

Pamiętnik Literacki 2003, 2, s. 107-124



## **„Railway story” / opowiadanie kolejowe**

Wojciech Tomasik

WOJCIECH TOMASIK

## „RAILWAY STORY” / OPOWIADANIE KOLEJOWE

Kiedy w przedziale kolejowym mój współpasażer nagle zapytał, czy wierzę w duchy, odpowiedziałem: „Cóż... racz... nie”. – „Ja też nie”, zachichotał i – zniknął.

Moją najbardziej usilną prośbą jest, by czytelnicy NIE czytali tej książki podczas podróżowania pociągiem<sup>1</sup>.

### „Próżnia środkowej przestrzeni”

Określenie „*railway story*” („*railway mystery story*”, „*railway ghost story*”) nie ma u nas – jak dotąd – statusu nazwy gatunkowej (czy *quasi*-gatunkowej). Nie odnotowuje go *Słownik terminów literackich* (co o niczym jeszcze nie przesądza), nie rejestrują *Materiały do słownika rodzajów literackich* (co też niewiele mówi: chodzi wszak o rejestr ciągle uzupełniany). Hasła „opowiadanie kolejowe” próżno szukać w *Słowniku literatury popularnej*, co – zważywszy na odnotowane tam formy mające w nazwie podobne odesłania do „tematu” (typu „*bergroman*”, „*powieść marynistyczna*”) – zdaje się sugerować, iż w literaturze polskiej nie wykształciła się forma, która gdzie indziej, a mianowicie w krajach Europy Zachodniej i w Stanach Zjednoczonych, taką odrębnością cieszy się od dawna. Odrębnością i – dodajmy – dużą popularnością wśród czytelników. Zbiory „*railway stories*” wydawane były obficie w „złotym okresie” kolei (tj. od schyłku XIX w. po lata trzydzieste ubiegłego stulecia)<sup>2</sup>. Także dziś, gdy kolej najlepsze czasy ma już za sobą, zapotrzebowanie czytelnicze na ten rodzaj piśmiennictwa bynajmniej nie spada. W ciągu powojennego półwiecza tylko ukazało się na Zachodzie co najmniej kilkadziesiąt retrospektywnych antologii, opatrzonych w tytule bądź (częściej) w podtytule nazwą będącą przedmiotem naszego zainteresowania<sup>3</sup>. Ozna-

---

<sup>1</sup> W. Patrick, *Introduction* w zb.: *Mysterious Railway Stories*. Comp. and ed. ... London 1984, s. 7. – R. Holmes, *Introduction* w zb.: *Macabre Railway Stories. Sixteen unearthly tales of supernatural terror*. Comp. and ed. ... London 1983, s. 11.

<sup>2</sup> Zob. R. Johnson, *Introduction. The Golden Age of Railroad Fiction*. W zb.: *Short Lines. A Collection of Classic American Railroad Stories*. Ed. ... New York 1996.

<sup>3</sup> Lista (zapewne niepełna) pozycji opublikowanych w języku angielskim: F. H. Hubbard, *Railroad Avenue. Great Stories and Legends of American Railroad*. San Marino, Calif., 1964.

cza to, iż „opowiadanie kolejowe” weszło tam na dobre do systemu pomagającego czytelnikowi orientować się w literaturze i dokonywać wyborów lekturowych. I może oznaczać, iż ukształtował się typ odbiorcy, dla którego określenie „opowiadanie kolejowe” – tak jak w przypadku innych nazw gatunkowych – stanowi zapowiedź pożądanego typu przekazu i ulubionego rodzaju sensów. Odbiorcy, na którego łaskawość wydawca antologii kolejowych niezawodnie może liczyć.

Trudno powiedzieć, z jakim zainteresowaniem spotkałby się tom zbierający polskie opowiadania kolejowe. Ciekawe, jak odnieśliby się do niego historycy literatury i fachowcy-genolodzy. Odpowiedź na to ostatnie pytanie trzeba by rozpocząć od wyodrębnienia tekstów prozatorskich, które historyk literatury polskiej musiałby przebadać pod kątem ich gatunkowej przynależności. Rzecz oczywista, badacz miałby do pomocy kryterium tematyczne. Wystarczy ono, by zakreślić prowizoryczne granice rekonstruowanego gatunku, nie da wszakże gwarancji, że w wyznaczonym polu znajdują się wszystkie opowiadania kolejowe i – tylko one. Temat kolei odnaleźć można przecież w prozie środowiskowej, gdzie przekaz skupia się na osobliwości fachu, pokazując codzienny trud kolejarzy, których praca – trochę na podobieństwo ludzi morza – stanowi wyzwanie rzucone naturze i jako taka nie zdoła się obyć bez bohaterstwa, cierpienia czy ofiar. Tematyka kolejowa dobrze koresponduje z konwencją prozy psychologicznej. Przestrzeń pociągu i dworca wykorzystywana bywa często jako szczególne miejsce, które pobudza bohaterów do diagnozowania własnej sytuacji życiowej, które każe pamiętać o przemijaniu, o nietrwałości ludzkich związków, o poniechanych możliwościach i niezrealizowanych projektach. Rytm podróży czy – przeciwnie – pustka oczekiwania wyposażają tu psychologiczne treści w szczególną dramaturgię. Kolejowe realia dają oprawę wątkom sensacyjnym i kryminalnym. I – co w tym miejscu szczególnie ważne – zasilają repertuar motywów fantastyki literackiej. Podsumowując: materia kolejową żywią się różne formy gatunkowe, zarówno „wysokie”, jak i „niskie”. Gdyby chcieć reanimować kategorię *decorum*, należałoby powiedzieć, iż ma się do czynienia z tematem, który współlistnieć może z różnymi rejestrami literackiej mowy. Gdzie w tym rejestrze znalazłoby się miejsce dla opowiadania kolejowego?

– *Open Throttle. Stories of Railroads and Railroad Men*. Comp. Ph. Reid. New York 1966.  
 – *Headlights and Markers. An Anthology of Railroad Stories*. Ed. F. P. Donovan, Jr., R. S. Henry. San Marino, Calif., 1968. – *Best Railway Stories*. Ed. and introd. L. T. C. Rolt. London 1969.  
 – *Stories of the Railway*. Freeport 1970. – *More Rail Classics*. Ed., introd., biograph. sketches W. C. Jones, Ch. Albi. Denver 1976. – V. L. Whitechurch, *Stories of the Railway*. London 1977. – *A Book of Railway Journeys*. Comp. L. Kennedy. Fontana 1983. – *Macabre Railway Stories*. – *Mysterious Railway Stories*. Comp. and ed. W. Patrick. London 1984. – J. A. Brooks, *Railway Ghosts. Sixteen Stories of the Supernatural from the Golden Age of Steam in Britain*. Norwich 1985. – *Journey into Fear and other Great Stories of Horror on the Railways*. Ed. R. Peyton. New York 1991. – J. A. Brooks, *Supernatural Steam*. Norwich 1992. – *Short Lines*. – *Ghost Train! American Railroad Ghost Legends*. Coll. and retold T. Reevy. Lynchburg 2000.

Omawianą tu formę literacką łączą różnorodne związki z „legendą kolejową”, anonimowym, ustnym opowiadaniem o niezwykłych (a często – tajemniczych) zdarzeniach dziejących się w pociągach, na stacjach, w tunelach, ogólnie – w scenerii „dróg żelaznych”. Nie ulega kwestii, że genezy wielu utworów, którymi się będę tutaj zajmował, szukać trzeba w XIX-wiecznym folklorze kolejowym. Jednym z ciekawszych świadectw tego rodzaju zależności jest szkic S. Grabińskiego *Z mojej pracowni. Opowieść o „Maszyniście Grocie”*. *Dzieje noweli – przyczynek do psychologii tworzenia* („Skamander” 1920, nr 2).

Refleksja nad opowiadaniem kolejowym powinna – sędzę – brać w rachubę jednocześnie dwa układy: historycznoliteracki i socjologicznoliteracki. Jako najbliższy kontekst dla interesującej nas formy wypadaloby wskazać bowiem przemiany, jakie dokonywały się na styku Młodej Polski i Dwudziestolecia. Przemianom tym z jednej strony towarzyszyło m.in. znaczne ubogacenie form kultury popularnej, z drugiej zaś utrwalenie się specyficznej sytuacji lekturowej, której parametry określone są przez warunki podróżowania koleją. O wpływie kolei na kulturowe oblicze Europy mówiono już w połowie XIX wieku, prorokując powstanie zupełnie nowego typu literatury. Wincenty Pol, scharakteryzowawszy w *Listach z wycieczki* praktyczne atuty nowego środka transportu, skrupulatnie odnotowuje korzyści, jakie z kolei czerpać będzie architektura (stająca przed zadaniem zaprojektowania nowego typu konstrukcji – „licząc w to sklepienia podziemne, olbrzymie mosty, miłowe wiadukty, z niczym nieporównane ziemne nasypy, kolejowe dworce, z wszelkimi do tego należącymi budynkami”), plastyka i literatura. Te ostatnie miałyby wspierać poczynania architektów i wysiłki kolejowych dyrekcji w realizowaniu wspólnego zadania zapewnienia wygody podróżowania:

Odległe tylko miejsca łączy z sobą kolej; więc małe książeczki, małe galerie widoków i karty, już na wsiadaniu w każdym dworcu sprzedawane, zapełniają tę próżnię środkowej przestrzeni, przez którą się przelatuje nagle<sup>4</sup>.

