

# Wacław Petryński

---

## Czy turystyka motorowa jest jeszcze turystyką kwalifikowaną? : artykuł prowokacyjny

---

Idō - Ruch dla Kultury : rocznik naukowy : [filozofia, nauka, tradycje wschodu, kultura, zdrowie, edukacja] 4, 217-227

---

2004

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## Czy turystyka motorowa jest jeszcze turystyką kwalifikowaną? (artykuł prowokacyjny)

Słowa kluczowe: turystyka, turystyka motorowa, turystyka samochodowa

### 1. Wprowadzenie

Pojęcie „turystyka kwalifikowana” powstało w Polsce w latach pięćdziesiątych XX wieku, choć wymagające szczególnych umiejętności formy turystyki istniały w zorganizowanej postaci już co najmniej od XIX wieku. Terminem tym określano początkowo wędrówki piesze (nizinne i górskie), narciarskie, kolarskie, kajakowe, motorowe oraz żeglarskie [Łobożewicz 1983], później zaś również turystykę podwodną, speleologiczną i jeździecką. Formalne ograniczenia zakresu znaczeniowego tego terminu wynikają w znacznej mierze z uwarunkowań organizacyjnych – usytuowania poszczególnych dziedzin turystyki w Polskim Towarzystwie Turystyczno-Krajoznawczym oraz wymogów sprawozdawczości, mającej swe odzwierciedlenie w roczniku statystycznym. Dlatego ważniejsze od formalnej „wylizanki” poszczególnych dziedzin wydają się uwarunkowania rzeczowe, decydujące o uznaniu ich za dziedziny turystyki kwalifikowanej, której głównym zadaniem jest harmonijne rozwijanie ciała, ducha i umysłu. Gdybyśmy chcieli doszukiwać się korzeni takiego sposobu myślenia w starożytności, to jego symbolem mógłby być typowy grecki zespół budowli publicznych, który tworzyły stadion, świątynia i teatr (przy czym świątynia była ośrodkiem nie tylko religii, ale i nauki). Przeciwnieństwo turystyki kwalifikowanej można by określić mianem „turystyki fotelowej”, w której turystę chroni się przed jakąkolwiek niedogodnością czy wysiłkiem, zarówno fizycznym, jak i umysłowym; wozi się go klimatyzowanym autokarem, luksusowym statkiem (ze stabilizatorami, żeby nie kiwało) lub samolotem, a głównymi atrakcjami są wykwintne posiłki. Sposób myślenia kształtowany przez taką turystykę znakomicie oddaje tytuł pewnego amerykańskiego filmu: *Jeżeli dziś wtorek, to jesteśmy w Belgii*.

Ważnym czynnikiem turystyki, szczególnie kwalifikowanej, jest tworzenie swoistych więzi między ludźmi, którzy spotykają się na szlaku, na wodzie, w jaskini czy na szosie. Ma je cechować wzajemna życzliwość, solidarność, przestrzeganie ogólnie przyjętych zasad postępowania oraz uczciwość i przewidywalność, zwykle określane mianem czystej gry (*fair play*). Nie bez znaczenia jest też odrębna obyczajowość poszczególnych dziedzin, której ważnym składnikiem jest poczucie dumy z ich uprawiania oraz przynależności do grupy ludzi o podobnych zainteresowaniach. Wszystko to ma szczególne znaczenie w sytuacji, gdy człowiek znajdzie się w środowisku naturalnym, pozbawiony wszelkiego rodzaju sztucznej ochrony, jaką sam sobie zdołał wytworzyć w toku wielowiekowego rozwoju cywilizacji, nauki i techniki. Właśnie bezpośrednia styczność z przyrodą stanowi bowiem szczególną wartość i wymusza określone, pożądane zachowania.

W literaturze fachowej [ibidem] wymienia się następujące cechy turystyki kwalifikowanej:

1. Turystyka kwalifikowana jest najwyższą formą specjalizacji w wybranej dziedzinie turystycznej.
2. Turystyka kwalifikowana wymaga zdobycia i utrzymania możliwie najwyższej dla wieku i stanu zdrowia sprawności i wydolności fizycznej oraz odporności na zmiany warunków pogodowych i wszelkie niewygody.
3. Turystyka kwalifikowana wymaga opanowania umiejętności korzystania ze sprzętu turystycznego, głównie służącego do poruszania się.

4. Turystyka kwalifikowana wymaga opanowania wszechstronnej wiedzy o środowisku, w którym się odbywa, a także umiejętności samodzielnego zdobywania wiedzy krajoznawczej, pogodowej, fizjologicznej itp.
5. Czynniki współzawodnictwa nie jest w turystyce niezbędny, a jeżeli się pojawia, to ma znaczenie uboczne.

Traktując powyższe stwierdzenia za punkt wyjścia spróbujmy zastanowić się, czy wszystkie dziedziny turystyki kwalifikowanej spełniają jej wymogi. Jako przykład proponuję porównać turystykę żeglarską i motorową, przy czym tę ostatnią ograniczyć jedynie do turystyki samochodowej.

