

Katarzyna Eremus

Automobilem przez Europę

„Z wrażeń felietonisty” Mariana Gawalewicza (2)

Ach, prawda!... czytelnikowi na bardzo głębokiej prowincji muszę wytłumaczyć wpiery, co to jest automobil; jest to *dernier cri* lokomocji, jest to jaskółka zamieniona w podróżną karocę; jest to gołąb pocztowy wykuty z żelaza i osadzony na czterech kołach, jest to kieszonkowy ekstra-pociąg do prywatnego użytku, jest to naturalny syn lokomotywy i roweru, jest to jednym słowem nowe wcielenie tego niespokojnego ducha naszej epoki, która się spieszy i spieszy, nie wiadomo dokąd i po co, byle tylko pędzić przed siebie, choćby na złamanie karku i gonić za czymś nieuchwytnym, co go nęci, kusi i pociąga.²⁴

Zamieszczony w utworze opis samochodu miał przybliżyć nowy środek lokomocji tym czytelnikom, którzy o nim wcześniej nie słyszeli lub posiadali jedynie ogólne, nieraz odbiegające od prawdy informacje. Gawalewicz w kilku słowach przedstawił zewnętrzny wygląd pojazdu. Dla nieobeznanego z nowościami technicznymi obserwatora automobil mógł wydawać się zwyczajnym powozem. Pisarz przyznawał, że rzeczywiście samochody w dużym stopniu przypominały tradycyjne pojazdy konne, a między sobą różniły się wymiarami i kształtem. Zabierały również podobną do powozów liczbę pasażerów. Można było nawet uznać, że w zasadzie samochód to powóz, do którego nie zaprzężono koni. Skojarzenia nie były zresztą bezpodstawne – na początku XX wieku dopiero kształtował się podział samochodów pod względem kształtu nadwozia, maksymalnej liczby przewożonych pasażerów oraz sposobów ich usadowienia w pojeździe.²⁵

Otóż czasem wygląda, jak pospolita kareta, jak omnibus ze szklanymi ścianami, czasem jak dwie wsunięte w siebie kołyski z huśtawki starego stylu, czasem znów, jak żelazna łódka na kołach, albo torpedowiec, w zasadzie zaś zawsze, jak wehikuł, do którego zapomniano założyć dyszla i zaprząć koni.²⁶

Sam zewnętrzny wygląd pojazdu był jednak mylący. Choć pod wieloma względami przypominał zwykły powóz, posiadał cechy, które zdecydowanie odróżniały go od tradycyjnych środków transportu. Gawalewicz zwracał uwagę przede wszystkim na osiąganą prędkość. Zdaniem pisarza, to ona stanowiła najważniejszą przyczynę tzw. *automobilomanii*.²⁷ W ciągu dwudziestu lat, które upłynęły od podróży pani Benz, nastąpił szybki rozwój motoryzacji. Stale wzrastał popyt na samochody. Powstawały kolejne fabryki, rywalizujące między sobą o pozyskanie klienta. Zatrudniani w nich inżynierowie pracowali nad

ciągłym modernizowaniem i ulepszaniem pojazdów, które dzięki wykorzystaniu nowych rozwiązań technicznych stawały się szybsze. Dla poprawy osiągnięć miały znaczenie również coraz popularniejsze wyścigi oraz rajdy samochodowe. W okresie powstawania *Z wrażeń felietonisty* niektóre pojazdy uczestniczące w wyścigach osiągały już prędkości w granicach 100 km/h.²⁸ Gawalewicz dostrzegał, że jazda samochodem budziła w podróżujących pragnienie osiągnięcia coraz to większych prędkości, dających poczucie indywidualnego zwycięstwa nad czasem i przestrzenią. Podkreślał, że pragnienie to nigdy nie zostanie zaspokojone, ponieważ tak naprawdę żadna prędkość nie będzie w pełni satysfakcjonująca. Zauważał nieustającą chęć rywalizacji, mającej na celu ciągle przyspieszanie, pokonywanie wcześniej istniejących ograniczeń, a także konkurowanie z innymi kierowcami. Rozwijana prędkość, wcześniej niewyobrażalna i nieosiągalna, dawała poczucie swobody i dumy, które uzależniały niczym nałóg.