Prognoza Pola okazała się nadzwyczaj przenikliwa i wyjątkowo trafna. Na jej spełnienie nie trzeba było zresztą długo czekać: wydanie *Listów z wycieczki* zbiega się w czasie z decyzją, która w istotny sposób określiła kształt XIX-wiecznej literatury i która stworzyła materialne warunki do powstania formy, jaka nas tutaj interesuje. Kolej zrewolucjonizowała dystrybucję prasy i książek, ale też – stworzyła niespotykany wcześniej (i nieporównywalny z niczym) typ kontaktu lekturowego, ten zaś powołał nowy, mający go obsługiwać, rodzaj piśmiennictwa<sup>5</sup>. W roku 1848 angielski księgarz, William Henry Smith, dostał wyłączne prawo sprzedaży książek na londyńskim dworcu Euston, wkrótce potem – na innych stacjach towarzystwa London and North Western Railway, by w ciągu dziesięciu lat osiągnąć pozycję monopolisty na stacjach większości angielskich kompanii kolejowych. Jakkolwiek na stoiska kolejowych księgarń trafiały z początku pozycje najrozmaitsze, to jednak już wkrótce podstawową częścią oferty handlowej stała się beletrystyka, najpierw dość przypadkowa, ale z czasem coraz staranniej dobierana, a wreszcie – dostosowana wyłącznie do wagonowych warunków lektury. Szeroki przekrój społeczny użytkowników kolei (spowodowany częściowo przez tzw. „pociągi parlamentarne”) zdecydował o tym, iż oferowane do sprzedaży pozycje musiały zaspokajać różne, ale niezbyt wyrafinowane gusty lekturowe<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> W. Pol, *Listy z wycieczki*. Lwów 1848. Cyt. z: J. Kamionka-Straszakowa, „Do ziemi naszej”. *Podróże romantyków*. Kraków 1988, s. 145.

<sup>5</sup> Zob. Holmes, *op. cit.*, s. 9: „[...] Wiek Pary zrewolucjonizował nie tylko transport, lecz też zwyczaj czytelnice społeczeństwa, a razem z tym ostatnim nadeszła rosnąca popularność opowiadań o duchach i podobnych makabrycznych historii”.

<sup>6</sup> Zob. M. Freeman, *Railways and the Victorian Imagination*. New Haven 1999, s. 86–89.

W roku 1849 wydawnictwo Routledge uruchomiło masową produkcję książek, ukazujących się w serii „Railway Library”<sup>7</sup>. Trzy lata później Louis Hachette przeniósł angielskie doświadczenia wydawnicze do Francji, proponując podjęcie zakrojonej na szeroką skalę sprzedaży książek na dworcach, co – prócz korzyści dla przedsiębiorstw kolejowych – stałoby się „użyteczne i przyjemne dla podróżnych”. Plan wydawnictwa zakładał powołanie „Bibliothèque des chemins de fer”, która zajmowałaby się dostarczaniem interesujących tomów „w poręcznym formacie i po umiarkowanych cenach”<sup>8</sup>. Rewolucja w transporcie pociągnęła za sobą rewolucję edytorską. Następuje pomniejszenie i zarazem standaryzacja formatów. Najwyrazistszym przejawem tych rewolucyjnych zmian okazały się książki w formacie kieszonkowym, zabierające niewiele miejsca w bagażu podróżnego.

W roku 1891 renomowany krytyk, Agnes Repplier, zdiagnozowała (a przy okazji nazwała) zjawisko „beletrystyki kolejowej” – „*railway fiction*”. Na samym początku szkicu znalazła się uwaga, której ironii trudno nie dostrzec:

Kanapki, pomarańcze i powieścidełka po pensie są trzema ważnymi rekwizytami angielskiego podróżowania, a przynajmniej podróżowania trzecią klasą (z tych trzech powieścidełko jest bezsprzecznie najważniejsze), i miłym dowodem, jak nasze intelektualne potrzeby biorą górę nad wymaganiami ciała<sup>9</sup>.

„Beletrystyka kolejowa” (zostanę przy takim przekładzie angielskiego „*railway fiction*”, choć ironiczny ton artykułu mógłby uzasadniać użycie innego, zadomowionego określenia: „literatura wagonowa”) stanowi zjawisko, które – zdaniem krytyka – musi niepokoić poziomem artystycznym, ale którego istnienia ignorować nie wolno. Chodzi bowiem o „literaturę, która cieszy się ogromną poczytnością, i która daje [odbiorcy] całkowitą satysfakcję”. Beletrystyki kolejowej ignorować nie można także z tego względu, że staje się ona ekspansywna, zagrażając dziełom, które wyszły spod ręki tytanów artystycznych, a które „powieścidełka po pensie” spychają na niższe półki i w ciemne kąty kolejowych księgarń. Repplier kończy swój szkic takim oto obrazem: półki dworcowych księgarń to „ponure groby”, gdzie bez żadnych ceremonii grzebie się dzieła geniuszy<sup>10</sup>.

Gwałtowny rozwój nowego typu książek i wydawnictw periodycznych („pism dla wszystkich o wszystkim”, w stylu „*All The Year Round*”), jaki nastąpił wskutek przemian cywilizacyjnych połowy XIX wieku (a kolej była tych przemian – dosłownie – motorem) nie mógł nie wpłynąć na literaturę wysokoartystyczną, która coraz częściej wykorzystywała zaczęła chwytły wypróbowane pomysły w lekturach wypełniających „próżnię środkowej przestrzeni”. Przykładem wybitnego twórcy, który bardzo szybko znalazł porozumienie z koleją i dostosował się do nowych warunków dystrybucji książek, udowadniając przy okazji, że beletrystykę kolejową mogą tworzyć tytani, był Charles Dickens. Warto tu przypomnieć współpracę autora *Samotni* w założeniu i redagowaniu „*The Daily News*”, pisma uzależnione-

<sup>7</sup> Zob. J. W. Dodds, *The Age of Paradox*. New York 1952, s. 374.

<sup>8</sup> Zob. W. Schivelbusch, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the 19<sup>th</sup> Century*. Berkeley 1986, s. 65–66.

<sup>9</sup> A. Repplier, *English Railway Fiction*. „*The Atlantic Monthly*” vol. 68 (1891), s. 78. Atrakcyjność „powieścidełek po pensie” miała podnosić szata graficzna; oprócz „uwodzicielskich tytułów” uwagę czytelnika przyciągały okładki. Stąd określenie: „romanse w różowych okładkach”.

<sup>10</sup> *Ibidem*, s. 87.

go finansowo od kolei. Trzeba pamiętać, iż w rozpowszechnianiu dzieł Dickensa na kontynencie dużą rolę odegrało wydawnictwo Bernharda Tauchnitza, adresujące swą produkcję m.in. do podróżnych i rozprowadzające książki na wielu europejskich dworcach kolejowych<sup>11</sup>. Za najbardziej wszakże spektakularny dowód Dickensowskiego otwarcia na sprawy beletrystyki kolejowej uznać trzeba jego *railway stories*, które dziś śmiało nazwać można klasyką gatunku. W roku 1866 powstaje *The Signalman*, wydany w zbiorze złożonym wyłącznie z *railway mystery stories*. Zbiór ten, zatytułowany *Mugby Junction*, otrzymał formę „Specjalnego bożonarodzeniowego numeru” pisma „All The Year Round”. Dickens nie tylko napisał swoje opowiadanie, ale stworzył koncepcję całości (jako cyklu utworów, których akcja rozgrywa się na liniach kolejowych zbiegających się na Mugby Junction), stworzył też postać narratora (jest nim Barbox Brothers, człowiek zafascynowany koleją i odbywający wędrowniki po okolicy Mugby Junction) i zaprojektował fabułę opowiadania *The Four-Fifteen Express*, któremu formę językową nadała Amelia B. Edwards. W roku 1891 Dickens przypomniał sobie o kolei, wydając jeszcze jedno opowiadanie. Nada mu tytuł, jaki nosił wymyślony wcześniej cykl: *Mugby Junction*.

Pora wrócić do Polski i zapytać, co działo się tu w czasie, kiedy beletrystyka kolejowa (z najważniejszym gatunkiem – *railway story*) biła rekordy popularności, wzbudzając, z jednej strony, niepokój w kręgach elit artystycznych, z drugiej – wymuszając na formach wysokoartystycznych ustępstwa, które mogłyby je ocenić przed perspektywą „ponurego grobu”. A zatem co działo się w Polsce, w której – jak pokazuje Pol – świadomość kulturowego przełomu krystalizować się zaczęła bardzo wcześnie? Stan badań (raczej: jego brak) nie pozwala powiedzieć wiele. Niewątpliwie jednak i u nas u schyłku XIX wieku musiały – za sprawą kolei – nastąpić zmiany w literaturze. Musiała powstać literatura „obiegu popularnego” i ta jego część, której „popularność” wiązała się z zapełnianiem „próżni środkowej przestrzeni”. Ze względu na szczupłość bazy dokumentacyjnej rozszerzymy pole obserwacji, pamiętając, że sama kolej miała (i mieć musiała) rozmaite publikacje, o mniejszych lub większych ambicjach artystycznych. Rozwój beletrystyki kolejowej (z przyczyn politycznych przede wszystkim) nastąpił w Polsce z pewnym opóźnieniem, tj. przypadł na międzywojenne Dwudziestolecie. I musiał to być rozwój dynamiczny, zauważalny i – dla niektórych przynajmniej – dokuczliwy, skoro Stanisław Ignacy Witkiewicz w *Przedmowie* do powieści o „upadkach Bunga” żartował sobie:

Jeśli książka ta skróci na przykład komuś nudę i męczącą podróż lub chwile leżenia w łóżku w chorobie albo da moment wypoczynku po zajęciach dnia codziennego lub ważnych wypadkach, cel jej będzie spełniony<sup>12</sup>.

