostopowych „sukcesów” należy wiązać z funkcją propagandową<sup>15</sup>. W ramach takich wychowawczych oddziaływań, dokładnie o godzinie 3.18 w niedzielę 29 czerwca 1958 roku, rozpoczął się pierwszy

Ogólnopolski konkurs turystyczny zorganizowany przez redakcję „Dookoła świata” przy współudziale Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, Redakcji „Muzyki i Aktualności” Polskiego Radia oraz Redakcji tygodnika „Motor”<sup>16</sup> za zgodą Ministerstwa Komunikacji i Komendy Głównej MO pod nazwą AUTO-STOP „DOOKOŁA ŚWIATA” 1958<sup>17</sup>.

Po rozpoczęciu akcji pojawiły się również głosy sprzeciwu wobec niej. W rubryce „Opinie Redaktora” Jerzy Tepli odpowiedział na list czytelnika, Tadeusza Szymańskiego, który stwierdził, że według niego pismo „propagując autostop, wtargnęło niejako nieproszone, bez pytania, w cudzą sferę”<sup>18</sup> oraz wyraził swoje wielkie skrepowanie podczas podwożenia autostopowiczów oraz ich nieodpowiedniego zachowania<sup>19</sup>. Inni czytelnicy prasy zauważyli, że potencjalni autostopowicze nie są w stanie zaopatrzyć się w książeczki, gdyż „w niektórych miastach dotychczas nie ukazały się

<sup>12</sup> [b.a.], *Dziś odpowiadamy na pytania...*

<sup>13</sup> Należy nadmienić, że znaczek początkowo przypominał owal z uniesioną dłońią i napisem „Auto stop”, natomiast już w numerze 235 na znaczku pojawiła się uśmiechnięta twarz, zachęcająca do czynności autostopowania. Por. DŚ 1958, nr 230, s. 17; DŚ 1958, nr 235, s. 17. Z podobną inicjatywą wystąpił tygodnik „Motor”, zaproponował „nalepkę Wielkiej Rodziny Przyjaciół Motoryzacji”, ale czytelnicy zwrócili uwagę na fakt, „że wielka ilość nalepek w rękach uczestników konkursu w wielkim stopniu ułatwi zdobycie przez kierowcę takiej nalepki, a co za tym idzie, zmieni sens Wielkiej Rodziny Przyjaciół Motoryzacji. Posiadanie nalepki przestanie być rodzajem wyróżnienia, a stanie się rzeczą przypadku” ([t.], *Autostop*, „Sztandar Młodych” [dalej: SzM] 1958, nr 24, s. 6).

<sup>14</sup> Por. *Słownik wiedzy o mediach*, red. E. Chudziński, Warszawa-Bielsko-Biała 2007, s. 86.

<sup>15</sup> Por. A. Friszke, *Przystosowanie i opór. Studia z dziejów PRL*, Warszawa 2008.

<sup>16</sup> Można zauważyć tu nieścisłość, gdyż wcześniej DŚ podawało jeszcze inne pisma wpierające akcję.

<sup>17</sup> [b.a.], *Auto-stop „Dookoła świata”*, DŚ 1958, nr 235, s. 17.

<sup>18</sup> Redaktor, *Opinie Redaktora*, DŚ 1958, nr 236, s. 2.

<sup>19</sup> Tamże.

w sprzedaży<sup>20</sup>, co nie powstrzymuje obcokrajowców (obywateli NRD, Francji czy Węgier<sup>21</sup>) – wśród których „Przodują turyści czechosłowaccy”<sup>22</sup> – przed zgłaszaniem się do akcji.

## Początek autostopu: rok 1958

Pierwszy tekst dotyczący autostopu w polskiej prasie pojawił się w tygodniku młodzieżowym „Dookoła świata” wydanym w 1958 roku, w 225. numerze: „Po długich, lecz uwieńczonych pomyślnym wynikiem staraniach redakcji w odpowiednich resortach [...] rozpocznie się wielki, ogólnopolski AUTO-STOP”<sup>23</sup>. Jedynym wymogiem partycypacji w przedsięwzięciu było posiadanie „Książeczki uczestnictwa Autostop”, którą należało nabyć, począwszy od maja, w kioskach „Ruchu” lub drogą pocztową, przesyłając imienne zgłoszenie do redakcji pisma (gwarantowano jej otrzymanie). W tekście znajdował się również apel do kierowców, nawołujący do pomocy „turytom-uczestnikom »Auto-stopu«”<sup>24</sup> oraz informujący o depenalizacji tego rodzaju działalności:

owi groźni i dotychczas niezłomni stróże porządku publicznego, w uniformach lub bez, z chwilą ogłoszenia „Auto-stopu Dookoła Świata” nie tylko nie spiszą mandatu, lecz nawet obdarzą was miłym uśmiechem<sup>25</sup>.

Zachętą do zabierania autostopowiczów był ogłoszony konkurs: „fabrycznie nowy s a m o c h ó d o s o b o w y”<sup>26</sup> (wyróżnienie oryginalne) zostanie rozlosowany wśród kierowców, którzy przewiozą największą liczbę podróży.

W kolejnym, 226. numerze „Dookoła świata” doprecyzowano model samochodu – miała to być warszawa<sup>27</sup>; dookreślono także system przyznawania kierowcy jednej z nagród lub nagrody głównej: podstawą miała być liczba zdobytych przez niego „kuponów kontrolnych”<sup>28</sup>, które każdy z turystów miał wręczać po przebyciu odpowiedniej trasy.

<sup>20</sup> [b.a.], *Stop gazeta nr 1*, DŚ 1958, nr 236, s. 7.

<sup>21</sup> Jeden z węgierskich turystów dowiedział się o akcji od znajomych i natychmiast, wykupiwszy „Książeczkę autostopową”, udał się w podróż. W ramach podziękowania przesłał redakcji DŚ kartkę pocztową, która potem została przedrukowana. Zob. Sz. Szablos, *Gazeta autostop nr 5*, DŚ 1958, nr 240, s. 17.

<sup>22</sup> [b.a.], *Stop gazeta nr 1*. Autostop cieszył się wielkim powodzeniem i w tym samym tekście pojawił się komentarz, że pewien polski pisarz zainteresował się tematem: „autor kilku głośnych kryminałów zamierza odbyć podróż autostopem dookoła Polski w celu zebrania materiałów do swej najbliższej powieści o »ostatnich« łebkarzach Polski”.

<sup>23</sup> [b.a.], *Auto-stop 1958*, DŚ 1958, nr 225, s. 23.

<sup>24</sup> Tamże.

<sup>25</sup> Tamże.

<sup>26</sup> Tamże.

<sup>27</sup> [b.a.], *Auto-stop, przypominamy!*, DŚ 1958, nr 226, s. 23.

<sup>28</sup> Tamże.

Przewidziano również konkurs krajoznawczy z nagrodami (motocykle, sprzęt turystyczny) dla samych autostopowiczów, którego szczegóły miały zostać ujawnione w kolejnych numerach pisma oraz podczas codziennych audycji radiowych „Muzyki i Aktualności”, która na bieżąco podawała szczegóły dotyczące akcji. Tekst z tego numeru również pokrótce opisywał ideę autostopu, określając ją jako „jedną z form turystyki”<sup>29</sup>. Dodatkowo w tygodniku „Motor” podano, że:

Wszyscy uczestnicy konkursu „Autostop Dookoła Świata” mają możliwość wytypowania nazwiska kierowcy, który przewoząc turystów autostopowiczów: – miał najbardziej estetycznie utrzymany samochód; – odnosił się najżyczliwiej do swoich przygodnych pasażerów, służąc im radą i pomocą; – wykazał najbardziej koleżeńską postawę w stosunku do innych użytkowników dróg<sup>30</sup>.

Numer 227 „Dookoła świata” z 1958 roku przynosi jedynie krótką wzmiankę, informującą o ogromnym zainteresowaniu czytelników, czego dowodem jest „ilość listów nadesłanych do redakcji w sprawie konkursu [która – Sz. Ż.] pobiła wszystkie dotychczasowe rekordy”<sup>31</sup>. W akcję zaangażowało się również Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze<sup>32</sup>, które wraz z „Muzyką i Aktualnościami” przejęło „obowiązek informowania turystów i kierowców o interesujących ich szczegółach”<sup>33</sup>.

W kolejnym numerze tygodnika dział „Opinie czytelników” w całości<sup>34</sup> poświęcono listom dotyczącym autostopu. Przykładowo Michał Biernacki, właściciel wozu H83224, wspominał czasy, kiedy – nie posiadając jeszcze samochodu – był zmuszony pokonywać wielkie odległości pieszo, i publicznie zgłosił swój udział w akcji. Podobne oświadczenie złożył kierowca wozu ciężarowego z FSO Stanisław Miskurka, który jednocześnie przestrzegł autostopowiczów przed łamaniem przepisów ruchu drogowego. Pojawiły się zarówno głosy gloryfikujące autostopowiczów jako osoby kulturalne oraz niesprawiające kierowcom kłopotów, jak i nieprzychylnie podróżnym. Do pisma nadsyłała listy również niepełnoletnia młodzież, która pragnęła

<sup>29</sup> Tamże.

