

AGATA DUDEK  <https://orcid.org/0009-0007-6661-2578>

Uniwersytet Warszawski

Od PRL-owych „okazji” po współczesne wyścigi autostopowiczów. Przeobrażenia kulturowe w obrębie polskich praktyk transportowych od końca lat 50.

Zanim w drogę

„To biorą jeszcze na stopa?” – to pytanie jest chyba jednym z najczęstszych, z którymi podczas podróży spotykają się współcześni autostopowicze. Wydawać by się mogło, że w dzisiejszych czasach monokultury samochodowej autostop w Polsce jest zjawiskiem wymarłym lub chociaż bliskim wyginięciu, jednak do tej pory nie brakuje jego zwolenników. Choć są oni trudni do dostrzeżenia, to gdy już się pojawią na drogach, budzą niemałe zainteresowanie społeczne, wywołując przy tym całą paletę reakcji – od entuzjazmu i chęci wsparcia, po drwiny czy ignorowanie. W polskiej pamięci społecznej autostop zwykł kojarzyć się z jednej strony z kontrkulturą, autostopującymi na festiwalach studentami czy grupami hipisów na pakach ciężarówek, z drugiej zaś – z książeczkami autostopowicza wydawanymi przez PTTK czy podwożeniem młodzieży na obozy harcerskie.

Barw i odcieni autostopu jest wiele, o czym przekonałam się wielokrotnie na własnej skórze, i tej autostopującej, i tej badającej zarazem, jednak jedno jest pewne – na gruncie polskim zajmuje on przestrzeń zdecydowanie sentymentalną. Pamiętany do tej pory przez wielu słynny serial *Podróż za jeden uśmiech* czy kultowa piosenka Karin Stanek *Jedziemy autostopem* to tylko jedne z wielu przykładów na to, jak obrazy i brzmienia polskiego autostopu utrwalały się w popkulturze.

Tego samego, niestety, nie można powiedzieć o dyskursie akademickim, któremu autostop przemknął przed nosem niemal niezauważony, z czym pewnie zgodziłby się Patrick Lavolette – jeden z czołowych antropologów badających to zjawisko. Jak sam pisze: „Co ciekawe, należy zauważyć, że ukazały się dziesiątki prac licencjackich i magisterskich w języku angielskim na temat tej praktyki, a mimo to nadal brak rozpraw doktorskich. Tak długofalowy projekt był dotychczas konsekwentnie unikany przez badaczy, promotorów i instytucje finansujące badania” (Lavolette 2020, tłum. własne). Ze wstydem muszę przyznać, że i mnie przez długi czas nie opuszczał pewien sceptycyzm względem rangi podejmowanego tematu, kiedy decydowałam się na swój obszar badań etnograficznych. Dziś nie mam wątpliwości, że badając przemiany autostopu danego kraju, możemy lepiej zrozumieć wiele innych jego przeobrażeń, zarówno społeczno-kulturowych, jak i tych polityczno-ekonomicznych. Aż chciałoby się (z przymrużeniem oka) rzec: „Pokaż mi wasz autostop, a powiem ci w jakim kraju żyjesz”. Nie będę się silić na banalne porównanie znaczenia polskiego autostopu w odczytywaniu szerszych sensów kulturowych do walk kogutów na Bali, o których pisze Clifford Geertz. Jednak to, co wydaje mi się w tym kontekście istotne, to przyjęcie perspektywy, w której autostop nie stanowi tylko tematu badań, ale sam w sobie jest też wdzięcznym narzędziem badawczym.

Nie zmienia to jednak faktu, że o autostopie powstało do tej pory niewiele publikacji. Na gruncie polskim jego analizy antropologicznej podjęła się dotychczas Monika Cienciala z Uniwersytetu Jagiellońskiego. W swojej pracy magisterskiej skupiła się na podróżnictwie autostopowym kobiet w ponowoczesności, badając zależności pomiędzy podróżą a sytuacją jednostki. O PRL-owym wymiarze autostopu w ujęciu historyczno-politycznym pisała z kolei Jagoda Kiczyńska, zestawiając go z turystyką zorganizowaną w Polsce. Badania ilościowe wokół wyścigów autostopowych wykonali natomiast Piotr Kusiak i Krystyna Gutkowska ze Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, wskazując, że odradzający się w Polsce autostop stanowi wyzwanie dla producentów żywności, którzy muszą dostosować swoją ofertę do potrzeb i stylu życia autostopowiczów (Kusiak, Gutkowska 2017). Ciekawy rozdział poświęcony zaczątkom tej praktyki transportowej znajdziemy też w wydanej stosunkowo niedawno książce Wojciecha Przyłipiaka pt. *Czas wolny w PRL*. A to, co dla mnie będzie istotne jako dla badaczki jakościowej, to przeobrażenia autostopu na przestrzeni lat w perspektywie porównawczej.

Cel podróży

W swoim artykule skupię się na pokazaniu przemian polskiego autostopu od końca lat 50. do dziś, porównując doświadczenia autostopowiczów podróżujących w czasach PRL-u i w pierwszych latach po upadku żelaznej kurtyny z przeżyciami

autostopujących po 2004 roku¹. Dla uproszczenia będę nazywała ich autostopowiczami okołopeerelowymi² i współczesnymi. Podział ten jest oczywiście bardzo umowny, a same określenia być może niezbyt zgrabne i precyzyjne, lecz przyjęcie pewnych ram w tym wypadku pozwoli mi ustrukturyzować zebrany materiał badawczy. Przyjrzenie się powyższym przemianom posłuży mi natomiast jako punkt wyjścia do szerszych rozważań nad przeobrażeniami kulturowymi w obrębie polskich praktyk transportowych oraz ich odzwierciedleniem w ogólniejszych procesach społecznych. Nie sposób jednak skupić się na wszystkich aspektach porównawczych polskiego autostopu. Ograniczę się więc do czterech (kluczowych w mojej ocenie) kategorii różnicujących doświadczenia podróżnicze moich rozmówców – motywacji, specyfiki, korzyści oraz wniosków.

