

Jakub Knap

Niesamowity świat awiacji w międzywojennej nowelistyce Janusza Meissnera

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historicolitteraria 11, 189-198

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Jakub Knap

Niesamowity świat awiacji w międzywojennej nowelistyce Janusza Meissnera

Międzywojenne *ghost stories* dla młodzieży?

Janusz Meissner, pilot i popularny pisarz, znany jest przede wszystkim jako twórca lotniczej oraz marynistycznej literatury młodzieżowej. W badaniach literackich stosunkowo rzadko wraca się do początków tej twórczości. Tymczasem w kilku pierwszych zbiorach nowel autora *Nauki pilotażu* znajdują się interesujące i nowatorskie na swój sposób nowele, nawiązujące do anglosaskiej tradycji niesamowitych opowieści o duchach¹, które jednak przez specyficzny pejzaż, w jakim są osadzone, można by nazwać „lotniczymi *ghost stories*”. Wariant ten, czy też odmiana tematyczna opowieści grozy, jeśli nawet nie zainteresuje już dziś współczesnego młodego czytelnika, może być jednak ciekawym, ale i problematycznym obiektem badań dla historyka literatury i kulturoznawcy z kilku co najmniej powodów.

Po pierwsze, zdziwienie budzić musi już sama obecność konwencji fantastyki grozy, której rodzima literatura w powszechnej opinii była niemal zupełnie pozbawiona. Wyjątkiem, mającym potwierdzać tę regułę, jest przywoływana najczęściej przez badaczy twórczość Stefana Grabińskiego – co jednak nie do końca jest zgodne ze stanem faktycznym².

Po drugie, intrygującą kwestią jest kontekst historyczno-kulturowy, w jakim pojawiają się te niesamowite opowieści. Można by bowiem zapytać, jak to możliwe, że w okresie radykalnego przyspieszenia cywilizacyjnego, wynalazków techniki,

¹ Do najwybitniejszych twórców takich opowieści zaliczani są m.in.: Charles Dickens, Joseph Sheridan Le Fanu, Montague Rhodes James; zob. *ghost story*, hasło w: J.A. Cuddon, *The Penguin Dictionary of Literary Terms and Literary Theory*, London 1998.

² Na trwałą i ekspansywną obecność konwencji grozy w polskiej literaturze międzywojnia wskazywałem w artykule: J. Knap, *Niesamowitość i groza w literaturze polskiej dwudziestolecia międzywojennego (rekoncesans badawczy)*, „Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Folia 58, Studia Historicolitteraria VIII”, red. B. Faron, Kraków 2008. Por. też prace monograficzne, rzucające nowe światło na zagadnienie fantastyki grozy w literaturze polskiej: M. Szargot, *Opowieści niesamowite Józefa Bogdana Dziekońskiego*, Katowice 2004; E. Piasecka, „Dolina Mroku”. *Groza i niesamowitość w prozie polskiej lat 1890–1918*, Opole 2006; K. Olkusz, *Materializm kontra ezoteryka. Drugie pokolenie pozytywistów wobec „sprawy nie z tego świata”*, Racibórz 2007; też, *Współczesność w zwierciadle horroru. O najnowszej polskiej fantastyce grozy*, Racibórz 2010.

tryumfu racjonalizmu i materializmu znalazło się miejsce na nadprzyrodzone zjawy i duchy rodem z gotyckiego romansu grozy? Sytuacja ta jest jednak tylko pozornie sprzeczna, a technicyzacja świata wcale nie musi oznaczać wykluczenia sfery nadprzyrodzoności, przeciwnie – stanowi nowy bodziec dla imaginacji. Inkorporację nowych elementów przez literaturę grozy i jej przeobrażenie trafnie przewidziała już w 1921 r. Edith Birkhead, autorka jednego z pierwszych naukowych opracowań tradycji literatury grozy:

Opowieść grozy osiąga swój efekt dzięki wciąż zmieniającym się środkom. Odkrycia naukowe otwierają nowe perspektywy i wiek dwudziesty wprowadzi wiele nowych sposobów na nękanie naszych nerwów. Dzwoniące telefonem duchy, aeroplan w którym zasiada widmo pilota, zastąpią gotyckie mechanizmy starych opactw i pełzających światłocieni³.

