

Katarzyna Eremus

# Automobilem przez Europę

## „Z wrażeń felietonisty” Mariana Gawalewicza (3)

W sytuacji, gdy dla domknięcia domowego budżetu należało ograniczać wydatki i rozsądnie gospodarować pieniędzmi, zakup samochodu oraz późniejsze z niego korzystanie, jak również ponoszenie kosztów związanych z eksploatacją, nieraz znacząco przekraczały możliwości finansowe rodziny.

Ze automobilizm u nas tak szybko się nie przyjmie, jestem pewny, bo mu brak gruntu i sprzyjających warunków do zaaklimatyzowania się w kraju, w których przede wszystkim nie ma dróg dobrych, nie ma ludzi dość zamożnych, aby sobie na taki wydatek pozwolić mogli, a wreszcie nie ma należytego pojęcia o wartości czasu.<sup>50</sup>

Gawalewicz, który w samochodzie był tylko pasażerem, zwracał uwagę na niezwykle ważną rolę kierowcy podczas podróży. Na nim spoczywała odpowiedzialność za bezpieczne dotarcie do celu oraz za komfort jazdy. Pisarz w utworze wymieniał obowiązki kierowcy, które nie ograniczały się do prowadzenia samochodu. Podkreślał, że jest on i powinien być najważniejszą osobą podczas podróży samochodem ze względu na posiadaną wiedzę na temat działania pojazdu oraz umiejętność płynnego kierowania maszyną. Od jego umiejętności zależało bezpieczeństwo podróży, dlatego też każdy pasażer powinien zwracać uwagę, komu zamierza powierzyć pracę szofera. Dobry kierowca, zdaniem Gawalewicza, stanowił gwarancję zdrowia i życia pasażerów. Wpływał również na spokojny przebieg podróży, odpowiadając także za dostosowanie prędkości jazdy do panujących warunków drogowych. Jako osoba zaznajomiona z techniczną obsługą pojazdu, potrafił tak kierować samochodem, aby uniknąć wypadków oraz awarii, a w przypadku problemów mechanicznych większość z nich potrafił samodzielnie rozwiązać.

Dobry chauffeur, to asekuracja życia w automobili; on jest sternikiem tej ziemskiej łodzi, on reguluje szybkość biegu, on na maszynie gra, jak na klawikordzie i jednym pociśnięciem palca może wywołać taką kakofonię, że z pełnego akordu członków swego pana, nie pozostałoby ani jednego całego tonu.<sup>51</sup>

Równie ciekawe spostrzeżenia pisarz przedstawiał w kontekście profilu psychologicznego kandydata na kierowcę. Skoro to od umiejętności szofera oraz jego zachowania w losowych sytuacjach na drodze zależało bezpieczeństwo pasażerów, powinien on posiadać określone cechy charakteru. Gawalewicz podkreślał przede wszystkim zdolność

koncentracji na wykonywanej czynności, umiejętność zachowania milczenia chroniącego przed rozkojarzeniem, a także zdolność do oceny sytuacji drogowych i w zależności od nich podejmowania rozsądnych decyzji podczas jazdy. Według pisarza zagrożenie na drogach stwarzali kierowcy zmęczeni i senni. Za niebezpiecznych uważał też tych, którzy prowadzili nazbyt odważnie, ryzykownie, ale również niepewnie i z obawami. Nerwowość i roztargnienie uważał za niedopuszczalne. Dużym brakiem zaufania obdarzał kierowców nietrzeźwych, pałających, nadmiernie rozmownych oraz zakochanych. Tych ostatnich oceniał jako najbardziej rozkojarzonych, ponieważ skupionych niemal wyłącznie na miłości. Opisując w dowcipnych słowach potencjalnych kierowców, zwracał zarazem uwagę na złożoność kwestii bezpieczeństwa podróży. Za bezwypadkowe dotarcie do celu bezpośrednio odpowiadał kierowca, jednak pasażerowie, wybierając swojego szofera, również mieli na nie znaczący wpływ. Chociaż w tym fragmencie utworu dominował lekki, żartobliwy ton wypowiedzi, Gawalewicz przypominał, że zawsze należy rozsądnie dokonywać wyboru kierowcy, gdyż nie każdy, kto od strony technicznej potrafi prowadzić samochód, zasługuje na zaufanie pasażerów.

