

## PODRÓŻ NA ZACHÓD. MOTYWY KOLEJOWE W LITERACKICH ZAPISACH DEPATRIACJI\*

W XX wieku Marc Augé zaproponował kategorię nie-miejsca na określenie przestrzeni tranzytowych, nierelacyjnych i nietożsamościowych<sup>1</sup>. Francuski antropolog za nie-miejsce uznał m.in. pociąg i dworzec, jednak tranzytowość nie jest cechą, która została przypisana przestrzeniom kolejowym dopiero w XX wieku. Kolej szybko przestała być symbolem panowania człowieka nad przyrodą oraz jego nieograniczonych możliwości kreacyjnych i poznawczych. Już na przełomie XIX i XX wieku droga żelazna implikuje mniej optymistyczne konotacje – zaczyna być postrzegana jako miejsce rozmycia tożsamości, ograniczenia i ubezwłasnowolnienia jednostki. Pociąg nie jest już wyłącznie znakiem postępu, ale także przestrzenią zamknięcia i separacji, maszyną niepoddającą się panowaniu człowieka, wymykającą się spod jego kontroli. Podobnie u schyłku XIX wieku traktowano dworce i poczekalnie, stanowiące *salle des pas perdus*<sup>2</sup> – salę zagubionych kroków, w której dochodzi do uprzedmiotowienia podróżnego, co obrazowo opisuje Wojciech Tomasiak: na dworcu kolejowym „[...] jakość zmienia się w ilość, nazwisko – w cyfrę, osoba – w funkcję”<sup>3</sup>.

Kolejowa dehumanizacja osiągnęła swoje apogeum w czasie II wojny światowej, gdy pociągi były używane w celu transportowania więźniów do obozów koncentracyjnych. Jest to wydarzenie bez precedensu, a jego unikatowość powoduje, że nie ma możliwości, by porównać je do niego cokolwiek innego. Ale jednocześnie nie jest to jedyny przypadek w najnowszej historii, w którym podróż komunikacją kolejową spowodowała masowe doświadczenie traumatyczne. Tematem mojego artykułu są literackie zapisy depatriacji na tzw. Ziemię Odzyskane w wyniku przesunięcia granic państwowych Polski w 1945 roku. Materiałem badawczym jest powstająca w latach 1945-1989 polska

---

\* Tekst stanowi rozszerzoną i poprawioną wersję artykułu „Pociąg wypluł z siebie ludzką wartość”. *Rzecz o depatrianckiej podróży traumatycznej na przykładzie polskiej literatury osadniczej*, opublikowanego w czasopiśmie „Świat Tekstów. Rocznik Słupski” (nr 11/2014).

<sup>1</sup> M. Augé, *Nie-miejsce. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, przeł. R. Chymkowski, Warszawa 2010.

<sup>2</sup> Zob. hasło *Salle des pas perdus*, [w:] *Słownik wyrazów obcych*, cz. 2: *Sentencje, powiedzenia, zwroty*, red. I. Kamińska-Szamaj, Warszawa 2001.

<sup>3</sup> W. Tomasiak, *Kolej i nowoczesna tożsamość. Trzy analizy*, [w] *idem, Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007, s. 215.

literatura migracyjna, w której można odnaleźć świadectwa powojennej zbiorowej traumy, często wpisanej w motywy kolejowe.

Tuż po II wojnie światowej Polskę ogarnęła fala przymusowych migracji na niespotykaną dotąd skalę. Wraz ze zmianą granic państwa doszło do przemieszczenia wielkich mas ludzkich. Powojenne władze nie tylko zachęcały do osadnictwa na terytoriach anektowanych, ale często to osadnictwo wymuszały, szczególnie w przypadku ludności z Kresów Wschodnich – terenów, które po konferencji w Jałcie znalazły się poza granicami Polski. W większości przypadków podróz „z kresów na kresy”<sup>4</sup> odbywała się właśnie za pośrednictwem kolei. „W czterdziestym piątym i szóstym pociągi w Polsce jechały na zachód”<sup>5</sup> – pisze Henryk Ankiewicz w reportażu o pierwszych powojennych mieszkańcach Gorzowa Wielkopolskiego. Pomimo tego, że oficjalna propaganda przedstawiała Ziemię Zachodnie jako krainę szczęśliwości, czekającą tylko na zagospodarowanie przez Polaków i utrzymaną po wojnie w wyniku sprawiedliwości dziejowej, to literackie opisy podróży depatrianckiej często przeczą takiej propagandowej wizji. Motyw tej podróży wydaje się szczególnie w literackim nurcie zachodnim, gdyż jego realizacje stanowią w pewnej mierze odejście od silnie zideologizowanego wzoru opowiadania o rzeczywistości pojałtańskiej, narzucanego literatom przez władzę. Omawiając narracje osadnicze, należy mieć na uwadze, że obowiązującą matrycę opowieści o powojennej migracji organizowały określone obostrzenia cenzuralne – do repertuaru tematów zakazanych należało m.in. używanie terminu „deportacja”, przedstawianie procesów wykorzenia i degradacji kulturowej oraz opisywanie dramatu wysiedlenia. Zamiast tego należało tworzyć obrazy zakorzenienia i wrastania, asymilacji i integracji<sup>6</sup>.

Tymczasem wizerunki kolei w literaturze podejmującej temat zasiedlania terenów ponemieckich niejednokrotnie zaprzeczały wizji arkadyjskości tzw. Ziem Odzyskanych, kreowanej przez politykę kulturalną PRL. Opisy degradacji i dehumanizacji podróży ukazują przesiedlenia jako doświadczenie traumatyczne. W swojej refleksji chcę wskazać na trzy strategie realizacji motywów kolejowych, powtarzające się w utworach wielu autorów podejmujących temat osadnictwa na terytoriach anektowanych. Strategie te można hasłowo określić jako dehumanizację człowieka, animizację pociągu oraz rozpad przestrzeni dworcowej. W szkicu wskażę ponadto na motyw odbudowy kolei jako elementu normalizacji życia w zniszczonym przez wojnę kraju. Przyjrzyć się pokrótce również opisom wysiedlenia ludności niemieckiej.

