

pedzających dziś maszyn po rozmaitych drogach Europy, nie są znów ryzykowniejszym środkiem lokomocji od wagonów kolei żelaznej, balonów, statków parowych, a nawet zwykłych pojazdów, zaprzężonych rączymi końmi.<sup>57</sup>

W utworze Gawalewicza można znaleźć także fragmenty poświęcone zagadnieniom odnoszącym się do technicznych aspektów obsługi samochodu. Pisarz zwracał uwagę na fakt, że podczas każdej podróży należy liczyć się z możliwymi awariami. W *Z wrażeń felietonisty* przedstawił kilka drobnych wydarzeń, które spowodowały przestoje i opóźnienia w podróży, jak przebicie opony na niezauważonym podczas jazdy gwoździu szwajcarskim czy pęknięcie śrubki przy łańcuchu hamulcowym. Wydarzenia te traktował jako uciążliwe niedogodności, które jednak, przy uwzględnieniu wszystkich niekwestionowanych zalet samochodu, nie psuły radości z podróżowania nowoczesnym środkiem transportu. Gawalewicz podkreślał przy tej okazji, jak duże znaczenie ma wcześniejsze odpowiednie przygotowanie do podróży. Kierowcom zalecał przeczność – zaopatrzenie się w dobrze przemyślany zestaw narzędzi oraz części zapasowych, a także zabranie stroju roboczego, przydatnego przy naprawianiu pojazdu. W warunkach, kiedy nie istniał jeszcze rozwinięty system pomocy drogowej, a w wielu miejscowościach samochody nadal stanowiły nowinkę techniczną, budzącą ciekawość i sensację, wiele napraw musiał wykonywać kierowca, który z tego powodu powinien posiadać sporą wiedzę z zakresu mechaniki. W przeciwnym razie należało przetransportować pojazd do najbliższej miejscowości z wykorzystaniem sprowadzanych do tego celu koni, co jednak było czasochłonne i, jak pisał Gawalewicz, powolne oraz denerwujące.<sup>58</sup> Dobrze przygotowanie do podróży, zabranie zestawu narzędzi i umiejętność doraźnego radzenia sobie z najczęstszymi awariami usprawniały podróż, a w razie wystąpienia problemów technicznych pozwalały na dokonanie napraw bez konieczności poszukiwania sposobów na sprowadzenie samochodu do najbliższej miejscowości i oddanie w ręce lokalnych mechaników.

Przezorny automobilista na takie przygody musi być przygotowany i w podróżnym pudle, pod karocą, ma cały warsztat, narzędzia, zapasowe części maszyny i powozu, płócienny chałat, który wdziewa do roboty, a w którym najpiękniejszy męczyzna wygląda, jak smoluch poplamiony i zatłuszczony.<sup>59</sup>

W końcowych partiach książki Gawalewicz nie tylko zwracał uwagę na konieczność zaznajomienia się z techniczną stroną obsługi samochodu przez kierowcę, ale również pokrótce opisywał niektóre z mechanizmów. Nie są to opisy w pojęciu ściśle technicznym, nie zawierają też dokładnych parametrów. Pisarz pokrótce zarysował najważniejsze kwestie związane z funkcjonowaniem pojaz-

du, między innymi pracą silnika, systemu chłodniczego czy *iskiernika*.<sup>60</sup> Przedstawiał nie tylko najogólniejsze zasady działania, ale też podstawowe sposoby konserwacji najważniejszych elementów pojazdu. Wymieniał także przykładowe awarie i problemy, jakie mogą się pojawić, jeśli użytkownik samochodu nie zadba o jego stan techniczny. Upowiedział przy tym, że odpowiedni nadzór może zająć sporo czasu. Porównywał samochód do żywego stworzenia, gdyż, choć jest tylko maszyną, posiada własną osobowość i charakter, nierzadko przejawiający się uporem i złośliwością.<sup>61</sup> Jego zdaniem w niektórych aspektach automobil przypominał kapryśną, dąsającą się kobietę, do której kaprysów należy jednak podchodzić z wyrozumiałością i delikatnością.<sup>62</sup> Podkreślał przy tym, że brak zrozumienia dla zachowań samochodu oraz niedostateczna dbałość o zabezpieczenie prawidłowego działania pojazdu mogły przedłużyć podróż oraz zmniejszyć jej komfort. Do najważniejszych czynności, których należało dopilnować przed jazdą, zaliczał sprawdzenie stanu paliwa, właściwe nasmarowanie osi oraz kontrolę tych mechanizmów, które były podatne na zatarcie przez kurz lub piasek.<sup>63</sup>

