

Katarzyna Eremus

Automobilem przez Europę

„Z wrażeń felietonisty” Mariana Gawalewicza (I)

W 1887 roku Berta Benz w towarzystwie swoich dwóch synów wybrała się w podróż do Phorzheim, aby odwiedzić mieszkającą tam matkę. Nie pojechała jednak jednym z popularnych wówczas środków transportu – poruszającym się po drogach tradycyjnym powozem lub nowocześniejszym, szybszym i pod wieloma względami wygodniejszym od powozów pociągiem. Zdecydowała się na inny pojazd – niesprawdzony jeszcze na dłuższych dystansach samochód skonstruowany przez jej męża, Karla Benz. Zbudowany w 1885 automobil Benz nie wzbudzał dotąd większego zainteresowania wśród sprzedawców ani kupujących.¹ Podejmowane przez konstruktora próby prezentacji pojazdu, mające przekonać właścicieli sklepów do wprowadzenia do oferty nowego produktu, nie przynosiły spodziewanych rezultatów – na samochody brakowało chętnych klientów. Niewiele pomogła również prezentacja na wystawie paryskiej, gdzie automobil nie wyróżniał się dodatnio spośród innych powozów, znacznie bardziej eleganckich i dopracowanych pod względem estetycznym.² Nie odmawiano wynalazkowi Benz innowacyjności, podobnie jak nie kwestionowano sprawnego działania. Mimo to większość oglądających wątpiła, aby ten pojazd mógł się stać użyteczny i praktyczny, skoro istniejące środki lokomocji – powozy oraz pociągi – w wystarczającym stopniu zaspakajały potrzeby podróżnych. Uważano, że na zdominowanym przez pojazdy konne rynku nie ma miejsca na produkt odróżniający się od pozostałych jedynie środkiem napędu, a do tego mający mało atrakcyjny wygląd zewnętrzny.³

Niezrażona chłodnym przyjęciem ze strony potencjalnych inwestorów, klientów oraz prasy, Berta Benz uważała, że pomimo trudnych początków samochody z czasem staną się popularnym środkiem transportu, stopniowo zastępującym transport konny. W jej trafnej ocenie trudności ze sprzedażą nie wynikały z konstrukcji czy wyglądu pojazdu, ale ze źle przeprowadzonej akcji reklamowej, adresowanej do zbyt wąskiej grupy odbiorców.⁴ Ponadto umieszczając samochód pomiędzy tradycyjnymi, ale wyglądającymi bardziej elegancko pojazdami, nie wyeksponowano jego pragmatycznych cech, jak łatwość obsługi lub umożliwienie podróżowania na długich dystansach bez konieczności zmiany koni czy uzależnienia od tras dyliżansów. Według Berty należało zmienić strategię marketingową, a automobil przedstawić szerszej publiczności przede wszystkim jako

pojazd ułatwiający transport i tak prosty w obsłudze, że każdy, kto poznał podstawowe zasady kierowania, mógł z niego bezpiecznie korzystać.

Celom marketingowym miał posłużyć dobrze przemyślany i zorganizowany wyjazd do Phorzheim. Zabrawszy bez wiedzy męża stojący w szopie samochód, Berta i jej dwaj synowie wyruszyli w liczącą około stu kilometrów podróż, która – chociaż nie obyła się bez przeszkód i wymagających doraźnych napraw awarii⁵ – zakończyła się wielkim sukcesem. Podczas przejazdu przez niektóre miejscowości samochodowi towarzyszyła grupa cyklistów, pojawiali się również mieszkańcy entuzjastycznie witający podróżnych. W prasie umieszczano relacje z niezwyklej podróży, tak bezpiecznej, że mogła ją odbyć nawet kobieta i dwóch chłopców, bez koniecznej w ówczesnych latach męskiej opieki. Zainteresowanie samochodami Benz – i zarazem liczba zamówień na nie – gwałtownie wzrosło, a odważna podróż pani Berty zapoczątkowała rewolucję w komunikacji, transporcie oraz podróżowaniu.