## 2. Cechy turystyki motorowej i żeglarskiej

### a) Najwyższa forma specjalizacji

Żeglarstwo wyrosło z żeglugi, czyli dziedziny działalności człowieka o wielowiekowej tradycji. Jest ona znacznie starsza niż motoryzacja, zasady kształtujące świadomość ludzi morza są więc dojrzałsze niż te, które regulują zachowanie kierowców. Po pierwsze – oprócz formalnych przepisów, na morzu źródłem prawa są również zwyczaje, ale jedynie dobre! Tylko one wchodziły bowiem do kanonu „zwykłej praktyki morskiej” i nikt nie może usprawiedliwiać niebezpiecznego zachowania tym, że „przecież tak robią wszyscy” [Koszewski, Gorazdowski 1965; Rymarz 1985]. Po drugie – wprawdzie dwa tysiące lat temu Pompejusz powiedział słynne zdanie „*navigare necesse est – vivere non est necesse*”, ale dziś uważamy, że „*vivere*” jest jak najbardziej „*necesse*” i na wodzie nadrzędna zasada brzmi: „bezpieczeństwo przede wszystkim” (*safety first*). Z niej właśnie wynikają wszelkie inne reguły, których przestrzeganie jest kwestią honoru i wyznacznikiem fachowości. Po trzecie – przez wiele stuleci po morzu żeglowali jedynie zawodowcy, amatorzy musieli więc dostosować się do już ukształtowanych zasad. Motoryzacja rozwijała się natomiast burzliwie obydwa torami – zawodowym i amatorskim – oba więc w równym stopniu tworzyły wzorce zachowań na szosie. Po czwarte wreszcie – morze nie jest naturalnym środowiskiem człowieka i już samo przebywanie na nim stanowi źródło pewnego zagrożenia. Morska obyczajowość była więc w większym stopniu kształtowana przez solidarność niż przez współzawodnictwo, które na szosie stało się wręcz psychologiczną zmurą i przyczyną wielu nieszczęść.

Do prowadzenia statków trzeba dojrzeć. By dojsć do kapitańskich szlifów trzeba najpierw pływać jako marynarz i oficer. „Kapitanem” samochodu można zaś zostać w wieku zaledwie kilkunastu lat po krótkim kursie, gdy umysł jest już wprawdzie w znacznym stopniu uformowany, ale psychika, uczucia, doświadczenie życiowe dające zdolność przewidywania – bynajmniej nie! „Paszportem” do turystyki motorowej jest prawo jazdy, a w przypadku początkującego kierowcy trudno mówić o „najwyższej specjalizacji” – i to pod każdym względem.

Jacht trzeba prowadzić nie tylko bezpiecznie; o fachowości świadczy również żegluga WYRAŻNA. Należy tak manewrować, aby zamiary żeglarza były jasne dla innych marynarzy, konieczna jest więc umiejętność przewidywania zarówno rozwoju sytuacji, jak i myślenie tymi samymi kategoriami, co inni marynarze. Właśnie ukształtowanie swoistego „morskiego” sposobu myślenia i zachowania – które znajdują swoje wyraźne odzwierciedlenie również w języku, jakim posługują się ludzie morza – stanowi najważniejszy składnik wyszkolenia marynarza czy żeglarza. W razie wypadku zachowanie wywołujące wątpliwości byłoby poważną okolicznością obciążającą. Jest to zresztą wyraźnie ujęte w morskim „kodeksie drogowym” – „Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu”. Wprawdzie formalnie nie ma w nich przepisów „ważniejszych” i „mniej ważnych”, ale powszechnie uważa się, że istotę morskiego sposobu myślenia najlepiej oddaje prawo widło 2, zatytułowane „Odpowiedzialność”, które brzmi:

- a) *Żadne z postanowień niniejszych prawideł nie zwalnia statku lub jego armatora, kapitana bądź załogi od następstw jakiegokolwiek zaniedbania przestrzegania niniejszych prawideł lub zaniedbania zachowania środków ostrożności, których może wymagać zarówno zwykła praktyka morska, jak i szczególne okoliczności danego wypadku.*
- b) *Przy interpretowaniu i stosowaniu niniejszych prawideł należy uwzględniać wszystkie niebezpieczeństwa żeglugi i zderzenia oraz wszelkie szczególne okoliczności, łącznie z możliwościami danych statków, które w celu uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa mogą uczynić konieczne odstąpienie od niniejszych prawideł.*

Na pierwszy rzut oka niekonsekwencją może się wydać zapis o „odstąpieniu od niniejszych prawideł w celu uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa”, ale jest on w istocie wyrazem „wielowarstwowej” ostrożności ludzi morza. Statek mający prawo drogi jest zobowiązany do zachowania kursu i prędkości, aby jego zachowanie było przewidywalne i by niespodziewanym manewrem nie zniweczył próby wyminięcia go przez statek mający obowiązek ustąpienia. Przepisy nie mogą jednak przewidzieć wszelkich możliwych sytuacji, a żadne z prawideł nie narzuca statkowi mającemu prawo drogi obowiązku popełnienia samobójstwa. W sytuacji wyjątkowej – gdy oczywiście staje się, że statek mający obowiązek ustąpienia z drogi nie czyni lub nie może tego uczynić – zezwala się zatem na „odstąpienie od niniejszych prawideł”. Zastosowanie tego przepisu obwarowane jest bardzo twardym warunkiem: jeśli mimo wszystko dojdzie do wypadku, to istnieje domniemanie winy marynarza, który postąpił wbrew prawidłom wymijania. To on musi więc udowodnić, że swoim zachowaniem przynajmniej zmniejszył skutki wypadku. Dokładne objaśnienie tego ogromnie ważnego prawidła wykraczałoby poza ramy niniejszego artykułu. Z zakresu przepisów marynarze są bowiem kształceni nie na krótkich szkoleniach, lecz w toku trwającego kilka semestrów kursu akademickiego. W sytuacjach, w których może powstać zagrożenie zderzeniem, porozumiewają się przez radiotelefony, a w rejonach dużego ruchu są prowadzeni przez radarowe stacje brzegowe. Ponadto zanim zaczną samodzielnie prowadzić statki, choćby jako oficerowie wachtowi, muszą jeszcze odbyć solidne praktyki. W skrócie można jednak to prawidło streścić tak, że żaden przepis szczegółowy nie może zwolnić marynarza od samodzielnego myślenia. Z obowiązku postępowania zgodnie ze zdrowym rozsądkiem czyni zatem normę prawną. Gdyby podobny zapis istniał w kodeksie drogowym (za jego namiastkę można by uznać „zasadę ograniczonego zaufania”), to rzeczą naganną nie tylko z czysto racjonalnego, ale również z formalnego punktu widzenia, byłaby np. sytuacja, gdy „maluch” zmusza do gwałtownego hamowania trzydziestotonowy ciągnik siodłowy z naczą, i to nawet gdyby formalnie ów „maluch” postępował zgodnie z literą przepisów. Trzeba jednak podkreślić przeciwwskazania do zamieszczenia takiego przepisu w kodeksie drogowym. Na szosie wydarzenia biegą szybko, więc reakcje kierowcy powinny być nawykowe, a stosowanie zasady zdroworozsądkowej nie mogłoby być rutynowe. Wymaga to bowiem podejmowania decyzji o wyborze jednego z kilku możliwych i dopuszczalnych zachowań, do czego niezbędny jest pewien namysł, czyli czas. Ponadto kwalifikacje oficerów marynarki, również w dziedzinie znajomości i zasad stosowania przepisów, muszą być bardzo wysokie, a trudno sobie przecież wyobrazić, by każdy kierowca musiał odbywać studia w celu zdobycia prawa jazdy. Niemniej warto zauważyć, że poza regatami na wodzie nie ma „przechytrzenia”, niezdrowego współzawodnictwa, które na szosach stwarza poważne zagrożenia. W razie wątpliwości statki i jachty bez wahania wykorzystują radiotelefony, by poinformować się o swoich zamiarach. Natomiast tzw. spryt na szosie – korzystanie z nienależnych przywilejów, najczęściej wskutek zmylenia innych uczestników ruchu – wielu kierowców uważa za powód do chwały! Naturalnym następstwem takiego sposobu myślenia jest lekceważenie kierowców przestrzegających wszelkich zasad i uważanie ich za „frajerów”.

