



IRENEUSZ ŁYSIK

GRY ULICZNE

W SWOJEJ KSIĄŻCE *HOMO LUDENS*. ZABAWA JAKO ŹRÓDŁO KULTURY JOHAN HUIZINGA WSKAZUJE NA LUDYCZNE ZAŁĄŻKI NASZEJ KULTURY. ZGADZAJĄC SIĘ Z ZAŁOŻENIAMI AUTORA, CHCIAŁBYM PRZYJRZEĆ SIĘ RELACJI, JAKA NASTĘPUJE POMIĘDZY KONSTYTUUJĄCYM CZYNNIKIEM LUDYCZNYM A GOTOWĄ, SKRYSTALIZOWANĄ JUŻ FORMĄ KULTURY. NA PRZYKŁADZIE WSPÓŁCZESNYCH ZACHOWAŃ AGONALNYCH NA DROGACH ORAZ W PROCESIE ROZWOJU MOTORYZACJI CHCIAŁBYM POKAZAĆ, JAK ZAWARTE TAM ELEMENTY LUDYCZNE W PRZECIĄGU WIEKU ZMIENIŁY NASZĄ RZECZYWISTOŚĆ I JAK EWOLUOWAŁO PODEJŚCIE DO *HOMO LUDENS* PRZEZ INSTYTUCJE, KTÓRE OBJĘŁY PIECZĄ TEN FRAGMENT NASZEJ ZMECHANIZOWANEJ RZECZYWISTOŚCI.

W trakcie rozwoju pewnej kultury stosunek zabawy i nie-zabawy, zakładany jako pierwotny, podlega zmianom. Na ogół element ludyczny cofa się przy tym stopniowo. Przeważnie większa jego część zostaje wchłonięta przez sferę sakralną. Wykrystalizował się w wiedzę, poezję, prawo i formy życia państwowego. Element ludyczny cofa się wówczas w zjawiskach kulturowych zazwyczaj całkiem. Lecz o każdej porze ów popęd ludyczny może się z pełną siłą ujawnić znowu w formach wysoko rozwiniętej kultury, porywając za sobą zarówno poszczególnego człowieka, jak i masy w upojenie i bezmiar zabawy lub gry¹.

AGON W STAROŻYTNEJ GRECJI

Jakub Burckhart ukuł pojęcie „agonu” i zwrócił szczególną uwagę na jego rolę w kulturze helleńskiej. „Kto ma wojnę, nie potrzebuje turniejów”, ta teza Burckharta dotyczyła okresu przejściowego od „człowieka heroicznego” do „człowieka kolonialnego i agonalnego”. Następuje przejście „od walki do gry” i „od gry do walki”². Społeczeństwo greckie w szóstym wieku przed naszą erą, wyniszczone wojnami, organizuje w wielu miastach Hellady igrzyska. W okresie ich trwania wprowadzana była *ekecheira* – „pokój boży” – skutkująca zawieszeniem wszelkich sporów i działań wojennych na czas igrzysk i okres je poprzedzający³. Przeciwnicy, którzy stali wcześniej uzbrojeni naprzeciw siebie, toczą teraz bezkrwawą walkę na stadionach Olimpii. Przestrzegania przepisów pilnują hellanodikowie, którzy mają także prawo karać zawodników. Mogą nakładać kary pieniężne, karę chłosty, wykluczyć zawodnika z gry, a nawet odebrać zdobyty już za zwycięstwo w zawodach wawrzyn. Początkowo na igrzyskach były tylko konkurencje w bieganiu. Z czasem zakres dyscyplin agonalnych powiększał się. Pojawiło się zapaśnictwo *pale* i pięciobój *pentatlon* składający się z biegu, skoku, rzutu dyskiem, włócznią i zapasów⁴.

Od 25 olimpiady, poza konkurencjami, w których zwycięstwo zależało tylko od siły i zręczności zawodników, pojawiły się też wyścigi czterokonnych rydwanów *tetrippon*. Do agonów hippicznych dodawane są nowe konkurencje: wyścigi wierzchowców: *keles*, wyścigi dwukonnych

rydwanów: *synoris*, dochodzą zaprzęgi z większą liczbą koni: *tetrippon polikon*. Zawody odbywały się na hippodromie, gdzie często dochodziło do kolizji.

Hippodrom ma jeden bok dłuższy. Na tym dłuższym boku, stanowiącym nasyp ziemny, przy samym już sforsowaniu nasypu i wyjściu rydwanu na zakręt, stoi przedmiot obawy koni, Taraksippos. Kształt ołtarza jest okrągły. Przebiegające obok konie ogarnia natychmiast gwałtowny lęk bez wyraźnej przyczyny. Z tego strachu powstaje zamęt. Rydwany na ogół ulegają rozbiciu, a woźnice doznają obrażeń fizycznych. Z tego powodu woźnice składają ofiary i modlą się, aby Taraksippos okazał się dla nich łaskawy⁶.

Zwycięstwo w zawodach przynosiło sławę woźnicom, jeźdźcom, ale także koniom wyścigowym i ich hodowcom. Podczas jednych z zawodów klacz imieniem Aura na początku biegu rzuciła swojego jeźdźcę, mimo to biegła dalej, na zakręcie prawidłowo zawróciła i jako pierwsza dobiegła do hellanodików. Właścicielowi konia, Fejdałosowi, zostało przyznane zwycięstwo, w nagrodę pozwolono mu postawić, oprócz swojego, także pomnik konia⁶.

