

WACŁAW FORAJTER Uniwersytet Śląski, Katowice

**„BARDZO DŁUGI SKŁAD”: O KSIĄŻKACH KOLEJOWYCH WOJCIECHA TOMASIKA**

Wojciech Tomasiak: *IKONA NOWOCZESNOŚCI. KOLEJ W LITERATURZE POLSKIEJ*. Wrocław 2007. Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, ss. 388; wyd. 2: Toruń 2015. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, ss. 414; *INNA DROGA. ROMANTYCY A KOLEJ*. Warszawa 2012. Instytut Badań Literackich PAN – Wydawnictwo, ss. 308; *POCIĄG DO NOWOCZESNOŚCI. SZKICE KOLEJOWE*. (Indeks: Barbara Smoleń). Warszawa 2014. Instytut Badań Literackich PAN – Wydawnictwo, ss. 288; *SZALONY BIEG. KOLEJ I CIEMNA NOWOCZESNOŚĆ*. (Recenzent: Paweł Rodak). Warszawa 2015. Instytut Badań Literackich PAN – Wydawnictwo, ss. 362.

Polska refleksja o XIX- i XX-wiecznej nowoczesności, choć obrosła w inspirujące ustalenia teoretyczne, stosunkowo rzadko sięga po materialny konkret, przedstawiając historię wpływowych wynalazków oraz ich znaczenie dla rozwoju kultury. Łukę tę, bez wątpienia, w dużej mierze wypełniają monografie Wojciecha Tomasiaka poświęcone kolei żelaznej<sup>1</sup>. Serię książek zapoczątkowała publikacja zatytułowana *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, która zyskała uznanie w środowisku humanistycznym i jest do dziś często przywoływana w funkcji źródła informacji o rewolucyjnych przemianach, jakie kolej wprowadziła do literatury i codziennych praktyk doby nowoczesności. Drugą z książek stanowiła *Inna droga. Romantycy a kolej*, pomyślana jako antologia tekstów z pierwszej połowy XIX wieku dotyczących różnych aspektów wynalazku George’a Stephensona. Następną rozprawą był *Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe*, uzupełniający wybrane wątki wcześniejszych monografii, a ostatnią – *Szalony bieg. Kolej i ciemna nowoczesność*, gdzie problematyka kolejowa została usytuowana w kontekście kryzysu modernistycznego oraz swoiście rozumianego katastrofizmu kolejowego, jednego z symptomów zbliżającego się kataklizmu lat 1914–1918.

Praca podjęta przez badacza ma na polskim gruncie charakter wyjątkowy, a gdyby należało nazwać wysiłek włożony w jej realizację, najbardziej adekwatnymi określeniami byłyby przymiotniki „olbrzymi” czy wręcz – „tytaniczny”, co wynika z kilku powodów. Po pierwsze, motyw pociągu stanowi w książkach Tomasiaka pretekst do stworzenia syntezy nowoczesności zarówno w jej technologicznym, jak i duchowym wymiarze. Tak szeroko ujęty problem mógłby swobodnie stać się przedmiotem wieloletnich studiów wieloosobowego zespołu, a nie wyłącznie jednostki, wyposażonej nawet w jak najszerze kompetencje. Po drugie, dzięki temu naukowcowi polscy humaniści uzyskali dostęp do zachodnich opracowań problematyki, jak np. do przełomowych dzieł niemieckiego badacza historii materialnej – Wolfganga Schivelbuscha. Po trzecie, w swoich książkach Tomasiak wydobył z niepamięci liczną grupę całkowicie zapomnianych tekstów literackich i publicystycznych. Przy tej okazji nie zawahał się podważyć zasadności hierarchizacji historycznoliterackich, które zdeterminowały wizje poszczególnych epok funkcjonujące w potocznym obiegu. Tak jest chociażby z polskim romantyzmem i jego dominującą, spirytualistyczno-patriotyczną wykładnią. Zupełnie przesłoniła ona dokonujące się równolegle procesy technologiczne i gospodarcze, jak powstawanie infrastruktury kolejowej i rosnącą przepaść między miejską nowoczesnością a zacofaną prowincją (ID 16 n.).

<sup>1</sup> W recenzji, odwołując się do poszczególnych rozpraw, będę używał następujących skrótów: ID = *Inna droga*; IN = *Ikona nowoczesności*, wyd. 2; P = *Pociąg do nowoczesności*; S = *Szalony bieg*. Liczby po skrótach oznaczają numery stronic.

Badacz zasadniczo nie polemizuje z tezami Marii Janion i Marii Żmigrodzkiej, auterek *Romantyzmu i historii*, które przyczyny tej dominacji dopatrywały się w internalizowaniu przez romantyków przekonania o nadrzędności rzeczywistości duchowej, uwidoczniającego się w postaci lęku czy głębokiej niechęci wobec jakichkolwiek przejawów mechanizacji życia (Juliusz Słowacki, Cyprian Kamil Norwid). Tomasiak na marginesach swoich rozważań raczej dopisuje glosy, wskazując, iż powody zaniedbania problematyki cywilizacyjnej, w tym również kolejowej, w pierwszej połowie XIX wieku wynikały także z powikłań historycznych między Europą Zachodnią a Europą Środkową oraz nierównomierności rozwoju. Jak bowiem mówić afirmatywnie o drodze żelaznej, pozostając w związku emocjonalnym z krajem, gdzie jedyne drogi były albo piaszczyste, albo błotniste, w zależności od pory roku, *Ewangelia* zawsze przeważała nad ekonomią, a „święta historia narodu, jego pieśni, wiezień i pobojowisk” nad „powszednią historią społeczeństwa, historią siewów i zbiorów”<sup>2</sup>?

Na marginesie tych wniosków warto uczynić dopisek, iż to właśnie sytuacja polityczna powołała literaturę romantyczną do roli sumienia narodowego, płaczki i surmy bojowej. Jak zauważył bowiem Eric Hobsbawm, w innych krajach europejskich romantyzm był „najbardziej charakterystycznym, ale z pewnością nie jedynym stylem sztuki i życia w okresie podwójnej [tj. politycznej i przemysłowej] rewolucji. Ponieważ nie zdominował ani kultury arystokracji, ani klasy średniej, ani tym bardziej pracującej biedoty, jego rzeczywiste ilościowe znaczenie było w tym czasie stosunkowo niewielkie”<sup>3</sup>.

Pierwsza monografia naukowca pełni funkcję swoistego zaczniku, w którym fermentująca idea i kierunki interpretacji wykorzystane w książkach kolejnych. Np. *Szalony bieg* stanowi kontynuację wątków zarysowanych ogólnikowo w rozdziale inicjalnym *Ikony nowoczesności*: „W jakiejś mierze [w literaturze XX-wiecznej – W. F.] dochodzi do odwrócenia perspektywy oferowanej przez literaturę z lat 70. i 80. XIX w. Kolej była tam znakiem ładu, jaki człowiek wprowadza do świata; symbolem logiki i racjonalności. [...] Obrazy kolei w literaturze XX w. służą wyrażaniu zupełnie innych treści. Ujawnia się w nich zespół postaw, które ostatecznie uformowało doświadczenie I wojny światowej. Jest to przekonanie o bankructwie wiedzy [...]. Odżywa tu również problem »nienadążania« człowieka za wytworami nowoczesnej technologii” (IN 31). Nie ulega wątpliwości, że przyspieszenie, jakiego nabrała XIX-wieczna cywilizacja w związku z wynalazkiem kolei żelaznej, nie da się porównać z niczym innym: „Już w 1838 roku, przezornie pisze Brockhaus, że nawet lot w przestworzach, gdyby kiedykolwiek do niego doszło, nie mógłby równać się z przełomem, jakiego dokonała kolej żelazna w czasie opanowanym przez technikę”<sup>4</sup>. Należy wszakże, oczywiście, zapytać, w jakim stopniu faktycznie motyw pociągu tak jednoznacznie odzwierciedlał dominującą ideologię epoki; czy nie istniały mniej oficjalne narracje, które by tej prostej zależności przeczyły.

Trzeba także zwrócić uwagę na akcentowaną przez Fernanda Braudela i Reinharta Kosellecka wielowarstwowość czasu historycznego. Ta „geologiczna” conceptualizacja czasu, alternatywna wobec jej linearnego oraz cyklicznego ujęcia, umożliwiając zrozumienie „równoczesności tego, co nierównoczesne”<sup>5</sup>, pozwoliłaby bardziej doprecyzować znaczenia XIX-wiecznych alegoryzacji drogi żelaznej i samego parowozu. W drugiej połowie XIX wieku okres innowacji technologicznych zbiegł się bowiem z czasem popularności utopii ewolucjonistycz-

<sup>2</sup> J. Jedlicki, *Jakiej cywilizacji Polacy potrzebują. Studia z dziejów idei i wyobraźni XIX wieku*. Warszawa 1988, s. 76.