Należy pamiętać, że w okresie międzywojennym wokół początków ruchu lotniczego rozpostarta była jeszcze aura romantycznej tajemnicy, przedstawianie świata samolotów nawiązywało, jak zauważa Mieczysław Ingłot, do „wczesnej fazy futurystycznej wizji maszyny (i cywilizacji)”⁴. W wizji pierwszych futurystów właśnie świat techniki traktowany był „bardziej jako świat wyobraźni niż inżynierii. Maszynę przedstawiano trochę na zasadzie magicznej, człowiek jawił się jako ktoś, kto chce ujarzmić smoka”, samą technikę zaś włączano „w obręb żywiołowości i spontaniczności natury”⁵, o jej wytworach mówi się używając terminów biologicznych, jakby o istocie żyjącej. Sposób postrzegania świata techniki w owym czasie przybliży Kamila Rudzińska:

Opiewanie maszyny to nie opis nudnej ujarzmionej rzeczywistości; trzeba pamiętać, że odbywa się to w czasie, gdy świat techniki nosi znamiona **żywiołu o niezbadanych do końca możliwościach**. [...] Wynalazki cywilizacyjne w każdej chwili mogą **odmówić posłuszeństwa swoim twórcom**; samolot – symbol nowoczesności już odrywa się od ziemi, uświadamiając człowiekowi potęgę jego ducha twórczego, ale wzlot w przestworze pozwalający posmakować boskiej wolności często okupiony jest śmiercią – piękną w walce z **bóstwem**, które człowieka pożera w płomieniach⁶.

Maszyna jawi się w tym kontekście jako ikona nowoczesności, ale i dwudziestowieczna reprezentacja figury wzniosłości: pożądana i fascynująca, zarazem jednak przerażająca i straszna. Demonizacja maszyny wiąże się również z rozszerzeniem sfer podboju człowieka, inkorporacją przestrzeni obcej, nieznannej, dotychczas „zakazanej” człowiekowi, skrywającej równie nieobliczalne jak sama maszyna tajemnice. Maszyna zatem staje się nie tylko obiektem, ale jednocześnie medium nowego

³ E. Birkhead, *The Tale of Terror. A Study of the Gothic Romance*, London 1921, s. 195–196.

⁴ M. Ingłot, *W kręgu lotniczych opowieści Janusza Meissnera*, „Acta Universitatis Wratislaviensis. No 2259, Literatura i Kultura Popularna IX”, Wrocław 2000, s. 90.

⁵ Tamże.

⁶ K. Rudzińska, *Artysta wobec cywilizacji: antagonizm czy harmonia*, [w:] *Problemy literatury polskiej lat 1890–1939*, t. I, red. H. Kirchner, Z. Żabicki, Warszawa 1972, s. 434 [podkr. – J.K.].

i współczesnego doświadczenia, które Wojciech Tomasik nazywa „**technologiczną wzniosłością**” (*the technological sublime*)⁷.

Kolejne zastrzeżenie budzić wreszcie może osoba adresata Meissnerowskiej fantastyki. O tym, że młodzi czytelnicy lubili i lubią tajemnicze historie i opowieści o duchach, nie trzeba nikogo przekonywać; o wartościach strachu, a także o obecności motywów grozy w literaturze dla dzieci i młodzieży pisano wielokrotnie⁸, przyznając jednak, że „wyspecjalizowana” literatura strachu dla dzieci i młodzieży to zjawisko stosunkowo nowe, rozwijające się na przestrzeni ostatnich trzydziestu lat⁹. Czy zatem fantastyczne utwory Meissnera podobnie jak większa część jego przygodowo-podróżniczej twórczości są przeznaczone dla młodego odbiorcy, czy też takie ujęcie byłoby nadużyciem i twórczość tę należy potraktować osobno? Pewne pomocne wskazówki znaleźć można w leksykonach i słownikach poświęconych literaturze młodzieżowej. O twórczości Meissnera można więc znaleźć następujące informacje:

Uprawiał prozę przygodową, głównie o tematyce lotniczej, a także morskiej. Wydał szereg utworów, nie zawsze z wyraźnym adresem czytelnicznym, które dzięki wątkom przygodowym, zyskały olbrzymią popularność wśród młodzieży¹⁰.

W podobnym tonie utrzymana jest inna nota biograficzna:

Umiejętność budowania emocjonującej akcji i pasjonująca młodych tematyka jego twórczości sprawiają, że wszystkie jego książki czytane są przez młodzież, a nawet przez starsze dzieci, jakkolwiek Meissner nie wszystkie książki tworzył z myślą o takim odbiorcy¹¹.

Być może zatem, jeśli nawet nie intencjonalnie skierowana do młodego odbiorcy, fantastyczna nowelistyka Meissnera mogła funkcjonować w obiegu młodzieżowym, przyciągając ciekawą, tajemniczą fabułą, a zwłaszcza atrakcyjnym, ja-

⁷ W. Tomasik, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007, s. 8–9. Tomasik odnosi tę kategorię nie tylko do jednej klasy obiektów, jaką jest kolej, ale szerzej do „doświadczenia maszyny”, uzupełniając tradycyjne źródła wzniosłości wymienione przez Edmunda Burke’a w jego XVIII-wiecznym traktacie o pojęciu prędkości, jako kategorii centralnej dla XIX i XX wieku.