<sup>30</sup> [b.a.], *Uwaga turyści! Uwaga kierowcy! Autostop*, SzM 1958, nr 32, s. 4.

<sup>31</sup> DŚ 1958, nr 227, s. 7. Książeczki można było również korespondencyjnie zamawiać grupowo, por. [m], *Autostop – do domu!*, SzM 1959, nr 162.

<sup>32</sup> Książeczkę autostopu należało zarejestrować w jednym z oddziałów PTTK, ale wielokrotnie zdarzało się inaczej: „Powodem niedokonania rejestracji [...] jest zwykle pośpiech auto-stopowiczów, którzy zaraz po zakupie książeczki wyruszają »w świat«” (Iga, *Stop!*, SzM 1959, nr 161).

<sup>33</sup> DŚ 1958, nr 227, s. 7.

<sup>34</sup> Analizując na potrzeby tej pracy około 1200 numerów „Dookoła świata”, zwróciłem uwagę, że monotematyczność tej sekcji jest niespotykana. Przeważnie redakcja starała się umieścić różnorodne opinie czytelników. Omawiana sytuacja świadczy o olbrzymim zainteresowaniu autostopem.

uczestniczyć w autostopie, a także kierowcy – amatorzy „lebkowania”, którzy już nie musieli obawiać się kar<sup>35</sup> ze strony policji<sup>36</sup>.

Z miesięcznym wyprzedzeniem początek akcji został wyznaczony na 29 czerwca 1958 roku, jednocześnie w ruch poparcia akcji autostopu włączyły się kolejne pisma: „Motor”, „Turysta” i „Sztandar Młodych”<sup>37</sup>. Na ich łamach wypowiadali się przedstawiciele Milicji Obywatelskiej oraz Polskiego Związku Motorowego. Edward Niziołek napisał: „Myśl zorganizowania [...] konkursu »Auto-stop« uważam nie tylko za bardzo interesującą, ale i potrzebną. Przede wszystkim ze względu na młodzież, którą nie zawsze stać na kosztowne podróże po Polsce”<sup>38</sup>. Natomiast płk Henryk Gałecki z Komendy Głównej MO podszedł do przedsięwzięcia bardziej sceptycznie, i podkreślił problemy, jakie na drogach stwarzają samorzutnie zorganizowane, kilkuosobowe grupy; dodał, że „nadanie tej formie turystyki pewnych ram organizacyjnych powinno tylko wyjść na dobre”<sup>39</sup>. Zauważył także, że powodzenie akcji zależeć będzie od samych turystów.

W 237. numerze „Dookoła świata” opublikowano pierwszy fotoreportaż poświęcony autostopowi. Julian Lewiński odbył podróż z czworgiem studentów Uniwersytetu Warszawskiego, fotografując ich podczas eskapady. Nowy sposób podróżowania wzbudzał pozytywne emocje. Pod jednym ze zdjęć można przeczytać: „Niby nic nowego, a jednak coś zupełnie innego niż wszystko, z czym dotychczas spotykali się turyści”<sup>40</sup>.

Nie tylko w pismach sprawujących patronat nad akcją pojawiły się komentarze – można je również zauważyć między innymi w „Gazecie Robotniczej” „Głosie Koszalińskim”<sup>41</sup> czy też w „Trybunie Ludu”, „Ekspresie Wieczornym” i „Życiu Warszawy”<sup>42</sup>.

Opisywana metoda podróżowania zaczęła być bardzo popularna: „Zainteresowanie autostopem przeszło najśmielsze oczekiwania”<sup>43</sup>, „Autostop stał się modny”<sup>44</sup> – pisano. Redakcja „Dookoła świata” podała, że w tym samym czasie niektóre zagraniczne stacje radiowe wyemitowały materiał poświęcony polskiej akcji, lecz ograniczyły się jedynie do pouczenia o zachodniej proveniencji tego sposobu podróżowania oraz kpiły, że polskie pismo „tyle szumu robi wokół takiej normalnej rzeczy”<sup>45</sup>. Oczywiście, tak

---

<sup>35</sup> Bogdan Przebloka – kierowca wozu ciężarowego ze Spółdzielni Mieszkaniowo-Budowlanej „Wspólne Mieszkanie” napisał, że za „przewożenie przygodnych pasażerów groził nam nie tylko mandat karny, ale nawet odebrania prawa jazdy” (DŚ 1958, nr 229, s. 7). Taka kara nie dotyczyła jednak kierowców samochodów osobowych.

<sup>36</sup> Na przykład list Jana Krawczyka, kierowcy wozu osobowego Centralnego Zarządu Przemysłu Tytoniowego, zob. *Opinie*, DŚ 1958, nr 228, s. 2.

<sup>37</sup> [b.a.], *Auto-stop „Dookoła świata” 1958*, DŚ 1958, nr 228, s. 17.

<sup>38</sup> [b.a.], *Głos mają przedstawiciele MO i PZMot*, DŚ 1958, nr 229, s. 8.

<sup>39</sup> Tamże.

<sup>40</sup> [b.a.], *On, ona i samochód*, DŚ 1958, nr 237, s. 12.

<sup>41</sup> [b.a.], *Auto stop gazeta nr 2*, DŚ 1958, nr 237, s. 13.

<sup>42</sup> Tamże.

<sup>43</sup> Redaktor, *Opinie Redaktora*, DŚ 1958, nr 240, s. 2.

<sup>44</sup> [b.a.], *Auto stop gazeta nr 4*, DŚ 1958, nr 239, s. 17.

<sup>45</sup> Redaktor, *Opinie Redaktora*, DŚ 1958, nr 240, s. 2.



negatywne słowa wzbudziły żywe uczucia wśród dziennikarzy, czego wyrazem była publikacja w dziale „Opinie Redaktora”<sup>46</sup>.

W każdym kolejnym numerze redakcja „Dookoła świata” prezentowała listy od uczestników akcji, przedrukowywała teksty, które pojawiły się w innych tytułach prasowych, jak i prowadziła czynną akcję nakłaniania do podróżowania autostopem<sup>47</sup>.

Zainteresowanie nową formą turystyki nie ograniczało się jedynie do środowiska uczniowsko-studenckiego, ale oddziaływało również na ludzi kultury i sztuki, na przykład Stefania Grodzieńska, pisarka, satyryk, aktorka estradowa i teatralna, napisała felieton satyryczny o autostopie, bazując na własnych doświadczeniach z podróżnymi: „Sytuacja była nie najprzyjemniejsza. Ten typ siłą chciał wejść do samochodu”<sup>48</sup>. Natomiast Jerzy Zaruba, malarz, karykaturzysta i scenograf, pochlebnie wyrażał się o autostopowiczach, aczkolwiek miał do nich „tylko jedną prośbę: – Bądźcie zawsze trzeźwi, abyście budzili nasze zaufanie”<sup>49</sup>.

W połowie wakacji 1958 roku „Dookoła świata” opublikowało niewielkie podsumowanie dotychczasowej akcji, z którego wynika, że w początkowym okresie „nie wszystkie placówki PTTK udzielały informacji”<sup>50</sup> oraz że mimo iż turyści wylegitymowali się „Książeczką uczestnictwa”, przedstawiciele MO „traktowali kierowców jako łebkarzy”<sup>51</sup>. Noclegi w dużych miastach stanowiły również problem, toteż starano się organizować studenckie noclegownie, w których można było przenocować, lecz nie wszędzie istniała taka inicjatywa. Za wzór stawiało się krakowskich studentów, którzy bezpłatnie udzielali noclegów autostopowiczom<sup>52</sup>.

Według doniesień prasowych akcja, pomimo wspomnianych wyżej problemów, przebiegała pomyślnie. Na uwagę zasługuje fakt, że początkowo autostop w redakcji „Dookoła świata” nie cieszył się wielkim entuzjazmem, zaś „Staszek Lubicz, główny aranżer imprezy, musiał w obronie jej staczać zażarte boje”<sup>53</sup>. Inicjatorzy akcji nie pokładali nadziei w bezinteresowności kierowców, którzy woleli za drobną opłatą przewozić pasażerów, lecz rozczarowali się i „wziął w łeb mit o chytrym »łebkarzu«”<sup>54</sup>. Kierowcy chętnie podwozili podróżnych, co „Nie byłoby dziwne [...] w kraju zamożnych

<sup>46</sup> Zob. tamże.

<sup>47</sup> [b.a.], *Gazeta autostop nr 5*, DŚ 1958, nr 240, s. 17.

<sup>48</sup> S. Grodzieńska, *Dla miłych „autostopek” i „autostopków”*, rozmowę przeprowadził A. Broniarek, DŚ 1958, nr 242, s. 5.

<sup>49</sup> J. Zaruba, *Żeby mieli niebieskie oczy...*, rozmowę przeprowadził A. Broniarek, DŚ 1958, nr 242, s. 5.

<sup>50</sup> [b.a.], *Gazeta autostop nr 7*, DŚ 1958, nr 242, s. 17.

<sup>51</sup> Tamże.

