

Teksty Drugie 2008, 3, s. 111-117



Koleje nowoczesności

Jerzy Franczak

Roztrząsania i rozbiory

Koleje nowoczesności

Tematyka urbanistyczna cieszy się od dawna zainteresowaniem badaczy literatury. Miasto stanowi jeden z krystalizacyjnych ośrodków literatury nowoczesnej; jest metaforą czy metonimią procesów modernizacyjnych, wyzwaniem egzystencjalnym i wyzwaniem wobec tradycyjnych sposobów reprezentacji¹. Doświadczenie nowoczesności wyraża się w figurach przechadzki i *flâneura*, który błądząc ulicami, afirmuje przypadkowe i momentalne fenomeny miejskiego życia. Tłum – zgodnie ze słynnym stwierdzeniem Baudelaire’a – przypomina „olbrzymi zbiornik elektryczności”², a zanurzenie się w nim pozwala uchwycić esencję nowoczesności. Wojciech Tomasik przeciwstawia figurze przechadzki jazdę pociągiem, w której odnajduje zapoznaną manifestację nowoczesnej duchowości. Kolej jawi się jako materialny substrat lęków i nadziei nowoczesności – alternatywna ikona epoki, a zarazem rewers ekstatycznej *flânerie*.

Skupienie się na związkach kolei i literatury (postrzeganej w całym bogactwie relacji społeczno-kulturowych) ma umożliwić komplementarne względem „urbanistycznego” spojrzenie na modernizm. Definiując modernizm – za Ryszardem Nyczem – w kategoriach rozległego paradygmatu kulturowego, Tomasik podkreśla wagę dziewiętnastowiecznych doświadczeń „progowych”, które wiążą się z rewolucją przemysłową, urbanistyczną i komunikacyjną. Odwraca przy tym narzucające się proporcje: to miasto okazuje się formowane przez kolej, rozbudowuje

¹ Zob. E. Rybicka *Modernizowanie miasta. Zarys problematyki urbanistycznej w nowoczesnej literaturze polskiej*, Universitas, Kraków 2003.

² Ch. Baudelaire *Malarz życia nowoczesnego*, wstęp i przekł. J. Guze, kom. i przyp. C. Pichois w przekł. J.M. Kłoczowskiego, w: tegoż *Rozmaitości estetyczne, słowo/obraz terytoria*, Gdańsk 2000, s. 317.

się dzięki „demokratyzacji podróży”. Pojawienie się maszyn parowych i rozrost sieci „dróg żelaznych” warunkuje postęp innych procesów modernizacyjnych. To kolej odmienia przestrzeń (która się kurczy), czas (który nabiera ekonomicznej wartości i fizycznej namacalności), relacje społeczne (formowanie się ciała zbiorowego) oraz samego człowieka. Nie miasto jako takie, ale właśnie pociąg oraz dworzec stały się miejscami, w których „ciało po raz pierwszy wystawione zostało na konfrontację z siłami (bodźcami) modernizacji”³. Tomasiak usiłuje rozsypać splot obiektywnych sprzeczności oraz zbiorowych nadziei i lęków. W zmieniających się konceptualizacjach kolei znajdują odzwierciedlenie sprzeczne żywioły, kształtujące nowoczesność: demokratyzacji podróży towarzyszy instytucjonalizacja podziałów społecznych, euforii cywilizacyjnej – „febra kolejowa”, czyli strach przed katastrofą, a utopiom technologicznego raju – wizje automatyzacji, zniewolenia i zbydłecenia człowieka przyszłości.