⁸ Zob. np. J. Papuzińska, *Zatopione królestwo. O polskiej literaturze fantastycznej XX wieku dla dzieci i młodzieży*, Łódź 2008 (rozdz. *Krainy trwogi i ciemności*); teź, *Dziecko w świecie emocji literackich*, Warszawa 1996 (zwłaszcza rozdz. *Atelier strachu i Goście nocy*); B. Bettelheim, *Cudowne i pożyteczne. O znaczeniach i wartościach baśni*, przeł. i przedm. opatrzyła D. Danek, t. 1 i 2, Warszawa 1985.

⁹ Por. K. Slany, *Odnaleźć komizm w koszmarze, czyli o gotycyzmach we współczesnej literaturze dla dzieci*, „Guliwer” 2008, nr 1, s. 54–60; V. de Rijke, *Horror*, [w:] *International Companion Encyclopedia of Children’s Literature*, red. P. Hunt, New York 2004.

¹⁰ *Meissner Janusz* [w:] *Leksykon literatury dla dzieci i młodzieży*, red. S. Frycie, M. Ziółkowska-Sobecka, W. Bojda, Piotrków Trybunalski 2007, s. 249–251.

¹¹ *Meissner Janusz* [w:] *Nowy słownik literatury dla dzieci i młodzieży*, red. K. Kuliczowska, B. Tylicka, Warszawa 1984.

kim w owym czasie był samolot oraz cała tematyka lotnicza¹². O pewnych cechach kompozycyjnych mogących potwierdzać to przypuszczenie przyjdzie nam jeszcze powiedzieć.

Oczywiście Meissner nie był jedynym autorem, który posłużył się tym nowym, wzbudzającym emocje, „lotniczym” tematem, jak pisze w kontekście „fantastyki awiacyjnej” Adam Mazurkiewicz:

Jest to temat w dwudziestoleciu najczęściej podejmowany w literaturze młodzieżowej. Co znamienne, utwory poruszające problemy dotyczące rozwoju i przyszłości lotnictwa były głównie opowieściami sensacyjnymi lub sensacyjno-awanturycznymi, w których w obręb fabuły wprowadzano element fantastyczny (najczęściej w postaci samolotu o niezwykłych możliwościach i konstrukcji)¹³.

Był jednak Meissner z pewnością pionierem romansu grozy wykorzystującego zupełnie nowy sztafaż – lotniczej *ghost story*, a także jednym z pionierów obok Kazimierza Andrzeja Czyżowskiego (powieść *Szalony lotnik*, 1925) wprowadzania tematyki lotniczej do beletrystyki polskiej¹⁴, o czym pisze cytowany już wcześniej Mieczysław Inglot¹⁵, autor właściwie jedyne do tej pory naukowe opracowania twórczości pilota-pisarza¹⁶. Znalazły się w nim również spostrzeżenia dotyczące fantastyki we wczesnej twórczości autora *Szkoły orląt*. Siłą rzeczy jednak, w studium starającym się ukazać różne aspekty całokształtu tej pionierskiej literatury lotniczej, nie były one tematem przewodnim dociekań autora.

Spójrzmy zatem, w jaki sposób tradycyjne, znane konwencje grozy motyw wprowadza Meissner w zupełnie nową i z pozoru wykluczającą obecność zjaw i duchów przestrzeni, jak uwspółcześnia fantastykę grozy, dając początek nowej odmianie opowieści o duchach: „lotniczej *ghost story*”, wreszcie z jakich wzorów literackich korzysta i w jaki sposób je przetwarza.

¹² Uwagi te może potwierdzać znalezienie się dwóch zbiorów zawierających opowiadania niesamowite (*Licznik z czerwoną strzałką* oraz *Skok przez Atlanty*) w informatorze bibliograficznym z adresem młodzieżowym; zob. *Bibliografia literatury dla dzieci i młodzieży 1918–1939*, oprac. B. Krassowska, A. Grefkiewicz, Warszawa 1995.

¹³ A. Mazurkiewicz, *Przemiany fantastyki cudownego wynalazku w XX-wiecznej literaturze polskiej*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Litteraria Polonica 10”, 2008, s. 225.

¹⁴ Pierwsze nowele lotnicze publikował na łamach prasy w 1927 r. Zob. A. Węcowski, *Kalendarium życia i twórczości Janusza Meissnera*, „Studia Podlaskie” 1988, t. 3.