Do kanonu konkurencji, jaki ukształtował się w początkach olimpiady, z dodanych w czasach późniejszych tylko bieg w zbroi: *hoplites* nie był konkurencją hippiczną. Wszystkie nowe konkurencje zawierały w sobie elementy zwiększające prędkości osiągane na hippodromie: lżejsze i bardziej zwrotne dwukołowe rydwany czy dodatkowe pary koni występujące w zaprzęgach. Wyjątkiem, gdzie prędkości osiągane nie były duże, były dwie konkurencje: wyścigi rydwanów zaprzężone w muły: *apele* i *kalpe*: wyścigi klaczy, gdzie przy ostatnim okrążeniu jeźdźcy biegli trzymając za uddę wierzchowce. Jednak weszły one na krótko do dyscyplin olimpijskich i szybko zostały wycofane.

Huizinga akcentuje, iż olimpijskie zmagania były przejściem „w ludycznym współzawodnictwie do kultury”: *Kultura nie zaczyna się jako zabawa ani też z zabawy, ale raczej w niej samej. Antytetyczna i agonistyczna podstawa kultury dana jest w zabawie, która jest starsza i pierwotniejsza od całej kultury⁷.*

WYMOGI GRY I ZASADY

Przytoczę dość szczegółowo cechy formalne, jakie musi posiadać zabawa, a które Huizinga wylicza już na początku książki, aby wyizolować z wszelkich form zabawy tylko te, które mieszczą się w zabawach natury społecznej:

Zabawa jest najpierw i przede wszystkim swobodnym działaniem. Nakazana zabawa nie jest już zabawą. Zabawa nie jest „zwykłym” czy też „właściwym” życiem. Jest to raczej wykraczanie z takiego życia w sferę tymczasowej aktywności o swoistych tendencjach. Charakter zabawy musi być bezinteresowny. Zabawą jest coś, co nie jest „zwyčajnym życiem”, znajduje się poza procesem bezpośredniego zaspokajania konieczności i żądz, a nawet proces ów przerywa. Zabawa różni się od zwyczajnego życia swoim miejscem i okresem swego trwania. Odrębność jej i ograniczoność stanowi jej cechę charakterystyczną. Zabawa, gra, rozpoczyna się i w pewnym określonym momencie się kończy. Zostaje „rozegrana”. Zabawa przybiera natychmiast jako forma kulturowa ustalony kształt. Z chwilą gdy się rozegrała, może zostać powtórzona. Powtarzalność jest jedną z najistotniejszych cech zabawy. Bardziej jeszcze uderzające od ograniczenia w czasie jest przestrzenne ograniczenie zabawy.

Każda zabawa rozgrywa się w obrębie miejsca i terenu, który już uprzednio wytyczony został w sposób materialny; może to być też tylko świat idealny. Może toczyć się umyślnie, bądź też jakby sama przez się. W obrębie miejsca zabawy panuje swoisty i bezwarunkowy porządek. Zabawa tworzy porządek, więcej: sama jest ładem. Wnosi w niedoskonały świat i zawiłość życia ograniczoną w czasie doskonałość. W przypadku zabawy element napięcia odgrywa szczególną rolę. Napięcie oznacza niepewność, szansę. Jest ona dążeniem do odprężenia. Gdy istnieje napięcie, coś powinno się „udać”⁸.

Z uwagi na formę można więc, reasumując, nazwać zabawę czynnością swobodną, którą odczuwa się jako „nie tak pomyślaną” i pozostającą poza zwykłym życiem, a która mimo to może całkowicie zaabsorbować grającego; czynnością, z którą nie łączy się żaden interes materialny, przez którą żadnej nie można osiągnąć korzyści, która dokonuje się w obrębie własnego określonego czasu i własnej, określonej przestrzeni; czynnością przebiegającą w pewnym

porządku według określonych reguł i powołującą do życia związki społeczne, które ze swojej strony chętnie otaczają się tajemnicą lub przy pomocy przebrania uwydatniają swoją wobec zwyczajnego świata⁹.

ZASADA AGONALNA NA WSPÓŁCZESNEJ ULICY

Ulica, jezdnia stwarza obszar, w którym może zaistnieć współczesna gra. Jednak przestrzeń ta powstała w zupełnie innym celu niż uprawianie zabaw, a wręcz pojawianie się elementów agonalnych w jej obrębie jest zakazane i surowo karane. Z formalnych wymogów gry ulica zapewnia idealnie „wytyczony obszar”, w którym może się nawiązać rywalizacja. Gra dotyczy nie tylko kierowców, udział w niej biorą także twórcy pojazdów. W przypadku konkurencji koncernów samochodowych prymat jednej marki nad drugą przekłada się korzyści płynące dla danej firmy; przeciwnicy wiedzą z kim grają i jaka jest stawka.

Dla uczestnika ruchu drogowego jazda samochodem jest po prostu szybkim przemieszczaniem się po wyznaczonych do tego trasach. Żeby mógł zaistnieć element agonalny, potrzebny jest przeciwnik – ktoś, z kim można konkurować lub umowa pomiędzy kilkoma osobami. W przypadku gier ulicznych często jest to jednoosobowa decyzja. Wkroczenie ludzkości w tę strefę nakłada się jakby na „właściwe życie”, wprowadzając swój własny porządek. Ten porządek gry zmienia jednak w chaos ustalone wcześniej przez państwo reguły. Przestrzeń ta wypełniona jest postrzeganiem świata podobnym do dziecięcego świata zabaw. Przedmioty tam mają swoje własne znaczenie, a świat realny jest jakby oddalonym tłem. Dla dziecka na przykład zwykłe mieszkanie potrafi się zamienić w coś innego, a więź z materią odczuwana jest jako możliwość mimikry. Uwidacznia to fragment wspomnień z dzieciństwa:

Dziecko stojące za portierą samo staje się czymś ulotnym i białym, widmem. Ze stołu, pod którym przykucnęło, uczyniło drewnianego idola świątyni, a z rzeźbionych nóg cztery kolumny. Za drzwiami zaś samo jest drzwiami, odziane w nie jak w ciężkie przebranie, i jak czarnoksiężnik zaczaruje wszystkich nieopatrznie wchodzących. [...] Kto mnie znalazł, mógł mnie zmienić w posąg bożka pod stołem, na zawsze wpleść jak widmo w franke, na całe życie

zakląć w ciężkie drzwi. Toteż głośnym krzykiem przepędzałem demona, który by mnie tak przemieniał w razie znalezienia mnie przez szukającego – a nawet nie czekałem na tę chwilę i uprzedzałem ją krzykiem samowyzwolenia¹⁰.

