

Demeter Éva

A STOPPOSOK EGYETEMI HALLGATÓK UTAZÁSAI AZ E60-ON AZ 1990-ES ÉVEK MÁSODIK FELÉBEN

1. Bevezető

Az utazásnak életteret, illetve világgépet befolyásoló hatásáról Hermann Bausinger ír *Népi kultúra a technika korszakában* című kötetében.¹ A tér meghódítása a világ tágulását vonja maga után. A mai társadalomban az utazás nem a mindennapi életből való kilépést jelenti az egzotikus, idegen szférába, hanem éppen a mindennapi élet tartozéka, meghatározója. Gyakran látni az utak szélén álló embereket, akik a kezükkel jeleket vagy lapra írt földrajzi nevet mutatnak az arra elhaladó sofőröknek, azzal a céllal, hogy őket is vigyék el egy bizonyos helyre. Jelen tanulmány az utazás sajátos formáját, az *autóstop* vagy *alkalmi* kifejezésekkel jelölt jelenséget vizsgálja.² Az első kifejezés nyilvánvalóan a *stop* 'megállni' jelentéséből származik, a második arra utal, hogy nem rendszeres, hanem véletlenszerűen adódó autóval történik az utazás.

Aktív stopposként saját megfigyeléseimet és tapasztalataimat használtam fel a tanulmányban. Marosvásárhelyi lévén utazásaim innen indultak, és ide tértek vissza, példám erre az origóra vonatkozathatók. Emellett sokat utaztam más városokat összekötő útvonalakon is. Saját tapasztalataim mellett dolgozatomban kilenc beszélgetőtársamtól származó információimat is felhasználom. Az adatközlők három kivételével nem a szülővárosukban végezték egyetemi tanulmányaikat. Számukra Marosvásárhely – Kolozsvár – Budapest a fő útvonal, amelyet autóstoppal tettek meg. P. E. az egyedüli, aki stoppal ingázik. A megkérdezettek közül vannak, akik a kirándulások alkalmával is stoppal utaznak. Megfigyeléseimet Romániában végeztem, tehát a jelenség leírása ebben a formában erre a területre vonatkozik. A megkérdezett stopposok zöme egyetemi hallgatóként szerzett tapasztalatait osztotta meg velem, tehát a stopposok szubkultúrájára vonatkozó megállapítások elsősorban

erre a társadalmi csoportra érvényesek. A beszélgetések során az 1990-es évek második felében szerzett tapasztalataikat összegezték a megkérdezett stoppostársaim. Azóta több város is egyetemi központtá vált, közszállító magánvállalkozások jöttek létre, amelyek az ország nagyvárosai között gyakori, gyors kisbuszjáratokat működtetnek elfogadható áron (olcsóbban a gyors- és sebesvonatokra szóló menetjegy áránál). A tanulmány – bár érdekes lenne – nem tér ki arra, hogy milyen változásokat idéztek elő ezek a tényezők a stoppolás gyakorlatában, ennek vizsgálata újabb gyűjtést igényel. Az *alkalmi* és a *stoppolás* kifejezéseket a vizsgált jelenség szempontjából egyenértékűnek tartom, gyakrabban fogom a stoppolást használni terminusként, az alkalmi csak az ismétlések elkerülése végett.

Az alkalmi utasoknak, illetve a sofőröknek a stoppoláshoz való viszonya kultúránként, országonként, sőt egyénenként változik. Közép- és Nyugat-Európában a stopposoktól nem vesznek el pénzt, ott aki kiáll az útszéltre, azért áll ki, mert nincs pénze utazásra. Lengyelországot a „stopposok paradicsomaként” emlegetik, ahol szívesen veszik fel a stopposokat a sofőrök. Viszont ott sokkal kisebb azon sofőrök száma, akik hajlandók a visszajelzésre, legyen az akár pozitív (azaz felveszi), akár negatív (*nemet* jelez).

A stopposok szubkultúrája nem rejtőzködő, ellenkezőleg: szembetűnő az átlagember számára. Nem kártékony, nem romboló és nem deviáns. Nincs szükség beavatásra ahhoz, hogy valaki ennek a kultúrának a részesévé váljék. Az a tudás, amivel a stopposok rendelkeznek, bárki számára elsajátítható, ha ezt az utazási formát választja és gyakorolja. Bármennyire is hozzáférhető, látható, tapasztalható e kulturális rendszernek a működése, a körülhatárolása annál nehezebb. Mindenki részese ennek a kultúrának, aki stoppol? A hobbicsoportok esetén egyértelmű a csoporthoz való tartozás: vagy van

¹ BAUSINGER, Hermann 1995, 53–54.

² Az autóstop vizsgálatával 1997-ben kezdtem el foglalkozni, *Az autóstop* című dolgozatommal első díjat nyertem a kolozsvári BBTE Tudományos Diákköri Konferenciáján. A dolgozat kivonata megjelent a *Művelődés* 1998/11-es számában. DEMETER Éva 1998. 2000-ben magiszteri dolgozatot írtam erről a témáról – *Az autóstop jelentései* – Keszeg Vilmos irányításával. Abban az évben

készítettem az interjúkat. 2005-ben Bali János *Városantropológia* című kurzusán a szubkultúrák fejezetnél kiselőadást tartottam a témáról. Itt szeretném megköszönni a segítséget beszélgetőtársaimnak, akikkel az interjúkat készítettem, tanárainknak, Keszeg Vilmosnak és Bali Jánosnak, valamint férjemnek, Papucs Andrásnak, aki aktív stopposként beszámolt utazási élményeiről és észrevételeivel hozzájárult e tanulmány megírásához.

valakinek gyűjteménye, vagy nincs. Meddig marad stoppos valaki: csupán abban az időszakban, amely alatt rendszeresen stoppal ingázik a munkahelyére, vagy az egyetemi évek alatt, amíg stoppal utazik szülővárosától az egyetemi városba? A stopposok szubkultúrájába tartozik-e az, aki kényszerből ingázott stoppal egy időszakban, de negatív élményként élte át, gyermekét tiltja a stoppolástól, és ezzel nem adja tovább ezt a kultúrát, hanem megszüntetné azt? Nagy Terézia az általa kutatott szubkultúrák résztvevőit a kutatói konstrukcióban elfoglalt helyük alapján rendezte koncentrikus körökbe: a középpontba az intenzíven résztvevőket és a hosszabb időintervallumban jelenlévőket sorolta, a következő szintet a beavatottak, de nem állandó résztvevők alkotják, a legkülső körben azok vannak, akik külsődlegesen adaptálódtak a kulturális mintához, a kulturális tudás elsajátítása nélkül.³ A legbelső kört az underground zenei szubkultúrában nagymértékben a produktum (DJ-k zenéje, graffitisek alkotásai) határozza meg, másrészt az átélt élmény minősége. Bár nincs produktum az alkalmi utazás során, „nagy stopposok” vannak, akik ha lehet, ilyen módon utaznak, és nem csak a funkcionális szempontból, hanem az élményért is stoppolnak. Ők alkotják a stoppolás szubkultúrájának magját. Beszélgetőtársaim zöme ebbe a csoportba tartozott, ma már ők is passzív stopposok (B. G., K. A., P. E., P. Cs., Z. Z.).⁴ A következő körbe azokat sorolom, akik ugyan kényszerből utaznak stoppal, de elfogadják alternatív utazási formának a stoppolást a maga sajátos működésével, élményszerűségével, előnyeivel, hátrányaival együtt, ide tartozik M. K. A legtovábbi kört azok alkotják, akik egy bizonyos időszakban utaztak ismételt stoppal, de kényszerként élték át, negatív élményként emlékeznek rá, az általam kérdezettek közül M. I. képviseli ezt a csoportot. Ők azonban elsajátították azt a tudást, amely a gyakorló stopposok sajátja. El kell különítenünk a szubkultúrák aktív és passzív résztvevőit. Különösen fontos ez az ifjúsági szubkultúrák esetén, hiszen a felnőttkorral eltávolodnak az egyének a divat vagy a zenei stílusokra szerveződött csoportoktól, sok ilyen szubkultúra megszűnik és újabbak jönnek létre. A stoppolás, természetéből adódóan, nem szűnik meg. Aki maga is autótulajdonos lesz, passzív stopposá válik, hiszen kerülhet olyan helyzetbe, amikor újra stoppolnia kell. Nem sorolom a szubkultúrához azokat az egyéneket, akik egyszer kipróbálták, vagy rákényszerültek a stoppolásra, de nem utaztak ismételt stoppal és negatívan ítélik meg, el-

utasítják az utazásnak ezt a formáját. Ide sorolom M. E.-t, aki soha nem stoppolt, és K. E.-t, aki utazott ugyan alkalmival, de nem rendszeresen, és negatív véleménye van az utazásnak e módjáról.

