

PRÓBA TURYSTYCZNEGO BILANSU

Bilansowanie, podsumowywanie, ocenianie — to proceder niewdzięczny. Bo to i łatwo o pomyłkę, i łatwo skrzywdzić, i łatwo zbyt pochopnie pochwalić. A potem wszyscy mają pretensje, każdy z innego paragrafu. Nowy Rok usposabia jednak do bilansowania tego i owego — szczególnie, jeśli to czy owo oceniane dotychczas nie było. Myślę, że czas pomówić o działalności jednej z agend PZMot-u — o Biurze Turystyki Motorowej.

Biuro Turystyki Motorowej powstało z wiosną ubiegłego roku, a jego założenia były w zasadzie proste, zawarte w samej nazwie. Organizowanie turystyki motorowej w Polsce. Ze zaś w Polsce pojazdów mechanicznych jest tyle co kot napłakał, a jednocześnie Polska stała się w Europie — i nie tylko w Europie — modną, siłą rzeczy uwaga BTM skierowała się na turystykę zagraniczną. Do Polski zaczęli przyjeżdżać goście zza granicy: jedni za interesami, inni aby obejrzeć sobie nasz piękny a dziwny kraj, jeszcze inni — aby odwiedzić rodziny. Na zachodzie jeździ się samochodami — do Polski zaczęły więc te samochody przyjeżdżać.

Zadanie BTM-u polegało z jednej strony na zorganizowaniu owej turystyki zagranicznych, a z drugiej, na wysyłaniu za granicę wycieczek z Polski. Oczywiście wycieczek do Polski musiało być więcej niż wycieczek z Polski. To nie jest żaden wstyd, bo goście przyjeżdżający do Polski przywożą dewizy, a polscy turyści motorowi wyjeżdżający za granicę — owe dewizy wywożą. Niewiele co prawda stosunkowo, bo turystyka motorowa jest wbrew pozorom tańsza niż każda inna, ale wywożą. Ze zaś dewizy są nam potrzebne... no, tego chyba nikomu tłumaczyć nie potrzeba.

Rzecz jednak w tym, że zorganizowanie turystyki motorowej, że zapewnienie gościom zza granicy tego, do czego na całym świecie są przyzwyczajeni — to zadanie niesłychanie trudne i skomplikowane; zażalenie wymagające i współpracy z wieloma resortami czy instytucjami — i olbrzymich, idących w dziesiątki milionów inwestycji. Zagranicznemu turyście trzeba przecież dać możliwość zatankowania benzyny, konserwacji samochodu czy jego naprawy; trzeba mu zapewnić nocleg w hotelu, campingu, czy gdziekolwiek; trzeba go zaopatrzyć w mapy, przewodniki i cały ów drukowany bagaż, bez którego nikt na świecie dziś nie podróżuje.

Tego wszystkiego „Orbis” ani PTTK dać nie może, a zresztą turysta zagraniczny przyzwyczajony jest, że na całym świecie turystyka motorową opiekują się i organizują ją Automobilkluby, względnie odpowiadające Automobilklubom instytucje. Specyfika jest bowiem zupełnie odrębna.

Jednym słowem roboty dla BTM-u piekielnie dużo. A jakie możliwości, jakie warunki?

Warunki, jak na początku, były fatalne. BTM gnieździł się — dosłownie gnieździł — w najmniejszym pokoiku Zarządu Głównego PZMot. Dopiero od paru tygodni przeniół się do odpowiadającego potrzebom lokalu na ul. Kruczą. Siłą rzeczy nie można było nikogo w owej dziupli przy-

jąć, nie można było wielu spraw załatwić, a praca biurowa była właściwie zupełnie niemożliwa. A zdać sobie trzeba sprawę, że to był najgorętszy okres — okres organizacji, okres wykluwania się ogólnych koncepcji, okres robienia czegoś — z niczego.

Zaraz, zaraz — powie ktoś, przeczytawszy te słowa — ani chyba ten Czapliński usiłuje już z góry tłumaczyć BTM i szuka usprawiedliwień asekuracyjnych, bo widocznie coś tam z pracą BTM jest grubo nie w porządku.

Oczywiście, że chcę to i owo usprawiedliwić. Oczywiście nie wszystko w BTM jest w porządku. Aby jednak ustosunkować się do błędów — trzeba znać stan faktyczny.

Mimo bardzo ciężkich warunków BTM potrafił nawiązać kontakty międzynarodowe, potrafił ściągnąć do Polski kilkuset turystów, potrafił się nimi w miarę swych skromnych możliwości zaopiekować i potrafił również wysłać na wycieczki za granicę ponad dwustu turystów motorowych z Polski. Dziełem BTM-u jest również zorganizowanie letniego raidu FIM i to zorganizowanie tak dobre, że po dziś dzień przychodzą od uczestników raidu zza granicy zachwyczone listy (patrz str. 3). Znalezienie w Warszawie odpowiedniego lokalu i urządzenie go na naprawdę europejskim poziomie, jest zadaniem o którego trudnościach wiele może powiedzieć każdy, kto próbował znaleźć w Warszawie lokal, a potem użęć się z przedsiębiorstwem które ów lokal urządza.