W ten sposób ulica zapewnia nam innych graczy, a także „element napięcia”. Element agonalny pomimo swego destrukcyjnego charakteru zdaje się być wpisany w tę przestrzeń.

Od momentu powstania motoryzacji pojawia się w jej obszarze współzawodnictwo. Pierwszy wyścig o nagrodę francuskiego pisma „Velocipede” odbył się w 1887 roku na dystansie 32 km na trasie Neuilly – Versailles – Neuilly. Do zawodów zgłosiła się tylko jedna załoga, a dystans pokonała w godzinę i czternaście minut. Kilka miesięcy później odbył się drugi wyścig w Vincennes, gdzie pojazd parowy został zatrzymany przez policję, która uznała, że samochód zagraża bezpieczeństwu publicznemu. Kierujący pojazdem został ukarany mandatem.

W roku 1894 zagorzałe dyskusje na łamach paryskiego dziennika „Petit Journal” o wyższości samochodów parowych nad benzynowymi zakończyły się ogłoszeniem „konkursu pojazdów bez koni”. Zawody odbyły się na 136 kilometrowej trasie Paryż – Rouen. Był to pierwszy na świecie wyścig samochodowy. Wystartowało 21 pojazdów. Do mety pierwszy dojechał pojazd parowy. W założeniu nie był to wyścig na czas, ale konkurs wytrzymałości pojazdów. Ponieważ poza zwycięzcą reszta pojazdów parowych dotarła do mety na ostatnich miejscach, pierwszeństwo w wyścigu przyznano samochodom benzynowym.

Rok później odbył się już wyścig na czas, na liczącej 1150 km trasie z Paryża do Bordeaux i z powrotem, gdzie najlepszy zawodnik pokonał tą trasę w przeciągu 48 godzin i 47 minut¹¹. Z czasem trasy wyścigów stają się coraz dłuższe. W roku 1898 pomimo trudności ze strony francuskiej policji startuje rajd na trasie Paryż – Amsterdam – Paryż gdzie trasa liczy już sobie 1425 km¹².

Najpoważniejsze konsekwencje dla funkcjonowania rajdów w przestrzeni dróg publicznych przyniósł wyścig Paryż – Madryt z 1903 roku. Był to najkrwawszy w historii wyścig, przerwany już po pierwszym etapie w Bordeaux. Zaraz po starcie pod samochód wpadła nieostrożna kobieta odnosząc śmiertelne obrażenia. Na ostrym zakręcie wypada z trasy auto Marcela Renault. Kierowca umiera po przewiezieniu do szpitala,

a jego mechanik odnosi ciężkie obrażenia. Podczas wyprzedzania wypadły z trasy dwa samochody i stanęły w płomieniach, trzy osoby zostały ciężko poparzone, a czwarta umarła. Następna osoba rozbiła samochód, a dwie inne zderzyły się na trasie. Kierowca jednego z pojazdów – Tourand, chcąc wyminąć dziewczynkę, która wbiegła mu na drogę, traci panowanie nad samochodem i wypada z trasy. Zginęła dziewczynka, dwóch żołnierzy stojących w pobliżu i mechanik jadący z Tourandem. On sam został ciężko ranny, doznał szoku i oszalał, skończył życie w szpitalu dla psychicznie chorych. Z trasy wypadły jeszcze trzy osoby, a na ostatnich metrach przed metą w Bordeaux Lorrain-Barrow chciał ominąć psa, który wybiegł mu na drogę, uderzył autem w drzewo. Zginął na miejscu, zaś jego mechanik umarł po dwóch tygodniach, nie odzyskawszy świadomości w szpitalu. Zginęło dziewięć osób, a niezliczona rzesza osób odniosła ranny. Minister spraw wewnętrznych zarządził przerwanie wyścigu. Park samochodowy został otoczony przez policję, a auta zostały przewiezione zaprzęgami konnymi na stację kolejową.

Wobec krwawego żniwa, jakie zebrał ten rajd, władze zabroniły jakichkolwiek wyścigów na otwartej drodze raz na zawsze. Skończyły się wyścigi z miasta do miasta, rozpoczęły się natomiast wyścigi na zamkniętych obwodach złożonych z odcinków dróg i odgradzonych od użytku publicznego¹⁵.

UPORZĄDKOWANIE ELEMENTU AGONALNEGO - PRAWO DROGOWE

Pojawienie się nowych pojazdów w przestrzeni miejskiej wymusiło na władzy uregulowanie ruchu odpowiednimi przepisami. Już w 1865 roku parlament angielski porządkował transport omnibusów parowych tak zwaną ustawą o „czerwonej fladze”, która brzmiała:

- 1 *Lokomotywy drogowe muszą być obsługiwane co najmniej przez trzy osoby, a w przypadku ciągnięcia przyczep, czwarta osoba musi dawać baczenie nad ich ruchem.*
- 2 *Co najmniej na 60 jardów przed pojazdem ma iść człowiek z czerwoną chorągiewką i ostrzegać użytkowników drogi o zbliżaniu się pojazdu. Ma on*

ponadto pomagać w usuwaniu innych pojazdów z drogi, a w razie potrzeby – zatrzymać „lokomotywę drogową”.

- 3 Każda „lokomotywa drogową” ma być natychmiast zatrzymana na każde żądanie przechodniów, woźniców i jeźdźców, którzy wyrażają to żądanie podniesieniem ręki.
- 4 Największa dopuszczalna szybkość „lokomotyw drogowych” ograniczona zostaje poza obrębem osiedli do 4 mil na godzinę⁴.