A deviáns szubkultúrák tagjai a társadalom perifériájára szorult, alacsony presztízsű csoportokból kerülnek ki. A stopposok többféle társadalmi réteg tagjai. Arra a kérdésre, hogy miért a stoppot választják, legtöbbször az anyagi okokat említik. Bizonyos társadalmi helyzetben az anyagiaknak a hiánya nem jelent alacsony társadalmi presztízst, például egyetemi hallgatók, katonák esetén. Az ingázó pedagógusok helyzete viszont azt tükrözi, hogy a társadalom nem ismeri el megfelelő mértékben a munkájukat. Az, aki az út szélén áll, mindenképpen kiszolgáltatott helyzetben van a sofőrhez képest, aki a domináns ebben a kapcsolatban, még akkor is, ha foglalkozását tekintve (sofőr) a társadalmi ranglétrán alacsonyabban helyezkedik el, mint a stoppos egyetemista.⁵ Munkahellyel rendelkező, kereső felnőtt számára viszont okozhat feszélyezettséget a stoppolás (lásd M. I. véleményét a stoppolás megítélésénél), de sokan stoppolnak olyanok, akik a társadalom perifériájához tartozó csoport tagjai (munkanélküliek, romák).

Ha arra a kérdésre keressük a választ, hogy szubkultúra-e vagy ellenkultúra a stoppolás, akkor a szervezett közlekedési rendszert tekintjük a domináns kultúrának. Szervezett közlekedési rendszer alatt a vasúthálózat és az úthálózat értendő, utóbbi nemcsak a tömegközlekedést, hanem a magánjárműveket is rendszerbe szervezi. A stopposok saját úticéljaik elérése érdekében egy működő rendszerbe kapcsolódnak be tulajdonképpen, mégpedig olyan módon, hogy a közlekedő járművek célállomásaihoz alkalmazkodnak. Szubkultúra abban az értelemben, hogy a domináns kultúrán belül alakított ki utazási modellt, és egy alternatív távközlekedési lehetőséget teremtett.⁶ Nem tömegközlekedés-ellenes, hiszen nem károsítja annak működését. Inkább a *blattolást* tekinthetjük ellenkultúrának, hiszen azáltal, hogy nem fizetik meg a menetjegyet az utasok, hanem annak árát a jegyellenőrnek adják, hozzájárulnak ahhoz, hogy ne legyen jövedelmező a vonatok közlekedése.⁷ Egyes vonalakon emiatt szüntettek meg vonatjáratokat. A társadalom számára az ökológusok által közvetített „tele autó” fogalmával jelölt pozitív értéket valósítja meg az autóstop azáltal, hogy egy autóban több személy utazik, így kevesebb az egy főre jutó környezetszennyezés.

³ NAGY Terézia 2002, 259–260.

⁴ A besorolást alátámasztó idézeteket *A stopposok motivációi és A stoppolás megítélése c.* fejezetekben közlöm.

⁵ Leach a státus egyenlőtlenségét a cseré egyenlőtlenségéből vezeti le. A kapitalista társadalomban a munkaadó van hatalmon, aki az utasításokat

adja és a pénzt a munkáért cserébe. LEACH, Edmund 1996, 128, 133.

⁶ „A szubkultúrák a domináns kultúrán belül, értékek köré szerveződnek, s annak mentén alakítanak ki kulturális mintákat, amely eltérő lehet a többségétől”. NAGY Terézia 2002, 267.

⁷ A *blattolásról* lásd FOSZTÓ László 1995.

2. A stopposok motivációi

a.) A stopposok első csoportját azok alkotják, akik a tömegközlekedési eszközök hiányában kénytelenek stoppal utazni. Romániában a stoppolás gyakorlatát az 1990-es években még mindig az 1989 előtt kialakult magatartásformák irányították. A rendszerváltozás előtt a közlekedési hálózat fejletlensége – nemcsak az utak minőségét tekintve, hanem a tömegközlekedési eszközök hatékonyságát is – nem elégítette ki az emberek helyváltoztatási igényeit. A rossz közlekedési viszonyok kényszerhelyzetbe hozták az embereket. Emiatt a faluból városba, valamint a szomszédos és távolabbi helységekbe irányuló utazás kiegészítő lehetőségeként az alkalmival történő utazás funkcionált. Akiknek menniük kellett valahová és nem juthattak el a szervezett közlekedési eszközökkel (vagy azért, mert egyáltalán nem volt menetrendszerinti járat, vagy csak nagyon ritkán közlekedett), rászorultak az alkalmi autókkal való utazásra. Ez szervezetlen volt, nem jelentett megszabott árat, de az utas kifizette azt az összeget, amit akkor is ki kellett volna fizetnie, ha tömegközlekedési eszközökkel utazik, sőt megtette a sofőrnek járó díjjal, mert az végül is szívességet tett azzal, hogy felvette és utaztatta. Tehát egyfajta hiánypótló megoldásnak tekintették ezt az utazási módot, és meg is fizették. *„Csík körül kellett, Csík környékén, mert megszokták, mert nincsenek járatok és ezért fizetnek az emberek, fel sem tevődik, hogy ne kelljen fizetni.”* (B. G.)

b.) A második csoportba azok tartoznak, akiknek nincs pénzük a tömegközlekedési eszközökre. *„Mert pénzt nem adok, aki azért áll meg, az úgyis az elsőket viszi. Aki azokon túljut, szerencséje lesz hozzám is, és esetleg úgy dönt, hogy mégiscsak elvisz, akkor megáll. És ami érdekes, hogy egyszer Segesvárról jöttünk egy kollégámmal, és ... táblával, ahogy illik, jött egy Dacia, azt hittük elvisz, mármint a szele, s akkor egyszer csak nagy fék, jó, mondtuk, hogy pénzünk nincs, jó, jó, tudja, akinek táblája van, annak úgyszinc pénze.”* (Z. Z.)

Ide tartoznak a tanulók, a diákok, a katonák, a szegények és mindazok, akik véletlen folytán kerültek az otthonuktól távol olyan helyzetbe, hogy nincs pénzük a hazautazáshoz. E két csoportot tehát jól meghatározott okok kényszerítik az alkalmi utazásra.

c.) A harmadik csoportba azok tartoznak, akik a szabad életmód tartozékának tekintik a céltalan, illetve spontán utazást. Ez egyfajta virtuskodást jelent. Például a homoródi diáktáborba stoppal illet menni. Ezt az életformát tükrözi J. Kerouac *Úton* című könyve, amelyet a hippik bibliájának tartanak.⁸ Ezt az analógiát támasztja alá egyik közéleti személy véleménye, aki szerint Homoród egy lekéssett Woodstock.

Az adatközlők elsősorban az anyagi szempont miatt választják azt a formát: ingyen vagy szimbolikus

összegért utaznak így. *„Tehát megvan elsősorban a pénzügyi oldala, mindenképpen. Hogy nem fizetni, vagy pénzt megspórolni.”* (K. A.) A stopposok biztonságosnak tartják ezt a formát, mert ha egyik autó elromlik, jön a másik. *„Szerintem olyan biztos (kacag) dolog a stoppolás. Egyik autó elromlik, jön a másik. Hányszor van olyan, hogy a busz elromlik, s nem érnek be csak tíz órára, küldenek egy másikat. Nem kényelmes, az biztos, hogy nem kényelmes, de a legbiztosabb, főleg forgalmas úton.”* (P. E.) Fontos szempont az is, hogy nincs időhöz kötve az indulás: *„...akkor megy, amikor én akarom.”* (P. Cs.) Ha csupán anyagi okok és az idő miatt stoppoltak volna a beszélgetőtársaim, a szubkultúra legkülső, harmadik körébe sorolnám őket. Ebben a körben mindössze egy személy maradt meg: M. I., aki a foglalkozásával járó társadalmi presztízszel összeférhetetlennek tartja a stoppolást.

A tömegközlekedési eszközök indulási időpontja nem mindig felel meg az utasoknak. Például a Kolozsváron tanuló vásárhelyi egyetemisták átszállás nélkül csak a reggel hét körüli vonattal mehettek Kolozsvárra, és három körül jöhettek vissza. Volt egy dél körüli vonat Kolozsvár felé és egy esti Vásárhely felé, de ezek sebesvonatok voltak és sokkal többbe kerültek. M. K.-t a szubkultúra magja és a külső kör közötti köztes csoportba sorolom, akinek a hozzáállása a stoppoláshoz azután változott meg, miután megtapasztalta ennek előnyeit: *„Hát egyszer-kétszer megpróbáltam, kiálltam és percek alatt itthon voltam és olyankor, amikor nem volt vonat. Tehát sokkal hamarabb hazaérkeztem. Hát tudod, hogy este volt vonat, nem, csak délután volt vonat, vagy csak késő este, a késő esti drága volt. Ha pont délelőtt végeztem az órákkal, akkor már olyan is volt, hogy háromkor már itthon voltam, a vonat csak fél négykor indult.”* (M. K.)