Wyznaczanie trasy

Moje metody pozyskiwania materiału badawczego koncentrowały się głównie na rozmowach z różnopokoleniowymi autostopowiczami oraz obserwacji uczestniczących podczas zlotów i popularnych wydarzeń autostopowych. W trakcie badań udało mi się dotrzeć do kilkudziesięciu autostopowiczów w przedziale wiekowym 18–72 lata. Przeważnie były to osoby wykształcone, zamieszkujące miasta, lecz z bardzo zróżnicowanym doświadczeniem autostopowym. Początkowo współczesnych podróżników poznawałam poprzez grupę na Facebooku „Autostopowicze czyli MY :)”, na której ogłaszałam, że szukam chętnych do swobodnych rozmów o autostopie, a osoby dobrze pamiętające autostopowy PRL polecali mi często starsi znajomi lub osoby z mojego wydziału zorientowane w moich badaniach. Później, gdy uczestniczyłam już w licznych zlotach autostopowych, badani znajdowali się sami. Nieobce było mi również posiłkowanie się autoetnografią, która zaprowadziła mnie do wypracowania własnej metody badawczej, polegającej na nagrywaniu bieżących wrażeń i refleksji z trasy podczas wspólnych podróży z innymi autostopowiczami. Udało mi się odbyć w ten sposób kilka wypraw, zarówno z nowo poznanymi pasjonatami autostopu, których zaprosiłam, jak i z moimi stałymi kompanami podróży. Aspekt spontaniczności i rejestrowanie wydarzeń „na gorąco” odsłoniły przestrzenie często niedostępne późniejszym wspomnieniom, odtwarzanym w warunkach „wywiadowych”. Z oczywistych względów cytaty zawarte w artykule pochodzą z różnych form pozyskiwania wiedzy. W końcu ucieleśnienia PRL-owego autostopu już nie zdołałam doświadczyć, choć dzięki

¹ Nie bez powodu za punkt graniczny w moich badaniach obrałam rok 2004 związany z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Jak pokazały mi doświadczenia badawcze, aspekt bycia i czucia się Europejczykiem jest istotną kwestią różnicującą okołopeerelowych i współczesnych autostopowiczów.

² Chociaż skodyfikowaną formą jest przymiotnik „peerelowski”, ze względu na uzus, będę posługiwać się zyskującą popularność w tekstach publicystycznych formą nieskodyfikowaną „peerelowy”. W mojej ocenie – w kontekście, w którym się nią posługuję – brzmi bardziej naturalnie i jest bliższa językowi mówionemu. Zapewne również z tego powodu często napotykałam ją w prowadzonych wywiadach.

moim rozmówcom mogłam przenosić swoje autostopujące ciało do innych, jedynie wyobrażonych przeze mnie przestrzeni. Konieczne wydaje się postawienie w tym miejscu gwiazdki i unaocznienie także zagrożeń, jakie płyną z badania tak szerokiej grupy, jaką są polscy autostopowicze od końca lat 50. do dziś. Z uwagi na to, że badawczo interesował mnie każdy z doświadczeniem autostopowym, bez względu na jego „aktualność”, prowadziłam rozmowy z osobami, które ostatni raz autostopowały zarówno cztery miesiące temu, jak i cztery dekady temu. Tworzyło to warunki do idealizacji przeszłości i przyszłości. Autostopowicze okołopeerelowi często romantyzowali swoje doświadczenia, bagatelizując niebezpieczne sytuacje, które przytrafiły im się podczas podróży autostopem w młodości, takie jak molestowanie, kradzież czy przejazd z pijanym kierowcą. Natomiast współcześnie autostopujący, będący często młodymi dorosłymi, na fali entuzjastycznych wrażeń z niedawno odbytych podróży deklarowali, że będą podróżować w ten sposób przez całe życie, również z dziećmi, co jednak rzadko dochodzi do skutku.

Ze świadomością zagrożeń i uposażeniem w zdolność krytycznej oceny mogę przejść do dalszej podróży autostopowej. Niecierpliwość czytelników nakazywałaby już dłużej nie zwlekać i wreszcie zacząć omawiać wymienione cztery kategorie bez zbędnych didaskaliów. Przypomnę jednak, że podróże autostopem nie należą do najszybszych i choć moim zamysłem nie jest wywoływanie u odbiorców wrażeń odpowiadających naturze omawianego tematu, jak czyni to Krystian Lupa w swojej słynnej adaptacji *Procesu* Franza Kafki, to czuję, że nie ruszymy dalej bez spojrzenia na okoliczności, w jakich funkcjonował i funkcjonuje polski autostop.

Przystanek: PRL

Zanim więc zapuszczę się w podróż po wspomnieniach i spostrzeżeniach moich rozmówców, przyjrzę się z lotu ptaka, z czym wiązał się autostop w czasach PRL-u, a z czym wiąże się współcześnie. Zaczątki tej formy podróżowania w Polsce sięgają 1958 roku, w którym odbyła się pierwsza ogólnopolska „Akcja Autostop” (Żyliński 2010: 57). Nie znaczy to jednak, że wcześniej przemieszczanie się tą formą nie cieszyło się popularnością. Ludzie od zawsze wzajemnie się podwozili i korzystali z darmowych przejazdów. Trudno stwierdzić, czy autostop pojawił się już w czasach automobili, czy dopiero wraz z samochodami osobowymi. Jak twierdzi Laviolette, z badaniem autostopu na świecie jest ten problem, że nie wiadomo ani kiedy się zaczął, ani gdzie się zaczął, ani nawet jak się zaczął (Laviolette 2020: 215–216). Do rozwikłania tej zagadki nawet nie aspiruję.

