

POCIĄGI JOANNY CHMIELEWSKIEJ

Wstęp

Dziś poglądy Józefa Kraszewskiego i Cypriana Kamila Norwida, że koleje uprzedmiotawiają człowieka, ponieważ traktują go jak paczkę, wydają się archaiczne. Bardziej zrozumiałe są słowa Elizy Orzeszkowej: „Koleje żelazne – urocze to słowo! Magiczny wyraz zamykający w sobie dbałą o koloryt materialny i umysłowy wzrost ludzkości myśl XIX wieku”¹. Pozytywiści fascynowali się techniką, która zaczęła zmieniać codzienność w okresie życia jednego pokolenia. Przełom w komunikacji, jaki dokonał się w 1814 roku za sprawą wynalazku Georga Stephensona, przełożył się znacząco na skrócenie czasu podróży. Jego wpływ był jednak bardziej istotny w wymiarze społecznym. Radykalnie zmieniło się również postrzeganie przestrzeni. W modernizmie kolej traktowano jako sztuczność, która zaburza naturalny krajobraz. Konflikt między zwolennikami sielskiej, wiejskiej, leniwej codzienności a zwolennikami miejskiego, szybkiego rytmu życia z czasem przybierał na sile. Po II wojnie światowej obraz pociągu nabrał dodatkowo nowego znaczenia, zaczął symbolizować drogę do ostatecznego końca. Takie problematyzacje kolei w literaturze polskiej wyłaniają się z monografii *Ikona nowoczesności* Wojciecha Tomasika². Pytania o rolę szynowego wynalazku zadawali sobie, jak wynika z powyższych rozważań, ludzie różnych epok. Jednak cezura, którą stały się lata 1939-1945, zmieniła sposób patrzenia na większość problemów przedwojennych. Przeżyły się pytania zadawane przez ludzi wcześniejszych epok o użyteczność i estetykę pociągów. Czym wobec tego jest pociąg z drugiej połowy XX wieku dla jego użytkowników i obserwatorów? Nie pokuszę się w moich rozważaniach o odpowiedź, czy współczesność korzysta z tradycyjnej topiki i symboliki dotyczącej tego tematu. Spróbuję natomiast odpowiedzieć na pytanie, jak widziany był pociąg i jaką rolę odgrywał w PRL-owskiej Polsce. Chcę położyć nacisk na rolę literatury jako świadectwa dla etnologii i kultury, udowadniając tym samym zasadność badań interdyscyplinarnych w naukach

¹ E. Orzeszkowa, *Ostatnia miłość*, t. 1, [w:] *eadem*, *Pisma zebrane. Pierwsze utwory*, red. J. Krzyżanowski, Warszawa 1953, s. 57.

² Refleksja na podstawie monografii Wojciecha Tomasika, por. W. Tomasik, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007.

humanistycznych. W tym przypadku dotyczą one praktyk obecnych w codzienności europejskiego kraju socjalistycznego drugiej połowy XX wieku.

Literatura pochodząca z krajów bloku wschodniego nie zawsze uczciwie ocenia rzeczywistość. Jednym z wyjątków jest twórczość Joanny Chmielewskiej, która dzięki nowatorskiemu gatunkowi, kryminałowi z przymrużeniem oka, szczerze przedstawia w swojej twórczości (mimo bezwzględnych praktyk cenzury) obraz polskiej rzeczywistości ówczesnego czasu. To, co dla filmu ówczesnej epoki uczynił Stanisław Bareja, dla literatury zdołała właśnie Joanna Chmielewska.

