JAKUB PAPUCZYS
Uniwersytet Jagielloński

„W tej chwili nic nie widzę, ale prowadzi Polak, tylko nie wiem który", czyli medialny obraz Wyścigu Pokoju

Chciałbym zacząć od przytoczenia krótkiego fragmentu radiowej audycji z jednego z etapów Wyścigu Pokoju z 1956 roku:

> Tak jest, wpada na stadion błękitna koszulka, samotny kolarz, a więc nie ulega dla mnie wątpliwości, że jest to Włoch Cestari, albo… Staszek Królak, bo koszulka jest jakaś jaśniejsza niż ta włoska… zdaje się, że Staszek Królak… Tak, Staszek Królak jest na wirażu, wpada sam nie zagrożony… na prostą, już dojeżdża do mety. Brawo! Staszek, brawo![1]

Ten krótki fragment radiowego komentarza bardzo dobrze oddaje specyfikę związaną z relacjonowaniem tej sportowej imprezy. Uzmysławia wszelkie niedogodności, jakie wiązały się z odmalowywaniem „obrazu" zmagań kolarzy, choć jednocześnie wskazuje na czasem dość niespodziewane emocje. Trudności z „zobaczeniem", co się dzieje na trasie, i próbą przekazania tego obrazu kibicom na różne sposoby towarzyszyły Wyścigowi praktycznie przez cały czas jego trwania, o czym świadczą chociażby przywołane przeze mnie w tytule słowa Bohdana Tomaszewskiego pochodzące z połowy lat siedemdziesiątych[2].

Transmisja jakiejkolwiek relacji z Wyścigu Pokoju od jego pierwszej edycji, czyli 1948 roku, była olbrzymim technologicznym i organizacyjnym wyzwaniem. Powodem była zarówno specyfika samego sportu, czyli mocno rozciągnięte w czasie zmagania rozgrywane na przestrzeni setek kilometrów, jak i powojenne cywilizacyjne oraz infrastrukturalne braki środkowoeuropejskich krajów, przez które Wyścig przejeżdżał. Dość powiedzieć, że w pierwszej edycji Wyścigu organizatorzy dysponowali tylko dwoma samochodami, w tym jeden oddany zo-

[1] *Kulisy Wyścigu Pokoju*, scen. i reż. Ireneusz Englert, Telewizja Polska 1998.

[2] https://dziennikpolski24.pl/majowy-czar-wyscigu-pokoju/ar/3418291 (dostęp: 20 września 2018).

Colloquia Anthropologica et Communicativa 12, 2019
© for this edition by CNS

stał na użytek sędziów, którzy choć byli najbliżej kolarzy, również mieli ogromne problemy z dostrzeżeniem tego, co się na trasie dzieje. O tym, jak zasadnicze były to niedogodności, może świadczyć fakt, że w pierwszych dwóch edycjach Wyścigu zawodników proszono, licząc na ich uczciwość i honor, o samodzielne ustawianie się na płycie stadionu w kolejności, w jakiej dojechali do mety. Skoro sędziowie mieli trudności w zorientowaniu się w sytuacji na trasie, cóż w takim razie powiedzieć o dziennikarzach, sprawozdawcach i liczących na ich relacje kibicach? Tym bardziej, że podczas kilku pierwszych edycji Wyścigu (zanim pojawił się lecący nad peletonem helikopter oraz pierwsze transmisje telewizyjne) wszelkie wiadomości na temat sytuacji na trasie przekazywał przez radio pojedynczy motocyklowy łącznik. Łatwo domyślić się, jak często ta forma przekazu zawodziła, choć czasem z bardzo nieoczywistych powodów. Wspomina to jeden z relacjonujących Wyścig dziennikarzy:

> Wprawdzie ostatnimi laty wiele zmieniło się na lepsze. Krótkofalówki, radiotelefony, helikoptery, łącznicy, kamery telewizyjne i filmowe docierają wszędzie. Ale kiedyś było przecież tak, że autobus z dziennikarzami wyjeżdżał z etapowego miasta na pół godziny przed startem i cały czas się spieszył, by wyprzedzić kolarzy, by na metę przyjechać godzinę przed czołówką. Sam brałem udział w jednym z Wyścigów w roku 1951. Do wszystkich niedogodności doszła jeszcze jedna — fatalna pogoda na ciężkich etapach. Nic żeśmy nie widzieli ani nie wiedzieli. Łącznik jeżdżący na motocyklu schował się przed deszczem i nie podawał meldunków[3].