Gyorsabban meg lehet tenni az utat is, ha jó autó vesz fel és nem kell sokat várni. Az is egy fontos szempont, hogy két helység között milyen az összeköttetés. Csíkszereda felé a vasút sokkal hosszabb, mint a műút és személyvonattal sok időbe telik az utazás.

„A másik az volt, hogy ugye azokon az útvonalakon rengeteg időbe is telt volna, tehát amilyen összeköttetések... és nem... egymáshoz képest lehet, hogy nem kellett volna sokat várni, de mikor az ember egy egyenes utat cikkcakkban tesz meg, akkor az kellemetlen. Sokszor kellett Segesvárra menjek, és Segesvárra vonattal eljutni, az tudod milyen. Amit legjobban untam, főleg a Székelyföldre eljutni, Csíkba esetleg, hogy az ember megcsinálja azt a nyolcórás utat, megkerüli a fél Marost, mikor három óra alatt ott lehet lenni.” (Z. Z.)

Az indokok közé tartozik az is, hogy a stoppolás egy jó kaland, kihívás, lehetőség érdekes

⁸ KEROUAC, Jack 1999.

emberek megismerésére. A stopposok magját képviselők körébe azok tartoznak, akiket a kalandvágy és a választás szabadsága is motivál. Ők majdnem mindannyian ki is fejtették ezt. „*Kaland. Az, hogy te nem fogod magad s felülész a vonatra s leszállsz a tengerparton, s sütteted magad a nappal, hanem... Szerintem élményeket gyűjtesz azzal, hogy stoppolsz. Egy csomó emberrel megismerkedsz.*” (P. E.) „*Meg hogy mondjam, egy jó kihívás is. Tehát élvezem, úgy is lehet mondani, hogy akkor most milyen lesz ez az út. Egy kicsit zsákbamacska nyilván minden út, de...*” (B. G.) „*Hogy van egy kaland része, nyilván.*” (Z. Z.) „*A másik az, hogy nem unalmas. Tehát én vonaton halálra unom magam, buszon szintén. Tehát mindig... van egy lehetőség, tényleg, új ismeretséget kötni, beszélgetni, a másinak a nézőpontját megismerni. Tehát sokkal érdekesebb stoppolni. Sokkal több élményed összegyűl, minthogy felülj a vonatra, ugyanaz a rutin: felülész, ott üldögélsz.*” (K. A.)

3. A sofőrök motivációi

Az autóvezetőket is többféle motiváció készíti alkalmi utasok szállítására.

a.) Vannak, akik elvárják az utastól, hogy megfizesse a benzint és a szállítási díjat, így nekik kevesebbe kerül az útjuk. A sofőrök ilyen magatartását azok az utasok termelték ki, akik a stoppolást a fentebbi értelemben vett pótléknak tekintették, és fizettek érte.

b.) Azok a sofőrök, akiknek szakmája az autóvezetés vagy magánvállalkozók, és sokat utaznak üzleti ügyekben, nem a saját pénzükön, hanem a vállalat vagy a cég költségén teszik. Ezek az autóvezetők a hosszú úton unatkoznak, ha pihenés nélkül vezetnek, akkor fáradtak, és azért vesznek fel utasokat, hogy azok beszélgetőpartnereként szórakoztassák őket, illetve, hogy ne aludjanak el a kormány mellett. „*Posztív tapasztalataim vannak ezzel kapcsolatban, hát azért állnak meg, mert unatkoznak. Vagy azért, mert álmosak és ne aludjanak el, tehát fáradtak, szóval tartsam őket, volt, aki ki is jelentette, hogy azért vesz fel, hogy ne aludjon el, tehát legyenek szíves, beszélgessek vele.*” (P. Cs.) Volt olyan eset, amikor a stoppos Kolozsvárig két ízben ébresztette fel a sofőrt. „*Nekem például volt egy esetem, Vásárhelytől Kolozsvárig kétszer ébresztettem fel a sofőrt, így a könyökömmel löktem, hogy figyeljen. Szóval elaludt rendesen, lekoppant a szeme, Buzăuból jött, hajnal fele, nagyon kora reggel volt.*” (M. I.)

c.) Egy másik típus a humánus sofőr, akit a segítőkészség indít arra, hogy stopposokat vegyen fel, hiszen azonos az úti céljuk. „*Kevés az, aki azt mondja, hogy a pénzért, legtöbb esetben azért, hogy tudjon valakivel beszélni, másrészt pedig, hogy ugyanabba az irányba megy, akkor mért ne.*” (B. G.) Ezek gyakran azok közül kerülnek ki, akik fiatal korukban

maguk is stoppoltak, ismerik a helyzetet és ezért segítenek.

Ide tartoznak azok is, akiknek segítségre van szükségük. Azok a sofőrök, akik nem ismerik az utat, azok azért vesznek fel stoppost, hogy segítsen a navigálásban. „*Vagy olyan, hogy ebbe a helységbe jön, ahová én akarok menni s nem ismeri nagyon a várost és egy pontos helyre kell elmenjen és akkor azért, hogy segítsen neki eljutni oda.*” (M. K.) Megállnak azok a sofőrök is, akik kapcsolatteremtés lehetőségét látják ebben. „*Kapcsolatteremtés miatt is. Volt olyan eset, hogy elkérték a címetet s mondták, hogy na még ha erre felé megyünk nézzem ebben és ebben az órában, mert lehet, hogy erre jönnek.*” (M. K.)

d.) Az alkalmi és a szervezett közlekedési forma közötti átmenetet jelentik azok, akik üzletelnek az utas-szállítással, a kufárkodók (*cápák*). Csak meghatározott összegért és csak bizonyos távolságra szállítanak utast, pontosabban addig, amíg számukra az üzlet nyereséggel jár. Természetesen adómentesen üzik az ipart. Ezeket a stopposok igyekeznek kiszűrni és elkerülni. „*És vannak ezek a kufárkodók, de őket eddig sikerült többnyire kiszűrni és akkor nem tartottam velük.*” (B. G.)

A stopposok és a sofőrök között kialakulhat egyetértésen alapuló viszony, vagy az utazás végén ellenségesen köszönnek el egymástól. A fizető stoppostípus bármelyik sofőrtípusra számíthat, hiszen akik pénzt várnak, azok felveszik őket, akik nem feltétlenül pénzért szállítják el, azok vagy elfogadják a felkínált összeget vagy nem. A virtuskodó a pénzért szállítókkal nem megegyező viszonyban áll. Olyan esetekben, amikor nem jelzi semmiféle formában, hogy nem fog fizetni és a sofőr elfuvarozza, konfliktushelyzet jön létre, a két fél ellenséges viszonyban válik el egymástól. A kispénzű számíthat kivételes esetben a pénzért szállítóra, ha az nem akar nyereszkeskedni és megelégszik kevesebb összeggel, mint amennyibe a benzin kerülhet az adott útvonalon. Az önálló keresettel nem rendelkező és a virtuskodó stoppos inkább a humánus vagy szakmabeli sofőrré számíthat. Ha a virtuskodó vagy nem fizető stoppos elviteti magát, anélkül, hogy jelezne: nem fizet, a sofőr becsapottnak érzi magát, és ha egyébként nem is követel pénzt, ellenségesen válik el a stoppostól.

Olyan eset is előfordul, amikor a sofőr megfenyegeti a stoppost, amiért nem akar fizetni. Valamennyi tartalék pénze azért van az önálló keresettel nem rendelkező stopposnak is, ha valakinek tényleg egy lej sincs a zsebében, az nem mer beülni úgy egy kocsi, hogy ezt ne jelezne. A hazai körülményeket ugyanis ismerik az emberek. A sofőrtípusok nem szigorúan körülhatárolható jellemek, egy sofőr esetenként lehet pénzért szállító, máskor humánus, ha diákot,

katonát szállít ellenszolgáltatás nélkül. A szakmabeli sofőr is lehet pénzért szállító, ha így akar plusz keresethez jutni. A TIR-sofőrök nagyrészt a szakmabeli és a pénzért szállító sofőrök csoportjának keresztmetszetébe tartoznak.