¹⁵ Zob. M. Inglot, *W kręgu lotniczych opowieści...*, s. 87–88. Inglot wymienia także inne powieści Czyżowskiego: *Napowietrzni ludzie* (1929), *Jim lotnik* (1939), a także beletrystykę lotniczą innych pisarzy, m.in. Zofii Dromlewiczowej (*Skrzydłata flota*, 1930), Kornela Makuszyńskiego (*Skrzydlaty chłopiec*, 1933), podkreślając wszak, że to właśnie Meissner był pierwszym pisarzem, będącym jednocześnie praktykiem lotnictwa. Por. J.Z. Białek, *Literatura dla dzieci i młodzieży w latach 1919–1939. Zarys monograficzny. Materiały*, Warszawa 1987, s. 160–162.

¹⁶ Gwoli rzetelności bibliograficznej dodać tu można artykuł Andrzeja Węcowskiego, *Problematyka ekologiczna w twórczości Janusza Meissnera*, „Szkiecy Podlaskie” 2004, z. 12, poświęcony jednak tylko utworom Meissnera o tematyce myśliwskiej, czy też w części zaledwie nawiązujący do twórczości autora artykuł Kazimierza Szymeczki, *Tylko dla orłów: gawęda aero-militarna*, „Guliwer” 2003, nr 3, s. 38–44.

Lotnicze *legendarium*

Fantastyczna nowelistyka Meissnera nie narodziła się w próżni, jak starałem się pokazać w części wstępnej rozważań. Sprzyjały jej rozmaite czynniki pozaliterackie, między innymi charakterystyczny dla początków XX wieku klimat lęków i nadziei związanych ze światem techniki i osiągnięciami cywilizacji. Na twórczość tę wpłynęły też z całą pewnością doświadczenia lekturowe autora. Meissner hojnie korzysta z rekwizytorium literatury grozy, mając za patrona literackiego „magika niesamowitości”, Stefana Grabińskiego. Pod wpływem *Demona ruchu* (1919) Grabińskiego postanawia napisać niesamowite opowieści osadzone nie w świecie „kolejarskim”, ale (*per analogiam*) w świecie „zdobywców przestworzy”:

Przeczytałem *Demona ruchu* – tom nowel, których tłem jest życie i praca kolejarzy. Lecz są to opowieści niesamowite, fantastyczne, z dreszczykiem: znikające stacje, oszalałe parowozy, pociągi widma itp. – notuje w powstałych po latach wspomnieniach i dodaje na wpuł żartobliwie – Podobało mi się, ale... Takie to i ja potrafiłbym napisać. I byłoby jeszcze ciekawiej, bo o lataniu, a nie o kolejach¹⁷.

Zainspirowany tą niesamowitą twórczością publikuje na przestrzeni lat 1927–1931 kilkanaście niesamowitych opowieści w pierwszych pięciu zbiorach nowel: *Hangar nr 7*, *Skok przez Atlantyk, 4.300 km*, *Licznik z czerwoną strzałką* oraz *Rekord*¹⁸.

Meissner przenosi znane fantastyce grozy motywy, łącząc je ze znanymi z autopsji „legendami lotniczymi”, zwyczajami środowiska pilotów w przestrzeń opuszczonych hangarów, samotnych lotnisk, tajemniczej przestrzeni powietrznej, w której pojawiają się widmowe samoloty, maszyny-potwory, dziwni pasażerowie oraz tajemnicze indywidua związane z przesądami lotniczymi.

Takie fantomatyczne samoloty przypominające „błędne pociągi” Grabińskiego stanowią lotniczą aktualizację obiegowego motywu literatury fantastycznej, który Roger Caillois w swym znanym eseju określił jako: „Widmo skazane na wieczną gonitwę bez celu”¹⁹. Spotykamy je między innymi w nowelach *Czerwone Widmo* oraz *Katastrofa w Montpeltier*, „legendzie” o zaginionym niegdyś widmowym płatowcu, wywołującym rokrocznie niewyjaśnioną katastrofę. Innym typem niesamowitego aeroplanu jest należący do fantastycznego *bestiarium* antropomorficzny samolot w noweli *Wiedźma*. Demoniczna maszyna wyzwala się spod kontroli ludzkiej, mszcząc się na wszystkich, którzy starają się ją okiełznać:

¹⁷ J. Meissner, *Wiatr w podeszwach*, Warszawa 1976, s. 126.

