

nych do potrzeb samochodów.³⁶ Za niezwykle przydatne uważał umieszczane przy drogach znaki drogowe, informujące o niebezpiecznych miejscach i zalecające podjęcie odpowiednich działań, aby zapobiec wypadkom.³⁷ Coraz łatwiej przychodziło też znaleźć garaż dla samochodu przy zajazdach i hotelach, a także kupić benzynę sprzedawaną na litry od przydrożnych sprzedawców – wcześniej paliwo można było nabyć w aptekach lub drogeriach.³⁸ Gawalewicz popierał zaobserwowane we Francji zmiany ułatwiające podróż samochodem. Co więcej, uważał, że powinny one stać się standardem również w innych krajach. Jako negatywny przykład przywoływał sytuację w Niemczech, gdzie znalezieniu zadaszonego miejsca postojowego czy odpowiedniego paliwa towarzyszyły zdecydowanie większe trudności.

Gdyby w rajach nie było szerokich gościńców makademizowanych i gładkich, jak posadzka, szanujący swą maszynę „samochodnik” wolałby piekło, choćby tylko dobrymi chęciami brukowane.

Po francuskich drogach jeździ się jak po stole (...). Specjalne karty i przewodniki drukowane wskazują, którędy najwygodniej i najbezpieczniej potoczyć się samochód, przy każdym zakręcie, każdym spadku stoją tablice wzdłuż drogi (...) ostrzegające: „Tu hamuj! Tu zwalnij! (...)”.

Wszędzie na ważniejszych przystankach można być pewnym, że w najmniejszej mieścinie znajdzie się wygodna wozownia (*garage*) na pomieszczenie samochodu i że maszyna nie ustanie w drodze z głodu, bo ją łatwo nakarmić benzyną, sprzedawaną na litry przez przydrożnych sprzedawców.

Akcentuję ten szczegół tym bardziej, iż przekroczywszy granicę francuską, w Państwie porządku, bojaźni Bożej i dobrych obyczajów, łatwiej o piwo i o aroganckiego junkra, aniżeli o benzynę i o przytułek dla samochodu.³⁹

W utworze kilkakrotnie powracał temat stanu dróg oraz ich oznakowania. Pisarz podkreślał, jak duże znaczenie dla ruchu samochodowego ma infrastruktura drogowa. W początkowym okresie rozwoju motoryzacji samochody mogły poruszać się bez przeszkód głównie po drogach brukowanych, czyli przede wszystkim w miastach lub na najważniejszych trasach łączących większe miejscowości. Konstrukcja kół samochodowych stale ewoluowała, udoskonalano również opony, które z biegiem lat uzyskiwały coraz lepszą przyczepność do nawierzchni i wytrzymałość na uszkodzenia.⁴⁰ Mimo to samochody w dalszym ciągu o wiele sprawniej poruszały się po twardym podłożu. Gawalewicz zwracał uwagę na konieczność modernizacji dróg ze względu na rozwijającą się motoryzację, która według niego była koniecznym kierunkiem ewolucji w komunikacji i transporcie. Zauważał też, że wykorzystywane w infrastrukturze drogowej rozwiązania, służące usprawnieniu jazdy pojazdów konnych, nie sprawdzały się w przypadku samochodów. Do takich zaliczał między innymi stosowane na niemieckich drogach progi, stanowiące podparcie dla

wozów na stromych fragmentach dróg. Pisarz przyznawał, że ten sposób ograniczania prędkości pojazdów konnych służył poprawie bezpieczeństwa. Nie miał jednak zastosowania w przypadku pojazdów silnikowych, korzystających z mechanicznego napędu i posiadających nowocześniejsze, lepsze hamulce. Według niego przeszkadzało ono nawet podczas jazdy, zmuszając kierowcę do niepotrzebnego zwalniania, gdyż w przeciwnym wypadku wstrząsy spowodowane przez zbyt szybkie najechanie na przeszkodę powodowały dyskomfort podróżujących.