### b) Sprawność cielesna i odporność na zmiany warunków pogodowych

Niebezpieczeństwo na morzu odczuwa się wszystkimi zmysłami. Jacht kładzie się na burtę, wiatr wyje w olinowaniu, fale przelewają się przez pokład, twarz smagają bryzgi, głowę i żołądek maltretuje choroba morska. W początkach rozwoju motoryzacji nie była też lekka dola kierowcy, który przed rozpoczęciem jazdy musiał „ustawić zapał na popał”, uruchomić silnik korbą, „przestawić zapał na przedpał” i dopiero potem ruszyć w drogę. Ponieważ pedały i kierownica nie miały żadnego wspomagania, ich obsługa znakomicie rozwijała mięśnie rąk i nóg. Otwarte nadwozie nie chroniło kierowcy i pasażerów przed chłodem czy deszczem, co zapewniało dość bezpośrednią styczność z naturą. Opony wytrzymały zwykle najwyżej kilkaset kilometrów, wskutek czego ówczesny szofer często musiał je w pocie czoła zmieniać. Natomiast obecnie w samochodzie zawsze panuje komfort – jest ciepło, sucho, cicho, ewentualne zagrożenie postrzega się więc jedynie intelektualnie. Jeśli kierowcy starcza rozsądku... Na jachcie człowiek ma bezpośrednią styczność z przyrodą, natomiast w samochodzie środki i metody techniczne mają na celu oddzielenie go od otoczenia i zamknięcie w sztucznym, wygodnym środowisku wnętrza auta, do którego nie przenikają nieprzyjemne sygnały o ewentualnym zagrożeniu. Trudno zatem mówić o budowaniu sprawności cielesnej czy odporności na niewygody lub zmiany warunków pogodowych.

### c) Umiejętność posługiwania się sprzętem

W przypadku turystyki motorowej umiejętność posługiwania się sprzętem jest problemem dość złożonym. Opanowanie techniki prowadzenia samochodu – obsługi dźwigni, pedałów i kierownicy – polega na ukształtowaniu pewnych dość prostych nawyków. Wyższy etap wyszkolenia kierowcy, taktyka prowadzenia pojazdu mechanicznego, obejmuje inne umiejętności: przewidywania i planowania z wyprzedzeniem pewnych działań natury czysto technicznej, np. sprawnego wykorzystania mocy silnika w różnych zakresach obrotów, bezwładności rozpędzonego samochodu w zależności od ukształtowania szosy, optymalnego przejeżdżania przez zakręty itp. Wreszcie strategia polega na planowaniu jazdy w jeszcze większej skali i obejmuje dobór właściwych opon, zaplanowanie trasy i postojów, rozłożenie sił, uwzględnienie pogody, przewidzenie natężenia ruchu itp. Szkolenie kierowcy, dające mu „paszport” do turystyki motorowej, obejmuje jednak tylko pospieszne wpojenie mu najprostszych umiejętności technicznych.

W trakcie prowadzenia pojazdu bardzo ważna jest psychika. Człowiek niekiedy miewa rozum, zawsze ma zaś uczucia. Zbyt wielki tłok wywołuje tzw. „szczurze instynkty”. Gdy populacja tych gryzoni rośnie ponad miarę, zaczynają się zagryzać nawzajem. Ileż trzeba mieć siły psychicznej i rozsądku, by siadając za kierownicę stłumić w sobie podobne instynkty? W wielkich miastach nie każdemu się to udaje.

