



Mirosław Derecki

APOSTOŁ AUTOSTOPU

- Autostopowiczów kwatery tutaj?

W drzwiach schroniska stał człowiek z białą brodą, sięgającą do piersi, i długimi wąsami. Na nosie miał oprawne w metal okulary. Podpierał się laską. Prawa dłoń była przyciśnięta do piersi i ukryta w skórzanej rękawiczce.

Brodacz podszedł bliżej i powtórzył:

- Autostopcy tutaj mieszkają?

- Tutaj. A pan co, wnuczka może na autostopie szuka? - zakpił ktoś.

- Nie. Ja z trasy przyleciałem. Na zlot jechałem. Ale dzisiaj niedziela, mały ruch na szosie. Stałem pół dnia, nic nie jechało. Ot, i noc nadeszła i spóźniłem się. Dopiero godzinę temu furgonetka mnie zabrała.

Oparł laskę o ścianę, sięgnął lewą ręką do klamerek spinających rzemienie plecaka.

Rzuciliśmy się wszyscy pomagać. No jasne, przecież to najstarszy polski autostopowicz, doktor Melech z Bydgoszczy! Kto by o nim nie słyszał! Był żywą legendą polskiego autostopu. Dobiał osiemdziesiątki, a przemierzał Polskę wzdłuż i wszerz, udzielając rozsianym na trasach autostopowiczom pomocy lekarskiej. Wyruszył na szlak z polskimi autostopowiczami w 1958 ale to nie był jego pierwszy tego rodzaju rajd. Już w dwudziestych latach zwiedził autostopem Kanadę; przejechał wtedy prawie pięć tysięcy kilometrów.

Udział doktora Melecha w autostopie, tej najnowszej i największej na początku lat sześćdziesiątych imprezie, ratował honor ambitnego przedsięwzięcia, mocno nadszarpnięty prawie u samego startu przez grupy chuliganów, którzy zaopatrzeni w książeczki autostopowe, dokonali kilkudziesięciu wykroczeń, zresztą wyolbrzymionych przez opinię publiczną.

A przecież idea autostopu to był pomysł kapitalny. Chodziło o zapewnienie młodzieży taniej wędrowki turystycznej po kraju w oparciu o uprzejmość kierowców, posiadających w samochodzie wolne miejsca. Była to bardzo specyficzna forma turystyki zorganizowanej. Każdy autostopowicz musiał wykupić rejestrowaną na swoje nazwisko książeczkę,

zawierającą kupony dla kierowców odpowiadające liczbie przejechanych kilometrów. Na posiadaczy największej liczby kuponów czekały nagrody rzeczowe.

Na początku 1958 r. powstał Społeczny Komitet Autostop. W jego skład weszli przedstawiciele prawie wszystkich organizacji, instytucji i resortów zainteresowanych wychowaniem młodzieży i organizacją turystyki młodzieżowej. Przede wszystkim: Związku Młodzieży Socjalistycznej, Związku Młodzieży Wiejskiej, GKKFiT, Rady Naczelnej ZSP, Głównej Kwatery ZHP i ZG PTTK. Szczególnym orędownikiem imprezy był tygodnik „Dookoła Świata”, cieszący się w owym czasie wśród młodzieży dużą popularnością.