W tym czasie parowe omnibusy kursowały regularnie na trasie z Londynu do Birmingham, rozwijając prędkości dochodzące miejscami do 40 km na godzinę. W związku z tak restrykcyjną ustawą powstanie ruchu drogowego Anglii zostało wstrzymane na ponad trzydzieści lat. Ustawa została zniesiona dopiero w 1896 roku.

We Francji w dziewiętnastym wieku nie istniały jeszcze ogólne przepisy regulujące zachowanie automobilistów w przestrzeni publicznej. Jednym z pierwszych było rozporządzenie prefekta paryskiej policji Lepine’a z 1892 roku „dotyczące dopuszczenia do ruchu aparatów z silnikami”. Ograniczało ono dopuszczalną prędkość jazdy w miastach do 12 km na godzinę, przewidywało obowiązek stosowania tłumików gazów wydechowych, stawiało pewne warunki hamulcom; wprowadzono numery rejestracyjne z podziałem na departamenty. Sprawę ruchu automobilowego powierzało ministrowi kopalń. Rozporządzenie próbowało rozwiązać coraz większe problemy pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach dróg i pomóc w identyfikowaniu kierującego „automobilem” w razie jego ucieczki z miejsca wypadku¹⁵.

Zdarzały się też takie ustawy jak pismo prefekta francuskiej prowincji do właściciela pojazdu parowego z 1894 roku: *zawiadamia się pana Scotta, kapelusznika i właściciela parowego wehikułu, że ma obowiązek ozdobić swój pojazd dzwonkami, które nie tylko zagłuszą obrzydlivy hałas wylatującej pary i zgrzyt mechanizmu, ale zabezpieczą również od niepokoju przy napotkaniu zaprzęgów, albowiem dzwonki te będą wywoływały u mijanych zwierząt pociągowych ojczyście złudzenia, gdyż ogólnie jest wiadomym, że we wsi konie mają dzwonki przy zaprzęgach; będzie się więc im się wydawało, że jedzie taki zaprzęg konny, a nie buchający parą i dymem pojazd bez koni*¹⁶.

Pierwsza, wprowadzona we Francji ustawa „samochodowa” obejmująca wszystkich właścicieli pojazdów była faktycznie taryfą podatkową,

nakładającą na właścicieli samochodów opłaty za samo posiadanie pojazdu. W latach 1889 do 1901 kolejnymi ustawami regulowano prędkości dopuszczalne w terenie zabudowanym do 20 km na godzinę, a w niezabudowanym – 30 km na godzinę¹⁷.

Problemem automobilistów było oznakowanie dróg. Francja w tamtych czasach posiadała najlepszą sieć drogową i dlatego rozwój motoryzacji najszybciej rozwijał się nad Loarą, ale w innych krajach sytuacja była nie do pozazdroszczenia. Radzono sobie z tym problemem na różne sposoby. Jako przykład może służyć informator wydany w 1901 roku przez Amerykańskie Stowarzyszenie Samochodowe z okazji „Rajdu 1000 mil”, który odbywał się na trasie Nowy Jork – Buffalo.

Droga ma mnóstwo niebezpiecznych kamieni; zwróćcie baczną uwagę na wiele zdradliwych brodów przez wartkie strumienie na długości następnych czterech mil; następnie zauważycie skręt w lewo i zaraz za nim w prawo, tuż za wytwórnią serów; nie jedźcie tą drogą. W okolicach miast znakowano właściwy przejazd przez skrzyżowanie za pomocą konfetti, które spełniało swoje zadanie tylko przy bezwietrznej pogodzie. Wobec tego zamiast konfetti użyto białego grochu. Skutek był taki, że pierwszy automobil napotykał na tak oznaczonym skrzyżowaniu stado kurcząt dziobiących ziarenka; następny zaś pojazd kierował się już tylko trupami zabitych przez pierwszy wóz ptaków¹⁸.

W prasie i publikacjach Automobilklubów pojawiały się informacje doradzające kierowcom jak zachowywać się w różnych przypadkach, które mogą spotkać ich na drodze. Książeczka z 1908 roku wydana przez Ciesarski Automobilklub w Niemczech regulowała postępowanie kierowcy podczas spotkania z koniem: [...] *w razie zbliżania się samochodu do koni należy podczas powolnego wymijania łagodnie je wołać. Głos ludzki daje koniom spokój i bezpieczeństwo. Jeżeli koń nie chce przejść obok samochodu, nawet gdy silnik jest zatrzymany, bierze się go za uzdę przy pysku i prowadzi, głaszcząc go i pogwarzając do niego. Wtedy koń uspokaja się i przekonuje po namyśle, że „ta rzecz” nie jest wcale taka straszna, jak mu się to wprzód wydawało. Najlepiej takie przeprowadzanie powtórzyć z koniem kilkanaście razy, aby koń miał okazję obejrzeć sobie samochód ze wszystkich stron¹⁹.*

Francuski publicysta i propagator samochodowy L. Baudury de Saunier, pisał w 1905 roku o częstym problemie automobilistów: kurach i kaczkach. [...] *co się tyczy kur i kaczek, to automobilista powinien przed kurą ciągnąć*

za hamulec. Ze względu na władze, które wciąż są jednak mocniejsze od automobilistów, zaleca się najusilniej zatrzymywać samochód przed kurami²⁰.