Przejdźmy do konkretów. Jazda wyraźna. Ile tragedii można by uniknąć zezwalając na wyprzedzanie wzdłuż „prawej burty” jedynie samochodów skręcających w lewo? Dzięki temu kierowca jadący po autostradzie z dużą prędkością (po to się przecież je buduje) musiałby pilnować jedynie swojej lewej „burty”; a po prawej nie musiałby spodziewać się nieprzyjemnych niespodzianek. **Cwaniactwo.** Przed skrzyżowaniem zatłoczony jest pas do jazdy na wprost, natomiast pas do skrętu w lewo jest wolny. Zawsze znajdzie się ktoś, kto „sprytnie” przemknie lewym pasem i pojedzie prosto, z pogardą patrząc na „frajerów” cierpliwie, zgodnie z przepisami czekających na swoją kolej. **Brak umiejętności przewidywania.** Przepis mówi, że nawet przy zielonym świetle nie wolno wjechać na skrzyżowanie, jeśli nie będzie można z niego zjechać. Jakże często zdarza się, że łamiąc ów przepis kierowca wjeżdża na takie zakorkowane skrzyżowanie i nie mogąc z niego zjechać blokuje ruch poprzeczny, gdy zielone światło zapali się dla tego kierunku. **Brak solidarności.** Kierowcy wielkich ciężarówek są zwykle znakomitymi fachowcami, nierzadko potra-

fiącymi myśleć za siebie i za innych. To prawdziwi zawodowcy, nie potrzebujący niczego udowadniać ani sobie, ani innym. Ale i wśród ich trafiają się prymitywni szoferacy. Po szosie wloką się czasem, zderzak przy zderzaku – wbrew przepisom! – długie karawany ciężarówek. Wyprzedzić można tylko wszystkie naraz, bo wcisnąć się między nie nie ma gdzie. Niech się troszkę pogimnastykują kierowcy wozów o masie poniżej trzydziestu ton! Przytoczone przykłady to jedynie garść sytuacji, z którymi na co dzień spotykamy się na drogach, a które stanowią zaprzeczenie podstawowych zasad turystyki kwalifikowanej.

Zauważmy, że w potocznym języku obserwujemy zjawisko uosabiania samochodu, co wiąże się wręcz ze zmniejszeniem podmiotowości człowieka. Mówimy: porsche wyprzedza trabanta, nie wspominając o kierowcach, przy czym trudno byłoby zapewne udowodnić tezę, że wynika to jedynie z wygody mówienia. Język dokładnie odzwierciedla wszelkie zmiany w umysłowości i obyczajowości. Jeśli kierowca nie jest osobą o silnej, dobrze ukształtowanej umysłowości, jeżeli nie potrafi zapanować nad swoim pojazdem nie tylko w sensie technicznym, ale w trakcie prowadzenia samochodu nie umie skutecznie kierować również swoją własną psychiką, wówczas zachowania pojazdów stają się w większym stopniu wynikiem ich właściwości technicznych, w mniejszym zaś – woli kierującego nimi człowieka, którego podmiotowość zostaje coraz bardziej ograniczana.

#### **d) Opanowanie wszechstronnej wiedzy o środowisku**

Sam proces poruszania się jachtu jest ściśle uzależniony od przyrody. Chcąc żeglować trzeba dostosować się do kaprysów morza i nauczyć się je wykorzystywać. Jest to szczególnie ważne przy silnym wietrze i dużej fali, gdy sprawność, wydolność fizyczna oraz odporność na zmiany warunków pogodowych i wszelkie niewygody stają się wręcz warunkami przetrwania. Szoty trzeba wybrać siłą własnych mięśni, właściwy kurs utrzymać mimo tego, że fale usiłują obrócić dziób w niepożądanym kierunku. Woda oferuje jednak wielkie wartości i na drugim krańcu skali odczuwania. Na morzu nie zawsze przecież panują sztormy. W cichą, rozgwieżdżoną noc, gdy jacht z cichym poszumem tnie dziobem smugę księżycowego blasku, przychodzi czas namysłu i wyciszenia. Fala lekko pluszcze o kadłub. Panuje spokój, nieodwołalny i niezależny od woli żeglarza, który wszystkimi zmysłami odczuwa więź z przyrodą, wręcz wtapiając się w nią i stając się jej częścią. Pod kopułą rozgwieżdżonego nieba, na misie rozedrganego srebrnymi blaskami morza – spiętych tajemniczą, nieosiągalną linią widnokregu – żeglarz wszystkimi porami skóry odczuwa swoją więź z przyrodą i szczególnie wszechstronnie postrzega w niej samego siebie.

W turystyce motorowej nie ma czynników skłaniających lub wręcz zmuszających do takiego wyciszenia, rozważań czy kontemplacji. Zamiast żywych, ruchliwych fal przed dziobem kierowca ma przed maską martwą, obojętną wstęgę szosy, zamiast zmysłów – prędkościomierz i kontrolkę ciśnienia oleju. Od środowiska naturalnego oddziela go szczerne nadwozie samochodu, skutecznie chroniące go przed kapryсами pogody. Rzeczywistość za szybą postrzega jedynie pośrednio, poprzez filtr rozumu, pozostając samemu w sztucznym środowisku wnętrza samochodu. Dynamika tego sposobu poruszania się nie skłania do rozważań i wyciszenia, a jeżeli kierowca poczuje niedobór noradrenaliny, może go uzupełnić po prostu naciskając mocniej pedał gazu – łatwo, gdyż nie wymaga to odeń żadnego wysiłku fizycznego.

#### **e) Współzawodnictwo**

Współzawodnictwo zawsze stanowiło bardzo ważny składnik obyczajowości człowieka, a w samochodzie bardzo łatwo je urzeczywistnić. Ambicje kierowcy zaspokajają wszak konie mechaniczne, a nie jego własne mięśnie. W każdej chwili można nadać życiu nie zawsze zdrowych rumieńców po prostu mocniej wciskając gaz. A pokus jest wiele – ze wszystkich stron atakują nas przecież wzorce gloryfikujące seks i noradrenalinę, nie zaś rozum i serce. Liczy się tylko księża Guinnessa i Big Brother, zadziwienie bliźnich, za