---

<sup>4</sup> Jest to sformułowanie Mirosława Maciorowskiego, który w ten sposób zatytułował zbiór reportaży i relacji uczestników depatriacji, zob. *Sami swoi i obcy. Z kresów na kresy*, red. M. Maciorowski, Warszawa 2011.

<sup>5</sup> H. Ankiewicz, *Mały poczet wielkich ludzi*, [w:] *Dzień pierwszy, dzień drugi. Antologia reportaży o Ziemi Lubuskiej*, Zielona Góra 1974, s. 25.

<sup>6</sup> Zob. B. Bakuła, *Między wygnaniem a kolonizacją. O kilku odmianach polskiej powieści migracyjnej XX wieku (na skromnym tle porównawczym)*, [w:] *Narracje migracyjne w literaturze XX i XXI wieku*, red. H. Gosk, Kraków 2012, s. 171.

Dehumanizacyjny charakter podróży depatrianckiej jest przedstawiany w narracjach osadniczych na kilka sposobów. Jednym z nich jest animalizacja podróżnych, a nawet ich reifikacja, polegająca na przykład na sprowadzeniu ich do roli paczki czy też towaru. Figura człowieka-paczki kolejowej ma jednak o wiele starszy rodowód – pojawiła się bowiem już w XIX wieku. „Kolej przemienia podróżnego w żywą przesyłkę pocztową”<sup>7</sup> – pisał w 1849 roku John Ruskin. W podobnym tonie wypowiadał się Józef Ignacy Kraszewski, opisujący swoje wrażenia z podróży drogą żelazną: „Ściśnięty w wagonie, zanumerowany jako rzecz [...], jedzie król zdegradowany do roli tłumoka [...].”<sup>8</sup> Dziewiętnastowieczną ilustracją figury człowieka-paczki jest grafika Honoré Daumiera *Impressions et Compressions de voyage* z 1853 roku, na której widzimy tłum w wagonie, ściśnięty do granic możliwości, bezwolnie poddany pędowi pociągu. Podróż koleją przedstawiana na innych rysunkach tego artysty również nawiązuje do motywu człowieka-paczki, by przypomnieć scenkę z wagonu trzeciej klasy (*Le Wagon de troisième classe*, 1864) czy wizerunek dzikiego tłumu próbującego przedostać się do przepełnionego pociągu (*Les Trains de Plaisir*, 1864). Jednak o ile w XIX wieku – jak pisze Kraszewski – pasażerowie upodabniali się do żywego towaru, znajdującego się jednak w pociągach osobowych, o tyle depatrianci przemieszczani na Ziemi Zachodnie byli podobni raczej do towaru zwierzęcego lub nawet nieożywionego, wtłoczonego w wagony nie pasażerskie, ale bydłce lub towarowe. Liczne opisy przerw w podróży, wielotygodniowych postojów oraz towarzyszącej im dezorientacji świadczą o uprzedmiotowieniu przesiedleńców.

Z animalizacją człowieka wiąże się przedstawianie pociągu jako klatki. „To wagon dla zwierząt [...], zapchają nas jak świnię do klatki”<sup>9</sup> – mówi jeden z bohaterów *Repatriantów* Stanisława Srokowskiego, powieści, której akcja niemal w całości rozgrywa się w bydłczych wagonach. Bogusław Bakula zwraca uwagę na globalną metaforę pociągu u Srokowskiego<sup>10</sup> – to cały świat, w którym zamknięto nie tylko podolską wioskę wysiedloną z Kresów, ale także zwierzęta. Jeśli pociąg jest w tej powieści metaforą całego świata, to ów świat jest zamknięty i ograniczony. Nie ma z niego ucieczki, a ludzie i zwierzęta egzystują na tym samym poziomie, co sygnalizuje też inny autor – Dionizy Sidorski w *Ziemi obiecanej*: „– Ojej, całe nogi mi opryskała – wrzasnęła Marta. Krowa miała podstawione wiadro, łajno jednak tym razem nie trafiło do środka [...]. – Niech panienka sobie wytrze szmatą”<sup>11</sup>. Podróźni nie tylko przebywają wśród domowego bydła, ale są wręcz zmuszeni do współuczestniczenia w zwierzęcych czynnościach fizjologicznych.

<sup>7</sup> J. Ruskin, *Siedem blasków architektury*, cyt. za: W. Tomasik, *Kolej i nowoczesna tożsamość...*, s. 198.

<sup>8</sup> J.I. Kraszewski, *Kartki z podróży 1858-1864*, Warszawa 1977, s. 31.

<sup>9</sup> S. Srokowski, *Repatrianci*, Warszawa 1988, s. 43

<sup>10</sup> B. Bakula, *op. cit.*, s. 168.

<sup>11</sup> D. Sidorski, *Ziemia obiecana*, Katowice 1965, s. 63.

Skojarzenie z klatką oddaje hermetyczny charakter depatrianckiego wagonu, stanowiącego przestrzeń klaustrofobiczną, z której nie można się wydostać bez zezwolenia – to klatka-pułapka. Właśnie w taki sposób określają wagon bohaterowie opowiadania *Po prostu list* Zenona Łukaszewicza: to pudło, które przypomina pułapkę<sup>12</sup>. Zaryglowany towarownik szczelnie izoluje od wszystkiego, co znajduje się na zewnątrz, „od przestrzeni, która – w momencie zagrożenia – staje się alternatywą, daje szansę ucieczki i uratowania zdrowia lub życia”<sup>13</sup>. Depatrianci nie mają takiej alternatywy. Zostają zdehumanizowani nie tylko poprzez fatalne warunki, w jakich są przewożeni, ale również dlatego, że podróż odbywa się pod przymusem – a zatem podróżni tracą podmiotową moc sprawczą. „[...] Jechali, a właściwie wieziono ich do tego miasta, o którym tylko tyle wiedzieli, że po niemiecku nazywało się Landsberg”<sup>14</sup> – pisze Łukaszewicz. Depatrianci nie jadą, depatrianci są więzieni<sup>15</sup> – użycie strony biernej sugeruje, że nie są sprawcami działania podejmowanego zgodnie ze swoją wolą, ale raczej obiektami sterowanymi przez jakiegoś innego, bliżej nieokreślonego decydenta. Podróż kolejną jest jak spektakl wyreżyserowany przez „Kogoś”, kto nie daje podróżnemu możliwości improwizacji<sup>16</sup>. Podróżny zamienia się w więźnia kontrolowanego przez maszynę, o której Michal de Certeau pisze: „[...] ów pierwotny napęd, niewidzialny i jedyny sprawca, jest samotnym bogiem, źródłem wszelkiego działania. Podobny do więzienia i okrętu”<sup>17</sup>.

