

KILKA SŁÓW WSTĘPU O TOROWISKU HUMANISTYKI

Kolej – domena techniki, efekt rozwoju przemysłowego, świadectwo industrializacji, przedmiot inżynierii transportowej. A może inaczej? Kolej – istotna przyczyna przemian społecznych i kulturowych, jeden z tematów badań współczesnej antropologii i nauk humanistycznych, produktywny motyw rozmaitych tekstów kultury. Powszechnie droga żelazna jest utożsamiana raczej z tym pierwszym zbiorem skojarzeń. Nie da się przecież zaprzeczyć, że wraz z budową dróg żelaznych oblicze świata techniki i przemysłu uległo głębokim przeobrażeniom. Jednak wpływ, jaki koleje wywarły na cywilizację, nie dotyczy wyłącznie technologii, sięga o wiele dalej. Zmianie uległ również świat kultury, a wraz z nim ludzka percepcja czasu i przestrzeni.

Kolej szybko stała się przedmiotem zainteresowania artystów – świat opleciony siecią torów już w XIX wieku znalazł swoje odzwierciedlenie w sztuce. Oczywiście w tym miejscu nie da się – nawet skrótowo – przedstawić historii tego tematu w literaturze i innych przekazach artystycznych. Warto jednak przywołać kilka exemplów, żeby chociaż szkicowo pokazać, jak różnorodne formy może przybrać temat kolejowy w tekstach kultury oraz jak rozbieżne interpretacje i problematyzacje mogą mu towarzyszyć. Weźmy pod uwagę garść wybiórczych przykładów literackich, tyle oczywistych, ile symptomatycznych. W 1890 roku ukazała się *Bestia ludzka* Emila Zoli. Autor wprowadził do literatury obraz drogi żelaznej, budzącej skojarzenia z atmosferą strachu, zagrożeniem, nieszczęściem, katastrofą. Demoniczne oblicze uzyskuje pociąg również w literaturze polskiej, czego przykładem jest zbiór opowiadań Stefana Grabińskiego *Demon ruchu* (1919). Pociąg okazuje się też dogodną sceną zbrodni, by wspomnieć słynne *Morderstwo w Orient Expressie* Agathy Christie (1934).

Inaczej do tematu podchodzili przedstawiciele prądów awangardowych. Weźmy za przykład fragment z *Miasta, masy, maszyny* Tadeusza Peipera: żeby świat techniki stał się istotnym składnikiem świata sztuki, „trzeba było, ażeby maszyna (kolej żelazna, tramwaj elektryczny, autobus [...]) mogła być konsumowana przez wszystkich i przez wszystkich odczuwana jako dobrodziejstwo”¹. Maszyna – a zatem również pociąg – miała funkcjonować w sztuce nie jako fetysz czy element artystycznego *mimesis*, ale raczej, by użyć sformułowania Peipera, jako „sługa”, którego można estetycznie wyzyskać. Sięgając po inny jeszcze przykład z dorobku tego autora: kolejowa metafora

¹ T. Peiper, *Pisma wybrane*, oprac. S. Jaworski, Wrocław 1979, s. 19.

organizuje tytuł redagowanego przez niego czasopisma „Zwrotnica”, powstałego w 1922 roku. Transport kolejowy znajdował się wówczas u progu swojego stulecia, a jednak metafora kolei jako zwrotu cywilizacyjnego (w tym również radykalnego zwrotu w sztuce) okazała się tak nośna, że sugerowała postęp i zmianę jeszcze w latach 20. XX wieku.

Zupełnie co innego droga żelazna konotuje od lat 40. ubiegłego stulecia. Zaledwie dwadzieścia lat wystarczyło, aby jej kulturowe znaczenie diametralnie zmieniło swoje oblicze. Chodzi oczywiście o wykorzystywanie pociągów i linii kolejowych do organizacji masowej zagłady w nazistowskich obozach śmierci i obozach koncentracyjnych. Tadeusz Borowski, Wisława Szymborska, Zofia Nałkowska, Stanisław Wygodzki – to tylko kilka nazwisk, które można przywołać w kontekście literackich reprezentacji kolei nawiązujących do Holocaustu. Lata tużpowojenne przyniosły kolejną metaforę kolejową, również związaną z systemem totalitarnym. Ilustruje ją wyimek z wiersza Władysława Broniewskiego: „[...] Pędzi pociąg historii,/ Błyska stulecie – semafor,/ Rewolucji nie trzeba glorii,/ Nie trzeba szumnych metafor.// Potrzebny jest Maszynista,/ Którym jest On:/ Towarzysz, wódz, komunista –/ Stalin – słowo jak dzwon!”. Przenośnia w tekście Broniewskiego jest czytelna. Warto jednak mieć na uwadze, że metafora rewolucji jako lokomotywy sięga już XIX wieku (stulecia, w którym *notabene* powstała kolej pasażerska), a jej autorem jest Karol Marks, piszący w *Walkach klasowych we Francji 1848-1850* (1850) o rewolucji właśnie jako o lokomotywie historii. Parowóz dziejów sterowany przez Maszynistę gna w stronę rewolty, a jego teleologiczna wędrówka wydaje się nie do zatrzymania...

