

Zajazdy dla zmotoryzowanych w Polsce lat siedemdziesiątych*

Pierwsze motele powstały w Stanach Zjednoczonych w latach dwudziestych XX w. Ich rozwój wiązał się rzecz jasna z rozwojem motoryzacji. W okresie, gdy zaczęto je budować, w USA zarejestrowanych było ok. 8 mln samochodów osobowych. Początkowo motele składały się z indywidualnych domków lub pokoiów z wejściami z zewnątrz, bezpośrednio z parkingu, na którym można było pozostawić samochód. Były firmami rodzinnymi, z prostym wyposażeniem, małymi pokojami o cienkich ścianach. Poziom profesjonalizmu właścicieli i sposób traktowania przez nich klientów przedstawiały się bardzo różnie.

Liczba moteli szybko rosła. W 1928 r. było ich 3 tys., w 1948 — już 26 tys., czyli więcej, niż tradycyjnych hoteli, z którymi konkurowały niższymi cenami. Właściciele oszczędzali redukując powierzchnię pomieszczeń recepcyjnych i jadalnych. Niższe ceny były możliwe przede wszystkim dzięki niezatrudnianiu liczego personelu. Oznaczało to, że gość nie mógł liczyć na indywidualne usługi podobne do oferowanych w hotelach¹.

Najważniejszą grupą klientów moteli byli przedstawiciele klasy średniej. Ich wymagania systematycznie rosły i w latach czterdziestych, w okresie powojennej *prosperity*, nie chcieli już mieszkać w prymitywnych warunkach. Oczekiwali klimatyzowanych pomieszczeń i pokoiów z łazienkami wyposażonymi w wanny lub prysznic z ciepłą wodą. Wielu właścicielom trudno było znaleźć środki na niezbędne inwestycje, co przyspieszyło rozwój sieci moteli, które oferowały lepsze warunki noclegu, niż obiekty rodzinne. Zatrzymujący się w nich gość mógł liczyć na zachowanie względnie wysokiego standardu świadczonych usług i nie był narażony na przykre niespodzianki. Dzięki ekonomii skali ceny — choć wyższe niż w motelach rodzinnych — utrzymano na poziomie akceptowalnym dla przedstawicieli klasy średniej.

* Niniejszy artykuł jest poprawioną i rozwiniętą wersją referatu prezentowanego w lutym 2012 r., na konferencji „Architecture for Leisure in Post-war Europe 1945–1989”, zorganizowanej na Katolickim Uniwersytecie w Leuven.

¹ Na temat rozwoju moteli w USA: W.J. Belasco, *Americans on the Road: From Autocamp to Motel*, Baltimore 1997; J.A. Jakle, K.A. Sculle, J.S. Rogers, *The Motel in America*, Baltimore 1996.

Przed II wojną światową motele pojawiły się również w Europie. Dopiero jednak w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych zaczęto budować ich więcej, a amerykańskiej hotelarstwa na Starym Kontynencie sprzyjała pomoc płynąca w ramach planu Marshalla. Dolary pozostawiane przez turystów z USA mogły pomóc państwu europejskim w wydobyciu się z powojennego kryzysu. Oznaczało to jednak, że standardy obsługi gości musiały zbliżyć się do moteli amerykańskich, które jawiły się w tym kontekście jako wzorzec racjonalności i efektywności². Nie bez znaczenia dla rozwoju moteli w Europie było również tworzenie sieci tras szybkiego ruchu, co także odbywało się nie bez inspiracji i wsparcia z USA³.

Recepcja amerykańskich standardów nie była jednak taka sama w poszczególnych krajach, nie wszędzie też otwieranie moteli stanowiło przedsięwzięcie czysto komercyjne. W niektórych krajach inwestorami były początkowo stowarzyszenia automobilistów myślące nie tyle o zysku, co głównie o zaspokojeniu potrzeb swoich członków. W takich przypadkach motele bywały dość drogimi i komfortowymi obiektami, nastawionymi na zamożnych klientów przebywających w nich dłużej niż jedną noc. Tym, których nie było na nie stać, proponowano inne rozwiązania: dostosowywano do potrzeb zmotoryzowanych domy wycieczkowe, projektowane początkowo głównie z myślą o rowerzystach lub turystach pieszych, ewentualnie tworzone sieci kwater prywatnych. W odróżnieniu od USA, nie wszędzie w Europie o lokalizacji moteli decydował tylko wolny rynek. Niekiedy władze wykorzystywały uprawnienia w zakresie planowania przestrzennego w celu takiego modelowania ich sieci, aby mogły wypełniać rozmaite funkcje usługowe dla lokalnych społeczności.

Lata siedemdziesiąte były w Polsce okresem przyspieszonego rozwoju indywidualnej motoryzacji. O ile w 1970 r. jeździło po polskich drogach ok. 450 tys. prywatnych samochodów osobowych, to w 1975 już ponad milion, a u schyłku epoki gierkowskiej, w 1979 r. — blisko 2 100 tys., co wymuszało rozwój przydrożnej infrastruktury. Historia moteli w PRL jest warta opowiedzenia przede wszystkim dlatego, że pokazuje, w jaki sposób próbowano przeszczepiać na polski grunt elementy zachodniej nowoczesności, zaspokajając przy okazji ambicje modernizacyjne typowe dla systemu socjalistycznego⁴. Szczególnie w latach siedemdziesiątych uprzemy-

² C. E n d y, *Cold War Holidays. American Tourism in France*, Chappell Hill–London 2004, s. 82–89.

³ G. M o m, *Roads without Rails. European Highway–Network Building and the Desire for Long–Range Motorized Mobility*, „Technology and Culture”, t. XLVI, 2005, nr 4, s. 763–772; F. S c h i p p e r, *Marshall and Mobility*, „Tensions of Europe/Inventing Europe, Working Paper”, No. 2009–2010, s. 3–16.

⁴ Na temat źródeł socjalistycznych koncepcji modernizacji oraz sprzeczności i ograniczeń w nich zawartych: J. P. A r n a s o n, *Communism and Modernity*, „Daedalus”, t. CXXIX, 2000, nr 1., s. 61–90. Na temat modernizacyjnych ambicji władz Polski Ludowej: P. K o r y ś, *Idea nowoczesności w działaniach i planach partii komunistycznej w Polsce 1945–1980. Przegląd problematyki*, [w:] *Gospodarka i społeczeństwo w czasach PRL-u*, red. E. K o ś c i k, T. G ł o w i ń s k i, Wrocław 2007, s. 440–455. A. L e s z c z y ń s k i, *Czy komunizm zmodernizował Polskę?*, [w:] *Od Piłsudskiego do Wałęsy. Studia z dziejów Polski w XX wieku*, red. K. P e r s a k [i in.], Warszawa 2007, s. 534–552; M. K u l a, *Moder-*

słowione państwa Zachodu stały się wzorcem do naśladowania, zarówno w sferze technologii, jak zaspokajania potrzeb konsumpcyjnych. Wzorca tego nie przyjmowano oczywiście bez zastrzeżeń — socjalistyczna nowoczesność miała się różnić od zachodniej. Losy podjętych w dekadzie gierkowskiej ambitnych programów budowy miejsc noclegowych dla zmotoryzowanych pozwalają przyjrzeć się ograniczeniom i trudnościom w przenoszeniu do Polski zachodnich rozwiązań, wynikającym z niższego poziomu rozwoju cywilizacyjnego oraz z rzeczywistości gospodarczej realnego socjalizmu. Umożliwiają też zastanowienie się nad tym, jakie treści kulturowe przypisywano owym zapożyczonym rozwiązaniom i jak starano się je przekształcać.

Polskie motele budowano z myślą o turystach, a nie zawodowych kierowcach czy osobach podróżujących służbowo. Ich powstawanie jest zatem świadectwem zmieniających się koncepcji dotyczących organizacji wypoczynku i spędzania wolnego czasu. Realny socjalizm nie zawsze przecież patrzył przychylnym okiem na indywidualne podróżowanie i rodzinne, niezorganizowane spędzanie wakacji⁵.

Zgodnie z oficjalnym językiem epoki gierkowskiej, w Polsce osiągnięte zostało stadium rozwiniętego społeczeństwa socjalistycznego. Na tym etapie potrzeby konsumpcyjne obywateli miały być już zróżnicowane. Twierdzono, że rosnąca konsumpcja indywidualna może być czynnikiem wzrostu gospodarczego oraz służyć rozwojowi jednostki. Na budowę moteli można więc patrzeć w kategoriach poszerzania zakresu potrzeb konsumpcyjnych uznawanych za zasługujące na zaspokojenie w warunkach gierkowskiego „bigosowego socjalizmu”⁶.

nizacja wyzwaniem? Rzut oka na historię Polski, [w:] *Modernizacja Polski. Struktury. Agencje. Instytucje*, red. W. Morawski, Warszawa 2010, s. 37–53; J. Majmurek, *PRL jako projekt modernizacji peryferyjnej*, [w:] *PRL bez uprzedzeń*, red. J. Majmurek, P. Szmulewicz, Warszawa 2010, s. 65–74.

⁵ D. Koenker, *Whose Right to Rest? Contesting the Family Vacation in the Post War Soviet Union*, „Comparative Studies in Society and History”, t. LI, 2009, nr 2, s. 401–425; P. Bren, *Weekend Gateways. The Chata, the Tramp and the Politics of Private Life in Post-1968 Czechoslovakia*, [w:] *Socialist Spaces. Sites of Everyday Life in Eastern Bloc*, red. D. Crowley, S.E. Reid, Oxford–New York 2002, s. 123–140. Ch. Noack, *Coping with the Tourist: Planned and „Wild” Mass Tourism on the Soviet Black Sea Coast*, [w:] *Turizm. The Russian and East European Tourist under Capitalism and Socialism*, red. A.E. Gorsuch, D. Koenker, Ithaca 2006, s. 281–304; A. Gorsuch, *All This is Your World. Soviet Tourism at Home and Abroad after Stalin*, Oxford 2011, s. 70–71.

