

Gawalewicz, jak sam twierdził, dotąd nie korzystał. W początkowej części utworu pisarz wyjaśniał, że początkowo celem podróży miał być zalecony przez lekarza Karlsbad, w ówczesnym czasie jedna z najpopularniejszych miejscowości uzdrowiskowych.¹⁶ Miał tam pojechać pociągiem prosto z Warszawy. Podsunęty przez przyjaciela pomysł, aby pojechać do Karlsbadu przez Paryż, w pierwszym momencie uznał za niedorzeczny. Natychmiast zmienił zdanie, gdy przyjaciel, rozwijając propozycję, wyjaśnił, że po przyjeździe pociągiem do Paryża przesiądą się do samochodu i w ten sposób, ułożoną wcześniej trasą przez Francję i Niemcy, dojadą do celu:

Pojedziesz tedy do Paryża, gdzie się spotkamy. W umówionym dniu i o oznaczonej godzinie znajdziesz mnie w automobiliu, do którego wskoczysz jak najprędzej, aby czasu nie tracić, bo wiesz, że tego nie lubię, wdziewiesz płócienny chałat od kurzu, czapkę jedwabną z okularami ochronnymi, naciągniesz rękawicę niciane i ruszmy prostą drogą do Karlsbadu, według z góry ułożonej marszuty.¹⁷

W okresie powstawania *Z wrażeń felietonisty* samochody w krajach zachodnioeuropejskich nie były już nieznaną nowością. Stosunkowo często pojawiały się na drogach, jakkolwiek należy pamiętać, że motoryzacja w pierwszym rzędzie docierała do miast; w wielu miejscowościach wiejskich automobile nadal budziły sensację. Pomimo dość wysokiej ceny samochody zdobywały rosnącą popularność, przede wszystkim ze względu na swoje walory praktyczne, potwierdzane w codziennym życiu oraz w pracy. Dostrzeżono także potencjał sportowy samochodów. Już w 1887 roku odbył się pierwszy wyścig samochodowy.¹⁸ Chociaż początkowo wyścigi i rajdy nie miały wielu uczestników, to na początku XX wieku stały się popularnym, choć niebezpiecznym sportem¹⁹, przyciągającym znaczne rzesze widzów. Dla wielu pasażerów i kierowców jazda samochodem była też nową formą rozrywki, przyjemnym sposobem spędzania wolnego czasu.²⁰ Gawalewicz zaznaczał, że pomimo dosyć krótkiej historii motoryzacji, automobilizm już stał się zjawiskiem społecznym, zmieniającym styl i tempo życia korzystających z niego ludzi. Chociaż, jak pisał, samochody niosły pewne zagrożenia dla zdrowia, uważał, że podróżowanie nimi potrafi uzależnić każdego, kto chociaż raz z nich korzystał, nawet jeśli podróżował tylko w roli pasażera:

Automobilizm należy dzisiaj w Europie do najmłodniejszych sportów, staje się nową chorobą, zawraca głowę ludziom, którzy szukają silnych wrażeń, choćby kosztem własnego karku, jest stanowczo przyczynkiem do neurozy naszego wieku, wyradza się w istną automobilomanię, – wszystko to prawda, a jednak kiedy go się raz zakosztowało, można w nim tak zasmakować, jak... w całowaniu.²¹

Przedstawiając popularność samochodów

w krajach zachodnioeuropejskich, Gawalewicz zauważał, że na ziemiach polskich automobilizm rozwijał się zdecydowanie wolniej. Pisarz podkreślał dystans istniejący pomiędzy poziomem motoryzacji na Zachodzie, a jej zdecydowanie wolniejszym rozwojem w Królestwie Polskim. W jego ocenie nie było to zjawisko wyjątkowe. Podkreślał, że Polacy zazwyczaj pozostają zapóźnieni w stosunku do Europy, jeżeli chodzi o przyjmowanie nowych rozwiązań technicznych czy zmianę stylu życia. Według jego słów dystans był na tyle duży, że to, co za granicą przestawało już być nowością, a nawet, jak właśnie samochody, stopniowo wchodziło do codziennego użytku, na ziemiach polskich nadal wywoływało sensację:

U nas automobilizm jeszcze się tak bardzo nie rozpanoszył; my jadamy u drugiego stołu Europy i zawsze o jedno danie później dostajemy na półmiskach; – kiedy Zachód się nakarmi już i przesyca jaką nową potrawą, to my dopiero zaczynamy w niej smakować. (...) ²²

Ze względu na zaznaczoną wyżej różnicę pomiędzy rozwojem motoryzacji na ziemiach polskich i w krajach zachodnioeuropejskich, Gawalewicz poświęcił w utworze sporo miejsca na zaprezentowanie czytelnikom samochodu pod względem wyglądu i możliwości. Opis adresował do mieszkańców prowincji, co pośrednio świadczyło o wzrastającej popularności pojazdu, z którym mieszkańcy miast – mimo podkreślanego przez pisarza dystansu dzielącego Królestwo Polskie i kraje Europy Zachodniej – musieli się już zetknąć.²³ Prezentacja samochodu nie zawierała danych technicznych ani nie pokazywała sposobu działania maszyny. Nieliczne, ale konkretne informacje na ten temat zostały zawarte dopiero w końcowych partiach książki, gdzie Gawalewicz zwracał uwagę na wymogi eksploatacyjne oraz dbałość o stan techniczny pojazdu. Ekspresyjny, wyrażający zachwyt pisarza opis samochodu miał na celu przede wszystkim zwrócić uwagę na nowoczesność pojazdu i te z jego możliwości, które czyniły go wyjątkowym w porównaniu z tradycyjnymi środkami lokomocji. Pisarz podkreślał również, że skonstruowanie automobilu stanowiło kolejny, naturalny etap w rozwoju transportu, mający przełomowe znaczenie dla podróżowania i komunikacji. Ze względu na rozwijane prędkości porównywał go z koleją, jednak zaznaczał, że w przeciwieństwie do pociągów samochód został przystosowany do indywidualnych potrzeb i wymagań użytkowników, dzięki czemu zapewniał większą swobodę podróżowania. Zestawiał go również z rowerem, od którego jednak samochody były szybsze, a przy tym do ruchu nie wymagały siły ludzkich mięśni. Gawalewicz zauważał, że automobile łączyły dodatnie cechy obu wcześniejszych środków lokomocji. Ze względu na osiąganą przez nie prędkość, pozwalającą skrócić czas podróży,