W pierwszym roku książeczki autostopowe sprzedawane były w kioskach „Ruchu”, a dolna granica wieku uczestników wynosiła 16 lat. W drugim roku aktywnie działające Biuro Autostopu wydało specjalną mapę turystyczną. Rok trzeci, czyli 1960, był „czarnym rokiem autostopu”. Na drogach znalazły się rzesze młodzieży nie przygotowanej do tego rodzaju turystyki, często bez środków finansowych. Powstał owczy pęd do „zaliczania” jak największej liczby przejechanych kilometrów, pojawiła się grupa „starych szosowców”, „wyjadaczy tras”, chwilami ginęła idea turystyki i rozsądnej pogoni za przygodą, a zaczynało się włóczęstwo. Rok 1960 i 1961 - to okres walki o właściwą twarz autostopu, lata zaostrzonych kryteriów i zmiany regulaminu. M.in. młody człowiek wyruszający na trasę musiał mieć minimum 18 lat i posiadać książeczkę oszczędnościową z co najmniej czterystuzłotowym wkładem. Batalia została wygrana, ale może właśnie z powodu tych pierwszych, trudnych lat autostop do dzisiaj znajduje się pod czujnym okiem opinii publicznej. Słowo „autostop” zrosło się jednak na co dzień z językiem polskim: chodzimy w butach „autostopkach” używamy mydła i kremu „Autostop”, piszemy na papierze listowym „Autostop”. Powstało kilkanaście piosenek o autostopie, ze słynnym kiedyś szlagierem w wykonaniu Karin Stanek na czele, na autostopie dzieją się akcje czterech filmów i trzech powieści, a w ciągu ostatnich lat napisano na temat autostopu trzy prace magisterskie.

W sierpniowy wieczór 1961 roku, po nieudanym zlocie autostopowymi w Bolkowie niedaleko Jeleniej Góry, spotkałem po raz pierwszy starego, brodatego doktora, który twierdził, że autostop przywrócił mu zdrowie i przedłużył życie...

Siedziałem z Aleksandrem Melechem w bolkowskiej kawiarence. Od rana lało. Autostopowicze wychodzili ze schroniska nakryci pałatkami i szli na szosę. Po drodze wstępowali do kawiarni i pili herbatę, albo kazali sobie grzać piwo. Wtedy właśnie, sącząc herbatę szklanka za szklanką, opowiedział mi doktor historię swojego życia i swoją właśnie historię autostopu...

- Piszą o mnie, że jestem doktorem medycyny - mówił - ale mało kto wie, że ja posiadam jeszcze jeden zawód. I tak sobie myślę że moje podróże po świecie, autostop w Kanadzie, a potem w Polsce, są może nie tylko wynikiem przypadku zupełnie przypadkowo

zdobytego zawodu. Otóż ja, proszę pana, jestem jeszcze inżynierem rolnikiem. Tak, tak... Instytut Rolniczy w Puławach. Tysiąc dziewięćset siódmy rok!

Doktor urodził się w styczniu 1883 roku ,w Wilnie, skończył gimnazjum i wstąpił do Wojskowej Akademii Medycznej w Petersburgu. Ale kiedy był na drugim roku studiów, wybuchła wojna na Dalekim Wschodzie i student Melach jako tzw. „zariadnyj wracz” – niepełnowartościowy lekarz, znalazł się w armii generała Kuropatkina w Chinach. Kiedy wrócił do Petersburga, wybuchła rewolucja 1905 roku.

- Miałem postępowe poglądy, brałem udział w wiecach studenckich. Policja wyniuchwała, orzekli: „wywrotowiec”, wylali z Akademii z „wilczym biletem”. A ja tak chciałem studiować! Znajomi poradzili: „Jedź do Puław, żadna inna uczelnia nie przyjmie cię z „wilczym biletem”, w Puławach patrzą na to przez palce. Jedź, studiuj rolnictwo...” Wylądowałem w Puławach w Instytucie. Zrobiłem Wydział w dwa lata. I kiedy zaczynałem się rozglądać za jakąś posesją, okazało się, że mi „wybaczone” i mogę wracać na Akademię Medyczną do Petersburga. No cóż, wróciłem i tak oto jestem inżynierem rolnikiem i lekarzem. Ale co najdziwniejsze, mimo, że tak bardzo chciałem zostać lekarzem i cel swój na koniec osiągnąłem, to najczęściej w swoim życiu pracowałem właśnie jako inżynier-rolnik. Od tysiąc dziewięćset dziesiątego do czternastego w Wydziale Mechaniki Praktycznej Ministerstwa Rolnictwa, a po Rewolucji Październikowej w Komisariacie Rolniczym w Leningradzie.