⁶ O koncepcji legitymizacji władzy w socjalizmie poprzez pełniejsze zaspokojenie potrzeb konsumpcyjnych: F. Feher, *Paternalism as Mode of Legitimation in Soviet-Type Societies*, [w:] *Political Legitimation in Communist States*, red. Th.H. Rigby, F. Feher, London 1982 s. 64–81. Na temat gierkowskiej próby zbudowania socjalistycznego państwa dobrobytu: M. Zaremba, „Bigosowy socjalizm”. *Dekada Gierka*, [w:] *Polacy wobec PRL. Strategie przystosowawcze*, red. G. Miernik, Kielce 2003, s. 183–191. Na temat stosunku do konsumpcji w systemie socjalistycznym vide m.in. A. Steiner, *Dissolution of Dictatorship over Needs?*, [w:] *Getting and Spending: European and America Consumer Societies in the Twentieth Century*, red. S. Strasser, C. McGovern, M. Judt, Wshington–New York 1998; *Pleasures in Socialism. Leisure and Luxury in the Bloc*, red. D. Crowley, S.E. Reid, Evnston 2010; *Consuming Germany in the Cold War*, red. D. Crew, Oxford 2003;

POCZĄTKI MOTELI W POLSCE

W kwietniu 1966 r. minister gospodarki komunalnej w porozumieniu z przewodniczącym Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki wydał zarządzenie „w sprawie określenia rodzajów oraz kategorii hoteli i innych zakładów noclegowych”⁷. Stanowiło ono pierwszy akt prawny w Polsce, w którym pojawił się termin „motel”. Według urzędowej definicji powinien on być zlokalizowany poza miastem, w pobliżu ważnej arterii komunikacyjnej i oferować nie tylko nocleg, lecz także dysponować parkingiem strzeżonym i zapleczem niezbędnym do technicznej obsługi samochodu⁸. W branżowych publikacjach tłumaczono jednak, że motelem można określać każdy obiekt hotelowy przystosowany do przyjmowania zmotoryzowanych podróżnych, niezależnie od jego standardu i wielkości⁹. Nazwa tchnęła nowoczesnością, w publikacjach poświęconych hotelarstwu, turystyce czy architekturze ukazywały się informacje o motelach budowanych za granicą, często ilustrowane efektownymi zdjęciami. Stąd i w Polsce lat sześćdziesiątych pojawiły się obiekty mające w nazwie słowo „motel”, o czym chętnie donosiła prasa¹⁰. Placówek spełniających warunki opisane w zarządzeniu, było jednak zaledwie kilka¹¹. Nawet nowoczesny i traktowany jako modelowy motel w Strzeszynie na przedmieściach Poznania nie dysponował ani stacją obsługi, ani stanowiskami do samodzielnej reparacji pojazdu¹².

Plany rozbudowy bazy noclegowej dla osób podróżujących samochodami pojawiły się po raz pierwszy niedługo po październiku 1956 r.¹³ Przez kolejne lata po-

Communism Unwrapped. Consumption in Cold War Eastern Europe, red. P. Bren, M. Neuberger, Oxford–New York 2012.

⁷ „Monitor Polski”, 1966, nr 20, poz. 110. Zostało ono uchylone przez zarządzenie Przewodniczącego Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki z 20 października 1977, w sprawie rodzajów oraz kategorii zakładów hotelarskich i obozowisk turystycznych („Monitor Polski”, 1977, nr 27, poz. 133). Motel miał dysponować co najmniej dziesięcioma pokojami. Nie więcej niż 40% miejsc znajdować się mogło w pokojach większych niż dwuosobowe. Musiał posiadać parking (ale nie wymagało już, aby był on strzeżony) oraz świadczyć usługi motoryzacyjne.

⁸ *Recepcja turystów zmotoryzowanych*, „Motoryzacja”, 1966, nr 9, s. 243.

⁹ E. Moskała, R. Semelko, *Zadania i organizacja obiektów turystycznych*, Kraków 1967, s. 56.

¹⁰ W. Daniela, *Motel pod Dylizansem*, „Światowid”, nr 17, 26 kwietnia 1964, s. 3, 11; J. Seliga, *Kolejarze turystom*, „Motoryzacja”, 1967, nr 6, s. III; Protokół z Ogólnopolskiej Narady Turystycznej w Krakowie, 7 maja 1961, AAN, Polski Związek Motorowy [dalej: PZMot] 11/6, b.p.; Stenogram Ogólnopolskiej Narady Działaczy i Pracowników Etatowych Pionu Turystyki PZMot, 10 listopada 1963, AAN, PZMot, 11/8, b.p.

¹¹ S.L. Strzałkowski, *SOS zmotoryzowanego turysty*, „Światowid”, 18. października 1964, s. 3, 11.

¹² Z. Francuz, *Z kamerą i piórem po Polsce*, „Hotelarz”, 1974, nr 11, s. 15–20.

¹³ W. Najhart, *Drogami Polski i Europy*, [w:] *40 lat w służbie motoryzacji. Historia Polskiego Związku Motorowego*, red. W. Pietrzak, A. Karaczun, Warszawa 1991, s. 176.

zostawały jednak głównie na papierze, choć o ich wprowadzenie w życie zabiegał intensywnie Polski Związek Motorowy (PZMot.)¹⁴. W praktyce na realizację mogły liczyć inwestycje dające nadzieję na przyciągnięcie turystów zagranicznych oraz czasami te związane z turystycznym zagospodarowaniem miejsc ważnych z punktu widzenia kreowanej przez władze wizji przeszłości. Stąd otwarcie motelu było elementem poprawy infrastruktury w Świnoujściu, związanej z uruchomieniem połączenia promowego ze Szwecją¹⁵. Stąd również w 1968 r. powstał motel przy Muzeum Czynu Partyzanckiego w Polichnie. Poza tym PZMot, pozyskując pieniądze z Centralnego Funduszu Turystyki i Wypoczynku (CFTiW), mógł przynajmniej w ograniczonym zakresie zrealizować forsowane przez siebie koncepcje tworzenia centrów usługowych dla kierowców. Duże inwestycje przeprowadzono w kilku miastach wojewódzkich. Najważniejszą z nich była budowa (według projektu Wiesława Żochowskiego) w latach 1965–1968 Domu Kierowcy w Lublinie, w którym mogło przenocować 150 osób¹⁶. Mieścił on również restaurację i Biuro Turystyki PZMot., dysponował stacją obsługi i stacją benzynową. Program użytkowy obiektu był bardzo rozbudowany. Oprócz części związanej z obsługą ruchu turystycznego, posiadał pomieszczenia przeznaczone do szkolenia motorowego oraz salę kinowo-widowiskową na 200 osób¹⁷.

W latach sześćdziesiątych motele uruchamiał również Motozbyt. W 1967 r. zaplanowano, że powstanie ich jedenaście, do końca dekady udało się wybudować siedem. Dysponowały zapleczem naprawczym, mającym — zwłaszcza przy głównych drogach — obsługiwać przejeżdżających kierowców. Taki program użytkowy oznaczał, że obiekty te rozporządzały niewielką liczbą miejsc noclegowych, a nastawione były w większym stopniu na gastronomię. Do tej właśnie kategorii zaliczały się zaprojektowane przez Lecha Radwanowskiego motele w Słowiku (Nowinach) na przedmieściach Kielc, Cieszynie, Ustroniu i Wyszku. Inne, zlokalizowane w miejscowościach wypoczynkowych, określano jako „pobytowe”, z założenia dysponujące większą liczbą miejsc noclegowych. Planowano otwierać przy nich także campingi¹⁸. Miejsca noclegowe przeznaczone dla kierowców pojawiały się też w gospodach prowadzonych na wsiach przez Samopomoc Chłopską, choć dla tej organizacji była to działalność o marginalnym znaczeniu¹⁹.

¹⁴ Notatka w sprawie Ośrodków Turystyki Motorowej (OMT) oraz obsługi technicznej na trasach, 1958, AAN, PZMot, 11/14, b.p.

¹⁵ Wyciąg z protokołu posiedzenia prezydium ZG PZMot, 9. sierpnia 1962, AAN, PZMot, 11/12, b.p.

¹⁶ S. M e n d y k o w s k i, *Spoleczna funkcja działalności gospodarczej*, [w:] *40 lat w służbie motorystyki*, s. 243.

¹⁷ B. C h y l i ń s k i, *Dom Kierowcy w Lublinie*, „Architektura”, 1966, nr 8, s. 314–315.

¹⁸ *II moteli Motozbytu*, „Motoryzacja”, 1967, nr 3, s. 74; Analiza stanu organizacyjnego zaplecza technicznego motoryzacji, październik 1970, AAN, Ministerstwo Komunikacji, II/28, k. 64–81.

¹⁹ Kompleksowa ocena zrealizowanych zajazdów turystycznych, listopad 1981, AAN, Główny Komitet Turystyki [dalej: GKT], 9/25, k. 266–267. *O hotelach GS*, „Hotelarz”, 1971, nr 5.

INWESTYCJE LAT SIEDEMDZIESIĄTYCH

Skala opisanych powyżej działań pozostawała stosunkowo niewielka. Projekty wymagające zaangażowania większych środków finansowych były zwykle mocno okrawane, lub nie realizowano ich w ogóle. Czas budowy moteli na większą skalę przypadł dopiero w następnym dziesięcioleciu. W 1971 r. w PZMot. zrodził się pomysł wznoszenia ich siłami zagranicznych wykonawców dzięki kredytom²⁰. Nie został on jednak wprowadzony w życie, znaczne kwoty na budowę moteli zaczął natomiast wydatkować Centralny Fundusz Turystyki i Wypoczynku. Pierwszym dużym przedsięwzięciem było uruchomienie około czterdziestu moteli w województwie poznańskim. Ponad trzydzieści z nich stanowiły nowo wybudowane obiekty²¹. Powstawały one według powtarzalnego projektu opracowanego przez poznańskich architektów, Jerzego Buszkiewicza i Jana Kopydłowskiego. Pozostałe ulokowano w zaadaptowanych budynkach zabytkowych. Inwestycja rozpoczęła się w 1973 r.²² Część moteli ulokowano przy trasie Poznań — Września. Ich budowa była elementem kompleksowej modernizacji tej drogi, zakończonej w roku 1974. Stały przy niej wówczas nowoczesne parkingi, stacje benzynowe a nawet telefony alarmowe. Była to wówczas najnowocześniejsza trasa w kraju. O podobne projekty, obejmujące nie pojedyncze motele, a całe ich sieci, zaczęły starać się również inne regiony. Wojewodowie zintensyfikowali te zabiegi po wprowadzeniu nowego podziału administracyjnego kraju²³.

W 1974 r. w całej Polsce czynnych było 59 moteli z 1690 miejscami noclegowymi²⁴. Do końca 1978 r. ich liczba zwiększyła się do 132. W sumie w motelach mogło przenocować jednocześnie 3726 gości, zaś motelowe restauracje i kawiarnie posiadały 14 503 miejsca²⁵. Statystyki z 1980 r. mówiły o 145 motelach dysponujących 4 202 miejscami noclegowymi i 15 820 gastronomicznymi. Sto dalszych obiektów znajdowało się w budowie²⁶. Dane te nie muszą być precyzyjne. Fachowcy, przeprowadzający jesienią 1981 r. na zlecenie władz turystycznych kompleksową ocenę funkcjonowania moteli, szacowali ich liczbę na około 250, a kolejnych 60 miało

²⁰ S. M e n d y k o w s k i, op. cit., s. 244.

²¹ Notatka służbowa, 27.stycznia 1979, AAN, Centralny Fundusz Turystyki i Wypoczynku [dalej: CFTiW], 3/12, b.p.

²² Informacja w sprawie realizacji programu budowy zajazdów turystycznych w latach 1973–81, AAN, GKT, 9/28, k. 8–14: A. N o w a k, *Architekt Jerzy Buszkiewicz (1930–2000)*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej. Architektura i Urbanistyka”, 2002, z. 3, s. 73–84.

²³ Część analityczno–opisowa do planu wykorzystania środków CFTiW na lata 1976–1980, sierpień 1975, AAN CFTiW, 3/1, b.p.; Część opisowa do planu rzeczowego wykorzystania środków CFTiW na lata 1976–1980 w województwie chełmskim, 16 września 1975, ibidem.