<sup>3</sup> E. Hobsbawm, *Wiek rewolucji: 1789–1848*. Przeł. M. Starnawski, K. Gawlicz. Warszawa 2013, s. 397.

<sup>4</sup> R. Koselleck, *Warstwy czasu. Studia z metahistorii*. Przeł. K. Krzemieniowa, J. Mereski. Warszawa 2012, s. 136.

<sup>5</sup> Zob. *ibidem*, s. 268. Autorem terminu „równoczesnej nierównoczesności” (*Ungleichzeitigkeit*) jest E. Bloch (*Czy istnieje przyszłość w przeszłości? W zb.: Tradycja i nowoczesność*. Wybór J. Kurczewska, J. Szacki. Warszawa 1984, s. 14–29 (przeł. D. Miklas)).

nej, zgodnie z którą technika wraz z rozwojem gospodarczym i wzrastającą rolą instynktów społecznych zmodyfikują ludzką naturę. Stanowisko to reprezentował chociażby mistrz polskich pozytywistów, Herbert Spencer, promujący je na kartach *Zasad etyki* (*The Principles of Ethics*) z 1897 roku. Dlatego właśnie kolej mogła wtedy być uniwersalnym probierzem postępu cywilizacyjnego i określać różnice między obszarami rozwiniętymi i zacofanymi. Już w ostatniej dekadzie stulecia drogi techniki i futurologicznego optymizmu, któremu wyraz często dawała wówczas literatura<sup>6</sup>, zaczęły się gwałtownie rozchodzić. Tę powiększającą się dysharmonię sygnalizuje autor *Wieku imperium*:

„Wielkie dworce kolejowe, owe dziewiętnastowieczne pałace użyteczności publicznej, wciąż powstawały jako potężne pomniki sztuk pięknych: w Nowym Jorku, Saint Louis, Antwerpii, Moskwie (nadzwyczajny Dworzec Kazański), Bombaju i Helsinkach. Wytworami techniki takimi, jak Wieża Eiffla czy amerykańskie drapacze chmur zachwycali się nawet ci, którzy odmawiali tym dokonaniom jakiegokolwiek wartości estetycznej. [...]”

Niemniej jednak ostatnie lata XIX wieku nie wskazują na powszechny triumfalizm i pewność siebie, a znajome implikacje określenia *fin de siècle* raczej błędnie kojarzą się z »dekadencją« [...]. Ogólnie rzecz biorąc, sztuka »wysoka« nie przystawała do społeczeństwa<sup>7</sup>.

Warto również pamiętać o nowych środkach transportu, jak rower, automobil, motocykl i samolot, które na progu XX stulecia przeddefiniowały samo pojęcie szybkości, wypierając częściowo kolej ze społecznego *imaginarium* i zastępując ją w funkcji symbolu zwycięskiej cywilizacji technicznej. Np. Filippo Tommaso Marinetti w *Manifestie futuryzmu* (1909) przedkładał piękno samochodu wyścigowego nad Nike z Samotraki, a „szerokopierśne lokomotywy, galopujące po szynach, jak stalowe konie okielzane rurami [...]”, miały stać się obiektem uwagi poetyckiej na równi z „lotem ślizgowym aeroplanów”<sup>8</sup>. Tematykę technologiczną eksplorował wówczas w malarstwie Giacomo Balla – autor obrazów *Szybkość motocykla* oraz *Szybkość samochodu* (*studium*). Działalność owych artystów sprzed pierwszej wojny światowej może być, oczywiście, uznana za przedłużenie bezgranicznego zaufania, jakim technice darzyła kultura wieku XIX. Wątki te były jednak kontynuowane w futuryzmie powojennym, znajdując zwieńczenie we flirtującym z faszyzmem nurcie *aeropittura*, którego reprezentanci ze szczególnym upodobaniem przedstawiali samoloty, ich manewry, bitwy powietrzne i krajobrazy widziane z okien aeroplanu (Giacomo Balla, Osvaldo Peruzzi, Tullio Crali, Gerardo Dottori i inni).

Zapowiedzi tego rodzaju przesunięć, związanych z nowymi środkami transportu oraz ich reprezentacjami, pojawiły się nieco wcześniej w rozprawie *Wizje przyszłości, czyli O wpływie rozwoju wiedzy i mechaniki na życie i myśl ludzką* (*Anticipations of the Reaction of Mechanical and Scientific Progress Upon Human Life and Thought*, 1901) Herberta George’a Wellsa, wieszczącego, nie do końca słusznie, definitywny schyłek kolei jako środka transportu, co miało łączyć się z upowszechnieniem się samochodów i, przystosowanych do nich, asfaltowych dróg. Autor *Wehikułu czasu*, przepowiadając rychły koniec kolejowych przewozów pasażerskich, zasugerował również, że pociągi powrócą do swojej pierwotnej, wyłącznie industrialnej funkcji<sup>9</sup>:

<sup>6</sup> Zob. np. B. Gastineau, *La Vie en chemin de fer*. Paris 1861, s. 112: „Para stworzy nową ludzkość, rozrysuje nową mapę globu, krzyżując ludzkie rasy, mieszając ze sobą interesy i krew wszystkich ludów. – Pozdrawiam was, piękne rasy przyszłości zrodzone przez kolej! Bóg zachowa was od naszych suchot mózgowych, defektów, małostkowości, fizycznej i moralnej brzydoty, naszej nicości!” Podobną retoryką operuje E. Orzeszkowa w powieści *Ostatnia miłość* (zob. S 190–192).

<sup>7</sup> E. Hobbsa w m, *Wiek imperium: 1875–1914*. Przeł. M. Starnański. Warszawa 2015, s. 343–344.

<sup>8</sup> F. T. Marinetti, *Manifest futuryzmu*. W: S. Jaworski, *Awangarda*. Warszawa 1992, s. 139 (przeł. M. Czerwiński). Motyw lokomotywy, przejęty z pism K. Marksa, zachował nacechowanie progresywistyczne w retoryce powojennego komunizmu stalinowskiego (zob. IN 292 n.).

<sup>9</sup> Zob. IN 230: „Kolej nie powstała z myślą o ludziach. Drogi żelazne miały zrazu uzupełniać sieć

„Po nasypie, zarosłym chwastami i zielskiem, wlecze się, sapiąc i stękając, stara, polatana i okopcona lokomotywa, prowadzona przez zgrzybiałego maszynistę. Farba i emalia na niej kruszy się i oblatuje, odkrywając stal, którą rdza przegryza. Przez komin jej wydobywa się dym ostry, gryzący. Za nią toczy się z brzękiem i zgrzytem żelastwa długi szereg platform, naładowanych nieczystościami i śmieciem sąsiedniego miasta i dąży do oddalonego rowu, gdzie spalają nieczystości dla celów przemysłowych...”<sup>10</sup>

Wells, zwolennik eugeniki, nie zdawał sobie jednak sprawy, że przemysłowy charakter kolei zostanie w XX wieku wykorzystany w hitlerowskich obozach zagłady, gdzie ludzi transportowano jak „nieczystości” i spalano w wielkich piecach. Autor *Ikony nowoczesności*, idąc śladem Zygmunta Baumana, ukazuje związki Holokaustu z nowoczesnością technologiczną i podkreśla, że bez rozbudowanej sieci połączeń kolejowych byłby on przedsięwzięciem całkowicie nieopłacalnym (IN 282). Skupiając się na lekturach kanonicznych, jak *Niemcy* Leona Kruczkowskiego czy opowiadania Tadeusza Borowskiego, Tomasiak pominął wszakże świadectwa słabiej reprezentowane w głównym nurcie badań historycznoliterackich. Stworzona przez autora omawianych tu książek syntetyczna charakterystyka związków kolei i Zagłady stanowi jednak niewątpliwą zachętę do przeanalizowania w tej perspektywie takich tekstów, jak: *Ponary – Baza Józefa Mackiewicza*, *Więzień i jasnowłosa Józefa Hena*, *Upalny dzień Stanisława Wygodzkiego*, *Jeszcze Wisławy Szymborskiej* czy *Nożyk profesora Tadeusza Różewicza*. Na osobną uwagę zasługiwałyby relacje autobiograficzne byłych więźniów obozów koncentracyjnych (*Miasto skazanych* Jerzego Jurandota, *Ocalałem z Treblińki* Jechiela Rajchmana) czy obrazy filmowe (*Shoah* Claude’a Lanzmanna, *Przy torze kolejowym* Andrzeja Brzozowskiego). W *Ikony nowoczesności* nie występują także żadne odniesienia do piśmiennictwa poświęconego sowieckim gułagom, do których podróz również odbywała się pociągami. Aby pozostać przy tekstach kanonicznych, wystarczy wspomnieć chociażby o wątkach kolejowych w *Innym świecie* Gustawa Herlinga-Grudzińskiego.