W pierwszej części artykułu postaram się pokazać, jakie znaczenie dla poszukiwań literaturoznawcy zajmującego się badaniami kulturowymi³ ma siedmiotomowa autobiografia Chmielewskiej. Trzeba pamiętać, że w epoce PRL-u spod pióra autorki wyszło zaledwie szesnaście z jej siedemdziesięciu książek. W każdej z nich wykorzystywane były opisy sytuacji dnia codziennego, które bez dodatkowego ubarwiania, tylko dzięki odpowiedniemu kontekstowi, śmieszyły czytelników do łez. Niemniej jednak to autobiografia stanowi cenny odautorski komentarz, odnoszący się do obyczajowości oraz ram społeczno-politycznych epoki. Następnie podzielę się uwagami dotyczącymi ruchomego punktu widzenia podmiotu literackiego w czasie podróży pociągiem oraz spostrzeżeniami na temat dystansu między pasażerami przedziału kolejowego i sposobów opisu właściwych dla przestrzeni zamkniętej.

Autobiografia Joanny Chmielewskiej a badania kulturowe

Utworki Chmielewskiej, powstałe w czasach powojennego czterdziestolecia, nie są reprezentatywne dla ówczesnej literatury z kręgu socrealizmu. Nie ma w nich śladu ideologicznej poprawności. Ponadto historii przedstawionych na kartach jej powieści nie trzeba oglądać w krzywym zwierciadle, aby wydały się zabawne. Nowatorstwo autorki polega na wykorzystaniu czasów, w których żyła, a konkretnie obrazów rzeczywistości ją otaczającej. W swoim pisarstwie relacjonowała wydarzenia i potrafiła rozśmieszyć bez stosowania zbyt wielu środków stylistycznych. Można tę metodę nazwać rodzajem krytyki bez wystawiania oceny. Wnioski co do absurdów opisywanych przez nią sytuacji nasuwały się same.

Kolej w twórczości Chmielewskiej nie jest tematem wiodącym, ale w jej książkach pojawia się wiele motywów związanych z przemieszczaniem. W samej siedmiotomowej autobiografii, szczególnie w pierwszych częściach, znalazło się kilkadziesiąt wspomnień związanych z pociągiem. Autorka zmieniała często miejsce pobytu, przy czym podróż nie była dla niej celem samym w sobie. Z racji ciekawego i bogatego życia

³ M. Zambrzycka, *Antropologia literatury w badaniach z pogranicza literaturoznawstwa i kulturoznawstwa*, „Kultura i Historia” 2011, nr 19.

bywała w Danii, Rosji, Francji i Algierii. Dania jest oprócz Polski jednym z krajów, gdzie umiejscowione są kryminały Chmielewskiej. Tam w czasach PRL-u mieszkała u swojej przyjaciółki Alicji i zarabiała jako architekt na utrzymanie rodziny. W Rosji uchodzi do dziś za najpoczytniejszą pisarkę zagraniczną. Bardzo często była zapraszana przez wschodnich sąsiadów. Miastem, w którym najchętniej odpoczywała, był Paryż. Algierię odwiedzała często, ponieważ tam mieszkał jej syn z rodziną.

W bogatym dorobku powieści kryminalnych Ireny Kuhn (Joanna Chmielewska to pseudonim pisarki) nie odnalazłam wielu motywów kolei czy polskiego dworca. Owszem, znalazł się tam opis francuskiego pociągu w powieści *Cale zdanie nieboszczyka*. W *Kocih workach* natomiast, w uczciwych duńskich kolejach, bez problemu odnajduje się pozostawiona przez znajomą Joanny torebka. Nie jest to jednak opis zagranicznych pociągów, tylko obraz Polskich Kolei Państwowych przedstawiony metodą nie wprost, rodzaj oryginalnej krytyki. Zagraniczne pociągi to ładne, kolorowe, sprawne, czyste środki transportu, w których pracuje miła obsługa. Nie ma w nich mowy o kradzieżach. Sens takiego opisu dla wielu bywalców polskich kolei jest jednoznaczny.