²⁴ W. N a j h a r t, op. cit., s. 184.

²⁵ Zajzdy — zestawienie, [b.d.], AAN, CFTiW, 3/12, b.p.

²⁶ Departament Zagospodarowania Turystycznego do przewodniczącego GKT, 26 lutego 1980, AAN, GKT 3/17, k. 24–26.

się znajdować w budowie²⁷. Wykaz, przygotowany w 1984 r. przez Polską Federację Campingu i Zrzeszenie Polskich Hoteli Turystycznych, wymieniał 242 „zakłady hotelarsko–gastronomiczne zlokalizowane przy trasach ruchu międzynarodowego, lokalnego lub w ich pobliżu”²⁸. Kłopot z policzeniem obiektów wynikał stąd, że większość z nich, także te otwierane w latach siedemdziesiątych i później, nie świadczyła usług związanych z obsługą pojazdów. Formalnie klasyfikowano je zatem jako hotele, pensjonaty, domy wycieczkowe lub pokoje gościnne. Utrudniało to przygotowywanie statystyk, a dla klientów mogło oznaczać różne ceny usług w obiektach o takim samym standardzie²⁹.

Na początku lat osiemdziesiątych najwięcej moteli znajdowało się w Wielkopolsce, w okolicach Warszawy i w województwie nowosądeckim³⁰. Brakowało ich w województwach szczecińskim i legnickim, w południowo–wschodnich regionach Polski (województwa: lubelskie, chełmskie, zamojskie i przemyskie), a także w okolicach Sandomierza. Jako obszar, na którym potrzebne były dodatkowe inwestycje, wskazywano też Śląsk³¹.

Oprócz wspomnianych już obiektów, budowanych w Wielkopolsce według typowego projektu bądź lokowanych w restaurowanych zabytkach, pojawiały się także motele projektowane indywidualnie. Wciąż jednak nie było ich dużo, stąd pod koniec lat siedemdziesiątych problem spróbowano rozwiązać w sposób kompleksowy. 20 stycznia 1978 Prezydium Rządu podjęło decyzję nr 11/78 „w sprawie budowy zajazdów turystycznych”. Na jej podstawie, kosztem 1,5 mld złotych, powstać miało sześćdziesiąt obiektów. GKKFiT został zobowiązany do uzgodnienia ich lokalizacji z wojewodami. Uchwała zakładała niezwykle krótkie, mało realne — jak miało się wkrótce okazać — terminy realizacji. Na 31 grudnia 1978 zaplanowano ukończenie pierwszych dziesięciu zajazdów, kolejnych trzydzieści miało zostać oddanych do użytku do 30 czerwca następnego roku, a ostatnie dwadzieścia — 30 kwietnia 1980. Zdecydowano, że zajazdy będą montowane z elementów dostarczonych przez przedsiębiorstwo Stolbud w Ciechanowie³². Bardzo szybkie tempo realizacji decyzji wynikało z dążenia do tego, aby obiekty były gotowe przed olimpiadą w Moskwie. Wyboru Stolbudu nie poprzedziły żadne pogłębione analizy. Po prostu, jak to lapidarnie ujmował jeden z dokumentów, rozwiązano w ten sposób „trudny problem

²⁷ Charakterystyka i ocena zrealizowanych zajazdów turystycznych, listopad 1981, AAN, GKT 9/25, k. 3.

²⁸ *Campingi, zajazdy* [oprac. Polska Federacja Campingu i Zrzeszenie Polskich Hoteli Turystycznych], Warszawa 1984.

²⁹ Departament Zagospodarowania Turystycznego do przewodniczącego GKT, 26 lutego 1980, AAN, GKT, 3/17, k. 24–26.

³⁰ Zajazdy — zestawienie, [b.d.], AAN, CFTiW 3/12, b.p.

³¹ Kompleksowa ocena zrealizowanych zajazdów turystycznych, listopad 1981, AAN, GKT, 9/25, k. 261.

³² Decyzja nr 11/78 Prezydium Rządu, 20 stycznia 1978, AAN, GKT, 9/26, k. 41–43.

znalezienia właściwego profilu produkcyjnego dla zaimportowanego kompletnego zakładu produkcji elementów drewnopochodnych³³.

Pomysł dużego programu budowy zajazdów zrodził się w GKKEiT. Nad jego skonkretyzowaniem pracowała od lipca 1977 r. specjalna komisja, powołana przez wicepremiera Tadeusza Pykę, której przewodniczył podsekretarz stanu w ministerstwie budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych, Stanisław Barabach³⁴. Kiedy decyzja zapadła wielu wojewodów wystąpiło o zgodę na budowę dodatkowych obiektów, głównie zlokalizowanych przy drogach E-8 (Świecko — Terespol) i E-22 (Olszyna — Medyka). Ich działania miały związek z kompleksowym planem zagospodarowania tych tras, który oprócz moteli zakładał budowę przy nich również stacji benzynowych, parkingów i campingów³⁵. Administracja wojewódzka potraktowała program rozbudowy infrastruktury przy europejskich trasach tranzytowych jako szansę na włączenie do planu centralnego lokalnych inwestycji i uzyskanie dla nich wysokiego priorytetu. W warunkach scentralizowanego systemu zarządzania gospodarką było to racjonalne działanie, a taką taktykę stosowano również przy innych okazjach.

Prośby władz wojewódzkich okazały się skuteczne i zgoda na zwiększenie liczby budowanych zajazdów nadeszła w styczniu 1979 r. Formalnie wyraziła ją przewodnicząca GKT Teresa Andrzejewska, ale faktycznie decyzję podjął wicepremier Pyka. Na tym etapie zajazdów miało być już 108³⁶, później program rozrósł się do 139³⁷. Szybko zaczęły się jednak problemy. Zanim ostatecznie ustalono liczbę mających powstać obiektów i miejsca, w których miały stanąć, okazało się, że tylko 65 z nich (na 108) można będzie zmontować z typowych elementów wytwarzanych przez Stolbud. Pozostałe wymagały indywidualnego zaprojektowania albo ze względu na otoczenie, albo z powodu lokalizacji na obszarach, na których przepisy wymagały zwiększonej odporności konstrukcji budynku na obciążenie śniegiem i/lub na porywy wiatru³⁸. Opóźnienia ujawniły się już na etapie prac projektowych. Okazało się wówczas, że projekty koncepcyjne opracowane w okresie przygotowań do decyzji były raczej obrazkami ilustrującymi zamierzenia, bez wyraźnego programu, analiz funkcjonalnych, czy akceptacji miarodajnych czynników inwestorskich³⁹.

³³ I zastępca dyrektora Centrali Turystycznej Orbis do Prezesa NBP Witolda Bienia, 6 lipca 1979, ibidem, k. 116.

³⁴ Informacja w sprawie realizacji programu budowy zajazdów turystycznych w latach 1973–1981, [b.d., 1982?], AAN, GKT, 9/28, k. 8–14.

³⁵ W. Najhart, op. cit., s. 186; Z. Błądek, T. Tulbicki, *Dzieje krajowego hotelarstwa od zajazdu do współczesności: fakty, obiekty, ludzie*, Warszawa 2003, s. 56.

³⁶ Informacja w sprawie realizacji Decyzji Nr 11/78 Prezydium Rządu z 20 stycznia 1978 w sprawie budowy zajazdów turystycznych, AAN, GKT, 9/26, k. 75.

³⁷ Minister Finansów do wicepremiera M. Jagielskiego, ibidem, k. 27.

³⁸ Informacja w sprawie realizacji Decyzji Nr 11/78 Prezydium Rządu z 20 stycznia 1978 w sprawie budowy zajazdów turystycznych, ibidem, k. 79.

³⁹ Ibidem.

Generalnym wykonawcą przedsięwzięcia uczyniono Centralę Turystyczną Orbis, instytucję powołaną w 1977 r. do zarządzania turystyką zagraniczną⁴⁰. Jej kierownictwo energicznie protestowało przeciwko nałożonemu zadaniu uważając, że budowa zajazdów nie mieści się w jej zakresie odpowiedzialności. Podobnie jak w wypadku wielu innych kosztownych i prestiżowych inwestycji czasów gierkowskich także i tę decyzję powzięto poza normalnym trybem konstruowania rocznych planów gospodarczych. Chodziło o to, aby rozpocząć realizację przedsięwzięcia jak najszybciej i zmieścić się w wyśrubowanych terminach. Pozostawanie poza planem utrudniało jednak zdobywanie materiałów. Lista niedoborów była długa — brakowało cementu, klejów, farb i kabli, a także wielu urządzeń, które powinny zostać zamontowane w zajazdach, m.in. grzejników, kotłów centralnego ogrzewania, wentylatorów i innych. Orbis próbował się o nie upominać, jednak interwencje nie zawsze odnosiły skutek⁴¹. Założenia mówiły, że inwestor bezpośredni, czyli przedsiębiorstwo, które w przyszłości miało prowadzić obiekt (Samopomoc Chłopska, Gromada, Społem, któreś z Wojewódzkich Przedsiębiorstw Turystycznych, bądź inny podmiot) musi we własnym zakresie doprowadzić budowę do stanu tzw. zerowego. Następnie powinien zostać przeprowadzony montaż elementów Stolbudu, po czym budowę z powrotem przejmował inwestor bezpośredni, aby wykonać roboty wykończeniowe. Wszystko to wymagało koordynacji, której nieraz brakowało. Zdarzało się więc, że po wybudowaniu fundamentów inwestycja stawała, ponieważ producent nie potrafił dostarczyć na czas elementów do montażu, kiedy indziej owe elementy miesiącami niszczały na placu budowy, gdyż przyszedł operator zajazdu nie był w stanie uporać się z robotami fundamentowymi. Zdarzało się, że roboty te kończono zimą, a następnie — niezgodnie ze sztuką budowlaną — prowadzono montaż przy ujemnych temperaturach. Montowanie budynków z gotowych elementów miało w znacznym stopniu skrócić czas budowy. Zakładano, że etap składania obiektu nie powinien trwać dłużej niż trzy — cztery tygodnie, jednak w praktyce przeciągał się do czterech — pięciu miesięcy⁴².

Najwięcej jednak problemów wyniknęło z tego, że program nie miał zabezpieczonego finansowania. Pieniądze pochodzić miały z rezerwy Komitetu ds. Rynku Wewnętrznego, powołanego w styczniu 1978 r.⁴³ Do roku 1980 Orbis miał otrzymać

⁴⁰ Na temat powołania Centrali Turystycznej Orbis vide: M. M a j o w s k i, *Polska Ludowa zaprasza*, Warszawa 2008, s. 30; P. S o w i ń s k i, *Wakacje w Polsce Ludowej*, Warszawa 2005, s. 176; A. C h m i e l, *Państwowa administracja turystyczna w Polsce Ludowej*, [w:] *Z dziejów turystyki i sportu w Polsce*, red. T. J u r e k, K. O b o d y ń s k i, S. Z a b o r n i a k, Rzeszów 2009, s. 77; A. N o w a k o w s k i, *Centralne zarządzanie turystyką w Polsce w latach 1919–2000*, [w:] *Szkice z dziejów turystyki*, red. A. N o w a k o w s k i, S. Z a b o r n i a k, Rzeszów 2005, s. 14–24.