Za szczególną zaletę *Ikony nowoczesności* należy uznać stworzenie metodologicznych zrębów nowej dziedziny, którą można przekornie nazwać humanistyką kolejową, gdyż przekracza ona granice ściśle pojmowanego literaturoznawstwa, łącząc różne poddyscypliny nauk historycznych, jak historia społeczna, historia techniki, historia literatury i sztuki – z wiedzą o nowych mediach, tekstologią i teorią kultury. Wszystkie wymienione narzędzia służą udzieleniu wyczerpujących odpowiedzi na pytania, „co pociąg wwiózł do świadomości społecznej [...]” (IN 11) i „kim jest człowiek wciśnięty w ciasną przestrzeń przedziału, skazany na nudę dworcowej poczekalni, postawiony oko w oko z maszyną – budzącą zarazem lęk i podziw” (IN 10). Wierzę badaczowi, gdy pisze o równorzędności znaczenia jazdy pociągiem i wielkomięskiej włóczęgi jako dwóch głównych sytuacji konstytuujących doświadczenie nowoczesności (IN 13)<sup>11</sup>. Chciałbym jednak zwrócić uwagę na pewien pominięty, być

kanalów, które w XVIII w. budowano w Anglii głównie z myślą o transporcie węgla, drewna, bawełny i innych towarów masowych”.

<sup>10</sup> H. G. Wells, *Wizje przyszłości, czyli O wpływie rozwoju wiedzy i mechaniki na życie i myśl ludzką*. Spolszczył J. Kleczyński. Warszawa 1904, s. 25–26. Gdzie indziej (*ibidem*, s. 24) pisarz przedstawi zapowiedź autobusów dalekobieżnych, mających ostrzec pasażera przed traumą drogi żelaznej: „Mało kto oprze się pokusie przebywania kilku godzin w podróży z Londynu do Paryża bez hałasu, bez wstrząśnień i nudów. Byłaby to wielka różnica podróżywać, nie będąc ogłuszanym, popychanym, przewiercanym na wylot przez przeciągi, wepchniętym do ciasnych przedziałów, gdzie ludzie tłoczą się jedni na drugich, ani też obrzydliwie okopczanym czarnymi dymami z kominów lokomotyw i pyłem węglowym [...]”.

<sup>11</sup> Teza ta, radykalnie wzmocniona, występuje również w pierwszym rozdziale *Pociągu do nowoczesności*, w którym sfera kolejowa zostaje zaprezentowana jako „radykalniej i bardziej represyjnie niż wielkomięski zgiełk oddziałująca na psychikę jednostki” (P 15). Zob. też P 16: „Traumatyczny charakter doświadczenia nowoczesnego nigdzie nie daje o sobie znać dokuczliwiej niż w XIX-wiecz-

może w tym kontekście istotny, trop, a mianowicie na stylistyczne i znaczeniowe podobieństwo wierszy *Do przechodzącej* i *Malarz życia nowoczesnego* Charles'a Baudelaire'a (1863) do krótkiego poematu prozą Benjamina Gastineau *La Vie en chemin de fer* (1861). Co ciekawe, wzmianki o dziele buntowniczego dziennikarza znajdujemy w książkach Tomasika kilkakrotnie: po raz pierwszy w funkcji motta rozdziału 7: *Przyboś kolejowy* (IN 191), po raz drugi na kartach *Pociągu do nowoczesności* (P 13, 44–45, 47), a w ostatniej rozprawie pojawia się, w nieco zmienionym kontekście, ponownie cytaty o parze jako „potężnym maszyniście teatralnym” (S 121, przypis 81).

Gastineau, który widok z okna pociągu odnosił do popularnej formy wizualnej, jaką w XIX wieku stanowiły panoramy, wielokrotnie w swoim poemacie konstatawał ulotność tego doświadczenia, powodującą w podróżującym podmiocie melancholijny żal za utraconym „rajskim widokiem”<sup>12</sup>. W trakcie jazdy pasażer dostrzeże m.in. parę myśliwych i marzyciela, wśród których chciałby się znaleźć, by „pochylić się przed boginiami, walczyć, zadawać ciosy sztyletem w imię wolności, wyśpiewywać boską naturę. Ale bezlitosna kolej i jej sprawy unoszą go ze sobą”<sup>13</sup>. W innym znowu miejscu Gastineau widzi kobietę ze swoich snów, której „chciałby oddać życie”, ale „kolej porywa go Giocondzie, która ukaże się równie tajemnicza, tak samo promienna innemu Wiecznemu Tułaczowi”. Pisarz stwierdza: „Człowiek przemija, a piękno pozostaje”<sup>14</sup>.

Nostalgiczne tony, pobrzmiewające w utworze proudhonisty, mają charakter w najwyższym stopniu nowoczesny. Momenta ulotność i ulotność form rzeczywistości spotkać można także we wspomnianym sonecie z *Kwiatów złota*, gdzie nieznamąca piękność pojawia się w tłumie, by za chwilę rozpląnąć się w nim na zawsze. Tak więc spojrzenie Gastineau jest w istocie spojrzeniem flâneura, który wszakże zamiast własnych nóg wybrał szybszy i nowocześniejszy środek transportu. Emocje w dwóch przypadkach doświadczeń pozostają jednak identyczne, choć podczas podróży pociągami ich naprzemiennosc wznaga szaleńcze tempo jazdy. Należą do nich: rozkoszne upojenie, zachwyt, smutek, poczucie wyobcowania i rozpacz. W obu rodzajach podróży stawką jest też uchwycenie istoty życia powszechnego „we wszystkich jego śmiesznych lub wzniosłych przejawach, ze wszystkimi jego kontrastami, wielkością i nędzą, gracją i krzywiźną, grymasami i uśmiechami”<sup>15</sup>.

Niektóre sformułowania zawarte w *Ikonie nowoczesności* zachęcają znowu nie tyle do uzupełnień, ile do otwartej polemiki. Zauważmy to chociażby w zdaniu: „Internet, który najlepiej charakteryzuje świat skurczony do wymiarów »globalnej wioski«, jest tylko udoskonaloną wersją XIX-wiecznej sieci kolejowej” (IN 17). Pociąg niewątpliwie można uznać za wehikuł idei i wyobrażeń przewożonych w umysłach pasażerów, a także w wagonach pocztowych. Przede wszystkim jednak na masową skalę transportował on towary oraz ciała, będąc często narzędziem ekspansji militarnej i ekonomicznej. Funkcję zbliżoną do dzisiejszego Internetu pełniła natomiast w XIX wieku „sieć telegraficzna o łącznej długości trzy- lub

---

nym podróżowaniu pociągami. To kolej, a nie miasto, jest źródłem cierpień, o jakich nie śniło się wcześniej filozofom”.

<sup>12</sup> Gastineau, *op. cit.*, s. 29.

<sup>13</sup> *Ibidem*, s. 28.

<sup>14</sup> *Ibidem*, s. 29.

