

Wojciech Tomasiak

Kolej w polskiej literaturze : wstępna inwentaryzacja

Teksty Drugie : teoria literatury, krytyka, interpretacja nr 5 (35), 134-147

1995

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.

Przechadzki

Kolej w polskiej literaturze (Wstępna inwentaryzacja)

Stoi na stacji lokomotywa

Kolej w polskiej literaturze — to temat, który jak najszybciej winien znaleźć swego monografistę. Jest zresztą dobra okazja: obchodzimy właśnie, rozłożony na cztery lata, jubileusz 150-lecia kolci na ziemiach polskich.¹ Potrzeba podjęcia tematu wynika jednak nie z jubileuszowych zobowiązań (każdego roku świętujemy wszak wiele rocznic), lecz z roli, jaką motywy kolejowe odgrywają w literaturze XIX i XX wieku. Jest to rola — najogólniej mówiąc — nieproporcjonalnie duża w stosunku do zainteresowania, jakie wzbudza wśród literaturoznawców. Przyszły monografista nie będzie mógł więc zbyt licznie liczyć na poprzedników. Sporządzając wykaz opracowań dotyczących interesującego go tematu, wypadnie mu zadowolić się dwoma ledwie tytułami. Oba, co ciekawe, są na swój sposób zwodnicze.

Artykuł Jerzego Mieczysława Rytarda, ogłoszony w 7 numerze „Świata” z 1928 r., rozczarowuje za sprawą tytułu danego mu znacznie na wyrost. Jeśli zatem nasz badacz weźmie coś z Rytardowego tekstu, to najpewniej tytuł — *Kolej w polskiej literaturze*, dobrze pasujący do potencjalnej monografii. Tytuł zamieszczony w londyńskich „Wiadomościach” (1978 nr 1) eseju Mai Elżbiety Cybulskiej niczego nie

¹ W cieniu tej nietypowej rocznicy (1992–1995) pozostaje inna — 95 lecie trakcji elektrycznej, co przypominam w artykuliku *Anniversaire de la traction électrique en Pologne*, drukowanym w lipcowym numerze „L'Echo du Rail” z 1993 r.

obiczuję, ale może czytelnika po prostu zmylić. Któż bowiem domyśli się, że fragment biblijnego psalmu – *Nad rzekami Babilonu...* – jest zapowiedzią tekstu poświęconego w głównej części literackim obrazom kolei?

Tzw. stan badań nie ogranicza się, rzecz jasna, do dwu wspomnianych artykułów. Trzeba by do nich dodać inne prace, już nie w całości, a tylko w kilku- i kilkunastozdaniowych fragmentach. Miejsce szczególne należałoby się zapewne ustępom z książki Artura Hutnikiewicza, traktującym o nowelach kolejowych Stefana Grabińskiego (*Twórczość literacka Stefana Grabińskiego*, Toruń 1959). Jakkolwiek by jednak tę listę opracowań rozszerzać i uzupełniać, nie zmieni to ogólnego wrażenia, że funkcjonowanie w literaturze polskiej motywów kolejowych jest obszarem badawczego zaniedbania.²

Spróbujmy przyjść z pomocą komuś, kto zechciałby ten stan zmienić; spróbujmy przeprowadzić wstępną inwentaryzację haseł, jakie opracować by musiał autor przyszłej monografii. Ograniczymy się do haseł najbardziej ogólnych – epok literackich, które w taki czy inny sposób przejawiały ciekawość do kolei.

150 lat kolei na ziemiach polskich to również półtorawiekowa jej obecność w literaturze. Przyszłą monografię należałoby zatem rozpocząć od romantyzmu. Okazuje się jednak, że najwcześniejsze utwory o kolei wiążą się z tą epoką jedynie chronologicznie, pod względem idcowo-artystycznym należą bowiem do epoki poprzedniej. Literatura powitała kolej poetyką klasycystycznej ody, formą, którą z górą pół wieku wcześniej uczciła pierwszy lot balonem. Warto tę zbieżność odnotować z dwu przynajmniej powodów. Najpierw dlatego, że świadczy ona o znaczeniu, jakie nadano wynalazkowi angielskiego inżyniera: podobnie jak u schyłku XVIII wieku balon, tak w połowie następnego stulecia kolej miała dokumentować potęgę ludzkiego umysłu i cywilizacyjny postęp. Po drugie – w XIX-wiecznych odach ustanowiona została trwała paralela między lotem w przestworzach

² Z radością wypada powitać pracę, która opublikowana została całkiem niedawno – J. Żadziłko-Sztachelskiej *Tajemnice stacji kolejowej*, w: *Doświadczenie prowincji w literaturze polskiej II połowy XIX i XX wieku*, red. E. Paczoska i R. Chodźko, Białystok 1993. Również niedawno ukazał się inny artykuł – T. Klimowicza *Aneks do kolejowego rozkładu jazdy. Motyw pociągu i dworca w literaturze rosyjskiej*, „Slavia Vratislaviensis”, LXX, Wrocław 1992. Artykuł ten – zwrócił mi na niego uwagę Jerzy Smulski – jest o tyle ważny, że polskie pisanie o kolei kształtowało się na przelomie wieków pod silnym ciśnieniem tradycji rosyjskiej.

