

Napis XX 2014

*Napis* 



## Romantyczne (i nie tylko) drogi żelazne

s. 290-292

Wojciech Kaliszewski

## Romantyczne (i nie tylko) drogi żelazne

WOJCIECH KALISZEWSKI

WOJCIECH TOMASIK, *INNA DROGA. ROMANTYCY A KOLEJ*, WYDAWNICTWO IBL PAN, WARSZAWA 2012, ss. 308

Odkąd w pierwszych dziesięcioleciach XIX wieku najpierw w Europie, a później także na innych kontynentach, zaczęto łączyć miasta drogami żelaznymi, żywe stało się nowe doświadczenie cywilizacyjne: podróż koleją. I nie chodzi tutaj tylko o wykorzystanie nowego wynalazku, jakim była maszyna parowa. Kolej dokonała bowiem wielu istotnych zmian w obyczajowości, relacjach społecznych, modyfikowała sposób myślenia o przestrzeni, a także inspirowała do utrwalania relacji z podróży tym nowoczesnym środkiem transportu. O podróżowaniu pociągami pisano w prasie, tej szaleńczej przygodzie poświęcano całe akapity w pamiętnikach i listach. Kolej trafiła także – i to bardzo szybko – do literatury. Dworcowe poczekalnie, wnętrza wagonów, rozmowy pasażerów pierwszej, drugiej i trzeciej klasy dostarczały tematów pisarzom, którzy albo poświęcali im osobne utwory, albo włączali je w dłuższe fabuły. Wiek XIX był głęboko zafascynowany koleją, żelaznymi drogami, wiaduktami, parowozami, a przede wszystkim gigantyczną mocą tkwiącą w parowych kotłach, które przeobrażały ówczesną Europę. Było to stulecie, w którym myśl techniczna wchodziła w poważne – twórcze – relacje z wyobraźnią artystyczną. Przez długie dziesięciolecia optymizm towarzyszący wynalazkom nie budził wątpliwości i zastrzeżeń. Sztuka nie karmiła się jeszcze hasłami ekologicznymi, a wizja cywilizacyjnej katastrofy była odległą perspektywą XX wieku. Kolej długo pozostawała symbolem nowoczesności, rozwoju i dynamiki. Tak było również w Polsce, która podzielona i pozbawiona własnej państwowości szczególnie mocno potrzebowała sposobów i środków, które mogłyby ją wewnętrznie scalić. Drogi żelazne stały się więc szlakami zbliżającymi polskie miasta, pozwalały szybciej i lepiej komunikować się ze sobą mieszkańcom trzech zaborów. Nic dziwnego, że o kolei Polacy mówili i pisali sporo. Z perspektywy historycznej wyraźnie widać, że w dziewiętnastym stuleciu pojawiła się duża i ciekawa biblioteka tekstów poświęconych polskim drogom żelaznym. Zaczęła ona powstawać już od momentu

uruchomienia pierwszych linii kolejowych na ziemiach polskich, a nawet jeszcze przed ich powstaniem.

Te relacje od lat zbiera, bada i analizuje wybitny znawca historii kolei w Polsce, Wojciech Tomasik. W 2007 roku w serii monografii humanistycznych Fundacji Nauki Polskiej wyszła znakomita książka jego autorstwa pod tytułem *Ikona nowoczesności*, ukazująca miejsce kolei w wyobraźni artystów i w przestrzeni polskiej kultury. Niedawno otrzymaliśmy kolejną książkę zatytułowaną *Inna droga. Romantycy a kolej*. Tym razem jest to praca składająca się z dwóch zasadniczych części – z antologii tekstów o kolejach, dworcach i podróżach pociągami autorów żyjących i tworzących w pierwszej połowie XIX wieku oraz z obszernego wstępu, który spełnia wymogi rozprawy naukowej. Czytelnik może więc poznać nie tylko różne pod względem gatunkowym, rzeczowym i stylistycznym świadectwa związane z historią kolei na ziemiach polskich w czasach romantyzmu, ale ma także okazję przyjrzeć się rozwojowi i znaczeniu kolei w historii XIX wieku.

Książka Tomasika to znakomity przykład harmonijnego połączenia edycji tekstów z analizą ich funkcji w historii oraz z opisem kontekstu kulturowego właściwego dla czasów ich powstania. Te trzy płaszczyzny tworzą podstawową strukturę *Innej drogi*.

Pierwsza kwestia, na którą zwracam szczególną uwagę, dotyczy koncepcji samej antologii. Autor chciał – o czym pisze w komentarzu – odtworzyć przy pomocy relacji, opisów i sprawozdań dynamikę przemian cywilizacyjnych charakteryzującą pierwszą połowę XIX wieku. Stąd decyzja edytorska, aby w antologii jako podstawę druku konsekwentnie wybierać pierwsze wydania. Zamieszczone tutaj teksty są zgodne z pierwodrukami, publikowanymi najczęściej w prasie lub w edycjach wspomnień czy listów. Są to świadectwa jakby „z pierwszej ręki”.