<sup>15</sup> *Ibidem*, s. 57. Taką szansę, podobnie jak pociąg i ulica, oferuje również dworzec kolejowy, określony przez Francuza mianem „społeczeństwa w miniaturze”, „teatrem o tysiącu scen, intryg, a także rozczarowań [...]” (*ibidem*, s. 22). Kontekst ten został jednak przez polskiego badacza pominięty w analizach tej specyficznej przestrzeni. W rozdziale 8 *Ikony nowoczesności*, zatytułowanym *Kolej i nowoczesna tożsamość. Trzy mikroanalizy*, warszawski dworzec z okresu Dwudziestolecia przedstawia się przede wszystkim jako gigantyczną, sfunkcjonalizowaną przepompownię mas ludzkich, a w *Innych romantykach, innym romantyzmie*, wstępie do *Innej drogi*, stacje graniczne i węzły stają się swoistymi „nie-miejscami”, wykreowanymi sztucznie przez podziały polityczne.



czterokrotnie większej niż globalny system linii kolejowych”<sup>16</sup>, posługująca się specjalnymi narzędziami i językiem w celu przesyłania informacji. Tak kontrowersyjnych twierdzeń jest wszakże w książce *Ikona nowoczesności* niewiele, a nadrzędna kategoria „technologicznej wzniosłości”, zapożyczona od Leo Marxa, pozwala zarysować kontury niemal całej kultury nowoczesnej. Lokomotywa Stephensona i przystosowanie jej do przewozu ludzi urastają bowiem w rozprawach Tomasika do rangi najistotniejszych wydarzeń w świecie Zachodu od momentu wynalezienia druku. Sposób rozumienia terminu „nowoczesność”, u t o ż s a m i o n e g o z m o d e r n i z m e m i p r z e w i j a j ą c e g o s i ę p r z e z w s z y s t k i e m o n o g r a f i e, z o s t a ł p r z e z b a d a c z a p r z e j ę t y o d R y s z a r d a N y c z a, o z n a c z a j ą c „o d c i e n e k r o z p i ę t y p o m i ę d z y p o ł o w ą X I X w. i p o ł o w ą n a s t ę p n e g o, a z a t e m j a k o o k r e s s t u l e t n i, w c h ł a n i a j ą c y t r a d y c y j n i e w y d z i e l a n e j e d n o s t k i e i (w c z ę ś c i) w s p ó ł c z e s n o ś c i” (IN 344–345). Wykładnia modernizmu z pionierskiego opracowania *Język modernizmu* (1997) doczekała się jednak, w okresie ponad dwóch dekad, mijających od pierwszego wydania tej książki, licznych rewizji zarówno za sprawą tekstów polskich naukowców, jak i przekładów z języków obcych. Przede wszystkim, mimo homonimii terminów „nowoczesność” i „modernizm” w większości języków europejskich, dąży się aktualnie do odróżniania ich od siebie. Nowoczesność w ścisłym sensie to długotrwały, obejmujący nawet kilka stuleci proces, związany z „odczarowywaniem świata” według Maxa Webera i obejmujący wszelkie sfery ludzkiej aktywności (od religii do techniki). Z nowoczesnością wiąże się również dialektyka oświecenia opisana przez przedstawicieli szkoły frankfurckiej<sup>17</sup>. Z kolei modernizm to reakcja artystyczna na wyczerpywanie się paradygmatu nowoczesności z jej wiarą w postęp i z prymatem poznania intelektualnego, a zarazem seria odpowiedzi na pytania, które pojawiły się w związku z procesami modernizacji:

„Przed końcem 1910 wielu ważniejszych artystów i intelektualistów modernistycznych dawało wyraz silnemu przekonaniu, że jakiś proces globalny dotyka wszystkich sfer życia ludzkiego. Lecz modernizm był czymś więcej niż zwykłym odbiciem. Wiązał się też z aktywną próbą rozumienia i zobrazowania złożoności tego procesu. Co ważniejsze jednak, modernizm w swych bardziej radykalnych formach wiązał się z profetycznym pragnieniem zbadania długofalowych implikacji tych zawiłości tak dla jednostki, jak i dla społeczeństwa w ogóle. W rezultacie, analiza zwrotu dialektycznego, którego [...] dokonał centralny projekt oświecenia w pierwszej połowie dwudziestego wieku, pozwala nadać ostateczny wymiar naszemu rozumieniu kontekstu, który wytworzył modernizm”<sup>18</sup>.

Nieco innych inspiracji dostarcza książka Marshalla Bermana zatytułowana „*Wszystko, co stałe, rozplywa się w powietrzu*”. *Rzecz o doświadczeniu nowoczesności*. Termin „nowoczesność” u amerykańskiego marksisty oznacza przede wszystkim zjawisko natury egzystencjalnej, jakie staje się udziałem mieszkańców Ziemi mniej więcej od rewolucji przemysłowej do dziś. Podstawową cechą nowoczesności stanowi, jego zdaniem, dialektyczne spięcie kreacji i destrukcji oraz głębokie przeświadczenie o ulotności form życia jako pod-

<sup>16</sup> H o b s b a w m, *Wiek imperium*, s. 46.

<sup>17</sup> M. G l o g e r (*Pozytywizm: między nowoczesnością a modernizmem*. „Pamiętnik Literacki” 2007, z. 1, s. 9) zauważył: „Dialektyka oświecenia, obejmująca i kształtująca, według twórców oraz adherentów tej koncepcji, oblicze szeroko pojętej nowoczesności, na gruncie polskim znajduje swoją analogię, podstawowe pole odniesienia w epoce pozytywizmu. Proces ten zarazem przebiega w kondensacji i przyspieszeniu”.

<sup>18</sup> R. S h e p p a r d, *Problematyka modernizmu europejskiego*. W zb.: *Odkrywanie modernizmu. Przekłady i komentarze*. Red., wstęp R. N y c z. Wyd. 2. Kraków 2004, s. 83 (przeł. P. W a w r z y s z k o). Zob. też G l o g e r, *op. cit.*, s. 16–17: „Modernizm jest [...] wielokształtną odpowiedzią na kryzys nowoczesności: odpowiedzią nihilistyczną, artystowską, estetyzującą, utopijną, antyutopijną itd. Wiele z tych odpowiedzi jest charakterystycznych także dla pozytywistów, zwłaszcza mistycyzm jako forma radzenia sobie z poczuciem kryzysu”.

stawowej jego cesze w zdesakralizowanej, uprzemysłowionej rzeczywistości. Tak szeroka definicja pozwala się dopatrzeć wspólnoty poglądów i odczuć między baronem Georges'em Eugènem Haussmannem a Robertem Mosesem, Williamem Butlerem Yeatsem a Karolem Marksem, Waltem Whitmanem a Władimirem Majakowskim, choć na pozór nic ich ze sobą nie łączyło. Procesy historyczne, dokonujące się w ciągu dwóch ostatnich stuleci w Pierwszym, a częściowo także w Drugim oraz Trzecim Świecie, stały się bowiem „pożywką dla zdumiewającej mnogości wizji i idei, które chcą uczynić mężczyzn i kobiety nie tylko przedmiotem, ale i podmiotem modernizacji; dać im moc przekształcania świata, który ich przekształca – a wszystko po to, by mogli odnaleźć się w wirze nowoczesności i uczynić go swoim domem”<sup>19</sup>.

Kolej jako wynalazek, który rewolucjonizuje czas, przestrzeń i świadomość, niewątpliwie przyczyniła się do powstania dzisiejszej globalizacji, co odnotowali już świadkowie wczesnej fazy tego zjawiska: „Wynalazek kolei żelaznych niczym innym nie jest w istocie, jak tylko zbliżeniem ku sobie biegunów ziemi. Świat to jest nasza kula ziemską; z wielkiej kuli robi się niezadługo mała kulka – świat zmaleje” (opinia Teofila Nowosielskiego (ID 121)). W znaczącym stopniu kolej połączyła również ze sobą poszczególne kultury europejskie, kładąc podwaliny pod osobowość nowoczesnego kosmopolity (P 25). Zdemokratyzowała także podróż ze względu na pleć, co odróżniało wyprawę pociągiem od wielkomiejskiego spaceru. Szlifbruk Baudelaire'a bowiem mógł być wyłącznie mężczyzną. Natomiast samotną kobietę idącą ulicą z reguły uznawano za prostytutkę. Miejsca dla kobiet, stworzone specjalnie dla przechadzek i konsumpcji, pojawiły się w europejskich metropoliach dopiero w latach siedemdziesiątych wieku XIX, wraz z otwarciem paryskiego centrum Bon Marché Aristide'a Boucicauta. Pociągami zaś kobiety podróżowały często i chętnie, dając także wyraz swoim wrażeniom z podróży (ID, S).

