

ŻELAZNE DROGI A LITERATURA POLSKIEGO ROMANTYZMU

Wydana po długich latach starań antologia „kolejowa” Wojciecha Tomasika *Inna droga. Romantycy a kolej*¹ ma swoich poprzedników i swoje gatunkowe wzorce. Dotąd można je było znaleźć niemal wyłącznie za granicą. Sporo takich opracowań powstało w „ojczyźnie kolei” w Anglii, a także Ameryce Północnej, gdzie podczas dziewiętnastowiecznej wojny secesyjnej po raz pierwszy użyto kolei na tak dużą skalę do celów militarnych (wspaniałym dowodem na to jest słynna komedia *General*² z Busterem Keatonem w roli głównej); interesujące opracowania ukazywały się w przodującej pod względem nowożytnej myśli technicznej i techniki kolejowej Francji, w Niemczech do dzisiaj wydawane są antologie literacko-kolejowe i cenne prace literaturoznawcze (np. pióra Johanna Mahra³), prace o wręcz fundamentalnym znaczeniu dla historii i kultury techniki, jak dostępne w językach niemieckim i angielskim dwie książki socjologa i filozofa Wolfganga Schivelbuscha⁴ oraz wydana także po polsku w ramach Poznańskiej Biblioteki Niemieckiej książka Erharda Schütza⁵. Miały one różne cele i przeznaczenia, jednak na ogół w adresie czytelniczym uwzględniane były i są potrzeby odbiorcy-nieprofesjonalisty, w tym oczywiście licznych na całym świecie miłośników kolei.

¹ W. Tomasik, *Inna droga. Romantycy a kolej*, Warszawa 2012.

² *General* (1926) – amerykańska komedia w reżyserii Bustera Keatona i z jego udziałem w roli głównej. Jest to historia człowieka, który dokonał bohaterkiego czynu bojowego, odzyskując uprowadzoną przez wroga lokomotywę o nazwie „General”. Fabuła została częściowo oparta na prawdziwych faktach związanych z tzw. rajdem Andrewsa w roku 1862. Los sprawia, że ukochana głównego bohatera znajduje się w porwanym pociągu. Maszynista Johnnie nie waha się ani chwili i rzuca się w pościg swoją maszyną za uciekającym pociągiem. Udaje mu się uratować nie tylko własną dziewczynę, ale także armię Tennessee, za co zostaje mianowany porucznikiem armii konfederatów.

³ J. Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung: Der Wandel eines literarischen Motivs im 19. und im beginnenden 20. Jahrhundert*, Wilhelm Fink Verlag, München 1982.

⁴ Por. W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* (przekład angielski pod tytułem *The Railway Journey* Urizen 1979 i University of California Press 1986) Hanser, München–Wien 1977 oraz W.S. Lichtbliche, *Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert* Hanser, München–Wien 1983 (przekład angielski pod tytułem *Disenchanted Night: The Industrialization of Light in the Nineteenth Century*, University of California Press 1995).

⁵ E. Schütz, *Kultura techniki. Studia i szkice*, Poznań 2001.

Ważna i „brzemienna” w pozytywne konsekwencje jest decyzja autora *Innej drogi* o utrzymaniu się pierwszych wydań zamieszczanych utworów, mało bowiem znane teksty i fragmenty dokumentują historię, która w latach, jakie obejmuje niniejszy tom (mniej więcej od powstania kolei do roku 1864), zmieniała się w tempie wcześniej niespotykanym, trochę jak w oszalałym kalejdoskopie. Dzięki temu udaje się autorowi precyzyjnie zarejestrować swoistą „okolicznościowość” oraz spontaniczne reakcje na wydarzenie szeroko recypowane na całym świecie i wzbudzające powszechne zaciekawienie. Wynalazek kolei oddziałuje z natychmiastowym skutkiem na czytelnika, kształtując miarodajnie jego opinie w kwestii tego, co nowe i istotne, i wywołując przy tym interesujące reakcje zwrotne.