Trzy lata później Witkacy przypomniał o lekturze wagonowej w *Szalonej lokomotywie*, każąc jednemu z podróżnych czytać historyjkę „z podróźnej biblioteczki kryminalnej”<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Zob. M. Baumgarten, *Railway / Reading / Time: „Dombey & Son” and the Industrial World*. „Dickens Studies Annual” 1990, s. 78.

<sup>12</sup> S. I. Witkiewicz, *622 upadki Bunga, czyli Demoniczna kobieta*. Oprac. A. Micińska. Warszawa 1992, s. 8. *Dzieła zebrane*. [T. I].

<sup>13</sup> S. I. Witkiewicz, *Szalona lokomotywa. Sztuka bez tezy, w dwóch aktach z epilogiem*. 1923.

Lata między wojnami przynoszą w Polsce wielką różnorodność przekazów, określanych niekiedy jako efemerydy kolejowe. Idzie o kolorowe prospekty, bogato ilustrowane przewodniki, rozkłady jazdy, plakaty, pocztówki, ogólnie – wydawnictwa publikowane w celach reklamowych (komercyjnych) i przeznaczone do natychmiastowego (z)użycia<sup>14</sup>. Kolej – w przeciwieństwie do innych środków transportu – znaczyła swą historię wielkim bogactwem „artefaktów”<sup>15</sup>. Literatura wagonowa, powstająca z myślą o lekturze „dla zabicia czasu”, stanowi ważną (choć nie jedyną!) część tego bogatego zbioru. Literatura wagonowa nie musiała – rzecz jasna – sięgać do tematyki kolejowej. Ale nie było powodów, dla których tę tematykę miałyby omijać. Nie było też powodów, by rozmaite „artefakty kolejowe” nie miały ze sobą współdziałać. W polskich rozkładach jazdy (podobnie jak gdzie indziej w Europie) było miejsce na reprodukcje zdjęć, ogłoszenia biur turystycznych, ale też – reklamy księgarń, czasopism literackich i książek (z hasłami w rodzaju: „Najlepsza i najtańsza lektura podczas jazdy koleją”, „Barwnie »Ilustrowany Tygodnik« uprzyjemni Ci podróż”, „Książka skraca podróż”, „Dobra książka – wrogiem nudy”)<sup>16</sup>.

Kolejowy rozkład jazdy, będący początkowo tylko służbowym dokumentem, z biegiem lat zmienia swe przeznaczenie. Staje się publikacją komercyjną, ogólnodostępną, reklamującą usługi kompanii, która ją wydała, ale też próbującą zaspokoić rozmaite potrzeby podróżnego. Rozkład jazdy zaczyna dublować funkcję, jaką od dawna pełnił kalendarz. Porządkuje czas i stanowi zarazem podręczne kompendium wiedzy. Na przełomie wieków, a zwłaszcza zaraz po pierwszej wojnie światowej, obserwuje się proces, który zasługiwałby na miano kulturowego zawłaszczania kolei. W drugiej połowie XIX stulecia literatura polska mogła jeszcze nie reagować na zmiany, jakie niosło ze sobą upowszechnienie się podróżowania pociągiem (lub przyjmować je obojętnie). W pierwszych dekadach XX wieku, przy dużym udziale awangardy, literatura musiała się już z tymi zmianami liczyć, kontaktując się – pewnymi gatunkami – z otoczeniem tekstowym, jakie od samego początku budowała sobie kolej.

### ***Demon ruchu* Stefana Grabińskiego**

Nie zwrócono dotąd uwagi, że „demon ruchu”, o którym pisze Grabiński w tytułowej noweli swego najsłynniejszego cyklu, to „artefakt”, wymyślona przez tajemniczego „naczelnika” figura, zdobiąca „świeżo wydany prospekt na parę świeżo zbudowanych dróg kolejowych”. Jest to – jak czytamy –

Olbrzymi, śniady młodzieniec ważący się na kruczych, potwornie rozpiętych skrzydłach, opasany wirami kręcących się w opętającym tańcu światów – demon międzyplanetarnej wi-

---

Przeł. z fr. K. Puzyna. W: *Dramaty*. Wyd. 2, rozszerz. i popr. Oprac. i wstęp K. Puzyna. T. 2. Warszawa 1972, s. 305.

<sup>14</sup> Z opracowań dotyczących tego tematu koniecznie wymienić trzeba dwie monografie: M. I. B r a y, *Railway Tickets, Timetables & Handbills*. Ashbourne 1986. – B. S. L o m a z z i, *Railroad Timetables. Travel Brochures and Posters. A History and Guide for Collectors*. Golden Hill 1995. Zob. też G. G i u l c h e r, *Les Guides de chemins de fer: pratiques anglaises et françaises*. W zb.: *Écritures du chemin de fer*. Éd. F. M o u r e a u, M.-N. P o l i n o. Paris 1997.

<sup>15</sup> Opinię G. H. D o u g l a s a podaję za J o h n s o n e m (*op. cit.*, s. IX).

<sup>16</sup> Podane hasła pochodzą z międzywojennych rozkładów „sieciowych”.

chury, śródgwiezdnej zamieci księżyców, cudnej, obłąkanej gonitwy komet bez liku, bez liku... [131]<sup>17</sup>

Krótko mówiąc: kicz. Opisana kompozycja przynosi zabawną karykaturę młodopolskiej ikonosfery; to również kompozycja groteskowa przez to, że modernistyczne rekwiizyty (m.in. „demon międzyplanetarnej wichury”) wtłoczone zostały w „rodzaj reklamy czy anonsu” (130), który „w mig rozchwytały [...] poczekalnie wszystkich stacji” (131). Bohater opowiadania, Szygoń, zanim spotkał tajemniczego „naczelnika”, czytał książkę *Wichrowate linie*. Nic nie wiemy o jej zawartości: tytuł dość enigmatycznie o niej informuje. Ale coś jednak mówi. Co?

Tytułowe „wichrowate linie” mogą stanowić aluzję do Johna Ruskina, a jeśli nie konkretnie do niego, to do fascynacji linią prostą, z którą to fascynacją – począwszy od połowy XIX wieku – spotkać się można w sztuce europejskiej. Wypróbujmy najpierw śmielszą hipotezę. Często cytowany sąd, będący esencją teorii „formy organicznej”, ma taką oto postać: „krzywa jakiegokolwiek typu jest piękniejsza niż prosta”<sup>18</sup>. Linie proste nie występują w naturze, mogą być tej naturze co najwyżej narzucone. Kolej, jak każda maszyna, geometryzuje świat, trwoni bogactwo kształtów, jakimi obdarza człowieka natura. Maszyna niszczy piękno także dlatego, że sama będąc zgeometryzowanym tworem, może produkować tylko zestandaryzowane formy. Prawdziwe piękno jest w stanie zagwarantować jedynie „najsztelniejsza ze wszystkich maszyn”, tj. ludzka ręka<sup>19</sup>. Czyżby Szygoń czytał w przedziale jakieś studium o Ruskinie? Podróżni korzystający z londyńskiego dworca Waterloo mogli w dworcowej księgarni kupić sobie Darwinowski tom *O powstawaniu gatunków*, i to niemal natychmiast po wydaniu, w 1859 roku<sup>20</sup>. Szygoń – jak się okaże – ze zrozumieniem mógłby czytać zarówno Ruskina, jak i Darwina.