A sofőrnek igen fontos információ az, hogy a stoppos fizetőképese-e vagy sem. Az öltözet és egyéb kiegészítők társadalmi hovatartozást jelző funkcióként erre is utalnak. Például az önálló keresettel nem rendelkezők diákok, katonák a hátizsákról felismerhetők. Ezt a többletinformációt hordozza a „No money” feliratú tábla is. Sőt olyan sofőr is van, aki már arról tudja, hogy a stopposnak nincs pénze, hogy táblát tart (lásd fent Z. Z. interjúrészletét), ezt ugyanakkor szóbeli közlés során is a sofőr tudomására hozhatja a stoppos. Ennek függvényében dönti el a sofőr, hogy felveszi a kérekedőt vagy nem. Nemcsak a pénzért szállító sofőröknek fontos ez az információ, hanem a humánus sofőrnek is, hiszen számos esetben éppen a diákokat, katonákat utaztatja az ilyen sofőr, mert ők szorulnak inkább segítségre, és a többi utaskategóriának nagyobb az esélye, hogy pénzért elviszik. A fizető stopposnak kétszer annyi esélye van, mint a nem fizetőknek. Utaltam arra, hogy a sofőrtípusok csoportja nem stabil, a különböző kategóriák határai átjárhatók, a csoportok többszörösen metszik egymást, tehát egy sofőr situációtól függően több csoportba is besorolódhat. A konkrét esetek során csak az egyik csoportba tartozás dominál. Minden konkrét esetben határozottan érvényesül a fizet–nem fizet oppozíció. Nyomon követhető a sofőr magatartásának változása az olyan esetekben, amikor a sofőr szóbeli közlés útján megtudja, hogy a stoppos nem fizet, erre úgy reagál, hogy nem veszi fel, hanem továbbhalad. Ugyanaz a sofőr visszafordul az autójával, és mégis felveszi. Ilyenkor változik az elutasított stopposhoz való viszonya, és ennek következtében a stoppoláshoz való viszonya is.

4. Térhasználat

A városokban a közlekedési igény speciális tereket hívott életre, például a vasúti és az autóbusz-pályaudvarokat.⁹ A stopposok a gyakorlat által szentesítették azokat a helyeket, ahová kiállnak stoppolni. A faluban, kisvárosban ez a hely lehet akár a központban is, de nem is létezik feltétlenül egy bizonyos hely, hanem gyakorlatilag bárhol stoppolhat valaki, ha egyértelmű az útirány. A nagyvárosokban viszont általában a periferián, a város szélén vagy ahhoz közel alakul ki. Bár nem jelöli tábla a „stoppolási helyet”, azok is tudják, hogy hol van, akik nem stoppolnak. Bizonyos városokban a stoppolásra használt terek közel vannak

a prostituáltak által használt terekhez. Például Kolozsváron a Tordai út menti benzinkutaknál nem állnak női stopposok, az a prostituáltak helye, viszont ha sokan állnak a stoppoló helyen, a férfi stoppos ott is megáll. Azon nagyváros térbeli kiterjedése, amelyben a stoppos másik autóra vált, idővesztéseket jelent számára. Egy városban sok esetben a város másik végére kell kimenni a megfelelő stopposhelyre.

„És az átszállásokat is számolom, hogyha nagyon messzire megyek, nemcsak Kolozsvárig, például Váradig vagy azon túl, akkor úgy gondolom, hogy nem fognak engem egyből Váradig elvinni és akkor még a város végére való kikászálódást és a stoppolási időre ugyanannyit rászámolok.” (P. E.)

A stoppos még mielőtt autóba szállna, kapcsolatba kerül azokkal, akik szintén stoppolnak. Ha csak egy stoppost talál az újonnan érkezett, akkor megtarthatja a nyilvános távolságot (360–750 cm), a köztük levő viszony passzív, csak tudomást vesznek egymásról.¹⁰ Az érkező közeledhet az ottlevőhöz, amíg eléri a társasági távolság határát (70–350 cm). A viszony aktívvá válhat, ha verbális kommunikáció jön létre. Amennyiben a személyes távolságig közeledik, akkor ismerkedésre kerül sor, tovább már együtt stoppolnak. Ha két vagy több stoppos személy együtt kíván utazni, akkor azok a személyes távolságot tartják egymás között, a párok a bizalmas távolságban állnak. Ha sokan vannak a stopposok, a stoppolás konvencionális tere nem engedi meg a nyilvános távolságtartást, így az emberek a társasági vagy a személyes zónába kerülnek, de ez nem jelenti azt, hogy kihasználják a távolság szabta lehetőségeket, nem mindig kommunikálnak verbálisan. A viszony passzív, az érkező stoppos saját esélyét a többiek függvényében ítéli meg. Az újonnan érkezett vagy vállalja a közösséget a többiekkel, vagy nem, és az utóbbi esetben elhatárolja magát tőlük. A tér ilyen módon szerepet játszik a stoppolási stratégiában. A távolságtartás a sofőrre irányuló figyelemfelkeltés is, a stoppos ezzel azt sugallja, hogy nem egy a tömegből, hanem egyéniség, akit érdemes megismerni. Ilyen esetben főleg azok a sofőrök szoktak megállni akik általában nem vesznek fel stoppost, de kivételt tesznek ez alkalommal, hiszen a stoppos is „kivétel” a stopposok tömegéből. Erre a jelre a humánus sofőrök is reagálnak.

„Például, ha olyan emberek vannak, akik... akiket látom, hogy nem venne fel senki, cigányok vagy mocskosak, büdösek, akkor jóval tovább megyek, messze elkerülöm őket, inkább gyalogolok még egy kilométert is.” (P. E.)

„Úgy általában nem érdekel, hogy hányan vannak, én jóval tovább megyek mögöttük, nem szeretem, hogyha

⁹ GYÁNI Gábor 1990, 4.

¹⁰ Az emberek közötti térbeli távolságokról lásd HALL, Edward T. 1995, 126–39.

a tömeg közepén vagyok valahol, mert pénzt nem adok, aki azért áll meg, az ügyis az elsőket viszi.” (Z. Z.)

Gyáni Gábor megfogalmazása szerint „leegyszerűsíténénk a képet, ha a *magán* és *köz* fogalmainak elvadását elintéztünk gondolnánk az otthon és a rajta kívüli világ kettősségével”.¹¹ Szintén ő árnyalta az éttermek esetét, amelyeket ugyan nyilvános térnek tartanak, de az azokban dolgozó pincérek számára félprivátnak számítanak. A stoppolás az utak mentén a nyilvános térben zajlik. A tömegközlekedési eszközök belső tere nyilvános tér. Árnyaltabb a besorolása a stopposokat szállító autóknak, hiszen egy személyi autó az illető lakásának a kiterjesztése, azaz privát tér, a teherszállító és céges autók a sofőr munkahelyének számítanak, azaz félprivát térnek. Ebből adódóan a stoppos az autó belsejében látható tárgyakkól nyer információt a sofőr nemzetiségéről, vallásáról, családi állapotáról, foglalkozásáról, érdeklődési köréről, stílusáról, ízléséről stb.

„Ezt figyeltem meg, a román autókban nagyon jól megférnek a szent- és a szexképek egymás mellett, az nagyon jól látszik.” „Egy réteget képvisel valahol a szakáll s egy gondolkodásmódot egy kicsit. Úgyhogy mondom, olyannal ritkán találkoztam, hogy szakállas ember... Ha magyar! Mert románnál mást jelent a szakáll, esetleg gyászt vagy valami ilyesmit jelenthet. Úgyhogy magyar szakállas ember még nem vett el tőlem pénzt.” (P. E.)

„Rájöttem, hogy valaki orvos és akkor megkérdeztem, hogy hol orvos. Receptek voltak az autóban szétdobálva erre-arra. Vagy földműves s akkor azzal úgy kezdeményezem a beszélgetést, hogy na, hogy terem az idén a nem tudom én micsoda, látszik, hogy a piacra szállít, mert az autó hátulja olyan mocskos, amilyen csak lehet.” (P. E.)

„Van olyan, hogy gyerekhalmik vannak az autóban, akkor biztos, hogy van gyereke vagy köze egy gyerekhez, akit mondjuk szállít.” (P. Cs.)

„Az öltözet az üzletembénel határozottan a színes nyakkendő és az öltöny. Az öltöny az olyan, hogy különböző színű a nadrág és a zakó és a színes nyakkendő. Ami fontos, nem egy ilyen sötét vagy egy ilyen mély hangulatú, hanem mindig virágos, vagy kék zakóhoz piros nyakkendő vagy lila, ez elég... színes.” (P. E.)

A stopposok által sok esetben általánosítva megfogalmazott megfigyelések előítéletként funkcionálnak a későbbiekben. *„Mindegy, hogyha kalapja van, és a bundasapkás férfi vagy nő. Ezeket el kell kerülni. Ha én utána megyek az én kocsimmal és látom, hogy előttem vezet egy Daciát egy kalapos vénember, biztos, hogy sokkal nagyobb az esélyed, hogy az hibázzon előtted és nekimenj és hülyeséget csinálj, mint egy sportosan öltözött fiatalabb egyén. Iratlan törvények. Ebből az jön ki, hogy idős ember, gyengék a reflexei, kilencven száza-*

lékos esélyed van, hogy hülyeséget csinál előtted, vagy ha mellette ülsz.” (M. I.)