Człowiek doznaje rozkoszy, która go roznamiętnia: jak nałogowy pijak tym większe uczuwa pragnienie, im więcej kieliszków wychyla, tak automobilista tym bardziej się rozpala, im szybciej pędzi samochodem, który pozwala mu zatruć nad czasem i przestrzenią. (...)

Sześćdziesiąt, sto, sto dwadzieścia kilometrów na godzinę, cóż to znaczny!... trzeba podwoić, potroić tę szybkość, aby świat przebiegać chyżo, jak głos, jak światło, jak myśl sama, bo to dopiero rozkosz nad rozkoszami.²⁹

Jak już zostało wspomniane, *Z wrażeń felietonisty* jest utworem, który łączył humorystyczny opis podróży samochodowej z informacjami adresowanymi do potencjalnego turysty. Dotyczyły one miejscowości mijanych podczas drogi oraz tych, gdzie pozostawano na nocleg. Pisarz nie powielał wiadomości znanych z przewodników turystycznych, za to kilkakrotnie odsyłał czytelników do Bedekera.³⁰ Władysław Rabski w zamieszczonej w „Kurjerze Warszawskim” recenzji słusznie zauważał, że jedną z niepodważalnych zalet utworu było pomijanie przez Gawalewicza znanych, a przez to niezbyt interesujących dla czytelnika informacji o muzeach czy hotelach.³¹ Zamiast nużących, suchych informacji turystycznych, pisarz skupił się na indywidualnych obserwacjach i spostrzeżeniach dotyczących miejsc, spotykanych mieszkańców oraz wydarzeń z ich udziałem.³² Większa część opisów została utrzymana w lekkim, humorystycznym tonie. Niektóre odnoszą się do wydarzeń związa-

nych z wojną francusko-pruską z 1870 roku; w nich dominowała smutna refleksja i pełne szacunku wspomnienie poległych. Podczas drogi przy granicy z Prusami Gawalewicz widział zarówno groby poległych, pomniki oraz inne znaki działań wojennych³³, które rozegrały się na tych ziemiach niemal czterdzieści lat wcześniej. Słusznie zauważał, że to właśnie jazda samochodem umożliwiła mu zobaczenie tych wojennych pamiątek, oddalonych od głównych szlaków kolejowych. Gdyby podróżował pociągiem, nie mógłby również zwiedzić wielu interesujących miejscowości, pozbawionych połączenia kolejowego. Jego zdaniem samochód korzystnie wpłynął na sposób poznawania nowych obszarów. Turyści nie musieli już trzymać się tras wyznaczonych liniami kolejowymi. Warto przypomnieć, że najstarsze trasy łączyły najczęściej stolice, duże miasta i uzdrowiska, a także obszary przemysłowe; nie bez znaczenia dla budowy nowych torowisk było planowanie strategiczne na wypadek konfliktu zbrojnego.³⁴ Samodzielne układanie trasy przejazdu pozwalało odwiedzać te miejsca, których nie wymieniały przewodniki turystyczne. Dzięki temu możliwe stało się poznawanie innego kraju nie tylko od strony znanych miast oraz kurortów, ale również codziennego życia w oddalonych od głównych szlaków komunikacyjnych miejscowościach, których przed rozwojem motoryzacji były omijane. Ze względu na poszerzenie perspektyw turystycznych i możliwość indywidualnego planowania trasy, pisarz znacznie wyżej cenił podróże samochodowe od kolejowych, choć do niedawna to pociągi uchodziły przecież za najnowocześniejsze i najlepsze osiągnięcie w dziedzinie transportu oraz komunikacji.

Ludzie jeżdżący koleją (mówię dziś o nich z pewnym politowaniem), poznają dany kraj w swoich podróżach mniej więcej tak samo, jak goście poznają dom, do którego przychodzą z wizytą etykietalną; przyjmuje się ich zazwyczaj w salonie, czasem wprowadza do gabinetu i zaprasza do stołowego pokoju na przekąskę.³⁵

Gawalewicz opisywał nie tylko same automobile, ale również zmiany, jakie spowodowały w infrastrukturze drogowej oraz miejskiej, również w mniejszych miejscowościach. Zachwycał się rozwiązaniami wprowadzanymi w tej dziedzinie we Francji, które ułatwiały podróż, jednocześnie czyniąc ją bezpieczniejszą. Podkreślał doskonały stan dróg, w wielu przypadkach już dostosowa-