Zanim w życiu Chmielewskiej pojawił się samochód, podróżowała głównie koleją. Nie odzwierciedla się to jednak w jej powieściach. Pisanie o świecie rzeczywistym, panującym na polskich dworcach i w pociągach, nie było możliwe w czasach cenzury. Chmielewska była, jak sama często podkreślała, z natury prawdomówna. Dlatego dopiero na podstawie autobiografii, napisanej w latach dziewięćdziesiątych XX wieku, można przeanalizować jej sposób obserwacji świata jako pasażerki pociągów. Pierwszym problemem dla podróżnego w Polsce XX wieku był zakup biletu.

Najpierw stałam w ogonku po bilet, w Orbisie, pięć i pół godziny, nie wiadomo po co, bo w pierwszy dzień świat pociągi jeździły prawie puste i bez żadnych kłopotów bilet mogłam kupić na dworcu. No dobrze, ale w obliczu wściekłego tłoku wszędzie i permanentnych kolejek, komu taki luksus przyszedłby do głowy?⁴

Autorka wspomina, że nie żałuje tego stania, gdyż jak zawsze w kolejce działa się dużo rzeczy dziwnych i ciekawych. Socjologiczny fenomen ówczesnego hobby, jakim było stanie w ogonku, nie ominął – jak widać – kolei.

Kolejny problem to zajęcie miejsca i wniesienie bagażu. Abstrahując od tego, co przewozili pasażerowie (bohaterka autobiografii za młodu wiozła bowiem m.in. wory z obierkami dla krowy), głównym problemem był tłok. Nie dziwi, że wsiadanie do pociągu było istną gehenną: „Dlaczego na kwadrans przed odejściem pociągu nie wpuszczano ludzi na perony, jest nie do pojęcia. Wówczas się nad tym zjawiskiem nie zastanawiałam, dziś oceniam je jako jedno z licznych kretyństw tamtego ustroju”⁵.

⁴ J. Chmielewska, *Autobiografia. Dzieciństwo*, t. 1, Warszawa 1993, s. 267.

⁵ *Ibidem*, s. 217.

I dalej: „Wataha ruszyła na peron. Zostawiłam Jankę z worem i popędziłam zająć miejsce. Zajęłam je, obroniłam przed zachłannością społeczeństwa i zaczęłam mieć problem. Jak mam jednocześnie iść po nią i pilnować tutaj...?”⁶

Były to dylematy bliskie podróźnym tamtego okresu.

Z perspektywy czekającego na peronie podróźnego, pociąg PRL-u to nadjeżdżająca dymiąca lokomotywa, ciągnąca czarne, dyskomfortowe wagony. Kiedy pasażer znalazł się w środku, doświadczał zapadających w pamięć doznań, doskonale ujętych w poniższym opisie:

Wagon był radziecki. [...] Odznaczał się tym, że stanowił monolit, nie otwierało się tam nic, ani okna ani wentylacja, ani też nie dawało się zamknąć ogrzewania. Oczywiście dostałam górne miejsce, bo do górnych miejsc miałam szczęście, nie przypominam sobie, że bym kiedykolwiek spała na dolnym, a temperatura w przedziale, na moje oko, sięgała siedemdziesięciu stopni Celsjusza. Oplływając potem, dusiłam się na śmierć. Wychodziłam mnóstwo razy, siedziałam na korytarzu, gawędziłam z konduktorem, próbowałam ruszyć, zepsuć, urwać wszystkie możliwe wachy, spędziłam bezsenną noc w warunkach, które dawały doskonale pojęcie o piekle⁷.

Przytoczne opisy rzeczywistości kolejowej to interesujący materiał badawczy dla kulturoznawców i socjologów zajmujących się okresem PRL-u. Niewielu pisarzy, tak jak Chmielewska, ma na tyle dobrą pamięć, żeby z najdrobniejszymi szczegółami utrwalić na papierze wspomnienia swojego pokolenia, które przekazywane w większości drogą ustną mają dużą szansę zatrzeć się w pamięci potomnych.