Ale założmy, że to nie Ruskin. Tytuł *Wichrowate linie* można by wtedy rozumieć jako aluzję do tego nurtu w sztuce (plastyce), który otwiera i któremu patronuje kompozycja Josepha Williama Turnera *Deszcz, para i szybkość*, gdzie meandryczność Tamizy zostaje silnie skonstrastowana ze świetliście prostym szlakiem, po jakim w stronę widza mknie pociąg. Na plakacie, który przypomina sobie Szygoń, kolej została skojarzona z krzywiznami (wiry, taniec, obłąkana gonitwa). Czyżby więc Szygoń czytał jakąś polemikę z fetyszycacją prostej, której w nieporadny sposób usiłował się też przeciwstawić autor kiczowatego plakatu? Może stąd właśnie bierze się rozdrażnienie, jakie podsyci pojawienie się konduktora? Jedno wydaje się tu pewne: *Wichrowate linie* nie należą do żadnej z odmian bele-

<sup>17</sup> Liczba wskazuje stronicę w: S. Grabiński, *Nowele*. Wybór, wstęp i komentarz A. Hutnika i c. z. Kraków 1980. *Utwory wybrane*. T. 1. Nie udało mi się, niestety, ustalić, czy i w jakim zakresie opisuje Grabiński w tym urywku prawdziwy plakat. I tu na przeszkodzie stoi brak prac dokumentacyjnych. Warto zatem zwrócić uwagę na możliwe literackie źródło „demon”. Myślę m.in. o wierszach A. Niemcewskiego z cyklu *W pociągu*, przede wszystkim zaś o takim obrazie (*Przystanek*. W: *Wybór poezji*. Warszawa 1899, s. 30): „Jak demon krwi chciwy, też chciwy, wciąż chciwy / Na skrzydłach skłębionej mkniesz pary”. Warto przy okazji odnotować podobieństwo przytoczonego obrazu do anonimowej kompozycji, która zdobi okładkę wydania 2 *Demona ruchu* (1922).

<sup>18</sup> Cyt. za: H. L. Susman, *Victorians and the Machine. The Literary Response to Technology*. Cambridge, Mass., 1968, s. 79.

<sup>19</sup> Cyt. jw., s. 81.

<sup>20</sup> Zob. Freeman, *op. cit.*, s. 89.



trystyki kolejowej. To pozycja spoza „dworcowego” repertuaru. Zauważmy, że egzemplarz, jaki wypada z rąk Szygonia, oprawiony jest „w delikatną, ciemnoszafirową skórę” (120).

W czasie lektury bohater, ukołysany ruchem wagonu, zasypia. Sen przerywa mu konduktor.

Uwagę Szygonia przykuły od chwili wyłogi kołnierza z odznakami kolejowymi: para strzępiastych skrzydełek wplecionych w koło. [121]

Bohater odnosi się do konduktora impertynencko. Czuje narastające z każdym momentem rozdrażnienie. Przestrzeń kolejowa pobudza do agresji. Niesmak estetyczny doprowadza do zbrodni.

irytowały Szygonia kolejowe anonse, reklamy i mundury. Jakże śmiesznym był patos porozwieszanych po poczekalniach alegorii ruchu, jakże pretensjonalnym szeroki gest geniuszków pędu!

Lecz najkomiczniejsze wrażenie sprawiały owe skrzydlate koła na czapkach i wyłogach urzędników. To mi dopiero rozmach, co się zowie! To mi fantazja!

Szygoniowi na widok tych odznak przychodziła nieraz szalona ochota zedrzyć je i zastąpić wizerunkiem psa kręcącego się za własnym ogonem... [125]

Parokrotnie wskazywano już na zjawisko „dyskursu autotematycznego” w twórczości Grabińskiego. W przytoczonych fragmentach pisarz także zdaje się ujawniać swój stosunek do literatury; mówi mianowicie o sztuce kolejowej jako o formie ułomnej, zdegradowanej, wtłoczonej w „szablon i metodę” (124). Ale zarazem – nie kryje fascynacji tą sztuką skarłałych wielkości, wartości rozmiennych na drobne, dziedziną, którą uosabia tandetny bohomas, strzeżony przez „prawa niby-autorskie” (131). Grabiński zdaje się zachowywać trochę tak jak jego bohater, u którego kolej rodzi uczucia ambiwalentne: pogardy i zauroczenia. Szygoń obdarzony jest najwyraźniej wrażliwością młodopolskiego artysty. To postać – dopowiedzmy w tym miejscu – przeniesiona wprost z literatury przełomu wieków. Opowiadania z tomu *Demon ruchu* wykazują wielorakie młodopolskie zadłużenia Grabińskiego. Chyba najdobitniej dokumentuje to postać artysty wrzuczonego w obcy mu świat. Artysty w pociągu.

Galerię artystów wtłoczonych w mundur i rozpaczliwie szukających sposobów, by w kolejarskiej krzątaninie dochować wierności twórczym ambicjom, otwierają postacie z nowel Wincentego Kosiakiewicza (m.in. Bolek z *Pojedyńku*, „drogowy nadzorca” z *Drutów telegraficznych*). Ważne miejsce zajmie w niej „marzyciel” Reymonta. Sytuację „marzyciela” określa konflikt między potrzebą ekspresji a rygiorem przepisów. Józia poznajemy w chwili, gdy zdołał jakoś wyciszyć niepokorę artystyczną. Dramat bohatera polega na tym, że ów kompromis ambicji i kondycji nie może trwać długo; niespokojna dusza artysty upominać się zacznie o swe prawa coraz częściej. Najpierw mieścić się to będzie jeszcze w granicach społecznego przyzwolenia, potem wszakże bunt artystyczny przerodzi się w przestępstwo (kradzież pieniędzy z kasy), a w konsekwencji doprowadzi do autodestrukcji (samobójstwo pod kołami pociągu).

Reymontowski „marzyciel”, osobnik boleśnie doświadczony skutek swej inności, człowiek szukający możliwości tworzenia w warunkach nudy i na przekór rygorom przepisów kolejarskich, stanie się jednym z najwyrazistszych sygnałów nowej formy. Utrwali ją Grabiński, mnożąc figury zwichniętych charakterów,

poszukiwaczy niezwykłości, jednostek chorych, szaleńców, którzy – z tych czy innych pobudek – zapragnęli potraktować kolejową rzeczywistość jako materiał do kreacji artystycznej.

Kreacja, o jakiej mowa, dokonuje się zawsze za cenę destrukcji. W tym osobliwym motywie widać młodopolską aksjologię, stawiającą sztukę przed życiem, bez względu na konsekwencje, jakie to uszeregowanie mogłoby przynieść. *Demon ruchu* opowiada historię morderstwa dokonanego z pobudek estetycznych. Konduktor wagonu nr 532 ginie, bo Szygonia doprowadzi do furii zachowanie kolejowych urzędników, uosabiających tępy praktycyzm. Szygoniowe wojaże – przypomnijmy – cechuje „bezcelowość”. Nie jest ich w stanie pojąć obsługa pociągu. Bo też „bezcelowość” należy do zupełnie innego niż kolej porządku zjawisk. To przecież ogólny rys wszelkich praktyk artystycznych. Szygoń wierny zdaje się być hasłu „*l'art pour l'art*”. Realizuje je wszakże w sposób, jaki wymuszają kolejowe warunki: wsiada do pociągu bez biletu, nie zastanawiając się nad celem, ku któremu zmierza. Odbywa podróż dla podróży.

Wyższości sztuki nad życiem dowodzą również inni bohaterowie opowiadań Grabińskiego. Maszynista Grot nie podda się dyktatowi rozkładu jazdy, ignorując miejsca przewidziane na postój pociągu. Nie przyjmie też decyzji o zwolnieniu ze służby. Wsiądzie po raz ostatni do parowozu, by rozpocząć szaleńczą jazdę, którą spuentuje „purpurowy finał”. Katastrofę wywoła konduktor Boroń w obawie, że legenda Smolucha ucierpi na wiarygodności (*Smoluch*). Katastrofą zakończą się eksperymenty z sygnałami, jakie przeprowadza „pewien naczelnik stacji, jakiś dziwak ogromny” (*Sygnały*). Tajemniczym wypadkiem spuentowane są zabiegi dróżnika Wióra z „bractwa ślepego toru” (*Ślepy tor*). O krok od spowodowania katastrofy znajdzie się Szatera, szukający potwierdzenia dla swej teorii „engramów” (*Engramy Szatery*). Śmiercią kończy się przygoda Wawery, „całkiem bezinteresownie” pilnującego nieczynnego odcinka (*Głucha przestrzeń*). Również u Reymonta śmierć domyka historię „marzyciela”, który zanim zdecyduje się na ostateczny krok, dokona jeszcze symbolicznego samozniszczenia: spali kolejowe przewoźniki i rozkłady jazdy.

Można chyba już pokusić się o wskazanie istotnego rysu polskich opowiadań kolejowych. Otóż mamy tu do czynienia z formą, dla której ważnym układem odniesienia okazuje się modernistyczny dyskurs o literaturze. Chodzi o utwory, gdzie figura głównego bohatera, artysty, daje sposobność do przedyskutowania kwestii związanych z miejscem literatury w przełomowym dla świata momencie. Opowiadania kolejowe mówią o problemach czasów, których same są wytworem. Podejmują kwestię stosunku kultury „wysokiej” do tego, co jest dla kultury zarazem „mierzwą i miazgą życiodajną”<sup>21</sup>. Literatura wysokoartystyczna i literatura popularna (wagonowa) to dwa skrzydła XX-wiecznej sztuki. Grabiński w próbie ich pogodzenia wyprzedzi praktykę Schulza i Gombrowicza. Polskość czy – ściślej rzecz biorąc – młodopolskość *Demona ruchu* nie wyklucza jednak pytania o jego europejskie powinowactwa. W jakim stopniu więc, zastanówmy się, proza Grabińskiego korzysta z tradycji XIX-wiecznej beletrystyki kolejowej, a w jakim okazuje posłuszeństwo formie *railway story*?

<sup>21</sup> B. Schulz, „*Ferdydurke*”. [Rec.]. W: *Proza*. Kraków 1973, s. 366.