a podróżowaniem koleją. Jedno okazuje się dopełnieniem drugiego: kolej to „dowcipu dzieło nowe”, wyzwanie, jakie rzucił przyrodzie człowiek „z powietrznej wróciwszy żeglugi”. Paralela, o jakiej mowa, odegra istotną rolę ideową w noweli Grabińskiego *Maszynista Grot* (tytułowy bohater marzył w młodości, by zostać aeronautą); podobne zestawienie pojawi się u Adama Ważyka (*Lotnik i maszynista*) oraz w kolejowych wierszach Józefa Aleksandra Gałuszki.

Nie ma co ukrywać: odom Wincentego Smacznińskiego (*Kolej żelazna*, 1850) i Franciszka Morawskiego (*Droga żelazna*) daleko jest do poziomu *Balonu*. Dodać wszakże warto, że w ilościowo pokaźnym dorobku obu poetów utwory niosące pochwałę kolei należą do nielicznej grupy tych, które zachowały pewną wartość: w poświecenio- we dzieje ody, Smaczniński i Morawski wpisują się jako pojętni naśladowcy Trembeckiego. *Droga żelazna* Morawskiego jest nadto ważnym ogniwem łączącym Mickiewiczowską *Odę do młodości* z poezją Juliana Ochorowicza (*Naprzód*) i Karola Świdzińskiego (*Naprzód pracą*).

Dwa sonety Karoliny Wojnarowskiej pod wspólnym tytułem *Żelazna kolej* (1846) są świadectwem popularności formy, jaką odnowił w polskim romantyzmie Mickiewicz. Jest to również dowód na plastyczność sonetu, który dość szybko wchłonął nowe, „technologiczne” treści. Dla badacza motywów kolejowych utwory Wojnarowskiej okażą się ciekawe z innego jednak powodu. U Franciszka Morawskiego „droga żelazna” jest synonimem postępu i symbolem wieku, który „góry przeszkód w proch rozdrobi”. U Wojnarowskiej obraz jadącego pociągu obudowany zostaje skojarzeniami, których źródeł szukać trzeba w romantycznym przeżywaniu świata. Poetka przejmując z tradycji topos życia–podróży i wypełnia jego znaczeniowy schemat kolejowymi akcesoriami. Pociąg nie zbaczający nigdzie ze swej drogi i poruszający się „niedościgłym pędem”, „przewodnik” nieczuły na prośby o zatrzymanie — wszystko to ma symbolizować sytuację człowieka, który „nie może stawić czoła przeznaczenia sile”.

Stosunek romantyków do kolei najzwyczajniej można by określić jako *a m b i w a l e n t n y*. Romantyczny podróżnik rzadko porusza się drogami żelaznymi. W połowie XIX wieku sieć tych dróg jest jeszcze wątła i nie wszędzie pokrywa się ze szlakami literackich wędrówek. Poza tym, czysto technicznym, istnieje jednak inny powód, dla którego romantyczne podróże nie rozpoczynały się na warszawskim debar-

kaderze. Kolej, co doskonale spostrzegli współcześni, zmienia bezpowrotnie długie pielgrzymowanie w „szparki przelot”. „Jest to już nie podróż — ubolewał Józef Ignacy Kraszewski — ale proste przeniesienie się z miejsca na miejsce.” Chyżość kolejowej jazdy rodzi u Edmunda Chojeckiego wątpliwości, czy człowiekowi starczy sił „na pojętne obejrzenie stron przebieganych”.

Romantyczny wędrowiec układa swą marszrutę wedle indywidualnych upodobań. Taki styl podróżowania nie da się — rzecz jasna — pogodzić z rygorami, jakie narzuca kolej. Kraszewskiemu doskwiera najmocniej kondycja pasażera, „znumerowanego jak rzecz”, ściśniętego w wagonie i skazanego na dyktaturę rozkładu jazdy. Kolej u romantyków jest źródłem zagrożeń nie tylko dla jednostki, ale również dla całej kultury europejskiej. Ułatwienia w podróżowaniu sprawiają, że zetkną się „tysiące z tysiącami”, co oprócz niejakich korzyści musi przynieść negatywne skutki — „kosmopolityczne wykształcenie” i zatarcie „wszelkich cech znamionujących narodowość”.

Połowa XIX wieku to lata oznaczające dla polskiego romantyzmu fazę przesilenia. Dokumentem dokonujących się wtedy przewartościowań są m. in. relacje z podróży, w których o kolejach żelaznych zaczyna się mówić aprobującym tonem. Ten inny ton odnajdzie nasz monografista w zapiskach Zenona Fisza, wspomnieniach Jakuba Gordona, nade wszystko zaś — w *Listach z wycieczki* (1848) Wincenego Pola, gdzie fascynacja koleją osiąga poziom, któremu dorówna dopiero pokolenie pozytywistów.

