

Wojciech Tomasik

IKONA NOWOCZESNOŚCI

Kolej w literaturze polskiej



WYDAWNICTWO NAUKOWE UNIwersYTETU MIKOŁAJA KOPERNIKA

TORUŃ 2015

Pierwsze wydanie książki ukazało się
w serii Monografie FNP wydanej przez
Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego Sp. z o.o., Wrocław 2007

Korekty
Marta Kocoń

Projekt okładki
Tomasz Jaroszewski

Printed in Poland
© Copyright by Wojciech Tomasiak
and Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika
Toruń 2015

ISBN 978-83-231-3397-1

**WYDAWNICTWO NAUKOWE
UNIwersYTETU MIKOŁAJA KOPERNIKA**

Redakcja: ul. Gagarina 5, 87-100 Toruń
tel. +48 56 611 42 95, fax +48 56 611 47 05
e-mail: wydawnictwo@umk.pl

Dystrybucja: ul. Reja 25, 87-100 Toruń
tel./fax: +48 56 611 42 38, e-mail: books@umk.pl

www.wydawnictwoumk.pl

Wydanie drugie
Druk: Drukarnia Wydawnictwa Naukowego UMK
ul. Gagarina 5, 87-100 Toruń
Oprawa: Abedik Sp. z o.o.
ul. Glinki 84, 85-861 Bydgoszcz

SPIS TREŚCI

PRZESŁANIE	7
WPROWADZENIE	9
ROZDZIAŁ 1. ŻYCIE JEST PODRÓŻĄ (KOLEJOWĄ)	19
ROZDZIAŁ 2. SIENKIEWICZA <i>DESCENSUS AD INFEROS</i>	35
„Dziwny kraj”	35
Podróżowanie „pozorami prawdy ozdobne”	41
W „żółtym domu”	55
ROZDZIAŁ 3. PODRÓŻE DO „ZIEMI OBIECANEJ”. REYMONT WOBEC <i>BESTII LUDZKIEJ</i>	69
O „spotkaniu się” pociągów pod Warszawą	69
Między Warszawą a Paryżem	83
<i>Bestia ludzka</i> po polsku	95
ROZDZIAŁ 4. RAILWAY STORY. OPOWIADANIE KOLEJOWE	113
„Próżnia środkowej przestrzeni”	113
Grabiński i <i>Demon ruchu</i>	121
Ginsbert i <i>Kobiety w pociągu</i>	133
ROZDZIAŁ 5. DEADLINE. JESZCZE O OPOWIADANIU KOLEJOWYM	141
ROZDZIAŁ 6. SZALONA LOKOMOTYWA ALBO WITKACY KONTRA ZOŁA	165
ROZDZIAŁ 7. PRZYBOŚ KOLEJOWY	191
„Na nawrotnym kole kolei”	191
Na uskrzydłych kołach	196
Widzenie koleją	205
ROZDZIAŁ 8. KOLEJ I NOWOCZESNA TOŻSAMOŚĆ. TRZY ANALIZY	213
Diagram Becka	213
Warszawa funkcjonalna	221
Na dworcu i pod dworcem	226
ROZDZIAŁ 9. MASZYNA NA WYSTAWIE. SZLAKIEM TUWIMOWEJ <i>LOKOMOTYWY</i>	235
Lokomotywa – wzór 1936	235
Lokomotywa – wzór 1947	244
Lokomotywa – wzór 1998	252
ROZDZIAŁ 10. STACJA KOŃCOWA: AUSCHWITZ. O POCIĄGACH I „ŚMIERCI PRZEMYSŁOWEJ”	259

<i>Niemcy są ludźmi</i>	259
„Dym człowieka”	271
ROZDZIAŁ 11. PAROWÓZ DZIEJÓW	287
„Słowo jak dzwon”	287
„Na pełnej parze do stacji marzeń”	297
„Uwierzyliśmy megafonom”	314
ROZDZIAŁ 12. 253 + 1. ZAPROSZENIE DO TEMATU: KOLEJ I PO-NOWOCZESNOŚĆ	319
ZAMKNIĘCIE	339
ANEKS FOTOGRAFICZNY	351
WAŻNIEJSZE POZYCJE BIBLIOGRAFICZNE	385
SPIS ILUSTRACJI	397
SUMMARY. THE ICON OF MODERNITY. THE RAILWAY IN POLISH LITERATURE	401
INDEKS OSOBOWY	405

PRZESŁANIE

Ot! Nastał wiek postępu, daj Boże mu zdrowie!
Już nam teraz obecność i przeszłość nie w głowie;
Telegraf nas wprowadza na postępu drogę,
Wiąże do Europy jak wróbla za nogę.