Sposób podróżowania Chmielewskiej nie jest cierpiętniczą pielgrzymką Odyseusza. To klasyczny model podróży Don Juana, ciekawego świata i ludzi, wędrowca z wyboru⁸. Mimo ograniczonej powierzchni u Chmielewskiej nie ma w pociągu statyki. Jej obrazy, takie jak dziecko spadające z górnego łóżka w wagonie sypialnym czy Joanna marząca o rzuceniu we współpasażerów litrową butlą herbaty, cały czas żyją. Ruch to również konsumpcja i zdobywanie jedzenia na stacjach. Kiedy czytelnikowi wydaje się, że napięcie opada, gdyż trudno w pomieszczeniu zamkniętym o ciągłą zmianę, autorka wprowadza do przedziału konduktorów i celników. Barwne opowieści o wyrzuconych przez okno rajstopach, które owinęły się wokół szyi zawiadowcy stacji, czy o przymusowej przerwie w podróży bohaterki z bagażem liczącym 12 sztuk, nie pozwalają na zamknięcie czytelnika w czterech ścianach.

I tu znów ukłon w stronę badań kulturowych. Opisy kontroli legitymacji szkolnych, jak i sposoby pracy służb celnych, są odzwierciedleniem przeżyć przeciętnego Polaka żyjącego w ówczesnej ojczyźnie. Dla przykładu:

⁶ *Ibidem*, s. 217-218.

⁷ *Eadem, Autobiografia. Druga młodość*, t. 3, Warszawa 1994, s. 192-193.

⁸ A. Waśko, *Odyseusz i Don Juan. Dwa wzorce doświadczenia podróży*, [w:] *Dziedzictwo Odysa. Podróż, obcość i tożsamość, identyfikacja, przestrzeń*, red. M. Cieśla-Korytowska, O. Płaszczewska, Kraków 2007, s. 169-181.

Zdjęli walizę, otworzyli. Wewnątrz leżały piękne poukładane koszule z ruskiej panory, artykuł u nas ogromnie poszukiwany. Celnik pokiwał głową.

– To ma być żywność...

Spojrzał w górę, pokazał palcem.

– A tu?

– Żywność – odparł konsekwentnie zakłopotany pan Seweryn. Znów zdjęli ciężar i otworzyli. W środku objawiły się poukładane i zabezpieczone przed stłuczeniem litrówki z radziecką czystą wyborową. Może to była Stoliczna, czy jak jej tam.

– O jest żywność! – ucieszył się pan Seweryn.

Bezwłocznie wygrzebał jedną i w parę minut później obciągnęli ją we trzech, pan Seweryn i dwóch celników w kolejowym wychodku. Reszta bagażu przejechała bez zainteresowania, a pan Seweryn do dziś nie wie, co przewiózł⁹.

Rozwińmy temat kulinariów. Do dziś wiele osób pamięta zapach rozpakowywanych w przedziale jajek na twardo. Na ten temat dzieło Chmielewskiej dostarcza nam również ciekawych wspomnień:

Nawaliło zaopatrzenie, skończył się nam własny suchy prowiant i na jakiejś stacji, w czasie dość długiego postoju, byliśmy już strasznie głodni. W pobliżu znajdował się sklep spożywczy... W sklepie były wyłącznie czerstwe bułki i skumbria w tomacie. Nabyliśmy te produkty, po czym okazało się, że skumbrii w puszcze nie ma czym otworzyć.

Wśród soczystych i bogatych opisów poszczególnych tomów *Autobiografii* odnajdziemy jeszcze wiele motywów związanych z pociągiem czasów PRL-u. Wydaje się jednak, że liczba przytoczonych fragmentów jest wystarczająca do zobrazowania wizji nakreślonej przez autorkę w koronującym jej twórczość dziele.