W pierwszej połowie XIX wieku podróż stanowiła nader interesującą formę zachowań kulturowych. Jednym z przejawów romantycznego odczuwania i pojmowania świata była wędrowka, wiodąca szlakiem miejsc ważnych⁶. Przemieszczanie się w czasie służyło więc wyprawom w czas miniony, a kontakt z pamiątkami przeszłości i grobami przodków w dużej mierze miewał na celu budowanie i utwierdzanie narodowej tożsamości. Dokumentuje to także wyłaniająca się z cytowanych tekstów od momentu pojawienia się nowego środka transportu „mapa kolejowa” wędrowek i peregrynacji, odbywanych już w dużej mierze przy użyciu wehikułu „parowego rumaka” sunącego majestatycznie po monotonnej, lecz równej gładzi szyn, pozwalających dzięki imponującym budowiom inżynierskim, mostom i tunelom uporać się z przeszkodami terenowymi, które niegdyś wydawały się trudne do przezwyciężenia.

Teksty zebrane w tym ważnym, a nawet – śmiem tak twierdzić – przełomowym dla badań polonistycznych i częściowo antropologiczno-socjologicznych tomie autor nazywa aluzyjnie i przewrotnie „literaturą z przypisów i wykrępkowań”, jest to bowiem antologia tekstów, które z reguły bywają spychane czy nawet relegowane na marginesy historyczno-literackich syntez polskiego romantyzmu i w ten sposób – jak słusznie uważa autor – skazywane na historyczno-literacki niebyt. I tutaj trzeba uczciwie przyznać, że Tomasiak jako pierwszy w polskich badaniach historyczno-literackich podejmuje próbę („ostrożną”) rewizji obrazu literatury polskiej pierwszej połowy XIX wieku, dokumentując i w nader innowacyjny sposób analizując przeżycia, jakie niesły rozmaite, coraz częstsze kontakty człowieka XIX wieku z nowoczesnymi technologiami, w tym związane z podróżowaniem pierwszymi drogami żelaznymi.

Wydawca antologii „wydobywa” zamieszczone utwory ze stron dziewiętnastowiecznych czasopism lub pierwszych edycji książkowych, które zazwyczaj (niestety!) nie miały wznowień. Ulegały one z reguły kilkudziesięcioletniej „hibernacji”, a relacje ogłaszano już po śmierci autorów z pozostawionych rękopisów. Zdarzało się także,

⁶ Por. np. *Romantyczne wędrowki po Galicji*, wybrał, opracował i przedmową poprzedził A. Zieliński, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź 1987.

że niektórym wartościowym tekstom „nie dane było dożyć” czasów współczesnych, w międzyczasie bowiem bezpowrotnie uległy zniszczeniu lub zagubieniu.

Już w odniesieniu do pierwszej połowy XIX wieku autor z ubolewaniem konstatuje w rozbiorowej Polsce wtórność sfery materialności i lekceważenie sfery techniki, określając takie podejście mianem „polskiej lokalności” dziewiętnastowiecznych prądów kulturowych. Konsekwencje tego nastawienia są widoczne i ekonomiczno-społecznie szkodliwe do dziś, choćby w po cichu niemal tolerowanym powszechnym procederze kradzieży elementów techniki kolejowej i wagonów, „wygaszaniu”, a potem rozbieganiu rzekomo nikomu niepotrzebnych szlaków kolejowych, dopuszczaniu do barbarzyńskich dewastacji torów i taboru oraz ogólnym lekceważeniu roli kolei jako zdegradowanego i ciągle rozkradanego zabytku – niepotrzebnego skansenu. Być może najbliższe lata okażą się dla kolei w naszym kraju pomyślniejsze (jeżdżą już długo oczekiwane pociągi Pendolino).