Wszystko to prawda, ale do samozachwycenia daleko. Obawiam się, że dyrekcji BTM-u doraźne potrzeby i konieczność natychmiastowego zaspokajania tych potrzeb przesłoniły generalny sens działalności. Prawda, że sprowadzono turystów, ale dlaczego sprowadzono ich tak niewielu? Prawda, że nawiązano kontakty z Automobilklubami w całej niemal Europie, ale dlaczego owe kontakty nie zamieniły się jeszcze w kontrakty? Prawda, że wiele się i w BTM-ie i na Głównej Komisji Turystyczno-Propagandowej mówiło o budowie campingów i moteli, ale dlaczego do tej pory sprawa ta nie wyszła ze stadium projektów? Prawda, że BTM stwierdza konieczność wydawania licznych propagandowych przewodników, map i itinerarów, ale... dlaczego ich nie wydaje?

Dlaczego, dlaczego, dlaczego?

Obawiam się — a moja obawa podyktowana jest serdeczną troską o losy turystyki motorowej, którą to turystykę PZMot gorąco popiera, a BTM ma wszelkie szanse zorganizować — że kierownictwo Biura Turystyki Motorowej ciągle jeszcze pracuje na zasadzie improwizacji, bez planu perspektywicznego, bez zdobywania materiałów potrzebnych do oceny realnych możliwości na przyszłość. Dalej, uważam — to jest moje osobiste, być może błędne zdanie — że nie można organizować turystyki zagranicznej bez organizowania turystyki krajowej a o turystyce krajowej, której stworzenie jest przecież jednym z zadań BTM-u — jakoś nie dotychczas nie słychać. Obawiam się jednym słowem, że kierownictwo BTM-u, które-

mu trzeba przyznać, że żywo i operatywnie interesuje się teraźniejszością i któremu w tym zakresie trudno byłoby postawić jakieś generalne zarzuty — zbyt mało myśli o przyszłości.

Przyszłość trzeba organizować. Aby przyjechali do Polski zagraniczni turyści motorowi — trzeba ich do tego zachęcić; trzeba osobiście — powtarzam osobiście — kontaktować się z poszczególnymi Automobilklubami w poszczególnych krajach. To sprawa drażliwa, ale bądźmy szczerzy — wyjazdów akwizycyjnych jest w BTM-ie śmiesznie mało, a przecież praca urzędników tego typu biura opierać się powinna na stałym nawiązywaniu i utrzymywaniu kontaktów. Kontaktów osobistych. Dyr. Kozłowski, czy jego zastępca, dyr. Kowalik powinni szczerze mówiąc bez przerwy podróżować po Europie, bo takie podróże to czysty zarobek dla biura. Tymczasem obaj mili dyrektorzy na ogół siedzą w kraju i są bardzo zażenowani jeśli gdzieś mają wyjechać. Okazji do zażenowania mają zresztą katastrofalnie mało.

Przyszłość trzeba organizować. Nie pomoże najdłuższa nawet dyskusja o potrzebie moteli, stacji obsługi, przyzwoitej benzyny — jeśli nie przedzie się do działania. Ze są trudności? Oczywiście, że są i to ogromne. Świetnie wszyscy sobie z tego zdajemy sprawę i dobrze wiemy, że największą trudnością i co gorsza decydującą — jest ogólny brak pieniędzy. Tu jednak nie ma rady i trzeba się trzymać starej, pokerowej zasady: „Nie wiozysz — nie wyjmiesz”. Inwestycje są potrzebne, aby uzyskać zarobek; w sytuacji — zaś BTM-u potężnym argumentem jest znany na całym świecie fakt, że inwestycje turystyczne zwracają się niesłychanie szybko. Trzeba umieć użyć tego argumentu.

Nie roszczę sobie bynajmniej pretensji do wyczerpania tematu. Sądzę, że wiele jeszcze dałoby się o turystyce motorowej i o Biurze Turystyki Motorowej powiedzieć. I dobrego i złego. Nie zamierzam też wszystkimi błędami obciążać kierownictwa BTM, bo nie ulega wątpliwości, że można by mieć pretensje i do Głównej Komisji i do Zarządu Głównego. Zresztą nie chodzi o pretensje, a o to, aby zorganizować w Polsce turystykę motorową. Nie tylko zagraniczną, ale i krajową; nie tylko wymianę z Austrią czy Francją, ale ze Związkiem Radzieckim, Czechosłowacją czy Węgrami. Od tego są kółka, aby się kręciły i to kręciły wszędzie.