W przypadku rozprawy *Pociąg do nowoczesności* ważną inspiracją stała się dla Tomasa książka Jamesa Clifforda *Routes. Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, skąd została zaczerpnięta idea studiów komparatystycznych, opartych na badaniu dotyczącym zamieszkiwania i podróżowania, „podróżowania-w-zamieszkiwaniu i zamieszkiwania-w-podróżowaniu” (P 9). Zgodnie z wytycznymi amerykańskiego antropologa Tomasiak analizuje zróżnicowane teksty pochodzące z kultur lokalnych, budujące wszakże „tę samą kulturą europejskość” (P 10). Czy jednak taka konstrukcja, ewokująca Weberowski „typ idealny”, nie różni się ze skomplikowaną, uwarunkowaną historycznie, geograficznie i społecznie rzeczywistością? Czy doznania towarzyszące jeździe koleją były identyczne dla Żyda-Litwiaka, zajmującego wagon trzeciej klasy, i wytwornej damy, tonącej w miękkim siedzeniu w środku salonki dla najbogatszych? Pytanie to pozostawiam otwarte, ponieważ nie dysponujemy aż tak zróżnicowanymi obrazami podróży pociągiem i znamy ją niemal wyłącznie z wersji stworzonych przez arystokratów i postszlacheckich inteligentów. Należy wreszcie odnotować, że w rozprawach badacza wśród przedstawionych świadectw „czarownej jazdy” dominują wypowiedzi mieszkańców zaboru rosyjskiego, dla których kres swojskiej rzeczywistości stanowiła stacja Granica (dziś: Sosnowiec-Maczki). Po jej przekroczeniu mieszkańcy opóźnionej gospodarczo Kongresówki wjeżdżali na teren Górnego Śląska – przemysłowego, choć nie do końca nowoczesnego regionu Prus, stanowiącego bramę na Zachód. W ten sposób przewaga tekstów z terenu Królestwa Polskiego zasadniczo zawęziła problematykę do określonego typu doświadczenia, zdeteminowanego historycznie i gospodarczo.

Jak pokazuje autor *Pociągu do nowoczesności*, XIX-wiecznym pasażerom ze wszystkich klas społecznych – nieodmiennie, choć w różnym natężeniu – towarzyszył dyskomfort, wynikający z przymusu poddania ciała rozmaitym praktykom dyscyplinującym: dostosowania

<sup>19</sup> M. Berman, „Wszystko, co stałe, rozplywa się w powietrzu”. *Rzecz o doświadczeniu nowoczesności*. Przeł. M. Szuster. Wstęp A. Bielik-Robson. Kraków 2006, s. 16.

się do tyranii zegara dworcowego, pokornego oczekiwania w kolejce po bilet oraz izolacji w przedziałach, otwieranych i zamykanych na stacjach przez konduktorów. W tym sensie stosunek między obsługą pociągu a podróżnym przypominał relację więźnia i strażnika (P 48), a najbardziej adekwatne narzędzie analizy tej relacji stanowią ustalenia Michela Foucaulta dotyczące nowoczesnych mechanizmów kontroli i dyscypliny. Takie ujęcie metodologiczne dodatkowo uprawomocnia przemysłowy charakter podróży koleją: „Kolej jest swoistą fabryką, instytucją, gdzie – przy użyciu nowoczesnej technologii – produkuje się ruch dla masowego klienta, dla człowieka z ulicy, który o zasadach działania maszyn parowych i kolejowego przedsiębiorstwa może nie mieć bladego pojęcia” (P 69). Z wymienionymi niedogodnościami wiązały się także inne czynniki: ciasnota, zeszywnienia ciała, kłopotliwy, wzrokowy i słuchowy kontakt z podróżującymi (P 51), a nawet (w przypadku kobiet) daleko posunięte awanse ze strony nieznamomych (rozdział *Pocałunek w tunelu. O trzech heterotopiach nowoczesności* (S))<sup>20</sup>. Na taką udrekę, w połączeniu z równoczesnym wstrząsem emocjonalnym, zostało wystawione ciało Stanisława Wokulskiego, jadącego w pociągu z Łęckimi i Kazimierzem Starskim. Ubezłasnowolnienie kupca w przedziale skazało go na kilkudziesięciominutową<sup>21</sup> konieczność przysłuchiwania się szkokującemu dialogowi dwojga kochanków. A *propos* wspomnianego fragmentu – wiedza na temat XIX-wiecznego funkcjonowania kolei pozwala pojąć złożoność powieściowego przedstawienia i odsłania istotę realizmu jako paktu między nadawcą a odbiorcą komunikatu, opierającego się na wspólnej wiedzy. W tym przypadku budowało ją właśnie „klastrofobiczne doświadczenie uwięzienia i dyscyplinowania przemieszczającego się ciała” (P 124).

Znajomość pociągów ma w kontekście *Lalki* również znaczenie w interpretacji wątku podróży protagonisty do Paryża, w której trakcie z całą mocą zostaje ukazane doświadczenie „próżni środkowej przestrzeni” (określenie Wincentego Pola), czyli swoiste poczucie niezeczywistości świata za oknem, doznane pomiędzy stacją odjazdu a stacją docelową. Przeciętny pasażer, by wypełnić tę próżnię, sięgał po alkohol lub książkę. Walter Benjamin w krótkim eseju ewokującym poetycki styl Gasteau potraktował literaturę jako najskuteczniejszy środek zapobiegający odczuwaniu „archaicznym niepokojów podróży”<sup>22</sup>. Tomasiak podjął ten problem we wszystkich książkach, mniej uwagi jednak poświęcając samej beletrystyce kolejowej (IN 118 n.), nazwanej „niedrogimi środkami znieczulającymi” (IN 160), niż prezentacji tekstów i gatunków mających swoiście kolejowy charakter: tych, które w związku z drogą żelazną w ogóle zaistniały, lub takich, których struktura, za sprawą wprowadzenia tematu kolei, uległa daleko posuniętej modyfikacji. Do pierwszej z grup należą: anonimowe ballady o katastrofie (tzw. *broadside ballads* (S 13)), amerykański folklor kolejowy z dzielnym urzędnikiem i *hobo* – jako figurą zagrożenia – w rolach głównych (S 233) i wreszcie „opowieści

<sup>20</sup> W książkach Tomasiaka stosunkowo rzadko pojawiają się rozważania na temat zmian, jakie wprowadziła kolej do sfery obyczajów miłosnych czy samej seksualności. Swoiste uzupełnienie tego braku, a jednocześnie próbę psychoanalizy wątków kolejowych w *Lalce* oraz w opowiadaniach S. Grabińskiego stanowi rozprawa T. Kaliściana *Pociąg seksualny (w: Płeć Pantofla. Odmienne męskości w polskiej prozie XIX i XX wieku. Warszawa 2016)*. Niewątpliwie interesujące efekty przyniosłoby zastosowanie tych narzędzi do analizy innych tekstów literackich, jak *Uteśkniony pociąg* J. Iwaszkiewicza z tomu *Dionizje* (Warszawa 1921).

<sup>21</sup> Męki Wokulskiego trwały 85 minut – tyle czasu zabierała wtedy podróż z Warszawy do Skierniewic (zob. P 119).

<sup>22</sup> W. Benjamin, *Powieści kryminalne do podróży*. „Krytyka Polityczna” 2010, nr 20/21, s. 164 (przeł. M. Sutowski). Współczesna rewolucja nowych mediów znacząco przeformułowała ten paradygmat: pasażerowie dzisiejszych środków komunikacji (tramwajów, autobusów, metra i pociągów) o wiele częściej sięgają po telefon lub laptop z dostępem do Internetu niż po książkę czy gazetę. Cel jednak pozostał identyczny: pragnienie zabicia czasu, wypełnienia nudy „środkowej przestrzeni” i odseparowania się od niechcianej bliskości ze współpasażerami.



niesamowite”, wprowadzające do fantastyki grozy swoiście kolejowe rekwizyty, jak pociąg-widmo, postać szalonego maszynisty czy różnej maści maniacy zapelniający wagony pędzącego donikąd żelaznego potwora (*railway ghost stories*). Ostatni z gatunków badacz potraktował z największą uwagą, a przedmiotem jego analizy stały się w tym samym stopniu utwory kanoniczne, np. *Dróżnik* Charlesa Dickensa czy *Ślepy tor* Stefana Grabińskiego, co teksty zupełnie zapomniane, jak *Przypowieść o krecie tunelowym* tego „polskiego Edgara Allana Poe” (zob. P 226–233). Do drugiej z grup omawianych przez Tomasika należy zaliczyć przede wszystkim melodramat, który dzięki wielu utworom literackim oraz filmom z wczesnej fazy rozwoju kina rozszerzył spektrum możliwych scenarii akcji o otoczenie kolejowe, a towarzysząca mu sensacyjność – z motywem ocalenia w ostatniej chwili – w zderzeniu z kontekstem technologicznym nabrała całkowicie nowego sensu (zob. S 201–243).