Dopiero w 1909 roku Europa doczekała się poważnego aktu prawnego, normalizującego ruch samochodowy na całym kontynencie. W Paryżu została podpisana przez przedstawicieli państw Europy Międzynarodowa Konwencja Drogowa. Oto kilka najważniejszych przepisów paryskiego porozumienia: Prawo do ruchu międzynarodowego posiada tylko samochód uznany za odpowiedni przez właściwe władze lub towarzystwo do tego upoważnione (kluby samochodowe). W tym celu samochód zostaje zbadany co do następujących warunków:

- 1 Budowa samochodu, a w szczególności silnika i przewodów benzynowych, powinna być trwała, zabezpieczająca przed pożarem i wybuchem materiałów pędnych. Samochód nie powinien straszyć koni ani innych zwierząt, nie powinien stanowić niebezpieczeństwa dla ruchu, ani też wydawać zbyt dużo pary lub dymu.
- 2 Samochód powinien posiadać:
 - a) ster, dający możliwość kierowania w obie strony, w prawo i w lewo
 - b) dwa hamulce, niezależnie od siebie z odpowiednią siłą działające; jeden z nich powinien działać pewnie na koła lub też złączone z nimi bezpośrednio tarcze lub obręcze
 - c) urządzenie, które by umożliwiałoby zatrzymanie samochodu na wielkich spadziściach podczas toczenia się tegoż wstecz (wspornik lub zapadka), o ile jeden z hamulców nie czyni zadość tym wymaganiom. Samochód, który waży więcej niż 350 kg, powinien posiadać urządzenie umożliwiające kierowcy jazdę wstecz za pomocą przeniesienia działającego na silnik.
- 3 Ster powinien być tak zbudowany, aby można było kierować samochodem, nie przestając obserwować drogi.
- 4 Każdy samochód powinien posiadać w miejscu widocznym tablicę, zawierającą następujące dane: firmę wyrobu samochodu, nr podwozia, siłę motoru w KP, ilość, skok i wiercenie cylindrów oraz ciężar samochodu bez ładunku. Kierowca powinien posiadać biegłość w prowadzeniu samochodu gwarantującą dostatecznie bezpieczeństwo publiczne.

Na prowadzenie samochodu potrzeba mieć pozwolenie wydane przez władzę lub upoważnione Towarzystwo, wydane po należytych stwierdzeniu zdolności kierowania i obsługi samochodu.

Jako dowód, że samochód dany odpowiada powyżej wymienionym warunkom oraz że kierujący nim posiada umiejętność kierowania samochodem w należytym stopniu, wydawane są: Międzynarodowe Świadectwa Drogowe. Świadectwa te wydają odnośne władze lub kluby automobilowe do tego upoważnione. Dają one prawo jazdy we wszystkich państwach, które podpisały umowę międzynarodową, bez powtórnego badania samochodu i składania egzaminu szoferkiego. Świadectwa takie są ważne na rok, licząc od daty wydania i składają się z książeczki, w której znajduje się: fotografia właściciela samochodu i kierowcy oraz krótki opis samochodu w języku francuskim. Pozwoleń takich nie wolno wydawać osobom poniżej lat 18.

Każdy samochód wyjeżdżający za granice kraju posiadać winien:

- 1 Tablicę owalną z materiału mocnego (blacha) z tyłu umocowaną, długości 300 mm, a wysokości 180 mm, na której na białym tle winne być czarną farbą namalowane litery, oznaczające przynależność do danego kraju. Wysokość liter 100 mm, grubość pojedynczych linii 15 mm. Motocykl powinien posiadać z tyłu tablicę owalną długości 180 mm, a wysokości 120 mm; wysokość liter 80 mm, grubość pojedynczych linii 10 mm.
- 2 Numer krajowy z tyłu samochodu umocowany.
- 3 Sygnał ostrzegawczy.
- 4 Dwie latarnie z przodu oświetlające dostatecznie drogę: używanie latarni oślepiających w obrębie miast jest niedozwolone.
- 5 Latarnię z tyłu, obok lub ponad tablicą rozpoznawczą, umożliwiającą odczytanie numeru i znaku w nocy. Automobilista przejeżdżający przez dany kraj powinien stosować się do przepisów o ruchu samochodów, obowiązujących w danym kraju²¹.

Poza ujednoliceniem przepisów, Konwencja Paryska nakładała na każde państwo obowiązek ustawiania znaków drogowych ostrzegających uczestników ruchu drogowego przed przeszkodami na drodze. Były to cztery znaki oznaczające: przekop, zakręt, przejście przez tor i skrzyżowanie drogi²².

KONTROLA I PENALIZACJA ZACHOWAŃ AGONALNYCH NA DRODZE

Już na początku dwudziestego wieku niemiecki automobilista i publicysta Zachlin zauważył, że: [...] *chyba w żadnym innym zakresie techniki maszynowej człowiek nie zbliża się tak bardzo do prokuratora i więzienia jak w automobilizmie*²³.

Spotkanie maszyny z człowiekiem miało zawsze dramatyczny przebieg. Pierwsze zachowane protokoły policyjne ze śmiertelnego wypadku samochodowego pochodzą z 1896 roku. Wypadek zdarzył się w Londynie w lecie 1896 roku. Pod kołami zginęła czterdziestoczteroletnia Brigida Driscoll, która usiłowała przebiec przed pojazdem. Świadkowie wydarzenia zeznawali w sądzie, że *pojazd bez koni pędził tak szybko, jak konny zaprzęg straży pożarnej*. Drugą udokumentowaną śmiertelną ofiarą, która zginęła w wypadku samochodowym, był markiz de Montagnac. Brał on udział w rajdzie samochodowym na trasie Perigueux – Bergerac – Perigueux. W momencie, gdy był wyprzedzany przez współzawodnika, chciał go pozdrowić ręką. Stracił panowanie nad pojazdem, zawadził o wyprzedzający go pojazd i oba auta wyładowały w rowie. Markiz zginął przygnieciony przez swój samochód²⁴.

