

Krystyna Poklewska

Z Fredrą dyliżansem i koleją

Czytanie Literatury : łódzkie studia literaturoznawcze nr 1, 220-233

2012

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.

Z Fredrą dylizansem i koleją

W komediach Fredry niejednokrotnie rozlega się „trąbka pocztarska”. To sygnał powożącego dylizansem lub wynajętą bryczką woźnicy zapowiadający przyjazd lub odjazd podróżnych. Bohaterowie Fredry są często ludźmi w drodze. Zatrzymali się w karczmie lub w zajeździe, zamieszkali w hotelu miejskim, by coś zjeść i wypić, przespać się, spotkać z kimś i załatwić interesy. Na takich chwilowych miejscach postoju zawiązują się, bądź nawet rozgrywają intrygi. Dość wspomnieć *Nowego Don Kiszota*, *Odludków* i *poetę* czy *Dożywocie*.

Dylizans i *Z Przemysła do Przeszowy* wśród tych komedii podróżnych zajmują jednak miejsce osobne. To czas odbywania drogi, nie miejsce postoju, wpływa na zachowania postaci, decyduje o ich reakcjach i zachowaniach, rodzi intrygi i zamyka je wraz z rytmem zaczętej i dokończzonej podróży. W komedii z 1827 r. *dylizans*, kareta kursująca na stałej trasie i według obowiążącego rozkładu jazdy, został powołany do pełnienia roli tytułu¹. W komedii *Z Przemysła do Przeszowy* (według ustaleń Pigoń z 1867 r. lub później)² pociąg przenosi grupę pasażerów z jednej stacji do drugiej (tu rolę sygnału rozpoznawczego podróży spełnia konduktorski dzwonek, który zastąpił dawną trąbkę). W obu wypadkach (powtórzmy) ważny jest czas, czas trwania podróży, który połączył przypadkową grupę pasażerów, stwarzając między nimi wcześniej nieistniejące relacje. Czas zaczyna i czas kończy epizody, które składają się na intrygi (może raczej intryżki) obu komedii, przed rozpadem zaś na szereg scen podróżnych chroni jednak – dość wątpliwa – intryga, wprowadzona na początku i zamknięta w zakończeniu. O zmianie miejsca działania się decyduje droga, którą przebywa dylizans i pociąg, zmiana relacji, jaka między pasażerami zachodzi, dokonuje się pod wpływem

* Uniwersytet Łódzki, Wydział Filologiczny, Katedra Literatury Polskiej XX i XXI wieku.

¹ Czas powstania komedii podaje za St. Pigoń, *Dodatek krytyczny. Uwagi o tekstach*, [w:] A. Fredro, *Pisma wszystkie*, t. 5, Warszawa 1956, s. 285–287. Prapremiera *Dylizansu* odbyła się we Lwowie w 1833 r., następane wystawienie miało miejsce zapewne dopiero w 1879 r. w teatrze krakowskim.

² Datę napisania ustalił Pigoń w *Dodatku krytycznym. Uwagi o tekstach*, [w:] A. Fredro, *Pisma...*, t. 10, Warszawa 1958, s. 356–358. Tamże informacja o jedynej inscenizacji w 1897 r. w teatrze krakowskim.

czasu podróży. Ramę, w której zmieścić się musi sceniczna akcja, stanowi wspólna podróż od Płocka do Torunia w *Dyliżansie* i z Przemyśla do czeskiego Przerowu w drugim utworze³. Wspólnota drogi i czasu jej odbywania połączyła postacie komedii, wspólnota rozpadała się wraz z końcem podróży, kończąc komedie.

Dyliżans Fredry jechał z Warszawy do Torunia. Zatrzymał się na nocleg w Płocku, by rankiem następnego dnia, gdy rozpoczynają się podróżne wątki, wyruszyć w dalszą drogę, pokonać granicę między Królestwem Polskim a Wielkim Księstwem Poznańskim (w zaborze pruskim) i około południa, po upływie doby od wyruszenia z Płocka, stanąć przed oberżą „Pod Żółtą Gwiazdą” w Toruniu. Komedialność dzieła w czterech miejscach zatrzymania się dyliżansu, każdemu miejscu poświęcony był jeden akt tej nietypowej dla Fredry, bo czteroaktowej sztuki.

Akt pierwszy przedstawiał bohaterów komedii, zbierających się przed ekspedyturą, stacją odjazdu dyliżansów, podróżnych. Było ich sześć, tytuł, ile miejsc w pojeździe. Według konduktora dyliżans miał odjechać pełny „jak jajko”, co zapowiadało niewygodną podróż. Fredro zadbał o dostarczenie widzowi i czytelnikowi informacji o realiach wyjazdu, zapisał w didaskaliach i wypowiedziach pasażerów scenię z widocznym dyliżansem, ładującymi go sługami, pokazał ogródek przed zajazdem. Między podróżnymi krzątał się właściciel oberży, serwując zamówione napitki, pojawiała się obsługa dyliżansu, odprowadzający. Krzyżowały się i nakładały na siebie głosy owładniętych podróżną gorączką wyjeżdżających, ostatnie dyspozycje dotyczące bagażu, wzajemne złośliwości, aroganckie wypowiedzi obsługi. Ostatecznie podwójny dźwięk trąbki pocztyliona-woźnicy gromadził podróżnych wokół dyliżansu. Pierwsza próba ulokowania się wewnątrz pojazdu sześciu „rozrostłych” osób kończyła się niepowodzeniem, między pasażerami rodziły się niesnaski, powstawały słowne spięcia, ostatecznie dochodziło do zawarcia „zaczepno-odpornej” umowy. Przy dźwiękach trąbki postyliona podróżni „z hałasem wsiadają do karety”, z której jeszcze po zapadnięciu kurtyny dobiegały ich głosy.

Sześć postaci, które wprowadzał Fredro w pierwszym akcie *Dyliżansu*, łączyła chęć lub potrzeba odbycia podróży, dzieliła niechęć do zbliżenia i ograniczenia w związku z tym własnej swobody i przestrzeni osobistej w ciasnym pudle karety. Jako pierwszy pojawiał się pułkownik Ludmir w „mundurze” (jakiego wojska? – zastanawiał się Pigoń⁴), wprowadzając na scenę atmosferę sensacyjności. Czuł się „otoczony szpiegami”, wybierał się w podróż w przebraniu i pod imieniem kupca Orgona. Szybko jednak okazywało się, że to kawalerska fantazja i zamiłowanie do ryzykownych gier skłoniły Ludmira do podróży maskarady. Wspólna podróż z uroczą,

³ Przerów (cz. Přerov, niem. Prerau) był znaną Fredrze stacją węzłową, którą do komedii wprowadził pod nazwą Przeszowa. Pigoń mylnie utożsamiał czeski Przerów ze słowackim Preszowem (Prešovem), noszącym też węgierską nazwę Eperies, wymienionym w innej komedii Fredry, *Ożenić się nie mogę* (j.w., s. 368).