wszelką cenę! Trudno oczekiwać, aby ludzie – zwłaszcza młodzi – potrafili się oprzeć takim pokusom, bo trzeba mieć wiele dojrzałości, by dostrzec inne, mniej wprawdzie widowiskowe, ale z pewnością cenniejsze wartości. Stanowiący główną cechę owych niezdrowych wzorców dynamizm najłatwiej i bez wysiłku – a więc niejako za darmo – można osiągnąć w samochodzie. Szum wiatru za szybą, piszczące na zakrętach opony, isście kosmiczne starty i równie gwałtowne hamowania – wszystko to silnie oddziałuje na sferę odczuwania kierowcy. Większość tragedii na szosie dotyka zatem ludzi młodych, których psychika jest praktycznie bezbronna wobec wszechogarniającej tyranii ideologii sukcesu, przerażającej się wręcz w apoteozę agresji. Motoryzacja jest bardzo ważnym składnikiem codziennego życia, więc silnie kształtuje pewne wzorce zachowań i sposoby postrzegania codziennej rzeczywistości. Ogromnych spustoszeń w sercach i umysłach młodzieży, nawet dzieci, dokonują pełne brutalności filmy, muzyka czy gry komputerowe, w których punkty zdobywa się za... rozjeżdżanie przechodniów i rozbijanie innych aut! Wielkie koncerty samochodowe dostrzegają te zjawiska i bez skrupułów je wykorzystują. Jeden z najnowszych samochodów pewnej znanej marki nosi nazwisko mistrza wyścigów samochodowych. Jakie struny w duszy nabywcy chciał poruszyć twórca tej nazwy? Auto jest niewielkie i stosunkowo tanie, ta niezbyt zakamuflowana reklama jest więc skierowana przede wszystkim do ludzi młodych. Szczególnie silnie przemawia do nich szlachetna skądinąd zasada *"citius, altius, fortius"*, której karykaturalną postacią jest zwyczajne, prymitywne cwaniactwo. Bywa, że z tragicznym skutkiem, a to oznacza wszak... konieczność wyprodukowania nowego samochodu!

### 3. Wybrane uwarunkowania psychologiczne żeglarstwa i motoryzacji

Morze nie jest bynajmniej rejonem moralnej idylli. Również w królestwie Neptuna względy bezpieczeństwa coraz częściej przegrywają z wymogami ekonomii. Nierzadko na mostku wielkiej jednostki idącej przez ocean nie ma żywej duszy, a statek prowadzi tzw. michałek, czyli automatyczny sternik. Jest to wprawdzie sprzeczne z prawem, ale łamanie zasad zawsze pozostawia poczucie pewnej winy, nigdy zaś nie stanowi powodu do dumy, gdyż środowisko ludzi morza ich nie pochwała (przynajmniej teoretycznie). A na drodze? Często skądinąd poważny i rozsądny człowiek chlubi się tym, że na przykład trasę z Katowic do Warszawy przebył w dwie i pół godziny, czyli w sposób oczywisty łamiąc obowiązujące przepisy. Fizycznie „wyczynu” takiego dokonać łatwo – wystarczy wszak bez żadnej swej zasługi trafić na odpowiednie warunki ruchu i bez wysiłku nacisnąć gaz – a jedynym „osiągnięciem” jest to, że szczęśliwym trafem uniknie się wypadku i mandatu! Kierowca, który naruszył przepisy czy postąpił wbrew zasadom i został ukarany, to często nie odrzucony przez środowisko Lord Jim, tylko... biedak, któremu należy współczuć!

Jest wszakże pewien przepis, którego łamanie uważam za pożyteczne, mianowicie zakaz używania świateł wbrew ich przeznaczeniu. Mignięcie światłami awaryjnymi do przekazania wiadomości „dziękuję!” lub „przepraszam!” nie jest bynajmniej kwestią jedynie elementarnej uprzejmości. Jeśli bowiem dzięki takiemu gestowi kierowca łagodni zdenerwowanie czy wprowadza atmosferę pewnej życzliwości, to tym samym **PODWYŻSZA POZIOM BEZPIECZEŃSTWA NA DRODZE!**

W samochodzie, w którym kierowca bez żadnego wysiłku zaczyna do galopu 100 dni mechanicznych, łatwo o poczucie, że jest oto królem szosy, panem lewego pasa autostrady. Na morzu nigdy nie ma się takiego uczucia. Czytając na przykład w gazecie o „pogromcach oceanów” wiem, że napisał ów tekst ktoś nie mający najmniejszego pojęcia o żegludze po wielkiej wodzie. Marynarz porusza się maleńką łupinką – bo nawet kilkadziesiąt czy kilkaset tysięcy ton to niewiele na bezkresnym oceanie – a gdy robi się groźnie, zaczyna ciężko pracować, by przetrwać. „Walka z żywiołem”? Bzdura!!! Z żywiołem nie można walczyć, lecz – jak stwierdził kiedyś pewien znakomity żeglarz – należy „leżeć cicho i nie odzywać

się”, a także uważać, by nie popełniać błędów. Rolę solidnego rzemiosła w takiej sytuacji pięknie opisał w „Tajfunie” Joseph Conrad, tworząc postać kapitana MacWhirra. Na wodzie nie jest się wprawdzie bez szans, ale po przetrwaniu sztormu chępliwość jest równie śmieszna jak smoking na orangutanie. Nie bez przyczyny starożytni Grecy dzielili ludzi na żywych, umarłych i tych, co wypłynęli na morze. Woda – zwłaszcza duża, ale nie tylko – uczy pokory. Właśnie pokora, której często tak bardzo brakuje za kierownicą, jest bowiem najważniejszym czynnikiem bezpieczeństwa na oceanie, jeziorze czy rzece. W odróżnieniu od kierowcy, prawdziwie dobry kapitan nigdy nie ma poczucia, że JEST dobry; ma natomiast świadomość, że dobrym musi się nieustannie STAWAĆ. Proces ów jest czymś na tyle zwyczajnym, że w prawie morskim zasad poprawnego zachowania się marynarza – skodyfikowanych i nieskodyfikowanych, ale stanowiących normy postępowania – nie określa się mianem „dobra praktyka morska” (jest to jedynie sformułowanie potoczne), lecz „zwykła praktyka morska”. Jakość utożsamiana jest więc ze zwykłością, wyznaczającą psychiczne i techniczne normy fachowości na wodzie.