Co prawda – jak stwierdza autor – wtórność tematyki technicznej charakteryzowała także literaturę i sztukę francuską i angielską. Postępy techniki, obserwowane z nadwiślańskiej perspektywy, musiały jednak w oczywisty sposób uświadamiać podziały kulturowe i dokumentować, że Europa staje się kontynentem, gdzie oś Wschód-Zachód wyznaczają nie tylko różnice w materialnym poziomie życia (ogólny poziom życia obniżał się wtedy wraz z przemieszczaniem się na wschód Europy – prawidłowość ta, znana np. pod niemieckim terminem Ost-West-Gefälle, nie uległa zmianie do dzisiaj), ale także znacznie ważniejsze różnice w rozumieniu słowa „postęp” i „wiek mechaniczny” (Carlyle).

Nie ulega wątpliwości, że nie jako „lokomotywa postępu technicznego” (autor używa w tytule innej swojej książki w tym kontekście z upodobaniem terminu „ikona nowoczesności”), lecz jako „spichlerz Europy” Polska miała swoją utrwaloną pozycję na geograficznej i ekonomicznej mapie Europy. To właśnie rolnictwo traktowane było jak zajęcie, które ukształtowało Polaków jako naród. Także modernizacja dokonująca się polską drogą winna była – jak sądzono – kojarzyć się z tym, co rdzennie „polskie i wiejskie”, z tym, co zdawało się atrakcyjne i korzystne pod względem ekonomicznym.

Sztukę i nowoczesną „industrię” dzieliła, zdaniem autora, w pierwszych dekadach XIX wieku cała przepaść, jednak – co ciekawe – z wyjątkiem literatury. Literatura miała bowiem osiągnąć wysoki poziom technologicznego zaawansowania najwcześniej – już począwszy od XV wieku, gdy pojawiły się ruchome czcionki drukarskie i gdy spod pras zaczęły wychodzić w dużych liczbach egzemplarze pierwszych drukowanych książek. Tak zwana galaktyka Gutenberga przyczyniła się więc, jak stwierdza Tomasik, do industrializacji własnej branży.

Warszawa jako zaborowa metropolia kraju doczekała się kolei żelaznej z pewnym odstępem czasowym w stosunku do głównych potęg przemysłowych Europy – w czerwcu 1845 roku. Od kwietnia 1848 roku można było jednak odbyć już kolejową podróż

do Krakowa. Powstanie pierwszych kolei w Polsce rozbiorowej wiązało się – co zresztą nietrudno było przewidzieć – z przeniesieniem nad Wisłę ekonomiczno-kulturowych uwarunkowań, jakie towarzyszyły budowie i eksploatacji linii carsko-sielskiej nad Nową.

Jednak i w Petersburgu, i w Warszawie rację istnienia nowych połączeń zapewniały paradoksalnie nie tyle wymagania „industrii”, ile szeroko rozumiane potrzeby kulturalne mieszkańców. Kolej nie tylko wychodziła naprzeciw realnym potrzebom komunikacyjnym mieszkańców, ale wręcz kreowała potrzeby nowe i nowe formy ich zaspokajania. Odgrywała rolę pod wieloma względami kulturotwórczą, o czym obecnie niemal powszechnie niesłusznie się zapomina, a o czym można by długo pisać. I tak wśród przyjętych niedawno celów szczególnych rewitalizacji linii kolejowej z początku XX wieku w powiecie ostrzeszowskim (południowa Wielkopolska) wymienia się m.in.:

- kreację oferty kulturotwórczej stacji kolejowych jako koncentratorów życia społecznego i kulturalnego w poszczególnych gminach,
- włączenie kompleksów stacyjnych linii kolejowej w system szlaków turystycznych, krajoznawczych i przyrodniczych, w tym szlaków pieszych, rowerowych i konnych, wraz z powiązaniem ich z ośrodkami wypoczynku i rekreacji oraz lokalizacjami, takimi jak muzea i ośrodki kultury,
- integrację i rozwój życia kulturalnego w regionie opartych na powiązaniach wytworzonych za pośrednictwem reaktywowanej linii kolejowej, w tym bujnym rozwoju działalności teatralnej na terenie jednej z dotąd nieczynnych stacji (w tym przypadku Bukownica k. Ostrzeszowa) – taki przypadek już zaistniał sporo lat temu po utworzeniu Teatru Stacji w Szamocinie koło Chodzieży⁷.