Wraz z falą Polaków wracających do kraju doktor przyjechał do Warszawy, ale długo miejsca w Polsce nie zagrzał. W 1923 r. wyruszył do Kanady. Chciał przyjrzeć się tamtejszemu rolnictwu, zapoznać z doświadczeniami Kanadyjczyków w dziedzinie mechanizacji. Myślał o ogromnych obszarach stepowych Związku Radzieckiego, o równinach Polski, na które można by przeszczepić doświadczenia rolników kanadyjskich. Był prawie bez grosza przy duszy, ale ciągnęła go przygoda. Uważał zresztą, że posiadając dwa rentowne zawody, jakoś da sobie radę.

- Kiedy statek, którym płynąłem z Europy, przybył do Halifaxu - ciągnął doktor swoją opowieść - udałem się do biur Canadian Pacific Railways z prośbą o udzielenie miniżki kolejowej na podróż po Kanadzie. Jeden z urzędników powiedział wtedy: „Niestety, niżki nie uda się załatwić, ale radzę co innego. Mamy teraz żniwa. Proszę zgłosić się do pracy przy żniwach. Dostanie pan bezpłatny bilet kolejowy do miejsca pracy. Na farmie można zarobić od 6 do 8 dolarów kanadyjskich dziennie. Zarobi pan trochę pieniędzy i pojedzie dalej.” Nie miałem wyboru. Urzędnik powiedział jeszcze: „Jeżeli farma znajduje się daleko od kolei, można zawsze dojechać okazyjnie samochodem ciężarowym. To nic nie kosztuje. Stanie pan przy szosie, a kiedy nadjedzie samochód, proszę podnieść do góry kciuk. Jeżeli kierowca zgadza się zabrać podróżnego też podnosi kciuk. Jeżeli nie, wskazuje na ziemię”. Właśnie w

ten sposób zetknąłem się pierwszy raz w życiu z autostopem. W owych czasach samochody Forda spotykało się już co krok. Przejechałem nimi nie jeden kilometr Kanady. I postępowalem tak, jak poradził urzędnik: przepracowałem kilka dni u jakiegoś farmera i jechałem dalej. Dotarłem do Quebec, później do Ottawy. W Ottawie udostępniono mi potrzebne materiały, zapoznałem się teoretycznie z rolnictwem kanadyjskim. Potem przyszła kolej na sprawdzenie, jak wygląda ono w praktyce. A to wymagało kolejnych, długich podróży.

Przez prowincję Manitoba jechał doktor do Winnipeg częściowo autostopem, ale nierzadko też „konio-stopem”, przysiadając się na ciągnące traktami bryczki lub kryte ogromnymi białymi, brezentowymi budami - furgony. Jadąc koleją przez pszeniczne obszary prowincji Sasatchowan spotkał w pociągu ludzi w... rubaszkach i charakterystycznych futrzanych czapkach, rozmawiających po rosyjsku. Byli to członkowie sekty „duchoborców” wygnanych przez władze carskie z Rosji i osiadłych, dzięki pomocy kanadyjskich kwaków, w Kanadzie. „Duchoborcy” czuli się w nowym kraju jak w Ziemi Obiecanej. Powodziło im się doskonale, zakładali wioski i chrzcili je rosyjskimi nazwami. W Woskriesieńsku odbywały się huczne jarmarki, Aleksander Melech spędził wśród „duchoborców” wiele miesięcy, a owocem tego pobytu była wydana w 1924 roku w Kanadzie książka w języku angielskim: „Duchoborcy w Kanadzie. Chrześcijańska Komuna Wszechświatowego Bractwa.”

Doktor Melech studiował w Sorbonie, przez wiele lat mieszkał i pracował we Francji. Tam też zastała go II wojna światowa. Kiedy w roku 1956 osiedlił się wreszcie w ojczyźnie, liczył już 73 lata. Był ciężko chory schorowany i prawie bezwładny. Cała prawa strona ciała była sparaliżowana.