Kolej – apogeum ludzkich możliwości, ale jednocześnie potwór, bestia prowadząca do zguby; metafora zmiany i pędu ku nowemu, a zarazem transport na obozową rampę; symbol (hiper)nowoczesności, a także systemu totalitarnego. Wszystkie te konotacje można oczywiście odnaleźć w sztuce, wkroczenie kolei do nauk humanistycznych nie powinno więc dziwić. Tymczasem temat na gruncie polskiej humanistyki nadal pozostaje niewyeksplorowany – kolej rzadko staje się źródłem naukowej refleksji humanistycznej. Wyjątkiem są prace Wojciecha Tomasika, autora trzech książek przedstawiających drogę żelazną w perspektywie humanistyki – mam na myśli publikację *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej* (2007), antologię *Inna droga. Romantycy a kolej* (2012) oraz *Pociąg do nowoczesności* (2014)². Te prace otworzyły w Polsce nowe sposoby oglądu problematyki kolejowej. Udowodniły też, że temat jest tyle ciekawy, ile inspirujący dla rozważań nie tylko nad artystyczną tematyką motywu pociągu czy dworca, ale także nad kondycją nowoczesności. Monografie Tomasika, jak dotąd, pozostają jedynymi w kraju tak rozbudowanymi ujęciami tematyki kolejowej, zarysowanymi z – głównie, ale nie wyłącznie – literaturoznawczego punktu widzenia.

² W. Tomasik, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007; *idem*, *Inna droga. Romantycy a kolej*, Warszawa 2012; *idem*, *Pociąg do nowoczesności*, Warszawa 2014.

Należy wskazać na jeszcze inne – poza literaturą i literaturoznawstwem – źródła inspiracji dla współczesnych badań humanistycznych nad koleją żelazną. Należą do nich dociekania antropologiczne i filozoficzne, by przywołać koncepcję heterotopii Michela Foucaulta oraz nie-miejsca Marca Augé. Według Foucaulta pociąg to jedno z miejsc, które ma cechy heterotopii, łączącej w sobie różne, często niekompatybilne porządki czasowe i przestrzenne. Także nie-miejsce (Augé) jako przestrzeń tranzytowa okazuje się szczególnie produktywnie w „kolejowych” interpretacjach. Pociąg czy dworzec to tylko przykłady licznych nie-miejsc, na jakie wskazuje Augé. Niemniej jednak i ta koncepcja okazuje się znacząca dla badań nad reprezentacjami kolei. I to nie tylko dlatego, że można ją prosto zaaplikować (czyli zwyczajnie uznać pociąg i dworzec za nie-miejsca), ale również z tego powodu, że można z nią polemizować.

Nie przez przypadek przywołałam właśnie Tomasika, Foucaulta i Augé. Jak się okazuje, wytyczone przez nich szlaki dobrze wpisują się we współczesne badania kulturowe nad koleją, o czym świadczy spora część zebranych tutaj artykułów. Opracowanie ich spójnego układu nie było łatwym zadaniem. Trudność wynikała m.in. z dużej rozpiętości tematycznej oraz zróżnicowanych perspektyw badawczych, jakie przyjęli Autorzy. Nie jest to jednak wadą monografii, przeciwnie – różnorodność tematów, ujęć i kontekstów świadczy o możliwości wielorakiej interpretacji motywów kolejowych w tekstach kultury. Potencjał, jaki towarzyszy kulturowym badaniom nad kolejnictwem, uwidocznił się podczas ogólnopolskiej konferencji naukowej, która odbyła się pod hasłem „Pociąg, dworzec, poczekalnia w literaturze i refleksji humanistycznej” 15-16 kwietnia 2014 roku w Zielonej Górze³. To właśnie na bazie konferencyjnych wystąpień referentów powstała większość zamieszczonych w tomie tekstów.