Na szczęście o narodzinach autostopu w Polsce możemy powiedzieć już coś więcej. Samo przemieszczanie się za pośrednictwem tzw. podwózki określało się w PRL-u mianem „okazji” – nie łapało się wówczas „stopa”, jak dziś byśmy powiedzieli, a „okazję”. W ten sposób jeździło się do pracy, do sklepu, do miasta i wszędzie tam, gdzie inne formy transportu zawodziły. Stąd też wielu moich rozmówców często zaznaczało na początku wywiadu, że samych podróży autostopem odbyli niewiele i że więcej łapali „okazji”. Podróżniczy wymiar autostopu

wziął się podobno „z Zachodu”. W tekście Szymona Żylińskiego możemy znaleźć informację, że promowana przez czasopismo „Dookoła Świata” wspomniana pierwsza „Akcja Autostop” była najprawdopodobniej inicjatywą studentów zachłyśniętych obrazami zachodniego autostopu z podróżniczych gazet (Żyliński 2010: 54). Celem akcji było zachęcenie kierowców do podwożenia autostopowiczów i rozpowszechnienie tej formy podróżowania. Na tę okoliczność powstały książeczki autostopowicza z lizakiem policyjnym na okładce, który poprzez to skojarzenie miał służyć zatrzymywaniu aut. Wydawaniem książeczek zarządzało PTTK. Zawierały one tzw. kupony z wykazem kilometrów. Kierowca za zabranie autostopowicza otrzymywał od niego kupon z przejechanym dystansem. W związku z akcją organizowane były liczne konkursy, w których zarówno kierowcy, jak i autostopowicze mogli wygrać kosztowne nagrody, takie jak pralka Frania czy nawet samochód Warszawa. Jak pisze Jakub Czupryński, pomysł na zorganizowanie akcji z książeczkami autostopowicza zrodził się jako pierwszy w Polsce i został ochoczo przejęty w innych europejskich krajach, natomiast związana z nim inicjatywa konkursu dla kierowców i autostopowiczów jest zjawiskiem unikalnym na skalę całej Europy, a może i świata (Czupryński 2005: 21–22). Zaskakujące było również to, że autostop cieszył się poparciem państwa. Wydawać by się mogło, że antysystemowe konotacje autostopu i rzesze „buntowników” jeżdżących na kontrkulturowe festiwale nie zachęcą władz do wsparcia takiej akcji. Jednak książeczki autostopowicza okazały się użytecznym narzędziem kontroli, a promowanie współpracy społecznej zyskało potencjał propagandowy.

Przesiadka w czasie

Współcześnie autostop również nie jest wolny od wpływów – tym razem nie państwowych, a komercyjnych. Wiosną 2024 roku marka napojów energetycznych Red Bull zorganizowała akcję *Red Bull Can You make it?*, która polegała na 7-dniowej imprezie kierowanej do studentów z całego świata, polegającej na drużynowym podróżowaniu autostopem bez pieniędzy, a jedynie z puszkami napojów tej marki, które miały stanowić formę odwdzięczenia się kierowcom za darmowe przejazdy. Komercjalizacja autostopu widoczna jest również na organizowanych współcześnie zlotach autostopowiczów, na których uczestnicy otrzymują zestawy spersonalizowanych gadżetów od konkretnych marek lub mogą zakupić całą gamę produktów kojarzonych pośrednio lub bezpośrednio z autostopem. Wśród nich można znaleźć na przykład polecany autostopowiczom markowy koncentrat pasty do zębów zajmujący niewiele miejsca w plecaku czy piwo z unikatową etykietą „autostopowe jasne” firmowane przez popularne na rynku zakłady piwowskie.

Mimo że popularność autostopu maleje w wyniku rozwoju motoryzacji, rosnącej dostępności środków lokomocji i rozkwitu platform współdzielenia przejazdów, takich jak BlaBlaCar, to wydarzenia organizowane dla autostopowiczów wciąż cieszą się niemałą frekwencją. Stowarzyszenie Autostopowiczów Polskich co roku organizuje cztery ogólnopolskie zloty autostopowe: Początek

Sezonu Autostopowego, Autostopową Noc Kupały, Koniec Sezonu Autostopowego i najpopularniejszy z nich – Sylwester Autostopowy. Zanim miałam okazję być na jakimkolwiek z tych wydarzeń, jeden z moich rozmówców uprzedził mnie, że zapisy na sylwestra wyglądają podobnie do rejestracji przez USOS-a na oblegane zajęcia. Nie mają one, co prawda, wymiaru tak masowego jak PRL-owe akcje, ale na brak chętnych organizatorzy nie mogą narzekać. Oprócz imprez, zlotów i festiwali co roku w okresie majówkowym odbywają się liczne wyścigi autostopowiczów. Początkowo ich organizacją zajmowały się wyłącznie uniwersytety, a główną grupę docelową przedsięwzięcia stanowili studenci. Obecnie w organizacji tego typu wydarzeń możemy zaobserwować coraz większy udział zewnętrznych firm eventowych, które kierują swoją ofertę już nie tylko do studentów, a do każdego, kto ukończył osiemnaście lat. Biegący z miejsca startu uczestnicy wyścigów w kierunku najbliższych wylotówek, uchwyceni na zdjęciach fotoreporterów, przywodzą na myśl kadry z czołówki serialu *Podróż za jeden uśmiech*, na których autostopujący hipisi biegną w stronę ciężarówki i wskakują na jej pakę.

Chociaż autostop od czasów PRL-u uległ przeobrażeniom i współcześnie prym wiodą podróże solowe lub w parach, a nie jak niegdyś w tzw. grupach trampingowych, to niektóre jego elementy wciąż pozostają aktualne. Bez względu więc na to, czy moi rozmówcy, łapiąc stopa, mieli w dłoniach PRL-ową książeczkę autostopowicza, karton z wypisaną nazwą miasta czy puszkę napoju od sponsora, to ich autostopowe motywacje, specyfika ich podróży oraz korzyści i wnioski z niej płynące mogą mieć wiele punktów stykowych. W następnej części artykułu skupię się zatem na podobieństwach i różnicach między doświadczeniami autostopowiczów okołopeerelowych i współczesnych.

Czemu stopem?