Jakkolwiek realia Wyścigu generowały technologiczne oraz medialne zmiany, często nie nadążał za nimi człowiek. Choć więc przykładowo w 1968 roku na stadionie w Radomiu pojawiły się już specjalistyczne, niezwykle precyzyjne urządzenia do kontrolowania kolejności na mecie, okazały się one bezużyteczne, gdyż ktoś z organizatorów ustawił kluczowe dla działania tych urządzeń fotokomórki pod słońce. Pozostając zaś przy problemach komunikacyjnych, należy nadmienić, że rok wcześniejszej w prasie dość powszechnie narzekano na radio Wyścigu. Najpierw w znacząco zatytułowanej notce „Radio dezinformacji" „Przegląd Sportowy" z oburzeniem reagował na to, że spiker pomylił jadącego w ucieczce Włocha z Francuzem (co było o tyle ważne, o ile kompletnie zmieniało podawaną na mecie klasyfikację drużynową wyścigu), by kilka dni później dodać:

> Nie chciałbym się powtarzać, ale muszę znów poświęcić kilka słów wyścigowej radiostacji. Nie tylko się nie poprawia, ale pracuje coraz gorzej. Poliglotyczne wysiłki spikera wywołują uśmiech uczestników wyścigu. Francuzi nie rozumieją komunikatów ogłoszonych rzekomo w języku francuskim, Niemcy są niezadowoleni, bo także nie rozumieją zapowiedzi w ich języku, nawet Polacy mają pretensje do polszczyzny spikera, który jest przecież Polakiem[4].

Kolejnym problemem był sprzęt kolarzy. Tutaj krytyka była bardziej zasadnicza, ponieważ bezpośrednio wpływała na wyniki polskich sportowców. Szeroko komentowana była jakość rowerów dostarczonych dla kolarzy ze Zjednoczonych

[3] *Na wirażu*, „Przegląd Sportowy" 4 maja 1967, s. 4.

[4] *Na trasie i poza trasą*, „Przegląd Sportowy" 15 maja 1967, s. 2.

© for this edition by CNS

Zakładów Rowerowych w Bydgoszczy. Rowery te „nie dość, że nadeszły bardzo późno, to wymagały jeszcze poważnych napraw”:

> Ramy były krzywe i dopiero kolarze wraz z mechanikiem i trenerem prostowali je domowymi sposobami. Jeszcze nie wszystkie usterki zostały usunięte. Np. miski mechanizmu kierowniczego nie dają się dopasować i kierownica w jedną stronę obraca się lekko, a w drugą ciężko[5].

Na dodatek jeden z zapasowych rowerów również trzeba było spisać na straty, ponieważ „znajdując się na samochodzie technicznym przy ostrym wirażu uderzył w drzewo”[6]. W tym wypadku nie wiadomo było ostatecznie, czy zawinił kierowca, czy jakaś usterka samochodu. Na techniczne auto, czyli starą wysłużoną warszawę, także bowiem ciągle narzekano, gdyż co chwilę w niej coś się psuło. Co warto podkreślić, w tym wypadku krytyka nie dotyczyła już jakichś pojedynczych błędów czy przypadkowych niedociągnięć, lecz wskazywała na błędy systemowe i obejmowała codzienne funkcjonowanie rzeczywistości w Polsce Ludowej. „Trybuna Ludu” donosiła:

> Tak więc fabryka, mimo wielokrotnych zapewnień dyrekcji nie wywiązała się ze swojego zadania. Nie jest to niestety pierwszy tego rodzaju wypadek i jeśli w ten sposób traktuje się odpowiedzialność zakładów za przygotowanie rowerów na największy wyścig sezonu to można sobie wyobrazić jak niedbale są przygotowywane rowery na rynek krajowy[7].