Pociąg – przestrzeń i dystans

Tomasik we wspomnianej już monografii zauważył, że:

Rewolucja komunikacyjna zmieniła parametry podmiotu literackiego. Jego nowoczesne rysy łączyć trzeba z kilkoma ważnymi transformacjami. Jest to po pierwsze zmiana punktu widzenia, który z zewnętrznego (dającego obraz miasta z ptasiej perspektywy) staje się wewnętrznym, ze stabilnego – poruszającym się...¹⁰

Przykładem takiej zmiany punktu widzenia, pojawiającym się w twórczości Chmielewskiej, jest poniższy opis:

Ponura i wściekła wyglądałam po drodze przez okno i zastanawiałam się, dlaczego ten mój kraj jest taki ohydny. Gdziekolwiek widzę plener, ludzką ręką nie tknięty, jest on cudownie piękny i bije na głowę liczne widoki rozmaitych obcych terenów, jeśli ludzka ręka coś tknęła z miejsca robi się obrzydliwe¹¹.

⁹ J. Chmielewska, *Autobiografia. Trzecia młodość*, t. 4, Warszawa 1994, s. 234.

¹⁰ W. Tomasiak, *op. cit.*, s. 13-14.

¹¹ J. Chmielewska, *Autobiografia. Trzecia młodość...*, s. 259.

Dalej, oglądając obiekt przemysłowy z brudnymi oknami, odpadającym tynkiem pełnym smug i zacieków, jakże odmienny od kolorowych magazynów za granicą, czytelnik rusza z kolejnej stacji, podziwiając nowe widoki:

...pojawił się bowiem inny rodzaj obiektów, domki mieszkalne, wille jednorodzinne, posiadłości w plenerze. O Jezu. Pomijając przygnębiającą brzydotę większości budynków, doceniając fakt, że zostały pieczołowicie przyozdobione kapslami od piwa, potłuczoną ceramiką, kratkami w wymyślne zawijasy, no dobrze niech im będzie wszystkie miały cechy wspólne. Resztki rozwłóconego budulca przed frontem, dziurawe miednice i połamane drewno, no i te ogrodzenia cudowne, walące się parkany, siatki połatane drutem kolczastym, rozszalałe dżungle zielska, wszystko dumnie wystawione na widok publiczny, w pełni dostępne rozmarzonym oczom. Co za ekshibicjonizm cholerny, żadnego żywopłociku, żadnej osłony, nic, egzystencja jak na patelni! [...] Na każdym budynku zacieki, złe tynki dajemy, złe izolacje, nieszczelne rynny [...]

Poruszający się punkt widzenia podmiotu literackiego zmienia diametralnie zasięg i obszar dziania się akcji. Za pomocą jednego opisu czytelnik znajduje się w kilku odmiennych miejscach, które jednak szczegółowo charakteryzują większą, wspólną przestrzeń – w omawianym przypadku kraj. Dzięki ruchowi autor dostarcza dowodów na niejednostkowość oglądanych obrazów i rozszerza klasyczną rolę opisu. Wyciągane na tej podstawie wnioski nie są subiektywną oceną autora. Dają wrażenie rzetelnej analizy większego obrazu. Stąd uogólniające oceny, po przeczytaniu fragmentów analogicznych do przytoczonego, sprawiają na czytelniku wrażenie obiektywnych. Bylejakość krajobrazu pełnego brzydoty i chaosu stanowi wizerunek nie najbogatszego narodu i kraju. Wpływ na tak drobiazgowo spostrzeżenia dotyczące krajobrazu miało to, że Chmielewska była z wykształcenia architektem. Stąd również emocje, często pojawiające się przy opisach otaczającej ją przestrzeni.