Romantyczne wędrowanie prowadzi po śladach przeszłości i jest formą nawiązywania kontaktu z tradycją. Pol daję w listach świadectwo innej postawy, w której szacunek dla tradycji łączy się z głęboką ufnością w „nową przyszłość ludzkości”. Jej nadejście zwiastuje kolej żelazna. Stosunek do nowego wynalazku jest zatem miarą aprobaty dla idei przemian:

Tu wypada być tym tlokiem, co w ruch wprawia wóz parowy, a nie tym drągiem, co w sprychach płynącego taboru zawadza.

Wojaże romantyków przebiegały zwykle pod hasłem podróży „bez celu”, dla pokolenia pozytywistów cel staje się istotny, zaś pokonywanie przestrzeni nabiera wartości czysto praktycznej. Znaczenie dróg żelaznych oszacuje najlepiej ten, „kogo interes w terminu zaprzęg-

nie”, a więc fabrykant, kupiec czy właściciel ziemski. Ale kolej służy nie tylko „industrii”. Docenić ją muszą również ci, którzy podróż podejmują z innych niż utylitarne względów. W praktyce — wszyscy, bo kolej demokratyzuje podróżowanie, dając wędrowcowi gwarancję bezpieczeństwa i wygody.

W pierwszej powieści Elizy Orzeszkowej taka podwójna optyka nie została wyraźnie zhierarchizowana. Utwór otwiera apologia kolei żelaznych jako czynnika pobudzającego ekonomiczny rozwój i ta płaszczyzna oglądu miała być niewątpliwie nośnikiem pozytywistycznej ideologii. Powieściowe zdarzenia w niewielkim jednak stopniu podporządkowane są tezie o użyteczności dróg żelaznych dla „ludzi pracujących nad dobrobytem”. Brak kolci najbardziej dokucza parze bohaterów, których czerwcową podróż do druskiennickich wód odbywa się w kurzu i spiekocie. Dokucza on także hrabinie X., boleśnie przeżywającej dzikość kraju, w którym zamówione w Warszawie toalety mogą nie dotrzeć przed planowanym piknikiem. Nie przekonująco brzmią w powieści argumenty ekonomiczne, skoro wkłada je autorka w usta mało rozgarniętego arendarza Lejby, znającego kolej tylko z opowiadań szwagra. Wszystko to nie zmienia faktu, że *Ostatnia miłość* (1867) jest pierwszą powieścią, w której kolej odgrywa doniosłą rolę ideową.

Perspektywę prostaczka, jaką posługuje się Orzeszkowa w *Ostatniej miłości* odnajdziemy u Prusa, gdy wątek budowy drogi żelaznej wprowadza do *Placówki* (1886). Pojawienie się w dolinie Białki lokomotywy oglądamy tu oczyma zdumionego pastucha Owczarza:

Kociel sam bez koni toczył się na wozie i jeszcze ciągnął za sobą kilkanaście innych wozów, naładowanych drzewem, żelazem i ludźmi.

W przyszłej monografii takiemu chwytowi należeć się będzie objaśnienie, bo stanowi on — z jednej strony — wyraźne odejście od reguł opowiadania z narratorem dobrze poinformowanym, z drugiej — wykazuje historyczną trwałość. Wydaje się, że aż do czasu Grabińskiego w epickim przedstawieniu kolei dominuje perspektywa outsidera: przygodnego obserwatora, podróżnego, czy — co najwyżej — urzędnika kolejowego biura.

Monografia, o jakiej mówimy, zechce zapewne pokazać, że największa powieść pozytywizmu, *Lalka* (1890), lokalizuje zdarzenia w bez-

pośrednim sąsiedztwie warszawskiej drogi żelaznej. Prus dołączył w ten sposób do grona wybitnych twórców, którzy zawarli w swych dziełach obraz kolei — tej kwintesencji XIX-wiecznych przemian ekonomiczno-społecznych.

Kolej w *Lalce* stanowi ważny składnik scenarii, na tle której poprowadzone zostały losy Wokulskiego. Losy te wpisać by można w sieć dróg żelaznych, zaznaczając na niej newralgiczne punkty: dworzec kolei wiedeńskiej, skąd Wokulski wyjeżdża do Paryża i Krakowa; Skierniewice, w których wysiada po podsłuchaniu w „wagonie salonowym” rozmowy Izabeli ze Starskim; plant koło skierniewickiej stacji, gdzie przed samobójczą śmiercią ratuje bohatera dróżnik Wysocki; wreszcie — dworzec terespolski (?), skąd prawdopodobnie wyrusza on w ostatnią podróż. Życiowe perypetie nie odrywają Wokulskiego od myśli o wynalazku, który stałby się „zarodkiem nowej cywilizacji”. Ma nim być nie kolej żelazna, jak prorokował Pol, lecz „machina latająca”, sprawniejsza i doskonalsza niż balon. Motyw kolejowy wpleciony został także do charakterystyki Izabeli. W stosunku bohaterki do zwyczajnego świata podkreśla się mianowicie potrzebę dystansu, jaką może jej zagwarantować m. in. okno wagonu. Schyłek XIX i początek XX wieku jest okresem odkrycia i wnikliwej obserwacji przez literaturę środowiska kolejarskiego. Dwaj pisarze, artystycznie nieporównywalni, znają to środowisko znakomicie, bo w nim wyrosli i literacko terminowali. Losy obu spletają się, co ciekawe, z dwoma różnymi szlakami Kongresówki — kolejami Warszawsko-Wiedeńską i Dęblińsko-Dąbrowską. Spletają się tak silnie, że przenikają do utworów w postaci autobiograficznych refleksów.