W pociągu, będącym jednocześnie pułapką i więzieniem, można znaleźć się zupełnie przypadkowo, co jeszcze bardziej wzmacnia poczucie zagubienia, niepewności i niesprawiedliwości. Takie odczucia towarzyszą tytułowemu repatriantom z powieści Srokowskiego: „Wagon przypominał wielką, mroczną i woniejącą kapustą beczkę, wewnątrz której zupełnie przypadkiem i nie wiadomo jak znaleźli się ludzie, którzy nie wiedzieli teraz, co mają z sobą począć”<sup>18</sup>. Ich izolację wzmacnia zupełne odcięcie od świata zewnętrznego – wagon nie ma okien, nie można więc zobaczyć, jaki krajobraz znajduje się na zewnątrz, a tym samym nie można, chociażby w przybliżeniu, określić swojego położenia na mapie migracji. W tym przypadku nie dochodzi do „widzenia kolejną”, czyli do tego typu percepcji, w której – jak pisze Tomasik – poruszający się pociąg stanowi specyficzne narzędzie poznawcze, uzbrajające oko<sup>19</sup>. Ograniczona przestrzeń wagonu czyni podróżnych ociemniałymi, są w nim „poupychani po kątach,

<sup>12</sup> Z. Łukaszewicz, *Po prostu list*, [w:] *Podróż do zielonych wzgórz. Almanach opowiadań pisarzy lubuskich*, Zielona Góra 1964, s. 119.

<sup>13</sup> W. Tomasik, *Życie jest podróżą...*, s. 26.

<sup>14</sup> Z. Łukaszewicz, *op. cit.*, s. 119.

<sup>15</sup> Te i kolejne podkreślenia są moje.

<sup>16</sup> W. Tomasik, *Życie jest podróżą (kolejową)*, [w:] *idem, Ikona nowoczesności...*, s. 26.

<sup>17</sup> M. de Certeau, *Okręt i więzienie*, [w:] *idem, Wynaleźć codzienność. Sztuki działania*, przeł. K. Thiel-Jańczuk, Kraków 2008, s. 113.

<sup>18</sup> S. Srokowski, *op. cit.*, s. 53. To i pozostałe podkreślenia – moje.

<sup>19</sup> W. Tomasik, *Przyboś kolejowy*, [w:] *idem, Ikona nowoczesności...*, s. 191-192.

przestraszeni, zamurovani z niewiarą w cokolwiek”<sup>20</sup>. Podróży towarzyszy zwątpienie, zmęczenie i marazm. Dopiero po wyjściu z pociągu przychodzi ulga: „Podczas transportu byliśmy dostatecznie zmęczeni i zdesperowani, teraz wstąpiło w nas ożywienie, jak gdyby wszyscy wyleźli z beczki po zgniłej kapuście, w której los nas tak długo trzymał”<sup>21</sup> – pisze Jan Huszcza. Podobnie jest w przypadku *Ziemi obiecanej* Sidorskiego. Jedna z bohaterek, młoda Irma, wskazuje nie tylko na utratę sił w podróży, ale też na poczucie bycia uwięzionym: „Ja się tam cieszę, że już zajechaliśmy. Nawet żeby nie wiem jak było źle, to będzie lepiej niż w tym żelaznym pudle, z którego wyjść nawet nie można, kiedy się chce”<sup>22</sup>.

Uwięzienie w wagonie można potraktować jako metaforę położenia jednostki znajdującej się w opresji wywoływanej przez bieg historii. Taką propozycję przedstawia Ryszard Nycz przy okazji analizowania poematu *Wagon* Adama Ważyka<sup>23</sup>. Nawiązując do eseju de Cetreau *Okręt i więzienie*, Nycz wskazuje na możliwość odczytywania wagonowych metafor w kontekście relacji władzy (historii) i podporządkowania (jednostki). W takim ujęciu podmiot „ma poczucie zamknięcia w «kapsule panoptycznej władzy», w systemie nadzoru i kontroli, który czyni go raczej pacjentem, biernym nosicielem czy wykonawcą niż czynnym sprawcą historycznych czy politycznych procesów”<sup>24</sup>. To spostrzeżenie trafnie oddaje charakter literackich wizerunków podróży depatrianckiej – pasażerowie pociągów jadących na Zachód nie są czynnymi aktorami procesu historycznego, a jedynie marionetkami, bezwolnymi i pozbawionymi sprawczości pionkami, a trajektorie przesunięć po mapie migracji znajdują się poza ich kontrolą. Poczucie braku siły sprawczej, generowane m.in. przez doświadczenie zamknięcia w wagonie, jest efektem relacji wytwarzającej się pomiędzy człowiekiem-depatriantem i miejscem-pociągiem. To kolejowe miejsce niechciane wywołuje proces odpodmiotowania jednostek.

Z jednej strony motywom kolejowym w literaturze o powojennych migracjach towarzyszy dehumanizacja człowieka, z drugiej zaś – animizacja pociągu, zazwyczaj fatalistyczna i upiorna. „Fatalizm związany z przybyciem na nową ziemię unaocznia metaforyka demonologiczna pojawiająca się w obrazowaniu pociągu – «czarciej maszyny», którą podróżują osadnicy”<sup>25</sup>. W literaturze o osadnictwie na tzw. Ziemiach

<sup>20</sup> S. Srokowski, *op. cit.*, s. 54.

