

**Zbyszko Melosik (2020). *Samochód. Tożsamość, wolność i przestrzeń.***

Poznań: Wydawnictwo UAM, ss. 193.

Lektura każdej książki Zbyszka Melosika zostawia ślad w świadomości czytelnika, uruchamiając refleksję nad uwarunkowaniami, przebiegiem i sensem życia człowieka. Właśnie ukazała się – pięknie zresztą wydana przez UAM – jego monograficzna rozprawa o samochodach, toteż kategoria przebiegu życia ma tu swój nie tylko antropocentryczny i egzystencjalny sens, ale także nieantropozoficzny, bo technologiczny, materialny i po części także kulturowo mityczny. Profesor pedagogiki UAM w Poznaniu przyzwyczaił nas już do swoich analiz fenomenów tożsamości, władzy, (pop)kultury, kryzysu męskości, aż tu nagle wprowadza nas do świata w zdecydowanej mierze obcego naukom o wychowaniu.

Każda z jego rozpraw ma bardzo osobisty charakter, którego i w najnowszej nie zamierza ukrywać, prowokując czytelników, swoich studentów, ale i współpracowników uniwersyteckich czy znajomych i przyjaciół do odczytywania wprost i pomiędzy wierszami jego tożsamości, kultury władzy i bywania w świecie jak wielu przedstawicieli podobnej roli akademickiego profesora. Niewątpliwie jest to po książce o pasji i tożsamości naukowca oraz o piłce nożnej kolejna w jego dorobku, a przesycona autobiograficznymi wątkami, odniesieniami, doznaniem analizą (nie)codziennego świata życia.

Jak Melosik przyznaje we wprowadzeniu do książki, od dawna chciał ją napisać, toteż – jak przypuszczam, bo nie jestem tego pewien – okres pandemii stworzył mu większy komfort do pracy w wyniku narodowej kwarantanny. Bez możliwości skupienia i koncentracji na przeczytanych tekstach naukowych i konieczności poświęcenia uwagi marketingowym materiałom chyba by nigdy jej nie napisał, bo akademickich obowiązków ma mnóstwo.

Kto osobiście poznał Profesora wie, z jaką szybkością i częstotliwością bezpiecznie przemieszczał się po kraju, dzięki czemu mógł dzielić się na różnych konferencjach, gościnnych wykładach analizami socjopedagogicznych fenomenów naszej codzienności. Kwarantanna powstrzymała jego tempo życia – na

szczęście dla nas, czytelników, gdyż został niejako zmuszony do kontemplacji, spowolnienia własnej tożsamości i napisania tej książki.

Niektóre z zawartych w rozprawie tezy wkrótce stracą na swojej aktualności chociażby w wyniku zagrożenia planety Ziemia efektem cieplarnianym, toteż całe szczęście, że zostały utrwalone w tej książce. Mam tu na uwadze kwestię auto-centrycznej kultury, a więc dominacji w różnych stronach świata potrzeby posiadania samochodu. Melosik skupia się na roli tego środka w życiu osobistym ludzi, pomijając aspekty gospodarczo-handlowe konieczności wykorzystywania samochodów do transportowania towarów. Tym zajmuje się m.in. logistyka.

O ile pojawienie się samochodu wymuszało ustąpienie jemu pierwszeństwa przez powozy konne, a potem kolej, o tyle już dostrzegamy procesy powracania do środków transportu kolejowego, a w miastach rowerowego czy hulajnogowego. Prawdą jest, że „[...] samochód zmienił oblicze miast, a duże aglomeracje zostały wręcz przez niego zdominowane” (s. 33), ale obserwujemy silny, jakże odwrotny trend blokowania miast na możliwy wjazd do nich samochodem czy nieograniczone poruszanie się po coraz ciasniejszych uliczkach.

To mieszkańcy osiedli mają już dość samochodów, żądając od władarzy instalowania na jezdni spowalniaczy (tzw. leżący policjant) i radykalnego ograniczania prędkości jazdy. Radni upominają się o usuwanie przynajmniej z centrum miasta samochodowego ruchu. Tak więc pojawia się odwrotna tendencja dostosowywania się kierowców samochodów do praw i oczekiwań mieszkańców, by mogli swobodnie poruszać się po ulicach i by nie zabierano zielonych przestrzeni pod kolejne miejsca parkingowe.

Koncentracja Melosika na posiadaczach samochodów w celach osobistych odsłania szczególnie znaczenie ich zastosowań, ale i związanych z tym marzeń, projekcji, aspiracji czy nawet działań przestępczych. Autor nie pedagogizuje, nie moralizuje, a zatem nie otrzymujemy w tej książce jakże trafnie określanego przez Melchiora Wańkowicza smrodku dydaktycznego. Sześć rozdziałów dobrze oddaje istotę i wynik własnych studiów nad tekstami i medialnymi obrazami:

Rozdział I – Tożsamość kierowcy: wolność, droga i euforia przyspieszenia

Rozdział II – Samochód i kobiecość: między stereotypami a emancypacją

Rozdział III – Samochód i męskość: a jeśli twój rywal jeździ Porsche?

Rozdział IV – Niebezpieczna jazda i kradzieże samochodów

Rozdział V – Samochód i konstrukcje tożsamości – studia przypadków (Volvo, Ferrari, Toyota, Cadillac, Jeep i Trabant)

Rozdział VI – Samochody luksusowe: mityczność marki i status społeczny.