Otóż ci inżynierowie niemieccy wpadli na pomysł, że na spadzistych drogach należy kłaść wypukłe, mniej lub więcej, progi, aby się wozy na czym oprzeć miały, gdy hamulec nie wystarcza.

Nie przeczę, że dla pospolitych wehikułów, które jeszcze potrzebują pociągowej siły w koniach, takie progowate drogi oddają nawet niemalą przysługę, ale automobil (...) nie potrzebuje tego rodzaju podpórki.

Przeciwnie, one go krępują w ruchu; on dostaje formalnej czkawki, kiedy rozpędzony natrafi na takie żebro w gościńcu, przeszkakuje je na pół łokcia figlarnie, a wtedy to żeberko niemieckiej szosy staje kością w gardle automobilistom, skazanemu (...) na tłuczenie pieprzu w sposób często bolesny, a zawsze bardzo niemili.⁴¹

Kwestia dróg niedostosowanych do nowego sposobu podróżowania, utrudniających jazdę samochodem, według pisarza stanowiła jeden z powodów, dla których motoryzacja na ziemiach polskich nie rozwijała się równie intensywnie, jak w krajach Europy Zachodniej. Jego zdaniem nie była to jednak wyłączną przyczyną tego stanu rzeczy. Do równie istotnych czynników zaliczał odmienne pojęcie wartości czasu u Polaków, co przekładało się na mniejszy pośpiech i wolniejsze tempo życia. Nie bez znaczenia był także niższy poziom zamożności społeczeństwa. Gawalewicz podkreślał, że samochód to jednak spory wydatek; w ówczesnych latach należało do dóbr luksusowych, na które pozwolić sobie mogli jedynie ludzie zamożni.⁴² Należy podkreślić, że przełom XIX i XX wieku to okres, kiedy na ziemiach polskich stabilizowała się nowa struktura społeczna. Zmalała rola szlachty, dotąd dominującej w społeczeństwie pod względem finansowym.⁴³ Na znaczeniu zyskały grupy przedsiębiorców oraz finansistów.⁴⁴ Przekształceniu uległa także gospodarka. Zmiany w dużym stopniu dotknęły wieś i posiadłości ziemskie, gdzie uwłaszczenie wymusiło modernizację rolnictwa, wcześniej oparte głównie na darmowej pracy chłopów.⁴⁵ Nie zawsze udawało się przystosować do nowych warunków ekonomicznych. Często upadały majątki, zrujnowane przez nieumiejętne zarządzanie finansami oraz przywiązanie do tradycyjnego, wystawnego stylu życia.⁴⁶ Coraz częściej szlachta stawała wobec konieczności podjęcia pracy zarobkowej.⁴⁷ Załamywał się również tradycyjny model rodziny, gdzie do zajęć pani domu należały przede wszystkim opieka nad

dziećmi i wykonywanie obowiązków domowych.⁴⁸ Pogorszenie sytuacji materialnej zmusiło również kobiety do poszukiwania pracy przynoszącej rodzinie dodatkowy dochód, chociaż aktywizacja zawodowa środowisk kobiecych niejednokrotnie spotykała się z oporem i wywoływała liczne dyskusje o charakterze ekonomicznym i obyczajowym.⁴⁹

cdn.

²⁴ M. Gawalewicz, *op. cit.*, s. 6.

²⁵ Zob. W. Rychter, *op. cit.*, s. 96.

²⁶ M. Gawalewicz, *op. cit.*, s. 7.

²⁷ *Ibidem*, s. 8.

²⁸ Zob. W. Rychter, *op. cit.*, s. 151.

²⁹ M. Gawalewicz, *op. cit.*, s. 8-9.

³⁰ Zob. *ibidem*, s. 70.

³¹ Zob. W.R. [W. Rabski], *op. cit.*, s. 3.

³² Gawalewicz zwracał uwagę nawet na takie mało istotne z perspektywy przewodników turystycznych szczegóły, jak natrętnie pojawiające się na murach i ścianach domów czy kamienie reklamy nakłaniające do zakupu określonego typu czekolady. Zob. M. Gawalewicz, *op. cit.*, s. 43-44.