Jak ustalono, *The Signalman* ma źródła w biografii Dickensa, w której kilkakrotnie i boleśnie zaznaczył swe istnienie pociąg. Przypuszcza się, że pomysł opowiadania podsunęły pisarzowi informacje o katastrofie kolejowej, do jakiej w 1861 roku doszło w tunelu na południu Anglii. Szczegóły geograficzne przedstawiające w utworze fikcyjne okolice Mugby Junction doskonale odpowiadają tym z linii London–Brighton. Nie ulega kwestii, że fikcyjna linia przebiegająca przez Mugby Junction to portret artystyczny szlaku kolejowego, który Dickens wielokrotnie sam przemierzał. *The Signalman* miał zarówno kolejowe pochodzenie, jak i – co ważne – przeznaczenie. Powstał z myślą o podróżnych czytających w „próżni środkowej przestrzeni”. Opowiadanie jest takiej długości, że jego lektura idealnie wpisywała się w czas podróży z Londynu do Brighton. Przedstawia historię niezwykłą, której przebiegu nie można racjonalnie wytłumaczyć. Wyrasta niewątpliwie z tradycji angielskiej powieści gotyckiej, ale do formy już ustabilizowanej wprowadza akcesoria najnowocześniejszej technologii. *The Signalman* pokazuje, jak do przestrzeni uporządkowanej i – zdawać by się mogło – posłusznej człowiekowi-stwórcy, przesączają się fluidy jakichś tajemniczych, nadprzyrodzonych sił. Przy lekturze utworu na czoło czytelnika miał wystąpić pot. Ciałem czytającego wstrząsać powinny dreszcze. Dickens opowiada o duchach. Klasyczne *railway story* to w istocie *railway ghosts story* lub *railway mystery story*.

Zarówno w *Demonie ruchu*, jak i w całym cyklu, któremu opowiadanie użyczyło tytułu, wiele jest sytuacji każących myśleć o działaniu sił nadprzyrodzonych tam, gdzie człowiek – zdawałoby się – powinien sprawować całkowitą kontrolę. *Demon ruchu*, odnotujmy, przenosi nas na Zachód; pierwsze zdanie utworu lokuje nas w tej części Europy, w której kolej pojawiła się bardzo wcześnie: „Błyskawiczny »Continental« w drodze z Paryża do Madrytu pędził co sił w tłokach” (119). Literacki kontekst uwyraźnia się przez taki oto opis:

Przedział zdawał się być pogrążony w głębokim uśpieniu: drzemały zasunięte firanki, wahały się sennym ruchem zielone siatki rozpięte pod powałą. Ukołysany miarowy ruchem wagonu podróżny przechylił znużoną głowę na wezgłowie i śnił. [120]

Jaką rolę w utworze gra motyw snu? Sen, półsen i – ogólnie – jakiś niezwykły stan świadomości (spowodowany monotonią podróży, porą roku i doby) to niezwykle ważny element układu, który daje początek klasycznemu opowiadaniu kolejowemu.

„Stan półsenny”, w jakim znajduje się bohater (często: narrator-bohater), wprowadza do opowiadania nierozstrzygalność: czytelnik zwykle do końca nie wie, które ze zdarzeń mają w obrębie fikcyjnego świata ramę modalną „było”, a które – „zdawało się (komuś), że było”. Stan świadomości Szygonia jest zagadką dla konduktora, który po skontrolowaniu biletów diagnozuje podróżnego: „wariat albo pijany” (121). Zagadkowość pogłębia się, gdy z relacji narratora dowiadujemy się o Szygoniowej „dziwnej amnezji”. Opowiadanie kończy się, jak wiadomo, śmiercią konduktora. Czytelnik pozostanie jednak w niepewności: nie wie, jakimi motywami kierował się Szygoń. Nie wie, jaki stan świadomości towarzyszył morderstwu (sen, półsen, amnezja). I czy Szygoń rzeczywiście zamordował kolejarza. Przed dokonaniem morderstwa (?) bohater widzi (?), jak jego współpasażer ulega metamorfozom i jest na przemian kolejowym naczelnikiem lub zwykłym konduktorem. Kogo i dlaczego zabija Szygoń? Jakie dziwne siły nim kierują? Wreszcie –

jak półmrok kolejowego przedziału i stan półsnu sprzyjają ujawnieniu się nadprzyrodzonych (?) mocy?

Opowiadanie *The Four-Fifteen Express* (ze wspomnianego cyklu *Mugby Junction*) prowokuje czytelnika do postawienia sobie bardzo podobnych pytań. Stawia je także sam narrator:

Czym było to, co widziałem w przedziale? Tamto pytanie do dziś pozostaje nierozstrzygnięte. Nigdy nie zdołałem na nie odpowiedzieć. Wiem tylko, że nosiło to żywe podobieństwo do zamordowanego człowieka, którego ciało leżało wtedy jakieś dziesięć tygodni pod nierówną stertą gałęzi i krzewów oraz gnijących liści, na dnie opuszczonej kopalni kredy, mniej więcej w połowie drogi między Blackwater i Mallingford. Wiem, że mówiło to i ruszało się oraz wyglądało, jak ów człowiek [poznany przez narratora przed dwoma laty] mówił, ruszał się i wyglądał za życia; że słyszałem lub zdawało mi się, że słyszałem opowiadanie o rzeczach, o których inaczej nigdy bym się nie dowiedział; że dzięki tamtej wizji na peronie byłem jakby doprowadzony do rozpoznania mordercy; i że ja – bierny instrument – zostałem wyznaczony, by za pomocą tych tajemniczych pouczeń sprowadzić sprawiedliwość. Tych rzeczy nigdy nie byłem w stanie wytłumaczyć<sup>22</sup>.

Klimat niepewności wprowadzony zostaje do opowiadania poprzez znane nam już motywy. Oto bohater (i narrator zarazem), William Langford, wspomina:

Przybywszy jakieś siedem minut przed odjazdem pociągu i – dzięki uprzejmości konduktora – objawszy w posiadanie pusty przedział, zapaliłem swoją podróżną lampę, usadowiłem się bardzo wygodnie i zacząłem w spokoju rozkoszować się książką i cygarem. Wielkie tedy było moje rozczarowanie, kiedy w ostatniej chwili jakiś dżentelmen nadszedł, spiesząc wzdłuż peronu, zajrzał do mego przedziału, otworzył zamknięte drzwi prywatnym kluczem i wszedł po schodkach do środka<sup>23</sup>.

Współpasażer okaże się dość uciążliwy wskutek gadatliwości; rytmiczny stukot kół i monotonia słów sprawiają, że William Langford zasypia. Ożywienie do przedziału wprowadzi dopiero konduktor, który pojawiwszy się w drzwiach przedziału – zwróci się do bohatera tymi samymi słowami, które wyrwywają ze snu Szygonia z noweli Grabińskiego: „Proszę o bilet!”

Podobieństwo *Demona ruchu* do *The Four-Fifteen Express* wynika, jak wiadać, z tego, że przedstawione zdarzenia oprawione zostały w modalną ramę snu/półsnu i że rama ta częściowo usprawiedliwia niepewność poznawczą, z jaką ma do czynienia czytelnik. Ale sen nie tłumaczy bynajmniej wszystkiego! Nie pozwala, by wszystkie pytania, jakie nasuwają się przy lekturze, znalazły racjonalne odpowiedzi. Zauważmy, że jednym z czynników współkształtujących stan świadomości Szygonia i Williama Langforda jest... literatura. Szygoń bierze w podróż luksusowo wydaną książkę. Zapewne wcześniej czytał też inne. Wiele podróżując, musiał niewątpliwie poznać historie o duchach kolejowych. Irytację Langforda powoduje zakłócenie spokoju niezbędnego do czytania. Częste podróże pociągiem wyrobiły w nim zapewne nawyk lektury. Wydaje się, że w obu przypadkach książka ma to samo przeznaczenie: „zabić czas”, pozwolić podróżnemu oderwać się od monotonnej rzeczywistości.

Zagadkowa śmierć pasażera (ale też: konduktora, dróżnika) należy do żelaz-

<sup>22</sup> A. B. Edwards, Ch. Dickens, *The Four-Fifteen Express*. W zb.: *Mysterious Railway Stories*, s. 36.

<sup>23</sup> *Ibidem*, s. 13.

nego repertuaru motywów beletrystyki kolejowej. Hiperbolizację tego motywu przynoszą historie o katastrofach. Chodzi o katastrofy dziwne, niewytłumaczalne, sprzeczne ze stanem wiedzy, gdzie leje się krew albo nawet nie ma w ogóle ciała, bo pociąg w jakiś irracjonalny sposób dematerializuje się. Przypomnijmy tu zakończenie *Dziwnej stacji*:

Wszelkie poszukiwania i dochodzenia spełzły na niczym. „Internal” zniknął bez śladu w sposób niewytłumaczony, gdzieś między Ventimiglia a San Remo. [176]

Europejski koloryt opowiadania stanowi niewątpliwą zachętę, by przyjrzeć się motywowi zaginionego pociągu. Pojawił się on w beletrystyce kolejowej prawdopodobnie za sprawą Arthura Conan Doyle’a. Początek opowiadania *The Lost Special* tak wygląda:

Zeznania Herberta de Lernac, obecnie oczekującego na wyrok śmierci w Marsylii, rzuciły światło na jedną z najbardziej niewytłumaczalnych zbrodni w kraju – wypadek, który jest, jak sądzię, absolutnie bezprecedensowy w kronikach kryminalnych wszystkich krajów<sup>24</sup>.