Autor *Ikony nowoczesności* śledzi dynamikę procesów symbolizacyjnych, które obsadzały rekwizyty kolejowe w coraz to nowych konfiguracjach znaczeniowych. Próbuje połączyć ze sobą literaturę i kolejnictwo, niczym „dwa szlaki kolejowe, które nie mają wspólnego odcinka” (przynajmniej w polskiej literaturze przedmiotu – dość przypomnieć prace Jacques’a Noiray czy Marca Baroli). Książka ma być „jazdą próbną po wspólnym szlaku” (s. 10). Autor buduje ów wspólny szlak, trzymając się kilku reguł: ogranicza się do literatury, przykłady czerpie głównie z literatury polskiej (robi wyjątek dla *Bestii ludzkiej* Zoli i *253+1* Rymana), porządkuje materiał literacki, respektując chronologię. Ale skonstruowana przez niego trasa nie przypomina prostego szlaku kolejowego, a to za sprawą kapryśnego, meandrycznego toku wywodu, łączącego w najbardziej nieoczekiwany sposób historię techniki z dziejami sztuki, historię idei z anegdotą biograficzną, a analizy architektoniczne z dociekaniem etymologicznymi. Nie jest to bynajmniej zarzut – na tym polega urok przejażdżki, na którą zaprasza Tomasiak, że niekiedy czujemy się jak pasażerowie „szalonego pociągu” albo kolejki wąskotorowej w wesołym miasteczku.

Związki literatury i kolei zostały w rozprawie przedstawione z kilku różnych perspektyw. W perspektywie socjologicznej beletrystyka, będąca „jednym z kanałów społecznego komunikowania się” (s. 8), włącza się w dynamikę rewolucji komunikacyjnej. W odpowiedzi na szok technologiczny powstaje na przykład literatura kolejowa (*railway story*), która uśmierza nowoczesny *horror vacui*, towarzyszący podróży pociągiem. Sensacyjne fabuły, mające dostarczyć „efektu adrenaliny” i działać jak literackie valium, wpisują się w długi szereg form rozładowania napięć podróźnych (alkohol, kąpiele lecznicze itp.). W tym ujęciu literatura stanowi reakcję na przeżycie nowoczesności, chroni przed ciśnieniem nowych, nieoswojonych form. To jednak tylko wątek poboczny wielotorowych rozważań

³ W. Tomasiak *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Fundacja na Rzecz Nauki Polskiej – Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2007, s. 320. Cytaty lokalizuję w tekście.

Tomasika. Interesuje go przede wszystkim sposób, w jaki literatura ukazuje przemiany nowoczesności, opiewając kolej lub opisując związane z nią zagrożenia, petryfikując obiegowe mniemania i przekładając na system kolejowych wyobrażeń odwieczne metafory losu.

Metafora *peregrinatio vitae* – życia jako podróży – w czasach przednowoczesnych realizowała się głównie za sprawą przedstawień nautycznych. Zależny od wiatrów i zmagający się z żywiołami okręt podlega zarazem woli sternika, który zachowuje pewną autonomię i swobodę. Koncepcja życia jako heroicznych zmagania z zewnętrznymi żywiołami kontrastuje wyraziście z metaforą kolejową – gdyż trasę pociągu wyznacza układ szyn, a jego ruch podlega wskazaniom rozkładu jazdy. Określona czasowo i przestrzennie jazda koleją postrzegana jest przez romantyków jako karykatura podróży, negatyw romantycznego pielgrzymowania, czyli niespiesznego podążania podług prywatnej marszruty. Pociąg staje się – jak u Norwida – znakiem triumfu wartości materialnych, metaforą ludzkiej pychy i grzechu prometejskiego.