Wincenty Kosiakiewicz sprawdzał swe inżynierskie kwalifikacje budując tunel na strategicznie ważnym odcinku kolei dąbrowskiej. Wyniósł jednak stamtąd przede wszystkim dobrą znajomość kolejarskiego środowiska, co dało w efekcie literacki plon — kilka nowel i powieści. Akcja nowel (*Widmo*, 1887; *Niebieska sukmana*, 1887; *Druty telegraficzne*, 1887; *Pojedynek*, 1893) rozgrywa się wśród drobnych urzędników kolejowych i robotników zatrudnionych przy „reparacji kolei żelaznej”. Wspólnym motywem jest tu nuda życia na prowincji, z dala od ludzi, w rutynie powtarzanych wciąż czynności. W warunkach swoistej izolacji rodzą się tęsknoty za czymś lepszym: dla zatrudnionych dorywczo będzie to stałe zajęcie „przy kolei”, dla urzędników — awans zawodowy, dla niektórych — wyjazd do War-

szawy i wejście w środowisko artystyczne stolicy. Marzenia prostych ludzi z prowincji przybierają niekiedy patologiczną formę i prowadzą do rozdwojenia osobowości. Trzeba będzie tę kwestię bliżej przeanalizować, bo motyw fikcyjnych osobowości, rekompensujących ułomność powszedniej egzystencji, na stałe wpisze się w kolejowe otoczenie.

Podobną trwałość wykaże inny motyw prozy Kosiakiewicza – przypadkowe spotkanie różnych ludzi, w warunkach wymuszonej intymności przedziału kolejowego. Nowela *Trzecią klasą* (1889) jest studium ludzkiej hipokryzji i chyba nie przypadkowo przywodzi na myśl fabułę i problematykę *Baryłeczki* Maupassanta.

Powieść *Przy budowie kolei* (1891) ugruntowuje konwencję kompozycyjną, której powstanie obserwować można było u Orzeszkowej: budowa drogi żelaznej stanowi tło dla wątku romansowego, który łączy kolejowego inżyniera z dziewczyną z prowincji. Tego światłego inżyniera spotkamy w literaturze jeszcze nie raz.

Wczesną prozę Reymonta kształtują doświadczenia wyniesione przez autora ze służby na Warszawsko-Wiedeńskiej drodze żelaznej. Musiały być porównywalne z tymi, jakie zapłodniły Kosiakiewicza, ale w sensie artystycznym przyniosły osiągnięcia innej miary. Nowele *Pracy!* (1891), *Przy robocie* (1895) i – najpóźniejsza – *Wspomnienie* (1917) wprowadzają w krąg motywów, które znamy już z prozy Kosiakiewicza: prowincjonalnej nudy, tęsknoty za przejściem „z linii do biura”, ucieczki w świat fantazji i rzeczywistości zastępczej (*Wspomnienie*). Nie wychodzą poza ten krąg spraw również dłuższe utwory Reymonta: powieściowy szkic *Marzyciel* (1909) oraz dwie powieści – *Komediantka* (1894) i *Fermenty* (1896). W kreacji Józia Pełki realizuje się polski wariant motywu sobowótora. Chodzi o skromnego biletera, który gardzi szarością urzędniczej egzystencji i za pomocą rozkładów jazdy formuje swój własny świat, dokąd początkowo przenosi się tylko myślami, a później zapragnie znaleźć się naprawdę.

Prowincjonalna beznadzieja, której ukonkretnieniem jest profesja zawiadowcy, wyzwała też reakcje innego rodzaju – bunt przeciwko otoczeniu i jego zakłamanym obyczajom. Nasz monografista spróbuje pewnie dowieść, że biografia Janki Orłowskiej modeluje długi szereg literackich życiorysów. Być może uda mu się nawet wykazać powinowactwo między Reymontowską „komediantką” a Agnieszką z *Człowieka z marmuru* Ścibora-Rylskiego³. Ojciec Agnieszki nie

przypomina może Orłowskiego usposobieniem, ale i w tym przypadku zawód kolejarza tworzyć ma analogiczny kontrast z artystycznym szaleństwem córki.