Bezpośrednia styczność z przyrodą na pokładzie jachtu i bardzo wyraźna nierówność sił Neptuna i żeglarza skłania ludzi do współdziałania i tworzenia więzi uczuciowych. Natomiast na szosie, gdzie przyroda nie wpływa bezpośrednio na zmysły kierowcy, a zarazem ma on poczucie wielkiej siły tkwiącej w cylindrach jego silnika, łatwo o postawy samolubne i lekceważenie innych uczestników ruchu.

Producenci samochodów robią wszystko, by ich użytkownicy mieli poczucie bezpieczeństwa. W dziedzinie tej wiele zresztą robi się naprawę – doskonalą budowę opon, wyposaża auta w poduszki powietrzne, urządzenia elektroniczne podwyższające bezpieczeństwo itp. Stanowią one bowiem znakomity „towar” rynkowy, który dobrze się sprzedaje. Zauważmy, że pojazdy wyposaża się we wskaźniki sygnalizujące, iż coś zaczyna zagrażać samemu samochodowi: spada ciśnienie oleju, rośnie temperatura wody itp. Jeżeli natomiast chodzi o zagrożenie człowieka podróżującego owym samochodem, to podobne „sygnalizatory” musi wytworzyć w swoim umyśle on sam; nie słyszałem o samochodzie, który miałby np. wskaźnik aktualnej długości drogi hamowania czy energii kinetycznej. Rządzą tu twarde prawa rynku: jeśli dobrze sprzedają się kosztowne urządzenia zabezpieczające, to oferuje się je klientowi; jeżeli jednak dobrze sprzedaje się wygoda, której nieodłącznie towarzyszy złudne poczucie bezpieczeństwa – przy prędkości 200 km/godz. ma być wszak cicho, bez wstrząsów i spokojnie – to klient taki „towar” otrzyma również.

#### 4. Wartości turystyki motorowej

W turystyce kwalifikowanej dostrzega się następujące szczególne wartości [Łobozewicz 1983]:

- a) poznawcze,
- b) emocjonalne,
- c) różnorodnych umiejętności,
- d) zdrowotne,
- e) wychowawczo-ekologiczne.

Zastanówmy się, w jakim stopniu cechują one turystykę motorową. Jeśli idzie o wartości poznawcze, to sama jazda samochodem nie ma ich w ogóle. Prowadząc auto trzeba się wszak skupić na tym, co dzieje się na szosie, można zatem jedynie doskonalic umiejętność prowadzenia pojazdu. Poznawać cokolwiek można dopiero po wyjściu z samochodu i udaniu się do jakiegoś muzeum, kościoła, pałacu czy w rejon o szczególnych wartościach przyrodniczych, co jednak ma niewiele wspólnego z samą motoryzacją. Jazda samochodem sama w sobie sprzyja jedynie poznawaniu... stacji benzynowych. W tym przypadku możemy już zresztą mówić wręcz o podkulturze stacji benzynowych, przypominającej nieco zjawisko



„macdonaldyzacji”. Oprócz zakupu paliwa można bowiem na nich zaspokoić wiele potrzeb nie tylko natury technicznej (wymiana żarówki w reflektorze, oleju, sprawdzenie ciśnienia w oponach itp.), ale również posiłki się, skorzystać z toalety, wziąć prysznic, kupić prasę lub książkę, odpocząć w schludnym, estetycznym pomieszczeniu, przemocować itp. Można więc przejechać całą Europę odwiedzając jedynie stacje benzynowe i nie czując potrzeby oglądania czegokolwiek innego!

Aspekt emocjonalny ma w przypadku turystyki motorowej nie zawsze zdrowe zabarwienie. Możliwość wykorzystania bez wysiłku wielkiej mocy tkwiącej w silniku samochodu do podniesienia sobie poziomu noradrenaliny sprawia, że emocje często przyćmiewają rozum. Ewentualne uczucia solidarności czy braterstwa powstają zwykle dopiero wskutek stłumienia pojawiającej się samorzutnie złości, agresji czy chęci wykazania innym kierowcom swej wyższości, co jednak wymaga dużego wysiłku umysłowego i ogólnej dojrzałości. Młokos o prostej czy wręcz prymitywnej osobowości, zasiadający za kierownicą mającego pod maską kilkadziesiąt koni mechanicznych BMW, czuje się lepszy, silniejszy, sprytniejszy od profesora, spokojnie jadącego z żoną do teatru lecivym „garbusem”, który z czasem stał się wręcz członkiem rodziny. Kiedy koła samochodu stają się przedłużeniem naszych narządów ruchu, człowiek o nie dość silnej osobowości zaczyna się podświadomie utożsamiać z pojazdem. Swą osobistą wartość mierzy liczbą koni mechanicznych drzemających pod maską samochodu. Wprawdzie świat staje się dzięki temu prostszy, ale z całą pewnością znacznie uboższy. Nie bez przyczyny mawia się, że samochód jest dla mężczyzny przedłużeniem penisa. Trzeba jednak dodać, że dotyczy to nie wszystkich mężczyzn, a jedynie prymitywnych samców, określanych dziś powszechnie mianem *macho*, bardziej podatnych na działanie noradrenaliny niż oleju w głowie (na marginesie: hiszpańskie słowo *macho* oznacza m.in. „muł” i „glupiec”). Podobne zjawisko, choć w mniejszym (acz nasilającym się!) natężeniu, obserwuje się zresztą również u kobiet.