<sup>21</sup> J. Huszcza, *Narodziny miasteczka*, [w:] *idem, Pan Gracjan i inni*, Łódź 197, s. 89.

<sup>22</sup> D. Sidorski, *op. cit.*, s. 103.

<sup>23</sup> Na ten temat zob. R. Nycz, *Literatura: lityry lektura. O tekście, interpretacji, doświadczeniu rozumienia i doświadczeniu czytania. Z dodaniem studium przypadku „Wagonu” Adama Ważyka*, [w:] *Teoria, literatura, życie. Praktykowanie teorii w humanistyce współczesnej*, red. A. Legeżyńska, R. Nycz, Warszawa 2012, s. 119 i nast.

<sup>24</sup> *Ibidem*, s. 120.

<sup>25</sup> M. Mikołajczak, *Czarcia kraina.. o lubuskim kontr-miecie tożsamościowym*, [w:] *(P)o zaborach, (p)o wojnie, (p)o PRL. Polski dyskurs postzależnościowy dawniej i dziś*, red. H. Gosk, E. Kraskowska, Kraków 2013, s. 283.

Odzyskanych pojawiają się liczne metafory lokomotywy-potwora, lokomotywy-smoka, lokomotywy-węża, a u Srokowskiego – lokomotywy-krowy, „ryczącej aż dech zapiera”, sypiącej wokół iskrami, straszącej „czerwonymi, krwawymi ślepiami”<sup>26</sup>. Potwora, który pożera swoich pasażerów, przypomina także pociąg-wąż, o którym w opowiadaniu *Uszanka* pisze Zygmunt Trziszka. Mechaniczny gad polyka i pochłania wszystko, co znajduje się w jego zasięgu: „Stoi ogromny, czerwony wąż i chłonie zawartość wozów, do czarnego brzuszyska przyjmuje brzęczące baniaki i puchowe pierzyny”<sup>27</sup>. W wyobraźni narratora-dziecka lokomotywa raz przybiera postać węża, innym razem konia. Małgorzata Mikołajczak zauważa, że te dwie metafory stanowią sygnaturę zarówno tragizmu, jak i przygody towarzyszącej podróży na Zachód:

Pociąg-wąż jest wehikułem zła (co każe opatrzyć znakami zapytania „drogę do „raju”), a zarazem w tym samym fragmencie metaforyzacja pojazdu uruchamia wyobrażenia konia, który „sapie mocniej niż szkapa Hawryły”. Dwie, nakładające się na siebie, animalizacje transmitują ambiwalentne ujęcie exodusu – w kategoriach tragizmu i przygody, ścierania się siły fatalnej (demonicznego fatum) z siłami natury. W ten sposób dziejowy determinizm (pociąg parowozem dziejów) zestawiony zostaje z nieokiełznaną wolą życia, która jest w stanie pokonać ograniczenia i przewyciężyć przeciwności losu<sup>28</sup>.

Bohaterem *Uszanki* jest dziecko, podobnie jak pierwszoosobowy narrator w *Repatriantach*. W utworze Srokowskiego chłopięca imaginacja podsuwa potworne obrazy – nie dość, że lokomotywa jest jak krowa pożerająca ludzi, to jeszcze instynkt podpowiada mu, „że jakieś koślawe, szkaradne nieszczęście pędzi za pociągiem”<sup>29</sup>. W istocie, pociąg gnający przez zrujnowany świat ucieka przed czystkami na Kresach, ale jednocześnie zmierza do, być może, szczęśliwego końca<sup>30</sup>. Trauma wysiedlenia zostaje złagodzona w *Uszance* przez wprowadzenie naiwnego dziecięcego narratora, znajdującego się w swoim chłopięcym mikroświecie, nie zdającego sobie sprawy z tego, co właściwie oznacza ta podróż – jego największą tragedią jest pozostawienie w kresowym domu ulubionego misia, a pociąg przypomina mu raczej posłuszne zwierzątko niż potwora:

Taka lokomotywa też mądra bestia, wie, że dziadkowi uprzykrzyła się jazda, że Krasuli grzbiet wysechł i wymię przyrosło do brzucha. [...] lokomotywa mądra i drapie do przodu, ile sił w stalowych płucach<sup>31</sup>.

Jednak u kresu podróży infantylna dziecięca optyka nie dochodzi już do głosu. Gdy pociąg się zatrzymuje, „wtedy od wybebeszonych już z ludzkiej niedoli towarowników

<sup>26</sup> S. Srokowski, *op. cit.*, s. 51.

<sup>27</sup> Z. Trziszka, *Uszanka*, [w:] *idem, Dom nadodrzański*, Łódź 1968, s. 38.

<sup>28</sup> M. Mikołajczak, *Czarcia kraina...*, s. 284.

<sup>29</sup> S. Srokowski, *op. cit.*, s. 61.

<sup>30</sup> Zob. B. Bakuła, *op. cit.*, s. 168.

<sup>31</sup> Z. Trziszka, *Uszanka*, s. 46-47.

ruszyli wszyscy w stronę nieznanego jeszcze domu<sup>32</sup>. Pociąg zostaje „wybebeszony” – według definicji słownikowej „bebeszyć” to „usuwać organy wewnętrzne z zabitego zwierzęcia, patroszyć<sup>33</sup>. W tym cytacie mamy więc zarówno informację sugerującą dehumanizację – podróźni to bebechy, wnętrzości – jak też animizację pociągu, który na stacji końcowej staje się martwym, opróżnionym zwierzęciem, jakie wykonało swoje zadanie, więc nie jest już potrzebne. Do „bebeszenia” pociągu z ludzkiego ładunku dochodzi też w *Repatriantach* – „Pociąg staje tylko po to, by zostawić umarłych i oczyścić się z brudu<sup>34</sup> – zauważa Bakuła w szkicu o polskiej literaturze migracyjnej.