A rendből, tisztaságból vagy ezek hiányából következtet a sofőr tulajdonságaira, személyiségére. *„Nagyon tudok haragudni az olyan sofőrökre, hogyha van neki egy jó kocsija, nem tudom, hogy szerezte, mindegy. De hogyha az nagyon el van hanyagolva. Belül mocskos, minden szanaszét van benne. Lehet akár milyen jó szövege, akár milyen jópofa ember. Elöttem ügyis elvázott.” (M. I.)*

A sofőr, mivel saját privát terébe fogadja be a stoppost, a vendéglátó szerepet vállalja magára: igyekszik szalonképessé tenni az autót. Viselkedéséből az is kiderül, hogy mennyire bízik meg a stopposban. *„Ő betessékel, tehát akkor rendet csinál az autójában, mielőtt téged felvesz. Vagy esetleg ha nem bízik meg, volt olyan eset, hogy csörgött a mobilja és engedte, hogy mi keressük ki a zakójának valamelyik zsebéből a mobilját és adjuk előre.” (M. K.)*

A vendéglátó szerepéhez tartozik az is, hogy megkínálja édességgel, cigarettával, vagy meghívja valamire a stoppost. *„Többször kínáltak meg cigarettával és volt olyan is, hogy amikor csokoládét bontott, akkor egy egész nagy Snickers-t, persze ez Magyarországon volt, akkor egyet nekünk adott a barátnőmmel.” (M. K.)*

„Ugyanaz a menü, amit ő vett magának. Elnézést kért, hogy most meg fog állni, mert nem tudom honnan jövök és nagyon éhes vagyok, ne haragudjatok, muszáj egy pizzát bekapjak. Mi nem is gondoljuk, el is mentem WC-re, ő bement, leült láttam egy asztalhoz, én hátramentem a budira, jövök vissza, ugyanaz a menü mind a hármunknak meg van rendelve. S nem engedte, hogy fizessék, hazahozott Vásárhelyre, az útért sem vett el pénzt. Vannak ilyenek. Ez volt a csúcs.” (M. I.)

5. Az idő szerepe

A stoppolás során fontos szerepe van az időnek. A stoppos célja, hogy minél kevesebb legyen a várakozás ideje. A stopposok közössége állandó változásban van, egyeseket előbb vesznek fel, másoknak több ideig várakozniuk kell, ez idő alatt pedig újabbak érkehetnek. Az érkezés sorrendje lehet egy rendszer szerveződésének a fő szempontja, például a sorbanállás esetén, amikor csak a funkció a fontos: a vásárló valamit szeretne vásárolni, az eladó őt szolgálja ki. A stoppolásnál az érkezés sorrendjét figyelmen kívül hagyják. Ezt a stoppolóknak a sokfélesége követeli meg. A közösség tagjainak a célja közös, de megkülönbözteti őket az irány, amerre tartanak, a társadalmi státusuk, amelyet az öltözet tükröz, valamint az ok vagy motiváció, ami arra készteti, hogy az alkalmi utazást válasszák a szervezett helyett. A természetes szelekció a menetirány szerint történik. Egy másik

¹¹ GYÁNI Gábor 1990, 4.

szempont a stoppos talpraesettsége, ugyanis ha egy autó megáll, az élelmesebbek szállnak be előbb. Kivételesen az olyan eset, amikor a sofőr egy személyt választ ki, és annak int, hogy őt veszi fel. Ebben az esetben a sofőr szelektál, a saját szempontja szerint, amely leginkább a szimpátia. Az öltözet jel funkciójának kiemelt szerepe van a stoppolás során, éppen amiatt, mert a sofőr a megjelenés alapján dönti el, hogy felveszi-e az illetőt vagy nem, kivéve azokat az eseteket, amikor kifejezetten a pénzért szállítja az utasokat.¹²

Az idő érzékelése az utazó számára szubjektív: a várakozás ideje hosszabbnak tűnik. Az utazás pedig attól függően, hogy milyen beszélgetés alakul ki a sofőrrel, tűnhet nagyon rövidnek, illetve hosszúnak. Az utazás idejének mérése a stoppos számára több komponensből áll: a várakozások összeadott ideje és a tulajdonképpeni utazás idejének a végeredménye. Ez az érték attól függően lehet jó idő, vagy veszteséges idő, hogy mennyi a megtett útra számolt standard idő.

6. Az identitás

A szülőföld mindenki számára minőségileg különböző tér, szent hely. Kezdetben az otthonnak volt kiemelt jelentősége, de az egyetemi város is centrummá válik a diákok számára. Mircea Eliade értelmezésében Ulysses az ember prototípusa, aki önmagát keresi és megtalálva a szülőföldjét, az otthonát, önmagára talál rá. Minden utazásnak az a veszélye, hogy eltévedhet az ember. Ha sikerül kijutnia a labirintusból, amelybe az utazás során került, és visszatér otthonába, akkor új lényé válik.¹³ A beavatás során az egyén azáltal nyer új identitást, hogy aláveti magát a próbáknak, mialatt a liminalitás állapotába kerül. Fizikai értelemben ez az erdőn való áthaladást jelenti, vagyis egyfajta labirintusban való bolyongást.¹⁴

Több történet szól arról, hogy a stopposok célba jutását akadályok nehezítik. Mivel a rögzített távolságra lévő centrumot próbák kiállása után, későre érik el, egyfajta bolyongássá alakul át az út. Az első esetben női stopposokat csábítanak úticéljukon túlra, és miután megértik, hogy a sofőr futó kalandra számít, visszatérnek céljukhoz. Másik történetben egy férfi stoppos kényszerül arra, hogy autójavítás és üzemanyaghiány miatt jókora idővesztéssel, fáradtan érkezen az utazás végpontjára.

„Kolozsvárról indultunk el hárman, két vásárhelyi lány és egy sepsiszentgyörgyi fiú. Felvett egy Németországban élő, innen elszármazott illető, férfi, és az úton, már majdnem Vásárhelyre beértünk, amikor meggyőződött, hogy menjünk vele Sepsiszentgyörgyön túl, tehát Kézdivásárhelyig, mert vannak ott jó ismerősei, barátai,

jó diszkó van, nem tudom, uszoda, meg miégy-más, és hogy menjünk vele, mert hotelben egy éjszakát alszunk és másnapra visszahoz minket Vásárhelyre és jöjjön a fiú is. Mi Vásárhely előtt hazatelefonáltunk, hogy nem jövünk csak másnap, tehát egy nap késéssel, ne idegeskedjenek. Aztán Szentgyörgy előtt jöttünk rá konkrétan, hogy neki egyéb szándékai vannak evvel, és Szentgyörgyön mondhatni angolosan leléptünk. Tehát felléptünk a szentgyörgyi kollegánkhoz és azt mondtuk, hogy nem megyünk vele tovább. Szentgyörgyről aztán szépen visszajöttünk Vásárhelyre, ketten, a két vásárhelyi.” (P. Cs.)

„Megyünk, aztán végül annyira leereszkedett az a kerék, hogy meg kellett állni lecserelni. Nem lehet felemelni, amíg rajta van ez a nagy súly. Odatett minket, de durván ránk szólt, hogy segítsünk neki lerakni a gyógyszeres dobozokat. Ketten voltunk egy férfivel, egy meglett valaki volt. Leraktuk a gyógyszereket, felfújta, mit tudom én, lecserelte a pótkereket, visszatettük, de hát az egy órák folyamán: leakasztani az utánfutót, kipockolni, hogy ne guruljon le, mert pont egy hegyen voltunk. Megállt a hegyen felfele a gumidefekt miatt. Mikor meglett a gumidefekt, el akarja indítani, az köztudott, hogy hegyen, hogyha kevés benzín van egy Daciában, nem indul el a motor, mert nem tudja a benzint előszívni. Annyira kevés benzín volt, hogy nem tudott elindulni. Na mit csináljunk? Nekiállt, ő egyszer kiállt egy üveggel, ő, a sofőr, hogy kérjen benzint, ott mindenkivel. Hegyen felfele voltunk, ott senki nem állt meg, hegyen lefele azért, mert ott már megint gyorsan mennek. Van az első nagy kaptató Torda után, az a hosszú, minden kocsit bedöglök, mikor a végére kiér. Na, pont ott voltunk. Rengeteg időt eltöltöttünk ott, nyár volt, meleg volt, sütött a nap, egy árnyék se ott, semmi. Teljesen ki voltam akadva már. Idegállapotom is elég gyatra volt, államvizsga tájékán. Aztán végül kaptunk egy liter benzint, beletette, elindultunk. De ezt most itt én nagyon röviden elmondtam, ezt ti nem tudjátok igazán átélni, de nagyon szar volt, szóval ez a helyes kifejezés erre, ez volt a legdurvább nekem.” (M. I.)