Naturalizm osobliwie waloryzuje stację kolejową. Jest ona bowiem miejscem, które łączy prowincję z wielkim światem, zaś człowiekowi prowincji daje sposobność do odegrania roli światowca. Podobnej waloryzacji nabiera pociąg. Motywy kolejowe zostają w ten sposób skojarzone z sytuacją gry, udania i nieautentyczności; stają się znakami rzeczywistości tajemniczej i niepokojącej. Przejeżdżające pociągi uświadamiają bohaterom, czym mogłoby być ich życie; są upostaciowaniem tęsknot, które biorą się z niezgody na los, z poczucia krzywdy i niesprawiedliwości. Te tłumione tęsknoty odżywają każdego dnia o tej samej porze, gdy w ciszę domu wdziera się charakterystyczny łoskot kół.

Maria z dramatu Rittnera *W małym domku* (1904) nie ma buntowniczej natury Janki Orłowskiej, a mimo to doskwiera jej życie ścieśnione, jakie wie dzie u boku despotycznego męża. Dom doktora stoi niedaleko torów i za każdym razem, gdy gwizdże pospieszny „jedenaśta pięć” odzywa się w bohaterce to samo pragnienie, by pojechać nim „tak długo, jak idzie kolej”. Los Marii odmieni się na krótko za sprawą przybyłego do miasteczka inżyniera. Finał tej znajomości okaże się tragiczny. Puentą śmierci bohaterki będzie świst kuriera, „którym MARYNIA chciała pojechać w daleką podróż”.

Innym typem bohatera, którego egzystencję określa kolej, jest Kadonowski „niezguła” — Józef. Dem, drobny urzędnik małej stacji Zakaukazia, marzy tak jak wszyscy jego koledzy o innym życiu. Dostaje on w końcu upragniony awans — tyle że fikcyjny, wystawiający na pośmiewisko jego szczere ambicje. Bohater *Niezguły* (1911) należy do galerii „biednych ludzi”, którzy odnoszą sukcesy wyłącznie w świecie urojeń i fantazji. Fikcyjny awans to jeszcze jeden wariant namiaszki życia, jaką ma do zaoferowania kolej.

U początku wieku kolej staje się też przedmiotem zainteresowania ze strony prozy środowiskowej. *Kolejarze* (1907) Artura Gruszeckiego nie dorównują, niestety, poziomowi *Kretów* czy *Hutnika*: dużo w tej powieści natrętnej dydaktyki, mało natomiast rzetelnej obserwacji. Tytułowi kolejarze to wciąż jeszcze urzędnicy, którzy pragną awansu,

³ Sugestię tę podsunął mi Jacek Kopciński.

bądź drżą przed „dyscyplinarką”, oznaczającą przeniesienie „gdzieś na przestrzeń, na zapadłą stację”. Urzędnicze kłopoty stają się podniętą do działań bardzo konkretnych, mających w utworze ilustrować atrakcyjność haseł socjalistycznych. Podczas lektury powieści Gruszeckiego nie sposób oprzeć się wrażeniu, że pokazane problemy nie są jakąś swoistością środowiska kolejarskiego, a proponowane rozwiązania mają charakter uniwersalny. Egzotyka kolejowego fachu pozostała nadal nie odkryta.

Rozdział poświęcony literaturze dwudziestolecia będzie prawdopodobnie najobszerniejszą częścią przyszłej monografii. Naszemu badaczowi niewiele trzeba tu pomagać: obfitość motywów kolejowych wydaje się wyraźnym rysem piśmiennictwa międzywojennego. Omówienie twórczości Stefana Grabińskiego da okazję, by pokazać, że *Demon ruchu* (1919) nie powstał z niczego; że Grabiński, słusznie zasługujący na miano najwybitniejszego pisarza kolejowego, nie był twórcą, któremu wypadło poruszać się po terenie literacko dziewiczym. Bez Kosiakiewicza i Reymonta *Demon ruchu* prawdopodobnie by nie powstał, co nie znaczy oczywiście, że cykl Grabińskiego jest tylko „przedłużeniem” problematyki *Pojedyńku* czy *Marzyciela*.

„Piewca służby ruchu” — tak mógłby się nazywać rozdział monografii poświęcony Grabińskiemu. Kolej w literaturze XIX wieku oglądana jest z dużego dystansu i okiem zdumionego laika (przypomnijmy opisy „komotywy”, jakie wyszły spod pióra Orzeszkowej, Prusa czy nawet jeszcze Kosiakiewicza); fabuła rozwija się tu zazwyczaj w pobliżu drogi żelaznej (zacytujmy formuły lokalizacyjne: „przy budowie”, „przy robocie”, „domek ... niedaleko kolei”); bohaterami utworów są zaś ludzie, którzy trafili na stację jako podróżni, względnie ci, którzy wypełniają tam urzędnicze obowiązki. Grabiński patrzy na kolej inaczej: jego środowisko kolejarskie to nie bileterzy i „manipulantki”, lecz osoby bliżej związane ze „służbą ruchu”. I o ile charakter XIX-wiecznej prozy odda najlepiej słowo „stacja”, o tyle specyfikę nowel Grabińskiego wyrazi to, które znalazło się w tytule nowelistycznego cyklu — „ruch”.