W innym opowiadaniu Trziszki – *Plecami do wielkiej wody* ze zbioru *Wielkie świniobicie* – mamy natomiast do czynienia z antropomorfizacją. Teraz pociąg staje się ciężarną kobietą: „[...] dowlókl się do rzeki, stanął, z zadowoleniem wypluł z siebie ludzką zawartość; musiał poczuć się lekko jak kobieta po ciężkim rozwiązaniu, bo odsapnął<sup>35</sup>. Motyw narodzin, czy też ponownych narodzin z brzucha pociągu sugeruje, że po zakończeniu podróży ludzie muszą nauczyć się życia na nowo, co przypomina naukę chodzenia: „[...] niedługo potem zajechał towarowy wąż. Z trudem gramoliła się z niego stłoczona ciżba, ich nogi odczyły się najprostszych ruchów<sup>36</sup>. Podróż stanowi więc coś w rodzaju liminalnego etapu obrzędów przejścia, towarzyszących wszelkim zmianom statusu społecznego i – najogólniej rzecz ujmując – przechodzeniu ze stanu starego do nowego<sup>37</sup>. Podczas przejazdu depatrianci znajdują się w momencie przejściowym, w zawieszeniu między znanym życiem zostawionym w rodzinnych stornach a nieznaną egzystencją w nowym świecie.

Traumatyczność doświadczenia podróży depatrianckiej dotyczy nie tylko przestrzeni pociągu, ale także przestrzeni dworcowej – zarówno tej, która stanowi początek podróży, jak i tej będącej jej końcem. Przesiedleńcy często całymi tygodniami koczowali na stacjach w oczekiwaniu na maszyny jadące na Zachód. Trziszka w *Uszance* pisze, że taka stacja przypomina tabor nie kolejowy, ale raczej cygański. Nie brakuje w literaturze opisów licznych postojów na trasie podróży – takie postoje trwały nawet kilka, kilkanaście dni, podczas których stacja kolejowa zamieniała się w obóz koczowników: „Na stacjach było pełno ludzi, gwaru, gryzący dym ognisk, bieganina i kłótnie. Pociągi z repatriantami stały tu od tak dawna, że ludzie zdążyli się już prawie zadomowić. Chodzili na rynek, handlowali, pili wódkę [...]”<sup>38</sup> – tak w powieści *Ziemia* Jan Brzoza opisuje przestrzeń dworcową. Ludzie wyprowadzają z wagonów zwierzęta, rozpalają ogniska, wykonu-

<sup>32</sup> *Ibidem*, s. 50.

<sup>33</sup> *Słownik języka polskiego* online: <http://sjp.pl/bebeszy%E6> [dostęp: 20.03.2014].

<sup>34</sup> B. Bakuła, *op. cit.*, s. 168.

<sup>35</sup> Tenże, *Plecami do wielkiej wody*, [w:] *idem*, *Wielkie świniobicie*, Warszawa 1965, s. 5.

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> Por. A. van Gennep, *Obrzędy przejścia. Systematyczne studium ceremonii*, przeł. B. Biały, wstęp J. Tokarska-Bakir, Warszawa 2006.

<sup>38</sup> J. Brzoza, *Ziemia*, Katowice 1956, s. 130.

ją prowizoryczne kuchnie. Taki widok roztacza się przed bohaterami opowiadania Łukaszewicza, gdy pociąg zatrzymuje się na stacji węzłowej Krzyż – depatریانci siedzą wszędzie, na ławkach, na bagażach, wprost na peronach. Krzyż pojawia się zresztą również w innych tekstach osadniczych. Trziszka zaznacza, że za Krzyżem zaczyna się nowa ziemia. Rzeczywiście, miejscowość, która powstała w XIX wieku jako niemiecka osada kolejarska, do końca II wojny światowej należała do Niemiec i z racji swojej lokalizacji (tuż przy granicy z Polską) pełniła funkcję punktu granicznego. Pomimo tego, że jej nazwa wzięła się od skrzyżowania szlaków kolejowych, to w analizowanej tu literaturze funkcjonuje raczej w innych metaforycznych znaczeniach: „Już nazwa miejscowości Krzyż, leżącej na skrzyżowaniu kolejowych szlaków, którymi przybywały pociągi z osadnikami, dawała assumpct do utrzymanej w religijno-magicznym duchu fatalistycznej interpretacji przesiedleńczych losów”<sup>39</sup>. Takie konotacje odnajdziemy w opowiadaniu Janusza Olczaka *Z Krzyża zdjęty*. Przejazd bohatera przez stację węzłową uruchamia skojarzenia pasyjne. W innej powieści o osadnikach, *Rubieży* Natalii Bukowieckiej-Kruszony, Krzyż staje się miejscem legendarnym, obrastającym w lokalne mity (np. mit tzw. Ziemi Odzyskanych jako Dzikiego Zachodu). Tuż po wyjeździe na Zachód grupy osób z Polski centralnej, w ich rodzinnej miejscowości zaczynają krążyć pogłoski: „Od razu rozeszła się plotka, że wszystkich przed Krzyżem obrabowano z koszul, przy czym kilku straciło życie”<sup>40</sup>.

Rozpad przestrzeni stacji końcowej był zwiastowany przez zrujnowany wojną kraj-obraz, który dało się podpatrzeć zza desek wagonowych ścian. Bohaterowie wspomnianej *Rubieży* wjeżdżają „w potrzaskane mury jakiegoś płonącego miasta. Budynek dworcowy był w gruzach”<sup>41</sup>. To samo widzą kresowianie z powieści Brzozy:

Wjechali teraz w kraj, gdzie wszystko, na czym oczy ludzkie mogły spocząć, było w ruinie. Sterczały kikuty kominów, na drogach i polach wały się resztki machin wojennych, tragiczne koła samochodów, szczątki samolotów, okaleczone wagony kolejowe, podobne do pudełek, które przydeptała stopa olbrzyma<sup>42</sup>.