⁴¹ Informacja w sprawie realizacji Decyzji Nr 11/78 Prezydium Rządu z 20 stycznia 1978 w sprawie budowy zajazdów turystycznych, AAN, GKT, 9/26, k. 79.

⁴² Ibidem.

⁴³ Utworzenie komitetu zapowiedziano na IX plenum KC PZPR. Jego zadaniem miało być „stymulowanie wzrostu produkcji artykułów rynkowych i rozwoju usług oraz określanie struktury ich podaży

z tego źródła półtora miliarda złotych, w tym 250 mln już w 1978 r. Gdy okazało się to niemożliwe podjęto decyzję o kredytowaniu inwestycji z CFTiW. Uruchomienie kredytu zablokowała jednak Komisja Planowania. Po zabiegach Orbisu udało się w końcu uzyskać 90 mln zł na pierwszych dziesięć zajazdów, jednak nie była to kwota wystarczająca do sprawnego prowadzenia budowy. Kwestie finansowe rozwiązano dopiero na przełomie lat 1979 i 1980. Najpierw, w październiku 1979 r., Komitet ds. Rynku Wewnętrznego wyasygnował dodatkowe pieniądze⁴⁴. W styczniu następnego roku Prezydium Rządu postanowiło, że inwestycja będzie kontynuowana już w ramach planów gospodarczych i kredytowana z CFTiW⁴⁵. Nieco wcześniej, w końcu sierpnia 1979 r., zwolniono CT Orbis z obowiązku jej nadzorowania, a funkcję generalnego wykonawcy przejął GKT⁴⁶. Jednak nawet te decyzje nie rozwiązały wszystkich problemów. Od 1979 r. CFTiW został pozbawiony wpływów z opłat paszportowych, co znacznie zmniejszyło jego możliwości finansowe. Tymczasem koszty realizacji programu rosły. W listopadzie 1980 r. obliczono, że średni koszt wybudowania jednego zajazdu wynosi 38 mln złotych, podczas gdy jeszcze trzy lata wcześniej szacowano, że kwotą wystarczająca będzie 10–15 mln⁴⁷. W latach 1979–1980 budowa zajazdów pochłaniała 25–30% wszystkich środków, jakimi dysponował Fundusz. Ponieważ była ona traktowana jako inwestycja priorytetowa, aby móc ją finansować, ograniczono wydatki na inne cele, m.in. na rozbudowę i remonty gminnych ośrodków sportu i rekreacji, na ośrodki wypoczynkowe, budowę basenów, lodowisk, modnych w okresie sukcesów Wojciecha Fibaka kortów tenisowych, a także na współfinansowanie inwestycji Totalizatora Sportowego i wsparcie dla organizacji prowadzących imprezy rekreacyjne⁴⁸.

Mimo dużego wysiłku finansowego w 1978 r. ukończono nie dziesięć, lecz tylko jeden zajazd — w Słubicach. W 1979 r. otwarto następne trzy (a nie, tak jak planowano, trzydzieści) zaś w 1980 — jedenaście zamiast dwudziestu⁴⁹. W następnych

i struktury spożycia, jak również opracowywanie przedsięwzięć służących ochronie konsumenta”, *Z obrad Prezydium Rządu, „Życie Gospodarcze”*, nr 3, 15 stycznia 1978, s. 3. Na temat powołania komitetu vide też: M. K o n a r s k i, *Stanowisko ministra w PRL. Zagadnienia prawno-konstytucyjne*, Warszawa 1986, s. 201–202.

⁴⁴ Informacja w sprawie realizacji Decyzji Nr 11/78 Prezydium Rządu z 20 stycznia 1978 w sprawie budowy zajazdów turystycznych, AAN, GKT, 9/26, k. 79.

⁴⁵ Decyzja prezydium rządu z 18 stycznia 1980 w sprawie finansowania budowy zajazdów turystycznych, *ibidem*, k. 33; Informacja w sprawie realizacji programu budowy zajazdów turystycznych w latach 1973–1981, [b.d. 1982 ?], AAN, GKT, 9/28, k. 8–14.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ Notatka służbowa dyrektora departamentu zagospodarowania turystycznego w sprawie wykorzystania środków CFTiW na nakłady o charakterze inwestycyjnym w latach 1976–1980, 31 listopada 1980, AAN, CFTiW, 3/12, b.p.

⁴⁸ Notatka dla dyr. Podsiadłego, [b.d. 1979?], *ibidem*.

⁴⁹ Jeden z nich nie wszedł jeszcze do eksploatacji, ponieważ w końcu 1980 r. trwały w nim odbiory techniczne. Informacja w sprawie realizacji programu budowy zajazdów turystycznych w latach 1973–1981, [b.d. 1982?], AAN, GKT, 9/28, k. 8–14.

latach kończono kolejne budowy. W sumie, do wiosny 1985 r., z reguły ze znacznym opóźnieniem, oddano do użytku 38 zajazdów o 1665 miejscach noclegowych i 4134 gastronomicznych. 33 z nich wybudowano z elementów Stolbudu, pięć według projektów indywidualnych. Kontynuowano budowę ośmiu obiektów, z których pięć planowano oddać w 1985, a trzy w roku 1986, co miało przynieść dalszych 606 miejsc noclegowych i 1420 gastronomicznych⁵⁰. Dwa budowane zajazdy zdecydowano się przeznaczyć na inne cele. Pozostałe padły ofiarą wprowadzanych od listopada 1980 r. ograniczeń inwestycyjnych⁵¹. I tu brakowało jednak konsekwencji. W wyniku przeprowadzanych kilkakrotnie przeglądów nieukończonych budów decyzje o losach poszczególnych obiektów ulegały zmianie, tym bardziej, że interweniowali wojewodowie, a zajazdy, których wznoszenie przzerwano, i tak wymagały dalszych środków finansowych. Inwestorów bezpośrednich, czyli przedsiębiorstwa turystyczne, obarczono bowiem odpowiedzialnością za zabezpieczenie i dozоровanie placów budowy oraz za spłatę zaciągniętych kredytów inwestycyjnych⁵².

DZIAŁALNOŚĆ MOTELI — ZAŁOŻENIA I RZECZYWISTOŚĆ

Większość moteli budowanych w latach sześćdziesiątych, a także późniejsze Gościńce Wielkopolskie były niewielkie. Te ostatnie miały zwykle od sześciu do dziesięciu pokoi. Ich wyposażenie sanitarne ograniczało się do umywalki. Łazienki były wspólne na korytarzu. W Gościńcach mogło nocować od szesnastu do dziewiętnastu osób, w niektórych nieco ponad dwadzieścia. Liczba miejsc w restauracjach i kawiarniach wahała się od sześćdziesięciu do stu.

Zajazdy nazywane stolbudowskimi były zwykle większe i zapewniały gościom wyższy standard. Każdy pokój wyposażono w osobną łazienkę z prysznicem, umywalką i WC. Stolbud oferował zajazdy w trzech typach różniących się wielkością. Okazało się jednak, że zainteresowanie najmniejszym, z ok. 15 miejscami noclegowymi i 60 gastronomicznymi, jest niewielkie. W praktyce budowano więc obiekty określane w urzędowych dokumentach jako należące do typu II (nieco ponad 30 miejsc noclegowych i 60 gastronomicznych) lub III (ok. 60 miejsc noclegowych i 120 gastronomicznych), przy czym dominowały te mniejsze, dysponujące zwykle 14 pokojami. Najczęściej sześcioma lub siedmioma jednoosobowymi, sześcioma lub siedmioma dwuosobowymi oraz jednym czteroosobowym. Nie było natomiast

⁵⁰ Ibidem, k. 1–4.

⁵¹ Informacja o zadaniach inwestycyjnych wstrzymanych na podstawie Uchwały nr 133/80 Rady Ministrów z 17 listopada 1980, ibidem, k. 26.

⁵² Np. Departament Zagospodarowania turystycznego GKT do Przedsiębiorstwa Turystycznego Drwęca w Toruniu 27 października 1983, AAN, GKT, 9/27, k. 28; Departament Zagospodarowania turystycznego GKT do dyrektora Przedsiębiorstwa Turystycznego Drwęca w Toruniu, 29 maja 1984, ibidem, k. 27.

w obiektach stolbudowskich ośmio–dziesięciolóżkowych izb turystycznych, które można było spotkać choćby w gospodach wiejskich z lat sześćdziesiątych. Projekt zajazdu przewidywał ulokowanie w nim mieszkania dla kierownika. Zdarzało się, że przerabiano je na pokoje gościnne, niekiedy jednak część pokoi była wyłączana z eksploatacji i na stałe mieszkali w nich pracownicy. W niektórych zajazdach tworzone także dodatkowe miejsca w restauracjach kosztem pomieszczeń gospodarczych lub przebudowując wspomniane wyżej mieszkanie na salę bankietową⁵³.

Przeprowadzona w 1981 r. ocena jakości wykonania zajazdów była zdecydowanie negatywna. W prawie wszystkich obiektach stolbudowskich przeciekały stropy w łazienkach, a nasiąknięte wodą tworzywo drewnopochodne cuchnęło. Kabin prysznicowych nie dawało się dokładnie umyć, a do ich wymiany niezbędne było wyburzenie ścianek działowych. Zdarzało się zadymianie pomieszczeń przez wadliwie wykonane kotłownie. Nie działały lub w ogóle nie były montowane przewidziane projektem windy towarowe. Większość zajazdów nie posiadała agregatów prądotwórczych. Szczególnie w kryzysowych latach osiemdziesiątych dawały im się więc we znaki wyłączenia prądu tym bardziej, że zajazdy budowane według projektów typowych nie miały instalacji gazowej, a posiłki gotowano na płytach elektrycznych. Problemem były również nie dość wydajne urządzenia wodociągowe i przerwy w dopływie wody. Prowadzący obiekty narzekali także na częste awarie kanalizacji, wypaczone ramy okienne i parkiety oraz mało wytrzymałą, wymagającą częstych napraw konstrukcję budynków⁵⁴.

W Gościńcach Wielkopolskich powszechną usterką było przemarzanie ścian, spowodowane brakiem odpowiedniej izolacji termicznej. Ponieważ i w tych zajazdach kotłownie często nie funkcjonowały prawidłowo, część hotelową zamykano nieraz na zimę z powodu niskich temperatur w pokojach dla gości. Obawy budziła także kwestia bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Elementy drewniane, zarówno na zewnątrz jak wewnątrz budynków, były lakierowane i impregnowane łatwopalnymi substancjami. Ściany pomieszczeń wykładano boazeriami, pod którymi ciągnięto kable elektryczne bez zabezpieczających powłok przeciwogniowych. Brakowało planów ewakuacyjnych, a często również sprzętu przeciwpożarowego. Wiele obiektów, szczególnie budowanych w latach wcześniejszych, było zaniedbanych i wymagało remontów. Bardzo często dotyczyło to zajazdów prowadzonych przez Gminne Spółdzielnie⁵⁵. Proces degradacji budynków potrafił postępować szybko. Motoszytowskie motele z lat sześćdziesiątych zostały określone jako znajdujące się w złym stanie technicznym już kilka lat po wybudowaniu⁵⁶.