Az utazás során az utas – stoppos és sofőr egyaránt – két centrum között a liminalitás állapotában van. Ha a stoppost felveszi a sofőr, az autóban annak személyes terébe lép be. Az autóban létrejön egy kommunikációs helyzet, amely beszédhelyzetté alakul a legtöbb esetben. Mielőtt rátérnék a stoppos és a sofőr közötti beszélgetésekre, az ingázók közötti beszéd témákra utalnék. A vonaton ingázó értelmi-ségiék közül a tanárok olvasnak, az egészségügyiék kötnek. A tanárok általában az iskolában történekről, illetve a főzésről beszélnek, de a példák szerint

¹² A viselet jel funkcióit Bogatirjov tárgyalja a morva-szlovák népviseletet elemezve. BOGATIRJOV, Pjotr 1986, 81–186.

¹³ ELIADE, Mircea 1990, 85.

¹⁴ GENNÉP, Arnold van 1996, 28; PROPP, Vlagyimir Jakovlevics 1999.

felmerült az az igény is, hogy meghatározott témáról beszélgesse, esetleg nyelvet tanuljanak.¹⁵ Az ingázó diákok a buszon az utazásról, az iskoláról, a hétvégi programokról, a szenzációkról beszélnek.¹⁶ A legfontosabb különbség a tömegközlekedési eszközzel való ingázás, illetve a stoppolás között az, hogy az előbbiek ismerik egymást, tehát az identitás elfogadtatása fel sem merül. A társas létezésnek az egyik funkciója, hogy az emberek kölcsönösen segítsék egymást az ébrenlét óráinak strukturálásában.¹⁷ Ha nem alakul ki beszélgetés, kellemetlenül érzik magukat az autóban a stopposok. „*S vannak ilyen kényelmetlen dolgok, hogy egész úton hallgatsz, ilyen öt-hat órán keresztül, ha hosszabb távon vesznek fel.*” (P. E.) A beszélgetés hiánya megakadályozza azt, hogy a stoppos és a sofőr kölcsönösen elfogadtassák egymással identitásukat, tehát az identitásvesztéstől való félelem is beszélgetésre késztet.

Az autóban kezdetben semleges témákról folyik a beszélgetés. Beszédtéma lehet a gépkocsi, bármi, ami az utazás során látható: pl. árvíz, baleset, épülő házak, radar, temetés. Általánosan felmerülő témák továbbá: gazdasági helyzet, pénz, nincstelenség, politika, időjárás. Ha kialakul valamilyen beszélgetés, általában felvetődik az utastárs identitásának kérdése.¹⁸

A stoppos és a sofőr a másik *etnikai identitására* a beszélt nyelv helytelen használatából következtet.

„*Akik érzékenyebbek voltak a magyarságra, román létükre, azok egyből szóba hozták, amiből az jött ki számomra, sőt... egy páran meg is fogalmazták, hogy érződik a hangletésem, hogy magyar vagyok. Nem tudok olyan jól beszélni románul, hogy ne lógna ki a lóláb. És nagyon tudnak poénkodni ezen, attól függ, hogy milyen alak.*” (B. G.)

Van olyan sofőr, aki a nyelvhelyességi hibákat a humor tárgyává teszi. Több esetben a sofőr etnocentrizmusának megnyilvánulása miatt a stoppos eltitkolja nemzetiségét.

„*Tehát sokszor, ha románokkal utaztam és láttam, hogy nagyon sovén képe van az illetőnek, akkor nem azt mondtam, hogy pedagógia–magyar szakon vagyok, hanem azt mondtam: pedagógia–angol. Tehát egyből rávágtam, hogy filologie (bölcészkar), s akkor már milyen nyelv, s mondom angol pedagógiával.*” (M. K.)

„*Tehát három ember ült még rajtam kívül az autóban és ők már beszélgettek, engem felvettek és becsöppentem egy dumába. Pár mondat után rájöttem, hogy az éppen tegnap esti Tuca-show kapcsán vitáztak ők, ahol történetesen egy magyar ember volt akkor, nem tudom már pontosan, melyik politikai meghívva. (...) Nem tudom pontosan, mert én nem láttam a másort.*”

Csak nagyon belemélyültek. Pont a magyar egyetem s az a cirkus volt akkor tálcán. S akkor én megpróbáltam álcázni azt, hogy én magyar vagyok, annyira magyarellenes duma folyt ott, hogy én nem mertem akkor vállalni.” (M. I.)

A *nemi identitásnak* már a stoppos kiválasztásában is fontos szerepe van. A férfi stoppos számára a nő konkurenciát jelent, mert az autóvezetők bizalmatlanabbak a férfakkal szemben, a bűnözők, csavargók, útonállóknak nagyobb százaléka férfi. Nőt a társalgás kedvéért is szívesebben vesz fel férfi. Sajátosan alakulhat a beszélgetés, ha a férfi sofőr stoppos nőt vesz fel. Ha rákérdez a stoppos társadalmi állapotára, sokszor hátsó szándékai vannak. De egyedülálló férfi nem feltétlenül kalandra vágyik, hanem ismerkedési lehetőségnek tartja a helyzetet, potenciális párnak a felvett stoppos nőt.

„*Ez a fő játszma szerintem: a nő–férfi. Ez mindenképpen. Szóval benne van. Ez benne van a pakliban, hogy igen, flörtölésig elmész, de utána aztán... Szóval megpróbálja a következő lépést is, látja, hogy nem, akkor visszalép. Tehát nem konkrétan próbálja meg, hanem hátulról egy kicsit megköröz.*” (K. A.)

„*Túloztam egy olyan szempontból, hogyha férfi volt a sofőr, mondjuk fiatal volt és láttam, hogy nagyon nyomul, akkor állandóan azt hangsúlyoztam, hogy nekem már van egy nagyon kitűnő, jó barátom és így és úgy, tehát nagyon felnagyítottam azt a személyt, aki miatt én most haza igyekszem. Tehát hogy érezze, hogy semmi közöm hozzá.*” (M. K.)

Mivel a stoppos és sofőr nagy valószínűséggel nem fognak többé találkozni, olyan *személyes dolgokat* is elmondanak az autóvezetők, amelyeket egy felszínes ismeretség után nem szokás elmondani. Ilyen beszélgetésekről csak női stopposok számoltak be. A családi ügyeket, problémákat egyrészt azért mondják el, mert megkönnyebbülést jelent, másrészt öngigazolásra van szükségük és a stoppostól várják ennek megerősítését. „*Éppen ezért néha túlságosan komoly dolgok vagy személyes dolgok is elhangzottak, de mindig ott volt a háttérben, hogy csak azért, mert hamarosan elválunk.*” (B. G.) „*En négy éven keresztül csak problémákat hallgattam, a válópertől elkezdve, gyerek, férj–feleség kapcsolat, szex, minden. Tehát úgy rendesen megnyílt az alak.*” (K. A.)

A leggyakoribb kérdés, amit a vezető feltesz, hogy mivel foglalkozik a stoppos. A legfontosabb identifikációs tényező a *foglalkozás*. Nemcsak a stopposnak a foglalkozása lényeges, hanem szüleié, házastársáé is. Az egyén identitását a társadalomban betöltött szerepe határozza meg. A névnek a szerepe

¹⁵ ROSTÁS Zoltán 1981, 32–33.

¹⁶ GAGYI József 1981, 10.

¹⁷ BERNE, Eric 1984, 21.

¹⁸ E tanulmány keretében csak az identitásra vonatkozó szövegrészeket idézem.

sem annyira fontos, mivel semmit nem mond el a viselőjéről, kivéve, ha olyan funkciót tölt be valaki, ami közismertté teszi. *„Könzeivel utaztam egyszer. Váradon vettek fel és Kolozsvárig hoztak, akkor még nem voltam benne ebbe a táncház történetbe.”* (Z. Z.) Bemutatkozni csak akkor szokott egymásnak vezető és stoppos, ha a beszélgetés személyessé válik. *„Olyan megtörtént többször is, hogy akkor mutatkoztunk be igazán egymásnak, mikor elváltunk, tehát ő arra érdekesnek tartott, miután megtettük azt az x kilométert, hogy felfedje magát előttem, nyilván ez egy bizalmi jel, aminek megvoltak az előfeltételei.”* (Z. Z.)

A pszichológushoz, az informatikushoz úgy viszonyulnak, mint szakemberhez.

„S akkor már közbejött a pszichológia, s akkor tisztázni kellett: a pszichológus nem hülyéssel foglalkozik, igen, problémákkal, s akkor már jött az ő problémája. Na, hallgassam meg az ő problémáját.” (K. A.) *„Volt egy olyan, egy csapatot áruló cégnek az igazgatójával utaztunk és előbb–utóbb előkerült, hogy informatikus vagyok, jaj, ők most akarnak bevásárolni ilyen jellegű berendezéseket és mit tudnék mondani. És hát mondtam akkor már ötleteket. De hát ő úgyse jegyzi meg ezt, menjek el hozzá stb. Aztán adott egy névjegykártyát és megkerestem és erről érdemi dolgot tudtam neki segíteni.”* (Z. Z.)

Azok az egyetemisták, akik a tanügyet nevezték meg álláslehetőségként, a sofőrökből sajnálkozó magatartást váltottak ki.

