

Fryderyk SOSNOWSKI*

Turystyka motorowa w Polsce w dekadzie Edwarda Gierka

Streszczenie

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie turystyki motorowej w Polsce w latach 1970–1980.

Turystyka motorowa od swoich początków miała wszelkie cechy turystyki kwalifikowanej. Wymagała określonych umiejętności w posługiwaniu się pojazdami mechanicznymi. Od 1955 roku została oficjalnie uznana przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze za jedną z form turystyki kwalifikowanej.

W dekadzie Edwarda Gierka ten rodzaj turystyki znacznie zyskał na popularności. Na wzrost zainteresowania turystyką motorową i jej niewątpliwy rozwój duży wpływ miała polityka państwa w tym okresie. Zwłaszcza propagowany przez Gierka tzw. program motoryzacyjny. Dzięki dużym inwestycjom w infrastrukturę drogową, seryjnej produkcji fiata 126p oraz specjalnej przyczepy campingowej „Niewiadów N-126” turystyka motorowa rozwinęła się na bardzo dużą skalę.

W latach 70. XX wieku organizacją turystyki motorowej w Polsce zajmowały się głównie trzy krajowe organizacje: Polski Związek Motorowy, Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze oraz Polska Federacja Campingu. Do ich najważniejszych zadań należało organizowanie imprez turystyki motorowej, popularyzowanie tej dyscypliny turystyki, dbanie o bezpieczeństwo turystów motorowych oraz docenianie ich osiągnięć poprzez przyznawanie odznak turystyki motorowej.

Słowa kluczowe: turystyka motorowa, dekada Edwarda Gierka, lata 70. XX wieku, turystyka kwalifikowana, motoryzacja.

Początki motoryzacji oraz zorganizowanej turystyki motorowej w Polsce sięgają ostatnich lat XIX wieku, kiedy to organizowano pierwsze wycieczki samochodowe. W 1909 r. zatwierdzono statut pierwszej organizacji zrzeszającej automobilistów – Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego¹. Była to organizacja bardzo elitarna skupiająca przedstawicieli arystokracji². W 1918 r.

* Mgr, Instytut Wychowania Fizycznego, Turystyki i Rekreacji, Akademia im. Jana Długosza w Częstochowie.

¹ J. Merski, *Turystyka kwalifikowana*, Warszawa 2002, s. 214.

² Z. Kulczycki, *Zarys historii turystyki w Polsce*, Warszawa 1977, s. 90.

stowarzyszenie zostało przekształcone w Automobil Klub Polski, w którym w 1926 r. powstała sekcja turystyki. Rok wcześniej utworzono inne zrzeszenie automobilistów – Polski Touring Klub. PTK zajmował się przede wszystkim turystyką motorową. Następnie w 1926 r. powstała trzecia organizacja zaangażowana w sprawy turystyki motorowej – Polski Związek Motocyklowy. Po II wojnie św. w 1950 r. wszystkie trzy organizacje zostały połączone w jedną – Polski Związek Motorowy³, który jednoczył poszczególne automobilkluby, sportowców motocyklowych oraz turystów⁴. W tym samym roku po utworzeniu Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego przy Zarządzie Głównym PTTK powstała Sekcja Turystyki Motorowej⁵. Po II wojnie św. turystyka motorowa rozwinęła się głównie dzięki uruchomieniu na skalę masową produkcji krajowych motocykli WFM (Warszawskiej Fabryki Motocykli), WSK (Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku) oraz junaka w Szczecińskiej Fabryce Motocykli⁶. W latach 1950–1956 działalność Polskiego Związku Motorowego polegała jedynie na propagowaniu sportu wyczynowego. Od 1956 r. zmieniono jednak profil działalności i PZM zajmował się również turystyką, świadczeniem usług dla zmotoryzowanych, szkoleniem kierowców i bezpieczeństwem drogowym. W 1958 r. powołano przy Zarządzie Głównym PZM Główną Komisję Turystyki, która wprowadziła szkolenie społecznych instruktorów turystyki motorowej. W 1955 r. PTTK powołało przy Zarządzie Głównym Komisję Turystyki Motorowej, uznając jednocześnie turystykę motorową za jedną z form turystyki kwalifikowanej. Celem działalności KTM było zwłaszcza propagowanie krajoznawstwa. Utworzono system szkolenia i nadawania uprawnień przodownikich. W 1963 r. postanowienia o działalności turystycznej, w tym również motorowej, znalazły miejsce w statucie Zrzeszenia Ludowych Zespołów Sportowych. W latach 60. XX wieku zaczęła rozwijać się w Polsce nowa forma turystyki motorowej camping i caravaning. W 1964 r. powstała Polska Federacja Campingu⁷.

Na wzrost zainteresowania turystyką motorową i jej niewątpliwy rozwój w latach 70. XX wieku duży wpływ miała polityka państwa w tym okresie. Pierwsze decyzje nowej władzy z grudnia 1970 r. i stycznia 1971 r. spowodowały przeciętny wzrost płac o 5–6 proc.⁸, gdy w latach 60. XX wieku wzrost ten wynosił zaledwie 1–2 proc. Wyższe dochody stworzyły możliwości do swobodniejszego wyboru w zakresie potrzeb wyższego rzędu, w tym motoryzacji i chęci uprawiania różnych form turystyki⁹. Jednym z ważniejszych pomysłów Edwarda

³ J. Merski, *Turystyka...*, s. 214.

⁴ Z. Kulczycki, *Zarys historii...*, s. 90.

⁵ T. Łobożewicz, *Turystyka kwalifikowana*, Warszawa 1983, s. 96.

⁶ J. Czerwiński, *Podstawy turystyki*, Wrocław – Poznań 2011, s. 199.

⁷ R. Szepeke, *Vademecum turysty motorowego*, Warszawa 1984, s. 20.

⁸ A. Czubiński, J. Topolski, *Historia Polski*, Wrocław 1988, s. 602.

⁹ L. Beskid, *Rozwój spożycia w Polsce 1945–1974*, Wrocław 1979, s. 115–116.