Bohaterowie *Ziemi* początkowo koczują na stacji – okazuje się, że nikt nie czeka na transporty ze wschodu, a osadnicy muszą tygodniami obozować wokół dworca. Partyzanci z *Kwartalu bohaterów* Zdzisława Morawskiego, wychodząc z pociągu, również znaleźli się w otoczeniu ruin: „Wypalone mury stacyjne, kilku kolejarzy, kilku żołnierzy radzieckich, oto co mieli przed oczami. W powietrzu czuć było spaleniznę. Nikt ich nie witał, nikt się nimi nie interesował. Stali przy tobołkach zbici w szarą grupkę”<sup>43</sup>. Morawski wskazuje nie tylko na zrujnowany krajobraz dworcowy, ale też

<sup>39</sup> M. Mikołajczak, *Czarcia kraina...*, s. 283.

<sup>40</sup> N. Bukowiecka-Kruszona, *Rubież*, Gorzów Wielkopolski 1998, s. 72.

<sup>41</sup> *Ibidem*.

<sup>42</sup> J. Brzoza, *op. cit.*, s. 130.

<sup>43</sup> Z. Morawski, *Kwartal bohaterów*, Łódź 1965, s. 9.



na osamotnienie i zagubienie po zakończonej podróży. Podobnie pisze Sidorski – gdy przesiedleńcy wysiadają w szczerym polu (pociąg nie dociera na stację, ponieważ most kolejowy jest zerwany), nie są w stanie podjąć samodzielnej decyzji – „Czekali na przybycie urzędników, przedstawicieli tutejszej władzy, którzy powiedzieliby im, co i jak należy robić [...] Zmęczenie i strach, obawa przed nieznanym, paraliżowały ich ruchy”<sup>44</sup>. Okazuje się, że punkt kulminacyjny podróży jest równie traumatyczny, jak jej przebieg.

Wzmiankowany we wstępie Augé wprowadził kategorię nie-miejsca w obręb refleksji nad antropologią hipernowoczesności. Dla analizy rozpadu przestrzeni dworcowej inspirująca jest jeszcze inna koncepcja – archeologia hipernowoczesności (*archeology of supermodernity*), zaproponowana przez Alfreda Gonzáleza-Ruibala. Przedmiotem badań tej dyscypliny (nazywanej inaczej archeologią niedawnej przeszłości) jest hipernowoczesność rozumiana jako rzeczywistość zdominowana przez globalną produkcję destrukcji, której najbardziej uchwytym, wizualnym efektem są ruiny<sup>45</sup>. Ponadto, w myśl koncepcji badacza, od połowy XX wieku mamy do czynienia z polityką znikania (*politics of disappearance*), zacierającą z powodów ideologicznych materialne resztki przeszłości. Archeologia hipernowoczesności miałaby tej polityce przeciwdziałać, uwiadamiając to, co oficjalny dyskurs uczynił publicznie niewidzialnym. Być może w tym kontekście warto odczytać literaturę osadniczą, w której pojawiające się marginalnie ruiny, pustki, wyrwy, fragmenty niedawnej przeszłości (jak przedstawione tu motywy rozpadu przestrzeni dworcowej) nie są tylko dekoracją literackiego świata przedstawionego, ale stanowią próbę zaprzeczenia propagandzie tzw. Ziemi Odzyskanych; próbę zmierzającą do unaocznienia traumy przesiedleń, którą oficjalna polityka kulturalna minionego ustroju usiłowała zatrzeć.

Oprócz motywów kolejowych wskazujących na fatalistyczny charakter podróży na Zachód, w literaturze osadniczej pojawia się jeszcze inny wątek pociągowy. Dotyczy on odbudowy infrastruktury kolejowej na zrujnowanym polskim „Dzikim Zachodzie”. Praca społeczna na rzecz uruchomienia linii kolejowej to wspólna sprawa, wokół której jednoczą się osadnicy z *Ziemi obiecanej*: „[...] kolej to przecież nasze wspólne dobro, to także gwarancja bezpiecznych przejazdów, ułatwienie władzom zaopatrywania miasta w żywność; umożliwi to wreszcie szybsze zasiedlanie Polakami tych okolic”<sup>46</sup>. W przypadku tego utworu odbudowa kolei to tylko jeden z wielu motywów. Inaczej jest w *Fundamentach* Jerzego Pytlakowskiego. Reaktywacja zrujnowanej Państwowej Fabryki Wagonów we Wrocławiu, wpisana w etos heroicznej socjalistycznej pracy, jest centralnym tematem powieści. Kolej jest ukazana jako kluczowy element dla sprawnego

<sup>44</sup> D. Sidorski, *op. cit.*, s. 118.

<sup>45</sup> „For an archeology of the supermodern the blackground noise [...] – garbage, ruins the asphalt on a road, a pile of bricks, a empty shell casing, a rusty tin can – is everything”. A. González-Ruibal, *Time to Destroy. An Archeology of Supermodernity*, „Current Anthropology” 2008, vol. 49, s. 248.

<sup>46</sup> D. Sidorski, *op. cit.*, s. 214.

funkcjonowania państwa. Wagony są potrzebne np. do zapewnienia aprowizacji w pogranicznych, odciętych od świata miejscowościach: „Tu, na miejscu, nie rozporządzamy żadnymi zapasami, transporty żywności natomiast nadchodzą bardzo nieregularnie. Bo i czym przywieźć? Trzeba wagonów i jeszcze raz wagonów”<sup>47</sup>. Brak sprawnej kolei powoduje również zahamowanie napływu kolejnych osadników:

Ten most to granica. Dalej są Niemcy. Na moście kończy się Polska. Więc nikt tu nie przyjeżdża [...] Przyjechaliby, bo jest do czego. Sklepy – tylko brać. Fabryczka guzików – już robią trochę koło niej. Ale w tym sęk, że koleje tu jeszcze nie dochodzą. To znaczy, regularnej komunikacji nie ma. Tak czasem jakiś pociąg zabłądzi, lecz to za mało, by przywieźć ludzi i towary, których tu brak<sup>48</sup>.