„Mondom, hogy tanári pályára van nagyobb kilátás lehetősége. Egy része sajnálkozik, hogy nem a legjobban fizetett szakma, nem lehet megélni belőle.” (P. Cs.)

Bár a stoppoláskor az identitás legfontosabb tényezője a foglalkozási csoporthoz, a társadalmi réteghez való tartozás, az egyéni identitás elfogadtatása, megőrzése kiemelt jelentőséget kap. Ezt bizonyítják már azok a stoppolási stratégiák, amelyek a térben való elhatárolódásra alapoznak. De ezt az igényt fejezi ki, azaz ellenérzésének ad hangot az a stoppos, akinek nem volt lehetősége kinyilvánítani a sofőr számára azt, hogy nem tartozik a másik stopposhoz, akivel együtt vették fel.

„Stoppuskollégák. Például volt már olyan eset, hogy én a sofőrrel nagyon vagány beszédbe elegyedtünk, szépen ment a dolog s akkor a másik beleszólt, de annyira proli módon, hogy én rosszul éreztem magam. Mert a sofőr meg volt győződve, hogy mi együtt vagyunk, mer ő felvett két stoppost, két fiatal srác, az tisztába volt velem, hogy ezek együtt vannak. S a másik olyan bunkó volt szegény, ütötte el magát. Ilyen helyzetben tényleg szarul érezted magad.” (M. I.)

A stopposok szubkultúráját a zenei szubkultúráktól elkülöníti az a tény, hogy nincs közösségi jellege.

A zenei szubkultúrák tagjainak a csoportidentitása meghatározó, ezzel szemben a stopposokra az egyéni cselekvések és egyedi élmények jellemzőek. Egészen más helyzetben, környezetben ha egy beszélgetésben felvetődik a stoppolás témája, akkor válnak szét a stopposok és nem stopposok. A stoppos történetek ilyen alkalmakkor szövegesülnek. Bár az élmények egyediek és nem ismétlődnek, sok hasonló helyzet és történet jelenik meg a tapasztalatokban, ezek összessége adja azt a közös tudást, amely a gyakorló stopposok sajátos kultúráját alkotja.

7. A stoppolás megítélése

A deviáns szubkultúrákat (drogosok, prostituáltak) a társadalom elítéli, tagjaikat nemcsak a kirekesztéssel, hanem törvényes úton is szankcionálja. A graffitisek ellen New Yorkban komoly összegeket áldoztak: a graffitis metrókocsikat addig kivonták forgalomból, amíg meg nem tisztították, így a műveiket nem látták viszont az alkotók. Ezzel érték el, hogy a metró tiszta maradjon.¹⁹ Maugham és Smith a kutatása kapcsán arra is rámutatott, hogy a nagybritanniai partizene szubkultúra szoros kapcsolatban van a feketegazdasággal az illegális partik és a drogkereskedelem miatt. Bár a partizene kultúra az ízlésvilága, stílusa miatt nem volt törvénytörő, a kapcsolódó drogkereskedelem miatt igen. A rendőrök igyekeztek megakadályozni a résztvevők gyülekezését a nagy tömegeket megmozgató *rave*-nek nevezett szabadtéri partikra, mert ha már több tízezres létszámmal elkezdődött a parti, tehetetlennek bizonyultak.²⁰ A példaként felhozott szubkultúrákat a társadalomra és önmagukra nézve károsnak ítélt jellegük miatt üldözték, tiltották. A stoppolás sem a társadalomra, sem a stopposokra nézve nem jár káros következményekkel, nincs olyan produktuma, amely zavarná a közízlést. Nem ítélik deviáns magatartásnak, inkább felelőtlennek. Nem von maga után társadalmi szankciókat. Keringett olyan hír, hogy a sofőrök nem vehetnek fel idegen személyeket az autójukba, hogy ne jussanak olyan jövedelemhez, amelyet nem adóznak meg. Valószínűleg az utaztatással feketén üzletelőkre vonatkozott ez a tiltás, de álhírnek bizonyult, egyébként is nehéz lett volna bizonyítani a rendőri ellenőrzés során, hogy nem ismerősei az utasok a sofőrnek.

Sokan elutasítják az utazásnak ezt a formáját, akár arról van szó, hogy ők stoppoljanak, akár arról, hogy stopposokat vegyenek fel az autójukba. M. E. nem szeret stoppolni, mert nem tartja biztonságosnak, és nem tartja megfelelőnek az idő szempontjából sem. Soha nem stoppolt, de a rémtörténetek nem befolyásolták. *„Nem szeretek stoppolni, mert nem tartom*

¹⁹ TRUNKÓ Bence 1997, 147.

²⁰ MAUGHAM, Tim – SMITH, Richard J. 2000.

biztonságos utazási módszernek és szerintem nem lehet kiszámítani az időt sem, hogy pont mikor érkezel meg valahová.” (M. E.) Stopposokat sem szokott felvenni, indoklása a következő: *„Azért, mert hogyha véletlenül történik egy autóbaleset, akkor nem elég az én bajom, neki is kell különböző kárpótlást fizetni. Ha én vagyok a hibás a balesetért, valami baja lesz a stopposnak, még neki is kell kártérítést fizessenek.*” (M. E.)

K. E. sem szeret stoppolni, amiatt, hogy az út szélén bizonytalan ideig kell állni és nem tudni, hogy ki, milyen ember fogja felvenni. Saját autója van és azzal kényelmesebben utazik. *„Nem, én nem nagyon szeretem ezt a stoppolási cirkuszt. Egyszerűen nem szeretek állni az út szélén. Most várjam, hogy na vajon ki vesz fel. Ezt nagyon utálok. Lehet, hogy azért is, mert autót vezetek, autótulajdonos vagyok.*” (K. E.) K. A.-t, a mennyasszonyát ő kérte meg, hogy ne stoppal járjon, mert veszélyes és félti. *„En legszívesebben stoppal mennék, csak... E. már mondta, hogy most már kicsit veszélyes, s nem akarja az idegeit tönkretenni miattam, s megkér szépen, hogy...”* (K. A.)

A szülők általában féltik gyermekeiket a stoppolástól. Míg a fiús szülők a balesetektől, a megbetegedéstől szeretnék megóvni gyermeküket, a lányokat féltik a deviáns sofőröktől, attól, hogy megerőszkolják őket. Ha a szülők rosszalják a stoppot, akkor a stopposok vagy utólag mondják el, hogy stoppoltak, vagy nem mondják el az igazat. B. G. eleinte azt szokta mondani, hogy ismerősök vitték vagy hozták. Miután az öccse bevezette a „stoppolás” szót a családba, utána már ő is ezt használta. Ez az eset is bizonyítja, hogy könnyebben elfogadják a szülők, hogy fiúk stoppol, mint a lányok. B. G.-nek felajánlották a szülei, hogy fizetik a vonat- vagy a buszjegy árát, de ő ezt nem fogadta el, mert csak az anyagi oldala oldódott volna meg az utazásnak. Neki a legmegfelelőbb forma a stoppolás, ezért nem is hagyta a szüleit beleszólni. *„Tehát szigorú voltam, ebbe nem engedtem, hogy beleszóljanak. Szerettek volna beleszólni, de nekem így jobb volt és meg akartam tartani azt a formát.*” (B. G.) P. E. és P. Cs. szülei sem tartják biztonságosnak ezt az utazási formát, de megakadályozni nem tudták őket. Ők is csak utólag szokták megmondani, hogy stoppoltak. *„Hát az az igazság, hogy most sem veszik szívesen, hogyha stoppal megyünk, mert nem tartják biztonságosnak. Kezdetben az úgy volt, hogy nem mondtuk meg, hogy stoppal megyünk, csak amikor hazajöttünk, mert akkor már úgyis mindegy volt. Hogy hogyan fogadnak? Legfejjebb fejcsóválással, mert akkor már úgyszincs mit tegyenek.*” (P. E.)

P. E. stoppal ingázik, most már megszokták, de nem örülnek ennek. *„Most már mindig megmondom, hogy stoppal megyek s megszokták, nem veszik szívesen, de kénytelenek voltak megszokni.*” (P. E.)

Az egyetlen kivétel M. K., akinek a szülei azt mondták, hogy vegyen példát a sógornőjéről, K. A.-ról. *„Hát engem soha nem féltettek, soha, a stoppolástól, sőt állandóan szemrehányásokat kaptam, hogy a sógornőmet... Há nézd meg a sógornődet, már hány órával hamarabb hazajött, hogy ő ingyen megy, hogy te mért vonatozol. Rendesen szemrehányásokat kaptam, hogy én mért nem alkalmazom gyakrabban ezt az utazási módszert.*” (M. K.)