Przed Biurem Turystyki Motorowej otworzyły się olbrzymie możliwości i — jak to w Polsce — spietrzyły się również nie najmniejsze przeszkody. Wykorzystanie możliwości zależne jest od pokonania przeszkód — nie należy więc wyłamywać na przeszkodach. Problem turystyki motorowej jest w naszych warunkach bez precedensu i siłą rzeczy trudno wymagać, aby od razu został bezbłędnie rozwiązany. Dbajmy jednak o to, aby owych błędów było jak najmniej i aby ich konsekwencje były jak najmniejsze. Myślę więc, że do spraw Biura Turystyki Motorowej trzeba często powracać i błędy wytykać. To pomoże kierownictwu BTM w planowaniu przyszłości. O przyszłości zaś myśleć trzeba nie jutro, nie dziś, a po prostu... przedwczoraj.

W numerze 40 AMS zamieściliśmy Centralny Kalendarz dotyczący wyłącznie imprez motocyklowych, obecnie możemy już podać oficjalny, zatwierdzony na jednym z ostatnich posiedzeń Prezydium ZG PZM, Centralny Kalendarz Imprez Motorowych, który obejmuje zawody samochodowe oraz wszelkiego rodzaju — motocyklowe i żużlowe na szczeblu centralnym.

Zamieszczony obok, tabelarycznie ujęty kalendarz, obejmuje imprezy krajowe tak w konkurencji wewnętrznej, jak i międzynarodowej i w swym założeniu stanowi nienaruszalny fundament sportu motorowego w roku 1958. Zawiera on dużo pustych rubryk, które niewątpliwie zostaną wypełnione w poszczególnych okręgach PZM zaplanowanymi imprezami o charakterze miejscowym, względnie ogólnopolskim. W wolnych terminach mogą też być przeprowadzone międzynarodowe kontakty klubowe, zatwierdzone zgodnie z obowiązującymi przepisami przez ZG PZM. Jak już wspomnieliśmy w n-rze 40 istnieje propozycja ogłoszenia kalendarza ogólnopolskiego, o ile w odpowiednim czasie nadesłane zostaną z terenu na ręce głównych komisji sportowych odpowiednie wnioski.

Kalendarz centralny nie obejmuje imprez wyjazdowych. Nie jest to jednak równoznaczne, że nie były one przy układaniu kalendarza brane pod uwagę. Zostały one celowo wyłączone z kalendarza, który musi być całkowicie i bez zmian zrealizowany. Tego nie można powiedzieć o imprezach wyjazdowych, które jak wiemy z doświadczenia, często z różnych powodów, nie dochodzą do skutku.

Unikniemy więc zamieszania w kalendarzu centralnym, jeżeli imprezy międzynarodowe zagraniczne, co do których nie ma absolutnej pewności, że nasi zawodnicy wezmą w nich udział w ściśle określonym terminie, zamieścimy osobno: będzie to tym bardziej słuszne, że zawody takie dotyczą zwykle wąskiej grupy naszej czołówek.

CENTRALNY KALENDARZ IMPREZ MOTOROWYCH NA ROK 1958

DATA	IMPREZY SAMOCHODOWE	IMPREZY MOTOCYKLOWE				IMPREZY ŻUŻLOWE					
		Raidy	Crossy	Wyścigi	Wyścigi trawiaste	Spotkanie	Miejsce	Drugi zbor.	I L.	II L.	III L.
Luty 2											
8 - 9	I el. raid.MP Kraków										
16											
23											
Marzec 2											
9											
16											
23											
30	Otwarcie sezonu AP	I el. RMP Warszawa									
Kwiecień 6											
7						Otwarcie sezonu	kluby		x	x	x
7 - 11						Mecz Polska - Anglia	Anglia	x	x	x	x
10			Zgrup.zawodn. Warszawa								
13		Zgrup.zawodn. Zakopane	I elim.CMP Warszawa			I Runda Drużynowych MP	kluby		x	x	x
20						Miedz.mecz konfres FIM	Warszawa	x			
20						II Runda DM	kluby				x
27						II R.DMP / III L - III R/	kluby		x	x	x
Maj 1						III R.DMP / III L - IV R/	kluby		x	x	x
4	I elimin.WMP Kraków			I elim. WMP Kraków		I elim.Mistrzostw Świata	Rzeszów	x			
4						V Runda DM	kluby				x
4						I elim.Mistrzostw Świata	CSR	x			
11			II elim.CMP Poznań			IV R DMP / III L - VI R/	kluby		x	x	x
17 - 18	II el.RMP Łódź										
18						II elim.Mistrz. Świata	Abensberg NRF	x			
18						II elim.Mistrz.Świata	Wiedeń	x			
25		II el. RMP obs.Iwonicz				V R DMP / III L - VII R/	kluby		x	x	x
Czerwiec 1	II elim. WMP Częstochowa		III el. CMP Oleśtyn	II el. WMP Częstochowa		Final Kont.Mistrz.Świata	Oberhausen NRF	x			
1						VIII Runda DM	kluby				x
5						Termin wolny	kluby		x	x	x
8		III elim.RMP obs.Bieleńko				VI R DMP / III liga - IX R/	kluby		x	x	x
15						I elim.Indywidual. MP	wyznaczone	x			
22 - 27						Mecz Polska - Szwecja	Polska	x			