W twórczości autora *Smolucha* kolej stanowi dziedzinę, którą kształtują dwa sprzeczne czynniki: dynamika i organizacja; z jednej strony — żywiołowy pęd, z drugiej — nicublagane przepisy. Pociągi Grabińskiego buntują się przeciwko regulaminom i rozkładom jazdy; wypowiadając posłuszeństwo czlowickowi, święcą wielki tryumf ruchu.

Kwintesencją buntu jest katastrofa, nie każda jednak, a tylko taka, dla której trudno znaleźć racjonalne wytłumaczenie. W takich tajemniczych wypadkach dochodzi do wyładowania nadmiaru energii; są to więc wypadki cykliczne, „karambole” dające się przewidzieć, ale niemożliwe do uniknięcia. Kolej jest „demonem”, a jej demoniczność udziela się wszystkim, którzy mają z nią cokolwiek do czynienia.

Grabiński sięga również po motyw sztucznych osobowości, jakie powstają w kolejowych przedziałach i na dworcach. Przypomnijmy pana Agapita Kluczka, tytułową postać noweli *Wieczny pasażer* („środowisko kolejowe działało nań jak narkotyk, wstrząsało całym jego jestestwem do głębi”); przypomnijmy „fanatyka ruchu” Godziembę (*W przedziale*), któremu przestrzeń przedziału „galwanizowała słabe nerwy”, dorzućmy bohaterkę *Przypadku*, która „jedynie w pociągu, w samotnym, drogo przez kochanka opłaconym *coupé* czuła się bezpieczną” – a otrzymamy rząd postaci sobowtórowych, bliskich krewnych Reymontowskiego „marzyciela”.⁴

Nowele kolejowe Grabińskiego to raj dla wpływologa. Nasz monografista zechce więc rozpoznać źródła inspiracji dla tej twórczości. Do wymienionych już nazwisk doda zapewne nazwisko Karola Irzykowskiego, jako autora wierszy łączących scenę podróży koleją z aurą niezwykłości i tajemniczości (*W wagonie, Nocna jazda; 1907*); może także – z tych samych powodów – Andrzej Struga (opowiadanie *Pociąg*, 1899), Romana Jaworskiego (nowela *Zepsuty ornament*, 1907) i Franciszka Pika (*Pociąg nadzwyczajny*, 1912). Badacz ten wytropi jednak przede wszystkim ślady, jakie pozostawił po sobie *Demon ruchu*. Są one liczne i bezdyskusyjne – w opowiadaniach Irzykowskiego (będących owocem osobliwej kooperacji artystycznej: *Wagon astralny* i *Kowadło Morda*, 1922), cyklu Aleksandra Janty-Polczyńskiego (*Biały pociąg*, 1931), wierszach Edwarda Kozikowskiego (*Ballada o koczującym pociągu*, 1922; cykl *Na węzłowej stacji*, 1925), Juliusza Znanickiego (z tomu *Dwór na bezdrożach*, 1932) i – oczywiście – Józefa Aleksandra Gałuszki. Mniej czytelne – w utworach Janusza Meissnera (*Licznik z czerwoną strzałką*, 1931) i Stanisława Czosnowskiego (*Niesamowita maszyna* z tomu *Idąca śmierć*,

⁴ Wypada żałować, że ani „humoreska” *Wieczny pasażer*, ani nowela *W przedziale* nie znalazły się w wyborze przygotowanym przez A. Hutnikiewicza (S. Grabiński *Utwory wybrane*, wybór, wstęp i komentarze A. Hutnikiewicz, t. 1: *Nowele*, Kraków 1980).

1922); czasem problematyczne bądź skrywane (Iwaszkiewicza *Ułęskniony pociąg*, 1922). Tropiąc wpływy i zależności, trzeba będzie m.in. stanąć przed zagadką Witkacowskiej *Szalonej lokomotywy*.

Wzorzec *Demonia ruchu* nie był z pewnością jedynym wzorcem, jaki kształtował kolejowe wątki dwudziestolecia. W obrębie szeroko pojętej awangardy nie mógł on być czynnikiem podstawowym. Pociągi Grabińskiego i awangardystów kursują – by tak rzec – po szlakach, które krzyżują się bezkolizyjnie. Niezależnie od Grabińskiego funkcjonuje kolej zwrotniczan, bo inne jest jej zaplecze filozoficzne, inne też artystyczne zadania, jakie miała spełniać. Kolejowym motywom u Brzękowskiego (*Pędzący film*, *Maszynista Rola Piotr* z tomu *Tętno*, 1925), patronuje najpewniej Tadeusz Peiper; poetyckie wizje pulsujących tłumem dworców i pędzących ekspresów dobrze odpowiadają modelowi literatury, biorącej „uścisk z terażniejszością”. Konstruktywistyczne obrazy Przybosia (*Wóz*, *Światła stacji* z tomu *Sponad*, 1930; *Odjazd* z tomu *W głąb las*, 1932) biorą natomiast od kolei jakości rzadko poetycko eksploatowane: geometrię, rygor, logikę konstrukcji i racjonalność działań.