Skoro więc samochód przygotowywany na najważniejszą i największą sportową imprezę Polski Ludowej okazywał się tak wadliwy, to jak wygląda stan automobili produkowanych do codziennego użytku obywateli? Jeśli radio na Wyścigu Pokoju zalicza takie „wpadki”, to nasuwa się ogólniejsze pytanie o stan i poziom kompetencji zatrudnianych tam na co dzień osób. Jednym słowem media, konstruując obraz Wyścigu, z jednej strony podkreślały jego technologiczne nowatorstwo i nowoczesność, z drugiej pokazywały, że my jako państwo i socjalistyczne społeczeństwo pod koniec lat sześćdziesiątych jeszcze do tej nowoczesności nie dorośliśmy. Sprzeczność ta ujawniała się w innej jeszcze antynomii związanej z funkcjonowaniem tego wydarzenia. Romantyczna reprezentacja Wyścigu, w którym zawodnicy i trenerzy heroicznie zmagali się z nieprzychylną materią, przełamując wciąż piętrzące się trudności, zderzała się z obrazem po prostu głupich ludzkich błędów i niedbalstwa marnującego wysiłek kolarzy metonimicznie utożsamiany z wysiłkiem narodu.

Nasuwa się tutaj pytanie o propagandowych charakter tego sportowego wydarzenia oraz relacjonujących go mediów. Przynajmniej w założeniu Wyścig Pokoju miał być sztandarową imprezą Polski Ludowej i wizytówką socjalistycznego internacjonalizmu, produktywnej, szlachetnej rywalizacji i braterskiej koegzystencji państw bloku wschodniego. Sam problem jest niezwykle złożony i pi-

[5] *Polscy kolarze wjeżdżają do Pragi*, „Trybuna Ludu” 5 maja 1966, s. 6.
[6] *Notka bez tytułu*, „Trybuna Ludu” 10 maja 1966, s. 6.
[7] *XIX Wyścig Pokoju (od naszych wysłanników)*, „Trybuna Ludu” 7 maja 1966 roku, s. 6.

© for this edition by CNS

sałem o nim bardziej szczegółowo w innym miejscu[8], jak już jednak wynika z wcześniejszych cytatów w niniejszym tekście, akurat ten aspekt Wyścigu Pokoju był bardzo ambiwalentny. Im większą popularność zdobywał Wyścig w społeczeństwie, tym mocniej odrywał się od swojej propagandowej funkcji, która w pewnym momencie zaczęła ograniczać się do kilku gotowych formułek i wielu konwencjonalnych gestów. Relacje prasowe, zwłaszcza w podającej najbardziej obszerne informacje na temat Wyścigu „Trybunie Ludu", były zaskakująco rzeczowe i praktycznie pozbawione oficjalnej ideologicznej retoryki.

Jeśli można mówić o jakiejś przesadzie czy lukrowaniu rzeczywistości w prasowych relacjach, to dotyczyła by ona oceny możliwości naszych sportowców. Relacje cechował bowiem nie tylko nadmierny optymizm, lecz także bardzo łatwe popadanie w skrajności. Mianowicie na przykład gdy w 1966 roku Jan Kudra wygrał etap tylko dlatego, że nie nadążył za głównym peletonem, który wskutek błędnej nawigacji źle wjechał na stadion, „Trybuna Ludu" dumnie obwieszczała, że polski kolarz „zręcznie rozegrał finisz […] bardzo opanowany w tej gorącej sytuacji, spokojnie pojechał po mniejszym łuku i jako pierwszy wpadł na stadion"[9]. W katowickim „Sporcie" relacjonującym wyścig z 1967 roku redaktorzy 15 maja, z całą stanowczością wróżąc kres wszelkim szansom na polski sukces, obwieszczali „Waterloo Polaków na trasie do Słupska", w czasie którego „Niemcy zadali biało-czerwonym druzgocącą klęskę. Zadali ostateczny cios planom drużynowym tak misternie opracowywanym przez kolarskich sztabowców"[10]. Jednak już 17 maja po wygranej Zenona Czechowskiego triumfalnie potrafili donosić: „Polski sukces w Berlinie potwierdza nasze uwagi sprzed dwu dni […]. Pisaliśmy wtedy, że kryzys w polskim zespole był chwilowy i Polaków zobaczymy jeszcze w ofensywie"[11]. W ogóle „Sport" zdecydowanie przodował w heroizacji wysiłku Polaków. Czy to podkreślając, że Józef Gawliczek stał się bohaterem Wyścigu i na pewno zapisze się w jego annałach, przejeżdżając ponad 80 km ze złamanym w dwóch miejscach po kraksie nadgarstkiem[12], czy nadając kolejnym etapom zmagań baśniowe niemal tytuły, jak choćby „Kopce Moraw zadecydują Polacy czy Czechosłowacy?"[13].