„Arcyzbrodnią”, jakiej dotyczy opowiadanie Conan Doyle’a, jest, pozostająca długo niewyjaśnioną zagadką, katastrofa pociągu, który – jak się później okaże – został skierowany do czeluści kopalnianego szybu. Jeśli *Dziwna stacja* różni się czymś od *The Lost Special* (a w tej materii nie ma wątpliwości), to przede wszystkim tym, że katastrofa „Internalu” nie znajdzie racjonalnego wyjaśnienia, podczas gdy zaginięcie „pociągu specjalnego” stanie się przedmiotem śledztwa, które – pomimo początkowych niepowodzeń – doprowadzi do ostatecznego ustalenia: kto, jak i dlaczego dokonał makabrycznej zbrodni. *Railway story* to często kryminał. Ścisły związek tych form zdaje się mieć głębokie uzasadnienie. Przedział kolejowy (czy: cały pociąg) okazuje się doskonałym miejscem, w którym na rozwiązanie czeka tak ważna dla klasycznej prozy detektywistycznej „zagadka zamkniętego pokoju”. W XIX wieku podróżni byli – całkiem dosłownie – zamykani w przedziałach od zewnątrz. Do przedziału można się było dostać tylko na stacji, po otwarciu drzwi przez konduktora<sup>25</sup>. Przedział stawał się więc – dosłownie i przenośnie – przestrzenią doskonale izolowaną. Wrażenie izolacji potęgował pęd pociągu lub niekiedy na odwrót: wymuszony postój, zwłaszcza w śnieżnej zaspie, z dala od ludzkich siedzib.

Sądzić wolno, że klasyczny kryminał lokuje się na peryferiach opowiadania kolejowego. Proza kryminalna korzysta z kolejowych dekoracji nader często, ale zagadka zawsze znajduje tu racjonalne rozwiązanie, gdy tymczasem śmierć w historiach kolejowych Dickensa czy Grabińskiego pozostaje niedocieczoną tajemnicą. A kiedy nawet – jak w *The Four-Fifteen Express* – morderstwo zostanie wykryte i wyjaśnione, to nie dzięki przenikliwości detektywa, ale wskutek działania jakichś nadprzyrodzonych sił, które zezwalają bohaterowi zobaczyć prawdę. Dlatego *The Lost Special* należy rozpatrywać raczej jako utwór syntetyzujący dwie formy (*railway story* i *detective story*) albo odwrotnie – jako opowiadanie, w którym proces krystalizacji gatunkowej jeszcze nie nastąpił. *The Lost Special* wyraża

<sup>24</sup> A. Conan Doyle, *The Lost Special*. W zb.: *Mysterious Railway Stories*, s. 68.

<sup>25</sup> K. Kraszewski (*Plama*. W: *Humoreski*. Warszawa 1909, s. 231) pokpiwał z „wszechwładnych urzędników kolejowych, przeznaczonych do dozoru klatek z podróżnymi, szczelnie na klucz pozamykanych”.

pozytywistyczny kult wiedzy, niosąc pochwałę myślenia jako niezawodnego narzędzia w dochodzeniu do prawdy. Pochwałę tę Conan Doyle włoży w usta detektywa-amatora (będącego prototypem Sherlocka Holmesa) i nada jej kształt podstawowej dyrektywy: „kiedy niemożliwe zostało wyeliminowane, to, co pozostało, jakkolwiek nieprawdopodobne, musi zawierać prawdę”<sup>26</sup>.

Ale tajemnicza katastrofa kolejowa, jakiej ulega pociąg specjalny, podsuwa detektywowi-amatorowi myśl o istnieniu angielskiego odpowiednika mafii, rodzi przeświadczenie, że tylko taka, dobrze zorganizowana grupa przestępcza była zdolna zniszczyć pociąg z pasażerami. W opowiadaniu Conan Doyle’a dochodzą do głosu lęki społeczne, które w końcówce XIX wieku były czymś nowym, a których źródła szukać trzeba zarówno w działalności anarchistów<sup>27</sup> (sportretowanych m.in. przez Conrada w powieści *Tajny agent*), jak i w fali przestępstw, rozlewającej się po Anglii za sprawą gangów irlandzkich robotników kolejowych („*navvies*”). Kolej stawała się dla przedstawicieli angielskiej klasy średniej namacalnym dowodem na to, iż w postęp cywilizacyjny wkalkulowana musi być ofiara. Albo – że „pochód intelektu” łączy się z zainwestowaniem gigantycznych środków finansowych i użyciem ogromnych sił. Sił, które bardzo łatwo wymknąć się mogą spod czyjejkolwiek kontroli. Już w połowie XIX wieku funkcjonowało w Anglii określenie „mania kolejowa”. Satyryczne rysunki publikowane w piśmie „Punch” stylizowały pociąg na Idola bądź nowego Mesjasza, którego nadejście wymaga złożenia krwawej ofiary. Częstym przedmiotem ataków były projekty nowych linii kolejowych. Linie te, układające się w „niemoralny system”, kazały wątpić, iż jego twórcy to ludzie psychicznie zdrowi<sup>28</sup>. Lęki, jakim daje wyraz opowiadanie Conan Doyle’a, brały się z obawy, iż świat pod wpływem kolei po prostu zwariował.

Jeśli tedy uwzględnimy ten aspekt opowiadania o zaginionym pociągu specjalnym, okaże się, że znów znaleźliśmy się bardzo blisko nowel Grabińskiego, z ich galerią dziwaków, pomyłków, wariatów, czy – delikatnie mówiąc – jednostek o mniejszej lub większej psychicznej skazie. Zauważmy, że kolejowe katastrofy, jakie przytrafiają się w świecie *Demonia ruchu*, sprowadzają właśnie szaleńcy, często – zatrudnieni na kolei (*Maszynista Grot*). Mówiąc inaczej: przestępstw dokonują ludzie psychicznie zwichnięci, nie zawsze mogący przewidzieć skutki podejmowanych działań. Takich ludzi nie można karać. Trzeba ich leczyć. To tłumaczy, dlaczego w opowiadaniu kolejowym ważną rolę ma do odegrania lekarz. Jest on jakimś odpowiednikiem detektywa z klasycznego *detective story*. Opowiadanie kolejowe to raczej studium choroby niż morderstwa. Przykładem niech tu będzie *The Compensation House* Charlesa Collinsa (z cyklu *Mugby Junction*), gdzie prócz narratora-bohatera występują: cierpiący na tajemniczą przypadłość pan Strange (!) oraz jego lekarz, dr Garden, wraz z narratorem szukający odpowiedzi na pytanie, dlaczego pacjent panicznie boi się luster.

Historia z *The Compensation House* wydaje się z jeszcze jednego względu

<sup>26</sup> Conan Doyle, *op. cit.*, s. 75.

<sup>27</sup> Zob. Ch. Willis, *Going off the Rails. Railways and Crime in Victorian Fiction*. Tekst dostępny w: [www.chriswillis.freereserve.co.uk/railway1.htm](http://www.chriswillis.freereserve.co.uk/railway1.htm).

<sup>28</sup> Zob. Freeman, *op. cit.*, s. 101–103. – R. Harrington, *The Neuroses of the Railway*. „History Today” vol. 44 (1994). Kraszewski (*op. cit.*, s. 227) pisał: „dość jest zastanowić się nad kolosalnymi majątkami, jakie u nas z budowy rozmaitych kolei powstały... Że w tym być musi wiele rzeczy nieczystych, zdaje się to nie podlegać żadnej wątpliwości”.

interesująca. Przedstawione wypadki (i rozmowy) lokalizowane są obok torów kolejowych. Taka lokalizacja zdaje się mieć sens symboliczny: odpowiedzialnością za psychiczną chorobę pana Strange'a obarczona zostaje kolej. Wśród różnych etykiet, które pozostawiło po sobie XIX stulecie, warto przypomnieć dwie: „wiek pary” i „wiek nerwowy”. Ambiwalentny stosunek nowoczesności do normalności (we wszystkich dziedzinach, w tym – zdrowia psychicznego) to jedna z najważniejszych idei, jaką mają czytelnikowi do zakomunikowania opowiadania kolejowe<sup>29</sup>.