Różne wzory stapiają się w twórczości reprezentantów „drugiej” awangardy – Teodora Bujnickiego (*Pociąg* ze zbiorowego tomu *Patykiem po niebie*, 1929) i Józefa Czechowicza (*pod dworcem głównym w warszawie*, 1936); jeszcze innych źródeł szukać by trzeba dla kolejowych akcentów w poezji Ważyka (*Tramwaj* z tomu *Semafory*, 1924; *Lotnik i maszynista z Oczu i ust*, 1926) i Aleksandra Wata (*Przyjaciel wagonów*, 1925). Prawdziwy konglomerat konwencji, stylów i tonacji odnajdziemy w wierszach Józefa Aleksandra Gałuszki (z tomów: *Dusza miasta*, 1922; *Gwiazda komandorii*, 1925; *Cienie orłów*, 1932), poety przeciętnego, ale nie przeciętnie zafascynowanego sprawami kolei.

Kolej skamandrytów charakteryzują inne niż zwrotniczan parametry. Znaczenie motywów kolejowych w obrębie obu poetyk też jest nieporównywalne. Nad twórczością Tuwima i Wierzyńskiego ciążyć zdają się słowa Staffla, wypowiedziane niegdyś w obronie „pieśni starej”:

Lubię parowóz chyży, lecz dla jego świstu
Nie wyklnę nuty słowiczej.

Jeden wszakże motyw pozwalał na zestrojenie kolei z „nutą słowi-

czą”. Chodzi oczywiście o prowincję, z jej niezbywalnym rekwizytem – stacją.

W znakomitym wierszu Kazimierza Wierzyńskiego *Dworzec* (z tomu *Wróble na dachu*, 1921) powraca w klasycznych niemal rysach prowincjonalny pejzaż, pełen melancholii i bezbrzeżnej nudy. Dlatego trzecią zwrotkę utworu można by uznać za kwintesencję literackiego obrazu, jaki formował się w prozie przelotom wieków:

Panny, co tęsknią z pustego peronu,
Skąd wieje dusza prowincji i spleenu,
Porywa dziwny świat okien wagonu,
Podróż po bajkach. Trwa ona pięć minut.

Motyw prowincji wykorzystuje też Tuwimowski *Piotr Plaksin* (1920), gdzie stylizacyjnemu przetworzeniu podlega biografia nieudacznika, jaką zilustrował Kaden w historii o Demie. Telegrafista ze stacji Chandra Unyńska to jakby synteza i jednocześnie karykatura wszystkich kolejowych „marzycieli”.

Przyszły monografista, oprócz awangardowej i skamandryckiej wyróżni w dwudziestoleciu jeszcze kilka kolei lokalnych, z których najważniejszą wydaje się kolej „lewego toru”. Z poetów lewicy wart omówienia będzie zapewne Stanisław Ryszard Stande. Jego *Lokomotywy* (z tomu *Rzeczy i ludzie*, 1925) odnawiają motyw szalonej jazdy, znany z *Demonu ruchu*, ale tu najpewniej zapożyczony skądinąd i inaczej niż u Grabińskiego nasemantyzowany. Ważną funkcję w wierszu ma przeciwstawienie „ślepy tor” – „przestrzeń śmiała”, i szorstkie, prowokujące słownictwo („wyję zwycięski mój pean”). Omówienie poezji „lewego toru” dostarczy okazji do przypomnienia dorobku Edwarda Szymańskiego (*Słońce na szynach*, 1937); rekonstruując tradycję tej poezji, badacz nasz wydobędzie też z niepamięci cykl Andrzeja Niemojewskiego *W pociągu* (1891) – świadectwo tego, jak wcześniej w przedstawieniu przemian rewolucyjnych sprawdzona została użyteczność kolejowych rekwizytów.

Blisko „lewego toru” jest miejsce dla populistycznej prozy środowiskowej. Opowiadanie Heleny Boguszewskiej *Na dworcu* (1934) pokazuje dobitnie, że motyw stacji, tak charakterystyczny dla obrazu prowincji, może być również wkomponowany w pejzaż wielkomicjski i stać się instrumentem krytyki społecznej.

Literatura powojenna korzysta z różnych sektorów kolejowej trady-

cji. Zrazu — w okresie socrealizmu — odkurza oświeceniowo-pozytywistyczny wzorzec mówienia: kolej staje się znów znakiem nowego, symbolem zwycięskich przemian i dokonującego się postępu. Ideologiczną przydatność uwydatnia wątek budowy kolci, który odnotowany zostaje w tytule jednej z pierwszych polskich powieści produkcyjnych (Tadeusza Konwickiego *Przy budowie*, 1950). Poetycką wersję wątku przyniosą wiersze Tadeusza Słiwiaka (*Budowa linii kolejowej w Albanii*, 1951), Edwarda Hołdy (*Patrząc na budowę linii kolejowej Śląsk-Nowa Huta*, 1952) i Jerzego Grygolunasa (*Na otwarciu linii elektrycznej Warszawa-Tłuszcz*, 1952). Temat pracy zwiąże się z kolejarskim środowiskiem w powieści Mariana Ruth-Buczkowskiego o załodze pociągu Warszawa-Wrocław (*Pierwsze dni*, 1951). Za najbardziej reprezentatywną realizację tego mariażu wypadnie wszakże uznać Ważykową *Widokówkę z miasta socjalistycznego* (1950). W omówieniu socrealistycznej poezji nie sposób będzie wyminąć problemu metaforyki kolejowej, skoro pełni ona istotną funkcję w utworze tego kalibru, co *Słowo o Stalinie* (1950) Władysława Broniewskiego („Revolucja — parowóz dziejów... Chwała jej maszynistom!”)