Maguk a sofőrök is rákérdéznek az egyedül stoppoló nőre, hogy nem félnek-e. Hivatkoznak a megerőszkolt nőkről szóló történetekre. *„Téma még a stoppolásról, megkérdik általában, hogy gyakran stoppolok, milyen időközökben, s akkor mindenki nagy csodálkozva, hogy jaj, igen, s akkor én hogy járok egyetemre, hogy csak így stoppolok, s nem félek, s miért nem félek, s akkor kezdik mondani az ellenpéldákat. De bezzeg azt nem hallottam, hogy... s hogy az ő lányát biztos nem engedné el stoppolni. S akkor mindig meg kell győzzem, hogy nekem milyen jó élményeim voltak a stoppolással kapcsolatban.*” (K. A.)

Z. Z. szülei kezdetben csodálkoztak, hogy a Marosvásárhely–Kolozsvár utat ingyen tette meg és egy nap alatt meg is járta. Őt is féltették az elején, arra hivatkozva, hogy „mik történnek”, de megszokták és már csak attól tartanak, hogy megbetegszik. *„Most már otthon is elég természetesen veszik. Ha stoppal mész, fiam, stoppal mész, fiam. Csak ne fagyjál le, ha az időjárási viszonyok olyanok voltak. Az elején meg persze hogy az volt, hogy stoppal mész, oszt' nehogy valami legyen veled. Minekutána már x éve ezt a műfajt üzöm, nem számít ez különleges dolognak.*” (Z. Z.)

Maguk a stopposok is sokféleképpen viszonyulnak a stoppoláshoz, ez a viszonyulás határozza meg, hogy milyen szinten képviselik e szubkultúrát. A fenti idézetek, valamint a motiváció témánál idézett részletek zöme a legbelső körhöz tartozók szemléletét tükrözi, akik számára az első helyen áll a stoppolás az utazási formák között. De van, aki egyértelműen kényszerre utal, arra a tényre, hogy alulfizetett az a társadalmi kategória, ahová ő tartozik.

„Én most egy állami filharmónia tagjaként, azzal a fizetéssel, amivel, ha Nyugaton lennék, meg se fordulna a fejembe, hogy valaha stoppoljak. És ha ott lettem volna egyetemista, ugyanazon az egyetemen.” (M. I.) Ő használta pejoratív értelemben a „vándorcirkusz” kifejezést a stoppolásra vonatkozóan: *„Aki engem felvett, tényleg legalább hetven százaléka vagy tanár, vagy mérnök vagy valami köze volt neki is ehhez a vándorcirkusz életmódhoz.*”

8. Következtetések

Néhány ismérték a stoppolás kultúrájának megállapíthatjuk: *ismételten* stoppal utazik, nem kényszerből stoppol, hanem szándékosan *választja* vagy

alternatívaként fogadja el ezt az utazási módot. A stoppolást, egy idegen sofőrrel való utazást, beszélgetést *élményként* dolgozza fel és így emlékezik rá.

Az utazás során felmerülő beszédtemák arról tanúskodnak, hogy a köztes állapotban is fontos szerepük van a társas kapcsolatoknak. A másik ember azzal, hogy elismer annak, akinek mi állítjuk magunkat, megerősíti identitásunkat. A strukturálatlan idő áthidalásában is a másik ember segíthet, ennek a módja szintén a kommunikáció. Az utazás során pontosan amiatt, hogy az ember elszakadt attól a közösségtől, amely ismeri, lehetőség nyílik megismerkedni másokkal és új kapcsolatokat teremteni. A motivációk zöme a külső tényezők optimalissá válásával megszűnhet. Például a navigációs rendszerek elterje-

désével a sofőr már nem szorul arra, hogy a stoppos segítségét kérje a tájékozódáshoz. Mindaddig, amíg a kalandvagy ott szerepel a motivációk között, addig a stoppolás sem szűnik meg.

A posztmodern társadalomtudományokban csak részgazságok vannak.²¹ Ez a dolgozat is csupán részgazságokat tartalmaz, a szerző nem gondolja azt, hogy sikerült precízen bemutatnia és értelmeznie a stopposok kultúráját. Még csak azt sem, hogy megalapozta e szubkultúrának a kutatását. A stoppolás gyakorlata sokféle, következésképpen adatok gazdag tárházát gyűjtheti az, aki ennek kutatását folytatja, teljesen új alapokra helyezheti a vizsgálódást, az elméletet, másfajta rendszerbe foglalhatja újabb értelmezéseit, eltérő következtetéseket vonhat le.

Demeter Éva – Székely Nemzeti Múzeum, Sepsiszentgyörgy; demetereva.sznm@gmail.com

Adatközlők

- B. G., (nő) PhD-hallgató Budapesten, sz. 1973.
 K. A., (nő) PhD-hallgató Budapesten, sz. 1975.
 K. E., (férfi), karbantartó, sz. 1971.
 M. E., tanítónő, sz. 1975.
 M. I., (férfi), előadóművész, sz. 1974.
 M. K., magyartanár, sz. 1974.
 P. Cs., földrajztanár, sz. 1975.
 P. E., óvónő, sz. 1976.
 Z. Z., (férfi), informatika szakos egyetemista, Debrecen, sz. 1977.

Irodalom

- BAUSINGER, Hermann
 1995 *Népi kultúra a technika korszakában*, Osiris-Századvég Kiadó, Budapest.
 BERNE, Eric
 1984 *Emberi játsszámok*, Háttér Kiadó, Budapest.
 BOGATIRJOV, Pjotr
 1986 A viselet mint jel. A morva–szlovák népviselet funkciói, *Folcloristica*, 8, 81–186.
 DEMETER Éva
 1998 Az autóstóp, *Művelődés*, LI/11, 25–27.
 ELIADE, Mircea
 1990 *Încercarea labirintului*, Editura Dacia, Cluj.
 FOSZTÓ László
 1995 Egy alkalmi együttműködés elemzése a blattolás példáján, *Antropológiai Műhely*, 1, 75–86.
 GAGYI József
 1981 Az ingázás ábécéje, *TETT*, 3, *Guruló Világ*, 8–10.
 GENNER, Arnold van
 1996 *Riturile de trecere*, Polirom, Iași.
 GYÁNI Gábor 303
 1990 A városi mikroterek társadalomtörténete, *Tér és Társadalom*, 4, 1, 1–13.
 HALL, Edward T.
 1995 *Rejtett dimenziók*, Katalizátor Iroda, Budapest.
 KEROUAC, Jack
 1999 *Úton*, Európa Könyvkiadó, Budapest.
 LEACH, Edmund
 1996 *Szociálanropológia*, Osiris Kiadó, Budapest.
 MAUGHAM, Tim – SMITH, Richard J.
 2000 Ifúsági kultúra és posztfordiánus gazdaság. Az angliai partizene napjainkban, *Replika*, 39, 75–94.

²¹ NIEDERMÜLLER Péter 1994, 120.

NAGY Terézia

2002 Az underground zenei szubkultúra a mai nagyvárosokban, *Tabula*, 5, 2, 254–272.

NIEDERMÜLLER Péter

1994 Paradigmák és esélyek, *Replika*, 13–14, 89–129.

PROPP Vlagyimir Jakovlevics

1999 *A mese morfológiája*, Osiris Kiadó, Budapest.

ROSTÁS Zoltán

1981 Kasztok a vonaton, *TETT*, 3, *Guruló világ*, 30–36.

TRUNKÓ Bence

1997 Kilroy is still here, *Café Babel*, 2, 147–161.

Autostopiștii

Călătoriile studenților pe drumul E60 în a doua parte a anilor 1990

(Rezumat)

Studiul face o analiză a principalului mod de călătorie a studenților și tinerilor angajați: autostopul. În partea introductivă se detaliază caracteristicile specifice ale subculturii autostopiștilor. Analizând motivația autostopiștilor se arată că nu numai lipsa de bani îi îndrumă la alegerea acestui mod de călătorie. Motivația conducătorilor auto a relevat că de multe ori și ei așteaptă de la autostopiști un oarecare ajutor. Percepția timpului și a spațiului are o conotație aparte în timpul autostopului, ambii factori influențează strategia aleasă pentru a face autostopul. Principalul scop al conversației ce se inițiază în mașină este de a obține acceptarea identității de către partenerul de călătorie. Spre final autorul înșiră exemple negative și pozitive la aprecierea călătoriilor cu autostopul.

Hitchhikers

Traveling habits of the students on the road E60 at the beginning of the 1990's

(Abstract)

The paper makes an analysis of the most frequently used traveling mode of students and young laborers: hitchhiking. The author details in the introduction the specific characteristics of the hitchhikers' subculture. The analysis of the motivation of the hitchhikers showed that is not only the lack of money that leads them to choose this traveling mode. The motivation of the drivers revealed that in many cases they themselves expect certain help from the hitchhikers. The perception of time and space is also different while hitchhiking; both factors influence the hitchhiking strategy. The purpose of starting a conversation in the car is to make the traveling partner accept the identity of the other. At the end of the paper examples of positive and negative appreciations of hitchhiking are quoted.