### *Kobiety w pociągu* Juliana Ginsberta

Charakterystykę innego wariantu opowiadania kolejowego warto zacząć od wypowiedzi, która zdaje się dowodnie wskazywać, iż idzie o formę w Dwudziestoleciu rozpoznawalną, z silnie skonwencjonalizowanym repertuarem chwyków:

Nie ma na świecie literatury, w której nie byłoby „szalonego pociągu”. Od czasu wynalezienia kolei stanowi on ulubiony temat wielu pisarzy. Nie każdy z tych pisarzy był, jak nasz Reymont – kolejarzem. Toteż taki „szalony pociąg” wyprawia zwykle dzikie harce. Mknie godzinami bez obsługi, mija w szalonym pędzie stacje i sygnały (nieczuły na czerwone chorągiewki zawiadowców), biegnie z góry i pod górę. Pasażerowie (koniecznie międzynarodowi) trzęsą się ze strachu, a czytelnika przejmują luby dreszczyk grozy. Wreszcie już ma nastąpić katastrofa, kiedy nagle zjawia się cudowny zbieg okoliczności. „Zbieg” ten materializuje się zwykle w postaci narzeczonego jadącej w pociągu piękności. Narzeczony ten skacze z wiaduktu na pędzący ekspres i zatrzymuje pozbawioną obsługi lokomotywę. Albo też odważny zawiadowca, zawiadomiony telegraficznie o nadejściu „pociągu-widma”, uczepia się pompy wodociągowej i skacze na tender, w zamian za co staje się szczęśliwym mężem jadącej w pociągu milionerki.

Tak rzecz ma się w literaturze. W rzeczywistości są to brednie, pozbawione wszelkiej technicznej możliwości. [...]

Przykro mi, że psuję szereg pięknych literackich legend, ale trudno. *Semper veritas*. [83–84]<sup>30</sup>.

Z wieloma wypowiedzianymi tu sądami Juliana Ginsberta wypada się zgodzić. Trudno jednak dać wiarę deklaracji, jaką składa, a którą zamierza zdecydowanie odciąć się od „literackich legend”. Opowiadania z cyklu *Kobiety w pociągu* niewiele zawdzięczają ambicjom dokumentalisty (poszukiwacza prawdy). W każdym razie – nie więcej niż utwory powielające historię o „błędnym pociągu”. Motyw, o którym mowa, odnajdziemy m.in. w noweli Daniłowskiego *Pociąg*, opublikowanej w końcu XIX wieku, później kilkakrotnie wznawianej, spopularyzowanej również dzięki scenariuszowej adaptacji. U schyłku Dwudziestolecia *Pociąg* stał się głośny za sprawą sporu wokół jego domniemanej plagiatowości. Nie jest wykluczone, że w zacytowanym urywku Ginsbert dość swobodnie streszcza Daniłowskiego.

„Błądny pociąg”, którego nie kontrolowany bieg zapowiada nieuchronną –

<sup>29</sup> Częścią wywołanej tu kwestii jest relacja, w jakiej pozostają do siebie „marsz intelektu” (ucieleśniony w kolei) i twórcza wyobraźnia (wyrażająca się w literaturze i sztuce). Postać artysty wrzuconego w świat, który regulują rozkłady jazdy, pojawia się w Dickensowskim opowiadaniu *Mugby Junction* (pan Lamps, autor kiepskich wierszyków).

<sup>30</sup> Cyt. z: J. P. o k e r [J. G i n s b e r t], *Zamach na pociąg*. W: *Kobiety w pociągu*. Warszawa 1931.

zdawałoby się – katastrofę, pojawia się w klasycznej postaci u Zoli, w scenie zamykającej *Bestię ludzką*. Powieść Zoli zajmuje w historii literatury miejsce wyjątkowe. Dlatego m.in., że tu właśnie kolejowe akcesoria (lokomotywa, mknący pociąg, przedział wagonu, dworzec) nasyciły się symboliką, po którą wielokrotnie sięgać będzie sztuka XX wieku. O wyjątkowości *Bestii ludzkiej* decyduje również to, iż w uczuciowych perypetiach głównych bohaterów motywy kolejowe na trwałe skojarzone zostały z klimatem śmierci i mrocznej erotyki (pamiętajmy o związku, jaki łączy Jakuba z „Lizetką”). Zaproponowane w *Bestii ludzkiej* ujęcie kolei w ciągu niewielu lat uległo dekompozycji. Symboliczny kod, wyrażający u Zoli ideę postępu cywilizacyjnego, rozpadł się na samodzielne jednostki, które szybko straciły pamięć o pierwotnym kontekście. „Błądny pociąg” pozostanie wciąż znakiem śmierci i erotyki, ale z rzadka tylko będzie mu towarzyszyć optymistyczne przesłanie, iż ludzkość – mimo klęsk i ofiar – niestrudzenie kroczy drogą postępu<sup>31</sup>.

Cykl *Kobiety w pociągu* dobrze pokazuje, jak wygląda polskość i europejskość rodzimego opowiadania kolejowego. Ginsbert wykorzystuje m.in., legitymujący się modernistycznym rodowodem, motyw walki płci. Figurą pierwszoplanową jest nieodmiennie mężczyzna. Konflikt rodzi się w momencie, gdy na drodze bohatera znajdzie się kobieta – z wszystkimi atrybutami „demonia”. „Kobieta w pociągu” nie jest zwykłą współpasażerką. To uosobienie niszczycielskich sił, które raz znajdują ujście w katastrofie kolejowej (*Jedenaście minut opóźnienia*), innym razem – w obzewładniającym mężczyznę strachu (*Śnieg, Strach, Krew na buforze, Most*). Opowiadania Ginsberta pomyślane są jako atrakcja dla niezbyt wybrednego czytelnika. Takiego, któremu lektura ma służyć wyłącznie do zabicia wagonowej nudy. Tym, zdaje się, tłumaczyć trzeba fakt, iż tłem historii o demonicznych kobietach są egzotyczne zakątki Europy: Francja, Alpy, Karpaty Wschodnie.

Nie da się, powtarzam, wykluczyć, iż w cytowanym długim urywku Ginsbert streszcza *Pociąg* Daniłowskiego. Ale ów „szalony pociąg” może mieć także inny, niepolski rodowód. Była już mowa o Zoli. Koniecznie trzeba dodać jeszcze jedno nazwisko, a najlepiej dwa: Dickensa, pomysłodawcy zbioru *Mugby Junction*, i Amelii B. Edwards, autorki *The Engineer* (z „podcyklu” *Branch Line*). Opowiadanie Edwards ma kształt narracji pierwszoosobowej, wystylizowanej na relację maszynisty (bliskie jest zatem monologowi wypowiedzianemu, co zdaje się też sugerować inna wersja tytułu: *An Engineer's Story*). Oto początek:

On, proszę pana, nazywał się Matthew Price, ja – Benjamin Hardy. Przyszliśmy na świat w odstępnie paru dni, wykarmieni zostaliśmy przez tę samą wieś, wyuczeni – w tej samej szkole. Nie pamiętam chwili, w której staliśmy się bliskimi przyjaciółmi. Nawet jako dzieci nie wiedziliśmy, co to jest pokłócić się<sup>32</sup>.

Historia, jaką poznajemy, układa się w dramat dwóch przyjaciół (prawie braci), których silnie wiąże wykonywana praca (są kolejarzami oddelegowanymi do Włoch; Ben jest maszynistą, Mat – pomocnikiem), a jeszcze silniej – Gianetta, młoda Włoszka, przez obu mężczyzn darzona gorącym uczuciem. Uczuciem, dodajmy, nie odwzajemnionym, bo Gianetta decyduje się wyjść za mąż za bogatego markiza. Wiadomość o planowanym ślubie wywołuje kłótnię przyjaciół, która koń-

<sup>31</sup> Zob. M. Baroli, *Le Train dans le littérature française*. Paris 1964, s. 215–274.

<sup>32</sup> A. B. Edwards, *The Engineer*. W zb.: *Macabre Railway Stories*, s. 43.



czy się śmiercią Mata. Kulminacyjny moment w „opowiadaniu maszynisty” przypada na podróż, jaką młoda para odbywa do Wenecji, gdzie markiz ma objąć posadę ambasadora. Maszynistą pociągu specjalnego jest Ben:

Była w mojej mocy, a ja byłbym pomszczony. Powinna umrzeć – ona, z której powodu moją duszę splamiłem krwią przyjaciela! Powinna umrzeć, w pełni zdrowia i piękna, i żadna siła na ziemi nie zdołałaby jej ocalić!

Pociąg pędzi; na twarzy pomocnika zaczyna rysować się strach. Kiedy katastrofa wydaje się już nieunikniona, Ben dostrzega po swej prawej stronie znajomą postać Mata:

Wydałem tylko jeden dziki krzyk, wyrzuciłem ręce nad głowę i padłem, jakbym był rażony toporem.

Kim była osoba, która pojawiła się w budce w krytycznym momencie?

Naturalnie, spodziewam się, że mówić się będzie, iż to było złudzenie optyczne lub że cierpiałem z powodu ucisku na mózg, lub nawet – że pracowałem pod wpływem nagłego ataku szaleństwa. Słyszałem wszystkie te argumenty wcześniej i, jeśli wolno mi powiedzieć, nie mam ochoty słyszeć ich znów. [...] Wszystko, co mogę powiedzieć – wszystko, co wiem – to to: Matthew Price zmartwychwstał, aby ocalić mą duszę i życie tych, na których ja, w swojej grzesznej furii, byłbym sprowadził zagładę. Wierzę w to, jak wierzę w łaskę Niebios i w przebaczenie skruszonym grzesznikom<sup>33</sup>.