Rzecz jasna, taki sposób przedstawiania polskich uczestników Wyścigu wynikał tyleż z narodowej „propagandy", ileż po prostu z ogromnej popularności, jaką wyścig autentycznie cieszył się wśród obywateli. Maj dla Polaków stał się

[8] J. Papuczys, *Sport inaczej, czyli analiza Wyścigu Pokoju jako przedstawienia kulturowego*, [w:] *Wobec kanonu. Problemy metodologiczne*, red. J. Stasiowska, M. Kacwin, J. Papuczys, Kraków 2015, s. 207–235.

[9] K. Nowak, *2 Polaków na podium zwycięzców*, „Trybuna Ludu" 13 maja 1966, s. 6.

[10] B. Gryszczyk, *Waterloo Polaków na trasie do Słupska*, „Sport" 15 maja 1967, s. 4.

[11] J. Mrzygłód, *Porywający finisz Zenona Czechowskiego*, „Sport" 17 maja 1967, s. 2.

[12] *Gawliczek podzielił los Pietrowa*, „Sport" 15 maja 1967, s. 3.

[13] J. Mrzygłód, *Kopce Moraw zadecydują Polacy czy Czechosłowacy?*, „Sport" 21 maja 1967, s. 4.

© for this edition by CNS

miesiącem, w którym wszystkie społeczne nadzieje, pragnienia, bolączki i rozczarowania skupiały się wokół sześciu pedałujących na rowerach mężczyzn. Był to czas, kiedy — aby zacytować jeden z listów przysłanych do redakcji „Trybuny Ludu” — „Czyraki na pupie ulubionego kolarza urastają wówczas do problemu własnej dolegliwości”[14]. To społeczne znaczenie wyścigu prasa zarówno podkreślała, jak i współkreowała, zamieszczając opisy tego, jak bardzo przeżywali Wyścig kibice i jak ważnym egzystencjalnym doświadczeniem był on dla nich:

To jest impreza nie mająca równej sobie. Parę lat temu ciężko zachorowałem podczas podróży służbowej. Odwieziono mnie do szpitala w małym miasteczku. Był akurat maj. Leżałem na wspólnej sali z ludźmi starszymi, schorowanymi, których jak się wydawało nic już nie mogło podekscytować lub rozweselić. Miałem z sobą małe radio tranzystorowe. Gdy je otwierałem, by wysłuchać sprawozdań z etapu, przy moim łóżku zbierali się ludzie chromi, ludzie którzy ledwie mogli zrobić parę kroków o własnych siłach, chorzy, których jutro lub za kilka dni czekała poważna operacja. Wszyscy z zapartym tchem słuchali Tuszyńskiego i Tomaszewskiego. Wszyscy przeżywali sukcesy i niepowodzenia naszych kolarzy. Wtedy najlepiej zrozumiałem wielką siłę sportu, wielką popularność Wyścigu Pokoju[15].

Tego rodzaju celny, choć nieco bardziej humorystyczny komentarz do Wyścigu odnajdziemy również w publikowanych w „Przekroju” felietonach Leopolda Tyrmanda:

A przecież są wypadki odezwań sportowych wspaniałych, wzruszających. Właśnie owej niedzieli majowej, gdy majowy tłum spacerowiczów pokrył błękitno zielone Aleje, oczekując pedałujących z Pragi chłopców, gdy już pędziły auta sędziowskie i prasowe, przywożąc za sobą kurz i oddech dróg i zapowiedź ostatniego kilometra wspaniałego, kolarskiego wyścigu, jakiś mały, kilkuletni chłopiec począł płakać i grymasić. Na to jego mama, pilnie wypatrująca mającej się zaraz pojawić czołówki: — Cicho bądź i bądź grzeczny… Jak będziesz niegrzeczny to Kapiak nie wygra!... A chcesz przecież, żeby Kapiak wygrał… prawda?... — Chcę… — błękitne oczka schną momentalnie[16].

Opisy prasowe, bardzo często na zasadzie sprzężenia zwrotnego, same próbowały więc ustanowić obraz Wyścigu jako wydarzenia niezwykłego, szczególnego, natychmiastowo porywającego tłumy Polaków. Przy ograniczonej widoczności Wyścigu słowa nie tylko bowiem opisywały, lecz również stwarzały opisywaną rzeczywistość:

Pierwsza karta XX Wyścigu Pokoju została zapisana piękną i pasjonującą opowieścią. Bohaterami jej są kolarze 20 państw i 100 tysięcy mieszkańców Warszawy, którzy stworzyli odpowiednią scenerię, którzy swoim entuzjazmem i sympatią dla kolarzy przyczynili się do nowego sukcesu Wyścigu Pokoju[17].