<sup>52</sup> [b.a.], *Gazeta autostop nr 8 i 9*, DŚ 1958, nr 244, s. 22. Warto nadmienić, że każdego sierpniowego dnia na drogi wyruszało 300 nowych autostopowiczów (zob. tamże). W jednym z listów do „Sztandaru Młodych” para czytelników skarży się na warunki noclegowe oraz na podwyższanie cen noclegów wbrew regulaminowi. Zob. Elżbieta i Bogdan, *Brawo auto-stop!*, SzM 1958, nr 206.

<sup>53</sup> WOG, *Wiwat-stop!*, DŚ 1958, nr 245, s. 5.

<sup>54</sup> Tamże.

posiadaczy samochodów. Ale przecież u nas ogromna większość kierowców [...] zarabia nader skromnie i [...] nie ma nic przeciwko dodatkowym dochodom”<sup>55</sup>. Mimo tego do redakcji nie doszły żadne „słuchy o stawianiu wobec autostopowiczów żądań pieniężnych”<sup>56</sup>. Autor tekstu optymistycznie patrzy na przeszłe lata działalności autostopu i jednocześnie żartuje, wysuwając oryginalny pomysł: „korzystając regularnie z »Auto-stopu«, będę mógł oszczędzić na służbowych delegacjach, uskładać sobie na jakiś samochódzik, którym z kolei sam będę mógł wozić autostopowiczów. Oto genialny sposób, ażeby w ciągu paru lat najbliższych cały nasz kraj zmotoryzować”<sup>57</sup>.

Pierwsza akcja autostopowa została przedłużona o dwa tygodnie do 15 października<sup>58</sup>, ze względu na nieprzerwaną aktywność podróżnych na trasach, jednakże po tym terminie ich obecność na drogach całego kraju zdelegalizowano. „»Książeczki uczestnictwa« straciły już swoją moc. Zamiast turystów są »łebki«”<sup>59</sup>.

W 251. numerze redakcja „Dookoła świata” pobieżnie podsumowała akcję autostopu z 1958 roku, cytując wypowiedzi kierowców oraz turystów – aczkolwiek decydujący głos zarówno w sprawie oceny, jak i organizacji akcji zostawiła władzom: „Przede wszystkim niech wypowiedzą się Wysockie Czynniki. Bo od Ich decyzji zależą losy »Auto-stopu 1959«!!”<sup>60</sup>. Może to świadczyć o niesamodzielnosci akcji, która w dużym stopniu zależała od akceptacji władzy. Mimo swobody przemieszczania się Polska Zjednoczona Partia Robotnicza musiała sprawować pieczę nad tą formą podróżowania. Przeprowadzono również rozmowy z kilkoma honorowymi członkami Komitetu Organizacyjnego, między innymi z płk. Henrykiem Gałęckim, szefem Inspektoratu Ruchu Drogowego KG MO, który po zakończeniu akcji popierał ją i nie widział „przeszkód w zorganizowaniu tej formy turystyki w przyszłym roku”<sup>61</sup>.

Dodatkowo w „Motorze” (rys. 1) opublikowano tekst zatytułowany *Autostop 1958 – udał się*, w którym, oprócz pozytywnych komentarzy, wspomniano o pewnym problemie: kierowcy biorący udział w akcji zaczęli nadsyłać „kupony grzecznościowe” (potwierdzające ich udział w konkursie na najbardziej uczynnego kierowcę), które otrzymali od podróżnych, zamiast wstrzymać się i przesłać je dopiero po zakończeniu akcji<sup>62</sup>. Świadczyć to może o wielkiej roli motywującej, jaką w tamtych czasach pełnił – będący nagrodą w konkursie – samochód.

<sup>55</sup> Tamże

<sup>56</sup> Tamże.

<sup>57</sup> Tamże. Wypowiedź tę oczywiście można potraktować jako żart ze strony dziennikarza.

<sup>58</sup> [b.a.], *Gazeta autostop nr 11*, DŚ 1958, nr 249, s. 22.

<sup>59</sup> [b.a.], *Pięć minut po 12.00*, DŚ 1958, nr 251, s. 23. W tym postanowieniu, które legalnych autostopowiczów przemienia w tak zwane łebki, można dostrzec isticie groteskową sytuację, właściwą socjalistycznej Polsce. Kraj pełen był wówczas absurdów. Por. M. Rychlewski, *Absurdy PRL-u: antologia*, Poznań 2006; tenże, *Absurdy PRL-u: antologia 2*, Poznań 2007.

<sup>60</sup> [b.a.], *Pięć minut po 12.00*.

<sup>61</sup> [b.a.], *Do zobaczenia za rok*, DŚ 1958, nr 255, s. 5.

<sup>62</sup> (eb), *„Autostop 1958” – udał się*, SzM 1958, nr 185.



Rys. 1. Okładka tygodnika „Motor”, zachęcająca do zabierania autostopowiczów<sup>63</sup>  
 Źródło: Motor 1958, nr 31(328), s. 1.

Oficjalne zakończenie akcji „Autostop 1958” odbyło się 18 stycznia kolejnego roku we wrocławskiej Hali Ludowej. Oprócz zaproszonych artystów, takich jak Natasza Zylska, Janusz Gniatkowski, Jan Danek czy septet Juliusza Skowrońskiego, w uroczystości uczestniczyli „włóczykije, łąziki, trampy, tytani szos – zdobywcy największej ilości kuponów oraz uczestnicy konkursów – quizów”<sup>64</sup>. W akcji wzięło udział 4 tysiące kierowców i 30 tysięcy autostopowiczów, którzy łącznie przejechali 28 milionów kilometrów<sup>65</sup>. Według innych danych, w konkursie uczestniczyło 70 tysięcy osób, które w sumie przejechały około 600 tysięcy kilometrów, a w konkursie na najbardziej uczynnego kierowcę wzięło udział około 3,5 tysiąca automobilistów<sup>66</sup>. Najaktywniejszym, w grupie samochodów ciężarowych, okazał się Jan Majewski z Łodzi – mający na koncie 86 870 przejechanych kilometrów, nagrodzony samochodem syrena. Drugą nagrodę, mikrusa, otrzymał Włodzimierz Duch, natomiast spośród kierowców samochodów osobowych najlepszy okazał się Stefan Fryc, nagrodzony aparatem fotograficznym zorka; przyznano również plecaki turystyczne<sup>67</sup>.

<sup>63</sup> Na okładce pisma przedstawiono samochód ciężarowy, pojazd, którym w początkowych latach istnienia akcji najczęściej poruszali się autostopowicze.

<sup>64</sup> [b.a.], [b.t.], DŚ 1959, nr 264, s. 9.

<sup>65</sup> [b.a.], *Autostop 1959*, DŚ 1959, nr 299, s. 21.

<sup>66</sup> [b.a.], *Final autostopu 1959*, DŚ 1960, nr 11, s. 21.

<sup>67</sup> Tamże.

## Lata największej popularności: 1959–1962

Wbrew wątpliwościom wyrażanym na łamach prasy czy na szczeblach władzy, w numerze 273–274 „Dookoła świata” ogłoszono, że to właśnie pismo we współpracy z Polskim Towarzystwem Turystyczno-Krajoznawczym zorganizuje akcję „Auto-stop 1959”<sup>68</sup>. Jednakże potem redakcja tygodnika odstąpiła od współorganizacji, pełniąc jedynie patronat medialny nad imprezą. Decyzji, która była motywowana „wyjątkowo szczupłą obsadą personalną”<sup>69</sup> pisma, jak i statutowym zobowiązaniem do zajmowania się turystyką przez PTTK, towarzyszyły liczne sprzeciwy czytelników, dotyczące biurokracji, interesowności i materializmu PTTK: „Młodzież nie pozwoli, by odebrać jej autostop”<sup>70</sup>, „Nie pozwólcie teraz, aby biurokraci z PTTK dali nam koordynację zamiast jazdy”<sup>71</sup>. Głosy młodzieży wydają się jak najbardziej uzasadnione, gdyż chodziło o jeszcze większą kontrolę władzy nad akcją, która była manifestacją wolności jednostki w PRL-u. Takie działania odgórne były jednak nie do uniknięcia w systemie socjalistycznym.

W 1959 roku na łamach „Dookoła świata” ukazało się zdecydowanie mniej tekstów poświęconych autostopowi. Przed rozpoczęciem sezonu pojawiły się zwięzłe informacje dotyczące na przykład wiosennych podróży czworga znajomych<sup>72</sup> czy też zaproszenia do podróżowania po ziemi lubuskiej<sup>73</sup>, zapowiedziano również pierwszy ogólnopolski zlot autostopowiczów zaplanowany na 19–20 września 1959 roku<sup>74</sup>.

Należy odnotować, że po zakończeniu „Akcji autostop 1959” pismo „Dookoła świata” opublikowało na okładce zdjęcie młodej kobiety z książeczką autostopowicza, co zapewne miało na celu przybliżenie tej formy podróżowania szerszemu gronu czytelników (rys. 2).