¹⁸ Są to odpowiednio: *Hangar nr 7*, *Biały reporter*, *Czerwone Widmo*, *Znikające lotnisko*, [w:] *Hangar nr 7*, „Biblioteka Groszowa”, Warszawa 1927; *Sznur pereł*, *Samolot Lecarte’a*, *Wiedźma*, [w:] *Skok przez Atlantyk*, wyd. 2, „Biblioteka Kuriera Polskiego”, Warszawa 1933 (wyd. I, „Biblioteka Groszowa”, Warszawa 1928); *Katastrofa w Montpeltier*, *Czerwona Jaszczurka*, *Dzwon z Lamartin*, [w:] *4300 km*, „Rój”, Warszawa 1929; *Przesyłka z Khartumu*, *Dziwny pasażer*, *Licznik z czerwoną strzałką*, [w:] *Licznik z czerwoną strzałką. Nowele lotnicze*, „Książnica-Atlas”, Lwów 1931; *Wróżba*, *Mniszka z Monte Benito*, [w:] *Rekord*, „Gebethner i Wolff”, Warszawa 1931.

¹⁹ R. Caillois, *Od baśni do science fiction*, przeł. J. Lisowski, [w:] tegoż, *Odpowiedzialność i styl. Eseje*, wybór M. Żurowski, słowo wstępne J. Błoński, przeł. J. Błoński i in., Warszawa 1967, s. 47.

w pierwszych dniach maja przy puszczeniu silnika śmigło urwało rękę młodszemu majstrowi. [...] W trzy dni później Gałęcki [mechanik – J.K.] nie zginął omal pod tym śmigłem, poślizgnąwszy się na rozlanej obok oliwie [...], jeden z majstrów został śmiertelnie poparzony przez płonącą benzynę, która zajęła się w niesionym przezeń wiadrze od strzępka pakunku, który wyleciał z rury wydechowej silnika [...]²⁰.

Kolejne wydarzenia, które mogą jeszcze nosić znamiona niefortunnego zbiegu okoliczności, wieńczy samozwańczy lot „szalonej maszyny”, pilotom udaje się jednak cało wyjść z opresji.

Bezpośrednią inspiracją tych opowieści był oczywiście Grabiński, jak to już zostało powiedziane. Mogły być one też wszakże echem tradycji dużo starszej, znanej Meissnerowi za pośrednictwem uwielbianego przezeń Josepha Conrada – pojawiających się w XIX-wiecznej literaturze marynistycznej bezażłogowych widmowych okrętów, „okrętów-potworów”²¹.

Elementami demonicznymi równie często są przedmioty mające charakter magicznego fetysza. Antyamuletem o fatalistycznym działaniu jest licznik obrotomierza z noweli *Licznik z czerwoną strzałką*, który naznaczony piętnem katastrofy nie powinien być już używany, gdyż prowadzi to do przenoszenia ciężącego na nim fatum. Podobnie działa silnik, oznaczony pechową „13” w nowelce *Samolot Lecarte’a*. Nieco inne działanie ma czerwona jaszczurka z noweli pod takim właśnie tytułem. Zasada wywodząca się z legendy o tym talizmanie przypomina trochę tę z fantastycznej powieści Balzaka – *Jaszczur*. Ma on właściwość jednorazowego przynoszenia szczęścia, potem należy go przekazać komuś innemu. Jak się można domyślić, główny bohater utworu, pilot, nie podporządkowuje się tej zasadzie, co pociąga za sobą dramatyczne perypetie. Z magią liczb związana jest również legenda *Hangar nr 7*. Tytułowy hangar nawiązuje tym razem do „archetypu złego miejsca”, będąc „cmentarzyskiem” powypadkowych aeroplanów, nawiedzanym przez duchy zmarłych pilotów.

W fantastycznym *legendarium* Meissnera pojawiają się też goście z zaświatów oraz neurotyczni samotnicy ogarnięci jakąś osobliwą monomanią, podobnie jak wielu bohaterów z utworów Grabińskiego. W *Białym reporterze* jest to tajemnicza postać, utrwalonego w opowieściach lotniczych widmowego fotografa, związana z przesądem pilotów zakazującym fotografowania się przed lotem: „nie łatwo powiedzieć, co to za jeden, nie ma dziś człowieka, który by go widział na własne oczy”²² – konstatuje jeden z bohaterów. Pojawienie się Białego reportera podczas konkursu

²⁰ J. Meissner, *Wiedźma*, [w:] tegoż, *Skok przez Atlantyk...*, s. 139–140.