Nowoczesność w ogóle, kolejowa zaś w szczególności, stanowiła, jak wielokrotnie podkreśla Tomasik, źródło cierpień, co wynika nie tylko z różnego rodzaju uprzedmiotawiających praktyk stosowanych przez jej agendy, co z nadmiaru bodźców, który powoduje nieustanny szok. Literatura z kręgu *railway story* była zaś czymś w „rodzaju środka tonizującego”, działającego „na szok jak »bufor«” (IN 143). Dlaczego więc po „opowiadania kolejowe” nie sięgnął Wokulski podczas podróży do stolicy Francji? Jedyne możliwe wyjaśnienie tego faktu wydaje się stan psychiczny bohatera: jego koncentracja na bezpowrotnie, jak sądził, utraconym obiekcie. W przeciwieństwie do późniejszego opisu jazdy koleją, gdzie tempo podróży spręga się z gwałtownością odczuwanych afektów, krajobraz za oknem staje się tutaj zaledwie – zmieniającym się jak w latarni czarnoksięskiej – tłem dla nieruchomego bohatera, pogrążonego w letargu. W rozdziale *Pociągu do nowoczesności* poświęconym *Lalce* wątek jazdy do Paryża w ogóle się nie pojawia, choć jego rozpoznanie dałoby niewątpliwie pełniejszy obraz Prusowskiego „realizmu kolejowego”.

W kontekście rozważań badacza nad tą powieścią głęboki opór budzą też dwa fragmenty. W jednym z nich Tomasik pisze o niemożności sforsowania przez protagonistę bariery w postaci drzwi zamkniętego przedziału. Kontrapunkt stanowią tutaj dwie sceny, w których ciało Wokulskiego poradziło sobie z pokonaniem postawionych przed nim przeszkód: po raz pierwszy, gdy wydobył się na rękach z piwnicy u Hopfera, i po raz drugi, kiedy zdecydował się na skok z Nowego Zjazdu. Wszystkie przesłanki tekstowe wskazują na to, iż ów skok z mostu został przez badacza potraktowany dosłownie: jako działanie w przestrzeni fizycznej, rodzaj gimnastycznego popisu (zob. P 133–134). Bardziej prawdopodobne jest jednak, że sformułowanie użyte przez Prusa w okresie panowania cenzury miało charakter metaforyczny i odnosiło się do jakiejś brawurowej akcji konspiracyjnej. Skacząc z Nowego Zjazdu, kilkunastometrowego mostu, Wokulski mógłby sobie w najlepszym razie połamać wszystkie kończyny<sup>23</sup>, z czego niewątpliwie zdawali sobie sprawę wszyscy czytelnicy powieści ze stolicy Królestwa Polskiego.

Wątpliwość budzi także inny fragment tej samej książki: „codziennemu doświadczeniu warszawiaków bliższy niż niepewny pokój san-stefański był zamknięty wagon z Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. I bardziej niż wybór nowego papieża odczuwało się nad Wisłą skutki zmian dokonujących się w organizacji przewozów kolejowych” (P 135). W rzeczywistości jednak wszystkie te wydarzenia w równym stopniu stanowiły osocze codziennego doświadczenia mieszkańców Warszawy z lat siedemdziesiątych XIX wieku. Pokój z San Stefano, podpisany 3 III 1878, był bowiem końcem konfliktu, który w zasadniczy sposób przeobraził polską sferę publiczną u schyłku ósmej dekady stulecia. Wojna wschodnia i „towarzysząca jej kontekst historyczny okazały się doświadczeniem, po którym nic już w pu-

<sup>23</sup> Zob. I. Piotrowski, *Błazeństwo i cywilizacja. Nowy Zjazd w Warszawie*. W zb.: *Praktyka, utopia, metafora. Wynalazek w XIX wieku*. Red. J. Kubicka, M. Litwinowicz-Drozdziel. Warszawa 2016, s. 192–193.

blicznie dostępnych wzorcach kultury zniewolonej nie przebiegało, nie wyglądało i nie brzmiało jak o kilka lat wcześniej. Dekadentyzm południa wieku z odległej, ciemnej nuty przeobraził się w *basso continuo*, dyktujące warunki pozostałym głosom orkiestry [...]”<sup>24</sup>. Różnorakie wypowiedzi, które wchodzą w skład dyskursu publicznego, takie jak artykuły prasowe, manifesty literackie i polityczne oraz inne, tworzą sferę kształtującą wyobrażenia i przekonania potoczne. A w przypadku wojny rosyjsko-tureckiej nie brakowało opinii, że może ona doprowadzić do globalnego konfliktu. Wiosną 1878 Henryk Sienkiewicz donosił w jednym z listów: „otóż jestem w Londynie, a jutro lub pojutrze wyjeżdżam do Paryża. Jak długo w Paryżu zabawię – nie wiem, będzie to zależeć od wiadomości, jakie z kraju odbiorę. Teraz pono wracać do milej ojczyzny niezbyt bezpiecznie, bo wojna wisi na włosku i kto żyje w Polsce, musi brać karabin i »służyć' po wojennej części«, do czego, Bóg widzi, nie mam najmniejszej ochoty. Wypada z tego, że póty zostanie w Paryżu, póki wszystko nie rozstrzygnie się na jedną lub drugą stronę”<sup>25</sup>. Z kolei Prus w *Kronikach* z maja 1877 ironizował: „Rozpieszczeni przebiegiem wojen dawniejszych, z utęsknieniem oczekują jakiejś wielkiej, stanowczej rzezi, która niby to ma rozjaśnić od tyłu lat zachmurzony widnokrąg starego świata!...”<sup>26</sup>

Kolej, zacierając granicę między metropolią a prowincją, pozwoliła również licznej części populacji krajów zachodnich przekroczyć „idiotyzm życia wiejskiego” (określenie Marksa) i eksplorować całkowicie nowe przestrzenie. Stworzenie infrastruktury kolejowej wymagało jednak radykalnej ingerencji w przestrzeń miejską i rustykalną. Nowoczesna dialektyka budowania i niszczenia zostaje dobitnie, choć bez odwołania się do Bermiana, zaznaczona m.in. w omówieniu Sienkiewiczowskiego *descensus ad infernos*, czyli podróży pisarza londyńską koleją podziemną<sup>27</sup>, uważaną przez niego za „emblem postępu” (IN 51). Jak pokazuje Tomasiak, jej uruchomienie było wszakże przestrzennym i społecznym kataklizmem, który doprowadził do całkowitej metamorfozy otoczenia i konieczności wysiedlenia tysięcy rodzin robotniczych z tradycyjnych dzielnic (IN 52). „W stolicy Zjednoczonego Królestwa”

<sup>24</sup> M. Płachecki, *Wojny domowe. Szkice z antropologii słowa publicznego w dobie zaborów (1800–1880)*. Warszawa 2009, s. 481.

<sup>25</sup> H. Sienkiewicz, *Listy*. T. 1, cz. 2. Red., wstęp J. Krzyżanowski. Oprac. M. Bokszczanin. Konsult. M. Kornilowicz. Warszawa 1977, s. 410.

<sup>26</sup> B. Prus, *Kroniki*. T. 3. Oprac. Z. Szweykowski. Warszawa 1954, s. 381. Płachecki (*op. cit.*, s. 491) tak komentował zacytowaną frazę: „Niech nas nie zmylą typowe Prusowskie bagatelki komiczne: tu się mówi o szansie na wojnę europejską, w której starłyby się potęgi zaborcze – a Polacy wyrzynaliby się nawzajem walcząc w ich armiach i padając ich ofiarami”.