Natomiast w prasie lokalnej pojawiły się głosy świadczące o negatywnym nastawieniu mieszkańców wsi i miasteczek do autostopowiczów<sup>75</sup>. Wiesława Jankowska z lubelskiego „Sztandaru Ludu” pisała o demoralizowaniu lokalnej społeczności przez trampów poruszających się doraźnymi środkami transportu:

<sup>68</sup> Redakcja, *Auto-stop 1959*, DŚ 1959, nr 273–274, s. 9.

<sup>69</sup> Redaktor, *Opinie Redaktora*, DŚ 1959, nr 277, s. 2.

<sup>70</sup> Tamże.

<sup>71</sup> Tamże.

<sup>72</sup> [To Mir], *Autostop. Pierwsze jaskółki*, DŚ 1959, nr 280, s. 18. Interesujący wydaje się fakt, że opisywana kilkudniowa podróż odbyła się jeszcze przed rozpoczęciem akcji, czyli nielegalnie. Mimo to DŚ poświęciło temu miejsce na swych łamach. Kolejnym interesującym faktem jest łączne pisanie „autostop”, a nie „auto-stop”, jak to miało miejsce we wcześniejszych numerach.

<sup>73</sup> [b.a.], *Na szlak*, DŚ 1959, nr 283, s. 16.

<sup>74</sup> [b.a.], *Autostop 1959*, DŚ 1959, nr 299, s. 21.

<sup>75</sup> W korespondencji z redakcją DŚ jeden z czytelników napisał: „Bardzo wiele osób psuje i podważa honor autostopowiczów” (E. Chorostecki, *Autostop i „czarne owce”*, DŚ 1960, nr 17, s. 2).



Rys. 2. Rysunek zamieszczony na okładce jednego z numerów „Dookoła świata”  
*Źródło: „Dookoła świata” 1959, nr 303, s. 1.*

Któż to zakłóca spokój naszych miasteczek i bogobojnych sió? Któż sprawia, że ich dzielni mieszkańcy kochają się przedwcześnie, awanturują, piją? Kto?<sup>76</sup>.

Odpowiedziano jej na łamach „Dookoła świata”, powołując się na fakt, że w szeregach autostopowiczów mogą również wstępować osoby o inklinacjach kryminalnych<sup>77</sup>, którzy „z pociągów [...] wyrzucali konduktorów”<sup>78</sup> – należy ich surowo karać i nie mylić z pokojowo nastawionymi turystami, jak i z całą imprezą, która „stała się czymś cennym dla dużej części młodzieży”<sup>79</sup>. Nie można wykluczyć, że pojawienie się większej ilości negatywnych opinii było sterowane. Władze partyjne (zarówno „Sztandar Młodych”, jak i „Sztandar Ludu” znajdowały się pod ścisłą partyjną kontrolą) nie mogły sobie pozwolić na swobodny przepływ młodych podróżnych. Chodziło o to, żeby akcja nie wymknęła się spod kontroli.

Autostop w pierwszych latach swego istnienia w Polsce cieszył się, nieporównywalną z niczym, sympatią społeczeństwa. Dwaj turyści z Katowic – Sylwester Golczuk i Wojciech Prosiwski – zdecydowali się wypróbować kolejny sposób przemieszczania się. Czwartego lipca 1959 roku stawili się na lotnisku aeroklubu w Polskiej Nowej Wsi koło Opola i „powiedzieli, że są »włóczykijami«, że auto-stop już im nie imponuje i prosili, aby zabrać któregoś z nich na wolne miejsce w samolocie w najbliższym fruwaniu

<sup>76</sup> Redaktor, *Kto winien?*, DŚ 1960, nr 11, s. 6.

<sup>77</sup> O selekcji do udziału w akcji wypowiedzieli się sami zainteresowani: „Jeżeli rzeczywiście nastąpi selekcja kandydatów na włóczęgę, czy nie będzie przy tym dużo poszkodowanych niesłusznie?” – pyta w liście do redakcji J. Damm (J. Damm, *Chcemy jechać*, DŚ 1960, nr 17, s. 2).

<sup>78</sup> Redaktor, *Kto winien?*

<sup>79</sup> Tamże.

szkoleniowym<sup>80</sup>. Po uzyskaniu zgody władz lotniska młodzi ludzie polecili do Ligoty, skąd, prosząc o darmowy przelot, udali się do Katowic, Krakowa, Rzeszowa, Krosna, Lublina, Warszawy, Olsztyna oraz Grudziądza. Pod koniec miesiąca znaleźli się na lotnisku w Gdańsku Wrzeszczu. Stamtąd, po zwiedzeniu Trójmiasta, planowali lot do Szczecina. „Pierwsi w Polsce – a może i w świecie – »aerostopowicze« mają nadzieję, że w końcu miesiąca wylądują na lotnisku w Katowicach”<sup>81</sup>.

Ażeby zapobiec nieporozumieniom formalnym podczas „Autostopu 1960”, w „Dookoła świata” w numerze 25 wydrukowano najważniejsze zasady regulaminu. Kwestia wieku, wzbudzająca emocje, została wreszcie rozstrzygnięta i odtąd „Autostopowiczem może być każdy, kto ukończył 16 lat”<sup>82</sup> – miał on obowiązek posiadania przy sobie dowodu osobistego lub innego dokumentu tożsamości, jak też zobowiązany był do przestrzegania przepisów meldunkowych (przy pobycie w jednej miejscowości dłużej niż 24 godziny należało się zameldować). Jednakże Ministerstwo Oświaty przysłało do PTTK pismo<sup>83</sup>, w którym zabraniało wydawania książeczek młodzieży szkolnej. Rodziło to pewne nieporozumienia, gdyż jak zauważył jeden z dziennikarzy „Sztandaru Młodych”: „Najmłodszy autostopowicze (w wieku 16 lat jest się przeważnie uczniem) są automatycznie wykluczeni z udziału w autostopie”<sup>84</sup>. W „Sztandarze” skrytykowano tak radykalne przepisy i ostrzeżono, że „Chłopcy i dziewczęta będą czynić wszystko, aby zakaz ten obejść”<sup>85</sup>. Przedrukowano też pismo Ministerstwa Oświaty. Dokument ten ukazywał stosunek władzy do podróżowania w następujący sposób:

Autostop niewłaściwie rozumiany i uprawiany przez młodocianych zwolenników, nieposiadających jeszcze w dostatecznym stopniu rozwiniętych zamiłowań krajoznawczych i turystycznych, bardzo często sprowadza się wyłącznie do hazardu i rekordomanii, pozbawiony jest treści poznawczej i wychowawczej, jaką daje młodzieży zorganizowana, przygotowana i właściwie poprowadzona wycieczka lub wędrowka. Ponadto wędrowki wakacyjne powinny zapewnić młodzieży odprężenie psychiczne po całorocznej pracy w szkole i korzyści zdrowotne, wynikające z przebywania na świeżym powietrzu i w otoczeniu przyrody. Przy wycieczkach autostopem korzyści te maleją do minimum<sup>86</sup>.

<sup>80</sup> (gab), *Auto-stop już im nie imponuje... Dwaj Ślązacy podróżują po Polsce... aero-stopem*, SzM 1959, nr 174.

<sup>81</sup> Tamże.

<sup>82</sup> [b.a.], *Autostop 1960*, DŚ 1960, nr 25.

<sup>83</sup> T. Rycerski, *Autostop bez uczniów?*, SzM 1960, nr 149. Jako kontrargumenty SzM w tym samym numerze podaje przykład wielu konkursów krajoznawczych organizowanych przez Społeczny Komitet Autostopu, jak: „Śladami walk bohaterów”, „Na Szlaku Tysiąclecia”, „Zielone serce przyrody”, „Poznajmy ludową kulturę” itd. Natomiast korzyści zdrowotne i odprężenie po całorocznej pracy wśród uczniów jest jak najbardziej wypełniane poprzez podróżowanie autostopem.

<sup>84</sup> T. Rycerski, *Autostop bez uczniów?*

<sup>85</sup> Tamże.

<sup>86</sup> Tamże.

Posiadaczom książeczek przysługiwał przywilej pierwszeństwa w otrzymywaniu noclegów w schroniskach PTTK. Szczególna uwaga poświęcona została właściwemu zachowaniu się podróżujących: zabraniało się nocować w stogach i stodołach bez zgody właściciela. W razie jakichkolwiek problemów każdy autostopowicz mógł być pociągnięty do odpowiedzialności cywilnoprawnej, gdyż kupony, które wręczało się kierowcom, posiadały indywidualny numer książeczki podróżnika. Dodatkowo drogi patrolowali tak zwani kontrolerzy społeczni, którzy „zaopatrzeni w odpowiednie zaświadczenia mają prawo do legitymowania autostopowiczów”<sup>87</sup>.

W regulaminie skonkretyzowano również przepisy dotyczące kierowców samochodów osobowych i ciężarowych, prywatnych i państwowych (wyjątkiem były środki komunikacji publicznej, na przykład autobusy). Kierowcom wolno było zabrać tylu pasażerów, ile było wolnych miejsc, zaś w przypadku samochodów ciężarowych nieprzystosowanych do przewozu pasażerów można było zabrać tylko cztery osoby<sup>88</sup>. Modyfikacje towarzyszyły również rozdawnictwu nagród:

Zgodnie z życzeniami kierowców, zwiększona została liczba nagród. Zamiast dwóch pierwszych – samochodów, ustanowiono 15 upominków, wśród których znalazły się motocykle, skutery, telewizory, lodówki itp.<sup>89</sup>.