Wracając do meritum, warto przyjrzeć się bliżej tematowi dystansu w życiu i w tym miejscu obcym, a jednak oswojonym, jakim jest przedział wagonu kolejowego. Na co dzień człowiek znajduje się w różnych relacjach: formalnych – nieformalnych, prywatnych – publicznych, znanych – obcych, ograniczonych – dających swobodę. W zależności od nich zachowuje różny dystans, zarówno psychiczny, jak fizyczny. Jeśli chodzi o ten drugi – mężczyźni zachowują odległość większą niż kobiety między sobą. W przypadku kobiety z mężczyzną możemy mówić o średniej arytmetycznej. Stopniując strefy dystansu, możemy wyróżnić cztery typy: intymny, osobniczy, społeczny i publiczny¹². Zarówno w sferze dystansu psychicznego, jak i fizycznego, relacje są zachwiane w przestrzeni przedziału kolejowego, w którym pasażer nie zawsze ma wpływ na kontakt fizyczny. Stąd zaburzenie przenosi się na dystans psychiczny i powoduje często nienaturalne zachowania. I tak w miejscu publicznym pojawiają się zachowania znane nam ze strefy intymnej.

¹² B. Janda-Dębek, *Daleko czy blisko. Dystans interakcyjny w wybranych sytuacjach społecznych*, Kraków 2003.

Pociąg dla badacza literatury to głównie przestrzeń zamknięta. Obcy ludzie, zdani na nienaturalną bliskość, obserwują się uważnie. Często następuje wśród pasażerów dużo szybsze niż w życiu codziennym skracanie dystansu i nawiązywanie nowych, bezpośrednich relacji. Wewnętrzna chęć człowieka do przeżycia ciekawej przygody wzmagają taki stan rzeczy. Miejsce do wykreowania siebie jako bohatera pozytywnego wydaje się wymarzone, a ograniczony, z góry wyznaczony czas wpływa na szybkość dziania się historii, której nie można odłożyć na jutro. W życiu najprościej o zbudowanie w takich realiach emocjonującej relacji damsko-męskiej. W autobiografii Chmielewskiej mamy do czynienia z opisami szybko nawiązujących się relacji obcych sobie osób przeciwnej płci.

W owym prawie pustym pociągu spadły na mnie pierwsze poważne oświadczenia. W tym samym przedziale jechał restaurator z Warszawy, miał tę restaurację gdzieś na Pradze i tyle z niego pamiętam, że miał okrągłe, wyłupiaste oczy. Był potwornie stary, miał trzydzieści osiem lat, sam mi o tym powiedział, przedstawiając się z detalami. Wdowiec chyba, trzeźwy jak świnia, już po krótkiej rozmowie z całą powagą i bardzo elegancko zapraszał mnie do siebie po powrocie z tych ferii, nie kryjąc, iż zacieśnia znajomość w celach matrymonialnych. Wyznałam wprawdzie, że mam piętnaście lat, ale odparł, że to nic nie szkodzi, za pół roku będę miała szesnaście i dojrzeję do zamęścia, a on chętnie poczeka. A życie będę miała jedwabne¹³.

A tak brzmi wspomnienie z jej podróży kilka lat później:

Miałam miejsce przy oknie, ciasno było dość, ale nie szkodzi, wyciągnęłam z kosza sweter i zabrałam się do roboty. Drutem cały czas zaczętałam siedzącego obok Araba, który na terenie Europy był innym człowiekiem, nic mu mój drut nie przeszkadzał, skąd, uwielbiał być zaczepiany. Pozwoliłam postawić sobie kawę i naleśnika z nadzieniem z kasztanów [...] A pewnie, że nosił w Paryżu moje toboły. Niezbyt daleko, bo wózek stały pod nosem. Wepchnął mnie jeszcze do taksówki¹⁴.