Realizowana jako jedna z pierwszych na obecnych terenach Polski kolej warszawska zapewniała od samego początku łatwy dostęp do zdrowotnych walorów kurortów (jak np. Grodziska pod Warszawą), ale i do rozrywki dla obywateli dużych miast. Podobnie rosyjska kolej z Petersburga do Carskiego Sioła i Pawłowska w znikomym stopniu służyła gospodarce imperium. Jej głównymi klientami byli bogaci mieszkańcy stolicy, głównym zaś typem podróży – wyjazdy w celach rekreacyjnych do dwóch kompleksów parkowych położonych w sąsiedztwie rosyjskiej metropolii.

Podróżować koleją w latach 1845-1847 znaczyło dla warszawiaków przede wszystkim dobrze się bawić i w tym celu używać rozrywki (stąd warszawski Foksal jako nawiązanie do angielskiego Vauxhallu), którą parę lat wcześniej poznali i wypróbowali z powodzeniem mieszkańcy stolicy imperium carskiego. Była to rozrywka w stylu imperialnym. W pociągach i przy trasach kolejowych odbywały się zabawy karnawałowe i kuligi. Znani i sławni kompozytorzy tworzyli okolicznościowe utwory muzyczne. Niemniej rozpowszechniona postromantyczna perspektywa oceny powstań narodowych abstra-

⁷ Por. R. Dziergwa, *Kreatywne podejście do dziedzictwa*, „Infrastruktura” 2010, nr 1-2 (28), s. 29-30.

howała – według autora – w tym czasie od parowej maszyny, powstańców 1863 roku rozkręcających szyny, wykolejających pociągi i przewracających słupy telegraficzne.

Rozdział otwierający antologię, *Droga żelazna*, pokazuje rzecz godną uwagi. Zbiera teksty, gdzie przeważa perspektywa szeroka i abstrakcyjna. Pisanie i dyskutowanie o kolei zaczyna się w zaborowej Polsce już na długo przed uruchomieniem pierwszych linii. I to w tych debatach według autora demonstrowała się m.in. polska europejskość. Pierwsze wzmianki o lokomotywach włączył do swojej rozprawy doktorskiej Stanisław Janicki już w 1823 roku, a o maszynach parowych wielokrotnie pisał Józef Hoene-Wroński (*nota bene* w Niemczech interesował się nimi już w latach dwudziestych XIX wieku sam Johann Wolfgang von Goethe). W drugiej połowie XIX wieku możemy znaleźć malarską „alegorię kolei żelaznej” na jednym z fresków w auli Politechniki Lwowskiej, namalowanym pod kierunkiem samego Jana Matejki.

Bardzo interesującym rysem dziewiętnastowiecznego dyskursu technicznego była jego internacjonalizacja, nie respektował on granic, forsując i przekraczając swobodnie i szybko istniejące kordony. Zanim kolej zjednoczyła Europę, jednoczyło już ją dyskutowanie o drogach żelaznych. W sposobie pisania o drogach żelaznych, typach obrazowania i w słownictwie zaznaczała się początkowo żywotność i powaga tradycji oświeceniowej. Franciszek [Dzierżykraj] Morawski w swojej odzie pisał, że za sprawą kolei „cała oświecona Europa stanowić będzie jedną wielką rodzinę”, łącząc w tym stwierdzeniu „oświeceniowy kult jasności i romantyczne poszukiwanie całości organicznej” (Tomasik). Nowy wynalazek rodził się tu z myśli, co „zajaśniała słońcem”, dzięki drodze żelaznej stawało się „jaśniej w świetnym wieku dziele”.