Autostop podczas sezonu wakacyjnego 1960 zaczął budzić ambiwalentne uczucia, czym w szczególności zajmowała się prasa, podając przykłady niewłaściwego zachowania się podróżujących. Toteż, na zlecenie Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki, przez Ośrodek Badania Opinii Publicznej przy Polskim Radio zostały przeprowadzone badania ankietowe na temat autostopu. Objęto nimi ludność miast i wsi położonych przy najbardziej uczęszczanej przez autostopowiczów trasie: Gdynia – Warszawa – Zakopane. Wykonano również badania wśród kierowców, którzy przewozili podróżnych. Jak wynikało z sondaży, autostop jest „akcją pożyteczną, ponieważ umożliwia młodzieży zwiedzanie tanim kosztem kraju, poznanie nowych ludzi, wzbogaca doświadczenia życiowe i uczy samodzielności”<sup>90</sup>, zaś ankietowani o wiele więcej słyszeli o niewłaściwym zachowaniu autostopowiczów, niż zaobserwowali sami. Policyjne statystyki wskazywały niewielki odsetek przestępstw popełnionych przez tę grupę turystów: w kolizję z prawem weszło dwieście kilkadziesiąt osób, co w obliczu osiemdziesięcioletniej rzeszy autostopowiczów stanowiło nikły promil. Badania wskazały również pewne różnice w ocenie zachowania autostopowiczów. Bardziej krytycznie zachowania młodzieży oceniali mężczyźni, ludzie w średnim wieku oraz posiadający potomstwo. Grupa wiekowa 18–24 lata

<sup>87</sup> [b.a.], *Autostop 1960*, DŚ 1960, nr 25.

<sup>88</sup> Tamże. Dodatkowo „nie wolno zabierać autostopowiczów na samochody wywrotki, ciągniki, traktory, cysterny i przyczepy oraz gdy samochodem przewożone są materiały łatwopalne lub inne materiały zagrażające bezpieczeństwu pasażerów” (tamże).

<sup>89</sup> [b.a.], *Autostop 1960*.

<sup>90</sup> Z. Sufin, *Jak jest naprawdę?*, DŚ 1961, nr 17, s. 14.

dość pozytywnie opiniowała ideę autostopu, co zapewne wynikało z bezpośredniego zaangażowania w tę aktywność. Do głównych zaniechań podróżnych zaliczano:

- ordynarne odnoszenie się do ludzi, wybryki chuligańskie, pijaństwo itp.,
- niemoralne zachowanie się podróżujących razem dziewcząt i chłopców,
- kradzieże,
- niewłaściwy ubiór autostopowiczów, brud i niechlujstwo<sup>91</sup>.

Wyniki ankiety również wskazały na prawidłowość dotyczącą postrzegania akcji, a mianowicie kształtowanie negatywnego do niej stosunku bardziej pod wpływem opinii zasłyszanych, a w mniejszym stopniu znajomości faktów. Bardzo często ci, którzy wypowiadali się krytycznie, powoływali się na rzekome opinie kierowców. Dlatego też do tysiąca kierowców, którzy przysłali zgłoszenia do udziału w konkursie, rozesłano ankietę. Przeważająca większość (94,2%) uważała akcję za pożyteczną:

Wyniki te były zaskoczeniem. W tych czasach słyszało się wiele krytycznych uwag o postawie młodzieży podróżującej autostopem, przy czym powoływano się głównie na fakty, których świadkami mieli być właśnie kierowcy<sup>92</sup>.

Równie wysoki był procent tych, którzy ocenili akcję pozytywnie. Interesujące wydaje się to, że kierowcy również stosunkowo mało widzieli faktów nieodpowiedniego zachowania młodzieży, natomiast o wiele więcej słyszeli o takich faktach od innych ludzi<sup>93</sup>.

Można wysnuć wniosek, że wielką rolę w postrzeganiu autostopowiczów odegrała tak zwana psychologia powszechna<sup>94</sup>, czyli ten typ myślenia, który nie ma związku z żadnymi empirycznymi przesłankami. I tak ludność wiejska powoływała się na domniemane opinie kierowców, zaś kierowcy – na opinie osób mieszkających wzdłuż trasy uczęszczanej przez autostopowiczów.

„Zdaniem większości (58,3%) »autostop« należy utrzymać nadal, ale odpowiednio go zmienić i ulepszyć”<sup>95</sup>, co też uczyniono. W 17. numerze „Dookoła świata” z 1961 roku wydrukowano fragment zmodyfikowanego regulaminu. Do najważniejszych postanowień należał, między innymi, „obowiązek oddawania kierowcy książeczki przy wejściu do samochodu, która zostaje zwrócona przy wysiadaniu”<sup>96</sup> i podwyższenie dolnej granicy wieku uprawniającej do podróżowania – 18 lat (wyjątek stanowiły grupy zorganizowane Związku Młodzieży Socjalistycznej, Związku Młodzieży Wiejskiej, Związku Harcerstwa Polskiego); poza tym każdy autostopowicz

<sup>91</sup> Tamże, s. 15.

<sup>92</sup> (k.), *Autostop skończył pięć lat*, „Motor” [dalej: M] 1962, nr 34, s. 4. Tekst z „Motoru” pokrywa się ze stwierdzeniami przedstawianymi w „Dookoła świata”: „z beładnej włóczęgi po szosach, z »połykania« kilometrów, coraz bardziej staje się szkołą prawdziwej turystyki, przygotowującą dalsze rzesze wędrowników świadomych celu swej włóczęgi” (tamże).

<sup>93</sup> Z. Sufin, dz. cyt., s. 15.

<sup>94</sup> Por. J. Koziński, *Koncepcje psychologiczne człowieka*, Warszawa 2000.

<sup>95</sup> Z. Sufin, dz. cyt., s. 15.

<sup>96</sup> [b.a.], *Najpierw trzeba pójść do PKO*, DŚ 1961, nr 17, s. 14.



musiał posiadać książeczkę PKO z wkładem przynajmniej 400 złotych<sup>97</sup>. Stanisław Nowosielski, przewodniczący Społecznego Komitetu Autostopu, mówił, iż nie spodziewał się, „aby nowe przepisy poważnie zmniejszyły liczbę uczestników. Przecież tych zmian domagali się sami autostopowicze”<sup>98</sup>. A należały do nich te ujęte w następującym cytacie:

Noś zawsze ze sobą dokument stwierdzający tożsamość. W czasie jazdy nie wolno siedzieć ani stać na burcie samochodu. Wsiadając do wozu, autostopowicz wręcza kierowcy książeczkę, zatrzymując przy sobie wkładkę z kuponami. Zabronione jest korzystanie z samochodów w obrębie miast, z wyjątkiem przejazdu przez to miasto. Samochód zatrzymuj w odległości 100, a nawet 150 metrów od niego, a nie w ostatniej chwili. Oczywiście nie wolno w tym celu wychodzić na środek szosy<sup>99</sup>.

W 1960 roku odbył się kolejny zlot autostopowiczów w Cieplicach, na który przyjechało mniej osób niż w latach poprzednich – co, po części, było spowodowane nieprzyjazną aurą. „Większą rolę odegrała jednak zła opinia, jaka towarzyszyła w tym roku autostopowi”<sup>100</sup>. Wysłany przez „Dookoła świata” reporter zbierał informacje o tym sposobie podróżowania. Zapytany pedagog pracujący z młodzieżą, ojciec dwóch synów, powiedział, że cieszy się, iż jego dzieci podróżują autostopem: „Wiem, że po trzech tygodniach wędrowki wrócą nie tylko pełni wrażeń i przygód, ale dojrzałsi, bardziej samodzielni”<sup>101</sup>.

Drugiego lipca 1961 roku „Dookoła świata” wydrukowało informacje o pierwszym zlocie autostopowym, który odbył się w tamtym roku<sup>102</sup>. W każdym kolejnym numerze pojawiały się informacje o następnych spotkaniach autostopowiczów, odbywających się co tydzień. Trasa wyglądała następująco: Puławy – Sanok – Bochnia – Koźle – Bolków – Zielona Góra – Barlinek<sup>103</sup> – Kołobrzeg<sup>104</sup>. Zainteresowani mogli wycinać publikowane herby miast, wklejając do książeczek autostopowych i po zebraniu odpowiedniej ich liczby oraz „ostemplowaniu w miastach zlotowych”<sup>105</sup> odebrać „oryginalne upominki”<sup>106</sup> oraz znaczek autostopowicza-krajoznawcy (cztery

<sup>97</sup> Tamże. Podobne fragmenty regulaminu opublikowano w „Sztandarze Młodych”, zob. (ja), *80 tysięcy młodych. A my – autostopem*, SzM 1961, nr 132.

<sup>98</sup> S. Nowosielski, *Autostop 1961. Taki sam, a jednak inny*, rozmowę przeprowadził M. Kolbusz, SzM 1961, nr 142.