W początkowej fazie motoryzacji mały ruch drogowy i niewielkie prędkości, jakie rozwijały pierwsze automobile, nie chroniły ludzi od niebezpiecznych wypadków. Pierwsze próby uregulowania współzycia na drodze i zapewnienia bezpieczeństwa były w formie porad publikowanych przez miłośników motoryzacji w gazetach lub broszurach wydawanych przez automobilkluby. Na początku dwudziestego wieku we Francji poza drogowskazami funkcjonowało kilkanaście znaków, które miały charakter ostrzegawczy. W 1909 roku, po Konwencji Paryskiej, było tych znaków 19, a nowelizacja z 1926 roku zmieniła kształt znaków z okrągłych na trójkątne, zostawiając kolor niebieski i dodając dwa nowe symbole²⁵. Biorąc pod uwagę ilość wiedzy do opanowania i umiejętności w prowadzeniu pojazdu, egzaminy były w tamtych czasach raczej kwestią formalną.

Współcześnie przystępując do egzaminu na prawo jazdy mamy już do opanowania ponad sto znaków podzielonych na ostrzegawcze, nakazu, zakazu i informacyjne. Dodatkowo dochodzą znaki kierunkowe, po-

ziome, świetlne... Zanim przystąpimy do egzaminu, jesteśmy testowani w poruszaniu się pośród tak olbrzymiej ilości symboli. Jazda po mieście na znakach staje się automatyczna. Szkolenie stara się wyrobić w nas odruchowe reakcje na atakujące nas na drodze bodźce. Czerwone – stój, zielone – jedź, skreć w prawo. Stop! Ręce należy trzymać na kierownicy w położeniu nazwanym „za dziesięć drugą” przez analogię do położenia wskazówek zegara. Koło kierownicy powinno się trzymać w sposób pewny, ale nie za mocno – tak, aby można było nim poruszać swobodnie i z wyczuciem. Nie wolno krzyżować rąk na kierownicy. Należy przedstawiać je kolejno, jak gdyby podając koło kierownicy z ręki do ręki²⁶.

Ciało musi współgrać z maszyną, wszystkie czynności muszą być zautomatyzowane. Wszelka działalność zdyscyplinowanej jednostki musi być rytmiczna i wsparta poleceniami, ich skuteczność z kolei wymaga zwiezłości i jasności; [...] pomiędzy nauczycielem dyscypliny a tym, kto mu podlega, zachodzi stosunek sygnalizacji: nie w tym rzecz, żeby zrozumieć polecenie, ale by dostrzec sygnał i natychmiast zareagować zgodnie z wcześniej ustalonym, mniej lub bardziej sztucznym kodem. Trzeba osadzić ciała w świecie sygnałów, gdzie na każdy z nich istnieje tylko jedna i obowiązkowa odpowiedź: technika tresury, która „despotycznie i do końca wyklucza jakąkolwiek wyobraźnię i każdy najlżejszy protest”²⁷.

Z czasem środki dyscyplinujące kierowców zaostrzają się. Zakaz prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości zawarty był już w konwencji z 1909 roku. Na przykład w okresie międzywojennym w Polsce nietrzeźwość kierowcy, który uczestniczył w wypadku, była traktowana przez sąd jako okoliczność łagodząca. Ponieważ pijany kierowca miał ograniczoną świadomość tego co czyni i był w stanie niepo czyt alności, a więc nie mógł za swoje czyny do końca odpowiadać²⁸. Od 1938 roku do czasu wejścia w życie ustawy z dnia 10 grudnia 1959 roku o zwalczaniu alkoholizmu (Dz.U. Nr 69, poz. 434) prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości było wykroczeniem, ponieważ stanowiło tylko naruszenie przepisów porządkowych. Art. 28 wyżej wymienionej ustawy penalizował jako występ ek prowadzenie pojazdu mechanicznego przez osobę nietrzeźwą. Wykroczenie stanowiło prowadzenie pojazdu w stanie wskazującym na użycie alkoholu, to jest w granicach od 0,2 do 0,5 promila. W kodeksie wykroczeń z 1971 roku w art. 87 obie sytuacje zostały objęte penalizacją.

Ze względu na obserwowany od wielu lat poważny wzrost zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu ze strony nietrzeźwych kierowców, nowelizacja kodeksu karnego z 14.04.2000 r. (Dz.U. Nr 48, poz. 548) kryminalizuje jako występki prowadzenie pojazdu przez kierującego będącego w stanie nietrzeźwości (art.178a). Racjonalność tej regulacji budzi jednak wątpliwości z uwagi na „przepełnienie” tego samego czynu jako wykroczenia (stan po użyciu alkoholu – 0,2-0,5‰) oraz jako przestępstwa (stan nietrzeźwości – powyżej 0,5 ‰)²⁹.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami za prowadzenie pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym grozi kara grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2 (art. 178a par. 1 kk). Ponadto sąd obligatoryjnie orzeka względem oskarżonego środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres od 1 roku do 10 lat (art. 42 par. 2 kk). Gdy sprawca ponownie dopuści się podobnego przestępstwa, to zagrożenie karą jest dla niego znacznie wyższe, a środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych może zostać orzeczony względem takiego kierowcy nawet na zawsze (ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku kodeks karny, Dz.U. Nr 88, poz. 553 ze zm.).

Problemy z prędkością istnieją od początków motoryzacji. We Francji w 1873 roku Pan Bollee wyjechał na drogę publiczną parowym omnibusem „Obeissante” i na odcinku drogi z Le Mans do Paryża przy przeciętnej prędkości 42 km/h otrzymał 75 mandatów karnych za rozwijanie nadmiernej prędkości³⁰. W USA w 1905 roku szeryf prowincjonalnej policji stał na dole zjazdu ze wzniesienia i oceniając „na oko” szybkość zjeżdżających automobili zatrzymywał za szybko jadące pojazdy, inkasując po 15 dolarów kary³¹.

Od wieków wszystkie wykroczenia drogowe były obłożone karami finansowymi, a XXI wiek dorzucił do kar finansowych jeszcze punkty karne.