Doktor wierzy jednak w starą medycynę chińską i w odmładzające działanie autostopowych podróży. Z paraliżu wyleczył się wyciągiem z żeńszenia nadsyłanym systematycznie przez jednego z licznych przyjaciół rozsianych po świecie. Kiedy potrafił już stanąć o własnych siłach na nogach, zalecono mu używanie ruchu, gimnastykę. Ale gimnastyka nudziła doktora. Była ciężkim obowiązkiem. I właśnie wtedy, w tym samym roku, kiedy wstał po latach z wózka inwalidzkiego, przeczytał w gazecie o organizowanym w Polsce autostopie. Pomyślał, że można by spróbować zamiast gimnastyki... Ma już przecież doświadczenie, jeździł kiedyś w Kanadzie... W pierwszym roku przejechał tysiąc kilometrów, w drugim - tysiąc pięćset, w 1960 r. już dwa i pół tysiąca... Odtąd każdego roku wybiera się regularnie na autostopową wędrówkę. Niedawno podróżował autostopem po Szwecji. W dwudziestym, jubileuszowym roku autostopu 95-letni doktor Aleksander Melech, honorowy posiadacz książeczki autostopu z numerem pierwszym, staje znowu na skraju szosy.

Nie on jeden w tym wieku. Autostopem podróżuje 90-letni inżynier Ryszard Niwiński z Wrocławia, 80-letni, również z Wrocławia Witold Popławski, 70-letni inż. Julian Łukaszewicz z Łodzi, 75-letnia Stanisława Gwiazda z Warszawy, liczący 70 lat prawnik z Poznania Zenon Relidzyński i jego rówieśniczka, nauczycielka z Warszawy Waleria Sokolińska, o rok młodsza od niej Dorota Michniewska - farmaceutka z Olkusza, i wielu innych, coraz to młodszych, a wśród nich - według oficjalnych danych statystycznych - górnicy i hutnicy, lekarze, muzycy, aktorzy, plastycy, oficerowie WP i funkcjonariusze MO, dziennikarze, inżynierowie, księża oraz... kierowcy na urlopie!

No a przede wszystkim tysiące tych, którzy stanowią grupę podstawową autostopu: młodzież. W ciągu dwudziestu lat jeździło polskimi drogami prawie 750 tysięcy autostopowiczów. Przejechali 200 milionów kilometrów, przewoziło ich prawie 75 tysięcy kierowców. Coraz więcej na autostopie cudzoziemców. Międzynarodowa Organizacja Turystyczna „AIT”, mająca siedzibę w Szwajcarii, rozesłała na temat polskiego autostopu specjalną informację do kilkudziesięciu krajów członkowskich, piszą o nim, w „Izwiestiach” w „Junge Welt” i w amerykańskim, „National Geographic Magazine”, wychodzącym w nakładzie 8,5 miliona egzemplarzy.

Od początku autostop jest w pełni samowystarczalny. Dochody czerpie tylko ze sprzedaży książeczek autostopowych. Stąd biorą się pieniądze na druk map i kuponów, na nagrody dla kierowców i uczestników konkursów, stąd wpłaty na ofiary powodzi, budowę szkół tysiąclecia, Zamek Królewski w Warszawie, na Centrum Zdrowia Dziecka. A zajmuje się tym wszystkim na co dzień zaledwie pięciu pracowników Biura Autostopu Zarządu Głównego PTTK. I to jest jeden z najbardziej optymistycznych akcentów imprezy, która powstała przed dwudziestu laty.

Dla doktora Aleksandra Melecha - apostoła polskiego autostopu i dla wszystkich stojących na trasie tradycyjne życzenia: „szerokiej drogi” i „dobrych wozów”!

Pierwodruk: „Kamena”, 1977, nr 17, s. 1,4-5.