⁵³ Kompleksowa ocena zrealizowanych zajazdów turystycznych, listopad 1981, AAN, GKT, 9/25, k. 279.

⁵⁴ Karty informacyjne zajazdów, AAN, GKT, 9/28, k. 55–114.

⁵⁵ Kompleksowa ocena zrealizowanych zajazdów turystycznych, listopad 1981, AAN, GKT, 9/25, k. 266–267.

⁵⁶ Biuro Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego. Sprawozdanie z działalności za rok 1971, s. 228.

Mimo wszystko w latach siedemdziesiątych przynajmniej część moteli pozytywnie wyróżniała się na tle innych polskich obiektów hotelowych, choć już wówczas krytykowano je nieraz za brak funkcjonalności: małe pokoje z umywalkami umieszczonymi tuż przy łóżkach, brak na wyposażeniu radioodbiorników, czy widocznych z dróg szyldów i tablic informacyjnych. Przede wszystkim zaś krytykowano wysokie ceny⁵⁷. Jak ze swadą pisał Wiesław Górnicki: „Prześliczne zajazdy wielkopolskie na trasie E–8 są tak wspaniałe, że podróżny najchętniej spędziłby w nich cały urlop, gdyby mu starczyło pieniędzy, bo to i kuchnia wzorowa, i telewizja przy kominku, i pokoik jak w modrzewiowym dworku”⁵⁸.

Gdy nadszedł kryzys było jeszcze gorzej. Jesienią 1981 r. zespół fachowców z Oddziału Projektowania i Usług Inwestycyjnych Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Turystycznego Łysogóry w Kielcach wykonał na zlecenie GKT kompleksową ocenę zrealizowanych zajazdów turystycznych. Jego członkowie odwiedzili 41 wybranych zajazdów w całej Polsce. Okazało się, że tylko w jednym spośród nich można było przez całą dobę kupić coś do jedzenia. Jedynie w ośmiu kierowca miał szansę na posiłek po godzinie dwudziestej drugiej, a w pięciu — przed ósmą rano. Wiele zajazdów nie spełniało swojej podstawowej funkcji — nie przyjmowały turystów. Miały za to podpisane stałe umowy z przedsiębiorstwami transportowymi (także z sąsiednich krajów) i nocowali w nich wyłącznie kierowcy ciężarówek. Sytuacja, którą lustratorzy zastali w zajeździe „Mazowsze” w Słupnie koło Płocka, nie należała do wyjątków. Służył on jako hotel robotniczy dla pracowników pobliskich budów. Ponoć dwa razy w tygodniu urządzano w nim dancing ze *stripteasem*.

W wielu miejscowościach ulokowana w zajeździe restauracja była jedynym lokalem gastronomicznym. Organizowała zatem przyjęcia okolicznościowe, dyskoteki i właśnie dancingi. Przede wszystkim zaś przyciągała amatorów mocnych trunków. O jednym z zajazdów kontrolerzy napisali nawet, że kierowcy nie chcą się w nim zatrzymywać, obawiając się uszkodzenia samochodów przez miejscowych pijaków. Do tego dochodziły problemy typowe dla całej polskiej gastronomii. Pracującym w restauracjach kelnerom zarzucano, że zainteresowani są właśnie gośćmi zamawiającymi całe butelki alkoholu, innych zaś ignorują. Obsłudze lokali wytykano również takie grzechy, jak podawanie zwietrzałej, przeterminowanej kawy czy brak dbałości o czystość i estetykę wnętrza. Jeśli nawet sytuacje te zostały opisane u progu lat osiemdziesiątych, to ilustrowały problemy endemiczne. Tuż po otwarciu w latach sześćdziesiątych pierwszych polskich nowoczesnych moteli, pisano o nich mniej więcej to samo: często panował w nich brud, restauracje były okupowane przez pijanych robotników, a miejsca noclegowe były z góry zarezerwowane dla osób przyjeżdżających w delegacje służbowe do okolicznych zakładów.

Wykorzystanie miejsc noclegowych w zajazdach było stosunkowo niewielkie w porównaniu z innymi obiektami noclegowymi. W latach 1975–1979 wynosi-

⁵⁷ Z. Francuz, *Z kamerą i piórem po Polsce*, „Hotelarz”, 1974, nr 12, s. 15–19.

⁵⁸ W. Górnicki, *Ballada hotelowa*, Kraków 1979, s. 63.

ło 47,3%, podczas gdy we wszystkich hotelach w Polsce osiągnąć miało w 1979 r. 74,9%. Kontrolerzy przedstawiali przykłady zajazdów, które w 1980 r. oficjalnie udzielały średnio 1–2 noclegi miesięcznie. Jednocześnie jednak sami poddawali te dane w wątpliwość pisząc, że w rzeczywistości o miejsce jest w nich trudno. Wyciągali z tego słuszny zapewne wniosek, że „rozbieżność ta może świadczyć o występowaniu nielegalnych wpływów z tytułu części usług hotelarskich”⁵⁹. Zauważali także, że w zajazdach łamie się przepisy o meldowaniu cudzoziemców, nie żąda się od nich kwitów wymiany walut i nie dopisuje do nich kwot wystawianych im rachunków, za to owe rachunki są zawyżane⁶⁰. Jeśli dodać do tego wynajmowanie pokoiów prostytutkom i nielegalne operacje walutowe otrzymamy obraz drugiego obiegu gospodarczego, typowy również dla innych obiektów hotelarskich⁶¹.

Z 41 kontrolowanych zajazdów tylko 15 miało w 1980 r. dodatni wynik finansowy⁶². Najlepiej radziły sobie te prowadzone przez agentów, najgorzej geesowskie. W zajazdach działających w systemie agencyjnym zatrudnienie było wyraźnie niższe niż w pozostałych. Chętniej niż gdzie indziej decydowano się tam także na wygospodarowanie miejsca na dodatkowe pokoje gościnne, nieprzewidzianą w projekcie salkę bankietową, albo podest dla orkiestry i parkiet do tańca. Prywatni operatorzy dbali zarówno o redukcję kosztów, jak i o dodatkowe przychody. Obraz ich działalności nie był jednak w oczach kontrolerów jednoznacznie pozytywny. Niektórym zarzucano, by użyć dawnego określenia, dezolację powierzonych placówek tj. osiąganie dużych zysków w krótkim okresie, przy całkowitym braku dbałości o stan budynków i ich wyposażenia.

Za przyczynę problemów finansowych większości zajazdów uznano, obok usterek technicznych i przerostów zatrudnienia, błędne założenia projektowe oraz nieprzemysłane decyzje lokalizacyjne. Jako błąd traktowano wznoszenie obiektów zbyt małych, aby móc udzielić noclegu uczestnikom wycieczki autokarowej. 15% wszystkich wybudowanych w Polsce zajazdów uznano za ulokowane w niewłaściwym miejscu — przy drogach lokalnych o małej atrakcyjności turystycznej.

Z perspektywy lat 1980–1981 władze turystyczne uznały, że decyzja Prezydium Rządu z 1978 r. podjęta została „bez poprzedzających lokalizację studiów ruchu turystycznego, potrzeb i oczekiwań turystów, konkretnych warunków i możliwości ra-

⁵⁹ Przewodniczący GKT do wojewodów, 29 lipca 1980, AAN, GKT, 3/17, k. 35.

⁶⁰ Najwyższa Izba Kontroli, Okręgowy Urząd Kontroli w Warszawie, Informacja o wynikach kontroli zajazdów turystycznych prowadzonych przez GS Samopomoc Chłopska w woj. płockim, siedleckim i stołecznym warszawskim, AAN, GKT, 7/13, k. 53–60.

⁶¹ O nielegalnych operacjach prowadzonych przez pracowników hoteli: P. S o w i ń s k i, op. cit., s. 252–253; o handlu walutami w hotelach także: J. K o c h a n o w s k i, *Tylnymi drzwiami. „Czarny rynek” w Polsce 1944–1989*, Warszawa 2010, s. 283–301; o prostytutce w motelach: W. G ó r n i c k i, op. cit., s. 63.

⁶² Kompleksowa ocena zrealizowanych zajazdów turystycznych, listopad 1981, AAN, GKT, 9/25, k. 278.

cyjnego gospodarowania⁶³. Przeznaczenie znacznych środków finansowych na ten cel przyczyniło się do dekapitalizacji innych ośrodków turystycznych⁶⁴. Resort turystyki stał jednak na stanowisku, że program należy kontynuować, staranniej jednak dobierając lokalizacje i wznosząc głównie obiekty dysponujące 50–56 miejscami noclegowymi, zdolne do przyjęcia wycieczki autokarowej⁶⁵. Pojawiały się także głosy rekomendujące tworzenie w nowo budowanych zajazdach wieloosobowych sal noclegowych, podobnych do tych, które istniały w starszych obiektach. Zasadą miało stać się również organizowanie campingów przy zajazdach znajdujących się w atrakcyjnych miejscowościach wypoczynkowych, przy czym campingi te miały posiadać stanowiska dla przyczep caravaningowych i to takie, z których dałoby się korzystać przez cały rok⁶⁶. W dobie kryzysu motel miał zatem pełnić bardziej uniwersalną funkcję niż ta, jaką przeznaczono mu w latach siedemdziesiątych. Obok indywidualnych gości powinien obsługiwać także grupy zorganizowane. Jeśli jego lokalizacja na to pozwalała miał również służyć wypoczynkowi pobytowemu i to turystów o niezbyt zasobnym portfelu — stąd miejsca pod namiotami.

W sytuacji gospodarczej lat osiemdziesiątych nie chciano do moteli dokładać. Resort turystyki przyzwalał więc na oddawanie mniejszych obiektów w ajencję. Z drugiej jednak strony, nie dostrzegając chyba wewnętrznej sprzeczności zaleceń, chciał powstrzymać zarządców od szukania zarobku niezwiązanego z podstawowymi celami, dla których realizacji pobudowano przydrożne zajazdy. Domagano się, aby motele nie pełniły funkcji hoteli robotniczych. Uważano, że nie powinny także stawać się lokalami rozrywkowymi. Chciano powstrzymać zarządców przed urządzaniem dancinów czy dyskotek, za to skłaniać ich do całodobowej sprzedaży przynajmniej napojów i kanapek⁶⁷.

NARODOWE W FORMIE, NOWOCZESNE W TREŚCI?

W Polsce, tak jak w innych krajach socjalistycznych, po stalinizmie nastąpił zwrot ku nowoczesności w architekturze, wzornictwie przemysłowym czy modzie⁶⁸.

⁶³ Główny Komitet Turystyki, Raport o stanie turystyki (projekt), sierpień 1981, AAN, GKT, 7/45, k. 40.

⁶⁴ Główny Komitet Turystyki, Kierunki przewyżczenia zjawisk kryzysowych w turystyce (projekt), październik 1981, ibidem, k. 81–82.