Za naruszenie przez kierowcę przepisów ruchu drogowego policja przypisuje odpowiednią liczbę punktów w skali od 1 do 10 i wpisuje je do odpowiedniej ewidencji. Kierowca, który zgromadzi określoną liczbę punktów, może uczestniczyć na własny koszt w specjalnym szkoleniu, którego odbycie spowoduje zmniejszenie liczby punktów. Jeżeli tego nie uczyni, to po przekroczeniu liczby 24 punktów zostaje skierowany na egzamin kontrolny, którego celem jest sprawdzenie kwalifikacji. Zwrot zatrzymanego prawa jazdy następuje na podstawie pozytywnego wyniku na egzaminie kontrolnym³².

Wszelkie przejawy agonalnych zachowań są ewidencjonowane, sumowane i eliminowane z obrębu drogi publicznej. Żeby wrócić z powrotem do gry, trzeba zacząć znowu od początku. Następuje powtórka z reguł i egzamin sprawdzający.

Egzamin łączy w sobie techniki hierarchii, która nadzoruje, i sankcji, która normalizuje. Jest spojrzeniem normatywnym, nadzorem pozwalającym oceniać, klasyfikować i karać. Zapewnia jednostkom widzialność, dzięki której różnicuje się je i sankcjonuje. Dlatego też egzamin jest najbardziej zrytualizowany spośród wszystkich instytucji dyscyplinarnych. Spotkały się w nim ceremoniał władzy i forma doświadczenia, pokaz siły i ustalenie prawdy. W centralnym punkcie dyscyplinarnych procedur manifestuje on ujarzmienie tych, których postrzega się jako obiekty, i obiektywizację tych, których się ujarzmia³³.

Tak olbrzymia sieć dróg i masa ludzi uczestnicząca w ruchu drogowym jest nie do ogarnięcia dla stróżów prawa. Czuwanie i obserwacja są konieczne, aby wyłapywać wszystkie nieprawidłowości i móc je później korygować. Przy drogach powstaje „schemat panoptyczny”. Sieć fotoradarów i kamer pozwala doskonalić sprawowanie władzy, zmniejsza liczbę osób, które ją sprawują, jednocześnie zwiększa liczbę tych, nad którymi jest sprawowana. Nigdy nie wiadomo, czy w stojącej przy drodze budce znajduje się fotoradar. Atrapa kamery nad skrzyżowaniem pozwala na interwencję w każdej chwili; nawet jeśli jej tam nie ma, wywiera stały nacisk, zanim popełniona zostanie jakakolwiek przewina, błąd czy zbrodnia. Schemat panoptyczny jest wzmacniaczem każdego aparatu władzy: zapewnia mu ekonomiczność (materiałów, personelu, czasu – wystarczą dwie kamery na kilkadziesiąt atrap) i, dzięki prewencyjnemu charakterowi, stałemu funkcjonowaniu i automatycznym mechanizmom, gwarantuje jego wydajność³⁴. Panoptikon nie musi być budynkiem, a my nie musimy być w nim umieszczeni, żeby spełniał swoją rolę.

Panoptikon jest machiną rozdzielającą związek „widzieć – być widzianym”: w obwodowym pierścieniu jest się w pełni widzianym, nic nigdy nie widząc. Z wieży centralnej, widzi się wszystko, nigdy nie będąc widzianym. Kapitałne urządzenie, bowiem automatyzuje i dezindywidualizuje władzę. Jej źródłem staje się nie tyle persona, ile planowe rozmieszczenie ciał, powierzchni, światła, spojrzeń – aparatura, której wewnętrzne mechanizmy stwarzają zależność wciągającą jednostki w swe tryby. [...] Skuteczność władzy i jej siła przymusu

są odtąd, w pewnej mierze, sprawą drugiej strony – sprawą miejsca ich zastosowania. Kto został umieszczony w polu widzenia i wie o tym, przyjmuje na swe konto ograniczenia narzucone przez władze: dobrowolnie pozwala im wpływać na siebie, wpisując się w relacje władzy, gdzie odgrywa obydwie role – zostaje zasadą samoujarzmenia³⁵.

WSPÓŁCZESNY AGON

Z krótkiego przeglądu historii motoryzacji widać jak elementy ludyczne były usuwane z przestrzeni dróg. Wraz z rozwojem automobilizmu rosła prędkość, jaką te pojazdy osiągały, zwiększając niebezpieczeństwo urazów lub śmierci kierowców i pieszych. Wymuszało to budowanie wydzielonych przestrzeni do przemieszczania się aut i oddzielenie się od pieszych. Zmieniło to nasze otoczenie i przyspieszyło tempo życia. Przepisy drogowe z czasem coraz dokładniej określały zasady gry, penalizowały wszelkie odstępstwa. Prawo coraz bardziej surowo karze niesubordynowanych uczestników ruchu drogowego. Poczynając od kar finansowych do kary więzienia łącznie. System zbierania punktów karnych pomaga w eliminacji ludyczności z ulicy i punktuje każde przekroczenie prędkości. Wypadki samochodowe prawo karne traktuje jako nieumyślne. Najpoważniejszymi czynnikami obciążającymi na drogach jest ucieczka z miejsca wypadku, a więc nieudzielenie pomocy drugiej osobie, i prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających. Element agonalny na drogach wydaje się być podsycany przez technologię i technologia stara się go utemperować. Radary, fotoradary i kamery stale nas obserwują i dają znać, że ktoś nas cały czas widzi, obserwuje. Ta gra z człowiekiem w drugim samochodzie obok odbywa się od początku istnienia motoryzacji. Jesteśmy świadomi konsekwencji, jakie niesie za sobą przekraczanie o kilkanaście kilometrów prędkości i istnienia potężnej maszyny pannoptykonu, jednak cały czas ponosimy to ryzyko.