⁴ Mundurem Ludmira zajmował się Pigoń w *Objaśnieniach do Dyliżansu* (Fredro, *Pisma* ..., t. 5, s. 389–390). O funkcji munduru – zob. dalsze akapity.

a dotąd osobiście niepoznaną panną Eugenią miała pozwolić na zbliżenie się do niej, bo dotychczasowe „tylko wejście, tylko westchnienia — to trochę za przykro” (I, w. 32–33), przebranie zaś zrealizować inne osobiste przedsięwzięcie, które widzieć miał dopiero poznać. Doktor Fulgencjusz, Włoch z pochodzenia, to postać, która od początku swym wyglądem, zachowaniem się, sposobem mówienia budzić miała wesołość widowni. W niemodnym stroju, w wypudrowanej peruce z harbejtlem rozmawiał sam z sobą i z innymi mieszanką języka włoskiego, medycznej łaciny i kaleczonej polszczyzny. Zaafetowany własnymi sprawami, krótkowzroczny (ułomności fizyczne w czasach Fredry bywały źródłem dowcipów), wyruszał do Torunia „po ładną, młodą żonkę”. Dopiero akt następny miał ujawnić, że jechał z nią tym samym dylizansem. Hilary Filonek odbywał podróż z Warszawy. Kim był? Może wędrownym muzykiem, jak świadczyłyby o tym skrzypce ładowane pieczołowicie wśród bagaży karety. Filonek był pogodny, uprzejmy i usłużny. Był doświadczonym podróżnym, nie pierwszy raz przebywał trasę z Warszawy do Torunia. Łagodził spory między niechętnymi sobie współpasażerami, układał podróży *modus vivendi*, sam godził się odbyć drogę na imperialu, czyli odkrytym dachu pojazdu. To dzięki Filonkowi obcy sobie, połączeni tylko potrzebą odbycia podróży ludzie, stali się — na czas tej podróży — wspólnotą. Jemu też przydzielił komediopisarz rolę organizatora intrygi. Kolejny pasażer dylizansu to Maciuś, zapasiony syn mieszczan płockich, państwa Nulów, którego na stację odprowadzili obydwój rodzice, nie szczędząc troski o zaopatrzenie dorosłego już syna (jedzie starać się o posadę w Toruniu) w zbawienne rady i odpowiednie zapasy żywności. Rozaura to pani „ani młoda, ani ładna, ani przyjemna” (według określenia oberżysty), kłopotliwa dla innych z racji przewożenia z sobą kotki i długich drutów do ręcznej robotki wykonywanej dla „najmilejszego”, obrotna, wymowna, umiejąca wymusić dla siebie wygodne warunki jazdy. Jej przeciwieństwem wydaje się Eugenia, panią ładna, cicha i nieśmiała, która jednak chętnie przyjmuje grzeczności i opiekę ze strony panów — Ludmira i Filonka.

Akt pierwszy to prezentacja postaci. W akcie drugim po odsłonięciu kurtyny „w głębi przez drzewa i krzaki widać światło latarni dylizansu”. Podróżnych spotkała niemiła przygoda. Na leśnej drodze złamało się koło dylizansu. Wilgotna i zimna aura, zmęczenie kilkunastogodzinną już podróżą nie sprzyjały dobremu humorom, a tu czekać trzeba na „postilijona”, który do pobliskiego Służewa pojechał po nowe koło. Maciuś i Rozaura pozostali w karcie (jak się potem okaże, Maciuś stał się obiektem erotycznych zabiegów Rozaury), przebrany przed nocną jazdą w szlafrok i szlafmycę Fulgencjusz, napojony rumem przez Filonka, zasnął na przydrożnym pniaku, pozostała zaś trójka zawiązała intrygę, której ofiarą stać się miał doktor. Przy ognieniu rozpalonym w lesie Eugenia opowiedziała swą historię nieszczęsnej sieroty prześladowanej przez złego ojczyma. Wezwana przez niego do Torunia, miała poślubić... Fulgencjusza. Zauważyła (jeszcze w Płocku) przystojnego pułkownika, rozpoznała go bez trudu w przebraniu kupca Orgona.

Nie miała nic przeciwko przyjęciu przezeń roli wybawiciela z matrymonialnych opresji. Maskarada Ludmira wyniknęła z chęci wygrania zakładu z wartego gdzieś przy kartach i winie z inspektorem komór celnych. Ludmir miał przesmuglować przez granicę zakazane towary. W obawie przed ostrzeżeniami przez inspektora celnikami podróżował więc w przybranej postaci, owinięty (co miał wyjawić dopiero akt III) w dwa damskie szale i w wiele metrów „blondyn” – białych, jedwabnych koronek. „Wydrzeć staremu młodą narzeczoną, przemknąć pod nos celników towarów za 500 dukatów – zadanie trochę przytłaczające” skomentował imprezę oficera Filonka (II, w. 229–230), wzbogacając i rozwijając awanturniczy zamysł. Zamiana peruk i dokumentów między nieświadomym niczego Fulgencjuszem i Ludmirem-Orgonem przynieść miała nowe *qui pro quo*. Podróżna przygoda stworzyła nieistniejące wcześniej układy i znajomości. Przy wtórze trąbki dyliżans ruszał ku granicy, wioząc pasażerów ku nowym perypetiom.