Zacznę od motywacji, czyli kluczowego pytania „skąd pomysł na podróżowanie autostopem?”. Okołopeerelowi autostopowicze niemal jednogłośnie jako przyczynę swoich podróży wskazywali brak środków. Choć cele wyjazdowe każdego z moich rozmówców były inne – od pojechania na Woodstock, przez wakacyjne wypady nad morze, po podróże na Bałkany, to powód, dla którego wybierali autostop, mieścił się najczęściej w stwierdzeniu „nie było za co”. Autostop cieszył się w PRL-u popularnością oczywiście również z uwagi na wykluczenie komunikacyjne, choć żaden z moich rozmówców nie zwrócił na to bezpośrednio uwagi. Fakt, że dojazd do sklepu, miasta czy pracy wiązał się często z liczeniem na darmowy przejazd z zatrzymanym kierowcą, nie był kojarzony od razu z podróżowaniem, a głównie z łapaniem wspomnianych wyżej „okazji”. To rozgraniczenie w nazewnictwie nie pojawia się u współczesnych autostopowiczów, z którymi rozmawiałam. Opowiadając o swoich pierwszych autostopowych doświadczeniach, zaczynali oni od słów: „odjechał mi autobus”, „w górach nie było czym dojechać”, „do najbliższego sklepu było pięć kilometrów”. Żaden z nich nie nazwał jednak tego „okazją”. Podróżujący tą formą transportu dzisiaj, tak jak poprzednicy, choć

rzadziej, za motywację podawali brak funduszy – przy czym ich podróże nie ograniczały się jedynie do festiwali i wycieczek w góry, ale najczęściej dotyczyły wyjazdów do bogatych państw Europy Zachodniej czy też innych kontynentów, takich jak Azja czy Ameryka Południowa. Interesowało mnie jednak, dlaczego współcześni autostopowicze wybierali tę formę transportu, nawet jeśli zasoby ekonomiczne pozwalały im na inne, nieraz bardziej przewidywalne, komfortowe i skuteczniejsze środki lokomocji.

Choć autostop niesie obietnicę przygody, często postrzegany jest społecznie jako wybór podyktowany brakiem środków. Sama tego niejednokrotnie doświadczyłam, gdy przemieszczając się w ten sposób, bywałam pytana: „nie masz pieniędzy czy ty tak z fanaberii?”. Fanaberia, kaprys, widzimisie – te często powtarzane określenia, choć niezbyt przychylne współczesnym autostopowiczom, trafnie oddają zmianę, jaka zaszła w postrzeganiu autostopu, który z podyktowanej okolicznościami konieczności przekształcił się w niezobowiązujący wybór. Co więc dziś motywuje autostopowiczów, jeśli nie wyłącznie względy ekonomiczne?

Motywacją, którą często wymieniali moi rozmówcy, było oddziaływanie mediów społecznościowych. Jako inspiracje do podróży wskazywani byli przeróżni youtuberzy, założyciele grup autostopowych na Facebooku oraz instagramerzy relacjonujący na żywo swoje przygody. Innym powodem, dla którego próbowali oni swoich sił w autostopie, była szeroko promowana inicjatywa wyścigów autostopowych, o których dowiadawali się na studiach. Jeden z autostopowiczów, z którym rozmawiałam, powiedział, że początki tego typu wojaży zawdzięcza harcerstwu, bo to właśnie ono zaszczepiło w nim „ducha poruszania się w drodze”. Najważniejszy motyw, który, choć wyrażany różnymi słowami, wybrzmiewał w prawie każdym wywiadzie, to unikatowość tej formy podróżowania. Poniżej wypowiedź jednej z moich najmłodszych rozmówczyń: „Właśnie tylko stopem jeżdżę, bo to jest zupełnie inne doświadczenie, zupełnie inne takie, inny typ zwiedzania, nie wiem, danego kraju. Faktycznie możesz jakoś tak poczuć trochę takie codzienne życie ludzi” (kobieta, 22 lata). Dla kontrastu Czupryński, przywołując historię autostopowiczów podróżujących w PRL-u na różne festiwale, podkreślał, że często liczyło się dla nich jedynie dojechanie do celu i nie upatrywali w autostopie nic ponad „darmową podwózkę” (Czupryński 2005: 281–282). Nie popadając w przesadne uproszczenia, należy jednak stwierdzić, że „podróżowanie autostopem dla samego podróżowania autostopem” jest stosunkowo nową praktyką. Choć niejeden okołopeerelowy autostopowicz zgodziłby się z powyższym fragmentem rozmowy, to wartości płynące z tej formy przemieszczania się były dla nich raczej skutkiem ubocznym wyboru tej metody podróży, a nie jej główną motywacją.

Inne czasy, inne trasy

Jedną z kolejnych różnic między autostopem z czasów PRL-u a współczesnym dostrzegam w specyfice tego zjawiska. Pod pojęciem „specyfiki autostopu” wyróżniałam kilka podkategorii, które ułatwiły mi zestawianie doświadczeń

rozmówców z różnych pokoleń. Należą do nich: dostępność, przygotowanie, bariery, reakcje bliskich, łączenie podróży z pracą i relacje społeczne. Pierwsza zasadnicza różnica między sposobem podróżowania dawnych i współczesnych autostopowiczów dotyczy dostępności odwiedzanych miejsc i przeznaczanego na to czasu. O ile współcześni autostopowicze uważają, że tą metodą można dojechać niemal wszędzie, o tyle dla okołopeerelowych podróżników samo wydostanie się z Polski nawet po upadku żelaznej kurtyny często stanowiło nie lada wyzwanie. Wskazywali oni między innymi na trudności związane z przekraczaniem granic i podejmowaniem pracy za granicą:

Chodzi mi bardziej, że otwartość granic (...) no bo jednak jakby zawsze trzeba było mieć paszport, nawet do Czech trzeba było mieć paszport. To były takie czasy, no niestety, nie jak teraz, nie było erasmusów, różnych innych wymian studenckich i my, Polacy, studenci, czy w ogóle, nie można było pojechać do pracy, nie wiem, w biurze, czy do pracy w zawodzie, bo to się, wiesz, my z tej strefy komunistycznej, no to jakieś pozwolenia na pracę. My mogliśmy pojechać, pracować tylko na czarno... (kobieta, 58 lat).

Jedna z kobiet, autostopujących krótko po 1989 roku, zestawiając swoje doświadczenia podróżnicze z przeżyciami własnych dzieci, doszła do wniosku „że to wszystko jest [teraz] takie... na wyciągnięcie ręki, jakby świat się zmniejszył bardzo” (kobieta, 58 lat). Zmniejszył się świat, ale i skurczył się czas, na co z kolei żala się współcześni autostopowicze, dostosowując swoje wyjazdy do liczby dni urlopowych w pracy. Dwumiesięczne wyjazdy grup trampingowych podczas wakacji studenckich, o których opowiadają starsze pokolenia, często pozostają poza zasięgiem współczesnych autostopowiczów, którzy już w młodym wieku łączą naukę z pracą. Coraz popularniejszą praktyką staje się więc podróżowanie do miejsc docelowych samolotem, a następnie przemieszczanie się autostopem na miejscu: „Teraz mam normalną pracę w Polsce na etacie, więc właśnie już dużo mniej jest tego urlopu, więc na przykład sobie lecę i tam już jestem w stanie pojeździć stopem czy wynająć auto” (kobieta, 30 lat).