Ludwik Kondratowicz (Władysław Syrokomla),
Czy jeszcze gawędy?

I z wami ta garstka, co na kark wasz siadła
Śniąc tryumf żelaznej kultury,
By gonić po ziemi swe chciwe widziadła
Dziś w gruzy rozpadła, w sen śmierci zapadła,
Sen grozy, sen zgasłej natury...

Lecz w dali świat żyje i huczy i goni
Za marą następnych stuleci.
Ha cóż stąd, że garstka runęła do toni?!
Świat-pociąg grzmi naprzód z gwiazd wieńcem u skroni –
Aż kiedyś z szyn swoich wyleci.

Andrzej Niemojewski, *U celu*

Pociąg pożarem krwi w stalowe żyły świata
pulsował się i wgrzył jak pocałunków szal –
w hipnozie semaforów po czarnych nocy kwiatkach
gorącym tchnieniem ognia przez pustą przestrzeń wiał...

Józef Aleksander Gałuszka, *Powrót*

Na szlaku Tłuszcz–Warszawa,
z dworca Warschau-Ost
wyjeżdża się szynami
i jedzie się na wprost...

I podróż trwa czasami
pięć godzin i trzy ćwierci,
a czasami trwa ta jazda
całe życie aż do śmierci...

Władysław Szlengel, *Mała stacja Trebłinki*

WPROWADZENIE

Książki biorą się z książek i ta praca nie jest pod tym względem wyjątkiem. Jej napisanie poprzedziły lektury, których ślady znajdzie Czytelnik w przypisach i – przede wszystkim – w tekście głównym. Jeśli to studium jest w czymś inne (a inne być miało), to w próbie połączenia tego, czego u nas dotąd razem nie badano, w lekturowym przemieszaniu książek wziętych z odległych półek. W bibliografii, która *Ikona nowoczesności* dopełnia, bez trudu dają się wydzielić dwie grupy opracowań: dotyczące historii literatury (ewentualnie kultury) i dziejów kolejnictwa. W swoich wywodach staram się, rzecz jasna, aby tego podziału nie było widać, aby mówić o jednym. O czym? Jak nazwać obszar, który penetruję? Jak zdefiniować dyscyplinę, którą uprawiam? Co rodzi się z mariażu historii literatury i dziejów kolejnictwa? I czy taki związek ma perspektywę?

Nie kryję: długo nie zdawałem sobie sprawy z tego, co robię. Nie umiałem nazwać przemieszania, jakiego dokonywałem. Przed napisaniem tej książki wielokrotnie zapuszczałem się – przy różnych okazjach – w tematy, w których sprawy literackie można było postawić obok kolejowych¹. Kierowało mną niejasne jeszcze wtedy przecucie, że w przypadkach pewnych autorów i utworów nie

¹ Kolejowe pomysły wypróbowałem zwykle za granicą w szkicach o piarstwie Emila Zoli i o kulturze stalinowskiej (jedne i drugie miały najpierw formę referatów): *“The Crazy Locomotive”: Witkacy versus Zola*, „Excavatio” 2001, No. 1–2; *“La Bête Humaine”, or the World Perceived Through a Machine*, „Excavatio” 2002, No. 1–2; *“Throwing Flowers onto the Tracks”*. (*New Man and the New Community in Socialist Realist Literature*), w: *Studies in Language, Literature, and Cultural Mythology in Poland. Investigating “The Other”*, ed. E. M. Grossman, Lewiston 2002; *The Railway in Communist Symbolism. (Some Observations on Soviet and Polish Arts)*, „Blok” 2002, nr 1; *„La Bête Humaine” à la polonaise*, „Excavatio” 2003, No. 1–2; *The Auschwitz Terminus: Reactionary Modernism, Trains and the Holocaust*, w: *The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble*, M. Beaumont and M. Freeman (eds.), Oxford 2007. Pierwszy szkic,

tylko można, ale po prostu trzeba to robić. Nie jestem historykiem kolejnictwa. Wiedza z tego zakresu wydawała mi się wszakże niezbędna – jako historykowi literatury. Orientacji w sprawach kolejowych wymagały teksty, których bohaterowie w jakiś sposób stykali się z pociągiem, a więc utwory usiłujące zdać sprawę z tego, jak wygląda świat z perspektywy szybko poruszającego się okna wagonu, lub odpowiedzieć na pytanie, kim jest człowiek wciśnięty w ciasną przestrzeń przedziału, skazany na nudę dworcowej poczekalni, postawiony oko w oko z maszyną – budzącą zarazem lęk i podziw. Nie ulega wątpliwości, że wiedza, która wydawała mi się potrzebna, w jakiś sposób motywowała interesujące mnie kreacje literackie i że rozpoznawalna w tych kreacjach „technologiczna wzniosłość” (*the technological sublime*)² jest kategorią, której – zajmując się sztuką ostatnich dwóch wieków – nie można pominąć.