⁶⁵ Kompleksowa ocena zrealizowanych zajazdów turystycznych, listopad 1981, AAN, GKT, 9/25, k. 279.

⁶⁶ Protokół nr 68/80 z posiedzenia resortowego Zespołu ds. Opiniowania Założeń Techniczno-Ekonomicznych Inwestycji przy Głównym Komitecie Turystyki, 27 czerwca, 9–10 lipca, 5–6 sierpnia oraz 24 i 25 września 1980, AAN, GKT, 7/13, k. 63.

⁶⁷ Kompleksowa ocena zrealizowanych zajazdów turystycznych, listopad 1981, AAN, GKT, 9/25, k. 279.

⁶⁸ Na temat takich trendów w innych krajach socjalistycznych: E. Rubin, *The Form of Socialism without Ornament: Consumption, Ideology and the Fall and Rise of Modernist Design in the German*

Także obiektom budowanym przy drogach w latach sześćdziesiątych nadawano modernistyczną formę. Jak już wspomniano było ich niewiele, więc powstawały według indywidualnych projektów i wzbudzały zainteresowanie fachowców i dziennikarzy. Prasa opisywała motel w Mławie, stanowiący wówczas dumę miasteczka⁶⁹. Dziennikarze z aprobatą pisali także o wyglądzie moteli w Strzeszynie i w Nowinach. Ten ostatni uchodził za przykład bardzo dobrej architektury. Zbudowany był na skarpie. Podkreślano, że pomimo nowoczesnej formy, dobrze wkomponowuje się w krajobraz. Trafił na pocztówki. Bogato ilustrowane artykuły na jego temat ukazywały się w pismach poświęconych architekturze i budownictwu. Także wewnątrz starano się urządzać nowocześnie. Meble miały oszczędną, prostą formę, ściany ozdabiano abstrakcyjnymi obrazami, w oknach wieszano zasłony w abstrakcyjne wzory⁷⁰.

Źle pisano za to o geesowskich gospodach wiejskich. Były to zwykle budowane według powtarzalnego projektu dwukondygnacyjne, ceglane budynki z płaskim dachem, które oceniano jako brzydkie, niewnoszące „żadnych walorów estetycznych ani urbanistycznych [do swojego otoczenia]”⁷¹. Na parterze mieściły kawiarnię i restaurację, które zresztą nieraz zamykano po kilku latach od rozpoczęcia eksploatacji ze względu na zły stan techniczny i brak pieniędzy na remonty. Na piętrze znajdowały się miejsca noclegowe dla gości, często w wieloosobowych salach⁷².

W latach siedemdziesiątych nastąpiła zmiana i architektury, i nazewnictwa. O ile budowane w latach sześćdziesiątych modernistyczne budynki miały w nazwie słowo „motel”, co dodatkowo podkreślało ich nowoczesny charakter, o tyle obiekty wznieszone przy drogach w następnej dekadzie były już „zajazdami”, „gościńcami” lub „karczmami”. Nie da się tego wytłumaczyć wyłącznie ścisłym przestrzeganiem przepisów, które zastrzegały określenie „motel” dla zakładów posiadających stanowiska do obsługi samochodów. Wymóg ten można było w końcu bez problemu złagodzić.

Sama idea wznoszenia jednakowych budynków, według typowego projektu, z prefabrykowanych elementów, wyrastała z ducha modernistycznego racjonalizmu, podobnie jak pomysł posłużenia się przy ich budowie stworzonym ręką człowieka

Democratic Republic, „Journal of Design History”, t. XIX, 2006, nr 2, s. 155–168; idem, *East German Plastics: Technology, Gender and Technological Structures of Everyday Life*, „German History”, t. XXV, 2007, nr 4, s. 596–624.; S.M. Hermann, *A Plastic Modernity? [w:] Ambivalent Americanizations. Popular and Consumer Culture in Central and Eastern Europe*, red. S. Hermann [i in.], Heidelberg 2008, s. 167–186; A. Koenen, *Superior Taste. Mail Order in the GDR*, [w:] *Ambivalent Americanizations*, s. 187–208; S.E. Reid, *Gender and the Destalinisation of Consumer Taste under Khrushchev*, [w:] *Gender and Consumption: Domestic Culture and the Commercialization of Everyday Life*, red. L. Martens, E. Casey, Abingdon–Oxon 2007, s. 60–80.

⁶⁹ Z. Mikołajczak, *Jak cię widzą tak cię piszą*, „Światowid”, nr 31, 2 sierpnia 1964, s. 3.

⁷⁰ B. Chyliński, *Motele wielofunkcyjne*, „Architektura”, 1966, nr 7, s. 272–274; Em Zet, *Motel na „Słowiku”*, „Fundamenty”, 1966, nr 31, s. 11.

⁷¹ Kompleksowa ocena zrealizowanych zajazdów turystycznych, listopad 1981, AAN, GKT, 9/25, k. 266–267.

⁷² Ibidem, k. 240.

materiałem. Stawiając na powtarzalność, prefabrykację i importując potrzebną technologię naśladowano wzory zachodnie. Z tego punktu widzenia podejście do budowy obiektów noclegowych dla kierowców dopiero w latach siedemdziesiątych stało się naprawdę nowoczesne. Jednocześnie jednak postanowiono zadbać, aby obiekty te były swojskie. Temu właśnie służyć miało ich nazewnictwo, wygląd zewnętrzny, wystrój, a nawet kuchnia. Ich architektura daleka była od modernizmu. Jeśli nawet obiektom stolbudowskim zarzucić można bezstylowość, to spadzisty dach, a przede wszystkim przypominający drewno materiał, z którego zostały zbudowane, nadawały im tradycyjną formę. Motele wznoszone w województwie poznańskim nieprzypadkowo nazwane zostały właśnie Gościńcami Wielkopolskimi, a ich wznoszeniu towarzyszyło hasło „wróćmy do tego, co dawne, piękne i dobre”⁷³. Budowano je z tradycyjnych materiałów — kamienia i drewna. Miały dwubryłowy kształt. Jedna część nakryta była jednopółciovym dachem opadającym nisko nad ziemię; druga — dachem czterospadowym z facjatami. Pokrycie stanowił gont lub strzecha (zwykle szybko zastępowana dachówką). Długi rząd okien poddasza przykrytych wspólnym okapem nadawał dachowi formę przypominającą często spotykany w dawnej polskiej architekturze dwupółciovowy dach łamany. Jerzy Buszkiewicz, współautor projektu zajazdów wielkopolskich, mówił w 1979 r. w wywiadzie dla miesięcznika „Architektura”, że chodziło mu przede wszystkim o stworzenie obiektów, które będą możliwe do wybudowania skromnymi środkami lokalnych wykonawców. Twierdził, że ich forma podyktowana była przede wszystkim troską o dostosowanie do techniki wykonawstwa. Przyznawał jednak, że brał również pod uwagę wkomponowanie obiektów w krajobraz i potrzeby emocjonalne przyszłych użytkowników. Propozycje Buszkiewicza rzeczywiście się podobały. Na łamach „Architektury” ukazał się nawet artykuł, w którym przedstawiano je w kontekście trwających od końca XIX w. poszukiwań stylu narodowego i wpisywano w mającą równie dawne korzenie tradycję dążeń do zachowania cech regionalnego budownictwa. Jego autor, w rozważaniach nad odwołaniami do tradycji w architekturze zestawiał Gościńce Wielkopolskie z obiektami, które na trwałe weszły do historii polskiej architektury: zakopiańskimi willami projektowanymi przez Stanisława Ignacego Witkiewicza, kompleksem gmachów Szkoły Głównej Handlowej, z ich historyzującymi, inspirowanymi ludowością dekoracjami oraz z budynkami w stylu dworskim, wznoszonymi na warszawskiej Ochocie czy Żoliborzu⁷⁴.

Niedługo po wybudowaniu Gościńców Wielkopolskich Buszkiewicz zaproponował podobną formę zajazdu dla województwa szczecińskiego⁷⁵. Regionalny charakter tej architektury jest więc problematyczny. Niezależnie od tego słowa Buszkiewicza ze wspomnianego wywiadu o „przeciągnięciu struny” modernizmu oddają

⁷³ Charakterystyka i ocena zrealizowanych zajazdów turystycznych, listopad 1981, ibidem, k. 3.

⁷⁴ A.K. Olszewski, *Poszukiwanie stylu narodowego w architekturze polskiej ostatniego stulecia*, „Architektura”, 1977, nr 3–4, s. 66.

⁷⁵ T.P. Szefer, *Współczesna architektura polska*, Warszawa 1988, s. 18–19.

zapewne ówczesny stan umysłu wielu polskich architektów⁷⁶. Korespondują one zresztą z postmodernistycznymi wezwaniami do ponownego związania architektury z miejscem i tradycją, mającymi swe źródło m.in. w pracach Roberta Venturiego, które już od drugiej połowy lat sześćdziesiątych XX w. wywierały wpływ na rozwój światowej architektury. Również polscy architekci byli świadomi społecznego zapotrzebowania na obiekty „z duszą”, tęsknoty za niepowtarzalnością, dążenia do wyrwania się z monotonii masowego budownictwa⁷⁷. Jak wspomniano wyżej program budowy zajazdów w Wielkopolsce uzupełniony został o renowację zabytkowych budynków. W Czarniejewie koło Gniezna zaadaptowano dla potrzeb turystycznych osiemnastowieczne oficyny pałacowe⁷⁸. W Piotrowie (koło Modrza nad Kanałem Mosińskim, przy drodze Poznań — Wrocław), zajazd powstał w miejscu, w którym stała dawna karczma; jego architektura z podcieniami i mansardowym dachem nawiązywała do typowego wyglądu historycznych obiektów wznoszonych przy drogach⁷⁹. Także w innych regionach Polski przydrożnym budynkom nadawano formy nawiązujące do tradycji. Na Podhalu takie obiekty projektował Zenon Trzupek (zajazd w Kosarzyskach, zaprojektowany w latach 1975–1976, wybudowany w 1978 r.; Zajazd Sądecki w Nowym Sączu, zaprojektowany w roku 1975, wybudowany w 1979)⁸⁰ i Tadeusz Jędrisko (Karczma „U Walusia” w Krościenku 1975–1977)⁸¹, na Pomorzu zaś — Krystyna Stawiarska-Kostarczyk (Zajazd „Srebrny Młyn” w Gdańsku–Wrzeszczu 1980–1983)⁸². Sporo projektów obiektów dla zmotoryzowanych prezentował w owym czasie miesięcznik „Architektura”. Nie wszystkie zostały zrealizowane. Wszystkie jednak są świadectwem ówczesnych gustów: projektanci proponowali dachy kryte strzechą, podcienia, budynki nawiązujące swoim układem do wiejskich zagród, imitacje konstrukcji szachulcowych na elewacjach, słowem — rozwiązania w stylu retro⁸³. Kilka lat po Gościńcach Wielkopolskich Buszkiewicz zaprojektował także ośrodek wypoczynkowy pod Poznaniem, w którym stanęły budynki niemal takie same jak budowane kilka lat wcześniej przy drogach, wpisane przez architekta w nostalgiczny, arkadyjski ogród ze sztucznym potokiem, wijącą się

⁷⁶ Z Jerzym Buszkiewiczem rozmawia Andrzej Bruszewski, „Architektura”, 1979, nr 5–6, s. 69.