Tematycznie materiał antologii został podzielony na cztery działy. Pierwszy dotyczy kwestii ogólnych, związanych z „drogami żelaznymi”. Znalazły się tutaj z jednej strony bardzo ciekawe artykuły o rozwoju techniki, o zastosowaniu maszyn parowych i poprawie komunikacji w świecie. Autorowi udało się też zebrać i zamieścić w tym właśnie rozdziale także wiele fragmentów wyjętych z literatury pięknej, poświęconych bezpośrednio kolei i podróżom pociągami. Obok artykułów polemicznych i dyskusyjnych w tej części znalazły się również teksty o funkcji sprawozdawczo-informacyjnej. Dzięki temu wyborowi mamy więc okazję poznać reakcje pisarzy na ten niezwykle wówczas wynalazek.

Część drugą autor poświęcił przedstawieniom i opisom ścisłej przestrzeni kolejowej. Przedziały wagonowe, pomieszczenia dworcowe, poczekalnie, restauracje i perony tworzyły zupełnie nowy, wcześniej nieznaną porządek przestrzenny. Podróżny musiał nauczyć się sposobów korzystania z tej przestrzeni. Dworce były nowymi punktami na planach miast, stając się często centrami przyciągającymi handlarzy i właścicieli środków transportu miejskiego. Na tę nową rzeczywistość

składały się dekoracje, przeszklone hale dworcowe, projekty mebli, uniformy kolejowej i dworcowej służby, a także funkcje i zawody wcześniej nieobecne w życiu społecznym. Dworce stawały się nowymi placami miejskimi. Tutaj spotykali się ludzie z dalekich stron, twarze nieznanymi mieszały się z postaciami od dawna znanymi. To wszystko tworzyło nowe jakości, stawiało nowe pytania i rodziło nowe problemy. Dzięki połączeniom kolejowym niezmienny do tej pory i stabilny świat modernizował swoje oblicze i stawał się częścią wielkiej, nowoczesnej i dynamicznej wspólnoty cywilizacyjnej.

Podróż koleją była wówczas wydarzeniem niezwykłym i niepodobnym do podróży karetami pocztowymi i dyliżansami. Nic zatem dziwnego, że interesowano się tym nowym środkiem komunikacyjnym, przeżywano jazdę i powszechnie podziwiano sprawne funkcjonowanie pojazdów szynowych. Rozdział trzeci *Innej drogi* składa się właśnie z takich świadectw. Znalazły się w nim opisy podróży czy widoków z okien pociągu – i to nie tylko napisane prozą, ale również wierszem.

W ostatniej części antologii autor zgromadził teksty o charakterze refleksyjnym, mające niekiedy nawet ambicje filozoficzne. Pojawia się w nich – w mniej lub bardziej rozwiniętej formie – przekonanie, że istnieje podobieństwo między podróżą koleją a kolejami życia. To oczywiście nie wszystkie obecne w zebranych tutaj tekstach motywy i tematy. Antologia jest znacznie bogatsza. Należy dodać, że nigdy wcześniej nie zestawiano u nas tekstów poświęconych kolejom. Książka Wojciecha Tomasika jest więc pozycją pod tym względem pionierską.

*Inna droga* to niezwykle ciekawe spojrzenie na polski romantyzm i na polską rzeczywistość pierwszej połowy XIX wieku. Autor w sposób nie tylko kompetentny, ale i przyciągający uwagę czytelników pasją badawczą opowiada o tej niezwyklej przemianie cywilizacyjnej, jaką zapoczątkowały drogi żelazne. Wspomniana wyżej rozprawa o kolejach w czasach romantyzmu, stanowiąca źródło wiedzy o faktach, jest właściwie podstawową monografią kolei w kontekście polskiej kultury romantycznej. Autor w pełni zrealizował zamierzenie, polegające na udowodnieniu, że Polacy zaznajamiali się z kolejową nowością nie gorzej niż inni Europejczycy. Dzięki badaniom i kwerendom przeprowadzonym przez Wojciecha Tomasika polski romantyzm staje się bogatszy o wiele nowych znaczeń. Między innymi za sprawą – jak powiada autor – „polskiego dyskursu kolejowego” w czasach romantyzmu urzeczywistniała się tradycja oświeceniowa. W sferze praktycznej i cywilizacyjnej zaznaczała się bowiem wspólna linia poszukiwań i działań, rozciągająca się ponad programowymi podziałami. To ciekawe, przeczące utartym schematom interpretacyjnym spojrzenie na ewolucję epok historycznych i kulturowych.

Książka Wojciecha Tomasika to bez wątpienia jedna z najciekawszych i poznawczo najcenniejszych pozycji historycznoliterackich i edytorskich ostatnich lat. Powinien po nią sięgnąć każdy badacz kultury XIX wieku.