³³ Zob. *ibidem*, s. 27-31.

³⁴ Zob. A. Mączak, *op. cit.*, s. 218-221.

³⁵ M. Gawalewicz, *op. cit.*, s. 16.

³⁶ Sieć utwardzanych dróg francuskich, rozbudowana jeszcze za czasów Napoleona na potrzeby prowadzonych wówczas kampanii, stwarzała we Francji dogodne warunki do rozwoju motoryzacji, lepsze niż w innych krajach europejskich czy w Stanach Zjednoczonych. Zob. W. Rychter, *op. cit.*, s. 104-108.

³⁷ Na początku XX wieku we Francji istniało oprócz drogowych 14 znaków drogowych o charakterze lokalnym. Z inicjatywy ministerstwa robót publicznych w 1909 roku rozpoczęto prace nad kodeksem drogowym, który ustanowił pierwsze pięć znaków drogowych. Zob. M. Rynowicki, *Historia znaków drogowych*, „Automobilista” 2004, nr 2, s. 26-27.

http://www.znaki-drogowe.pl/historia_znakow_drogowych_cz_pierwsza.pdf, dostęp z dnia 26.09.2014.

³⁸ Dopiero po pierwszej wojnie światowej zaczęto budować przy drogach stacje paliw z mechanicznymi dystrybutorami paliwa. Zob. W. Rychter, *op. cit.*, s. 300.

³⁹ M. Gawalewicz, *op. cit.*, s. 19-20.

⁴⁰ Zob. W. Rychter, *op. cit.*, s. 137-142.

⁴¹ M. Gawalewicz, *op. cit.*, s. 39-40.

⁴² Zarówno w Europie, jak i w Ameryce, zwracano uwagę na wysokie ceny samochodów; pojazdy zaliczano często do przedmiotów luksusowych. Zob. W. Rychter, *op. cit.*, s. 184.

⁴³ Pomimo upadku znaczenia szlachty pod względem finansowym, tytuł szlachecki jeszcze do I wojny światowej wiązał się z pewnym prestiżem społecznym. Zob. M. Eckert, A. Nadolny, W. Stobrawa, *Historia gospodarcza i społeczna świata*, Zielona Góra 1993, s. 108.

⁴⁴ Zob. *ibidem*.

⁴⁵ Uwłaszczenie chłopów oznaczało wzrost kosztów uzyskania przychodu dla właściciela majątku, który musiał zatrudniać do pracy płatnych pracowników. Zob. A. Skrzypek, *Historia społeczna Europy XIX i XX wieku*, Poznań 2009, s. 23-24.

⁴⁶ Zob. S. Siekierski, *Kultura szlachty polskiej w latach 1864-2001*, Pułtusk 2003, s. 38-49.

⁴⁷ Pracy poszukiwano także w zawodach, które uważano za niegodne lub niewłaściwe dla człowieka z tytułem szlacheckim. Do takich należały między innymi zajęcia związane z handlem. Zob. M. Eckert, A. Nadolny, W. Stobrawa, *Historia gospodarcza i społeczna świata*, s. 86.

⁴⁸ Zob. E. Kokoszka, „Anioł w domu” czyli o małżeństwie w wiktoriańskiej Anglii, [w:] *Kobieta i małżeństwo. Społeczno-kulturalne aspekty seksualności...*, s. 144-145.

⁴⁹ Praca zawodowa mężatek budziła największe kontrowersje, ponieważ odrywała je od obowiązków domowych. W mniejszym stopniu kwestionowano pracę kobiet niezamężnych, które nie mogły liczyć utrzymania męża czy rodziny. Zob. R. Bednarz-Grzybek, *Emancypantka i patriotka. Wizerunek kobiety polskiej przełomu XIX i XX wieku w czasopiśmie Królestwa Polskiego*, Lublin 2010, s. 37.