W kolejowych obrazach i metaforyzacjach wyrażają się lęki przed procesami modernizacyjnymi (jedną z ich obiektywizacji może być rozbudowana przez Johna Ruskina już w 1849 figura człowieka-paczki: istoty ludzkiej przemienionej w przesyłkę pocztową). Tomasiak śledzi równoległe dzieje literatury i kolejnictwa, co daje niezwykle ciekawe efekty. Okazuje się bowiem, że ten sam lęk przed modernizacją, który stoi u źródeł literackich konceptów, przejawia się też w projektach technicznych i architekturze, a ściślej: w rozlicznych typach działalności kamuflującej i stylizacyjnej. Industrializacja bowiem jest skrzętnie ukrywana, przez co kolejnictwo wieku XIX staje się domeną udawania: wagony przypominają dyliżanse⁴, wiadukty upodabniają się do rzymskich akweduktów, a naziemna infrastruktura udaje zwyczajną zabudowę. Dworzec – to nowoczesne *locus horridus* – imituje wyglądem renesansowe wille (stąd zresztą jego nazwa, odsyłająca do „dworu”, pałacu) i funkcjonuje niczym dekoracje teatralne, które „imitują to, co znane i zrozumiałe, zasłaniając rzeczy drażniące subtelne oko” (s. 209).

Późniejsza fetyszycacja techniki sprawia, że lokomotywa stała się znakiem historii współtworzonej przez człowieka. Sztuczność kolejowej infrastruktury, ongiś waloryzowana negatywnie, poczęła obrazować twórczą ingerencję techniki w krajobraz, stała się symbolem działań człowieka, nakierowanych na przekształcanie czy ujarzmianie przyrody. Pozytywistyczna *peregrinatio vitae* korzysta już głównie z dróg żelaznych. Wierze w postęp (który polega w pewnym sensie na eliminacji „luzu”; wzorem idealnie funkcjonującego mechanizmu pozostaje koło zębate, przekładnia) towarzyszy jednak niczym cień lęk przed żywiołami (para), które mogą wymknąć się spod kontroli. Te dwa impulsy zmagają się ze sobą, współtworząc ambiwalentne doświadczenie nowoczesności.

⁴ Wygląd pociągów analizuje też Jacques Noiray: wagon wystylizowany na mieszczkański dom łagodzi szok technologiczny (*Le Romancier et la machine*, José Corti, Paris 1982, s. 119 i nast.).

W rozprawie Tomasika tekstem kluczowym pozostaje *Bestia ludzka*, zwłaszcza zaś – zakończenie powieści, w którym główny bohater, Jacques, wdaje się w bójkę z mechanikiem, obaj wypadają z pociągu i giną pod kołami, zaś pozbawiony konduktora, pełen pijanych żołnierzy jadących na front osiemnastowagonowy skład pędzi na spotkanie z pewną śmiercią⁵. Widziano w tej scenie załamanie optymizmu cywilizacyjnego Emiła Zoli, wyraz nieufności względem procesu modernizacyjnego, obraz szaleństwa, które bierze górę nad rozumem. Autor *Ikony nowoczesności* odrzuca te interpretacje, uznając je za efekt rzutowania wstecz doświadczenia wojen światowych i obozów zagłady. Sam (zresztą, zgodnie z rozpoznaniem Baroliego i Noiray⁶) dostrzega w zakończeniu tej powieści znak „czasowego zapóźnienia człowieka wobec tempa przemian, jakie uruchomił” (s. 12). Innymi słowy, ów świat, nieustannie zagrożony wojną, podlega mimo wszystko prawom postępu: „pomimo tych kataklizmów ludzkość stale posuwa się naprzód, dąży do k r a i n y s z c z ę ś l i w o ś c i. Postęp jest spowalniany tylko przez ludzkie atawizmy, a o żadnym wyczerpaniu się cywilizacji czy jej definitywnym kresie nie może być mowy” (s. 97).