Kolej zmieniła świat – tego sądu nie da się dziś ani podważyć, ani osłabić. Kolej przeformowała przestrzeń (świat pod jej wpływem „skurczył się”), czas (który nabrał ekonomicznej wartości i stał się fizycznie odczuwalny), relacje społeczne (przyspieszając formowanie się „ciała zbiorowego”), a także człowieka („modernizując” zmysły i świadomość). Te wszystkie zmiany nie mogły pozostać bez wpływu na literaturę. Choćby dlatego, że w potocznym rozumieniu literatura mówi o świecie czytelnika, pokazuje ludzi działających w jakiejś przestrzeni i doświadczających czasowości. Rewolucja komunikacyjna nie mogła nie dotknąć literatury, skoro jest ona jednym z kanałów społecznego komunikowania się. Jeśli nowoczesna, wysoko-

jaki ośmieliłem się w tej materii ogłosić, ukazał się w Polsce: *Kolej w polskiej literaturze. (Wstępna inwentaryzacja)*, „Teksty Drugie” 1995, nr 5.

² Pojęcie „technologicznej wzniosłości” weszło do naukowego obiegu dzięki książce Leo Marxa *The Machine in the Garden. Technology and the Pastoral Ideal in America*, New York 1964. Oddziaływanie tej kategorii na późniejsze badania amerykańskie śledzi Jeffrey L. Meikle w szkicu *Leo Marx's "The Machine in the Garden"*, „Technology and Culture” 2003, No. 1. W tym kontekście warto przywołać szkic Jeremiego Warburga: *Poetry and Industrialism. Some Refractory Material in Nineteenth-Century and Later English Verse*, „The Modern Language Review” 1958, No. 2, gdzie kwestia kulturowego oswojenia technologii (kolei) została wyartykułowana niezależnie od Marxa (załączkiem *The Machine in the Garden* był szkic o tym samym tytule, ogłoszony w 1956 r.).

nakładowa prasa wpłynęła na kształt powieści (a w jakimś sensie ten gatunek stworzyła), to trudno zakładać, że wpływu takiego nie wywarła kolej – z wszystkim, co z sobą przyniosła.

Historycy kolejnictwa interesują się literaturą w swoisty sposób. Sięgają po teksty literackie, traktując je jako dokumenty, w których utrwalił się XIX-wieczny „marsz intelektu”. Kolej – prócz części „twardej” (dziś nazywa się ją niekiedy *hardware*) – miała i musi mieć część „miękką” (*software*), obejmującą „papierowe” materiały: projekty, dokumenty, regulaminy, sprawozdania, rozkłady jazdy, kolejowe przewodniki, informatory, pamiątkowe albumy, zdjęcia, afisze reklamowe, bilety etc. Tego papierowego opakowania (często – o wyraźnych ambicjach artystycznych) nie da się pominąć, zwłaszcza gdy dzieje kolei chce się ujmować z perspektywy socjologicznej czy kulturoznawczej. Prace historyków kolejnictwa zapuszczających się w literackie rejony nie mogą wszakże zastąpić literaturoznawczej refleksji nad „modernizowaniem” świadomości. Wiedział o tym doskonale Leo Marx, autor pionierskiej książki *The Machine in the Garden*. Charakteryzując zastosowane w niej podejście, badacz przeciwstawił praktykę „wydobycia parafrazowanej zawartości dokumentu” (co czynią historycy) własnej analizie, skupionej na „teksturze” (*texture*), tonie wypowiedzi i schematach wyobraźniowych³. Studium Marxa otworzyło refleksję nad rolą literatury w absorbowaniu przez kulturę nowoczesnych technologii. Pobudziło do namysłu nad tym, co pociąg wwiózł do świadomości społecznej, jak za sprawą nowoczesnych technologii zmienił się sposób widzenia świata, jak przeformował się język i jak przebiega rewitalizacja tradycyjnej kategorii „wzniosłości”⁴.