<sup>27</sup> Autor *Humoresek z teki Worszyłty* podróżował koleją także po Stanach Zjednoczonych. Wątek ten jednak Tomasiak potraktował dość zdawkowo, ograniczając się w zasadzie do stwierdzenia, iż „pociąg jest ważnym instrumentem Sienkiewiczowskiego poznawania Zachodu” (IN 36). Niemal w tym samym czasie w Ameryce Północnej przebywał S. Wiśniowski, który tamtejszym kolejom poświęcił krótkie opowiadanie *W wagonie dla palących. Szkic amerykański* („Wędrowiec” 1876, nr 360–362). Tekst zaczyna się od socjologicznej analizy typów ludzi, przebywających w tym swiecie „męskim” miejscu. Nieco później uwaga narratora koncentruje się na opisie szulerów ogrywających współpasażerów. Jedyną osobą nie pozwalającą im się oszukać jest Bill Rye, który później okazuje się byłym gubernatorem stanu Wyoming i czynnym sędzią pokoju. Na pewnej stacji do wagonu wchodzi młody mężczyzna i dziewczyna o imieniu Lotta, a na następnej – starzec, ojciec kobiety. Nie wyrażając zgody na małżeństwo córki z ukochanym, usiłuje on mu ją odebrać, szybko jednak zostaje wyproszony z przedziału przez obserwatorów i konduktora. Gdy pociąg mija stację będącą granicą jurysdykcji sędziego, Rye udziela parze ślubu. W ten sposób równocześnie dokonuje zemsty na ojcu dziewczyny, który odebrał mu kiedyś ukochaną – przyszłą matkę Lotty. Tekst Wiśniowskiego, oscylując między melodramatem a szkicem obyczajowym, znakomicie uchwytuje nie tylko demokratyzm amerykańskich kolei, ale także zmiany wywołane przez drogę żelazną w sferze nowoczesnego habitusu (głównie – szybkość reakcji na wydarzenie, związana z ogólnym przyspieszeniem tempa życia).

pod młotami padały również „średniowieczne budowle i fortyfikacje pamiętające czasy rzymskie” (IN 290).

Janusowe oblicze nowoczesności ujawnia się także w *Szalonym biegu przy rozważaniach o „industrializacji obcowania z naturą”* (określenie Georga Simmela), a szczególnie w interpretacji tekstu Józefa Pollaka zatytułowanego *Rudolf Vitznauer*. Jego głównym wątkiem jest tragedia i samobójcza śmierć starego szwajcarskiego górala w obliczu nieodwracalnych zmian krajobrazu wywołanych budową kolejki na szczyt Rigi (S 282–284). Lekturze za pomocą narzędzi stworzonych przez Bermanna można by również poddać *Chatę przy torze* Jana Jaźwieca (1954) – opowiadanie, którego bohaterka, wdowa Pietrasikowa, zostaje wywłaszczona z ziemi, gdzie znajdował się jej dom, a gdzie miała przebiegać linia kolejowa (IN 311–313). Wszystkie te historie stanowią bowiem wariant opowieści o Filemonie i Baucis z założycielskiego tekstu nowoczesności, jakim jest *Faust* Johanna Wolfganga Goethego: narracji o ludziach oplacających swoje przywiązanie do tradycji życiowym dramatem.

Relacje klas podporządkowanych z drogą żelazną wraz z towarzyszącymi jej budowie i użytkowaniu procesami społecznymi i demograficznymi stanowią margines rozważań badacza, który zaledwie sygnalizuje istotność problemu, odnosząc się do sytuacji robotników kolejowych: „Cała [...] smutna codzienność budowniczych czeka dopiero na to, by ją ze skąpych świadectw epoki wyinterpretować i przenieść do historycznych syntez XIX w.” (ID 102). Przyczyn tego zmarginalizowania jest kilka, z których bodaj najistotniejszą wydaje się niewielka liczba bezpośrednich świadectw biograficznych, wynikająca chociażby z ówczesnego stopnia alfabetyzacji. Kolejny powód to wyraźne skierowanie uwagi przez Tomasika na literaturę polską oraz na kultury angielską i francuską. Hierarchizację kontekstów, przedstawiającą zdecydowany prymat dwóch formacji kulturowych<sup>28</sup>, można uzasadnić dwojako. Po pierwsze, Stephenson był Anglikiem i właśnie w Wielkiej Brytanii kolej rozwijała się najdynamiczniej, a artyści francuscy, ze szczególnym wskazaniem na Émile’a Zolę, jako pierwsi dostrzegli nowoczesne piękno w stalowym cielsku lokomotywy i w dworcu. *Bestia ludzka* tego naturalisty stanowi zresztą bodaj jeden z najczęściej przez badacza przywoływanych przykładów literackich, urastając do rangi nadrzędnego symbolu konfrontacji człowieka z nowoczesną techniką (zob. np. IN 14, 82, 96, 105–106, 165 n.; P 42, 127, 151 n.; S 188, 221–222)<sup>29</sup>. Po drugie, kultury te w wieku XIX najsilniej oddziaływały na kulturę polską. Nie ulega jednak wątpliwości, iż pełny obraz znaczenia kolei w dobie nowoczesności musiałby również uwzględniać inne kultury zachodnie, posiadłości zamorskie europejskich mocarstw oraz kraje pozostające w ich strefie wpływów, co pozwoliłoby ukazać faktyczny zakres związanych z koleją procesów modernizacyjnych.

Odmienną kwestię stanowią w końcu reprezentacje warstw najuboższych, tworzone przez przedstawicieli mieszczaństwa. Ci, przejęci metamorfozą świata, nie dostrzegali lub nie chcieli zauważyć ludzi, którzy do owych zmian doprowadzili, okupując je wyniszczającą pracą, cierpieniem, ciężkim kalectwem czy nawet śmiercią. Np. podczas budowy tunelu św. Gotarda zginęło około 150 osób, a prawie 400 zostało inwalidami (S 113). Nienapisana,

<sup>28</sup> Warto na marginesie nadmienić, że kultura wiktoriańska, wyjawszy kilka „wycieczek” na teren Ameryki Północnej, zostaje w monografiach Tomasika wyraźnie ograniczona do Wysp Brytyjskich. Całkowicie natomiast autor recenzowanych książek pominał wkład kolei w kształt przestrzeni, ekonomii i społeczeństwa w koloniach.

<sup>29</sup> Kompilacyjny rys książek, opierających się w większości na pierwodrukach w polskich i zagranicznych czasopiśmie, sprawia, że dość często w poszczególnych tekstach powtarzają się te same wątki czy sformułowania. Tak jest chociażby z charakterystyką traumy związanej z uczestnictwem w katastrofie, tzw. *railway spine* (IN 79; S 147–148), londyńską Wielką Wystawą z 1851 roku (IN 46, 237), omówieniem obrazu G. Caillebotte’a *Most Europy* (IN 208, 249–250) czy informacją o „foksalach” (ID 30–35; S 130).

„podziemna”<sup>30</sup> historia kolei nie mogłaby się jednak ograniczać do irlandzkich „navvies” w Wielkiej Brytanii, Włochów w Alpach szwajcarskich czy polskich zesłańców budujących kolej transsyberyjską, ale musiałaby również wziąć pod uwagę dzieje chińskich kulisów, kładących tory pod pociągi Pierwszej Kolei Transkontynentalnej w Stanach Zjednoczonych, hinduskich nędzarzy, którzy tworzyli drogi żelazne w brytyjskich Indiach, czy robotników w peryferyjnych krajach Ameryki Południowej. Do opowieści uwzględniającej rolę kolei w ekspansji terytorialnej i gospodarce kapitalistycznej pasowałaby także formuła „ciemnej” nowoczesności, lecz brak światła symbolizowałby w tym przypadku nie tyle „stopniową i trwałą dewaluację idei postępu”, „wygaszanie nadziei”, „które dawały Europie obraz przyszłości jasnej, przewidywalnej, dostatniej i bezpiecznej [...]” (S 8), ile realny wyzysk, upodlenie i głód, ignorowane przez liberalnych projektantów XIX-wiecznych utopii.

Nie do końca spełnioną próbę wprowadzenia w obręb przedstawienia klas niższych stanowi w *Szalonym biegu* skrupulatna, tekstologiczna analiza istniejących wariantów *Pociągu* Gustawa Daniłowskiego, z lat 1898–1899, melodramatycznej narracji o zagrożonym katastrofą pociągu, którym podróżują dzieci prowincjonalnych mieszczan i który zostaje uratowany przez przypadkowego przechodnia-robotnika. Jak udowadnia Tomasik, późniejsze wymodelowanie noweli uczyniło z niej „przypowieść o sile proletariatu” (S 229). Wątku tego jednak nie rozwinięto, choć jej bohaterem jest przecież opanowany, cechujący się nadzwyczajną sprawnością wybawca – socjalistyczny bojowiec *in statu nascendi*. Warto bowiem pamiętać, że działalność Organizacji Bojowej Polskiej Partii Socjalistycznej obejmowała również napady na rosyjskie pociągi pocztowe z pieniędzmi, wymagające analogicznej determinacji i energii (słynne akcje pod Rogowem i Bezdanamii). Co więcej, w innych krajach europejskich sektor transportowy odgrywał na tyle istotną rolę gospodarczą, że traktowano go jako „kluczową arenę walki klasowej”<sup>31</sup>. Do historii ruchu robotniczego przeszedł np. strajk generalny kolejarzy francuskich z 1910 roku, stłumiony poprzez zmilitaryzowanie 150 tysięcy robotników. Rewolta ta doczekała się również wyrazistej ikonografii w postaci znakomitych plakatów grafika-syndykalisty Jules'a Grandjouana.