⁷⁷ A. Tokajuk, *Trwanie czy przemijanie? O postmodernizmie w polskiej powojennej architekturze mieszkaniowej*, „Czasopismo Techniczne”, 2011, z. 14: *Architektura*, z. 4–A2, s. 426–430; P. Marciniak, *Architektura i urbanistyka Poznania w latach 1945–1989 na tle doświadczeń europejskich*, Poznań 2009, s. 245.

⁷⁸ B. Zgodziński, *Gościńce i zajazdy Wielkopolski*, Poznań 1977, s. 6, 19.

⁷⁹ P. Anders, *Zajazd pod Kaczorem. Kombinat PGR Czempień*, Poznań 1977.

⁸⁰ P. Szafer, *Polska architektura współczesna*, Warszawa 1977, s. 42; *Architekci Zenon Trzupek i Mirosław Trzupek, prace z lat 1975–2004. Katalog wystawy*, red. M. Trzupek, Małopolskie Biuro Wystaw Artystycznych, Salon Wystawienniczy MBWA, Nowy Sącz 7–30 kwietnia 2004.

⁸¹ T.P. Szefer, op. cit., s. 170.

⁸² Ibidem, s. 28.

⁸³ *Zajazd Krztałówka w Szczecinie*, „Architektura”, 1977, nr 1–2, s. 14; „Architektura”, 1977, nr 7–8, s. 14.

ścieżką, wyłożoną drewnianymi balami i z zacienioną przez drzewa altaną. Także i ta realizacja powitana została życzliwie⁸⁴. W masowym budownictwie blokowym nawiązywanie do tradycyjnej architektury okazywało się z reguły niemożliwe, tym chętniej zatem odwoływano się do niej projektując domy jednorodzinne, letniskowe i właśnie obiekty turystyczne.

Budowano więc nie nowoczesne motele, ale gościńce i zajazdy, kojarzące się choćby z gospodami i karczmami opisywanymi przez Zygmunta Glogera w „Encyklopedii Staropolskiej”⁸⁵. Towarzyszyło temu tworzenie wyidealizowanego obrazu przeszłości. Nie było w nim miejsca na informację, że dawne karczmy bywały brudne i niewygodne, a oferowane przez nie warunki noclegu — prymitywne. Uciekano w mit, wedle którego rzeczywistość przedstawiała się nieporównanie lepiej. Bogdan Zgodziński, autor licznych przewodników turystycznych po Wielkopolsce, w książce poświęconej tamtejszym zajazdom, pisał: „Przed laty na rozstajach dróg i we wsiach — jak Polska długa i szeroka — czekały na podróżnych karczmy. Można było tutaj zatrzymać się, aby wypocząć przy kuflu piwa lub lampie wina, czy też pokrząć siły dobrą staropolską pieczeńią, bigosem lub żurkiem. Każda karczma słynęła z jednej lub kilku specjalności przyrządzanych według receptur przekazywanych z pokolenia na pokolenie. Jeżeli strudzony podróżny miał ochotę zatrzymać się na nocleg, znajdował tutaj izbę z wygodnym łóżem”⁸⁶.

Budowa Gościńców Wielkopolskich miała stanowić nawiązanie do tak pojmowanej tradycji. Ich restauracje specjalizowały się w daniach kuchni staropolskiej. Podawano żurek, barszcz z uszkami, kołduny, bigos, kaczkę z jabłkami, potrawy z dziczyzny. Karty dań w poszczególnych zajazdach różniły się od siebie. Wszędzie jednak podróżny miał mieć możliwość zjedzenia ziemniaków ze skwarkami i zsiadłym mlekiem, a klientów obsługiwać miały kelnerki w strojach ludowych. Budynek otaczano drewnianymi płotami z bramami krytymi strzechą lub gontem. Wokół nich ustawiano ławy z bali drewnianych, donice z kwiatami z wydrążonych pni, żurawie studienne, zabytkowe ule, stare wiatraki i wiaty z miejscami do siedzenia, również nakryte strzechą. Także nazwy przywodziły na myśl przeszłość. Mieliśmy na przykład „Zajazd Staropolski”, „Sarmatę”, „Karczmę Husarską”, „U Dudziarza” czy „U Kmiecica”. Często odwoływano się do terminologii myśliwskiej („Gawra”, „Darz-Bór”). Wykorzystywano również imiona autentycznych postaci, bądź bohaterów literatury i filmu historycznego. Podróżny mógł więc zatrzymać się w zajazdach: „Chrobry”, „Rzepicha”, „Rębajło”, „Zagłoba”, „Podbipięta” czy „Gniewko”. Nawiązania do tradycji bywały czasem oryginalniejsze. Większość gości pewnie nie wiedziała, że bazuna to dawny dęty instrument muzyczny, a kłobuk to rodzaj nakrycia głowy (a także herb szlachecki). Nazwy „Bazuny” i „Pod Kłobukiem” z pewnością pobrzmiwały jednak archaicznie, podobnie jak — bez wątplenia łatwiej

⁸⁴ Z Jerzym Buszkiewiczem rozmawia Andrzej Bruszewski, „Architektura”, 1979, nr 5–6, s. 69.

⁸⁵ Z. Gloger, *Encyklopedia staropolska*, t. II, Warszawa 1901, s. 204.

⁸⁶ B. Zgodziński, op. cit.

zrozumiałe dla przeciętnego odwiedzającego — „Dymarka” czy „Bartnik”. Zajazdy „Ostęp” i „Na Półboru” faktycznie ulokowane były w lesie, a „Wielka Żuława”, w pobliżu wyspy o tej nazwie na jeziorze Jeziorak w Iławie⁸⁷. Jednak współcześnie nikt już nie nazywa żyznego, podmokłego terenu żuławą. Ostęp i bór to również określenia, które dziś wyszły z użycia, przynajmniej w języku potocznym. Takie nazwy musiały się więc kojarzyć z dawnością. Wystrój wnętrz był indywidualny. Wykonawcy inwestycji deklarowali, że uzgadniają go z przyszłymi użytkownikami. Dużo jednak zależało od aktualnej dostępności mebli i materiałów wykończeniowych na rynku. Stąd o wyglądzie pomieszczeń decydował w pewnej mierze przypadek. Chętnie jednak wykładano je boazeriami, w restauracjach montowano kominki. Wyposażano je w drewniane meble, nieraz o bogatej dekoracji snycerskiej, zdobione lampy stylizowane na dawne lampy naftowe. Na ścianach umieszczano reprodukcje dawnego malarstwa, grafiki przedstawiające postaci w strojach z minionych epok, a także talerze, kubki, łyżki i chochle ozdabiane przez artystów ludowych. W wystrój wnętrz wkomponowywano koła od wozów i lampy stojące. W niektórych przypadkach aranżacja przypominała wiejską chatę, często jednak, dzięki akcesoriom myśliwskim, panopliom, tarczom herbowym, obrazom batalistycznym, kutym kratom i — jak pisali niektórzy architekci — „dużemu przerostowi” elementów ozdobnych, przywołała na myśl raczej szlachecki dwór. Architektura i wystrój wnętrz zajazdów miały uosabiać takie wartości jak gościnność, szczodrość czy wylewność w stosunku do gości, traktowane jako istotne elementy polskiej kultury. Kraj pełen był restauracji „Staropolskich”, barów „Rzepicha” i kawiarni „Kmicic”. Nazwy mające wyrażać dumę z narodowych dziejów były standardem w polskiej gastronomii, podobnie jak stylizacja retro czy odwołania do folkloru⁸⁸. Jednak fakt, że w latach siedemdziesiątych możliwa była budowa całej sieci zajazdów odwołujących się, przynajmniej częściowo, do spuścizny kulturowej szlacheckiej Rzeczypospolitej, świadczy o dokonującym się przewartościowaniu spojrzenia na przeszłość. Zapewne może również stanowić potwierdzenie utraty ideologicznego wigoru przez gierkowską ekipę rządzącą.

*

Architektura zajazdów w warunkach gospodarki socjalistycznej nie była podporządkowana funkcji marketingowej. Budynek nie był jedynie dodatkiem do logo

⁸⁷ Charakterystyka i ocena zrealizowanych zajazdów turystycznych, listopad 1981, AAN, GKT, 9/25, k. 1–2.

⁸⁸ B. Baranowski, *Polska karczma, restauracja kawiarnia*, Wrocław 1979, s. 116–117; B. Brostek, *PRL na widelcu*, s. 300–301; T. Czekałski, *Przedsiębiorstwa żywienia zbiorowego w realiach PRL. Model żywienia zbiorowego w warunkach przyspieszonej modernizacji i jego realizacja*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis”, t. LXXXVII, „Studia Politologica”, t. V, 2011, s. 86–87.

operatora, jak to bywało nieraz na Zachodzie⁸⁹. Można było mu teoretycznie nadać dowolną formę. W latach sześćdziesiątych decydowano się na ogół na rozwiązania modernistyczne. W następnej dekadzie modny stał się styl retro. Nie tylko w Polsce chciano, aby architektura przeznaczona dla turystów nawiązywała do tradycji lokalnych. Taki charakter miały budowane w Portugalii od lat czterdziestych *pousadas* — niewielkie zajazdy przydrożne inspirowane architekturą wiejskich domostw, lokowane tak, aby zatrzymujący się w nich turysta mógł podziwiać uroki miejscowego krajobrazu. Były one wznoszone z inicjatywy rządowej, a ich budowa stanowiła element działań modernizacyjnych podejmowanych w okresie Nowego Państwa⁹⁰. Inspiracją dla nich były jeszcze starsze hiszpańskie *albergues de carretera*. Dyskusje na temat tradycji lokalnych i stylu międzynarodowego prowadzone były również w Grecji właściwie przez cały okres od zakończenia tam wojny domowej. Wczesne amerykańskie motele często przypominały wiejskie chaty, co miało wywoływać pozytywne skojarzenie z ciepłem domowego ogniska. Nawiązywały też swoją formą do lokalnych tradycji, choć nieraz przybierało to karykaturalne formy budowania atrap indiańskich tipi, czy miasteczek z Dzikiego Zachodu⁹¹. Jest wykluczone, aby przy podejmowaniu decyzji o budowie zajazdów w Polsce ministerialna biurokracja kierowała się pogłębią wiedzą na temat podobnych inicjatyw w innych krajach. Niemniej polscy architekci zdawali sobie sprawę choćby z dylematów stających przez ich kolegami w przeżywających *boom* turystyczny krajach śródziemnomorskich. Rozstrzygali je zgodnie z europejską (odmienną od amerykańskiej) tradycją — zestetyzowaną, wysublimowaną wersją architektury tradycyjnej. Uważano natomiast, że nie należy budować atrap budynków historycznych.