Figurą, bez której opowiedziana historia nie mogłaby się obejść, jest młoda kobieta, pierwowzór kolejowej *femme fatale* (a więc także – „madonny sleepingu”). Najbardziej do tej historii zbliży się Ginsbert w opowiadaniu *Jedenaście minut opóźnienia*. Jego bohater, maszynista Benoist, umawia się na wieczorne spotkanie z Mariettą. Prowadzony przez Benoista pociąg ma jednak opóźnienie, rodzi się pomysł szalonej jazdy. Czerwone światło semafora przynosi opamiętanie. Jest jednak za późno: pociąg nie może już wyhamować. Krótco przed katastrofą maszynista wyrzuca z siebie słowa: „opętał mnie demon pędu i gna w objęcia śmierci” (74). Kim jest „demon pędu”? Kobieta, oczywiście. W szpitalu ranny Benoist dowiaduje się, iż Marietta feralnego wieczoru była z innym maszynistą.

Rozpatrywana forma opowiadania kolejowego musi skłonić do postawienia pytania o jej stosunek do powieści. Pytanie to wydaje się zasadne z kilku względów. Wśród omawianych utworów znalazł się *Marzyciel*, który – wobec swych rozmiarów – zasługiwałby raczej na miano „szkicu powieściowego” (bądź powieści). Co istotniejsze jednak, na liście polskich tytułów znalazły się dwa cykle opowiadań (*Demon ruchu*, *Kobiety w pociągu*). Oba przypominają mogą luźno skomponowaną powieść. Od cyklu tylko mały krok do kontynuacji, o której warto wspomnieć, by przywołać opowiadania Irzykowskiego (*Wagon astralny* i *Kowadło Morda*). Na uwagę zasługuje tutaj zwłaszcza druga z poruszanych spraw, tj. ciężenie „opowiadań kolejowych” ku cykliczności, ku układowi, gdzie w ramach podległości poszczególne jednostki cieszą się znaczną swobodą.

Przesłankom artystycznym, jakie dominują zwykle przy budowaniu cyklu, towarzyszą często względy ekonomiczne. Literatura (a zwłaszcza produkcja prze-

<sup>33</sup> *Ibidem*, s. 61–62.

znaczona do obiegu popularnego) jest wszak towarem, posłusznym prawu popytu i podaży. Cykliczność czy seryjność, będące pochodną sukcesu rynkowego, uwiadcniają raz jeszcze podobieństwo opowiadań kolejowych do obsługujących kolej „artefaktów”. Tam i tu estetyka idzie na kompromis z ekonomią. Nie jest to kompromis łatwy; w rzeczywistości wykreowanej przez Grabińskiego rodzi on, jak widzieliśmy, bunt bohaterów, który kończy się na ogół ich śmiercią.

Opowiadanie kolejowe (także w polskim wydaniu) powstaje, jak wspomniałem, pod ciśnieniem estetyki i ekonomii. Głównym czynnikiem strukturującym utwór wydaje się okoliczność, iż autor kształtuje go od razu jako towar obliczony na szybki zbył. W pierwszym zbiorze opowiadań kolejowych, *Mugby Junction*, rozpoznać można łatwo czynnik, który silnie oddziaływać będzie także na kształt cyklów późniejszych. Pięć utworów układa się tu w „cykl w cyklu”, tworząc w *Mugby Junction* odrębną całość, zatytułowaną *The Branch Line*. Kompozycja jej opiera się na dość wątych spoiwach. Rzec można, iż poszczególne opowiadania łączą się ze sobą trochę tak jak wagony w składzie pociągu. Tzn. pomimo przynależności do jednego zbioru zachowują daleko posuniętą odrębność. Całość jest otwarta – w elementarnym znaczeniu. Skoro Dickensowski cykl połączony został przestrzenią stacji Mugby Junction (i postacią bohatera), to można sobie wyobrazić jego dowolne powiększenie (każde opowiadanie jest wszak zapisem innego doświadczenia, jakie wynosi Barbox Brothers z wędrowek po sąsiadującej ze stacją okolicy). Wśród historii składających się na cykl *Mugby Junction* są takie, w których kolej wydaje się niezbywalnym składnikiem zdarzeń (*The Four-Fifteen Express*), i takie, gdzie jest ona ledwie tłem rozgrywających się wypadków i gdzie – teoretycznie – nie musiałaby się w ogóle pojawiać (*The Compensation House*). Atrakcyjność cyklu może być osiągnięta poprzez ustępstwa tematyczne. Nawet najznakomitszy cykl nuży, gdy czytelnikowi wciąż każe się przebywać w tym samym, kolejowym świecie.

W cyklu Ginsberta *Kobiety w pociągu* znalazły się utwory, które – gdyby zastosować do nich kryterium tematyczne – trudno byłoby nazwać kolejowymi (*List, La Ragazza, Ksantypa, Gęsi, Duch na Pelagoza, P-Pal*). Stają się one opowiadaniem kolejowym niejako w kontekście tych, których gatunkowa przynależność nie budzi żadnej wątpliwości. Coś podobnego znajdziemy w cyklu Grabińskiego *Namiętność*, gdzie jedynie *Przypadek* osadzony został w scenerii wagonu. Można chyba zaryzykować sąd następujący: *Namiętność* to cykl kolejowy (podobnie jak *Demon ruchu*), ale raczej w znaczeniu ‘do czytania w pociągach’ niż ‘o pociągach’. Grabiński, jak się zdaje, uświadamiał sobie tę dwuznaczność. Kiedy w liście do Eugeniusza Płomińskiego pisarz podawał wykaz swoich „naśladowców, uczniów i plagiatorów”, to do pozycji inspirowanych *Demonem ruchu* nie wahał się zaliczyć m.in. cyklu „nowel lotniczych” Janusza Meissnera<sup>34</sup>. Nie jest wykluczone, iż „kolejowość” *Licznika z czerwoną strzałką* oznaczała dla Grabińskiego pewien typ tematu i jego opracowania, nie zaś wyraźnie określony i tylko jeden temat. Prócz *Kobiet w pociągu* Ginsbert ogłosił m.in. cykl *Lorelay, czyli kobiety na morzu*. Byłoby przejawem bezzasadnej pedanterii próbować te tomy umieszczać w oddzielnych szufladkach gatunkowych. Podobnie rzecz się przedstawia

<sup>34</sup> Zob. A. Hutnikiewicz, *Twórczość literacka Stefana Grabińskiego (1887–1936)*. Toruń 1959, s. 92.

z cyklami Grabińskiego. Nie tylko *Demona ruchu*, ale i *Przypadek* oraz *Księgę ognia* zaliczyłbym do zbiorów kolejowych<sup>35</sup>.

Beletrystyka kolejowa to typ pisarstwa przeznaczonego do natychmiastowej konsumpcji. Wydania kieszonkowe były nietrwałe, bo książka po spełnieniu swej funkcji mogła już trafić tylko do kosza. Taki los przeczytanej książki staje się swoistym potwierdzeniem jej przynależności do literatury popularnej (wagonowej, rozrywkowej). Najprostszym certyfikatem użytkowości, która zdaje się boleśnie przeczyć naturze „prawdziwej” literatury, z jej aspiracjami do „ponadczasowego” trwania. Zauważmy, że w koszu, do którego trafia – po przeczytaniu – tom *railway stories*, kończą swój krótki żywot kolejowe rozkłady jazdy. Rozkłady dezaktualizują się dość szybko, stając się po prostu makulaturą; z całego nakładu zwykle tylko pojedyncze egzemplarze mogą liczyć na przetrwanie w archiwach kolejowych. Istnieje jeszcze jednak dla nich inna możliwość ocalenia, którą warto sobie uświadomić. Życie zdezaktualizowanych rozkładów wydłużyć mogą kolekcjonerzy, entuzjaści kolejni, zbieracze nietypowych pamiątek. Ich fikcyjnym protoplastą wydaje się Barbox Brothers z cyklu *Mugby Junction*. Los przeterminowanych rozkładów, które trafiają do hobbystów, to swoisty odpowiednik praktyki czytania opowiadań kolejowych poza wagonowym kontekstem. To także uzasadnienie dość oczywistego faktu, iż nie wszystkie egzemplarze *railway stories* kończą służbę w koszu z makulaturą.

Warto na koniec przywołać współczesny wiersz Christophera Logue’a *London Airport*. Poetyckim językiem mówi on o sytuacji, jaką usiłowałem tutaj naskicować, a która stanowi także ważną część współczesnego (związanego z lataniem) systemu literackiego. Utwór przytaczam w całości:

Ostatniej nocy w londyńskim porcie lotniczym / Zobaczyłem drewniany kosz / Z napisem: NIEPOTRZEBNA LITERATURA / MA BYĆ SKŁADANA TUTAJ / Napisałem więc wiersz / I wrzuciłem go do środka<sup>36</sup>.

<sup>35</sup> Związek *Demona ruchu* z *Księgą ognia* zdaje się wynikać jeszcze z faktu, iż w obu cyklach pisarz próbuje podejmować „tematy psychiatryczne”. Zob. S. Grabiński, *Księżę fantastów* (A. E. Poe). *Studium literackie*. „Lwowskie Wiadomości Muzyczne i Literackie” 1931, nry 3–5.

<sup>36</sup> Ch. Logue, *London Airport*. W zb.: *Poems on the Underground*. Ed. G. Benson, J. Cherniak, C. Herbert. London 1999, s. 69.