Gierka i jego ekipy rządzącej był tzw. program motoryzacyjny. Założeniem I sekretarza KC PZPR było, aby Polacy mogli w jak największym stopniu korzystać z dobrodziejstw motoryzacji¹⁰. Samochód, co rozumiałe, był również przedmiotem szczególnego pożądanego przez społeczeństwo. Pragnienie to państwo starało się zaspokajać¹¹. Zakupiono włoską licencję na produkcję fiata 126p. W ciągu trzech lat w Bielsku-Białej i Tychach powstały fabryki „Małego Fiata”¹². Od 1974 r. ruszyła seryjna produkcja tego samochodu. Miliony obywateli zakładało oszczędnościowe książeczki samochodowe¹³. Fiat 126p (z czasem fiat 126) kosztował początkowo 69 tys. zł. Mniej płacili ludzie, którzy kupowali auto na przedpłaty. Opłacało się zapłacić wcześniej, a otrzymać samochód nieco później¹⁴. W 1977 r. skonstruowano nowy, większy samochód polonez (na bazie fiata 125p)¹⁵. Jak znacznie wzrosła liczba posiadaczy samochodu osobowego, świadczą liczby. W 1970 r. po polskich drogach jeździło 453 tys. samochodów, natomiast pod koniec dekady Gierka była to już liczba ponad 2 mln pojazdów. Oprócz produkcji samochodów w ramach ogólnego programu modernizacji kraju tworzono infrastrukturę dla rozwoju motoryzacji. Wybudowano nowoczesną trasę Katowice – Warszawa, a podobną rozpoczęto budować w kierunku Pomorza. W Warszawie zbudowano drogi przelotowe – Trasę Łazienkowską i Wisłostradę, a większość dróg publicznych pokryto asfaltową nawierzchnią¹⁶. Według słów Edwarda Gierka, na masowej motoryzacji opierała się jego cała filozofia założeń ekonomicznych i społecznych¹⁷. Dzięki wymienionym inwestycjom w infrastrukturę, popularnemu „Maluchowi” oraz dostosowanej do niego specjalnej przyczepie campingowej Niewiadów N-126 rozwinęła się w Polsce turystyka motorowa na niespotykaną dotąd skalę¹⁸.

W latach 70. XX wieku turystyką motorową zajmowały się głównie trzy wspomniane wcześniej krajowe organizacje: Związek Motorowy, Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze i Polska Federacja Campingu.

Polski Związek Motorowy prowadził wieloraką działalność społeczną i gospodarczą, zaspokajając w miarę możliwości rosnące potrzeby posiadaczy pojazdów samochodowych, w tym potrzeby turystyczne¹⁹. W ramach PZM działalność motorową prowadziły automobilkluby i kluby motorowe zajmujące się organizowaniem i prowadzeniem kwalifikowanej turystyki motorowej, a także

¹⁰ J. Rolicki, *Edward Gierek: Przerwana dekada*, Warszawa 1990, s. 85.

¹¹ A. Friszke, *Polska Gierka*, Warszawa 1995, s. 46.

¹² J. Rolicki, *Edward Gierek...*, s. 86.

¹³ A. Friszke, *Polska...*, s. 46.

¹⁴ J. Rolicki, *Edward Gierek...*, s. 86.

¹⁵ J. Czerwiński, *Podstawy turystyki...*, s. 199.

¹⁶ A. Friszke, *Polska...*, s. 46.

¹⁷ J. Rolicki, *Edward Gierek...*, s. 86.

¹⁸ J. Czerwiński, *Podstawy turystyki...*, s. 199.

¹⁹ „Motor” 1976, nr 13, s. 14.

propagowaniem turystyki samochodowej i sportu²⁰. Według statutu Związku jego celem było: „1) popularyzowanie, organizowanie i koordynowanie sportu motorowego masowego i wyczynowego; 2) popularyzowanie, organizowanie, koordynowanie i świadczenie usług dla turystyki motocyklowej i samochodowej krajowej i zagranicznej poprzez agendy własne i poprzez automobilkluby; 3) krzewienie wśród społeczeństwa kultury motoryzacyjnej”²¹.

W ramach Zarządu Głównego i Okręgów PZM działały Komisje Turystyki Motorowej, których zadaniem było nadzorowanie działalności turystycznej automobilklubów. W 1973 r. powołany został Zarząd Działalności Gospodarczej Polskiego Związku Motorowego, który prowadził w związku działalność usługową i gospodarczą. W ramach ZDG obsługą ruchu turystycznego zajmowały się Biuro Turystyki Zagranicznej oraz okręgowe biura turystyki²². Tematem ich działalności była obsługa oraz organizacja krajowej i zagranicznej turystyki motorowej. Biura zajmowały się organizowaniem przyjazdowego i wyjazdowego zagranicznego ruchu turystycznego dla indywidualnych turystów własnymi pojazdami mechanicznymi. Prowadziły także graniczne biura obsługi, których zadaniem były m.in. sprzedaż bonów na paliwo i wyżywienie, informacja, sprzedaż map, ubezpieczenie pojazdów czy wymiana dewiz. Biura trudniły się również ustalaniem i wydawaniem międzynarodowych dokumentów drogowych. Jednymi z najczęściej wydawanych tego typu dokumentów były popularne w latach 70. XX wieku karty kredytowe Międzynarodowej Pomocy Samochodowej²³. Był to system świadczeń polegający na sprzedaży listów kredytowych dla turystów wyjeżdżających za granicę²⁴. W 1976 r. przy wyjazdach do krajów kapitalistycznych książeczka zawierała listy o wartości 400 franków szwajcarskich, natomiast do państw socjalistycznych – wartości 3000 zł. Listami tymi można było opłacać naprawy pojazdu z przyczyn eksploatacyjnych. Rozliczenie następowało po powrocie do kraju, w złotówkach i łącznie z odpowiednią opłatą turystyczną²⁵. Przykładowo w 1975 r. z wycieczek organizowanych przez BTZ PZM skorzystało ok. 8 tys. zmotoryzowanych. Polscy turyści motorowi wyjeżdżali przede wszystkim do Rumunii i Bułgarii. Szczególnie atrakcyjne wyjazdy organizowane były dla działaczy społecznych PZM i członków klubów zrzeszonych lub sfederowanych w PZM²⁶. PZM zachęcał także zagranicznych turystów motorowych do przyjazdu do Polski, organizując – wspólnie z Polskim Komitetem Olimpijskim – Rajd Folkloru Polskiego. Była to impreza motorowa w formie wycieczki samochodowej połączona z elementami krajoznawstwa i rywali-

²⁰ R. Bar, A. Doliński, *Turystyka*, Wrocław 1978, s. 43.

²¹ W. Reczek, *Model organizacyjny turystyki w Polsce*, Warszawa 1969, s. 131.