Literatura żegna socrealizm m.in. opowiadaniem Jerzego Stefana Stawińskiego o maszyniście Orzechowskim (*Tajemnica maszynisty Orzechowskiego*, 1955), sięgającym do innych źródeł kolejowej tradycji. Nieco demoniczna postać głównego bohatera i jego zagadkowa śmierć pod kołami lokomotywy, którą niegdyś prowadził — mają w rodowodzie konwencję prozy sensacyjnej, gdzie sceneria kolejowa stanowi element bardzo typowy. I na pewno od Stawińskiego bliżej jest do Grabińskiego niż do Orzeszkowej.

Przyszła monografia będzie się musiała w którymś momencie zatrzymać. Nasz badacz, po omówieniu socrealizmu, znajdzie się w trudnym położeniu. Będzie musiał bowiem znaleźć dla swojej pracy jakąś sensowną („kolejową”) cezurę zamykającą. Co się nią okaże? — literatura „kolejek” (Marka Nowakowskiego, ale i — Mirona Białoszewskiego), *Podróż do Krakowa* (1957) Herberta, *Wagon* (1962) Ważyka, czy proza Stanisława Dygata (*Podróż*, 1958; *Dworzec w Monachium*, 1973)? Różne są to formy i bardzo różne tradycje, z których wyrastają. A przecież, podszeptnijmy na koniec, w grę wchodzić może tradycja nie tylko polska i nie wyłącznie literacka.⁵ Wystarczy choćby wspomnieć o motywie podróży

trzecią klasą, zaświadczonej obrazami Honoré Daumiera i Gustawa Doré. Czy – dla przykładu – w wierszu Herberta nie ma coś z ich klimatu (pamiętajmy, że niegdysiejsza trzecia klasa to dziś druga)? Czy wyjazdów Białoszewskiego do Wołomina i Otwocka nie można by właśnie nazwać „podróżami trzecią klasą”; czy ta formuła nie pasowałaby do całej twórczości autora *Pociągoli*? Zostawmy te i inne kłopoty przyszłemu monografście. Zobowiązaliśmy się wszak pomóc mu tylko we wstępnej inwentaryzacji tematu.

Wojciech Tomasiak

Pędy, rytmy

Jeszcze o Białoszewskim

1. „Który to autor robi przed wydawnictwem?” – pyta Białoszewski w *Szumach, zlepiach, ciągach* (Warszawa 1976, dalej Sz., s. 5), mając na myśli ten swój niezwykły zwyczaj, by „lecieć i zapisywać”, by – jak powie parę stron dalej – „zapisywać wszystko” (s. 7)?

W istocie – żaden inny. Ściślej: żaden inny pisarz. Zdarzają się bowiem podobni (ale tylko podobni – bez tej siły i wytrwałości) maniacy artystycznego i egzystencjalnego eksperymentu w innych dziedzinach sztuki: autorzy happeningów, instalacji, wydarzeń parateatralnych, pragnący doświadczyć na własnej skórze i na oczach innych zwielokrotnionych radości i niewygód istnienia: malarze, tacy jak np.

⁵ Oto lista ważniejszych opracowań dotyczących kolei. W literaturze angielskiej – H. L. Sussman *Victorians and the Machine. The literary Response to Technology*, Cambridge, Mass., 1968. W literaturze francuskiej – M. Baroli *Le train dans la littérature française*, Paris 1963; J. Noiray *Le romancier et la machine. L'image de la machine dans le roman français (1850–1900)*, t. 1: *L'Univers de Zola*, Paris 1981; M. S. Robinson, *Zola and Monet. The Poetry of Railway*, „Journal of Modern Literature” 1983 nr 1. W literaturze rosyjskiej – Kilimowicz *Aneks do kolejowego rozkładu jazdy*. Zob. też: G. Charlier, *Le theme de la locomotive dans la poésie romantique belge*, w: *Literature and Science*, Oxford 1955; A. Flaker *Railway Lyrics. The Slavic Forms*, „Canadian Review of Comparative Literature” 1982 nr 2; F. Klingender *Art and the Industrial Revolution*, London 1947; L. Marx *The Machine in the Garden*, New York 1965; R. McDougall *The Railway in Australian Literature*, „World Literature Written in English” 1988 nr 1; J. Warburg, *Poetry and Industrialism*, „Modern Language Review” 1958 vol. 53; T. R. West, *Flesh of Steel. Literature and the Machine in American Culture*, Nashville 1969.