dobrze oddawały też charakter epoki początku XX wieku, pełnej nieustannego napięcia i niepokoju.

cdn.

¹ Zob. W. Rychter, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1979, s. 68.

² Zob. *ibidem*.

³ Zob. *ibidem*.

⁴ Zob. *ibidem*, s. 69.

⁵ Do problemów, z którymi pani Benz musiała się zmierzyć podczas drogi, należały między awaria hamulców, zatkana rurka paliwowa czy przecierająca się izolacja na kablach. Zob. *ibidem*, s. 69-70.

⁶ W tym okresie raz z rozwojem turystyki powstawały nowe hotele; zakładano także pierwsze biura podróży. Zob. K. Przecławski, *Socjologiczne problemy turystyki*, Warszawa 1979, s. 17.

⁷ Zob. A. Mączak, *Peregrynacje, wojaże, turystyka*, Warszawa 1984, s. 216-218.

⁸ Zob. T. Kemp, *Industrializacja w XIX-wiecznej Europie*, Wrocław 1998, s. 44.

⁹ Zob. A. Mączak, *op. cit.*, s. 223.

¹⁰ Opisy podróży spopularyzowały się jeszcze pod koniec XVIII wieku. Zob. *ibidem*, s. 15-16.

¹¹ Zob. A. Krzyżanowski [N. Krzyżanowska], *Frankfurt nad Menem*, „Kurier Codzienny” 1895, nr 237, s. 2.

¹² Zob. *eadam*, *Skarby Brabantu*, „Kurier Codzienny” 1895, nr 276, s. 2.

¹³ W artykułach i korespondencjach Krzyżanowskiej źródłem dochodu dla kobiet, a zarazem przemysłem mogącym przynieść wymierne korzyści gospodarce narodowej, miał być przemysł koronkarski, rozwijany na kształt istniejącego w Belgii. Pomysł ten publicystka przedstawiała w artykułach publikowanych także w innych czasopismach, m.in. „Tygodniku Ilustrowanym” Zob. A. Krzyżanowski [N. Krzyżanowska], *Miliony w rękach niewieścich*, „Tygodnik Ilustrowany” 1895, nr 52, s. 479-481.

¹⁴ W. R. [W. Rabski], [rec. *Z wrażeń felietonisty*], „Kurier Warszawski” 1905, nr 82, s. 3.

¹⁵ EOL [M. Wołoski], *Dziatwa Apollina*, „Przegląd Tygodniowy” 1884, nr 36, s. 409-410.

¹⁶ Zob. M. Olkuśnik, *W dalekiej podróży, na wilegiaturze, za rogatkami... O znaczeniu form wypoczynku poza miastem dla badań nad stratyfikacją społeczeństwa Warszawy przełomu XIX i XX wieku*, [w:] *Spoleczeństwo w dobie przemian. Wiek XIX i XX. Księga jubileuszowa profesor Amy Żamowskiej*, pod red. M. Nietykszy, Warszawa 2003, s. 239.

¹⁷ M. Gawalewicz, *Z wrażeń felietonisty (Tysiąc kilometrów samochodem)*, Warszawa 1904, s. 3-4.

¹⁸ W pierwszym wyścigu na świecie wystartował tylko jeden zawodnik, jednak w ciągu kilku lat popularność tego sportu, podobnie zresztą jak popularność samochodów, znacząco wzrosła, zarówno ze strony uczestników, jak i zainteresowania ze strony publiczności. Zob. W. Rychter, *op. cit.*, s. 83-85.

¹⁹ W drugim odnotowanym wyścigu kierowca został ukarany mandatem za zagrożenie bezpieczeństwa publicznego, ponieważ podczas rajdu niewiele brakło do potrącenia jednego z widzów. Zob. *ibidem*, s. 83.

²⁰ Pomimo oporu środowisk konserwatywnych, przejażdżki samochodowe szybko uniezależniły się od sztywnych zasad przyzwoitości początku XX wieku. Wycieczka samochodem panny i niespokrewnionego z nią mężczyzny nie budziła takiego oburzenia i nie rzutowała tak na reputację kobiety, jak w przypadku identycznej podróży odbywanej tradycyjnym środkiem transportu. Por. *ibidem*, s. 184.

²¹ M. Gawalewicz, *op. cit.*, s. 8.

²² *Ibidem*, s. 9-10.

²³ Przed I wojną światową na ziemiach polskich nie istniała żadna fabryka samochodów, jedynie niewielkie warsztaty mechaniczne, gdzie można było naprawić samochód lub wynająć kierowcę. Wysokie ceny samochodów sprawiały, że nabywali je ludzie zamożni – arystokraci, bankierzy czy przemysłowcy. Zob. W. Rychter, *op. cit.*, s. 339-340.