²² R. Bar, A. Doliński, *Turystyka*, s. 43.

²³ Tamże, s. 50.

²⁴ W. Reczek, *Model organizacyjny...*, s. 131.

²⁵ „Motor” 1976, nr 8, s. 15.

²⁶ „Motor” 1976, nr 1, s. 15.

zacji sportowej, przygotowywana głównie dla Polonii zagranicznej²⁷. Wraz z rodakami do Polski przybywali też obcokrajowcy, ich członkowie rodzin, znajomi i przyjaciele. Impreza cieszyła się za granicą dobrą renomą mimo wielu konkurencyjnych i atrakcyjnych imprez organizowanych przez różne biura podróży²⁸.

Ważną rolę w przypadku turystyki motorowej odgrywały w dekadzie Gierka motorowe odznaki turystyczne. PZM przyznawał sześciostopniową Odznakę Turysty Motorowego: młodzieżową (w przypadku młodzieży do lat 16), brązową, srebrną, złotą, złotą z kompasem i złotą z wawrzynem. Każda osoba uprawiająca czynnie turystykę motorową mogła taką odznakę uzyskać, zarówno kierowca, jak i pasażer²⁹. W celu uzyskania odznaki należało zdobyć odpowiednią łączną liczbę punktów (im wyższa stopniem odznaka, tym większa liczba koniecznych do zdobycia punktów). Punkty otrzymywano za zwiedzanie miejscowości lub obiektu turystycznego oraz udział w imprezach turystyki motorowej. Do otrzymania stopnia złotego z kompasem i złotego z wawrzynem dodatkowo wymagane było ukończenie specjalistycznego kursu SITM I stopnia³⁰.

W 1978 r. GKT ZG PZM wprowadziła nową czterostopniową Odznakę Turysty Carawaningowego: Wilczka Karawany (dla dzieci od 7 do 16 lat), brązową, srebrną oraz złotą (wszystkie powyżej 16 lat). Ten rodzaj odznak mógł zdobywać każdy, kto uprawiał turystykę carawaningową. Do zdobycia OTC potrzebne było wykonanie co najmniej jednego z następujących zadań regulaminowych: udział w dwóch imprezach turystyki carawaningowej, opracowanie wyprawy carawaningowej, próba sprawności w kierowaniu zespołem carawaningowym, udział w organizowaniu imprezy turystyki carawaningowej, publikacja na temat carawangu, praca społeczna przy realizowaniu statutowych celów koła carawangu. Oprócz tego należało zdobyć odpowiednią dla danego stopnia odznaki liczbę punktów za następujące zadania: każde przejechane 500 km, każde pięć dob trwania wyprawy, każdy biwak na nowym miejscu, zwiedzanie muzeów, skansenów, parków narodowych i zabytków, za co najmniej kilkunastogodzinne zwiedzanie miejscowości, obiektów, regionów i szlaków turystycznych³¹.

W dekadzie rządów Gierka co roku odbywały się interesujące imprezy krajowe i zagraniczne organizowane przez Polski Związek Motorowy. Oprócz rajdów samochodowych rangi mistrzowskiej, dużą część tych imprez stanowiły turystyczne wycieczki samochodowe oraz motocyklowe³². Organizatorem wielkich wydarzeń dla turystów motorowych były automobilkłuby, zwłaszcza Au-

²⁷ M. Majkowski, *Polska Ludowa zaprasza. Polityka turystyczna w czasach Edwarda Gierka*, Warszawa 2008, s. 71.

²⁸ „Motor” 1976, nr 34, s. 15.

²⁹ T. Łobozewicz, *Turystyka kwalifikowana...*, s. 101.

³⁰ R. Szepke, *Vademecum...*, s. 140–141.

³¹ Tamże, s. 142.

³² P. Sowiński, *Wakacje w Polsce Ludowej. Polityka władz i ruch turystyczny (1945–1989)*, Warszawa 2005, s. 183.

tomobilklub Warszawski. Za eventy organizowane dla turystów motorowych odpowiedzialna była Komisja Turystyki AW, którą od 1971 r. tworzyli: Jan Cichy (przewodniczący), Halina Lewicka (sekretarz Komisji), Eugeniusz Kamiński (wiceprezes ds. turystyki), Włodzimierz Batijewski, Antoni Bach, Witold Gajewski, Andrzej Gjeysztor, Teresa Kobecka, Andrzej Kopestyński, Maria Łabęcka, Tadeusz Piskorski, Witold Prószyński, Andrzej Roszkowski, Janina Smolicz, Wanda Wójcikowska, Aleksy Zawodny³³.

Przez cały okres lat 70. XX wieku odbywała się cykliczna impreza pod nazwą „Ogólnopolski Indywidualny Konkurs Turystyczny”. Każdego roku konkurs organizowany był pod innym hasłem. Przykładowo w 1975 r. Komisja Turystyki Automobilklubu Warszawskiego zorganizowała konkurs „Zabytki, Obyczaje, Legendy” polegający na poznaniu legend, podań czy obyczajów związanych z obiektami i miejscowościami turystycznymi. Wymagało to od uczestników wizyt w bibliotekach w poszukiwaniu źródeł historycznych, oraz spotkań z mieszkańcami i ludowymi gawędziarzami odwiedzanych miejsc³⁴. W 1977 r. slogan imprezy brzmiał „Ze szanica na szaniec...”. Zadaniem uczestników było wówczas poznanie obiektów fortyfikacyjnych, z którymi wiązało się ważne wydarzenie historyczne. W 1979 r. hasło imprezy brzmiało „Wędrowki z Długoszem”. Biorący udział w konkursie rozpoznawali miejsca, o których pisał Jan Długosz w swoich kronikach. Po każdej imprezie uczestnicy otrzymywali nagrody w postaci brązowych, srebrnych i złotych plakietek. Oprócz tego uczestnicy opracowywali zebrane podczas konkursu materiały, które oceniane były przez profesjonalne jury. Autorzy najlepszych opracowań otrzymywali dodatkowe nagrody³⁵.