Upływ czasu widać także w sposobie przygotowań do podróży. Dzisiejsi autostopowicze zapytani przeze mnie o to, jak szykują się do danej podróży, w wielu przypadkach odpowiadali „Nie przygotowuję się. Idę totalnie na żywioł” (kobieta, 19 lat). Niektórzy wskazywali na przeszukiwanie wątków o miejscu, do którego jadą, na autostopowych grupach na Facebooku. Inni podawali jeszcze sprawdzenie dostępności miejsc do „łapania stopa” na stronie Hitchmap.

Mało kto mówił natomiast o zawartości swojego plecaka. Jedynym elementem, który pojawiał się za każdym razem, był gaz pieprzowy, uznawany przez autostopowiczów za niezbędne wyposażenie. Nie oznacza to, że przygotowania współczesnych autostopowiczów do wyjazdów ograniczają się do półgodzinnego pakowania, ale z pewnością nie są dla nich niczym charakterystycznym na tle innych form podróżowania. Autostopowicze okołopeerelowi wręcz przeciwnie – czasem poświęcali więcej czasu na same przygotowania niż na podróż. Najstarsza

z moich rozmówczyń wspominała, jak przez cały rok zbierała produkty spożywcze kupowane na kartki, żeby zrobić słoiki na wyjazd nad morze. Wedle jej szacunków plecak ze stelażem z całym wyposażeniem i zabranym jedzeniem ważył blisko sto kilogramów i gdyby nie to, że podróżowała autostopem z mężem i szwagrem, nie podołałaby jego udźwignięciu. Inna z kobiet podróżująca w „czasach kartkowych”, opisując swój sprzęt biwakowy, mówiła:

To też nie były takie czasy jak teraz w Decathlonie, taki malutki namiot, tylko to był taki worek olbrzymi. (...) Śpiwór był odpowiednio duży, karimata... Mieliśmy ze sobą kuchenki, ileś jedzenia zabrane z Polski, różnych tam zupek, żółtego sera i jakichś tam rzeczy, które się nie psuły, bo ceny w Polsce, a w Europie Zachodniej pod koniec lat 80. to była ogromna różnica, więc przy skromnych budżetach studenckich się zabierało pół spiżarni ze sobą (kobieta, 58 lat).

W przypadku barier znów niewiele będę miała do napisania o współczesnym autostopie. Jedyna wzmianka o napotkanych przeszkodach w autostopie dotyczyła bariery językowej we Francji, którą wskazała podróżująca tam autostopowiczka. Dla okołopeereelowych podróżników nieznanomość języka była najmnijszym utrudnieniem. Nieaktualne mapy, brak kontaktu z rodziną czy trudności z wymianą waluty – to tylko niektóre z wielu przeszkód, jakie wymieniano. Jak powiedziała mi jedna z autostopowiczek:

To nie było tak, że sklep Żabka jest co chwile, prawda, czy, nie wiem, czy telefon właśnie, chociażby budka, czy cokolwiek jest. To były takie czasy, że trzeba sobie to tak było trochę... Znaczy to było dużo trudniejsze logistycznie, ale dało się. Oczywiście ja już nie pamiętam, czy my tam jakiegokolwiek pranie zrobiłyśmy, czy było gdzie... (kobieta, 58 lat).

Ciekawych różnic możemy też dopatrzeć się, porównując reakcje otoczenia na podejmowane autostopem podróże. W rozmowach ze współcześnie autostopującymi podróżnikami często powtarzającymi się motywami były strach i zmartwienie wśród członków rodziny oraz podziw ze strony znajomych. Autostopowicze mówili, że niekiedy specjalnie nie informowali swoich najbliższych, by nie przysparzać im zmartwień:

Dowiadawali się po fakcie i no moja mama powiedziała, że jest szczęśliwa, że przeżyłam i że nic złego się nie stało, ale raczej gdybym jej powiedziała to by mnie nie puściła, więc reakcje były później. Było to takie bardziej zszokowanie, tak bym to nazwała, że dużo osób, przynajmniej tych młodych, teraz by się nie odważyło na taką przygodę, mam wrażenie, i że wśród pokolenia moich rodziców jest to dosyć popularny środek transportu, przynajmniej był za ich młodości, a teraz już trochę wyszedł z mody w mojej grupie wiekowej (kobieta, 19 lat).

Zupełnie inne wątki pojawiały się w wywiadach z okołopeerelowymi podróżnikami. Kiedy pytałam o przykładowe reakcje ich rodziców, często natrafiałam na takie odpowiedzi:

No nic ich to jakby nie obchodziło, zupełnie, w ogóle. I nie pamiętam w ogóle, żeby rodzice byli tematem jakimkolwiek czy u mnie, czy u moich znajomych. Oni po prostu mieli chyba hasło, że „jedziemy zwiedzać Europę” i byli z tego dumni (mężczyzna, 50 lat).

Poczucie dumy z dołączenia dzieci do „krwioobiegu” Europy dominowało wówczas nad obawami o nie. Znajomi zaś, jak wskazywali najstarsi rozmówcy, zamiast zdziwienia i uznania, wyrażali przede wszystkim zazdrość. Gdy próbowałam dociec, jak to możliwe, że rodzice z entuzjazmem wręcz puszczały swoje dzieci świeżo po maturze na kilkumiesięczne wyprawy autostopem, licząc się z tym, że nie będzie z nimi prawie żadnego kontaktu, jedna z autostopowiczek wytłumaczyła mi, że:

One [matki] tak może sobie podeszły trochę, że wiesz, że może coś fajnego jednak przeżyjemy, że wiesz, to był ten czas, to czego teraz wy już nie macie, bo wy jesteście teraz młodzi ludzie, jesteście Europejczykami, dla was to jest... w ogóle nie ma żadnych granic, a wtedy naprawdę dla naszych rodziców, jeszcze dla mnie, ta taka... smutne takie czasy tej powojennej szarej komuny, gdzie nic nie było, gdzie wszyscy byli szarzy, smutni, ponurzy (kobieta, 58 lat).