W akcie III widoczny w tle sceny i poprzedzony słyszalną przed podniesieniem kurtyny trąbką dyliżans stanął przed graniczną rogatką. W czasie wysiadania powstało na nowo podróżne zamieszanie. Trzewik Rozaury znalazł się za pazuchą Macjusia, który w podziękę za nocne karesy stwierdził, że „dobrze nam było” i ucałował rękę swawolnej pani. Zamienione paszporty wskazały celnikom Fulgencjusza jako poszukiwanego sprawcę zamierzonego przemytu. Ludmir mógłby spokojnie odjechać, ale celnicy, uznając go za lekarza, zażądali dla siebie medycznych porad. *Qui pro quo* rozwinęło się w farsową scenę z lekarzem mimo woli w roli głównej i protestującym Fulgencjuszem, który na dobitkę – jako Orgon – stał się przedmiotem zainteresowania Rozaury z racji nazwiska wspólnego z tym, które nosił jej zbiegły przed dwudziestu laty mąż. Oskarżony o przemyt, podejrzany o ucieczkę z posagiem żony, wymęczony podróżą Fulgencjusz spointował swą sytuację strawestowanym zdaniem Molierowskiego George’a Dandin: „Po com ja do tego dyliżansu włąziłem!” (III, w. 304–305).

W akcie IV słychać już ostatnią „trąbkę pocztarską”. Pasażerowie dotarli do Torunia. Podróż skończona. Ludmir wygrał zakład i na nowo mógł przybrać oficerski mundur. W wyniku wciąż rozwijanej intrygi Filonka to Fulgencjusz stał się ofiarą wszystkich nieporozumień. Jako Orgon został zatrzymany jako przemytnik, jako Orgon ścigany przez Rozurę i przestraszony przez zazdrosnego Macjusia. Incydent na granicy pozbawił go – jako Fulgencjusza – protekcji i przyjaźni łękiego i podłego ojczyma Eugenii, przybycie zaś do Torunia naraziło na zemstę rodziny dawnego pacjenta. Doktor (który przedtem sam siebie nie rozpoznał w lustrze) przestraszony, zagubiony, zdezorientowany postanowił co prędzej wracać do domu w Płocku. Ludmir – jako kandydat do ręki Eugenii – zyskał poparcie jej ojczyma, Derbera. Przypadkowi podróżni, którzy na czas jazdy dyliżansem stali się bohaterami przygody łączącej ich różnorodnymi więzami, rozeszli się do swoich spraw. Ich wspólny czas się skończył. Wyjątkiem jest, być może, uczucie, które związało Eugenię i Ludmira. To jedyna intryga mająca początek i zamknięcie w komedii, klamra spinająca intryżki i epizody podróży.

Z *Dyliżansu* wiele dowiedzieć się można o XIX-wiecznym podróżowaniu. Fredro skrupulatnie zadbał o realia swojej komedii. Uważny czytelnik (lub widz) dowiedział się więc, że dyliżans przebywał swą trasę nie codziennie, lecz co drugi dzień, że była to trasa przeszło dwudobowa, z postojem na nocleg w Płocku, że wiodła przez (albo obok) istniejącego na mapach Służewa, a więc roгатka graniczna była w niedalekim Aleksandrowie. Istnienie owej roгатki ustalało czas historyczny dziania się komediowych wypadków. Wiadomo, że dyliżans był niewygodnym środkiem lokomocji, w którym pasażerowie siedzieli ściśnięci ciasno na ławkach wzdłuż pudła pojazdu wzajemnie się wypychając (przy pierwszej próbie sadowienia się „Fulgencjusz wyłazi drugą stroną, wszyscy za nim”, od tyłu pojazdu do przodu). Uciążliwe bywały nawyki i wymagania współpasażerów, takie jak palenie fajki przez Fulgencjusza czy trzymanie kotki Rozaury. Bagaże z trudem mieściły się na dachu pojazdu, tam też był „imperial”, oferujący miejsca siedzące na świeżym powietrzu. Z dwuosobowej załogi dyliżansu konduktor siedział na koźle, lejcami kierując końmi, pocztylion konno – na jednym z czterech, a czasem sześciu koni, pilnował drogi. To jego w *Dyliżansie* konduktor obarczył winą za złamane koło: „Co za hultaj! zasnął pewnie na koniu, zjechał z drogi” (II, w. 5). Nieobecne na scenie konie istniały za sceną domyślnie, przed widocznym w trzech aktach dyliżansem. „Konie powinny być zasłonięte rogami domu” informowały wstępne didaskalia. W akcie III dyliżans „niby staje z podniesieniem kurtyny”. Konie – jak można się było domyślać – były już poza przestrzenią sceniczną. Wiadomo, jak wyglądał ogródek przed pocztową oberżą i co można było tam zjeść (śniadanie Ludmira składało się z kotletów, bułki i wina za cztery złote i dwadzieścia groszy, Filonek zażyczył sobie sera i wina), że przy granicznym budynku była kawiarnia, do której zaprosiła Macusia na kawę Rozaura. W zapasach podróżnych Macusia były gruszki i tłuste placuszki poupychane po kieszeniach, Filonek trzymał za pazuchą flaszkę rumu, którym napoił Fulgencjusza.

Podróż – to także wciąż nowi ludzie w nowych miejscach pobytu, nieustanne zmiany i ruch wprowadzające zaskoczenie, świadomość destabilizacji. W miejscach, gdzie zbierali się i zatrzymywali podróżni, pojawiały się postacie epizodyczne, które zniknęły wraz z odjazdem dyliżansu, pozostawiały w miejscu, z którego odjeżdżał pojazd, przenosząc bohaterów w nowy czas i nowe okolice. Takimi postaciami był oberżysta Anzelm i państwo Nulowie, takimi trzej głupi strażnicy graniczni. Obok nich istniały w komedii postacie całkiem lub niemal całkiem nieme, których zadaniem było wywołanie ruchu scenicznego, stwarzającego atmosferę podróży. Byli to słudzy ładujący pojazd (jeden „na samym wierzchu”), jakaś Justysia, do której obcesowo zalecał się Filonek, przewidywani w spisie osób inni strażnicy i mytnik, wypowiadający jedną kwestię.

Nagromadzenie różnorodnych realiów XIX-wiecznej jazdy pocztowym dyliżansem, stworzenia prawdopodobnej, odnoszącej się do doświadczeń pasażerów (w tym samego Fredry), atmosfery podróży, pozwoliłoby zaliczyć *Dyliżans* do niemałej – acz nierozpoznanej i nieskatalogowanej – grupy

utworów literackich i paraliterackich przedstawiających ten sposób podróży. Przede wszystkim pamięci czytelnika XIX-wiecznej literatury nasuwają się – jako analogiczne – sceny dyliżansowe z *Klubu Pickwicka* Dickensa, powieści o niemal dziesięciolecie młodszej od komedii Fredry (1836–37). *Klub Pickwicka* to wielkie i piękne pożegnanie Dickensa z Anglią „gotyckich oberży”, które „służyły za główną kwaterę najznakomitszym dyliżansom”, z czasami, gdy zaprzężone w kilka par koni pocztowe pojazdy sunęły po traktach wśród pól i sadów i z wesołym dźwiękiem trąbki wjeżdżały po źle brukowanych uliczkach do małych miasteczek⁵. To wspaniałe sceny postojów, posiłków, znajomości zawieranych okazji i związanych z jazdą dyliżansem perypetii. Tu jednak – na realiach – to i tak dość ryzykowne zestawienie powieści i komedii należy zakończyć.