W pierwszej połowie dekady lat 70. XX wieku Komisja Turystyki Automobilklubu Warszawskiego zorganizowała następujące imprezy: W 1970 r. Eliminacja Okręgowa Turystycznych Samochodowych Mistrzostw Polski, „Śladami Zimy”, „Powitanie Wiosny”, „Otwarcie Sezonu”, „Śladami Polskich Tatarów”, „Pogoń za Dzikim”, „Warszawski Wrzesień”, „Uczestnicy Organizatorom” i „Wieczór Wspomnień”³⁶. W 1971 r. „Śladami Zimy”, „Powitanie Wiosny”, „Otwarcie Sezonu Motorowego”, „Do środka Polski”, „Kwitnące Jabłonie”, „550 lat Mińska Mazowieckiego”, „Warszawski Wrzesień”, „Pogoń za Dzikim”, „Uczestnicy Organizatorom”. Działacze Komisji Turystyki ponadto brali udział w Rajdzie Folkloru Polskiego i Rajdzie „OLMO-POLMO”³⁷. W 1972 r. pojawiło się kilka nowych imprez o nazwach „Śladami Księcia Józefa”, „Na Bzy By”, „Kampinoskie Derby”, „Ku Nieznanemu Wschodowi”, „Z Biegiem Wisły”³⁸. Dwa lata później przeprowadzono m.in. imprezy klubowe „Znaki”,

³³ *Automobilklub Polski: 1909–2009. Monografia*, red. B. Mierkowski, Warszawa 2009, s. 205.

³⁴ „Motor” 1976, nr 2, s. 15.

³⁵ R. Szepeke, *Vademecum...*, s. 133–134.

³⁶ *Automobilklub Polski: 1909–2009...*, s. 205.

³⁷ Tamże, s. 206–211.

³⁸ Tamże, s. 212.

„Na Majówkę”, „Śladami Kubusia Puchatka” i „Polowanie na Lwy”, natomiast w kolejnych latach organizowano imprezy pod takimi hasłami, jak np. „Post Prima Aprilis”, „Szukamy Kwiatu Paproci”, „Nie Tylko dla Kierowców” czy „Świętojanka”³⁹.

Od połowy lat 70. XX wieku popularna stała się usportowiona turystyka motorowa. PZM z dużą częstotliwością organizował mistrzostwa Polski, rajdy klubowe, regionalne i strefowe czy mistrzostwa okręgów. Dwie imprezy, „Rajd Dolnośląski” i „Rajd Wiślański” zostały uznane za międzynarodowe. W 1975 r. zorganizowano w Polsce największą imprezę usportowionej turystyki motorowej w Europie, Motocyklowy Międzynarodowy Rajd FIM, w którym brali udział członkowie PZM. Do innych dużych imprez PZM w tym okresie zaliczyć można Samochodowy Rajd Folklorystyczny oraz Turystyczny Puchar Przyjaźni Krajów Socjalistycznych. Uczestnicy usportowionej turystyki motorowej mogli wziąć udział w rajdach czy wyścigach okolicznościowych, podnieść umiejętności i kulturę motoryzacyjną, przyjemnie spędzić czas, poznać ciekawych ludzi i pogłębić swoją wiedzę krajoznawczą. Atrakcyjność turystyki motorowej polegała zwłaszcza na tym, że jej uczestnicy mogli zwiedzić w tym samym czasie znacznie więcej niż uczestnicy innych rodzajów turystyki usportowionej⁴⁰.

PZM cyklicznie organizował specjalnie dla turystów motocyklowych eliminacje do Turystycznych Motorowych Mistrzostw Polski. Były to imprezy o najwszechstronniejszym programie, obejmującym krajoznawstwo, bezpieczeństwo ruchu drogowego, kulturę jazdy i umiejętność udzielania pierwszej pomocy⁴¹. Innymi popularnymi imprezami turystyki motocyklowej były zjazdy lub rajdy okolicznościowe, „plakietowe” i „gwiazdziste”. Rajdy były imprezą, w trakcie której występowały takie elementy, jak jazda jedno- lub wieloetapowa, jazda na regularność lub orientację, jazda dzienna, nocna, terenowa lub patrolowa. Zjazd był zaś jazdą docelową rozpoczętą z różnych kierunków. Najważniejszą kwestią były jednak krajoznawcze treści programowe, które musiały się znajdować w programach imprez⁴². Dużą popularnością cieszyła się zwłaszcza Ogólnopolska Turystyczno-Sportowa Impreza Motorowa o „Złoty Kask”. Była ona największą i najbardziej rozpowszechnioną imprezą młodzieży wiejskiej, w której łącznie we wszystkich etapach aż do wojewódzkiego etapu brało udział corocznie kilkadziesiąt tys. uczestników. Poza aspektami wychowawczymi, podnoszeniem kultury jazdy i bezpieczeństwa ruchu drogowego, impreza miała za zadanie zjednywanie dla turystyki motorowej nowych uczestników. Organizowano wiele ciekawych konkurencji, jak np. turniej posługiwania się sprzętem turystycznym, konkurs znajomości budowy motocykla i umiejętności naprawy usterek czy znajomości ruchu drogowego. Fundatorem głównej nagrody „Złotego

³⁹ Tamże, s. 218–219.

⁴⁰ J. Gaj, *Dzieje turystyki w Polsce*, Warszawa 2008, s. 170–171.

⁴¹ T. Łobożewicz, *Turystyka kwalifikowana...*, s. 97.

⁴² Tamże.

Kasku” była redakcja „Nowej Wsi”, nagrody za drugie miejsce („Srebrnego Kasku”) redakcja „Motoru”, natomiast „Brązowego Kasku” – redakcja „Zarzewia”⁴³.

Kwalifikowaną turystykę motorową w Polsce rozwijały także inne stowarzyszenia, jak np. Liga Obrony Kraju czy Zrzeszenie Ludowych Zespołów Sportowych⁴⁴. Wspomagały one PZM i automobilkluby w organizacji wielu imprez turystyki motorowej. Wspomniana LOK posiadała nawet własną odznakę: Turystyczną Odznakę Motorową LOK⁴⁵.

W 1978 r. w imprezach turystycznych organizowanych przez PZM udział wzięło ok. 123 tys. osób. Przez całą dekadę Gierka z roku na rok dynamicznie rosła liczba stowarzyszonych w klubach motorowych PZM. We wspomnianym 1978 r. przekroczyła ona 150 tys. osób⁴⁶.

Działalność turystów motorowych skupiała się w latach 70. XX wieku również w klubach turystyki motorowej Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego. Kluby te wypracowały własny system organizacyjno-popularyzatorski, w którym bardzo ważną rolę odgrywał ruch społeczny przodowników turystyki motorowej oraz specjalistyczny system odznak turystycznych. Najaktywniejsi działacze turystyki motorowej odznaczani byli honorową odznaką „Złota kierownica”⁴⁷ jako szczególne wyróżnienie za dokonania na polu krzewienia turystyki motorowej.