Książkę czyta się szybko, dodając z każdą stroną gazu, by dowiedzieć się, co będzie na jej kolejnych stronach. Autor subtelnie przemycza wątki historyczne np. kto zginął pod kołami samochodu jako pierwszy, gdzie kobieta zasiadła jako pierwsza za kierownicą samochodu, od kiedy samochód stał się zagrożeniem dla

dzieci, a później dla cywilizacji, kto przestrzegał przed niebezpiecznie magiczną władzą samochodu nad kierowcą, czym różni się „humanizacja samochodu” od „samochodyzacji człowieka”, jaka najwyższa prędkość była dozwolona w momencie pojawienia się aut na drogach, gdzie i po co po raz pierwszy skradziono samochód, jaki samochód jest najbardziej kobiecy, a jaki najbardziej „macho”, itp., itd.

Otrzymaliśmy rozprawę łączącą w sobie romantyzm podróżowania samochodem oraz przeróżne aspekty jego antropomorfizacji, estetyzacji i seksualizacji („seksualny ryt przejścia”). Czytelnik może zatem w dowolnym miejscu lektury przyspieszyć lub zwolnić, wyprzedzić, opuszczając niektóre fragmenty lub też zatrzymać się na dłużej, by odczytać w nich także własną postawę wobec siebie jako kierowcy, wobec innych (np. pasażerów, przechodniów, uczestników dróg) oraz wobec przedmiotu/auta i jego wnętrza.

Sięgając po tę książkę, widzimy samych siebie za kierownicą lub jako świadków innych jako kierowców, lepiej być może rozumiejąc tych pierwszych, co nie oznacza konieczności usprawiedliwiania ich hedonistycznych, narcystycznych, seksistowskich potrzeb dominacji nad innymi i w przestrzeni, neurotycznych manier, błędnych czy aspołecznych reakcji (np. irytacji, frustracji, zawiści).

Zapewne będziemy różnić się z autorem w odczuciach przyjemności jazdy samochodem. On sam tak pisze o jednym z nich:

Osobiście odczuwam bardzo często „magię autostrady”, która choć ograniczona po obu stronach i prowadząca tylko „do przodu”, ma dla mnie (w dużej mierze niezrozumiały) urok. Na pewno wiąże się to z rekonstrukcją odczuwania przeze mnie czasu i przestrzeni, a także ową subiektywnie przeżywaną (nawet jeśli iluzoryczną) wolnością. Kiedy naciskam pedał gazu odczuwam euforię przyspieszenia. Samochód przyspiesza moje życie i przyspiesza moją tożsamość (s. 20).

Książka Melosika jest dla wykształconych osób, rozumiejących zawarte w niej przesłanie kulturowe, psychologiczne, społeczne i moralno-obyczajowe. Powinni ją przeczytać sędziowie, adwokaci, prokuratorzy oraz policjanci ze służb ruchu drogowego nie po to, by z większym współczuciem czy zrozumieniem oskarżać, sądzić czy wypisywać mandaty samochodowym przestępcom, zbrodniarzom czy statystycznie przeciętnemu właścicielowi auta w momencie naruszenia przez nich prawa, ale by dostrzec możliwe motywy określonych zachowań ku temu prowadzących.

Możemy też lepiej zrozumieć powody, dla których ktoś nie stać na to, by posiadać własny samochód lub dysponując nim, ubiegać się o prawo jazdy czy też chcieć nim kierować. Być może niektórzy uwierzą, że samochód jest atrybutem

ich prawdziwej męskości lub wyemancypowanej kobiecości. W świecie rozbu-
dzanej przez wolny rynek strategii MIEĆ niektórzy tracą poczucie sensu, co to
znaczy BYĆ.

Być może niektórzy zastanowią się nad tym, by jednak nie kupić samochodu
w takim czy innym kolorze albo takiej czy innej marki, gdyż w ten sposób ko-
munikują światu „kim są” jako jego właściciele, jakie ich cechy symbolizuje ów
pojazd. Treść rozprawy może też kogoś zniechęcić do dotychczasowych przyzw-
yczaję i postaw lub zachęcić do ich zmiany. Wówczas stanie się to, co świadczy
o pedagogicznym wymiarze treści książki, a jest w niej milcząco i skrycie przeka-
zane przez wytrawnego autora.

Profesor Melosik zaprasza w zakończeniu książki do umieszczenia jego
„[...] narracji we własnych perspektywach, opartych na indywidualnych, osobi-
stych doświadczeniach samochodu” (s. 171). Ja wysiadam, bo samochód nie był
i nie jest moją pasją ani też fascynacją. Nie marzyłem i nie dążyłem nigdy do tego,
by mój własny samochód był większy, szybszy, mocniejszy, bardziej bezpieczny.
Kategoria wartości jest relatywna. Może dlatego, że przez kilkadziesiąt lat, zanim
mogłem kupić w wolnej Polsce „malucha”, jeździłem tylko na rowerze. Każda
osoba ma własną, nieredukowalną tylko do rzeczy materialnych tożsamość, po-
czucie wolności, postawę wobec spraw świata i transcendencji oraz odmienny
stosunek do władzy w szerokim tego słowa znaczeniu.

Bogusław Śliwerski
Akademia Pedagogiki Specjalnej
im. Marii Grzegorzewskiej
w Warszawie
ORCID: 0000-0002-3875-8154