W kolorycie i w atmosferze „prawdziwej” podróży przedstawił bowiem Fredro postacie sześciorga bohaterów, którzy z życiowym doświadczeniem odbiorców i z realnym prawdopodobieństwem nie mieli prawie nic lub nawet zgoła nic wspólnego. Rodowodów i pierwowzorów pasażerów dyliżansu nie w pozaliterackiej rzeczywistości należy bowiem szukać, lecz w tradycji i konwencji komediowej, czy – szerzej – literackiej. To literatura i teatr w różnych tekstach i realizacjach scenicznych stworzyły postacie, które przypadkiem, ale z woli Fredry, spotkały się przed stacją pocztową w Płocku, by razem odbyć drogę do Torunia. Tak więc Hilary Filonek, z imienia wesoły (hilaris=wesoły, pogodny), w nazwisku nosił aluzję raczej do filuta (spryciarza) niż (jak przypuszczał Pigoń) do sentymentalnego Filona. Był niewątpliwym krewnym Figara, dobrze znanego widzom sztuk teatralnych i miłośnikom oper. Podobnie jak Cyrulik Beaumarchais’go był człowiekiem niezależnym, pozostającym w stałym ruchu, obracającym się wśród ludzi, chętnie i zręcznie organizującym intrygi na rzecz tych, którym sprzyjał, przeciwko niecnym zamiarom innych. To dzięki Filonkowi Ludmir wygrywał zakład i zdobywał Eugenię, to w wyniku działań Filonka fałszywie oskarżony Fulgencjusz tracił przyjaźń Derbera i szansę na małżeństwo z Eugenią. Miejsce dawnego obrotnego i pozbawionego skrupułów lokaja zajął w *Dyliżansie* towarzysz podróży, tradycyjnym zaś imieniem takiego służącego posłużył się Ludmir, nazywając swego sługę Józefa – Frontynem. Ludmir, obdarzony przez Fredrę swojsko-sentymentalnym, modnym imieniem, był przede wszystkim wojskowym. W wielu spolszczonych komediach francuskich i niemieckich wystawianych na scenie lwowskiej za dyrekcji Kamińskiego występowali wyżsi rangą oficerowie – kapitanowie i rotmistrze, majorzy i pułkownicy. Byli przystojni i atrakcyjni w swoich mundurach (nienazwanych armii), odważni w hazardowych działaniach, uwodzicielscy wobec kobiet i cieszący się ich względami. Ich kuzynem był Ludmir, który źle się czuł w przebraniu kupca o molierowskim nazwisku, nie umiał udawać Fulgencjusza, udzielając medycznych porad, ale umiał postraszyć króciwą, zdobyć zabójczymi spojrzzeniami pannę i jednym oświadczeniem

⁵ Ch. Dickens, *Klub Pickwicka*, przeł. Wł. Górski, uzupełn. Z. i W. Popławscy, b.m.w., 2005, s. 122–123 i *passim*.

uzyskać zgodę Derbera na małżeństwo z Eugenią: „Jestem pułkownik Ludmir, jestem majątny i pół majątku żonie zapiszę” (IV, w. 332–333). Nie należy wglądać ściśle w armijną przynależność Ludmira, który po każdej stronie granicy jest sobą tylko w mundurze, tak jak nie należy badać pułkowej przynależności huzarów z innej znanej komedii Fredry. Zgodnie z konwencją XIX-wiecznego teatru włożenie munduru i noszenie munduru określało cechy i działania aktorów, którzy go przyodziali.

Eugenia i jej ojczym to postacie raczej z dramy mieszczańskiej niż z komedii. Obdarzony wyłącznie złymi cechami Derber (jego wywodzące się z niemieckiego „derb” nazwisko wskazywało na szorstkość lub gruboskórność⁶) był postacią złowrogą w wyrachowaniu, tchórzostwie, egoizmie, braku uczuć wyższych – co wiązało go z dramami także późniejszymi, romantycznymi – ale i spowinowaconą z Harpagonem Moliera. Krzywdzoną sierotą z dramy była Eugenia, która przy leśnym ognisku odnajdywała wybawiciela z matrymonialnych opresji, notabene rozpoznając wcześniej w grubym kupcu Orgonie – raczej dzięki bystrości wzroku niż „domyślności serca” – oficera, który wcześniej darzył ją „spojrzeniami” i „westchnieniami”. Swe imię, niewystępujące w żadnej innej komedii Fredry, zawdzięczała Eugenia zapewne bohaterce dramy mieszczańskiej Beaumarchais’a. *Eugenia* bywała grana na scenach polskich (choć nie u Kamińskiego we Lwowie) od 1783 r. Słynna *Eugenia Grandet* Balzaka, powieść o tragicznej ofierze ojcowskiego skąpstwa, miała się narodzić dopiero w 1833 r.

Rozaura i Maciuś byli właściwą farsie parą niedobraną. Maciuś Nula o spieszonym imieniu i zerze w nazwisku (nula=zero) był niedorostkiem pierwszy raz wchodzącym w przygodę podróży, którego właściwości – naiwność i głupota, nadmierna tusza, złośliwość (wyrzucenie kota Rozaury) i zazdrość (o Rozaurę) w czasach Fredry wzbudzały szczerą wesołość, podobną do tej, którą wywoływały liczne krotchwile wystawiane na scenie lwowskiej, jak – zapewne – ta o Kajciu Tuczybrzuchu⁷. Rozaura nosiła nieprzystające do niej imię kojarzące się z wonią róży (*łac.* rosa+aura). Według doktora Fulgencjusza to „hic mulier vulgo samiec” (I, w. 200). Rozrosła i tęga (strażnikowi wydało się nawet, że to przebrany Ludmir), w wieku, zgodnie z pojęciami epoki, mocno dojrzałym (musiała mieć czterdziestkę!), wciąż skora była do romansów ze współtowarzyszami podróży i seksualnych uciech z Maciusiem. Znajomość głupiego grubasa i ofensywnej erotycznie, awanturniczkiej i nieatrakcyjnej kobiety to stary komediowy motyw uwodzenia młodego przez starą, pretensjonalną „ciotkę”, która uważa się za młodkę i naiwnego młodzieńca, niewidzącego wieku wybranki, rozwinięty farsowo przez seksualne aluzje i dość niewybredne sytuacje komiczne. Doktor Fulgencjusz od momentu pojawienia się na scenie był postacią zabawną: na archaiczną perukę, jaką nosili zapewne lekarze u Moliera,

⁶ Pigoń (*Objaśnienia...*, s. 388) łączył nazwisko Derbera z niem. *derben*, *verderber* = psuć. Związek z niem. przymiotnikiem *derb* wydaje się bardziej prawdopodobny.