Standardowymi odznakami przyznawanymi przez PTTK były Motorowa Odznaka Turystyczna i Odznaka Turysty Motorowego. Od 1971 r. obowiązywała pięciostopniowa skala odznak. Trzy klasy odznak w stopniu złotym, zamiast dotychczasowej jednej, oraz po jednej w stopniu srebrnym i brązowym. Odznaki MOT mogli zdobywać turyści od 16 roku życia, a odznaki OTM od lat 12. Podobnie jak w przypadku odznak PZM, o przyznawaniu odznak PTTK decydowały zdobyte punkty. Punkty otrzymywano za każdy dzień wycieczki motorowej, każdy dzień zwiedzania podczas wycieczki oraz za udział w imprezach i kursach PTTK⁴⁸.

PTTK od czasu powołania Komisji Turystyki Motorowej zajmowało się systematycznym szkoleniem liderów tej formy turystyki. Stanowili oni kadre doświadczonych krzewicieli i organizatorów zorganizowanej turystyki motorowej w latach 70. XX wieku⁴⁹. Liczba przeszkolonych liderów turystyki motorowej pod koniec dekady Gierka wynosiła 1508 os. w 1978 r., 1556 os. w 1979 r. i 1589 os. w 1980 r.⁵⁰ Przodownikiem turystyki motorowej mógł zostać turysta

⁴³ „Motor” 1971, nr 5, s. 8.

⁴⁴ T. Łobożewicz, *Turystyka kwalifikowana...*, s. 101.

⁴⁵ J. Gaj, *Dzieje turystyki...*, s. 172.

⁴⁶ P. Sowiński, *Wakacje w Polsce Ludowej...*, s. 183.

⁴⁷ T. Łobożewicz, *Turystyka kwalifikowana...*, s. 96.

⁴⁸ R. Szepke, *Vademecum...*, s. 139.

⁴⁹ Tamże, s. 131.

⁵⁰ T. Łobożewicz, *Turystyka kwalifikowana...*, s. 30.

spełniający kilka warunków: musiał być członkiem PTTK co najmniej od 2 lat, posiadać uprawnienia organizatora turystyki PTTK, odbyć odpowiednie szkolenie zakończone sprawdzianem z teorii i praktyki oraz posiadać co najmniej srebrną Motorową Odznakę Turystyczną PTTK lub Odznakę Turysty Motorowego PTTK. Do obowiązków krzewiciela turystyki motorowej należało branie czynnego udziału w pracach swego ogniwa PTTK, organizowanie i prowadzenie wycieczek oraz imprez turystyki motorowej, a także pogłębianie wiedzy z zakresu krajoznawstwa i turystyki motorowej. Szkoleniem instruktorów turystyki motorowej zajmowała się także Podkomisja ds. Szkolenia Aktywu Turystycznego GKT PZM⁵¹.

W połowie dekady Gierka kluby turystyki motorowej kierowane przez Główną Komisję Turystyki Motorowej zaczęły zwracać uwagę na zaktywizowanie większej liczby turystów zmotoryzowanych. Podczas Plenum GKT PTTK w 1976 r. szczególną uwagę zwrócono na organizację turystyki indywidualnej przez kluby i oddziały przy zakładach pracy. Działacze PTTK proponowali też nawiązanie współpracy z prasą, zwłaszcza regionalną, w celu większej popularyzacji turystyki motorowej wśród społeczeństwa⁵².

Oddziały PTTK były organizatorami wielu ciekawych imprez turystyki motorowej. Warto wymienić chociażby organizowany przez Oddział PTTK „Żerań” FSO cykliczny, odbywający się każdego roku lat 70. XX wieku w Pomiechówku koło Warszawy nad Zalewem Zegrzyńskim zlot turystyczny pracowników FSO „Żerań”. W połowie dekady oddział zrzeszał blisko 30 klubów, komisji i kół turystyki. Najliczniejszym był w owym okresie Klub Turystyki Motorowej ITINERER⁵³.

Turystyka motorowa w Polsce organizowana przez PTTK cieszyła się bardzo dużą popularnością w latach 1970-1975. Według danych statystycznych w 1960 r. liczba osób uprawiających turystykę motorową organizowaną przez PTTK wynosiła zaledwie 38,2 tys., w 1965 r. 41,4 tys., natomiast w latach 70. aż 119 tys. os. w 1970 r. i 113 tys. os. w 1975 r. W 1980 r. liczba turystów motorowych w PTTK zmalała do 52,9 tys. Powodami zmniejszenia liczby osób uprawiających turystykę motorową pod koniec dekady rządów Gierka był wzrost cen benzyny i eksploatacji samochodów w tamtym okresie oraz ogólne pogorszenie warunków życiowych społeczeństwa⁵⁴. Jeszcze w 1979 r. liczba osób uczestniczących w imprezach i wycieczkach motorowych organizowanych przez PTTK wynosiła 66,7 tys., zaś rok później była to liczba o prawie 14 tys. mniejsza⁵⁵.

Motorowe imprezy turystyczne zaliczane były do najbardziej lubianych form turystyki, przy czym wybór był wyraźnie uzależniony od środowiska. Według

⁵¹ Tamże, s. 101.

⁵² „Motor” 1976, nr 5, s. 15.

⁵³ „Motor” 1976, nr 41, s. 15.

⁵⁴ B. Lijewski, *Geografia turystyki Polski*, Warszawa 2008, s. 240–241.

⁵⁵ T. Łobożewicz, *Turystyka kwalifikowana...*, s. 12.

statystyk turystykę motorową wybierali najczęściej mieszkańcy małych i średnich miast⁵⁶. Turystyka motorowa była drugą co do zasięgu formą turystyki rodzinnej. Duży wpływ na to miał rozwijający się z roku na rok w Polsce, w latach 70. XX wieku, *caravanning*⁵⁷.