Śmierć Jakuba nie hamuje biegu maszyny, czy jednak pociąg zmierza do ideału etycznego, który leży „na antypodach świata jaskiń, jest antytezą pierwotności i instynktownych skłonności człowieka” (s. 98)? Jest, jak sędzę, wręcz przeciwnie, co wyjaśnia jedna z bohatererek: „Ach, to piękny wynalazek, nie ma co mówić. Jesteśmy mądrzejsi... Ale dzikie bestie pozostaną dzikimi bestiami i choćbyśmy wynaleźli jeszcze lepsze mechanizmy, dzikie bestie pozostaną pod spodem”⁷. Rozwój technologiczny, nietożsamy z postępem społecznym i moralnym, okazuje się ślepym narzędziem w rękach „zwierzęcia ludzkiego”, funkcją instynktownych potrzeb (które w powieści przybierają kształt popędów erotyczno-tanatycznych). Co więcej, Tomasik nie zwraca uwagi na aspekt polityczny powieści (metaforycznie ukazany los II Cesarstwa), ideologiczny (imperialna symbolika) czy archetypowy (trwałe skojarzenie pociągu z mrocznymi namiętnościami⁸). Pomija wszystkie poboczne wątki, które mogłyby okazać się ślepyimi torami. Powracając wiele

5 Zresztą pociąg ten przemknął przez ekrany kin... by wspomnieć tylko *Die Bestie im Menschen* Ludwiga Wolffa, *La Bête humaine* Jeana Renoir i *Human Desire* Fritza Langa. Można sobie wyobrazić, jak pasjonująca byłaby podróż szlakiem kolejowym przez różne dziedziny sztuk – od literatury i malarstwa po film czy sztukę popularne.

6 Baroli pisał o triumfie sił postępu nad atawizmami i ułomnościami ludzkiej natury, a Noiray – o postępie dokonującym się „na przekór nieokielzanej bestii ludzkiej” (M. Baroli *Le train dans la littérature française*, Editions N.M., 1964; J. Noiray *Le Romancier et la machine*, s. 162).

7 E. Zola *La bête humaine*, Fasquelle, Paris 1952, s. 35 (przekład mój – J.F.).

8 N. Starostina *Writing the Train. Imperial Visions, Masculinity and nationalism in the Work of French Writers in the Last Third of the Nineteenth Century*, „Dialectical Anthropology” 2003 vol. 27 nr 2.

croć do tej szczególnej interpretacji finału *Bestii ludzkiej*, buduje kolejne analizy, nieustannie się do niej odnosząc.

Bestią ludzką po polsku – i ironicznym odwróceniem tezy Zoli – okazuje się przeto dzieło Reymonta. Zola podejmuje bowiem estetyczny ideał Baudelaire’a *Pays de Cocagne* i przekształca go w ideał etyczny. Reymont natomiast ukazuje ziemię obiecaną jako dziedzinę groźną i niszczycielską. Koło napędowe, które miażdży jego bohaterów, jest antytezą nadziei – to koło tortur lub dzieło szatańskie. Tomasiak prowadzi nas szlakiem kapryśnie dobieranych, choć ciekawie interpretowanych utworów polskiej literatury nowoczesnej. Analizuje niestabilną pozycję poznawczą podmiotu i interferowanie widzenia z wiedzą w *Listach z podróży do Ameryki* Sienkiewicza, a także sposób przedstawienia przemian społeczno-ekonomicznych w szeregu obrazków podróży. Opisuje nierozstrzygalność quasi-kryminalnych fabuł ze zbioru *Demon ruchu* Stefana Grabińskiego. Czyta *Szaloną lokomotywę* Witkacego jako parodię kultu maszyn i technologiczowanych sztuk oraz równoczesną rozbiórkę naturalizmu i ironiczną trawestację naukowych ambicji Zoli. Analizuje poetykę Przybosa w kategoriach filozofii energooszczędności. Łączy rekonstrukcję założeń architektonicznych Dworca Głównego w Warszawie z literackimi portretami tego miejsca (z opowiadania Heleny Boguszewskiej i z liryku Józefa Czechowicza). Czyta wreszcie wiersze o pociągu – wykładając na przykład implikacje kulturowe i technologiczne *Lokomotywy* Tuwima.