<sup>99</sup> SzM 1961, nr 142.

<sup>100</sup> M. Kolbusz, *Cieplice 1960*, SzM 1960, nr 224.

<sup>101</sup> Tamże.

<sup>102</sup> [b.a.], *Autostop. Jedziemy do Puław*, DŚ 1961, nr 27, s. 20.

<sup>103</sup> Zmiana trasy odbyła się dwukrotnie, najpierw ogłaszano zlot w Jarosławiu, ażeby potem zmienić na Sanok, następnie z Mysłiborza zlot przeniesiono do Barlinka. Zob. [b.a.], *Autostopem dookoła Polski*, DŚ 1961, nr 28, s. 9; [b.a.], *Autostopem dookoła Polski*, DŚ 1961, nr 33, s. 21.

<sup>104</sup> [b.a.], *Autostopem dookoła Polski*, DŚ 1961, numery: 28, s. 9; 29, s. 21; 30, s. 21; 31, s. 21; 32, s. 21; 33, s. 21; 34, s. 21.

<sup>105</sup> [b.a.], *Autostopem dookoła Polski*, DŚ 1961, nr 30, s. 21.

<sup>106</sup> Tamże.

podstemplowane herby)<sup>107</sup>. Każdy z publikowanych tekstów, oprócz danych o kolejnym zlocie, posiadał również informacje krajoznawczo-turystyczne dotyczące miast będących na trasie autostopowiczów oraz sugerował lektury poszerzające wiedzę, dotyczące konkretnego regionu. Dodatkowo z pomocą autostopowiczom przyszli „harcerze, rozbijając namioty, w których można będzie przemocować za niewielką opłatą i nauczyć się kulturalnych form obozowania”<sup>108</sup>.

W czerwcu 1961 roku „Sztandar Młodych” opublikował, co można uznać za rzecz wyjątkową, całą stronę poświęconą autostopowi<sup>109</sup>. W rozmowie przeprowadzonej z przewodniczącym Społecznego Komitetu Autostopu jej bohater, Stanisław Nowosielski, podkreślił, że „Autostopem jeżdżą również ludzie, których stać na podróż pociągiem lub autobusem, a nawet młodzi ludzie, których rodzice posiadają własne samochody. Bo też autostop pociąga ryzykiem, przygodą i atrakcyjnością”<sup>110</sup>. Powyższy pogląd wskazuje na zmiany, które nastąpiły w 1961 roku w polskim autostopie, a mianowicie starano się go zrehabilitować i ukazać jego inne zalety niż tylko umożliwienie korzystania ze środków transportu<sup>111</sup>.

W prasie pojawiły się również teksty dotyczące samej techniki „łapania” samochodów czy też zachowania się podczas jazdy<sup>112</sup>, jak również artykuły poświęcone spotkaniom – zlotom autostopowiczów. „Nie wszystko jednak w dotychczasowych zlotach należy uznać za udane”<sup>113</sup>. Ażeby zapobiec negatywnym nastrojom zarówno ze strony uczestników, jak i organizatorów, w „Sztandarze Młodych” zaproponowano kilka usprawnień:

- „miasteczko noclegowe” musi funkcjonować od soboty;
- wyposażenie „miasteczka” winno się składać z: dużych namiotów wysłanych słomą lub sianem, beczkowitzu z wodą do mycia (lub hydrant) – warunek konieczny!;
- „miasteczko” musi być stale pilnowane (ew. harcerze);
- w mieście winny wisieć plakaty wyraźnie wskazujące drogę do „miasteczka”, zaś na jego terenie musi stale przebywać informator (ew. trzeba zainstalować tablicę – z dokładnym wyliczeniem programu zlotu, a także informacjami noclegowymi, wyżywieniowymi itd.)<sup>114</sup>.

Mimo podjętych odpowiednich decyzji organizacyjnych oraz faktu, że do końca zostały jedynie cztery spotkania wagabundów, Społeczny Komitet Autostopu postanowił zaniechać organizacji dalszych zjazdów<sup>115</sup>

<sup>107</sup> Tamże.

<sup>108</sup> (ja), dz. cyt.

<sup>109</sup> Zob. SzM 1961, nr 142.

<sup>110</sup> S. Nowosielski, dz. cyt.

<sup>111</sup> Por. Wagant, *Autostopem! Listy Waganta*, SzM 1961, nr 142.

<sup>112</sup> Por. M. Bacciarelli, *Autostopowicz w przydrożnym rowie*, SzM 1961, nr 160.

<sup>113</sup> [b.a.], *Złoty? Proszę bardzo! – ale z przygotowaniem*, SzM 1961, nr 178.

<sup>114</sup> Tamże.

<sup>115</sup> Jednakże w piśmie nadal publikowo herby miast, które młodzież mogła kolekcjonować: [b.a.], *Herb Augustowa*, DŚ 1961, nr 37, s. 20; [b.a.], *Autostopem dookoła Polski*, DŚ 1961, nr 36, s. 21.

w Myśliborzu, Kołobrzegu, Kartuzach i Augustowie, gdyż „początkowo właściwy ich przebieg został na ostatnich zlotach zakłócony przez nieodpowiedzialną grupę autostopowiczów”<sup>116</sup>. Natomiast Zlot Centralny połączony z sejmikiem miał się odbyć pod koniec września w okolicach Warszawy.

Po zakończonym sezonie podróżniczym Jerzy Woydyło w tekście *Autostopowe obrachunki*<sup>117</sup> dokonał podsumowania akcji 1961 roku. Był to rok, w którym drastycznie spadła liczba autostopowiczów – z 80 tysięcy do 30 tysięcy, na drogi wyruszyły osoby bez książeczek, na przykład niepełnoletnia młodzież, co było związane z obostrzeniami nałożonymi na tę formę podróżowania, która nie zawsze funkcjonowała według założeń. Woydyło przywołał również ekscytację prasy towarzyszącą powstaniu autostopu, które przerodziły się w ataki na podróżnych za ich zachowania i ubiór, by wreszcie ucichnąć: „w tym roku cisza, posucha, wyczerpał się koncept drapieżnych publicystów”<sup>118</sup>. Autor tekstu zasugerował modyfikację książeczki autostopu: zmianę jej formy na o wiele bardziej przyjazną młodemu człowiekowi, pozbawienie jej niezrozumiałych zwrotów czy wręcz jej zastąpienie legitymacją w plastikowej oprawie – lub całkowite jej zniesienie, w czym widział przyszłość autostopu: „A najlepiej byłoby, gdyby to był wyłącznie grzecznościowy zwyczaj. Sądzimy, że taka jest właśnie przyszłość autostopu”<sup>119</sup>. Zrezygnowano również z organizacji zlotów, które przerażały się w zgromadzenia szokujące lokalną ludność<sup>120</sup>.

Rok 1962 pod względem autostopu charakteryzował się spadkiem popularności tego środka podróży, choć w ramach zrewitalizowania jego idei do akcji ZMS „Lato – 62” oficjalnie włączono autostop. W niewielkich grupach, po kilka osób, podróżowali „zetemesowcy”, wytyczając sobie konkretne cele krajoznawcze, gdyż „autostopowicze, wydawałoby się natury rozwichrzone i skrajni indywidualiści, wędrują stale po tych samych szlakach”<sup>121</sup>. Sądzono, że „ich przykład uzdrowi atmosferę rozsnutą wokół autostopu”<sup>122</sup>, który „okrzepł, uwolnił się od przypadkowych, chuligańskich elementów i demonstracyjnej krzykliwości”<sup>123</sup>. ZMS, młodzieżowa organizacja, z której wywodzili się późniejsi członkowie PZPR, miała uczyć zachowania i wykorzystania tej formy podróżowania. Jest to znamieny fakt, ponieważ unaoczniła działania polityczne w obrębie akcji. W 1962 roku nastąpiły niewielkie zmiany w regulaminie, a mianowicie na książeczce PKO należało posiadać 200 zł (a nie 400), dolną granicę wieku ustanowiono na 17 lat, niepełnoletni mogli poruszać się pod opieką pełnoletniego członka ZMS, ZMW, ZHP lub PTTK, zaś długość trwania akcji ustalono od 1 czerwca do 30 września<sup>124</sup>.

<sup>116</sup> [b.a.], [b.t.], DŚ 1961, nr 35, s. 21.

<sup>117</sup> J. Woydyło, *Autostopowe obrachunki*, DŚ 1961, nr 43, s. 10–11, 15.

<sup>118</sup> Tamże, s. 11.

<sup>119</sup> Tamże, s. 15.

<sup>120</sup> Tamże, s. 11.

<sup>121</sup> A. Berkowicz, *Turystyczny redyk*, DŚ 1965, nr 27, s. 2.

<sup>122</sup> J. Woy, *Barwy lata*, DŚ 1962, nr 18, s. 14.

<sup>123</sup> Adalbert, *Autostopu rok jubileuszowy*, DŚ 1962, nr 27, s. 2.

<sup>124</sup> [b.a.], *Autostop*, DŚ 1962, nr 21, s. 14.