Jeśli chodzi o kwalifikacje, to za zaletę turystyki motorowej uważano zwykle konieczność przyswojenia sobie pewnych wiadomości i umiejętności technicznych. W latach pięćdziesiątych, gdy narodziło się pojęcie turystyki kwalifikowanej, nie bez znaczenia były zapewne możliwości wykorzystania owych umiejętności do ewentualnej obrony kraju. Wskutek upowszechnienia motoryzacji umiejętność prowadzenia samochodu stała się jednak czymś pospolitym. Rozwój techniki sprawił natomiast, że samochody z jednej strony stały się bardziej niezawodne, z drugiej zaś na tyle skomplikowane konstrukcyjnie, że kierowca może we własnym zakresie co najwyżej wymienić koło lub – niekiedy – żarówkę w reflektorze. Jego zdolności techniczne straciły więc znaczenie, ważna stała się natomiast znajomość pewnych procedur ratowniczych, np. umiejętność wezwania pomocy przez telefon komórkowy.

W samej turystyce motorowej nie sposób dopatrzeć się wartości zdrowotnych, jest to bowiem w sensie dosłownym „turystyka fotelowa”. Wartości takie tkwią w ewentualnych ćwiczeniach wyrównujących czy uzupełniających, w traktowaniu samochodu jedynie jako środka transportu w rejon o szczególnych wartościach przyrodniczych lub kulturowych, gdzie można uprawiać inne formy turystyki kwalifikowanej; nie sposób jednak doszukać się ich w samym zasiadaniu bez ruchu w wygodnym fotelu samochodu.

Mowa o wartościach wychowawczo-ekologicznych turystyki motorowej zakrawa wręcz na szyderstwo. Przed bezpośrednią stycznością z przyrodą kierowcy i pasażerów samochodu chroni szczelne, wygodne nadwozie samochodu. Konstruktorzy dbają o to, by w jego wnętrzu było cicho, ciepło gdy na zewnątrz panuje mróz lub chłódno – gdy skwar staje się trudny do wytrzymania. Kierowanie samochodem w coraz większym stopniu przejmują urządzenia techniczne. Jeśli kierowca popełni błąd, zadziałają elektroniczne układy błędów poprawiające. Rośnie bezpieczeństwo, niektórzy postrzegają to jednak jako zmniejszanie zakresu wolności czy wręcz podmiotowości kierowcy. Dostrzegają to producenci samochodów. Chcąc zatem

zaspokoić potrzeby bardziej „ambitnych” kierowców przewidują możliwość wyłączenia układów elektronicznych zabezpieczających np. przed poślizgiem, co umożliwiła tzw. sportową jazdę. Niekiedy użytkową wersję jakiegoś modelu wyposaża się w ogromny silnik, a z faktu, iż opanowanie takiego auta – zbyt małego, zbyt lekkiego i zbyt mocnego – jest trudne nawet dla zawodowców, jego producent czyni... atut reklamowy! Praktykę taką bez przesady można by określić mianem zbrodniczej! Może bowiem skłonić człowieka o rozwiniętych „ambicjach sportowych”, niekoniecznie idących w parze z umiejętnościami, do zakupu tego właśnie samochodu i zachowania się w sposób, jaki widywał w reklamach. Przyczynia się to wprawdzie do wzrostu dochodów producenta, ale umożliwienie zwykłemu, nie mającemu sportowego przeszkolenia kierowcy podejmowania na zwykłej drodze prób „ręcznego” ujarzmania kilkuset koni mechanicznych stwarza niebezpieczeństwo zarówno dla niego samego, jak i dla innych uczestników ruchu. Jednakże nawet zwyczajny samochód, prowadzony w sposób normalny, stanowi poważne zagrożenie dla zwierzyny – żab, kotów, psów, jeży itp. Nie sposób też zaprzeczyć, że jest on źródłem zanieczyszczeń (produkty spalania, do niedawna azbest z okładzin hamulcowych i sprzęgłowych, szkodliwe dla zdrowia pierwiastki ze ścierających się opon, wycieki oleju itp.) a jedyne, co można w tej dziedzinie osiągnąć, to obniżyć poziom owych zanieczyszczeń.

Wszystko to sprawiło, że zgodnie z podpisanym w dniu 01.01.2003 roku regulaminem, warunkiem uzyskania Motorowej Odznaki Turystycznej PTTK nie jest przebycie jakiegś trasy, lecz zwiedzenie określonych obiektów i uczestniczenie w imprezach motorowych [www.pttk.pl], na których krzewi się pożądane wzorce zachowań i kształtuje wartościową obyczajowość. Sam sposób pokonywania przestrzeni – od którego wzięta wszak swą nazwę ta dziedzina turystyki kwalifikowanej – stał się więc sprawą niejako drugorzędą, na pierwszy plan wysunęły się zaś wartości poznawcze, estetyczne czy emocjonalne nie mające w istocie wiele wspólnego z motoryzacją; turysta motorowy odnajduje je nie za kierownicą, lecz dopiero po wyjściu z samochodu.

## 5. Wnioski końcowe

Powyższe analizy uzasadniają tezę, że rozwój techniki i będące skutkiem tego procesu zmiany w obyczajowości silnie oddziałują na turystykę motorową. Nie możemy jej však odizolować od zwykłego, codziennego ruchu na szosach. Sposób poruszania się, będący głównym wyróżnikiem tej gałęzi turystyki kwalifikowanej, nie sprzyja budowaniu więzi człowieka z przyrodą. Tworzenie pożądanych więzi między ludźmi jest w turystyce motorowej możliwe, a nawet niezbędne, ale nie jest to bynajmniej proces samorzutny, wynikający z jej naturalnych wartości. Ona sama sprzyja bowiem kształtowaniu się uczuć niekorzystnych, a tworzenie pożądanych stosunków międzyludzkich wymaga pracochłonnego umysłowo stłumienia owych uczuć, co nie każdemu kierowcy i nie w każdej sytuacji się udaje. Gdyby próbować doszukiwać się cennych wartości w turystyce motorowej, to należałoby ich upatrywać właśnie w sferze intelektualno-emocjonalnej. Tworzenie owych wartości nie polegałoby zaś, jak to jest w innych dziedzinach turystyki kwalifikowanej, na poddawaniu się zewnętrznym bodźcom, w naturalny sposób kształtującym postawy pożądane, lecz na przeciwstawianiu się siłom sprzyjającym – w równie naturalny sposób – tworzeniu postaw niepożądanych. Turystyka motorowa bez wątpienia ułatwia nabywanie kwalifikacji bardzo przydatnych w życiu codziennym. Niemniej motoryzacja wytwarza swój własny świat, szczególną obyczajowość i hierarchię wartości, nie zawsze zgodną z odwiecznymi prawami przyrody. Pod tym względem turystyka motorowa silnie wyróżnia się, i to na niekorzyść, wśród innych dziedzin turystyki kwalifikowanej. Można by nawet zaryzykować twierdzenie, że dziś nie należałoby jej już uważać za dziedzinę turystyki kwalifikowanej, gdyż nie spełnia podstawowych wymogów tego rodzaju turystyki.