³ Zob. J. L. Meikle, op. cit., s. 151. Cytowane tu słowa Marxa znalazły się w sprawozdaniu Ernesta R. Maya, *The Fifty-eighth Annual Meeting of the Mississippi Valley Historical Association*, „Journal of American History” 1965 (Vol. 52), s. 322. Dobrą ilustracją praktyki, jaką charakteryzował Marx, są rozdziały poświęcone literaturze (oraz filmowi) w książce o kolei wiktoriańskiej (zob. J. Simons, *The Victorian Railway*, New York 1991, rozdz. *Literature*) i monografii stacji kolejowej (zob. J. Richards, J. M. MacKenzie, *The Railway Station. A Social History*, Oxford 1986, rozdz. *The Station in Literature and Film*).

⁴ J. L. Meikle (zob. op. cit.) wskazuje dwie prace, które wprost nawiązują do myśli Marxa i rozwijają kategorię „technologicznej wzniosłości”: J. F. Kasson,

W badawczej refleksji, o której tu mowa, niewiele jest – jak do-
tąd – polskich śladów⁵. Technologiczne przeobrażenia, jakie roz-
poczęły się w Polsce w pierwszych dekadach XIX w., nader rzadko
ujmowane są od strony ich reprezentacji w literaturze. Historycy li-
teratury w nikłym stopniu mogą tu służyć pomocą⁶. Można powie-

Civilizing the Machine. Technology and Republican Values in America, 1776–1900, New York 1976, i D. E. Nye, *American Technological Sublime*, Cambridge (Mass.) 1994. Niedawno sięgnęła po tę kategorię Anette Freytag w inspirującym szkicu o wpływie kolei na projektowanie nowoczesnych ogrodów (zob. A. Freytag, *When the Railway Conquered the Garden. Velocity in Parisian and Vienne-ese Parks*, w: *Landscape Design and the Experience of Motion*, ed. by M. Conan, Washington, D.C. 2003). Badaczka pisze: „Gdyby Edmund Burke napisał *Dociekania filozoficzne o pochodzeniu naszych idei wzniosłości i piękna*, z pomy-
słem empirycznego i zmysłowego [*sensuous*] rozumienia estetyki, nie w 1757, ale o wiek później, pojęcia nagłości, siły, nieprzejrzystości, przepastności, ogro-
mu i trudności jako źródeł wzniosłości – przerażenia, a zarazem przyjemno-
ści – dopełniłyby z pewnością pojęciem prędkości. Szybkość i zupełnie nowe do-
świadczenie ruchu wywołane szybkością są dwoma parametrami o centralnym
znaczeniu dla XIX i XX w. Przez nie wszystko zostało na nowo uporządkowane:
zarówno czas, jak i przestrzeń, pejzaże, miasta, handel i społeczeństwo” (s. 215).

⁵ Dopiero od niedawna zainteresowania polskich historyków kultury objęły kole-
lej. Przykładem rodzimej refleksji nad kulturową rolą kolei mogą być szkice Jac-
ka Wesołowskiego (*Między monumentem a maszyną – współczesna architektura
kolei*, „Technika Transportu Szynowego” 1998, nr 7–8; *Hala peronowa i jej rola
użytkowa i kulturalna (po I wojnie światowej)* „Kwartalnik Architektury i Urba-
nistyki” 2002, z. 2; *Między koleją a miastem. O lokalizacji dworców kolejowych,
„Autoportret”* 2003, nr 2). Ważną książką jest monografia Marty Rymar: *Archi-
tektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910*, Warszawa
2009.

⁶ Polski stan badań prezentuję w artykule *Kolej w polskiej literaturze*. Dziś stan
ten należałoby uzupełnić o kilka drobniejszych i duży szkic Tadeusza Sławka (*De-
mon Grabińskiego. Próba fenomenologii kolei żelaznej*, w: *Z problemów literatu-
ry i kultury XX wieku*, red. S. Zabierowski, Katowice 2000). Cenną pozycję sta-
nowi także zbiór: *Szybko i szybciej. Eseje o pośpiechu w kulturze*, red. D. Siwicka,
M. Bieniecyk, A. Nawarecki, Warszawa 1996 (bezpośrednio z tematyką kolejową
wiąże się szkic: J. Sosnowski, *Czas żelaznych potworów*, szerszą problematykę
„technologiczną” podejmują dwa inne artykuły: T. Komendant, *Oszalałe wahadło*,
i S. Rosiek, *Śmierć jako nowina. Depesze o śmierci Mickiewicza*). Znacomitą
książkę poświęconą literaturze angielskiej epoki wiktoriańskiej wydała Małgo-
rzata Nitka: *Railway Defamiliarisation. The Rise of Passengerhood in the Nine-
teenth Century*, Katowice 2006. Od ukazaniu się pierwszego wydania *Ikony no-
woczesności* (Wrocław 2007) opublikowałem jeszcze dwie książki: *Inna droga*.