⁷ *Kajcio Tuczybrzuch*, farsa wg A. Kotzebuego, pomiędzy rokiem 1814 a 1840 grana była kilkakrotnie na scenie lwowskiej (B. Lasocka, *Teatr lwowski w l. 1800–1840*, Warszawa 1967, s. 327).

nałożył „kaszkiecik”, czyli czapeczkę z daszkiem, na drogę wdział krótkie spodnie i buty z cholewką za kostkę, zwane wówczas kamaszami. Tak widocznie wyobrażał sobie podróżne wyposażenie, które uzupełniała fajka z długim cybuchem, parasol i małe zawiniątko. Doktor był podróżnikiem nieprzystosowanym i nieprzywykłym do wyjazdów, niechętnym współpasażerom, żyjącym we własnym świecie lekarskich recept i diagnoz, hołdującym stałym przyzwyczajeniom. Jego obcość (w stroju, w języku), niezdarność i nieporadność, niestosowność zlakomienia się na „ładną, młodą żonkę” były w *Dyliżansie* cechami komicznymi, które uzasadniały uczynienie zeń ofiary intrygi uknutej przez Filonka. Zgodnie z konwencją dawnej komedii – tej Moliera, Goldoniego i Beaumarchais’a – status lekarza nie wzbudzał szacunku, raczej kpinę. Powtórzył to Fredro, czyniąc z Augusta Fulgencjusza (którego nazwanie przywoływało rzymską wspaniałość) karykaturę.

W podróżach realnych spotykali się i rozstawali przygodni pasażerowie. Powstawały krótkie znajomości, rodziły się animozje. W komedii Fredry podróżnymi były postacie, które raczej na wspólnej scenie nie występowały – właściwe były komedii mieszczańskiej, dramie, farsie, krotochwili. Koncept Fredry polegał na spotkaniu ich z okazji wspólnej jazdy dyliżansem, jak najbardziej realnym w XIX wieku środkiem komunikacji. Bohaterowie *Dyliżansu*, zrodzeni z konwencji i tradycji scenicznej fikcji, poznawali się na trakcie wiodącym z Płocka do Torunia, bo była to wersja naturalna spotkania, zawarcia znajomości, rozstania. Do „nieznajomych w podróży” i czasu odbywanej podróży jako wyznacznika ścisłych ram komediowego dziania się powrócił Fredro po latach w dwuaktowej komedii *Z Przemysła do Przeszowy*.

Fredro podróży dyliżansami nie lubił. „Chrypliwa trąbka”, nudne towarzystwo „postylionów”, „krzyk dziecka przy piersi, gorąco, odor okropny” to wzmianki o takich podróżach odbytych pomiędzy 1814 i 1817 r. pozostawione w listach⁸. W latach późniejszych w dłuższe drogi wybierał się eilwagenem, czyli wynajętym specjalnie powozem⁹. Od początku natomiast narodzin dróg żelaznych i rozwoju szlaków kolejowych stał się ich entuzjastą. Snuł plany połączenia całej Europy, a przynajmniej szlaku wiodącego od Morza Czarnego do Bałtyku (i Morza Północnego) linią komunikacyjną i handlową – kolejami i żeglugą parową – od Konstantynopola po Hamburg¹⁰. Kolejami jeździł w dalekie trasy do Paryża i do Karlsbadu (Karlovych Varów), a także na małe wyprawy, wcześniej odbywane ze Lwowa końmi: do Szeptyckich w Przyłbicach (stacja kolejowa była w Gródku) i do syna w Beńkowej Wiszni (wysiadało się w Sądowej Wiszni lub – później – w Rudkach). Jak wspominał wnuk, spacerował bryczką z dworku na Chorążczyźnie wiodły nieraz w stronę lwowskiego dworca kolejowego (noszącego wówczas imię arcyksięcia Karola Ludwika), gdzie zatrzymywano się „na

⁸ List do J. Grabowskiego, z Wiednia, 3 VII 1814, [w:] A. Fredro, *Korespondencja, Pisma wszystkie*, t. 14, Warszawa 1976, s. 33. Inne wzmianki *passim*.

⁹ Opis 48-godzinnej podróży rodzinnej *eilwagenem* ze Lwowa do Krakowa, [w:] Z. z Fredrów Szepczyka, *Wspomnienia z lat ubiegłych*, Wrocław 1967, s. 151.

¹⁰ List do L. Sapiehy, ze Lwowa, 12 I 1841, [w:] A. Fredro, *Korespondencja...*, s. 99–101.