Wiersz Morawskiego kończy się pędem imaginacyjnego pociągu-wieku. Wcześniejszy meteor nabiera teraz nowych kształtów, ożywa. Z diagnozą Fryderyka Nietzschego, charakterystyczną, gdyż sformułowaną za pomocą analogii kolejowej („Wskutek niesłychanego przyspieszenia życia duch i oko przyzwyczajają się do połowicznego lub fałszywego widzenia i sądzenia, i wszyscy stają się podobni do podróżnych, którzy poznają kraj i lud z okien wagonu”⁸), współbrzmi wiele sądów, jakie wypowiedziane zostały ze zgromadzonych w *Drodze żelaznej* tekstach. Teofil Nowosielski pisał jeszcze ostrożnie, że koleje „zmieniają świat w jedną wielką promenadę”. Alina Nakwaska sięga po mocniejsze i ciemniejsze obrazy, kolej to „siła nicości” (brzmi to niemal jak antycypacja i złowieszcze proroctwo w kontekście masowych transportów kolejowych więźniów do hitlerowskich obozów zagłady). Od strony formalnej teksty te dokumentują romantyczną swobodę kompozycyjną swoich autorów.

W drugiej części antologii zgromadzone są z kolei relacje dotyczące miejsc, w których codzienność i nowoczesność komunikacyjna spotykały się ze sobą i były doświadczane w bezpośredni sposób. Męki opisane przez Zygmunta Krasińskiego, a związane

⁸ F. Nietzsche, *Ludzkie, arcyłudzkie (1878-1879)*, przeł. K. Drzewiecki, Kraków 2010, s. 191.

z oczekiwaniem przez niego na ukochaną osobę na dworcu kolejowym, pokazują jeden z typów emocjonalnego zagospodarowania przestrzeni dworcowej, występują też inne, jak np. doznanie technologicznej wzniosłości. Znalazły się tutaj także teksty dokumentujące powstanie nowej praktyki kulturowej – lektury podróźnej. Czytanie w podróży jest formą budowania własnej przestrzeni tam, gdzie okoliczności zewnętrzne minimalizują obszar, jakim można wyłącznie dysponować i skazują na niechciany dotyk współpasażera. Lektura stanowi formę ucieczki od sytuacji, gdy innego nie tylko widzi się z bliska, gdy ta sama bliskość zmusza do słuchania i podsłuchiwania, gdy wreszcie obecność współpodróżnych lub ich bagaży staje się fizycznie dojmująca. Podróż kolejną zabiera wolność, a w najlepszym razie bardzo ją ogranicza. Sposobem na powetowanie tych strat i odbudowanie suwerenności własnego świata ma być właśnie czytanie lub oglądanie zaokiennych krajobrazów. Jedno i drugie pozwala też inaczej przeżywać czas.

Bardzo interesująca trzecia część antologii *Czarowna jazda* zbiera fragmenty relacji podróźniczych próbujących znaleźć językowy ekwiwalent dla wrażeń wizualnych kształtowanych przez niespotykaną wcześniej prędkość ruchu. „Ruchome okno łączy widoki w panoramy, ale zarazem dzieli, wycina ramą okna wagonowego z mijanego krajobrazu pojedyncze ujęcia, stale się zmieniające, ale nie pozwalające zapomnieć obserwatorowi, że jego pole sensualnej percepcji zostało sztucznie ograniczone” (Wojciech Tomasiak). Z jednej strony przemieszczanie się piechotą, jazda wierzchem lub otwartym powozem zapewniają nieograniczony punkt widzenia, oglądanie z wewnątrz przedziału staje się niepełnowartościowe. Z drugiej strony poruszający się szybko i gładko wagon tworzy odczucie panowania nad przestrzenią, dynamicznie zmieniające się zaokienne widoki każą myśleć o przedstawieniu teatralnym, inscenizowanym specjalnie dla podróźnych, nasuwają też skojarzenia z malarstwem panoramicznym i iluzjonistycznym.

Ostatnia część antologii zapożycza tytuł od wiersza Nowosielskiego *Koleje życia*. Centralnym wydarzeniem tej części jest katastrofa, w której podróż kolejną zdaje się najplastyczniej odmalowywać dramat życia ludzkiego. Do części czwartej włączone zostały teksty, które – inaczej niż pozostałe – traktują kolej jako materię symboliczną, pozwalającą przekazywać sensy, które wykraczają poza literalność przedstawienia. W tej roli kolej wygenerowała lub pomogła wygenerować wiele nowych form i instytucji kulturowych.