Diametralne różnice między autostopem okołopeerelowym a współczesnym widać również w łączeniu podróży z pracą. Jak wcześniej wspominałam, dzisiaj dość powszechną praktyką jest wyjeżdżanie za granicę samolotem i przemieszczanie się autostopem na miejscu, po to, by zmieścić swój wyjazd w zaplanowanym wcześniej terminie urlopu. Autostop ma jednak to do siebie, że rzadko bywa przewidywalny. Często więc zarówno ci, dla których możliwość wyjazdu za granicę była nowością, jak i ci, którzy nie pamiętają czasów zamkniętych granic, decydowali się na łączenie autostopu z pracą. W przypadku autostopowiczów okołopeerelowych były to głównie prace sezonowe „na czarno”. Moi rozmówcy pracowali między innymi przy zbiorach truskawek, w przetwórnich, pakowniach, fabryce dekatyzacji dżinsów czy na tzw. zmywaku. Z trudem można było zdobyć pracę jako kelnerka, a o pracy w zawodzie, jak informowała jedna z autostopowiczek, można było tylko pomarzyć. Współcześnie prace przy zbiorach, a zwłaszcza przy winobraniach, z uwagi na swój „dionizyjski” charakter, również cieszą się popularnością i rzadko są już pracami „na czarno”. Jednak od czasów pandemii prym wiedzie zdecydowanie praca zdalna. Trudno uwierzyć, że można pracować, czekając na zatrzymane auto, jednak dla „stopików” (jak określa się dziś autostopowiczów) nie ma rzeczy niemożliwych:

Odkąd pandemia wszystko na zdalne przeniosła, to przeniosłem swoją pracę sto procent zdalnie, więc na przykład teraz jak byliśmy z dziewczyną w Azji

trzy miesiące, to komputer ze sobą miałem, albo po prostu ja ludziom też jakieś projekty, zadania robię, więc łapaliśmy stopa. Justyna łapała, a ja na przykład siedziałem i dziobałem coś na kartkach (mężczyzna, 34 lata).

Ostatnia z podkategorii mieszcząca się w specyfice podróży to relacje społeczne. Bez względu na czasy odgrywają one ważną rolę w podróżach autostopem. Nikt przecież nie decydowałby się na ciągle wchodzenie w interakcje z nowo poznanymi ludźmi, gdyby w jakiś sposób ich nie cenił. Z ust najstarszych weteranów autostopowych słyszałam wielokrotnie o niezobowiązujących podwózkach, które przerodziły się w znajomości na lata. Coroczne wysyłanie kartek bożonarodzeniowych albo wzajemne zapraszanie się na urodziny czy nawet na ślub to przykłady zawiązywania relacji, o których wspominali wyłącznie okołopeerelowi rozmówcy. Współcześni autostopowicze mówili z kolei o obserwowaniu się w mediach społecznościowych i wymienianiu się Facebookiem czy WhatsAppem. Kiedyś powszechną praktyką było zapraszanie autostopowiczów przez kierowców na obiad czy pomaganie im w zorganizowaniu noclegu. Pokutowało przekonanie, że autostopowicze to osoby podróżujące tą formą z konieczności podyktowanej brakiem pieniędzy. Dziś, kiedy do zatrzymanego auta wsiada podróżnik z drogim sprzętem turystycznym i najnowszym telefonem w ręku, takie propozycje już rzadko się zdarzają. Ceny i dostępność innych środków lokomocji są na tyle przystępne, że kierowcy czasami oferują podwózkę jedynie na dworzec czy przystanek autobusowy, nie rozumiejąc idei autostopu „z wyboru”. Inną kwestią jest, że przejazdy autostopowe zastępowane są obecnie przez korzystanie ze wspomnianej już platformy BlaBlaCar. Podobnie jest ze spontanicznymi propozycjami darmowych noclegów, które stopniowo wypiera serwis Couchsurfing. Uprzednie sprawdzanie kierowców i hostów, ale także pasażerów i goszczących, stało się formą zwiększania bezpieczeństwa, które dla obu stron jest obecnie istotnym elementem podróży.

Zostając jeszcze przy relacjach społecznych, warto odnotować zmianę dotyczącą stylu podróżowania. Chętnie wybierane niegdyś przemieszczanie się autostopem w grupach zanikło na rzecz coraz powszechniejszych wyjazdów solowych i w parach. O ile jeżdżenie dwójkami było i jest najczęściej wybieranym wariantem autostopowym, o tyle podróże w pojedynkę przeżywają teraz swój rozkwit. Widać to dobrze, zestawiając wypowiedzi autostopowiczów różnych pokoleń. Świeżo upieczony student zapytany przeze mnie, dlaczego podróżuje sam, odpowiedział:

Wolę podróżować solo. Jak będę miał pluskwy w namiocie, to są to moje pluskwy, jak trafię do szpitala, to nikt na mnie nie czeka i odwrotnie – nikt mnie nie wstrzymuje w podróży, nie trzeba chodzić na kompromisy, dostosowywać się do czyichś sił, humorów, jest się bardziej niezależnym (mężczyzna, 29 lat).

Dla kontrastu – mężczyzna będący już od dawna „na autostopowej emeryturze”, opowiadając o tym, dlaczego przestał jeździć autostopem, wskazał na rozpad grupy, z którą podróżował – jak to ujął: „Mam wrażenie, że po prostu paliwo towarzyskie się trochę skończyło” (mężczyzna, 50 lat).

Czy warto było szaleć tak?

Ostatnią kwestią, której chcę się przyjrzeć, to korzyści i wartości, jakie płyną z podróżowania autostopem. Przygoda, adrenalina, poczucie sprawczości, brak ograniczeń i kontakt z drugim człowiekiem to obszary, wokół których najczęściej krążyli współcześni autostopowicze zapytani o to, „co oni właściwie mają z tego stopa?”. Poniżej zamieszczam kilka wypowiedzi, które najlepiej oddają ważne dla nich wartości:

To po prostu jest przygoda zawsze. Jak coś nowego się dzieje to jest taka otwartość na to, że może nie dojadę tam, albo dojadę może później. No ale coś za coś, nie? Spotkamy ciekawego człowieka, zobaczą może jakieś inne miejsce (mężczyzna, 15 lat).