chwile, gdyż ruch kolejowy był dla mego Dziadka zawsze ulubionym widokiem. Wtedy rozpoczynała się rozmowa o postępie, o handlu, łatwiejszej i większej komunikacji między miastami; i to naprowadzało starych na wspomnienia z dawnych, jak mówili, młodych lat, od wspomnienia trąbki dawnych pocztylionów aż do różnych i najróżnorodniejszych szczegółów z pobytu bądź to [w] Wiedniu, w Paryżu, bądź to nawet i u siebie, na wsi”¹¹. Zainteresowanie Fredry koleją znalazło wyraz w znalezionej po jego śmierci komedyjce przedstawiającej perypetie pasażerów jadących jednym pociągiem. W odróżnieniu od zgryźliwej opinii Józefa I. Kraszewskiego, który zapisał, że „konie chyba i bydło wiezione na targ koleją żelazną i sznelcuciem mogą być rade z tego sposobu podróżowania, choć i o tym wątpić sobie pozwałam, ludzie większej niewoli wymyślić dla siebie nie mogli, dobrowolnie zrzekając się wszelkiej swobody i na równi stając z numerowanym pakunkiem”¹², komediopisarz podróż pociągiem przedstawił jako fragment normalnego, podmiotowego życia. Tyle, że życia przyśpieszonego, poddanego czasowi trwania podróży. Liczne postacie zjawiające się na scenie osadził Fredro – podobnie jak w *Dyliżansie* – w realiach życia kolejowego na tyle precyzyjnych, że można na ich podstawie odtworzyć elementy podróżowania „z Przemyśla do Przeszowy” (i nie tylko) w czasie szybkiego rozwijania się sieci dróg żelaznych i komunikacji pasażerskiej w państwie Habsburgów, gdy można już było *in einen Furt* (jednym ciągiem) przejechać z Czerniowiec przez Lwów i Kraków do Przerowu i dalej do Wiednia lub Pragi, a więc w jednym pociągu spotykali się mieszkańcy dzisiejszej Rumunii, Ukrainy, Polski i Czech, mówiący mieszaniną różnych języków i – co już było wspólną cechą wszystkich pasażerów – reprezentujący różne sfery społeczne, różny poziom kultury i różną obyczajowość. W I akcie Fredro wprowadzał postacie pasażerów do poczekalni dworca kolejowego w Przemyśle z nakrytymi serwetami sześcioma stolikami, przy których obsługiwało korzystających z bufetu. Jedne drzwi wiodły do tegoż bufetu, drugie na zewnątrz. Szerokie drzwi na wprost widza otwierały się na perony. Z chwilą przyjazdu pociągu ze Lwowa ukazywał się za nimi wagon z wzywającą komisarza policji madame Sztok. Podróżni jadący z Przemyśla i ci, którzy wysiedli z pociągu na zapowiedziany przez konduktora 20-minutowy postój, zajmowali kolejne stoliki, koncentrując uwagę widza na określonych punktach sceny. Pierwsza pojawiała się kapryśna i wymagająca stale męskiej troski i opieki rozwiedziona Amalia Dorska z małą córeczką i kandydatem na nowego męża, hipochondrycznym i egoistycznym Kazimierzem Alińskim. W towarzystwie córki Melanii wpadał na scenę Franciszek Gamciewicz, podróżny opanowany przez *reisefieber*, stale w poszukiwaniu rzekomo zagubionych przedmiotów, twórca farsowych sytuacji. Kolejne postacie to madame Sztok, prowadząca „pensjonat młodych pańienek w Suczawie” z córką Wilhelminą, pełna pretensji do „magistra chirurgii a akuszerza” Nepomucena Kropaczka, który daremnie usiłował uwolnić się od zarzutu zale-

¹¹ *Fredro i Fredrusie*, oprac. B. Zakrzewski, Wrocław 1974, s. 411.

¹² J. I. Kraszewski, *Kartki z podróży 1858–1874*, t. 1., Warszawa 1977, s. 55.

cania się do Wilhelminy przez dotknięcie w wagonie jej „kolinka”. Wreszcie młoda małżeńska para – Fajtowie – czulące się do siebie „gołąbeczki”. Podobnie jak w *Dyliżansie* trwał wyjazdowy ruch, po scenie biegali „dragarze”, odzwierni zapowiadał przyjazd i odjazd pociągu, kelner zbierał zamówienia na bułeczki z masłem, serem lub szynką, rogaliki z makiem i obwarzanki, na herbatę z cytryną albo winem, na kawę z cykorią (lub bez cykorii), na piwo i „kieliszeczek śliwowicy”¹³. Między czekającymi przewijał się kompozytor, który wsłuchując się w kolejowy szum, hałas, dźwięk konduktorskiego dzwonka układał melodię piosenki. Na takim tle i w takim towarzystwie pojawiał się Karol Dorski, były mąż Amalii, obecny narzeczony Melanii. Zapowiedziana wcześniej rozmowa Amalii i Melanii rozpoczęła się intrygą obejmującą oboje Dorskich, Melanię i Alińskiego. Według Melanii, twórczyni intrygi, zainspirowanej niespodziewanym spotkaniem „to będzie prawdziwie coś dotąd niewidzianego. Pojadą w jednym wagonie mąż z żoną, a ten mąż ma narzeczoną, a ta żona ma narzeczonego. I to wszystko razem” (I, w. 454–456). Zapowiedź odzwierne „Do Krakowa!” gromadziła pasażerów przy drzwiach na peron. Podróż miała wiele zmienić w ich wzajemnych relacjach. Jak długo trwała? W umownym czasie teatralnym przez antrakt, w czasie realnym kilkanaście godzin, wliczając w nie długi postój w Krakowie, podczas którego Aliński odbył wizytę u słynnego lekarza, dra Dietla, można też było zwiedzić miasto. Po podróży nie było znać zmęczenia, gdy spotkali się ponownie w przydworcowej restauracji w „Przeszowie”, gdzie na stolikach paliły się już lampy kanfinowe¹⁴, widoczny zaś w głębi szereg numerowanych drzwi zachęcał do skorzystania z hotelowej gościny. Pojawienie się podróżnych poprzedzała zapowiedź konduktora o 35-minutowym postoju pociągu. Pierwszy był Aliński z rozbitym nosem. Przy małym „szturknięciu” się wagonów w czasie hamowania zderzył się głową z siedzącym naprzeciw Gamciewiczem. Jednocześnie pojawił się Kompozytor śpiewający swą bezsłowną piosenkę i odezwała się melodia krakowiaka – „zwyczajna muzyka w gospodach”. W przyjeździe rejuwachu wprowadził Fredro dwóch nowych podróżujących – Alberta i Gwalberta – parę plotkarzy i łgarzy, popijających – z braku lepszych win („holenderskiej madery” i szampana „prosto z Paryża” właśnie zabrakło, jak zapewnił restaurator) cienkiego austriackiego voslauera i dzielących się nowinkami z całej Europy: o wystawie światowej w Paryżu zatłoczonej tak, że zwiedzający chodzą sobie po głowach, o ulicznym oświetleniu gazowym, „którego płomyki tak grzeją, że wkrótce zmienią klimat niezawodnie” (II, w. 65–66), o pociągu ciągniętym niezmierną szybkością przez zaczepiony o lokomotywę balon, o amerykańskim pługu parowym, który wyrwawszy się spod ludzkiej kontroli samowolnie „poorał drogi, miedze, kopce graniczne”

¹³ Menu pasażerów w Przemysłu (i w Przeszowej) nie wykorzystał – a szkoda! – D. Opaliński, *Usługi gastronomiczne na kolejach galicyjskich*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 2001, nr 3, s. 209–220.