Ważne miejsce miały związane z kolejną sposoby obrazowania i ich metaforyka. W początkach literatury romantycznej najbliższej lokomotywie było zawsze do konia: na pierwszych drogach żelaznych maszyna i zwierzę pojawiały się zawsze zamiennie. Angielska nazwa „steam horse” czy niemiecki „Dampfroß” przechowały tę funkcjonalną wymienną, a jeszcze wyraźniej zaznaczała ją jednostka mocy, używana zresztą do dzisiaj w technice: koń mechaniczny.

Lokomotywa bywała często stalowym lub parowym koniem, jednak główny kierunek metaforyzowania kolei prowadził według Tomasika ku niebu i ptakom. Wertykalizacja przedstawień pełniła funkcję waloryzującą, usytuowanie bowiem wynalazku w górze przydawało mu sławy i chwały, pozwalając uświadomić, że zbrojny w wiedzę człowiek może osiągnąć wszystko, w tym dosięgnąć nieba. W połowie XIX wieku zarówno mechanicy konstruujący maszyny parowe, jak i poeci sławiący w odach pierwsze lokomotywy czuli się w uprawniony sposób ludźmi sztuki.

Pierwsze lokomotywy były konstrukcjami unikatowymi, powstającymi często w prymitywnych warsztatach kopalni i hut z przeznaczeniem do wykonywania zadań w fabrycznym „tu i teraz”. Unikatowy charakter miały pierwsze wielkie budowle inżynieryjne, były one dziełami projektowanymi przez budowniczych rozwiązujących konkretny problem przewyciężenia przeszkody terenowej. Tę jednostkowość (syngularność!) podkreślano rozmaicie, także przez dekoracje i ornamenty: wielki most pod Tczewem, który tak urzekął pierwszych polskich podróżnych jadących koleją, miał bogate zdobienia. Także w Wielkopolsce napotykamy na wiele przykładów wartościowych i pod względem architektonicznym pięknych konstrukcji obiektów dworcowych (np. odrestaurowany niedawno temu piękny budynek dworcowy w Jarocinie).

Interesujące jest to, że autor dostrzega liczne podobieństwa pomiędzy dyskursem fotograficznym i kolejowym. W początkach rozwoju fotografii miał pojawić się nawet ciekawy i znamieny sąd: że mianowicie fotografia zmodernizuje pracę artysty, pozwalając malarstwu wznieść się na taki poziom technologicznego zaawansowania, jaki za sprawą druku osiągnęła już kiedyś literatura. W ten sposób sztuka demokratyzowała się za sprawą techniki, a sam artysta wyzwalał się z zależności od kaprysów bogatego mecenasa i znajdował swojego mocodawcę gdzie indziej. Z kolei u masowego odbiorcy sztuka masowa podnosiła ogólny poziom wykształcenia, ten przekładał się na zainteresowanie ludzi dziełami malarzy – niegdyś unikatowymi, a potem powielanymi w tysiącach identycznych kopii – prowadzące być może do podjęcia własnej produkcji artystycznej.

Kolej w połowie XIX wieku miała zbliżyć się do fotografii, gdyż w obu tych dziedzinach dokonywało się demokratyzowanie – odpowiednio – podróżowania i sztuk plastycznych. I tak zostało chyba do dzisiaj, a nawet uległo pewnej akceleracji za sprawą obecnie powszechnie dostępnej fotografii cyfrowej oraz ekspandujących na całym świecie sieci kolei wielkich prędkości. I tak podobnie jak fotografia kolej jako „najwyższa potęga na poziomym świecie” (Władysław Syrokomla) miała dokonać „spłaszczenia” świata (jednak nie w znaczeniu powszechnej uniformizacji) i zniwelować wiele jego nierówności.