– I to jest atrakcyjne, że nie masz planu?

– Tak, to jest adrenalina, to jest mega ciekawe (kobieta, 30 lat).

Uważam, że autostopem można dojechać wszędzie, gdzie można dolecieć samolotem, a nawet dalej (kobieta, 19 lat).

Takie budowanie poczucia sprawstwa, no bo naprawdę, no, jak mi się udało te 1600 kilometrów przejechać, ale no nawet zaczynając od krótkich odcinków – to miałem takie poczucie, takie wiesz, że... A no że mogę, *sky is the limit* (mężczyzna, 27 lat).

No i fajna jest właśnie ta otwartość, że też wtedy w sumie tak mało potrzeba, żeby mieć jakiś taki wręcz intymny kontakt z drugim człowiekiem, bo czasami poznajesz jakieś historie życia i ten człowiek opowiada ci więcej niż Twój bliski znajomy (kobieta, 27 lat).

Moi okołopeerelowi rozmówcy upatrywali autostopowych korzyści w podobnych obszarach (może z wyjątkiem adrenaliny, bo jednak wejście do kogoś obcego do samochodu było dla nich normą w czasach powszechnych „okazji”). Jednak to co, z oczywistych względów, nie pojawiało się u młodszych podróżników, to wartość poczucia się wreszcie Europejczykiem. Nie mogę nie przytoczyć jednej z bardziej emocjonalnych wypowiedzi, która pokazuje, jak wielkiej zmianie w obrębie polskiej turystyki towarzyszył autostop:

No po prostu niesamowite. Jest strasznie dużo wątków takiego bycia uznanym za pełnoprawnego Europejczyka, tak, i takie niesamowite wyobrażenia w głowie, że to my będziemy kiedyś tacy, jak oni, jak skończymy studia, pójdziemy do pracy. To było dla nas coś niezwykłego, bo jednak dziesięciolecia doświadczeń naszych rodziców z PRL-u, to jednak były... jednak takiego mocno siermiężnego życia, prawda, a tutaj nagle po prostu to wszystko, co było dla nich... No bo to też taka ekscytacja z domów pochodziła, że „wy jesteście tym pokoleniem, które może tej

Europy doświadczyć”, bo tam po prostu nie wolno było jeździć, więc to też było... takie poczucie sprawiedliwości społecznej, że znowu jesteście obywatelami tego świata szerszego, europejskiego i że ci ludzie, którzy na nas czekają i taka duma, że po prostu stać nas na to, bo tak politycznie, społecznie i finansowo, żeby tam pojechać. Inna sprawa, że za darmo i autostopem, ale to wyraźnie była taka nobilitacja po prostu, taka polityczna, czy taka społeczna, więc jakby to przeważało, tak, a nie tak naprawdę jakiś lęk, strach co się stanie (mężczyzna, 50 lat).

Zmiany zachodzące w polskim autostopie na przestrzeni lat są w stanie zabrać nas o wiele dalej niż tylko do przeobrażeń dotyczących krajowego podróżnictwa.

Wnioski z podróży

Co może powiedzieć nam polski autostop o zmieniającej się rzeczywistości społeczno-kulturowej? Po pierwsze, dla okołopeerelowych autostopowiczów główną barierą podróżniczą była kategoria miejsca, dla współczesnych jest nią czas. Różnica ta trafnie obrazuje problemy dzisiejszego społeczeństwa, któremu zwiększyły się możliwości, ale skurczył się czas na korzystanie z nich. Po drugie, większość autostopowiczów „starej daty” ceni sobie w podróżowaniu wspólnotowość, współcześni natomiast dopatrują się wartości w niezależności i podróżach solowych. Wypowiedź mojego rozmówcy o niechęci do kompromisów i mierzenia się z cudzymi problemami oraz o potrzebie bycia zależnym wyłącznie od siebie jest niczym innym jak zilustrowaniem tego, jak kultura indywidualizmu rozpycha się dziś łokciami kosztem nawiązywania głębszych relacji. Chociaż współbycie leży u podstaw autostopu, to i ono okazuje się być dziś dla tego środowiska specyficzne.

Kiedy uczestniczyłam w wielu zlotach autostopowych, nasuwały mi się różne refleksje na temat budowania przez autostopowiczów więzi. Z jednej strony wydawały mi się one bardzo bliskie – ledwie zdążyłam zapoznać się z niektórymi osobami, a już czuliśmy się na tyle komfortowo, by kąpać się razem nago w jeziorze, spać w jednym namiocie czy zdecydować się na wspólną podróż. Z drugiej strony – po zlotach kontakt wygasał, a uczestnicy często nie zapamiętywali o sobie nic poza tym, że dobrze spędzili razem czas. Zażyłość obserwowanych przeze mnie znajomości nie wykraczała poza „tu i teraz” i trudno było mi wyobrazić sobie je w codziennej prozie życia opartej na gestach, takich jak pożyczenie auta, popilnowanie dzieci czy wsparcie w kryzysowych sytuacjach. Sposób nawiązywania przez autostopowiczów relacji, bazujący na intensywnym, ale niezobowiązującym nazbyt kontakcie, odpowiada ogólnym tendencjom społecznym, o których pisze Michel Maffesoli, opisując koncepcję neoplemion – powszechnych dziś wspólnot emocjonalnych, niewymagających od ich członków stałego zaangażowania (Maffesoli 2008).

Kolejna konkluzja stawia dzisiejszych autostopowiczów w korzystniejszym świetle niż powyższa, bo choć po części są oni uwikłani w sieci indywidualizmu, to daleko im do wspierania rosnącego obecnie problemu izolacji społecznej.