²¹ Chodzić by tu mogło np. o powieść Fredericka Marryata, *Okręt widmo* (*The Phantom Ship*, 1839). Maria Janion wskazuje na wpływ, jaki powieści Marryata wywarły na twórczość Conrada: zob. M. Janion, *Demony morza*, [w:] F. Marryat, *Okręt Widmo*, przeł. M. Boduszynska-Borowikowa, Gdańsk 1987, s. 11. Z kolei Andrzej Zgorzelski zwraca uwagę na obecność tradycji gotyckiej w utworach pochodzącego z Polski pisarza w artykule: A. Zgorzelski, *Conradowska nowela grozy*, [w:] *Aspekty systemowe tekstu conradowskiego*, red. A. Zgorzelski i Gdańsk 1980, a także omawiając nowelę *Bestia* (*The Brute*, 1906) w artykule: A. Zgorzelski, *Czy Conrad napisał opowiadanie fantastyczne?*, [w:] tegoż, *O nowelach Conrada. Interpretacje*, Gdańsk 1984. Jest wysoce prawdopodobne, że właśnie na analizowanej przez Zgorzelskiego opowieści o „morderczym statku”, wzorował swą *Wiedźmę* Meissner.

²² J. Meissner, *Biały reporter*, [w:] tegoż, *Hangar nr 7...*, s. 50.

akrobacji lotniczej doprowadzi do śmiertelnej katastrofy lekceważącego tradycję młodego asa pilotażu.

Wśród niesamowitych bohaterów pojawia się też „kobieta-zjawa rodem z zaświatów uwodzicielska i przynosząca zgubę”²³, przypominająca fantomatyczną (a może fantazmatyczną?) *femme fatale* z emanującej mrocznym erotyzmem noweli Grabińskiego *Kochanka Szamoty*. W znacznie bardziej niewinnej wersji Meissnera tajemnicza Angielka, która podobnie jak Jadwiga Kalergis z opowiadania Grabińskiego nieustannie milczy, nie pozostawia śladów na piasku, a nawet, jak skonstatuje przeżony protagonista, nie rzuca cienia, nie skrzywdzi głównego bohatera-lotnika. Jeszcze innym typem bohatera jest jeden z dziwaków-*outsiderów* przypominający wielu bohaterów z utworów Grabińskiego tworzących na zapomnianych stacjach swój własny urojony świat, maniaków „szaleńczego pędu”, którzy jak Maszynista Grot w akcie desperacji nie przestrzegają już rygoru kolejowych przystanków, doprowadzając do katastrofy. Takiego właśnie bohatera, mechanika Borunia, prześladuje osobliwa zjawa w noweli *Dziwny pasażer*. Jak twierdzi Boruń, zawsze pojawienie się tego widma w samolocie „zwiastowało awarię, jeśli już nie katastrofę”²⁴. Zjawa to czy przywidzenie? Trudno jednoznacznie orzec – faktem jest natomiast, że ogarnięty obsesją Dziwnego pasażera Boruń popada w szaleństwo, które prowadzi go ostatecznie, podobnie jak konduktora Boronia (!) z nowelki Grabińskiego²⁵, do próby zepsucia sterów samolotu, aby przekonać do swej wersji niedowierzających mu kolegów.

Awiator – piewca lotniczych legend

Znajdujemy się więc w centrum świata legend – nowych mitów rodzącego się folkloru pilotów. Należy jednak pamiętać, że fantastyka międzywojnia to literatura pisana „po Freudzie” i twórczość Grabińskiego jest zdecydowanie inna niż Meissnerowskie legendy. Antoni Smuszkiewicz podkreśla, że właśnie w tym okresie „w trzeźwym wieku kolei żelaznej i elektryczności, [...] pojawia się fantastyka demonologiczna, chłonna i asymilująca wszelkie niemal zdobycze nowoczesnej psychiatrii i psychologii, a także doświadczenia spirytyzmu i mediumizmu, czego najpełniejszy wyraz znaleźć można w utworach Stefana Grabińskiego”²⁶.

Mimo pewnych podobieństw z twórczością Grabińskiego nowelistyka grozy Meissnera ufundowana jest raczej na nieco „staroświeckim” instrumentarium cudowności, jaki pozostawiła po sobie epoka romantyzmu, nie tłumacząc nadprzyrodzoności przez anektowane wówczas do literatury motywacje psychoanalityczne czy te z kręgu psychopatologii, ani też szczególnie popularne w owym czasie nowalie mediumizmu i parapsychologii. Funkcjonowanie tradycyjnych motywów grozy

²³ R. Caillos, *Od baśni do science fiction...*, s. 48.

²⁴ J. Meissner, *Dziwny pasażer*, [w:] *Licznik z czerwonej strzałką...*, s. 81.