W latach siedemdziesiątych w Stanach Zjednoczonych i Europie Zachodniej inwestorzy budujący przydrożne obiekty decydowali się często na korzystanie z elementów prefabrykowanych. Niekiedy podnosiło to koszt budowy. *Per saldo* jednak opłacało się. Skrócenie czasu potrzebnego na wzniesienie budynku przyspieszało moment rozpoczęcia działalności, a więc inwestycja wcześniej zaczynała się zwracać. Zachodnie wzorce spróbowano przenieść do Polski. Świadczy to o tym, że technokratyczna gierkowska biurokracja lat siedemdziesiątych akceptowała już fordystowskie w swej istocie rozwiązania, umożliwiające zaoferowanie jednolitego standardu usług licznym rzeszom turystów. Z kolei nastawienie zajazdów w latach siedemdziesiątych głównie na obsługę ruchu indywidualnego potwierdza brak

⁸⁹ C. Davies, *Lessons at the Roadside*, „Arq: Architectural Research Quarterly”, t. VIII, 2004, nr 1, s. 27–37.

⁹⁰ S. Lobo, *Pousadas de Portugal. Reflexos da Arquitectura Portuguesa de Seculo XX*, Coimbra 2007; R. Agarez, *Local Inspiration for the Leisure of Travellers: Early Tourist Infrastructure in the Algarve (South Portugal) 1940–1965*, [w:] *Architecture for Leisure in Post-war Europe 1945–1989*, red. J. Gosseye, H. Heynen, Leuven 2012, s. 180–187.

⁹¹ A Wood, *The Best Surprise is No Surprise. Architecture, Imaginery and Omnitopia Among American Mom-and-Pop Motels*, „Space and Culture”, t. VIII, 2005, s. 399–415.

sprzeciwu wobec postępującej prywatyzacji czasu wolnego, a zatem pewnego poszerzenia sfery indywidualnej wolności obywateli. Przeniesienie wzorców zachodnich było jednak możliwe jedynie w ograniczonym zakresie. Zajazdy czy gościeńce nigdy nie stanowiły sieci z prawdziwego zdarzenia. Nie działały pod jedną marką. Prowadziły je różne, niewspółpracujące ze sobą przedsiębiorstwa, na ogół ograniczone w swojej działalności do granic jednego województwa. W związku z tym autorzy współczesnych podręczników hotelarstwa piszą czasem o niewykorzystanej szansie wykreowania polskiej marki hotelarskiej⁹². Jest to rzecz jasna świadectwo myślenia ahistorycznego. W warunkach realnego socjalizmu utworzenie sieci było niepotrzebne, gdyż nie dawało przewagi konkurencyjnej. Standard usług trudno było utrzymać. Nie mógł on w związku z tym być jednolity. Z Gościńców Wielkopolskich szybko zniknęły kelnerki w strojach ludowych, *menu* w restauracjach zależało od dostępności produktów, a i stan wyposażenia obiektów stopniowo się pogarszał.

Kultura amerykańska obciążała motel bardzo wieloma różnymi znaczeniami. Kojarzy się on zarówno z indywidualną wolnością, możliwością nieskrępowanego podróżowania, jak z samotnością, małżeńskimi zdradami i prostytutką, handlem narkotykami i gangsterskimi porachunkami. Motele są scenerią i „filmów drogi”, i kryminałów. Kojarzą się z ruchem praw obywatelskich i walką o desegregację rasową przestrzeni publicznej. Motel „Lorraine” w Memphis, gdzie często zatrzymywał się i został zamordowany Martin Luther King jest dziś muzeum⁹³. John A. Jackle, Keith A. Sculle i Jefferson S. Rogers, autorzy podstawowej dla omawianej tu problematyki książki „The Motel in America”, rozpoczynają ją stwierdzeniem, że ich zainteresowanie motelami zaczęło się od korzystania z ich usług. Następnie snują wspomnienia z dzieciństwa o wakacyjnych podróżach, podczas których przemierzali z rodzicami Amerykę, zatrzymując się właśnie w motelach. Opowiadają o zarabianiu na chesne za studia pracą w motelowej recepcji i w końcu o urlopowych podróżach samochodem po kraju, na które zabierali już własne rodziny i w czasie których znów nocowali w motelach. Trudno oprzeć się refleksji, że gdyby książka ta miała swój odpowiednik w polskich naukach społecznych (a nie ma), trudno byłoby znaleźć autorów wywodzących się z różnych środowisk i należących do różnych pokoleń, których łączyłby podobny багаж motelowych doświadczeń. Polska kultura wolna jest od owego bogactwa znaczeń związanych z przydrożnymi obiektami. W latach siedemdziesiątych pojawienie się przy drogach zajazdów miało być zwiastunem lepszych czasów. Ich wyposażenie i wystrój wewnętrzny miały pokazać, że możliwe jest przeniesienie do Polski części zachodniej dostatniej nowoczesności. Oczywiście liczone na to, że część ich gości będą stanowić cudzoziemcy. Użytkownikami zajazdów mieli być jednak w założeniach przede wszystkim zmotoryzowani tury-

⁹² M. Milewska, B. Włodarczyk, *Hotelarstwo. Podstawowe wiadomości*, Warszawa 2009, s. 47.

⁹³ A.K. Sandoval-Strausz, *Travelers, Strangers and Jim Cow: Law, Public Accommodations, and Civil Rights in America*, „Law and History Review”, t. XXIII, 2005, nr 1, s. 53–94.

ści krajowi⁹⁴. W latach siedemdziesiątych mogło to oznaczać przedstawicieli inteligencji, głównie — choć nie wyłącznie — technicznej, a także dobrze zarabiających robotników wykwalifikowanych, zatrudnionych w kluczowych zakładach. Ludzi raczej w średnim lub w dojrzałym wieku, o ustabilizowanej już sytuacji rodzinnej i ugruntowanej pozycji zawodowej. To bowiem przedstawiciele tych grup stosunkowo najliczniej nabywali auta. Wiele wskazuje na to, że projekty moteli starały się uwzględniać właśnie ich wyobrażenia o dostatku i ich oczekiwania dotyczące standardu usług gastronomicznych i noclegowych.

Z perspektywy lat osiemdziesiątych program budowy zajazdów turystycznych jawił się jako porażka. Nikt nie mógł wówczas przewidzieć, że przełom ustrojowy i idąca w ślad za nim eksplozja ruchu kołowego sprawią, że motele z lat siedemdziesiątych, przejęte w prywatne ręce i najczęściej przebudowane, zaczną swoje drugie życie.

W perspektywie historycznej można patrzeć na ten program w kategoriach patologii zarządzania socjalistyczną gospodarką. Decyzja Prezydium Rządu była w gruncie rzeczy nieprzygotowana — dokumenty przedstawiane na etapie jej podejmowania jako projekty budynków okazały się zaledwie rysunkami koncepcyjnymi. Nierealistyczny okazał się kosztorys budowy, nie zatroszczono się też o zapewnienie finansowania. W polskiej literaturze naukowej z dziedziny organizacji i zarządzania pisano już w latach siedemdziesiątych o tendencji do podejmowania decyzji bez przeanalizowania ich kontekstu, bez zebrania wystarczających i wiarygodnych informacji, bez zabezpieczenia odpowiednich zasobów do ich realizacji oraz bez opracowania planu awaryjnego na wypadek, gdyby coś poszło niezgodnie z przewidywaniami. Pisano również o nadmiernym optymizmie centrum decyzyjnego, związanym z charakterem napływających doń informacji oraz o negatywnych skutkach zmian organizacyjnych przeprowadzanych bezustannie, bez odpowiedniego przygotowania i koordynacji⁹⁵. Program motelowy realizowany był w okresie, gdy zmieniła się struktura władz zajmujących się turystyką. Brakowało koordynacji. Centralny Fundusz Turystyki i Wypoczynku pozbawiono ważnego źródła przychodów właśnie w tym czasie, kiedy obciążono go obowiązkiem finansowania programu motelowego. Instytucja wskazana jako generalny wykonawca — Centrala Turystyczna Orbis — nie posiadała odpowiedniego doświadczenia, a jej kierownictwo nie chciało podjąć się powierzonego zadania. Była ona nowym tworem organizacyjnym, rozgraniczenie kompetencji pomiędzy nią a innymi instytucjami zajmującymi się turystyką nie było jasne, wkrótce też w wyniku kolejnych zmian organizacyjnych znalazła się w stanie likwidacji. Doszło do bardzo typowych targów pomiędzy administracją wojewódzką a centralną. Program rozrósł się w wyniku nacisku oddolnego. Dochodziło też do tarć pomiędzy innymi instytucjami centralnymi, przede wszystkim Komisją

⁹⁴ J. Jurkowski, *Cud nad Wartą*, „Życie Gospodarcze”, nr 41, 13 października 1974, s. 8.

⁹⁵ W. Kieżun, *Management in Socialist Countries. USSR and Central Europe*, Berlin–New York 1991, s. 225–226.

Planowania a GKT. Jak w soczewce widać na jego przykładzie wszystkie problemy, które prowadziły do nadmiernego rozděcia programu inwestycyjnego w czasach gierkowskich i utraty przez kierownictwo polityczne zdolności do kierowania nim, co już w 1979 r. błyskotliwie opisał Waldemar K u c z y ń s k i⁹⁶.

Inns for Motorised Travellers in Poland of the 1970s

The article presents the attempts to develop a network of inns undertaken by the Polish communist authorities. Although the attempts were imitations of American and West European models, the author indicates many differences between Western models and their Polish versions. What is evident is a certain backwardness of Poland towards the West, caused by historical factors (WWII, Stalinism) and a resulting relatively late motorisation of the society (the first mass production of cars in Poland began in the late 1950s, and only in the 1970s the number of private cars increased significantly: from 450 thousand to 2.1 million). As a result, the first sparse inns, financed from funds of the regional authorities (Poznań Voivodship), of the Motozbyt Company and local cooperatives were built in the 1960s, and it was only in 1978 that the Polish Government developed a project to build a nationwide network of such facilities. To decrease the costs, a majority of inns was to be constructed using prefabricated elements, following standardised designs. The implementation, however, encountered a number of obstacles characteristic of communist management: the lack of research into the purposefulness of their localisation and of well-prepared plans, inability to coordinate combined operations of various enterprises engaged in the project implementation, unrealistic both time limits for completing the constructions and their cost estimates, inability to provide funds for the whole project, prevalent problems with building materials and furnishings. All those produced poor-quality constructions and low-standard conditions of the inns. Also their running faced numerous problems, such as difficulties with the purchase of food, frequent power cuts and failures of various systems (electric, water supply, sanitary and sewage ones), inability to maintain a minimum room temperature in winters — all these factors resulted generally in the low quality of service provided by state-owned enterprises. Slightly better service quality was offered in facilities leased to private individuals (called in Polish: *ajencja*), but due to short term leases the managers were primarily focused on the maximisation of profits (occasionally derived from illegal activities, such as prostitution or illegal foreign exchange transactions), without taking care of the technical condition of the leased property.

Translated by Grażyna Waluga

⁹⁶ W. K u c z y ń s k i, *Po wielkim skoku*, Warszawa 2012, s. 79–101.