¹⁴ Kanfina była olejem uzyskiwanym w wyniku suchej destylacji drewna. Wg *Objaśnień* Pigońnia do komedii (A. Fredro, *Pisma* ..., t. 10, s. 413), „kanfinowymi” nazywano też lampy naftowe.

(II, w. 111–112)¹⁵. Na opuszczonej przez łgarzy scenie pojawiali się Dorscy z małą Józją na rękach ojca. W czasie, gdy Gamciewicz popijał węgierskie wino (nie mając zaufania do „prawdziwego” wiedeńskiego portera serwowanego w restauracji), wracała – nazwijmy to tak – „intryga czworga”. Jak skonstatowała mało wytwornie Melania rozwiedzionemu małżeństwu „od Przemysła do Przeszowy, gęba [...] się nie zamknęła” (II, w. 211–212), „brakuje więc tylko porozumienia, a kochać się będziecie jak dawniej” (II, w. 282–283). Wpierw jednak Amelia poruszona objawianym przez Alińskiego egoizmem zerwała z nim zaręczyny. Droga do zamiany Dorskiego na Alińskiego (zaprojektowana, jak się wydaje, przez Melanię) i Alińskiego na poprzedniego męża przez przekonaną wyjaśnieniem przyczyn małżeńskich nieporozumień Amelię została otwarta. Ale oto zjawili się dalsi podróżni: Kropaczek, madame Sztok z Wilhelminą, Fajtowie. Kropaczek – w dobrej komitywie z obu paniami – hojnie zamówił dla wszystkich „szest par wursztlów i flaszkę gracingera” (II, w. 342), czyli kielbaski i butelkę piwa. Ich rozmowa przeplatała się z rozmową Melanii, Gamciewicza i Alińskiego, która prowadziła już wprost do decyzji dalszej wspólnej podróży do „świętego miejsca” kuracjuszy – Karlsbadu – jako wstępu do nowych zaręczyn – z Melanią. Kropaczek niemal równocześnie zapewniał przyszłą teściową, że w związku z Wilhelminą będą się kochali „jak dwa holubki”, Fajtowie natomiast pokłócili się tak, że czajniczki z gorącą kawą zostały w gniewie wylane przez Fajtową na kolana (i podbrzusze) męża. Sentencję o związku pomiędzy szybką podróżą pociągiem i pośpieszonymi – jak na kolei – zmianami w ludzkim życiu wygłaszał Gamciewicz:

No! Ależ, dalibóg, na tej żelaznej kolei wszystko pędzi, zmieniają się stosunki jak parą pędzone. No! W Przemysłu Mme Sztok chciała aresztować pana Kropaczka, w Przeszowy uśmiecha się, jak on córkę po rękach całuje. No! Cezar Fajt ze swoim aniołkiem pieścili się wczoraj jak gołąbki, dziś zdają się dziobać jak krogulce. No! Melania i Aliński; Amalia, Karol – wszyscy i wszystko inaczej. No! Dalibóg, świat dzisiaj pędzi. Byle tylko z kolei nie wyskoczył. No! (II, w. 437–445).

Ostatnie jednak zdania zostały wypowiedziane przez Amelię i Karola Dorskich – pojeđnanych i gotowych do dalszego wspólnego życia, spojonych miłością do córeczki i jej miłością do obojga rodziców. Jeszcze tylko przez scenę przebiegł Cezar Fajt w poszukiwaniu żony, jeszcze zabrzmiała piosenka Kompozytora: „Dir-lin-lin! Dir-lin-lin! Dir-lin-lin!” Zasłona spadła.

Pośpiech, o którym kilkakrotnie wspomina się w komedii (na stały pośpiech gderał Gamciewicz, o wydarzeniach pędzących z szybkością „train de vitesse” mówiła Melania), nie był w dwuaktówce Fredry jakością życia nadmiernie deprymującą. Z podróży można było zrezygnować, oddając bilety i odbierając wcześniej nadany bagaż, można było zatrzymać się dla

¹⁵ O „krotochwilnych facecjach” na temat pług parowego zanotowanych w połowie XIX wieku pisał Pigoń (s. 412–413) oraz M. Ingłot, *Uwspółcześnienie Golema*, „Pamiętnik Literacki” 1997, z. 1.

przerwy w przydworcowej gospodzie, spóźnienie się na pociąg nie wprawilo w panikę Kompozytora. Regularność przyjazdów i odjazdów pociągów, stałe tempo pojazdów poruszających się po żelaznych drogach, określone co do minuty postoje na stałych stacjach nadawały jednak określony, zdyscyplinowany rytm pasażerom kolei. Przyśpieszenie czasu odbywanej drogi wiązało się z przyśpieszeniem rytmu życia, sprzyjało podejmowaniu decyzji, rozwojowi afektów pozytywnych i negatywnych. Fredro w tempie i rytmie, szybkości i regularności kolejowych podróży widział muzyczną kompozycję inspirowaną konduktorskim dzwonkiem, którą w melodię przeobraził Kompozytor. Podobnie jak w *Dyliżansie* uderzały w tej komedii mnogość realiów – tym razem kolejowego – życia i – co nowe – związki z aktualnością. Pojawiał się pierwszy dworzec w Przemyślu, ze schodkami przy wejściu, z jednym pomieszczeniem spełniającym jednocześnie rolę hallu, poczekalni i jadalni przy bufecie, sale zastawiały stoły nakryte obrusami i, w Przerowie, oświetlone lampami wydzielającymi mocny i duszący zapach. Ruch pasażerów regulowały dzwonki i głośne zapowiedzi obsługi o przyjazdach, odjazdach i czasie postojów. W podróży zdarzały się małe „sztuknięcia” wagonów, kolizje między pasażerami wynikające ze szczupłości miejsca, przygodne spotkania i znajomości. Mówiono o ważnych wydarzeniach, jak powszechna wystawa w Paryżu (odbyła się w 1867 r.), o znanych ogólnie postaciach (Garibaldi, Montalembert) i miejscowych, galicyjskich sławach (bankier Kirchmajer), interesowano się cywilizacyjnymi nowinkami. Słowem, Fredro osadził postacie pasażerów w aktualnym kontekście współczesności, przydzielił im szlak podróży po istniejących liniach kolejowych, wybrał na miejsca akcji publiczne przestrzenie dworców¹⁶. Podobnie jak w *Dyliżansie* wysunięty jako kategoria naczelną czas podróży, który łączył pasażerów w Przemyślu i rozdzielał w Przerowie, rozbijał sceniczne dzianie się na szereg intryg i scen. W realistycznej otoczce owo dzianie się należało do dwóch połączonych z sobą odmian komedii: komedii serio i farsy. Do świata farsy należała trójka pasażerów z Czerniowiec, rozmawiających zabawną mieszaniną złej francuszczyzny, języka polskiego, niemieckiego i czeskiego, Fajtowie przechodzący od idylli do głośnej awantury, Albert i Gwalbert, wreszcie Gamciewicz, zagubiony w kolejowym rozgardiaszu gaduła opowiadający wszystkim o swych gastrycznych przypadłościach. W farsowym biegu wypadków pasażerowie zderzali się w drzwiach, łamały się pod nimi krzesła, wysypywały się na podłogę drobne monety, parasol zostawał w dworcowym wychodku, o czym Gamciewicz informował z okna ruszającego pociągu, Kropaczek chciał poskromić awan-