Zarówno Dickensowski, bogaty i odrobinę przerysowany opis jowialnej postaci restauratora, jak i szczegółowa wizja wnętrza przedziału obrazują sposób, w jaki autorka postrzegala tę specyficzną przestrzeń zamkniętą. Przedział pociągu jawi się jako konfesjonał czy też ławeczka zakochanych. Nasuwa się jednak pytanie: czy jest to w tej sytuacji jednostkowy sposób oglądania świata? Ludzki wzrok ma ograniczone pole widzenia. Szczegóły zaczynają odgrywać dużo ważniejszą rolę niż w przestrzeni otwartej. Czytając powyższe opisy, czytelnik może utożsamić się ze sposobem odbierania rzeczywistości w duchu proponowanym przez narratorkę. Warto przeanalizować w tym miejscu dwa sposoby postrzegania przestrzeni, uzależnione od typu psychologicznego pisarza. Pierwszy jest niezainteresowany, obojętny, traktujący przestrzeń jako tło. Drugi – wsłuchujący i wczuwający się w przestrzeń. Reprezentanci tego drugiego to Johann Wolfgang Goethe, Nikołaj Gogol, Fiodor Dostojewski, Franz Kafka i Tomasz

¹³ J. Chmielewska, *Autobiografia. Dzieciństwo...*, s. 267-268.

¹⁴ *Idem, Autobiografia. Trzecia młodość...*, s. 228.

Mann¹⁵. Biorąc pod uwagę wymienione nazwiska, nasuwa się hipoteza, że sposób widzenia przestrzeni niekoniecznie zależy od typu osobowości autora, ale od tego, z jaką rzeczywistością mamy do czynienia – statyczną czy dynamiczną, otwartą czy zamkniętą. Wymienieni pisarze umiejscawiają swoje utwory w ograniczonej, statycznej przestrzeni. W ich dziełach każdy detal ma znaczenie. Pojawia się jednak dylemat, czy mówimy o typie osobowości, czy o rodzaju przestrzeni. W autobiografii Chmielewskiej zbyt dużo się dzieje, aby tło stanowiło znaczącą część utworu. Biorąc jednak pod uwagę rozmiar omawianego tekstu, opisy czy detale pojawiają się w nim nie tak rzadko i są wtedy nakreślone bardzo realistycznie. Najczęściej, jak w cytowanym fragmencie dotyczącym krajobrazu Polski, jest to sposób patrzenia profesjonalisty, w którym łatwo dostrzec specyficzne spojrzenie architekta.

Zakończenie

Podsumowując, należy zauważyć, że wpływ Chmielewskiej na utrwalenie rzeczywistości Polski z drugiej połowy XX wieku na pewno nie został jeszcze przez literaturoznawców doceniony, a niniejsze rozważania są zaledwie otwarciem tej ciekawej, niedoszacowanej i nieznannej perspektywy badawczej. Znaczenie ruchomego punktu widzenia podmiotu literackiego to również w dobie coraz częstszych podróży zapewne początek nowego spojrzenia na otaczającą nas rzeczywistość. Natomiast hipoteza, że to nie wrażliwość autorska, ale tematyka, ma dużo większe znaczenie dla sposobów opisywania przestrzeni w dziełach literackich, jest zaproszeniem do szerszej dyskusji na ten temat.

Streszczenie. Artykuł ujmuje problem przedstawiania przestrzeni w autobiografii Joanny Chmielewskiej na przykładzie tematyki związanej z koleją. Przytacza, interesujące z punktu widzenia badań kulturowych, przykłady zachowań ludzkich w sytuacji podróży pociągiem w czasach PRL-u. Rozważa problem przedstawiania przestrzeni i dystansu w zależności od relacji międzyludzkich, wrażliwości autora i treści, która jest poruszana w utworze.

Słowa kluczowe: Chmielewska, autobiografia, pociąg, przestrzeń, PRL

Summary. The paper discusses the presentation of space in Joanna Chmielewska authobiography, related mainly to the subject matter of railway travel. It cites examples of human behaviour during train journeys in times of the People's Republic of Poland, relevant from the point of view of cultural studies. The paper covers the issue of space and distance presentation in relation to interpersonal relationships, the author sensitivity and the content of the author's work.

Keywords: Chmielewska, authobiography, train, space, People's Republic of Poland

¹⁵ W. Toporow, *Przestrzeń i rzecz*, przeł. B. Żyłko, Kraków 2003, s. 47.