²⁵ Zob. S. Grabiński, *Smoluch*, [w:] tegoż, *Utwory wybrane*, t. 1, wybór i wstęp A. Hutnikiewicz, Kraków 1980. Nowela ta stanowi formę niemal dosłownego „cytatu” (Boruń – Boroń) z utworu Grabińskiego, zapewne jako wyraz literackiego hołdu oddanego „mistrzowi”. Sam Grabiński traktował rzecz bardziej stanowczo, pisząc o „plagiatorach i naśladowcach”; por. A. Hutnikiewicz, *Twórczość literacka Stefana Grabińskiego (1887–1936)*, Toruń 1959, s. 92.

²⁶ A. Smuszkiewicz, *Zaczarowana gra. Zarys dziejów polskiej fantastyki naukowej*, Poznań 1982, s. 126.

często jest „łagodzone” pomyślnym zakończeniem albo też unikaniem nadmiernie drastycznych opisów bądź erotycznych podtekstów.

Zamiast pogłębionego rysu psychologicznego, ukazywania tak charakterystycznych dla prozy Grabińskiego bohaterów w stanie aberracji psychicznej, niemal klinicznie oddanego szaleństwa i psychozy, Meissner kreśli stereotypowych protagonistów, buńczucznych młodych pilotów albo starych gawędziarzy, których zadaniem jest przede wszystkim „działać” i „opowiadać”.

Ograniczeniom portretu psychologicznego²⁷ towarzyszy też redukcja charakterystycznego dla literatury grozy napięcia (*suspense*) na rzecz „sensacyjności” i „przygodowości”²⁸ z rozwiniętym względem klasycznych opowieści grozy motywem podróży (lotniczej)²⁹.

Poetykę tajemnicy udało się połączyć Meissnerowi z poetyką akcji, której klimaksem jest katastrofa, decydujący moment konfrontacji z Fatum, element kompozycji, który wprowadził autor wraz z samolotami-widmami do repertuaru środków literatury grozy, traktując go jako *signum specificum* literatury lotniczej jako takiej.

Ufundowanie nowelistyki Meissnera na lotniczych legendach spowodowało jeszcze inną istotną z punktu widzenia adresata modyfikację – wprowadzenie postaci „opowiadacza-gawędziarza”, a co za tym idzie ramy kompozycyjnej dystansującej czytelników wobec najbardziej nawet wstrząsających i tajemniczych katastrof na rzecz przyjemności słuchania i snucia opowieści. „Opowiem wam tę historię nie żądając wcale, abyście mi wierzyli. Ja sam dotychczas nie mogę w nią uwierzyć”³⁰ – rozpoczyna jedną z niesamowitych historii stary pilot Zaleski, podobnie jak to czynili, korzystając z najczęściej anonimowych, fantastycznych gawęd „ludzi morza” tzw. *yarns*³¹, narratorzy wielu opowieści marynistycznych, wskazywanych już przeze mnie jako źródło inspiracji fantastycznej beletrystyki lotniczej.

Powyższe uwagi świadczą o istotnych różnicach w wykorzystaniu tematu „niesamowitej maszyny” między Grabińskim a Meissnerem. Jak się wydaje, inne też cele przyświecały obu pisarzom. Należy pamiętać, że dla Meissnera, w przeciwieństwie do Grabińskiego, *horror story* nie stanowił twórczości szczególnie uprzywilejowanej, adekwatnej do wyrażenia specyficznego stanowiska światopoglądowego i poszukiwań „tajemnicy bytu”. Była to zwłaszcza konwencja służąca do opowiadania i zaciekawienia czytelników swą prawdziwą namiętnością – lotnictwem.

²⁷ Autor usprawiedliwiał to uproszczenie odnoszące się niemal do całej jego twórczości horyzontem oczekiwań młodzieżowego adresata. Zob. M. Ingot, *W kręgu lotniczych opowieści...*, s. 94.

²⁸ Oba elementy tego swoistego „mariażu” łączy z literaturą młodzieżową Adam Mazurkiewicz, zob. przypis 13.

²⁹ O motywie podróży jako istotnym składniku literatury młodzieżowej i wypróbowanym od stuleci sposobie zdumiewania czytelnika pisze: J. Papuzińska, *Zatopione królestwo...*, s. 138.

³⁰ J. Meissner, *Sznur pereł*, [w:] tegoż, *Skok przez Atlantyk...*, s. 72.

³¹ Zob. W. Ostrowski, *Yarn*, „Zagadnienia Rodzajów Literackich” 1969, t. XII, z. 2, s. 131–132. Na podobną proveniencję – przekazywanego ustnie opowiadania o niezwykłych zdarzeniach – zwraca uwagę Wojciech Tomasiak w kontekście nawiązujących do folkloru kolejowego tzw. *railway stories*, „opowiadań kolejowych” powstających w XIX wieku w Anglii, zob. W. Tomasiak, *Ikona nowoczesności...*, s. 106.