¹⁶ Pojawienie się „komedii kolejowej” na scenach polskich w drugiej połowie XIX wieku przedstawił M. Inglot, zob. *W kręgu polskich XIX-wiecznych inscenizacji komedii o tematyce kolejowej*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” nr 2064, *Literatura i kultura popularna VII*, Wrocław 1998. Wyróżniające miejsce w rozprawie wyznaczył autor komedii Fredry. Natomiast badacz tematu kolei w literaturze polskiej, Wojciech Tomasik, przeoczył *Z Przemyśla do Przeszowy*, nie wprowadzając komedii do obszernej pracy *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007. Z ogólnych ustaleń Tomasika, dotyczących odbicia w literaturze przemian cywilizacyjnych, których znakiem stała się kolej, kilkakrotnie w tym esejku korzystałam.

turującego się Fajta „ale se bal”. Migawki kolejowego życia należały u Fredry do świata małych ludzi traktowanego z humorystycznym dystansem, ujrzanego jako źródło komicznych anegdot. „Intryga czworga” miała charakter odmienny, choć z farsą łączył ją motyw zamiany narzeczonych. W to, co komiczne, wplótł Fredro to, co poważne i traktowane serio: ostatni akt (poprzednie poznał odbiorca z dłuższych wypowiedzi postaci tej intrygi) dramatu rodzinnego. Przypadkowe spotkanie rozwiedzionego małżeństwa doprowadziło do wyjaśnienia wcześniejszych nieporozumień, wzajemnego darowania błędów i do powrotu do wspólnego rodzinnego życia, czego symbolem stał się gest małej Józki przyciągającej do siebie twarze rodziców. Osadzenie dramatu Dorskich w kolejowych realiach, długie kwestie wyjaśniające ich poprzednią historię (formułowane w sztywnym, „drewnianym” stylu), wypowiedzi „na stronie” (w dworcowej poczekalni!) było jednocześnie ryzykowne i nowatorskie. Ryzykowne, bo nieprawdopodobne w zachowaniu salonowych formuł i zachowań w publicznej przestrzeni, nowatorskie, bo łamiące właśnie salonowe konwencje przez wyprowadzenie dramatu rodzinnego z prywatnego domu, z czterech ścian bawialni na drogę... żelazną. W wieku parowych machin „wszystko pędzi”. W trybie szybkiej, nowoczesnej podróży nie giną jednak podstawowe wartości życia społecznego, a więc dokonać się może – przyśpieszone rozkładem jazdy – scalenie rodziny. Z uśmiechem wskazywał Fredro na taką właśnie korzyść jechania jednym wagonem z Przemyśla do Przeszowy. Pociąg Fredry łączył to, co błahe, z tym, co istotne, bagatelkę z powagą, farsę i serio melodią nowego rytmu życia, którą usłyszał Kompozytor, zrozumiał zaś stary komediopisarz.

Dyżans i *Z Przemyśla do Przeszowy* zostały zapomniane zarówno przez teatrologów i ludzi teatru, jak i przez badaczy literatury¹⁷. Zapomniane z racji oczywistych – nie mają walorów scenicznych, jako komedie są słabe. Jeśli jednak interesują nas podróże odbywane przez naszych przodków, jeśli mamy ochotę wejść w warunki, okoliczności, atmosferę XIX-wiecznej peregrynacji środkami komunikacji publicznej – w lekturę obu komedii warto się zanurzyć. Obie przedstawiają bowiem realia życia, którego już nie ma, we wspaniałych – acz drobnych – szczegółach. Kształtują wyobrażenie przeszłości. Ponadto zaś, co starałam się wykazać, wprowadzają w warsztat pisarski Fredry bawiącego się spotkaniem postaci z różnych odmian komediowych gatunków, łączącego komediowe serio z farsą, wreszcie – co najważniejsze – eksperymentującego z czasem dziania się scenicznej intrygi jako główną zasadą konstrukcji. Czas trwania podróży wyznacza początek i koniec perypetii postaci, którym pisarz wybrał wspólną drogę z Płocka do Torunia i z Przemyśla do Przeszowy i którą dzisiejszy czytelnik może z nimi odbyć dyżansem i koleją z dawnych lat.

¹⁷ Wyjątkiem jest przywołana w poprzednim przypisie rozprawa Ingłota, o zapomnieniu świadczy praca Tomasika.

Summary

Krystyna Poklewska

With Fredro by Stagecoach and by Train

The present paper is devoted to two little-known comedies by Aleksander Fredro: *The Stagecoach* (1827) and *From Przemysł to Przeszowa* (1867). The interesting thing is that the main construction principle of both stories is the time span of the journey taken by the protagonists, defining the beginning and end of their adventures. The time spent together by the characters, travelling by stagecoach in one of the comedies and by train in the other, unites a casual group of persons, which results in creating new relationships. The common journey from Płock to Toruń and from Przemysł to the Czech town of Przerów ("Przeszowa") provides a framework for the storyline. Both the comedies are examples of travel writing, combining various theatrical conventions and traditions: farce, bourgeois comedy, drama, and serious comedy. In *The Stagecoach*, comedy characters of different origin (from burlesque to tragedy) meet and in *From Przemysł to Przeszowa*, a number of farcical twists and situations are followed by a happy ending of a family drama. Both the comedies are set in the rich reality of nineteenth-century travels: from the appearance of different railway station buildings and the menu in each successive restaurant to animosities between particular passengers resulting from the discomfort of travelling together.