## Stabilizacja akcji: 1963–1976

W 1963 roku na łamach „Dookoła świata” pojawiły się jedynie dwa teksty dotyczące autostopu, w tym jedno kalendarium działalności pisma, w którym 1958 rok został przywołany jako czas inauguracji akcji „Autostop”<sup>125</sup>, oraz opowiadanie Johna Anthony’ego Westa *Autostopem przez Południe*<sup>126</sup>. Tygodnik „Motor” z tego samego roku, w numerze z 7 lipca, na okładce umieścił zdjęcie z młodą kobietą wyciągającą rękę w celu zatrzymania pojazdu, hasło: „Autostop jest najtańszym sposobem spędzania urlopu lub wakacji”<sup>127</sup> oraz informacje dotyczące regulaminu udziału w „Akcji autostop 1963” (rys. 3). Z kolei w „Sztandarze Młodych” poruszono problem trapiący wszystkich polskich autostopowiczów z czasów PRL-u, a mianowicie problem bazy noclegowej, która była niewystarczająca, zaś



Rys. 3. Rysunek zamieszczony na okładce jednego z numerów tygodnika „Motor”  
 Źródło: Motor 1973, nr 27, s. 1.

<sup>125</sup> [b.a.], *Grzechy i laurki*, DŚ 1963, nr 30, s. 2.

<sup>126</sup> J.A. West, *Autostopem przez Południe*, DŚ 1963, nr 51, s. 4. Opowiadanie to przedstawia historię młodego człowieka o imieniu Galliano, pragnącego pojechać do Nowego Jorku. Zatrzymany kierowca, Henry Honeycutt, okazuje się konstabłem miasta Chanceyville, który nie kryje swojej niechęci do wspomnianej wyżej formy podróżowania – „my tutaj nie lubimy autostopowiczów” – i grożąc bronią, prowadzi Galliano do sędziego. Po serii bezpodstawnych oskarżeń autostopowicz zostaje skatowany przez Honeycutta. Utwór Westa stanowi przestrożę dla podróżujących w nieznane, z czym przecież kojarzy się autostop – dla autostopowiczów, którzy nie znając lokalnych przekonań i zwyczajów, ponoszą karę za wybranie tego sposobu podróżowania. Nie bez powodu w tytule znajduje się Południe, czyli ta część Stanów Zjednoczonych, która słynie z konserwatywnych przekonań, jednakże akcja utworu mogła wydarzyć się wszędzie.

<sup>127</sup> M 1963, nr 27, s. 1.

nowa, w Warszawie, umieszczona poza miastem, stanowiła w ich opinii krok w kierunku izolacji autostopowiczów od reszty społeczeństwa, co zapewne zostało spowodowane przez ich niewłaściwe – w oczach innych – zachowanie.<sup>128</sup> Był to pogląd, który przewijał się przez część doniesień prasowych, toteż można wysnuć wniosek, iż autostop w PRL-u stał się pewną formą kontestacji, nawet o wiele wcześniej przed pojawieniem się ruchu hipisów<sup>129</sup>.

Szczegółowe badanie, w jaki sposób opisywano autostop, od 1964 roku staje się niemożliwe, gdyż w „Dookoła świata” zamieszczano niewielką liczbę tekstów poświęconych temu sposobowi podróżowania, dlatego też metodę chronologicznego przedstawiania materiałów prasowych należy zastąpić metodą problemową. Problematyka autostopowa pojawia się przede wszystkim w listach czytelników, które dotyczą 1) zapytań o zbliżającą się akcją<sup>130</sup>, 2) podziękowań za uczynność okazaną autostopowiczom<sup>131</sup>, 3) elementów sentymentalnych (wspomnień, opisów wojaży, napotkanych przyjaznych osób itp.)<sup>132</sup>. W 1964 roku dowiadujemy się jedynie tego, że w autostopie uczestniczyło 45 tysięcy osób<sup>133</sup>, z kolei w 1965 roku czytamy o tym, że akcja rozpoczęła się wcześniej niż poprzednie – 1 Maja<sup>134</sup>. W 1967 roku w „Dookoła świata”, w 706. numerze, A. Kantowicz<sup>135</sup> publikuje jubileuszowy tekst z okazji 10-lecia autostopu. W artykule wymienia, niedostępne wcześniej w jakichkolwiek innych tekstach, dane statystyczne:

- w 1966 roku z autostopu skorzystało 30 tysięcy osób;
- wzrosła liczba korzystającej z akcji młodzieży robotniczej (20%);
- negatywna opinia o autostopie z 1960 roku zaważyła na udziale kobiet w akcji, których 25% uczestniczyło w latach 1958–1960, zaś w roku 1961 tylko 9%;
- studenci stanowili najliczniejszą grupę podróżników – 40%;
- przeciętny czas wędrówki to 20 dni;
- średnia wydatków dziennych wynosiła około 30 zł;
- wzrosła liczba przejazdów „wahadłowych”: do i z miejsca wakacyjnego pobytu;
- tak zwana żelazna kadra co roku korzystająca z autostopu liczyła 50 osób;
- do najchętniej odwiedzanych regionów Polski należały Mazury, wybrzeże gdańskie i koszalińskie;
- najwięcej autostopowiczów pochodziło z Warszawy;

<sup>128</sup> „Zarówno organizatorzy – Oddział Międzyuczelniany PTTK, jak i autostopowicze chwalili sobie tę kwaterę, przede wszystkim jej korzystną lokalizację” ([Owa], *Autostopowicze szukają bazy*, SzM 1963, nr 182).

<sup>129</sup> Por. K. Sipowicz, *Hipisi w PRL-u*, Warszawa 2008.

<sup>130</sup> Zob. DŚ 1965, nr 20, s. 2.

<sup>131</sup> Zob. tamże.

<sup>132</sup> Zob. DŚ 1964, nr 5, s. 2; J. Dzięciółowski, *Jak zbierałem jagody w Bieszczadach*, DŚ 1967, nr 32, s. 5.

<sup>133</sup> [b.a.], *100 x ZMS*, DŚ 1964, nr 50, s. 9.

<sup>134</sup> DŚ 1965, nr 20, s. 2.

<sup>135</sup> A. Kantowicz, *10 lat autostopu*, DŚ 1967, nr 28, s. 5.

- ciężarówki, które w początkach akcji autostop przewoziły 90% wagabundów, zaczęły przewozić 60%; w przewozach wzrósł udział furgonów dostawczych i autobusów zakładowych;
- około 2500 kierowców stanowiło „kadrę zagorzałych sympatyków autostopu”<sup>136</sup>, zaś 3000 wozilo młodzież sporadycznie;
- przez 10 lat istnienia autostopu w Polsce podróżowało nim 400 000 osób.

Kantowicz położył nacisk na pozytywną rolę, jaką autostop odgrywał wśród młodzieży, i na fakt, że pomimo lat, gdy negatywnie go postrzegano, w 1967 roku stał się „zalegalizowaną formą turystyki”<sup>137</sup>.

Akcja autostopowa nie była zbyt silnie powiązana z ówczesną polityką, jednakże w 1969 roku dwunasty sezon autostopu łączył się z 25-leciem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Stało się to pretekstem, aby „Dookoła świata” nakłaniało młodzież do odwiedzenia „miejsc, które związane są z narodzinami ludowego państwa”<sup>138</sup>, jak i wyznaczania tras wakacyjnych wędrówek, które powinny przebiegać w pobliżu „wielkich budowli socjalizmu – Nowej Huty, Turosszowa, Gorzowa Wielkopolskiego, Bolesławca, Płocka, Elbląga, Olsztyna, Puław...”<sup>139</sup>. W tym samym roku w akcji udział wzięło 4651 kierowców, wśród których rozlosowano 500 nagród<sup>140</sup>, w tym czterdzieści, bez losowania, przyznano kierowcom, którzy przewieźli największą liczbę osób. Łączna suma nagród wyniosła dokładnie 417 500 złotych, najniższa 500 złotych, średnia – 840 złotych. Najwięcej kierowców pochodziło z województwa wrocławskiego – 53, następnie łódzkiego – 40, gdańskiego – 36, krakowskiego – 35, poznańskiego – 34, zaś najmniej z białostockiego – 16, opolskiego – 15 i lubelskiego – 13 osób<sup>141</sup>.

Gdyby nie opublikowany na łamach „Dookoła świata” list Andrzeja Piwońskiego, dyrektora Biura Autostopu, w 1971 roku nie pojawiłby się żaden tekst dotyczący autostopowej tematyki. W swej wypowiedzi stwierdził on, że autostopowicze nie stworzyli oddzielnej grupy społecznej czy nawet środowiskowej, że „to po prostu młodzież robotnicza, studencka, szkolna, która spędza urlop czy wakacje w tej właśnie najbardziej odpowiadającej jej formie”<sup>142</sup>. Natomiast, wielokrotnie komentowane, zachowanie tych młodych ludzi „nie jest lepsze ani gorsze niż setek tysięcy ich rówieśników”<sup>143</sup>. Piwoński polemizował również z tekstem z czasopisma „Motor” (wydanie z 12 września 1971 roku), który jego zdaniem „jest przesiąknięty rozważaniami na temat mentalności posiadacza samochodu i... braku moralności chwilowego użytkownika (czytaj: autostopowicza) wozu”<sup>144</sup>.