Gwoli sprawiedliwości trzeba jednak podkreślić, że uwagi krytyczne dotyczące turystyki motorowej w mniejszym stopniu dotyczą grup kierowców o szczególnych wspólnych zainteresowaniach, na przykład miłośników zabytkowych samochodów. Pewną podkulturę zawierającą wiele wartościowych składników potrafili wytworzyć również motocykliści. Zauważmy, że „harleyowcy” – właściciele rozwijających olbrzymią moc motocykli marki Harley Davidson – bynajmniej nie cenią szaleńczej jazdy, choć pod tym względem ich pojazdy mają ogromne możliwości. Normą zachowania motocyklisty prowadzącego taką potężną maszynę jest jazda spokojna. Właśnie spokój, stłumienie chęci nieustannego demonstrowania wszystkim mocy i prędkości swego motocykla, jest w tym środowisku oznaką dojrzałości i poczucia własnej wartości. Olbrzymie, wolnoobrotowe silniki harleyów pracują jakby od niechcenia, a maszyny poruszają się po szosie majestatycznie niczym leniwe tygrysy, wykorzystując jedynie niewielką część tkwiącej w nich mocy i wręcz delectując się swą powściągliwością i dostojenstwem. Silnie rozwinięta jest też swoista obyczajowość „harleyowców”, której ważnym składnikiem jest solidarność. Ich działalność jest więc zgodna z zasadami turystyki kwalifikowanej. Bardzo symboliczna jest jednak końcowa scena bodaj najwybitniejszego filmu na ten temat, *Easy Rider*, w której wartościowi, wyznający pewną filozofię i przestrzegający jej zasad motocykliści giną zastrzeleni przez prymitywnych, jadących samochodem *macho*, nie akceptujących odmiennej powierzchowności i sposobu zachowania się „harleyowców”.

Na zakończenie chciałbym wyraźnie podkreślić, że tematem niniejszego artykułu są nie turyści kwalifikowani, lecz turystyka kwalifikowana. Nie ulega bowiem wątpliwości, że wielu rozsądnych kierowców, będących zarazem turystami, w sposób godny naśladowania wykorzystuje swe pojazdy do urzeczywistniania celów i budowania wartości turystyki kwalifikowanej. Niemniej sama turystyka motorowa nie zawiera (lub niemal nie zawiera) w sobie naturalnych mechanizmów sprzyjających tworzeniu podstawowych wartości turystyki kwalifikowanej.

## BIBLIOGRAFIA

1. Gorazdowski S., Koszewski Z. (1965), *Międzynarodowe prawo drogi morskiej*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia.
2. Łobożewicz T. (1983), *Turystyka kwalifikowana*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa.
3. *Międzynarodowe Przepisy o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu* (1983), Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
4. Rymarz W. (1985), *Międzynarodowe prawo drogi morskiej*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
5. [www.pttk.pl](http://www.pttk.pl)

### **Could motor tourism be still perceived as qualified tourism? (Provocative paper)**

**Key words: tourism, motor tourism, car tourism**

According to Polish standards (nomenclature of the Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, Polish Tourist Country-Lovers' Society), car or motor tourism belongs to so called “qualified tourism”, along with mountain hiking, lowland hiking, canoeing, sailing, scuba diving, cycling, horse-riding, ski tourism and speleology. Such kind of tourism should encourage a tourist to develop his (or her) general physical and psychological abilities, knowledge, skills necessary to function efficiently in the natural environment, and also the emotional sphere of personality. Rivalry occurs sometimes in the qualified tourism, but does not play an important role. The main factor of the qualified tourism seems to be close and

deep contact with the nature, of which a contemporary man is usually more and more deprived in his daily life. Such contact shall result in better understanding and effective protecting the natural environment. In the paper there is presented a thesis that motor tourism – using warm, dry and comfortable car, which does not need a great physical effort to drive it and prevents driver and passengers from feeling the direct “touch of the nature” on his own skin – does not support the realization of main aims of the “qualified tourism”. As a contrary, such possibilities, despite of all technical facilities, yields e.g. sailing. Man traveling with a yacht has to experience all yacht movements, to overcome symptoms of seasickness, to feel wind and waves on his own face and to obey the primeval rules of the nature in the deepest sense of the word. Moreover, sailing traditions, which developed in close contact with powerful natural elements – wind and water – is much older and more mature than traditions of motor tourism, merely one century old. Also in the sphere of psychology, the motor tourism is not conducive to great human values. In general, contrary to e.g. sailing, the motor tourism does not support naturally such desirable traits as solidarity, courage, reason etc. As a contrary, great power of contemporary vehicles evokes inclination to thoughtless rivalry, not always fair. Desirable traits of character have to be developed not because of, but often against natural trends offered by motor tourism. Motor tourist can find most important values of qualified tourism – cognitive, aesthetic, psychological etc. – not behind the steering wheel, but only after leaving the car. All these supports the thesis that motor tourism, being in fact only the way of transporting, should no longer be addressed as a branch of qualified tourism.