W okołopeerelowej rzeczywistości wyjeżdżający byli stale skazani na czyjeś towarzystwo i pewnie z tego też względu podróżowali głównie „za miejscem”, nie „za człowiekiem”. O komfortowej jeździe autem w pojedynkę wielu z nich mogło tylko pomarzyć. Możliwość podróżowania samemu z miejsca na miejsce to przywilej, którego współcześni autostopowicze nie dostrzegają – podobnie jak kwestii bycia Europejczykiem. Dzisiaj, kiedy polski paszport znajduje się w czołówce najsilniejszych dokumentów pod względem wizowym i w łatwy sposób można dostać się praktycznie wszędzie, autostop o wiele częściej podejmowany jest w celu poznawania ludzi, a nie tylko miejsc, w których oni żyją. Współczesny autostop uwidacznia więc aktualne ludzkie pragnienia, jakimi są tęsknota za rozmową z drugim człowiekiem i chęć niebycia anonimowym w środkach lokomocji.

Przekształcenia wewnątrz polskiego autostopu pokazują także mechanizmy działania kultury strachu, w obrębie której, jak słusznie zauważa Barry Glassner, to postrzeganie zagrożenia wzrasta, a nie rzeczywisty poziom ryzyka (Glassner 2018). Rodziny okołopeerelowych autostopowiczów, mimo częstego braku kontaktu, bały się o nich znacznie mniej niż bliscy współcześnie podróżujących tą formą. Przestrzeganie dziś autostopowiczek przed gwałtem, a autostopowiczów przed pobiciem, czy też polecanie podróżnikom przeróżnych środków ostrożności, trafnie obrazuje obecnie występujące paradoksy polegające na wywoływaniu zastraszania przez nadmierne skupianie uwagi na zagrożeniach. W efekcie prowadzi to także do upadku zaufania społecznego, które jest ważną kategorią również w innym kontekście związanym z autostopem. Władze PRL-u wykorzystujące wspomniane „Akcje Autostop” do celów propagandowych, poprzez okazywane poparcie stwarzały wśród obywateli poczucie, że autostop jest kontrolowanym przez państwo środkiem transportu, a co za tym idzie – bezpiecznym. Dziś to podmioty komercyjne przejmują tę rolę, angażując się w ramach działań marketingowych w organizację wydarzeń związanych z autostopem, a ich patronat, podobnie jak PRL-owych władz, umacnia wiarygodność tej formy podróżowania. Przejście autostopu spod skrzydeł państwa w ramiona firm komercyjnych pokazuje współczesne strategie zarządzania zaufaniem społecznym charakterystyczne dla nowego kapitalizmu, w którym instytucje państwowe ustępują miejsca organizacjom pozarządowym – o czym, powołując się na zbiór publikacji Richarda Sennetta, pisze Magdalena Ozimek (2016: 130).

To tylko niektóre z przykładów na to, jak pozornie niewiele znaczący w historii środek lokomocji obrazuje istotne przeobrażenia kulturowe. I choć podróż przez rozmaite ścieżki interpretacyjne mogłaby trwać dalej, warto zatrzymać się i zebrać wnioski z dotychczasowej drogi. Autostop, pomimo że współcześnie postrzegany jest jako marginalna praktyka transportowa, w dalszym ciągu stanowi obszerne pole znaczeń, ale i nieprzebranych dróg, które warto odkrywać. Niezależnie od tego, kto wykorzystuje go do swoich celów, jakie budzi on reakcje społeczne, o jakich ludzkich potrzebach mówi i w jakie tendencje kulturowe jest uwikłany, pozostaje on lustrem ważnych procesów cywilizacyjnych i czynnym świadkiem zmieniającego się świata.

Dziś świat jest na wyciągnięcie ręki, a człowiek się oddalił i stał się tą peerelowską niedostępną Europą, do której poznania współcześni autostopowicze nieustannie dążą...



Literatura

- Cienciała, M. (2014) *Autostop i autostopowiczki w XXI wieku – analiza antropologiczna zjawiska*. Praca magisterska, Uniwersytet Jagielloński. <https://ruj.uj.edu.pl/entities/publication/77bf95a9-631b-47ea-8b6f-0631802998be> [dostęp: 24.04.2025].
- Czupryński, J. (2005). *Autostop polski. PRL i współczesność*. Kraków: Hałart.
- Glassner, B. (2018). *The Culture of Fear (Revised)*. New York: Basic Books.
- Kiczyńska, J. (2015). *Autostopem przez PRL, czyli jak podróż stała się ucieczką od szarej rzeczywistości*. Praca licencjacka, Uniwersytet Jagielloński.
- Kusiak, P., Gutkowska, K. (2017). Autostop – odradzająca się w Polsce forma podróżowania, stanowiąca wyzwanie dla producentów żywności. *Postępy Techniki Przetwórstwa Spożywczego*, 2, 121–127.
- Laviolette, P. (2020). *Hitchhiking. Cultural Inroads*. London: Palgrave Macmillan.
- Maffesoli, M. (2008). *Czas plemion*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Ozimek, M. (2016). O cechach życia w nowym kapitalizmie. Richard Sennett i inspiracja dla antropologii neoliberalizmu. *Studia Krytyczne*, 3, 121–137.
- Przyłipiak W. (2020). *Czas wolny w PRL*. Warszawa: Muza.
- Sennett R. (2010). *Kultura nowego kapitalizmu*, Warszawa: Muza
- Żyliński, S. (2010). Autostop w PRL-u: próba opisanego zjawiska w oparciu o ówczesne teksty prasowe. *Media – Kultura – Komunikacja Społeczna*, 6, 53–76.

SUMMARY

From the PRL-era 'bargains' to contemporary hitchhiker races. Cultural transformations within Polish transportation practices since the late 1950s.

The article explores the transformations within Polish hitchhiking from the era of the Polish People's Republic to the present. Using ethnographic interviews as research material, the author compares the experiences of hitchhikers from different generations, traveling across various historical periods. The key comparative categories on which the researcher focuses are the motivations and specifics of the journeys undertaken, as well as the benefits and conclusions drawn from them. The analysis of changes within the phenomenon of hitchhiking serves as a starting point for broader reflections on the overall transformations in transportation practices. The researcher undertakes their interpretation to demonstrate that the phenomenon of hitchhiking accurately reflects the cultural processes occurring over the years and can serve as a valuable indicator of social changes.

Keywords: hitchhiking, travelling, PRL (People's Republic of Poland), mobility practices, cultural changes