W dalekich podróżach turystycznych zaczęto wykorzystywać specjalnie przygotowane do tego pojazdy campingowe, zapewniające możliwość noclegu. Ten rodzaj środka lokomocji sprawił, że powstała odrębna forma turystyki określana mianem *caravanningu*, do którego obsługi powstawały m.in. *campingi*⁵⁸. *Caravanning* w Polsce podlegał Polskiej Federacji Campingu, będącej członkiem Międzynarodowej federacji Campingu i *Caravanningu*⁵⁹. Polska Federacja Campingu powstała 28 sierpnia 1964 r.⁶⁰ jako stowarzyszenie skupiające w roli członków zwyczajnych organizacje społeczne i spółdzielcze, instytucje, a także inne jednostki zajmujące się organizacją i eksploatacją *campingów*. Była ogólnopolską organizacją zajmującą się *campingami*, czyli bazą dla turystyki motorowej, w tym *caravanningowej*. W roli członków nadzwyczajnych federacja skupiała działaczy posiadających bardzo duże doświadczenie w tej dziedzinie. Członkami założycielami były: PZM, PTTK, LZS, Polskie Towarzystwo Schronisk Młodzieżowych, Polski Związek Kajakowy i Polski Związek Wędkarski⁶¹. Statut Federacji określał cele jej działania w następujący sposób: „1) popularyzowanie i rozwijanie *campingu*, 2) współdziałanie z właściwymi jednostkami w rozwoju produkcji sprzętu *campingowego*, 3) współpraca z organizacjami *campingu* w innych krajach, 4) reprezentowanie polskiego *campingu* w kraju i za granicą”⁶². Początkowo PFC była tylko federacją gestorów *campingów*. Z upływem czasu stała się organizacją zrzeszającą *campingi* i ich użytkowników oraz turystów *caravanningowych*. Znalazło to odzwierciedlenie w strukturach organizacyjnych PFC, gdzie poza władzami naczelnymi powołano także komisje społeczne pełniące rolę doradczą, m.in. Komisję ds. *Caravanningu*⁶³. Komisja *Caravanningu* PFC powstała w 1972 r. i była następczynią wcześniejszej Sekcji *Caravanningu* przy Komisji Sprzętu PFC oraz Podkomisji *Caravanningu*. Komisja organizowała zloty *caravanningowe*. Pierwszy odbył się w miejscowości Łachy nad Zalewem Żegrzyńskim, lecz wzięły w nim udział zaledwie 4 przyczepy *campingowe*. Kolejny odbył się w Aninie pod Warszawą i był już znacznie liczniejszy (13 przyczep)⁶⁴. PFC współpracowała z takimi organizacjami, jak: PZM, PTTK,

⁵⁶ K. Lubański, *Aktywność turystyczna młodzieży szkolnej*, [w:] *Turystyka a człowiek i społeczeństwo*, red. K. Przeclawski, Warszawa 1984, s. 46.

⁵⁷ Tamże, s. 48.

⁵⁸ R. Pawlusiński, *Transport w turystyce*, [w:] *Turystyka*, red. W. Kurek, Warszawa 2008, s. 166–167.

⁵⁹ Z. Kulczycki, *Zarys historii turystyki...*, s. 145.

⁶⁰ <http://www.pfcc.eu/pol/main.php?nazwa=historia>.

⁶¹ R. Bar, A. Doliński, *Turystyka...*, s. 40.

⁶² W. Reczek, *Model organizacyjny...*, s. 127.

⁶³ R. Szepke, *Vademecum...*, s. 131.

⁶⁴ R. Szepke, *Caravanning. Samochody i przyczepy campingowe*, Warszawa 1979, s. 83.

GKKFiT (od 1978 r. GKT), „Orbis” oraz innymi przedsiębiorstwami turystycznymi i gestorami campingów⁶⁵. W latach 1969–1980 funkcję prezesa PFC pełnił Roman Garbaczewski. Sekretarzem generalnym PFC do roku 1972 był Zygmunt Jabłoński, a w latach 1973–1980 Antoni Czajka⁶⁶. W miarę upływu lat znaczenie turystyki carawaningowej wzrosło do tego stopnia, że w 1985 r. nastąpiła zmiana nazwy Federacji z PFC na Polską Federację Campingu i Caravaningu⁶⁷.

W 1969 r. powstała pierwsza w Polsce Sekcja Campingu i Caravaningu w ramach Klubu Motorowego PTTK przy Kopalni Węgla Kamiennego „Sierśca”⁶⁸. Klub ten po kilku latach działalności na początku 1976 r. zrzeszał 286 posiadaczy samochodów i 2 motocyklistów⁶⁹. Pierwszą ogólnodostępną w kraju organizacją turystów carawaningowych było powstałe w 1973 r. Koło Caravaningu Automobilklubu Warszawskiego⁷⁰. 6 kwietnia 1973 r. działacze PZM i PFC z powodu niemożności utworzenia w tamtym czasie samodzielnego klubu powołali do życia przy istniejącym już automobilklubie Koło Caravaningu. Przewodniczącym pierwszego 10-osobowego zarządu koła, wybranego przez 21 członków założycieli, był ówczesny minister przemysłu ciężkiego Zygmunt Ostrowski, sekretarzem został Aleksander Kulik z PZM, a funkcję szefa komisji imprez pełnił Kazimierz Ignatowski z PFC. Pierwszy zlot zorganizowany przez warszawskie koło odbył się już w czerwcu 1973 r. w Młocinach pod Warszawą, pn. „Zlot Polskich Carawaningowców”. W latach 70. XX wieku w ślad za Automobilklubem Warszawskim w automobilklubach i klubach PZM na terenie kraju powstawały kolejne koła lub sekcje carawaningowe. W 1974 r. powstało koło carawaningu przy Automobilklubie Krakowskim, w 1975 r. koła carawaningu przy Automobilklubach Śląskim i Wielkopolskim, w 1977 r. Koło Caravaningu „Ondraszek” przy Automobilklubie Beskidzkim, w 1979 r. sekcja carawaningu przy Automobilklubie Morskim oraz w 1980 r. Koło Caravaningu „Jaga” przy Automobilklubie Kieleckim⁷¹.

Na rozwój i wielkość carawaningu w Polsce ogromny wpływ miał przemysł, a ściślej produkcja samochodów campingowych i przyczep campingowych. W latach 1970–1972 Zakłady Precyzyjne w Niewiadowie wyprodukowały 570 sztuk karawany Romi-23. W 1971 r. w Fabryce Samochodów Dostawczych w Nysie opracowano drugi z kolei polski model samochodu campingowego na bazie podwyższonego mikrobuse Nysa 521. Nie można jednak tutaj mówić o masowej produkcji, a jedynie stworzeniu pewnej ilości prototypów⁷². Rok

⁶⁵ Tenże, *Vademecum...*, s. 131.