Z kolei aby oddać i stworzyć wrażenie niezwykłości wysiłku kolarzy, i tego, jak nieludzkich rzeczy dokonują w trakcie Wyścigu, używano odpowiednio dobranych porównań. Dlatego redaktor „Przeglądu Sportowego” po drugim etapie

[14] *Jubilat*, „Trybuna Ludu” 7 maja 1967, s. 8.
[15] *Na wirażu…*
[16] L. Tyrmand, *Leopold o sporcie*, „Przekrój” 30 maja–5 czerwca 1948, s. 15.
[17] *Na stadionie 10-lecia*, „Przegląd Sportowy” 11 maja 1967, s. 2.

© for this edition by CNS

z roku 1967, prowadzącym z Kutna do Poznania, liczącym 176 km, skrzętnie wyliczył, że pociąg z Warszawy do Lublina trasę prawie takiej długości pokonuje w trzy godziny i pięćdziesiąt siedem minut. Natomiast, jak informował dalej:

W czwartek, dnia 11 maja czołowa siódemka z Janem Magierą, przejechała dystans 176 km w czasie trzy godziny i trzydzieści osiem minut (nie licząc bonifikat). W ten sposób pobiła ona pociąg ze stolicy do Lublina na dystansie dłuższym o 6 km o 19 minut. Uciekinierzy uzyskali przeciętną szybkość 48,2 km/h, co jest rekordowym etapem w 20-letniej historii Wyścigu Pokoju.

I jakby sam obawiając się wiarygodności swoich wyliczeń, dodawał dalej, uprzedzając tym pytania niedowiarków czy malkontentów:

Powiecie, że kolarze jechali z wiatrem w plecy (zresztą słabym)? A czy pociąg do Lublina nie jedzie niekiedy z wiatrem? Jest tylko ta różnica, że maszynista musi trzymać się planowego rozkładu jazdy, a nasi kolarze przyjechali do Poznania o wiele przed planowanym programem Wyścigu czasie…[18]

Przytaczam materiały zaczerpnięte przede wszystkim z prasy głównie dlatego, że — jak starałem się pokazać — to właśnie drukowana prasa była najważniejszym medium w budowaniu znaczenia, wagi i performatywnego kształtu Wyścigu Pokoju. To poprzez relacje, początkowo tylko prasowe (które później zostaną wsparte jeszcze audycjami radiowymi), konstruowano określony obraz wyścigowej rywalizacji i kolarskich wyczynów. Medialny obraz Wyścigu Pokoju był więc nieco paradoksalnie pozbawiony wizualnie obrazowego kształtu. Był oparty nie na tym, co naoczne, lecz na tym, co zostało ukształtowane przez piśmienne i oralne narracje.

Jak w tym kontekście kształtowała się rola telewizji w relacjonowaniu Wyścigu? Teoretycznie ciągle próbowano udoskonalać technologie medialnego przekazu z Wyścigu i szukano sposobów na jak najlepsze wykorzystanie telewizyjnej transmisji. W tym duchu na przykład w edycji z 1967 roku dwie kamery zainstalowano na specjalnym pociągu, który przez 10 km jechał wzdłuż trasy równoległe z kolarzami. Miało to zapewnić choć na chwilę ciągły przekaz z trasy i przekazać emocje towarzyszące kolarzom w trakcie rywalizacji. Był to jednak raczej wyjątek potwierdzający regułę, gdyż jak pisał w „Przeglądzie Sportowym" Lech Cergowski:

Emocje te będą o tyle mniejsze, że […] Wyścig Pokoju nadal nie doczekał się stałych transmisji godnych rangi imprezy. Program ogranicza się w większości wypadków do przekazania końcowych fragmentów walki na stadionie i tyle dobrego[19].

Nie był to problem tylko tej edycji Wyścigu. Typową dramaturgię telewizyjnej transmisji z wszelkimi jej problemami syntetycznie i celnie sportretował w swoim felietonie Zbigniew Mitzner:

[18] Z. Weiss, *Piątka dla Polaków z taktyki*, „Przegląd Sportowy" 13 maja 1967, s. 4.
[19] L. Cergowski, *TV i my*, „Przegląd Sportowy" 11 maja 1967, s. 3.