Chyba najważniejszym postulatem autora, wypływającym z antologii Tomasika, jest sugestia, aby w przyszłych badaniach nad historią polskiego romantyzmu zrezygnować z modelu historii skupionej na wąskiej dziedzinie aktywności (wyłącznie na piśmien-

nictwie) i wypróbować optykę szerszą, umożliwiającą generalne ogarnięcie całości europejskiej kultury. Pozwoli to jego zdaniem dojrzeć w wieku XIX okres burzliwy i niejednorodny, dający się scharakteryzować w bardzo ogólnych kategoriach – jako przejście od cywilizacji przedindustrialnej do jeszcze postromantycznego, lecz już zindustrializowanego społeczeństwa nowoczesnego.

Dla jego integracji jednym z pierwszych wyznaczników była paneuropejska sieć kolejowa i związany z podróżami po niej nowy *modus* doświadczania i przeżywania przeszłości i terażniejszości przez wywołaną wynalazkiem kolei „industrializację czasu i przestrzeni” (Schivelbusch), co niebawem wywrze znaczący wpływ na obrazowanie i wizję kolei w literaturze polskiej i obcej. Mam nadzieję, że już wkrótce zapoznamy się z jej różnymi wariantami w kolejnym tomie antologii Tomasika.

Wojciech Tomasik, *Inna droga. Romantycy a kolej*, Wydawnictwo Instytutu Badań Literackich PAN, Warszawa 2012, s. 308.

Streszczenie. Teksty zebrane w nowej, ważnej, a nawet przełomowej dla badań polonistycznych i antropologiczno-socjologicznych książce pt. *Inna droga* jej autor nazywa aluzyjnie i przewrotnie „literaturą z przypisów i wykrępowań”, jest to bowiem antologia tekstów, które z reguły bywają spychane, czy nawet relegowane na marginesy historyczno-literackich syntez polskiego romantyzmu i w ten sposób – jak słusznie uważa autor – skazywane na historyczno-literacki niebyt. Wydawca antologii „wydobywa” zamieszczone utwory ze stron dziewiętnastowiecznych czasopism lub pierwszych edycji książkowych, które zazwyczaj nie miały wznowień. Ulegały one z reguły kilkudziesięcioletniej „hibernacji”, a relacje ogłaszano już po śmierci autorów z pozostawionych rękopisów. Zdarzało się także, że niektórym wartościowym tekstom „nie dane było dożyć” czasów współczesnych, w międzyczasie bowiem bezpowrotnie uległy zniszczeniu lub zagubieniu. Należy przyznać, że Wojciech Tomasik jako pierwszy w polskich badaniach historyczno-literackich podejmuje próbę ostrożnej rewizji obrazu literatury polskiej pierwszej połowy XIX wieku, dokumentując i w nader innowacyjny sposób analizując przeżycia, jakie nosiły rozmaite, coraz częstsze kontakty człowieka XIX wieku z nowoczesnymi technologiami, w tym zetknięcia związane z podróżowaniem pierwszymi pociągami po europejskich drogach żelaznych.

Słowa kluczowe: koleje, pociągi, dworce kolejowe, przeżycia związane z podróżami, rewizja obrazu literatury polskiej

Summary. The pieces gathered in the new anthology, titled *The other road* are subversively called by the author; the literature of footnotes and ellipses. It is a new, important and even groundbreaking release for the Polish and socio-anthropological studies as it consists of texts that are regularly omitted in the historical and literary syntheses of Polish romanticism and, as the author rightfully notices, are thus forced to fade into obscurity. The editor of the anthology extracts the included works from the 19th century journals, or first editions of books that were, sadly, mostly not reprinted. In most cases those pieces were in a metaphorical hibernation for a period of years, briefly surfacing as

manuscripts after the death of their authors. Some of the texts did not survive to modern times as they were irrevocably damaged or lost. It is fair to say that Wojciech Tomasiak is the first researcher in Polish literary history studies to attempt a careful revision of the landscape of Polish literature of the first half of the 19th century. It is done by documenting and analysing the experiences that were the result of increasingly frequent contact with the modern technology, including traveling the first European railroads.

Keywords: railways, trains, railway stations, travel experiences, Polish literature revision