⁶⁶ <http://www.pfcc.eu/pol/main.php?nazwa=historia>.

⁶⁷ <http://www.pzm.pl/caravaning/historia-polskiego-caravaningu>.

⁶⁸ R. Szepeke, *Vademecum...*, s. 20–21.

⁶⁹ Tenże, *Caravaning...*, s. 84.

⁷⁰ Tenże, *Vademecum...*, s. 20–21.

⁷¹ <http://www.pzm.pl/caravaning/historia-polskiego-caravaningu>.

⁷² R. Szepeke, *Vademecum...*, s. 41.

później duże zainteresowanie w Polsce wzbudził „campomobil” belgijskiej firmy Joseph Avonds S.A. z Antwerpii, o nazwie „Vacamobil”. Jednakże produkcja tego pojazdu nie rozwinęła się⁷³. Prawdziwy rozkwit nastąpił w 1973 r. w związku z podjęciem produkcji przez ZP Niewiadów przyczepy N-126. W samym roku 1973 wyprodukowano 850 przyczep, a w 1975 r. 4150 sztuk. W latach 1973–1977 wyprodukowano prawie 16 tys. tych przyczep. Kolejne modele również produkcji ZP Niewiadów, a więc karawany N-132 i N-127 nie były już tak popularne jak osławiona N-126⁷⁴.

Na początku września 1976 r. odbyła się w Warszawie z inicjatywy GKT PZM narada klubów i kół carawaningowych. Było to pierwsze ogólnopolskie spotkanie sympatyków tej odmiany turystyki motorowej. Głównymi tematami poruszonymi podczas narady był szybki i znaczny rozwój carawaningu oraz utrudnienia w naprawie przyczep⁷⁵.

Turyści carawaningowi bardzo często brali udział w wielu imprezach przeznaczonych dla turystów motorowych. W rajdach, zlotach i zjazdach dla uczczenia wydarzeń historycznych czy ogólnopolskich konkursach turystycznych. Kluby i organizacje turystyczne przygotowywały jednak także imprezy przeznaczone specjalnie dla turystów campingowych i carawaningowych. Były to wycieczki, konkursy, rajdy, zloty, kiermasze i obozy szkoleniowe⁷⁶. Pod koniec lat siedemdziesiątych, od 1978 r., Górniczy Klub Carawaningowy z Bytomia organizował w Krakowie tzw. Inter-Krak na kempingu Krak⁷⁷. Był to kilkudniowy zlot, największa ówczesnie impreza turystyki carawaningowej w Polsce organizowana przy współudziale Automobilklubu Krakowskiego. Gromadził po kilkadziesiąt przyczep campingowych z Polski i z zagranicy⁷⁸.

W popularyzacji turystyki motorowej zasłużył się również Społeczny Komitet „Autostop”, który działał na podstawie regulaminu zatwierdzonego przez Ministra Spaw Wewnętrznych. Wielką popularność ta forma turystyki samochodowej osiągnęła w latach 60. XX wieku i aż do połowy lat 70. była bardzo modną formą uprawiania turystyki. Polska była jedynym krajem w Europie, w którym autostop działał na zorganizowanych zasadach⁷⁹ oraz w którym ten sposób podróżowania był aktywnie wspierany przez władze⁸⁰. Autostop był specyficzną formą ruchu turystycznego. Początki autostopu w Polsce przypadają na rok 1958 r., kiedy to rozpoczęto ogólnopolską letnią akcję Auto-stop⁸¹. Akcję prowadzono

⁷³ Tamże, s. 84–85.

⁷⁴ Tamże, s. 85–87.

⁷⁵ „Motor” 1976, nr 40, s. 15.

⁷⁶ R. Szepeke, *Turystyka campingowa*, Warszawa 1982, s. 139.

⁷⁷ <http://www.polskicarawaning.pl/pl/artukul/970/jestem-troszke-wczesniej-urodzony>.

⁷⁸ R. Szepeke, *Turystyka campingowa...*, s. 139.

⁷⁹ J. Gaj, *Dzieje turystyki...*, s. 193.

⁸⁰ J. Czupryński, *Wstęp*, [w:] *Autostop polski*, red. J. Czupryński, Kraków 2005, s. 8.

⁸¹ Tamże, s. 162.

na podstawie wydawanych książeczek upoważniających do bezpłatnego podróŜowania przygodnymi samochodami. W latach 1965–1975 wydawano 30–35 tys. książeczek autostopu rocznie⁸². Kierowcom wolno było przewozić tylko pasażerów posiadających książeczki, poniewaŜ objęci byli oni specjalnym ubezpieczeniem PZU⁸³. Prowadzący pojazdy, którzy przewieźli największą liczbę turystów posiadających książeczki, otrzymywali liczne nagrody⁸⁴. W drugiej połowie lat 70. popularność autostopu gwałtownie zmałała. Głównie za sprawą nieodpowiedzialnej młodzieŜy okradającej kierowców i współpasaŜerów oraz demolującej pojazdy⁸⁵.

Pewnym odłamem turystyki motorowej w dekadzie lat 70. była tak zwana Grupa Weteranów Szos. Koła Weteranów Szos powstawały przy automobilklubach. Wraz z popularyzacją samochodów i umasowieniem produkcji, starsze modele zaczęto postrzegać jako historyczne i muzealne. GWS zrzeszała właŝnie posiadaczy takich zabytkowych pojazdów używanych masowo w latach sześćdziesiątych, pięćdziesiątych i wcześniejszych⁸⁶. Weteranów Szos wzięła pod swoją opiekę GKT PZM, co znacznie podwyższało rangę ugrupowania i stwarzało duŜe moŜliwości rozwoju. Członkowie oprócz urządzania rajdów starych samochodów zajmowali się ich wyszukiwaniem, rejestracją, opracowaniem dokumentacji technicznej i przeciwdziałaniem wywoŝeniu tych muzealnych pojazdów za granicę. Najczynniej działało Koło Weteranów Szos Automobilklubu Śląskiego, które w 1975 r. zorganizowało dwa rajdy w obsadzie międzynarodowej i wydawało własny biuletyn informacyjny⁸⁷.