Nie wolno mu być roztargnionym, (broń Boże, zakochanym, bo to rozywa najbardziej myśli), nie wolno być sennym, znużonym, nietrzeźwym, zanadto ryzykownym, ani zbyt bojaźliwym, ani sangwinikiem, ani flegmatykiem, musi umieć milczeć i skupiać uwagę w jednym kierunku, bo inaczej każde prześlepienie, każdy błąd, każda spóźniona lub za szybka decyzja, łađa niezręczny, nerwowy, nieobliczony ruch, może się srogo zemścić na nim i na automobiliu.

Z chauffeur'em, który pali, pije, kocha się i gawędzić lubi, nie puściłbym się w drogę za nic w świecie!...<sup>52</sup>

Warto zauważyć, że w utworze Gawalewicz rozwój motoryzacji łączył przede wszystkim ze środowiskiem męskim. Można znaleźć tylko nieliczne wzmianki odnoszące się do kobiet. Zwykle mają one wydźwięk pejoratywny. Pisarz po części kwestionował zdolności kobiet w zakresie kierowania samochodami, podważał również ich znajomość mechaniki. Odradzał im kierowanie nie tylko samochodami wyścigowymi, ale także pojazdami przeznaczonymi do codziennego użytku, podkreślając przy tym wzrost ryzyka związanego z możliwością wypadku, gdy kierowała kobieta.<sup>53</sup> Jego stanowisko wobec kierujących kobiet tym bardziej zaciekawia, że

panie od początku wносиły znaczny wkład w rozwój motoryzacji. O tym, że odmawiając kobietom zdolności do prowadzenia samochodu, Gawalewicz nie miał racji, najlepiej zaświadczyły wydarzenia następnych lat. Jednym z najciekawszych przykładów może być osiągnięcie z powodzeniem startującej w wyścigach Niemki Clärenore Stinnes – w latach dwudziestych odbyła samochodową podróż dokoła świata.<sup>54</sup> Wiele kobiet startowało także w wyścigach samochodowych niemal od początku istnienia tej dyscypliny sportu. W dwudziestoleciu międzywojennym często rywalizowały w nich z mężczyznami i w tej rywalizacji odnosiły sukcesy.<sup>55</sup>

Nie radzę żadnej *sport-lady* brać się do kierowania samochodem, nawet zwyczajnym spacerowym, nie mówiąc już o wyścigowych, przy których niebezpieczeństwo rozbicia się jest stokrotnie większe.<sup>56</sup>

Gawalewicz odnosił się sceptycznie nie tylko do kobiet kierujących samochodami. Równie wiele zastrzeżeń miał wobec kierowców wyścigowych. Chociaż niejednokrotnie wyrażał swój zachwyt związany z osiąganymi przez samochód prędkościami, uważał jazdę wyścigową za bardzo niebezpieczną, nawet podczas organizowanych rajdów. Jeszcze bardziej krytycznie mówił o kierowcach, którzy posiadając szybkie pojazdy, przenosili rajdowe przyzwyczajenia na zwykłe drogi, nieprzystosowane do większych prędkości. Konsekwencją nieostrożnej, nadmiernie ryzykownej jazdy były naturalnie wypadki drogowe. Opisywane na łamach poszukujących sensacyjnych wydarzeń gazet, mogły budzić w społeczeństwie obawy związane z bezpieczeństwem nowego środka transportu. Dawały również argument przeciwnikom rozwoju motoryzacji, podtrzymując lęki i uprzedzenia, jakie często towarzyszą wprowadzaniu do użytku nowości technicznej. Gawalewicz słusznie zauważał, że za złą opinię samochodów odpowiadał niewielki procent kierowców, którzy przez własną bezmyślność stwarzali zagrożenie na drogach. Tłumaczył także, że pod względem ryzyka jazda automobilem nie jest bardziej niebezpieczna od jazdy koleją czy pojazdami konnymi, a nawet podróży statkiem czy lotów balonem.

Te wyścigowe jaskółki żelazne od początku ze psuły najbardziej opinię automobilom; okropne wypadki, spowodowane wariacką jazdą chauffeur'ów, zaszczepiły strach i uprzedzenie do nowych wehikułów, które stosunkowo do ilości