Umyslnie wspominałem o tych rozmaitych organicznych właściwościach automobilu, aby w końcu zaznaczyć, że dozór nad nim wymaga dużo czujności i zachodu, jeżeli się chce korzystać z jego zalet i podróżować nim prawidłowo, równo, dobrze i bez czasu straty.<sup>64</sup>

Podróż samochodem dostarczyła pisarzowi wielu niezapomnianych, pozytywnych przeżyć. Pomimo kilku nieoczekiwanych trudności i awarii, jakie miały miejsce podczas jazdy, pozostawał pod urokiem nowego środka transportu. Uważał, że dzięki swoim niekwestionowanym zaletom samochód przewyższał kolej oraz powozy, nawet jeśli wymagał od szofera nie tylko umiejętności kierowania, ale też sprawdzania stanu pojazdu i ewentualnego przeprowadzania napraw. Podkreślał pozytywną zmianę w sposobie odbywania podróży, których przebieg i trasę można było ułożyć według indywidualnego planu. Zwracał uwagę również na bardziej komfortowe warunki podróżowania. Doceniał znaczenie rozwoju motoryzacji dla unowocześnienia infrastruktury drogowej oraz otwarcia na turystów kolejnych miast, wcześniej uważanych za nieatrakcyjne lub trudno dostępne ze względu na znaczną odległość od linii kolejowych czy szlaków wodnych. Zachwycał się prędkościami rozwijanymi przez samochody, jakkolwiek kilkakrotnie wskazywał na niebezpieczeństwa związane z ryzykowną, nadmiernie szybką jazdą. Mimo to właśnie w skróceniu czasu przejazdu widział jedną z przyczyn stałego wzrostu popularności samochodów. Przyczyniały się do niej również inne czynniki – samochody można było wykorzystywać nie tylko jako narzędzia pracy

i komunikacji, ale także w celach rozrywkowych. Gawalewicz nie zajmował jednoznacznego stanowiska wobec wyścigów samochodowych, jednak krytycznie oceniał przeniesienie na ogólnie użytkowane drogi wyścigowego stylu jazdy nieodpowiedzialnych kierowców. Zachwycał się za to możliwościami rekreacyjnymi oraz poznawczymi, jakie otwierały podróże samochodowe. W jego oczach samochód stał się jednym z towarzyszy podróży do Karlsbadu, dlatego też w ostatniej, zawierającej podziękowania części książki, wyraził swoją wdzięczność nie tylko dla przyjaciela, który zorganizował cały wyjazd, ale również dla automobilu, bez którego cała wyprawa i wszystkie pozytywne wydarzenia oraz emocje z nią związane nie miałyby miejsca.

Przemarzyłem w nim tyle tęczyowych chwil, że mógłbym, parafrazując Bohdana Zaleskiego, zawołać: „Boże, proszę Ciebie, gdy umrę, daj mi automobil w niebie!”<sup>65</sup>

## Katarzyna Eremus

<sup>50</sup> M. Gawalewicz, *op. cit.*, s. 9-10.

<sup>51</sup> *Ibidem*, s. 71.

<sup>52</sup> *Ibidem*, s. 72.

<sup>53</sup> Gawalewicz w żartobliwy sposób opisywał mniejsze, jego zdaniem, umiejętności kobiet również w zakresie powożenia. Zob. *ibidem*, s. 70.

<sup>54</sup> Zob. <http://nasportscar.com/influent-figures-in-racing-history-clarenore-stinnes/>, dostęp z dnia 30.10.2014

<sup>55</sup> Zob. W. Rychter, *op. cit.*, s. 313.

<sup>56</sup> M. Gawalewicz, *op. cit.*, s. 72.

<sup>57</sup> *Ibidem*, s. 72-73.

<sup>58</sup> *Ibidem*, s. 65.

<sup>59</sup> *Ibidem*, s. 35.

<sup>60</sup> *Ibidem*, s. 88.

<sup>61</sup> Zob. *ibidem*, s. 85.

<sup>62</sup> Zob. *ibidem*.

<sup>63</sup> Zob. *ibidem*, s. 86-87.

<sup>64</sup> *Ibidem*, s. 88.

<sup>65</sup> *Ibidem*, s. 98.

## Agnieszka Szpunar

\* \* \*

pożyczyłeś dzień  
oddawałeś na raty  
wszystko czym dla siebie jesteśmy  
to tęsknota  
lubiłam twoje powroty  
odchodziłeś każdego ranka  
nie jestem dobra w czekaniu  
czekałam

uczyłam się na pamięć  
ciebie pocałunków  
dotyku słów  
nie przestawaj mi przypominać