© for this edition by CNS

Jest środa 2 maja godzina 17. Łączymy się z Berlinem. Więc najpierw mapka interwizji. Potem bardzo paskudny Szopen ze straszliwymi, ponurymi fanfarami […] głos ma sprawozdawca polskiej telewizji: — Witamy Państwa w Berlinie. Tak. Wyścig Pokoju. Wystartowali, tak, wystartowali. Ktoś z publiczności poinformował nas, że przed godziną jechali. Najpierw mała grupa, potem duża grupa. No tak, proszę państwa w 1959 roku to było tak… […] Tak, podobno dalej jadą… W czołówce podobno jest Zieliński. Wiadomość prawie pewna. Mój współpracownik ma ciotkę, która miała dziadka, który miał znajomego pewnego berlińczyka. To właśnie jego prawnuczek powiedział, że Zieliński jedzie […]. Podobno nasi jadą […]. Ponieważ tu się krzątają na stadionie, to pewno już niedługo wpadną na metę. Widzą państwo ten tunel, tędy wypadną na stadion… […]. Nagle głos nie cichnie, ale za to niknie obraz. Zamiast pogotowia ratunkowego na stadionie widzimy planszę z przerwanym połączeniem Berlin–Warszawa […]. Wreszcie widzimy kilku ludzi na rowerach. Jest godzina 17.45[20].

Biorąc pod uwagę nawet felietonową ironię i cechujące tę poetykę wyolbrzymienie, schematyczny scenariusz opisany przez Mitznera można uznać za obowiązujący. Był to bowiem szerszy problem związany z próbami telewizyjnego transmitowania na żywo różnych przedstawień kulturowych rozgrywających się w PRL-owskiej przestrzeni publicznej. Leszek Goliński w podobnym jak Mitzner duchu narzekał na telewizyjną transmisję z pierwszomajowych obchodów:

Święto pierwszomajowe jest przede wszystkim ludzi nie cyfr. Wiem, że bardzo trudno jest mówić o tym, co się widzi, gdy pochód przeciąga się, gdy trwa wiele godzin. Ale maniera odczytywania z kartek staje się groźna. Pochody nie zawsze posłuszne są scenariuszom. Gdyby obok „odczytywacza” siadł przed mikrofonem człowiek, który potrafi zdobyć się na własną anegdotę i impresje, który posiadłby umiejętność nie tylko odczytywania transparentów, ale także atmosfery, nastroju, twarzy ludzkich. Widocznie jednak trudniej o takich ludzi niż o legendarne ampexy[21].

Być może właśnie z tego powodu Wyścig Pokoju trwający jeszcze dłużej i przemierzający znacznie większą przestrzeń zrezygnował z wysuwania swojego telewizyjnego obrazu na pierwszy plan. Mało widowiskowy i teoretycznie zupełnie niespektakularny sport został za to „opakowany” w niezwykle atrakcyjną oraz mającą ogromny potencjał performatywny narrację prasową i radiową. Wyścig Pokoju, zwłaszcza w latach jego powstawania, czyli budowania i umacniania jego statusu oraz popularności, ludzie nie tyle oglądali, ile czytali o nim lub „go słuchali”. W ten sposób utrwalił się jego dominujący „obraz” i najpopularniejszy sposób odbioru. To, co można było z niego zobaczyć później w telewizji, dopełniało jedynie wcześniej zbudowane przez prasę i radio wyobrażenia. Starsze medium dominowało tutaj nad młodszym, bardziej nowoczesnym i teoretycznie dającym więcej możliwości. W tym paradoksie być może tkwiła jednak szczególność, urok i skuteczność Wyścigu w wzbudzaniu tak wielkich emocji oraz wywoływaniu masowego zainteresowania odbiorców. Jak mawiali w tamtym czasie telewizyjni eksperci szukający recepty na bolączkę nudy i bez-

[20] Z. Mitzner (pod pseudonimem J. Szelągowski), *Tak i nie. Wybór felietonów 1933–1966*, Warszawa 1966, s. 200–201.

[21] L. Goliński, *Na własne oczy*, „Trybuna Ludu” 4 maja 1966, s. 6.

© for this edition by CNS

barwności transmitowania publicznych wydarzeń, „chodzi tu przecież o tę siłę atrakcyjną, która sprawy wielkie potrafi wyrazić najskuteczniejszym środkiem ekspresji”[22]. Akurat Wyścig Pokoju niewątpliwie ten właśnie środek ekspresji idealnie znalazł i wypracował.

[22] *Ibidem*.

© for this edition by CNS