Odbudowa wrocławskiej fabryki wagonów ma nie tylko przyczynić się do usprawnienia komunikacji i przepływu ludności. Uruchomienie Pafawagu to ponadto argument polityczny, który ma świadczyć o zdolności Polaków do zagospodarowania zrujnowanych ponemieckich terytoriów. Taką retoryką jest obudowana wypowiedź ministra przemysłu, przemawiającego z okazji wyprodukowania we Wrocławiu setnego wagonu. Przemówienie polityka jest reakcją na wypowiedź „członka rządu obcego mocarstwa”, wątpiącego w możliwość odbudowy Ziemi Zachodnich. Minister „uczynił z fabryki redutę, bazę ofensywną polskiej racji stanu przeciw takim i podobnym zdaniom oraz tego rodzaju zakusom”<sup>49</sup>.

Innym problemem, jaki rozwiązuje uruchomienie kolei, jest wysiedlenie ludności niemieckiej, co zostaje powiedziane wprost w *Ziemi obiecanej* Siderskiego. Jednak opisy transportów Niemców zajmują w literaturze osadniczej nieporównywalnie mniej miejsca niż obrazy podróży polskich przesiedleńców. Zazwyczaj są to tylko krótkie wzmianki, pojedyncze, lakoniczne zdania, jak np.: „Tych ostatnich [Niemców – przyp. K.G.] było coraz mniej, transporty za Nysę odchodziły teraz niemal codziennie”<sup>50</sup>. Podczas gdy przesiedleniom Polaków towarzyszy wstrząs, to wyjazdy Niemców nie są opisywane jako doświadczenie traumatyczne. Jeden z mieszkańców *Zdarzyc* z opowiadania Henryka Worcella *Wotan odjedzie pociągiem* mówi: „Pan myśli, że oni przejmują się tym wysiedleniem? Dla nich prawdziwą tragedią jest co innego. Ja ich znam – oni strasznie lubią, żeby się ich bać”<sup>51</sup>. Dla narratora wyjazd Niemców stanowi granicę dzielącą etap tymczasowości i etap osiadłości. Natomiast dla Polaków z *Trudu ziemi nowej* Eugeniusza Paukszty to moment ulgi. Z opisów Paukszty wynika, że Niemcy są przewożeni w niezwykle humanitarnych warunkach – nie tylko dostają żywność na drogę, leki i ciepłe posiłki w przerwach w podróży, ale jeszcze „sami wiozą zapasów co

<sup>47</sup> J. Pytlakowski, *Fundamenty*, Warszawa 1954, s. 19.

<sup>48</sup> *Ibidem*, s. 53.

<sup>49</sup> *Ibidem*, s. 185.

<sup>50</sup> D. Siderski, *op. cit.*, s. 266.

<sup>51</sup> H. Worcell, *Wotan odjedzie pociągiem*, [w:] *idem, Najtrudniejszy język świata*, Katowice 1975, s. 98.

niemiara”<sup>52</sup>. Polacy obserwujący scenę odjazdu Niemców są oburzeni, że „tyle dobra pozwala się Niemcom bezpowrotnie wywozić z kraju”<sup>53</sup>.

Tematyzacja niemieckiej traumy wysiedlenia nie była dozwolona w literaturze, która miała uprawomocnić przynależność tzw. Ziemi Odzyskanych do Polski. Tymczasem wysiedlenia zajmowały i zajmują jedno z centralnych miejsc w niemieckiej pamięci zbiorowej: są związane z doświadczeniem traumatycznym, poczuciem krzywdy, upokorzenia i utraty (perspektywa ofiary), połączonym z poczuciem winy za hitlerowskie zbrodnie (perspektywa sprawcy)<sup>54</sup>. Polska beletrystyka o osadnictwie Polaków na terytoriach ponemieckich milczy na ten temat. Kwestia niemiecka jest w tej prozie rozpatrywana jednoznacznie – Polacy otrzymują nowe nabytki terytorialne w imię sprawiedliwości dziejowej, jako rekompensatę za krzywdy wojenne. Przesiedlenie Niemców było po prostu traktowane jako konieczny element „odzyskiwania” i polonizacji Ziemi Zachodnich.

Obrazy pociągu i dworca w literaturze osadniczej to zaprzeczenie wyobrażenia kolei jako wynalazku będącego symbolem możliwości ludzkich osiągnięć. W chaotycznej rzeczywistości pojałtańskiego Okcydentu<sup>55</sup> nie obowiązywały żadne rozkłady jazdy, które mogłyby regulować pracę kolei, a tym samym ustrukturyzować czas i wprowadzić porządek w chaosie. Taki stan potwierdza spostrzeżenie Tomasika dotyczące funkcjonowania kolei w latach tużpowojennych: „Trudno w tej płątaninie porzdewiałych szyn i wśród gmatwaniny blach rozpoznać kształt mechanizmu, który wcześniej działał z precyzją zegarka”<sup>56</sup>. W istocie – w przypadku podróży traumatycznej nie działają żadne dworcowe zegary, nie obowiązuje żaden rozkład jazdy:

Nikt już nie wiedział, którędy dalej pojadą, przez jakie miasta, wsie, nawet maszyniści, i czy właśnie odjadą tam, gdzie zamierali dojechać [...] Teraz zapowiadane trzy dni zmieniały się w tydzień, dwa, trzy. Gdzie nas w końcu zawiozą? Niepokój wracał z powrotem do wagonów. Jak daleko ujechaliśmy? Czy Ziemię Odzyskaną są już blisko? Ilość kilometrów ani czas jazdy nie dostarczały żadnych informacji. Zdezorientowani kierownicy transportów rozkładali ręce i milczeli<sup>57</sup>.

<sup>52</sup> E. Paukszta, *Trud ziemi nowej*, Poznań 1948, s. 247.