Lokomotywa znaczy postęp: pędzi wbrew naturze, dzięki umiejętności manipulowania żywiołami. Jest znakiem sztucznej organizacji ludzkiego uniwersum i marzeń o nowym wspaniałym świecie przyszłości. Częścią przyszłości staną się jednak wkrótce kominy Auschwitz. Spośród dwóch uogólnionych modeli ujmowania tej złożonej problematyki – których wykładnikami są „piekło” i „fabryka” – pierwsze zakłada, że zło przychodzi spoza świata uregulowanego przez normatywne wskazania kultury, drugie natomiast zwraca uwagę na zakorzenienie obozów zagłady w procesach modernizacyjnych. Schematowi „rzeczy nieludzkiej” przeciwstawia się model „rzeczy arcyłudzkiej”, a idei „barbarzyństwa” – przekonanie, iż w dziele Zagłady zawiera się kwintesencja nowoczesności⁹. Sieć torów, funkcjonująca jako figura dziewiętnastowiecznego optymizmu cywilizacyjnego, okazuje się nieświadomie zastawioną pułapką. Opisy świata „odrutowanego szynami” z opowiadań Zofii Nałkowskiej i Tadeusza Borowskiego miałyby po raz kolejny przynosić antytezę Zoli: podczas gdy katastrofa w *Bestii ludzkiej* była wynikiem błędu jednostek, tutaj wydaje się logicznym zwieńczeniem cywilizacyjnych procesów. Mocna teza interpretacyjna o rzekomym optymizmie cywilizacyjnym Zoli ustawia go (niepotrzebnie, a może i niesłusznie) w opozycji względem głównego nur-

⁹ Tomasiak podąża w swoich rozważaniach śladem Zygmunta Baumanna, nie rezygnuje jednak z oryginalnego wkładu w postaci antropologicznie sprofilowanej refleksji nad historią techniki. Zauważa na przykład, że to kolej sprawiła, iż program *Endlösung* wydawał się przedsięwzięciem rentownym, a argument ekonomiczny wspierał ideologię rasistowską.

tu nowoczesnej literatury, opartego na nieufności i krytyce. Wydaje się wręcz, że to pociąg z *Bestii ludzkiej* przeobraża się w parowóz dziejów i zatrzymuje na stacji „socjalizm”...

Znakomity rozdział poświęcony socrealizmowi otwiera analiza dyskursu Marksa, który drogę, jaką ma pokonać proletariats, widział jako nowoczesny skład kolejowy. Pociąg stał się u niego czytelnym znakiem obiektywności praw ekonomii. Maszyna parowa to baza (technologiczne zaawansowanie), wymagająca zmiany nadbudowy (stosunków własności). Lokomotywami są zaś rewolucje – nie bez kożery metafora lokomotywy odnosiła się do samego Stalina (którego pseudonim, kojarzący przywódcę z maszyną, zaznacza niezniszczalność i niezależność od żywiołów). Ten progresywny wątek myślenia utopijnego przewija się zarówno w utworach literackich (*Słowo o Stalinie* Broniewskiego), jak i w kulturze popularnej (*Pieśń kolejarzy*). Z wszystkich tych przekazów wydobyć można apoteozę „tego, co doskonale zaplanowane i podległe pełnej kontroli, racjonalne i kolektywne” (s. 295), a co służy umacnianiu totalitarnej władzy.