Wynalezienie samochodu przypadło na okres gwałtownego rozwoju turystyki oraz mody na zagraniczne wyjazdy, szczególnie w okresie wakacyjnym.⁶ Popularność podróży wzrosła między innymi dzięki gwałtownemu rozwojowi kolei, przypadającemu głównie na drugą połowę XIX wieku. W tym okresie rozbudowywano sieci kolejowe w krajach Europy Zachodniej.⁷ Zmodernizowano składy pociągów, wzbogacając je o najnowsze rozwiązania technologiczne, co przyczyniło się do zapewnienia większego komfortu i bezpieczeństwa podróży.⁸ Kolej jednak miała swoje ograniczenia. Nie pozwalała na podróżowanie bezpośrednio do celu. Istniały połączenia pomiędzy dworcami, jednak później podróż trzeba było kontynuować powozem lub dyliżansem, czasem zaś szlakami wodnymi.⁹ Samochód pozwalał dotrzeć do celu bez konieczności zmiany środka transportu, uniezależniał od schematu linii kolejowych oraz rozkładu jazdy. Pozostawał wprawdzie zależny od istniejącej sieci dróg, jednak umożliwiał zwiedzanie miejscowości leżących z dala od kolei, co przyczyniło się do ich rozwoju ekonomicznego, a dla mieszkańców otwierało nowe perspektywy zawodowe czy inwestycyjne.

Podróże, w szczególności te o charakterze turystycznym i poznawczym, często stawały się tematem utworów literackich lub z pogranicza literatury.¹⁰ Często nie ograniczały się

one do przedstawienia wyłącznie wydarzeń związanych z wyjazdem ani odtworzenia przebytej przez autora drogi. Zawierały również informacje o zwiedzanych miejscowościach i ich atrakcjach dla potencjalnych gości. Popularne były korespondencje zagraniczne publikowane w prasie. Korespondenci przedstawiali własne opinie oraz spostrzeżenia odnoszące się do obecnego miejsca pobytu, a w przypadku korespondencji zagranicznych, kraju i jego mieszkańców. W wielu przypadkach korespondencje dotyczyły także kwestii istotnych dla potencjalnych turystów, w tym narodowości przebywających tam podróżnych, jakości hoteli, prowadzonego przez mieszkańców i gości stylu życia.¹¹ Nierzadko zawierały także wzmianki dotyczące zagadnień o charakterze społecznym czy ekonomicznym. Przykładem takich korespondencji mogą być listy pisane przez Natalię Krzyżanowską do „Kuriera Codziennego”, gdzie obok opisu miast niemieckich czy belgijskich pojawiały się zagadnienia związane z aktywizacją zawodową środowiska kobiecego¹² oraz rozwijanymi lub modernizowanymi w krajach europejskich dochodowymi gałęziami przemysłu.¹³ Wraz z rozwojem środków lokomocji, a także przez rozbudowę połączeń kolejowych i drogowych, przybierało wspomnień z podróży pisanych nie tylko przez znanych i utalentowanych pisarzy, ale również przez autorów znacznie mniej uzdolnionych, co zresztą Władysław Rabski odnotowywał w recenzji drukowanej w „Kurierze Warszawskim”:

Więc znowu opisy podróży? Namnożyło się tego tyle w literaturze, że człowiek mimo woli ziewać zaczyna, gdy mu na biurku redakcyjnym położy nowy tom zapisków podróżniczych. Nad tą gałęzią piśmiennictwa pastwią się ze szczególną zawziętością różni grafomani i zdyskredytowali ją też porządnie w opinii.¹⁴

Do tekstów poświęconych tematyce podróżniczej należy również utwór Mariana Gawalewicza *Z wrażeń felietonisty. Tysiąc kilometrów samochodem*. Autor, popularny dramaturg, powieściopisarz i publicysta, doceniany przez krytykę między innymi za swoje zacięcie humorystyczne oraz swobodny, lekki styl pisania¹⁵, opisał swoją wycieczkę samochodową z Paryża do Karlsbadu. Tekst ten łączy w sobie wartości poznawcze, miejscami zbliżając się po trosze do formy przewodnika turystycznego, z opisem wrażeń z podróży nowym, popularnym w Europie Zachodniej środkiem transportu, z którego