Państwo na wzór *hellanodików* z Olimpii pilnuje, aby gra odbywała się według wyznaczonych zasad, a zawodnicy byli właściwie wyszkoleni. Jak w VII wieku przed naszą erą, wymierza kary finansowe i wyklucza z gry tych, którzy oszukują. Tylko Olimpia jest dziś większa, a i swobodne podejście do reguł ma swoje korzenie już w starożytności.

[...] w starożytności wielu bohaterów mitologicznych odnosi zwycięstwo dzięki oszustwu lub przy pomocy z zewnątrz [...]. We wszystkich tych wypadkach, samo, żeby tak rzec, okpienie stało się przedmiotem zawodów i obrazem gry. Oszukańczy gracz nie jest, jak już wspomnieliśmy wyżej, „popsuj zabawę”. Udaje, że przestrzega jej prawideł i gra dopóty, aż zostanie przyłapany³⁶.

Huizinga właściwie mówi, że najlepszy okres kultura agonalna osiągnęła już w okresie archaicznym i tam prezentowała się w swojej najlepszej formie. Wraz z upływem czasu pojęcie kultury komplikuje się. Traci kontakt z zabawą. Nawet sport, w wyniku podziału na amatorski i zawodowy, w tej drugiej formie traci swój charakter ludyczny. Zawody motoryzacyjne zostały przeniesione na wyznaczone tory, w których mogą brać udział tylko zawodowi kierowcy, gdzie w grę wchodzi duże pieniądze. Zarobkowe podejście do sportu, pomimo większej sprawności, która jest wciąż podnoszona, gubi jednak element spontaniczności i bez troski. Z drugiej strony, agon codziennie ujawnia się na naszych drogach, podczas jazdy do pracy, podczas zwykłych wyjazdów w odwiedzin, na wakacje, do sklepu. Osiągając swą skrajną formę w nielegalnych nocnych wyścigach na ulicach naszych miast.

W procesie wzrostu wszelkiej kultury agonalna funkcja i struktura osiąga już w okresie archaicznym swą najoczywistszą i przeważnie najpiękniejszą formę. W miarę jak materia kultury staje się bardziej skomplikowana, barwniejsza i trudniejsza, oraz w miarę jak technika zarobkowania i życia społecznego, zarówno indywidualnego jak i kolektywnego, staje się coraz precyzyjniejsza, z gleby kultury wyrastać zaczyna stopniowo warstwa idei, systemów, pojęć, nauk i norm, umiejętności i obyczajów, które, wydaje się, utraciły już wszelki kontakt z zabawą. Kultura staje się poważna i przyznaje zabawie jedynie podrzędną jeszcze rolę. Okres agonalny minął – lub minął pozornie³⁷.



- 1 Huizinga Johan, *Homo ludens. Zabawa jako źródło kultury*, Warszawa 1985, s. 74.
- 2 Tamże, s. 108-113.
- 3 Mała Encyklopedia Kultury Antycznej, Piszczek Zdzisław (red.), Warszawa 1966, s. 542.
- 4 Szczepański Jan Alfred, *Od Olimpii do Olimpiad*, Kraków 1980, s. 41-71.
- 5 Pauzaniusz, *Na olimpijskiej bieżni i w boju. Z Pauzaniaza Wędrówki po Helladzie księgi V, IV i VI*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1968, s. 196.
- 6 Tamże, s. 169.
- 7 Huizinga Johan, *Homo ludens. Zabawa jako źródło kultury*, Warszawa 1985, s. 113.
- 8 Tamże, s. 20-25.
- 9 Tamże, s. 28.
- 10 Benjamin Walter, *Berlińskie dzieciństwo na przełomie wieków*, Warszawa 2010, s. 141-142.
- 11 Rychter Witold, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1983, s. 83-87.
- 12 Tamże, s. 144.
- 13 Tamże, s. 151-153.
- 14 Tamże, s. 44.
- 15 Tamże, s. 93.
- 16 Tamże, s. 85.
- 17 Maciej Rynowiecki, *Historia znaków drogowych. Część pierwsza, „Automobilista” 2004, nr 2, s. 26.*
- 18 Rychter Witold, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1983, s. 187.
- 19 Tamże, s. 250.
- 20 Tamże, s. 250.
- 21 Rynowiecki Maciej, *Stulecie znaków drogowych, „Automobilista” 2010, nr 2, s. 76-77.*
- 22 Tamże, s. 78.
- 23 Rychter Witold, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1983, s. 251.
- 24 Tamże, s. 106.
- 25 Maciej Rynowiecki, *Historia znaków drogowych część pierwsza, „Automobilista” 2004, nr 2, s.27.*
- 26 Próchniewicz Henryk, *Podręcznik kierowcy B*, Warszawa 2007, s. 182.
- 27 Foucault Michel, *Nadzorować i karać. Narodziny więzienia*, Warszawa 2009, s. 161.
- 28 Rychter Witold, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1983, s. 365.
- 29 Marek Andrzej, *Prawo karne*, Warszawa 2006, s. 473.
- 30 Rychter Witold, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1983, s. 48.
- 31 Tamże, s. 188.
- 32 Próchniewicz Henryk, *Podręcznik kierowcy B*, Warszawa 2007, s. 176.
- 33 Foucault Michel, *Nadzorować i karać. Narodziny więzienia*, Warszawa 2009, s. 180.
- 34 Tamże, s. 201.
- 35 Tamże, s. 197.
- 36 Huizinga Johan, *Homo ludens. Zabawa jako źródło kultury*, Warszawa 1985, s. 81-82.
- 37 Tamże, s. 113.

IRENEUSZ ŁYSIK**Street Games**

Having analysed agon behavior on the roads, I would like to reconstruct the elimination of a ludic factor in the process of the development of motorization. Over the century that new invention has changed the world. With the development of infrastructure new laws have been introduced. Since the 19th century the laws and regulations eliminating agon have gradually become more rigorous. The authorities use more control over such behavior and penalization has become stricter – the practice resembles Bentham's *Panopticon*.