Nie licząc dziwnego, bonusowego rozdziałiku o interaktywnej powieści 253 + 1 Geoffa Rymana, podróż „wspólnym odcinkiem historii literatury i kolejnictwa” kończy się właśnie tutaj: na ostatnim etapie cywilizacji przemysłowej. Kolejne półwiecze, które (odwołując się ponownie do Baumanna) nazwać by można epoką przejścia od ciężkiej do lekkiej nowoczesności, odmienia radykalnie obraz kolei i jak się wydaje, zapoznaje przy tym jej metaforyczną nośność. Historia degradacji „ikony nowoczesności” mogłaby jednak stanowić ciekawy głos w sporze o granice tej ostatniej. Należałoby może prześledzić równoczesność metamorfoz symbolicznych kolei i przemian społeczno-kulturowych. Należałoby przedłużyć narysowane tutaj linie, opisując choćby powiązanie dzieła Zagłady z metaforą kolejową u Tadeusza Różewicza czy Wisławy Szymborskiej (*Jeszcze*). Czy ten pociąg, który „kończy / swój bieg / zamienia / się w pomnik” (poemat *Pociągi* z tomu *Nowyżk profesora*) nie zatrzymuje się aby na granicy dwóch nowoczesności? A czy drugi, inny skład, nie mknie równocześnie przez powojenną zwyczajność, która przybiera kształty mazowieckiej równiny (u Białoszewskiego) lub bieszczadzkich ostępów (u Stachury)? Być może niezwykle pomysły Kuśniewicza (pociąg-widmo w *Królu obojga Sycylii*) czy Parnickiego (pociąg czasoprzestrzenny w *Tożsamości*) rozpoczynają „prywatyzację” ikony? A może esencja nowoczesności poczyna obracać się w fantom, by powrócić w postaci jednego z wielu rekwizytów minionej epoki w prozie Andrzeja Barta (*Pociąg do podróży*) czy poezji Adama Wiedemanna?

Znak zapytania na końcu powyższych zdań odsyła do nierozpoznanego obszaru sensów, w którym znalazła się ikona kolei. Po lekturze opowieści Tomasika wyobraziłem sobie ciąg dalszy – i ujrzałem ów dwunastorozdziałowy skład wjeżdżający w obszar wzmagającej się niejednoznaczności, a następnie wzbijający się w powietrze. I przypomniały mi się dwa wiersze Andrzeja Sosnowskiego – poety, który jako jeden z wielu upodobał sobie kolejową metaforyzację. W wierszu *Inaczej* maszyna podlega wymownej desubstancjalizacji, przekształca się w „nagle terytorium o płynnych granicach / pulsujący kontur puszczonego po szynach / obłok stali, bly-

sków, zgrzytów i kotysań, / plazmę ciepła drżącą jak meduzia płama. / Nieduzia płama? Tu pan przeszarżował, / trzeba opuścić skład”. Wyproszony z pociągu, wyrugowany z arcynowoczesnego ruchu podmiot znajduje schronienie w domenie językowych skojarzeń i wystawia ikonę nowoczesności na wołną grę znaków. Natomiast w utworze zatytułowanym *Thrakt* Sosnowski aranżuje sytuację symetryczną: ckliwe pożegnanie starego świata, oddalającego się w niewiadomym kierunku: „Odprowadzając świat / na pociąg? Od samego początku / z narastającą talią: chusteczek i pocałunków? Na dworzec / jak zwykle o świcie. [...] Opóźniony pociąg ekspresowy *X is falling down, et cetera*. / Leżysz na peronie, który wisi jak weranda w pustym połu”.

Dworzec nie jest tu ani *locus amoenus*, ani *locus horridus* – to miejsce absurdałne, zawieszona w próżni, pozbawiona istoty. To pusta przestrzeń, niewypełniona żadnymi sensami, domagająca się rozpoznania i opisu. Rozumiem ją również jako przestrzeń potencjalnych badań. Nie mam przy tym wątpliwości, kto mógłby stać się jej odkrywcą – ktoś bowiem łączy w jednej osobie kompetencje historyka literatury i znawcy kolejnictwa?

Jerzy FRAN CZAK

Abstract

Jerzy FRAN CZAK
Jagiellonian University (Kraków)

Vicissitudes of Modernity

In his discourse titled *Ikona nowoczesności* ['The Icon of Modernity'], Wojciech Tomasiak investigates into literary representations of railway [note: the Polish for 'railways' and 'vicissitudes' is homonymous], juxtaposing them with a variety of cultural texts (visual arts, architecture, socio-political journalism). Railway appears to be an alternative essence of modernity (as seen against the Town); hopes and fears of a human exposed to confrontation with modernity forces are revealed in its changing representations.