Należy wspomnieć, Ŝe w turystyce motorowej ogromną rolę zawsze odgrywało bezpieczeŝstwo. Turyŝci motorowi bardziej niŜ turyŝci uprawiający inne formy turystyki naraŝeni byli na wypadki. Pomijając niebezpieczeŝstwo na drogach turyŝci biorący udział w imprezach motorowych naraŝeni teŝ byli na moŜliwość zatrucia organizmu tlenkiem węgla, występującym w iloŝci od 1 do 11% w gazach spalinowych pojazdów mechanicznych⁸⁸. W turystyce motorowej i sportach motorowych mogło teŝ dojść do zatrucia związkami chemicznymi dodawanymi do paliwa dla polepszenia pracy silnika. Był nim czteroetylenowy ołowi, dodawany w latach 70. do benzyny jako środek przeciwstukowy⁸⁹.

Reasumując, należy stwierdzić, Ŝe w latach 70. XX wieku turystyka motorowa była atrakcyjną i popularną dyscypliną turystyki. Turyŝci motorowi dyspo-

⁸² B. Lijewski, *Geografia turystyki...*, s. 241.

⁸³ „Motor” 1976, nr 20, s. 15.

⁸⁴ A. Druzic, *Historia autostopu w Polsce Ludowej*, [w:] *Autostop polski*, red. J. Czupryński, Kraków 2005, s. 162.

⁸⁵ J. Czerwiński, *Podstawy turystyki...*, s. 70.

⁸⁶ P. Sowiński, *Wakacje w Polsce Ludowej...*, s. 183.

⁸⁷ „Motor” 1976, nr 16, s. 15.

⁸⁸ T. Łoboŝewicz, *Bezpieczeŝstwo, higiena i ochrona zdrowia w sporcie, wychowaniu fizycznym i turystyce*, s. 219.

⁸⁹ Tamŝe, s. 221.

nując pojazdami, mieli możliwość zwiedzenia w ciągu tego samego czasu znacznie więcej niż uczestnicy innych form turystyki. Turystykę motorową połączoną z możliwością uzyskiwania odznak mogły uprawiać osoby towarzyszące, już od 12 roku życia, nie było też górnej granicy wiekowej. Organizacje zajmujące się turystyką motorową w dekadzie Gierka przygotowywały corocznie wiele ciekawych imprez specjalnie dla turystów motorowych. Inwestycje w infrastrukturę, coraz większa dostępność samochodów (m.in. fiata 126p) i motocykli, a następnie przyczep campingowych (m.in. N-126), połączone z chęcią podróżowania, poznawania nowych miejsc i współzawodnictwa, sprawiło, że turystyka motorowa była jedną z najpopularniejszych form uprawiania turystyki w dekadzie Edwarda Gierka.

Bibliografia

A. Źródła

I. Czasopisma

„Motor” 1971–1976

II. Źródła internetowe

<http://www.pfcc.eu/pol/main.php?nazwa=historia>

<http://www.polskicaravanning.pl/pl/artykul/970/jestem-troszke-wczesniej-urodzony>

<http://www.pzm.pl/caravanning/historia-polskiego-caravanningu>

B. Literatura

Automobilklub Polski: 1909–2009. Monografia, red. B. Mierkowski, Warszawa 2009.

Bar R., Doliński A., *Turystyka*, Wrocław 1978.

Beskid L., *Rozwój spożycia w Polsce 1945–1974*, Wrocław 1979.

Czerwiński J., *Podstawy turystyki*, Wrocław – Poznań 2011.

Czubiński A., Topolski J., *Historia Polski*, Wrocław 1988.

Czupryński J., *Wstęp*, [w:] *Autostop polski*, red. J. Czupryński, Kraków 2005.

Druzic A., *Historia autostopu w Polsce Ludowej*, [w:] *Autostop polski*, red. J. Czupryński, Kraków 2005.

Friszke A., *Polska Gierka*, Warszawa 1995.

Gaj J., *Dzieje turystyki w Polsce*, Warszawa 2008.

Kulczycki Z., *Zarys historii turystyki w Polsce*, Warszawa 1977.

Lijewski B., *Geografia turystyki Polski*, Warszawa 2008.

Lubański K., *Aktywność turystyczna młodzieży szkolnej*, [w:] *Turystyka a człowiek i społeczeństwo*, red. K. Przeclawski, Warszawa 1984.

- Łobożewicz T., *Turystyka kwalifikowana*, Warszawa 1983.
- Majkowski M., *Polska Ludowa zaprasza. Polityka w czasach Edwarda Gierka*, Warszawa 2008.
- Merski J., *Turystyka kwalifikowana*, Warszawa 2002.
- Pawlusiński R., *Transport w turystyce*, [w:] *Turystyka*, red. W. Kurek, Warszawa 2008.
- Reczek W., *Model organizacyjny turystyki w Polsce*, Warszawa 1969.
- Rolicki J., *Edward Gierek: Przerwana dekada*, Warszawa 1990.
- Sowiński P., *Wakacje w Polsce Ludowej. Polityka władz i ruch turystyczny (1945–1989)*, Warszawa 2005.
- Szepke R., *Caravaning. Samochody i przyczepy campingowe*, Warszawa 1979.
- Szepke R., *Turystyka campingowa*, Warszawa 1982.
- Szepke R., *Vademecum turysty motorowego*, Warszawa 1984.

Summary

Automotive Tourism in Poland in the Decade of Edward Gierek

The essential goal of this article is to present automotive tourism in Poland in years 1970–1980.

From the beginning, the automotive tourism had all the features significant for adventure tourism. It required specific skills concerning the use of motor vehicles. In 1955 Polish Tourist and Sightseeing officially recognized it as a form of qualified tourism.

In the decade of Edward Gierek this type of tourism has gained tremendous popularity. Within this period, the State policy was responsible for the increase of interest in automotive tourism. In addition, it was monitoring its development. In particular, the automotive program promoted by Gierek. Thanks to the large investments in road infrastructure, serial production of Fiat 126p, special camper Niewiadów N-126, the automotive tourism had developed on a very large scale.

During the '70s the organization of the automotive tourism in Poland was established mainly by three national organizations: The Polish Automotive Union, Polish Tourist and Sightseeing Society and the Polish Federation of Camping. These institutions were responsible for: organization of the automotive tourism events in Poland, promotion of this tourism type and taking care of the safety of motor tourists. They were also assigning special awards for the best automotive tourists (the automotive tourist badge) in order to appreciate their achievements and contribution.

Keywords: automotive tourism, the decade of Edward Gierek, 1970s, qualified tourism, motorization.