Odwołując się do romantycznej legendy, kładąc nacisk na dynamikę zdarzeń i zainteresowanie nowymi osiągnięciami techniki, na katastrofę jako główny czynnik dramaturgiczny, wprowadził Meissner motywy grozy do popularnej beletrystyki, która mogła pojawić się również w obiegu młodzieżowym. Jest też inny, równie ważny powód. Sposób konstruowania opowieści, metatekstowy zabieg gawędy, jaki Meissner wprowadza do swych lotniczych *ghost stories*, wskazuje na rodowód tych historii. Pokazuje, jak rodzi się legenda, utrwała i jednocześnie obnaża ten proces. Sam akt opowiadania i, co więcej, potrzeba ocalenia tego lotniczego *yarnu* stają się kluczowe. Jak się wydaje, dał temu wyraz sam autor, choć nie bezpośrednio, w powieści *Eskadra*, przypuszczając zapewne, że umasowienie podróży lotniczych i postęp technologiczny wyprze niebawem aurę tajemniczości, jaką lotnictwo było w tym okresie owiane, sami piloci zaś wraz ze swymi legendami trafiają do lamusa. W replice kapitana Gierlicza wywołanej negatywnym stosunkiem nowego dowódcy wobec przesądów środowiska pilotów zauważa:

Być może, że nie każdy z nas wierzy, że takie zdjęcie [wykonane przed lotem – J.K.] skończy się dla niego katastrofą; ale widzi pan, taka jest tradycja: pan tę tradycję zwalcza... Pan zdziera te zasłony romantycznych fantazji, które stworzyli pierwsi pionierzy powietrza, które nam weszły już w krew. Pan – jeśli mam być szczery – jest za mało pilotem, a za bardzo wojskowym [...] mieliśmy i mamy jeszcze po dziś dzień cały szereg uświęconych zwyczajem swobód, szanowanych milczącą umową, przesądów, zwyczajów i praw, które dzięki takim właśnie jak pan dowódcom zaczynają zanikać [...] wszystko to jest dla pana obce³².

Twórczość Meissnera poza zaznaczonymi tutaj powiązaniem z literaturą młodzieżową może być zatem ciekawym obiektem badań z kilku przynajmniej powodów, między innymi:

- jako *exemplum* marginalizowanego dotąd zagadnienia obecności fantastyki grozy w międzywojennej literaturze polskiej;
- jako ważny materiał literacki dla studiów „wpływologicznych” nad twórczością Stefana Grabińskiego;
- ze względu na obecność tradycji romantycznej w twórczości autora i innych filiacji (Conrad);
- jako interesujący przyczynek do badań nad literaturą popularną okresu międzywojennego;
- przez wzgląd na obecność analogii formalno-tematycznych z literaturą marynistyczną;
- jako przykład interesującej odmiany prozy środowiskowej (folklor zawodowy);
- z perspektywy obecności mityzacji oraz struktur mitycznych;
- a nawet jako materiał do badań kulturowych poświęconych potencjałowi mitotwórczemu ikon nowoczesności, takich jak samolot, pociąg.

Sądzę, że jest to stosunkowo szerokie spektrum zagadnień, można powiedzieć zaskakująco wieloaspektowe, zważywszy na brak omówień twórczości zapomnianego po trosze przedwojennego awiatora – piewcy lotniczych legend³³.

³² Cyt. za: M. Ingot, *W kręgu lotniczych opowieści...*, s. 121.

³³ Część spośród omówionych tu zagadnień zaprezentowana została przez autora wcześniej w innej perspektywie podczas konferencji „Fantastyczność i cudowność: Mit – litera-

The amazing world of aviation in Janusz Meissner's interwar short-stories

Abstract

The article is an attempt to analyse interwar fantastic short-stories written by Janusz Meissner. It focuses on the pioneering variety of fantastic fiction represented by Meissner's works, which could be regarded as "aviation *ghost stories*"; showing the socio-cultural context of the works (fascinations and fears associated with the technological revolution from the beginning of the 20th century), traces of the influence of literary traditions (*Demon ruchu* [*The Motion Demon*] by Stefan Grabiński, marine literature) and *quasi*-literary inspirations (legends and folklore of first aircraft pilots, but also analogical phenomena such as marine folklore, oral tradition of yarns, railroad folklore) as well as characteristic features of Meissner's short stories, which allow classifying them as literature for young people.