<sup>53</sup> *Ibidem*, s. 248.

<sup>54</sup> Więcej na ten temat zob. A. Assman, *O (nie)możności pogodzenia cierpienia i winy w historii pamięci niemieckiej*, [w:] *eadem*, *Między historią a pamięcią. antologia*, przeł. J. Górny, Warszawa 2013; R.G. Moeller, *Germans as Victims? Thoughts on a Post-Cold War History of World War II's Legacies*, „History and Memory” 2005, no. 17.

<sup>55</sup> Używam tu sformułowania Joanny Szydłowskiej, por. J. Szydłowska, *Narracje pojałtańskiego Okcydentu. Literatura polska wobec pogranicza na przykładzie Warmii i Mazur (1945-1989)*, Olsztyn 2013.

<sup>56</sup> W. Tomasik, *Stacja końcowa: Auschwitz. O pociągach i śmierci przemysłowej*, [w:] *idem*, *Ikona nowoczesności...*, s. 263.

<sup>57</sup> D. Sidorski, *op. cit.*, s. 12.

Jednak narracje migracyjne świadczą nie tylko o rozpadzie kolejowego mechanizmu. Na podstawie omówionych sposobów obrazowania kolei w literaturze o osadnictwie na Ziemiach Zachodnich można stwierdzić, że motywy pociągu, dworca i poczekalni to nie tylko pewien wycinek literackiego świata przedstawionego, ale że organizują one ogólniejszą przenośnię – wizję tzw. Ziem Odzyskanych jako miejsca tranzytowego. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że także współcześnie tereny anektowane obrazuje się za pomocą metafor kolejowych, czego ciekawym przykładem są praktyki muzealne. Wymieńmy dwa przypadki – pierwszy dotyczy upamiętniania miejsca utraconego, drugi odnosi się do komemoracji miejsca uzyskanego. Terytorium utraconym zostało poświęcone Muzeum Kresów Wschodnich w Węglińcu na Dolnym Śląsku, zlokalizowane w oryginalnych drewnianych wagonach towarowych, przekazanych przez PKP Cargo, ustawionych na trzydziestometrowym odcinku torów. Znajdują się w nich głównie rodzinne pamiątki z Kresów, zabrane w podróż przez przesiedleńców. Drugi przykład to ruchoma wystawa „Pociąg do historii”, organizowana przez wrocławski Ośrodek Pamięć i Przyszłość. Jak piszą inicjatorzy, „wystawa pokazuje «kamienie milowe» (albo «najważniejsze stacje») w powojennej historii Ziem Zachodnich”<sup>58</sup>. Mobilne muzeum urządzone w wagonach nie ma stałej lokalizacji – pociąg przemieszcza się, odwiedzając różne miejscowości z terytoriów tzw. Ziem Odzyskanych.

Współczesne praktyki memoracyjne wykorzystujące figurę pociągu w transmitowaniu pamięci o powojennych przesiedleniach mogą wywołać skojarzenie z niestabilnym (tranzytowym, przejściowym) charakterem terytoriów przyłączonych po wojnie do Polski. Analogicznie można interpretować teksty literackie: „Tranzytowość najlepiej wyrażała metafora dworca, który stał się integralnym komponentem literatury osadniczej i stałym elementem jej świata przedstawionego”<sup>59</sup> – pisze Mikołajczak. Ponure, pesymistyczne obrazy podróży towarowymi wagonami i zrujnowanych stacji kolejowych to z jednej strony opisy metaforyzujące tymczasowość tzw. Ziem Odzyskanych; z drugiej zaś – te elementy literackiego świata, w których uwidacznia się fatalizm nowej ziemi. Stanowią tym samym jeden ze sposobów na wyłamanie się spod ideologicznych obostrzeń, jakie ciążyły na literatach, mających budować optymistyczną wizję polskiego „odzyskanego Zachodu”.

---

<sup>58</sup> Wystawa *Pociąg do historii*, <http://www.pamieciprzyszlosc.pl/pl/pociag-do-historii> [dostęp: 25.06.2014].

<sup>59</sup> M. Mikołajczak, *Nie-miejsce pod arkadyjskim szyldem*, „Teksty Drugie” 2013, nr 3, s. 252. O tzw. Ziemiach Odzyskanych interpretowanych w kategorii nie-miejsca zob. też: H. Gosk, *Nie-mieszkańcy, nie-miejsca. Literackie ślady osadzania się „gdzieś” ludzi „skądś”*, [w:] *Narracje migracyjne w literaturze polskiej XX i XXI wieku*, red. H. Gosk, Kraków 2012.

**Streszczenie.** Tematem artykułu jest motyw pociągu i stacji kolejowej w polskiej literaturze osadniczej. Jednym z tematów tej literatury jest podróż osób przesiedlonych z Kresów Wschodnich na tzw. Ziemię Odzyskaną. Obrazowanie podróży koleją w literaturze osadniczej jest analizowane w trzech aspektach: jest to dehumanizacja człowieka, antropomorfizacja pociągu oraz rozpad przestrzeni dworcowej. Metafory kolejowe nie tylko opisują podróż traumatyczną, ale także organizują symbolikę tzw. Ziemi Odzyskanych jako terytorium tymczasowości i przechodniości.

**Słowa kluczowe:** literatura osadnicza, tzw. Ziemia Odzyskana, pociąg, dworzec, przestrzeń, nie-miejsce, trauma, podróż

**Summary.** The subject of the article is the motif of a train and railway station in the Polish settlement literature. One of the themes of this literature is the journey of the population deported from the eastern borderlands to the so-called Regained Territories. The theme of train travel is analyzed at the following three levels – the dehumanization of a man, the animalization of a train and the desintegration of the space of railway station. The train metaphor not only describes the traumatic journey, but it also organizes the symbolic signification of the so-called Regained Territories as a territory of temporariness and transitivity.

**Keywords:** settlement literature, so-called Regained Territories, train, train station, space, non-place, trauma, journey