<sup>136</sup> Tamże.

<sup>137</sup> Tamże.

<sup>138</sup> (t.), *Autostop '69*, DŚ 1969, nr 21, s. 15.

<sup>139</sup> Tamże.

<sup>140</sup> W tekście z wycinka prasowego podano również średnią: nagrodę otrzymał co dziewiąty kierowca. Zob. [b.a.], *Autostop*, DŚ 1970, nr 20, s. 2.

<sup>141</sup> Tamże.

<sup>142</sup> A.B. Piwoński, *Autostop po raz 15!*, DŚ 1971, nr 47, s. 2.

<sup>143</sup> Tamże.

<sup>144</sup> Tamże.

Zauważył, że większość zawodowych kierowców i właściciele prywatnych samochodów jest innego zdania niż autor artykułu, a na poparcie swego sądu przywołał statystykę Społecznego Komitetu Autostopu, do którego co roku około pięciu tysięcy kierowców przesyła kupony<sup>145</sup>.

Piętnastolecie autostopu na łamach „Dookoła świata” uczczono niewielkim artykułem poświęconym przede wszystkim podsumowaniu dotychczasowych dokonań oraz konstatacją, iż uczestnicy akcji stali się prawdziwymi turystami, którzy nie tylko zwiedzali kraj, ale również włączali się do przeróżnych akcji. Podkreślono, że biorą „udział w zlotach, zjazdach, w pracach społecznych na rzecz środowiska, w akcji żniwnej, zalesianiu, gaszą pożary, zdobywają odznaki sprawności PTTK [...], a także świadczą ze swoich skromnych funduszy na rzecz Centrum Zdrowia Dziecka, a ostatnio na odbudowę Zamku Królewskiego w Warszawie”<sup>146</sup>. Autor tekstu nadmienił również, że „bez autostopu trudno wyobrazić sobie letni krajobraz Polski”<sup>147</sup> oraz że ci, którzy zaczęli w ten sposób podróżować w początkach akcji, osiągnęli już taki wiek, kiedy można zaopatrzyć się w samochód i zapewne też wożą autostopowiczów<sup>148</sup>.

Mimo tego, że autostop był sposobem podróżowania jeszcze w latach dziewięćdziesiątych dwudziestego wieku, ostatni tekst na jego temat pojawił się na łamach „Dookoła świata” w 1975 roku. Było to podsumowanie akcji „Autostop 1974”, dokonane przez wspomnianego już Andrzeja Piwońskiego, Dyrektora Biura Społecznego Komitetu Autostopu. Pisał on, że Biuru udało się zgromadzić „stosunkowo wysokie sumy na nagrody, pochodzące wyłącznie ze składek młodzieży – nie korzystając z żadnej dotacji państwowej”<sup>149</sup>. Wydawać się to może czynem godnym uwagi, gdyż świadczy o społecznym poparciu ruchu. Piwoński dodał również, że w porównaniu do lat poprzednich nagrody „Autostopu 1974” stanowiły talony pieniężne, „które będzie można realizować w Wojewódzkich Domach Towarowych »Społem«”,<sup>150</sup> oraz podkreślił rolę 202 cudzoziemców, którzy w 1974 roku pomogli autostopowiczom, za co otrzymali nagrody w postaci książek lub albumów krajoznawczych.

W latach siedemdziesiątych autostopem po Polsce podróżowało wiele osób z zagranicy, na przykład Lloyd Morrison, Amerykanin traktujący swoje podróże autostopem jako gesty, które „przyczyniają się do zbratania narodów”<sup>151</sup>. Morrison może być przykładem jednostki, która całkowicie po-

---

<sup>145</sup> Tamże. Interesujący wydaje się fakt, że Piwoński stwierdził, iż autostopowiczów podwożą również kierowcy (także około pięciu tysięcy), którzy nie kolekcjonują kuponów. Fakt ten zwraca uwagę szczególnie dlatego, że podróżowanie bez książeczek było nielegalne.

<sup>146</sup> (r.k.), *Autostop. W 15 lat później*, DŚ 1972, nr 50, s. 4.

<sup>147</sup> Tamże.

<sup>148</sup> Jest to cecha wielokrotnie podkreślana w różnorodnych opracowaniach naukowych i tekstach beletrystycznych – ci, którzy kiedyś korzystali z autostopu, w miarę upływu lat i poprawy ich sytuacji ekonomiczno-społecznej stają się jego najzagorzalszymi entuzjastami.

<sup>149</sup> A. Piwoński, *Autostop 1974*, DŚ 1975, nr 20, s. 2.

<sup>150</sup> Tamże.

<sup>151</sup> (j.k.), *Z plecakiem*, DŚ 1973, nr 38, s. 7.

święciła się autostopowi, gdyż podróżował w ten właśnie sposób przez czternaście lat. Gdy zaczynał, miał tylko kilka dolarów, i po tych wszystkich latach posiadał niewiele więcej. Utrzymywał się przede wszystkim z prac dorywczych oraz występów w klubach studenckich. Podczas swojej pierwszej wizyty, w 1959 roku, nawiązał współpracę z redakcją „Dookoła świata”, gdyż szczególnie dobrze czuł się „w krajach demokracji ludowej”<sup>152</sup>.

Numer 1165 „Dookoła świata” z 1976 roku był ostatnim numerem tego pisma, które po 22 latach przestało być wydawane. Zgodnie z wolą członków Związku Młodzieży Socjalistycznej, Związku Socjalistycznej Młodzieży Wiejskiej i Socjalistycznego Związku Młodzieży Wojskowej – I Krajowy Zjazd tych trzech organizacji powołał do życia jednolitą organizację młodzieży pracującej miast i wsi – Związek Socjalistycznej Młodzieży Polskiej. Z tą chwilą ruch młodzieżowy wkroczył w nowy okres swego rozwoju, a jego struktury organizacyjne, środki działania oraz formy i metody pracy uległy przemianom. Dotyczyły one także prasy młodzieżowej. Jedną z nich było „powołanie do życia – w miejsce ilustrowanego tygodnika dla młodzieży, pisma ZG ZMS, »Dookoła świata« – innego tytułu”<sup>153</sup>.

## Zakończenie

Jako pokłosie odwilży po czerwcu 1956 roku autostop stał się reakcją na ewolucję turystyki indywidualnej i aprecjację potrzeb społeczeństwa związanych z rekreacją oraz wypoczynkiem – intensyfikującymi się od końca wojny. Bez wątplenia coraz bardziej zyskujący na popularności autostop, będący nielegalnym sposobem translokacji, wymykał się spod kontroli władz, burząc jednocześnie „porządek” społeczeństwa socjalistycznego – co dopominało się ujęcia go w oficjalnych ramach, dzięki czemu mógł istnieć w owym czasie.

Autostop przerodził się w taką przestrzeń aktywności fragmentu społeczeństwa polskiego, która pogodziła „ideologiczne wymagania systemu” z potrzebą społeczną. Stał się więc w tym względzie elementem stabilizującym ustrój, choć równocześnie zapewniał uczestnikom akcji – przez cały okres swego trwania w PRL-u – ersatz wolności, zaś jego zinstytucjonalizowanie dawało władzom wrażenie kontroli<sup>154</sup>. Pomimo ideologicznych wtrętów w jej deskrypcji, akcja autostopowa zaznajamiała swych uczestników z turystycznymi atrakcjami kraju, stymulowała ciekawość świata, a także uczyła pewnej samodzielności i niezależności – w zasięgu obowiązujących przepisów – co do obieranych przez podróżników tras i sposobów spędzania wolnego czasu, w opozycji do odgórnie realizowanej turystyki. Zasady

<sup>152</sup> Tamże.

<sup>153</sup> Z. Jurkiewicz, *Drodzy Czytelnicy!*, DŚ 1976, nr 17, s. 2.

<sup>154</sup> Ta sprzeczność jak najpełniej odzwierciedla kolorystykę PRL-owskiego autostopu: jednoczesne istnienie kontroli, jak i możliwości nieskrępowanego eksplorowania kraju.



prowadzonego w ramach akcji konkursu, które – poprzez obustronnie wyświadczaną sobie „przysługę” przez autostopowiczów i kierowców oraz fakt ewidencji uczestników konkursu – redukowały niepokój kierowców przed zabieraniem autostopowiczów i lęk tych drugich przed wsiadaniem do auta nieznanego człowieka. Między innymi dzięki nim można zrozumieć osobliwą popularność autostopu w ówczesnej Polsce.

#### Summary

### **Hitchhiking in People's Republic of Poland. An attempt of description of hitchhiking phenomenon based on the press texts of the epoch**

This article deals with the subject of presentation and perception of hitchhiking phenomenon in the press of People's Republic of Poland. "Action hitchhiking" taken place under the patronage of magazine "Dookoła świata" ("Around the world") of which over 1200 issues were analyzed in this paper.

Hitchhiking in PRL became a reaction for evolution of personal tourism and appreciation needs of society connected with recreation and leisure – intensified since the end of World War II.