W pierwszej części (*Wagon I: interpretacyjny*) zebrano artykuły, w których są analizowane konkretne teksty literackie. Tę część monografii otwiera jednak tekst o charakterze recenzenckim, prezentujący wspomnianą antologię w wyborze Tomasika (Roman Dziergwa). Pozostałe interpretacje rozmaicie problematyzują reprezentacje kolei. Może ona stanowić element mitotwórczy, dotyczący m.in. tożsamości miejsca czy narodu, a jednocześnie determinowany przez określoną geopolitykę, o czym piszą Maciej Walkowiak i Barbara Klimek. Natomiast Agata Buda i Dorota Surdy odczytują motyw pociągu w literaturze jako pewną strukturę, która zostaje odzwierciedlona w technikach narracyjnych, kompozycji utworu czy konstrukcji bohaterów. Inni autorzy wykorzystują takie propozycje teoretyczne, jak heterotopia Michela Foucaulta, obrzędy przejścia Arnolda van Gennepa, „zamieszkiwanie” według Martina Heideggera czy geopoetyka Kennetha White’a (Mirosława Szott, Marzena Boniecka). Tę część zamyka studium porównawcze dwóch powieści kryminalnych (Anna Kaczmar).

³ Konferencję zorganizowało Koło Naukowe Doktorantów Literaturoznawców UZ we współpracy ze Studenckim Kołem Literaturoznawców UZ. Oba koła działają w Instytucie Filologii Polskiej Uniwersytetu Zielonogórskiego.

W „wagonie” drugim zebrano trzy artykuły nawiązujące do PRL-owskich kontekstów podróżowania. Przykładem użycia motywów kolejowych jako tła podróży autobiograficznych są np. wspomnienia Joanny Chmielewskiej. Dwie Autorki proponują odczytanie ich w kontekście realiów minionego ustroju. Elżbieta Gazdecka koncentruje się na obyczajowości epoki, zapisanej w autobiografii Chmielewskiej, a Małgorzata Stadnik na koncepcji podmiotu nomadycznego. Dworce kolejowe mogą być też wyrazem tęsknoty za przedtransformacyjnymi realiami, o czym przekonuje Sonia Mrzygłocka.

Wagon 3: traumatyczny to część, w której literatura i kolej przenikają się z ideologią i historią. Przykładem takiej kontaminacji są teksty o Zagładzie. Kolej „holocaustowa” może być elementem współczesnej popkultury, którą tworzy i w której partycypuje pokolenie post-pamięci (Małgorzata Wójcik-Dudek), globalną metaforą ludzkiego losu i jednocześnie literalnym zapisem traumatycznej podróży (Katarzyna Krysińska), a także symbolem obojętności wobec Holocaustu lub jej przełamania (Jakub Rawski). Może wreszcie stanowić przedmiot gier intertekstualnych i model konstrukcyjny utworu (Michał Wachuła). Związki pociągu i historii dotyczą też literatury o powojennych przesiedleniach na tzw. Ziemię Odzyskane. Również w przypadku narracji osadniczych możliwe są zróżnicowane interpretacje – od potraktowania motywów kolejowych jako znaczącego elementu powieści o przesiedleniach, który podważa obowiązujący dyskurs władzy (Kamila Gieba), do widmowego statusu tych motywów w tekstach sprzed transformacji ustrojowej i ich post-pamięciowego powrotu w literaturze po 1989 roku (Kinga Siewior). Pociąg depatriantów to zarówno symbol traumy przesiedleń, jak i powrót do doświadczeń dziadków, oniryczny wehikuł czasu, przenoszący w rodzinną przeszłość, o którym piszą Małgorzata Andrzejak-Nowara i Aleksandra Paluch. Doświadczenie powojennych przymusowych migracji Kaja Rostkowska poszerza o wysiedlanie Żydów w Marcu '68.

Jednym z założeń redaktorów było zgromadzenie refleksji wykraczających poza domenę literatury. Stąd też miejsce dla *Wagonu 4: audiowizualnego*. To zbiór artykułów tych Autorów, którzy wskazują na komparatystyczny dialog literatury z innymi sztukami. Są to nawiązania do kontekstów filmowych (Andrey Kotin) i radiowych (Anna Mądrecka, Janusz Łastowiecki). Zunifikowane dworce kolejowe stanowią egzemplifikację *non-lieux* w tekście Anety Włodarczyk, koncentrującej się na dworcowej architekturze. Jednocześnie Autorka wskazuje na próby osvajania dworcowych miejsc niczych poprzez architektoniczne strategie zakorzeniające.

Tak w wielkim skrócie można zarysować nasz rozkład jazdy – krąg problemów poruszanych w niniejszej publikacji. Zebranych artykułów nie można uznać za przekrojowe. W większości dotyczą przecież konkretnych przypadków badawczych oraz wybranych

aspektów obecności kolei w kulturze. Tom nie pretenduje do miana kompendium wiedzy o związkach literatury, sztuki czy antropologii z problematyką kolejową. Może natomiast stać się inspiracją do poszerzania tematu lub zainteresowania zagadnieniem, które – jak się zdaje – nadal pozostaje marginalne w naukach humanistycznych i społecznych.

Kamila Gieba