Do intertekstów utworu Daniłowskiego, oprócz narracji rosyjskiego pisarza o pseudonimie Miers (*Pociąg idzie!*, 1893) przytoczonej w aneksie, byłbym skłonny dodać jeszcze jeden, nie mniej istotny. Chodzi o *Zepsuty ornament* Romana Jaworskiego (1910), na poziomie fabuły wykazujący wobec obu tekstów zaskakujące zbieżności. Dotyczy to zwłaszcza dwóch splecionych ze sobą wątków: antycypacji katastrofy pociągu przez zgromadzoną na peronie publiczność oraz (u Daniłowskiego i Jaworskiego) roli, jaką w przedstawieniu wypadku odgrywa pracownik stacji. Analogie pojawiają się także na poziomie stylu: „Wszystkie oczy wparły się w bladą twarz urzędnika, żądając od niego jakichś wyjaśnień, pociech, ratunku. On zaś, poczuwszy na sobie wpite żrenice tłumu, odwrócił się i spojrzął machinalnie na rzekę. Tysiąc oczu poleciało w ślad za jego spojrzeniem – i błady strach rzucił się wszystkim na piersi”, „Patrzyli więc [...]” (Daniłowski, *Pociąg*. S 256), „Z urzędu wyskoczył młody pan w mundurze i wydawał urywane rozkazy. Zewsząd pośpieszyły spojrzenia ku niemu. On spostrzegł i zaczął grę”; „Patrzcie na mnie, powiadam, że wszystko bardzo dobrze. Ale nie wiercie, bo przestalibyście spoglądać ku mnie. Dokądże indziej wam spoglądać?”<sup>32</sup> Analogiczność sytuacji jest zbyt duża, by złożyć je li tylko na karb wyobraźni melodrama-

<sup>30</sup> Epitet ten uzasadniony jest przez cechę heterotopiczności, jaką autor *Szalonego biegu* dostrzeżę w nowoczesnych tunelach, odzwierciedlających swoją epokę, a zarazem jej zaprzeczających. W przekazach wizualnych, przedstawiających ważne momenty ich budowy, „młodzi i na pół obnażeni robotnicy stanowili [...] wyraźny sygnał, że tunel jest przestrzenią «inną», enklawą wyłączoną ze świata nowoczesnego, przestrzenią (choćby częściowo i niekonsekwentnie) nowoczesności niepodległą, kontestującą pod ziemią porządku, które respektowane były na powierzchni” (S 91–92).

<sup>31</sup> Hobsbawm, *Wiek imperium*, s. 193.

<sup>32</sup> R. Jaworski, *Historie maniaków*. Przedm. M. Głowiński. Kraków 1978, s. 40.

tycznej, z której czerpią obaj pisarze, choć każdy w odmienny sposób. Narrator opowiadania Daniłowskiego możliwość katastrofy traktuje bowiem całkiem serio, Jaworski zaś groteskowo ją wykoślawia i czyni z niej pretekst do snucia innej historii: metaartystycznej refleksji nad „zepsutym ornamentem”. Podobnemu obniżeniu ulegają w narracji z 1910 roku motywacje gapiów czekających na przybycie pociągu. Obywatele Ryszwilu obawiają się o los swoich dzieci, a ekscentrycy z tekstu Jaworskiego – o brak smacznego mięsa<sup>33</sup>.

Jak już wspominałem, książki Tomasika wydane po *Ikonie nowoczesności* w pewien sposób amplifikują tezy w niej zaprezentowane. Ostrość niektórych twierdzeń z najwcześniejszej rozprawy została w nich jednak częściowo zatarta. Tak jest np. z przedstawieniem poglądów generacji romantyków i pozytywistów na kolej pojawiającym się na kartach najwcześniejszej monografii (IN 21–25). Niebezpieczeństwo zbytniego uogólnienia kryje się nie tyle w kryterium generacyjnym, ile w wieloaspektowości narracji kolejowych, stworzonych w XIX stuleciu, ponieważ kwestii owej nie można sprowadzić do opozycji między „odrazą” romantyczną a pozytywistycznym „zachwytem” lub do tego ostatniego skontrastowanego z modernistycznym „zwątpieniem”, co zdaje się sugerować Tomasik zarówno w *Ikonie nowoczesności*, jak i w *Szalonym biegu*. Różnorodność polskich doświadczeń kolejowych nie pozwala się bowiem ująć w karby przejrzystej struktury fabularnej, co już ukazuje materiał zgromadzony w *Innej drodze*, której czytelnik może zapoznać się chociażby z fragmentem, dostępnej wyłącznie w języku francuskim, rozprawy słynnego mesjanisty Józefa Hoene-Wrońskiego (*Les Machines à vapeur*). Pozostałe zawarte w antologii teksty z pierwszej połowy XIX wieku oscylują między bezkrytycznym zachwytem nad nowym wynalazkiem a głębokim sceptycyzmem, który pochodzi z przekonania o dehumanizującym charakterze nowego środka transportu i jego infrastruktury.

W pierwszej z grup znajdują się m.in.: klasycystyczny sonet *Droga żelazna* Franciszka Morawskiego czy *Koleje żelazne i wozy parowe* Nowosielskiego, chociażby wyrażające przekonanie o przelomowości literatury, która związana jest z kolejnictwem (zapowiedzi przemiany powieściowych technik narracyjnych i kresu małych gatunków lirycznych). Ponadto Józef Ruskowski w poemacie *Korzyści kolei żelaznych i ich udział w cywilizacji rodzaju ludzkiego* uderza w tony wręcz religijne, a „Para” staje się dla niego ziemskim odpowiednikiem zbawienia. Wincenty Pol (*Z wycieczki*, 1847) i Edmund Chojecki (*Podróż koleją z Warszawy do Częstochowy*, 1847) zaś, analogicznie do późniejszej apoteozy kolei żelaznych w *Ostatniej miłości* Elizy Orzeszkowej (1867), dopatrują się w nich rozsądka idei racjonalizmu i postępu.

W obręb drugiej grupy, operującej retoryką podejrzliwości, wpisują się natomiast świadectwa Włodzimierza Budzyńskiego, Józefa Ignacego Kraszewskiego, Józefa Kremera, Anny Nakwaskiej czy Lucji Rautenstrauchowej. Pierwszy z autorów krytykował przede wszystkim łatwość przemieszczania się pociągami, co zdewałowało wartość samej podróży oraz status podróżnika: „Wprzód podróżny był wszędzie osobą rzadką, poszukiwaną. Sam strój zdradzał obce pochodzenie, budził wyobraźnię dam, zazdrość mężów, kochanków, sztylety brawów i rozbójników” (ID 150). Twórca *Latarni czarnoksiężskiej* w specyfice poruszania się pociągiem dostrzegł zagrożenie dla samego człowieczeństwa, przemysłowy wręcz charakter kolei redukował bowiem jednostkę do „znaczenia pakunku” (Kraszewski, *Kartki z przejażdżki po Europie w r. 1858. Niemcy – Włochy – Francja*. ID 162). Spośród wymienionych krytyczek drogi żelaznej pierwsza dostrzegła powierzchowność kontaktów zawieranych w trakcie podróży pociągiem, druga zaś – sprowadzenie różnorodności kulturowej do nudnego, wspólnego mianownika.

Ta ambiwalentność sądów sprawia, że podtytuł antologii (*Romantycy a kolej*) wydaje się

<sup>33</sup> Zob. K. Kłosiński, *Gra kategorii znaczeniowych w fabule opowiadania Romana Jaworskiego „Zepsuty ornament”*. W: *Eros, dekonstrukcja, polityka*. Katowice 2000, s. 143.



dość mylący. Przy uwzględnieniu wcześniejszych uwag o dominacji niechęci wobec kolei wśród romantyków wskazywałby on bowiem za ledwie na jedną z perspektyw postrzegania zjawiska. Poza tym nadrzędna etykieta „romantyków”, czy nawet „innych romantyków”, wydaje się o tyle nietrafna, że większość autorów ujętych w antologii z romantyzmem jako formacją kulturową nie miała nic wspólnego. Oczywiście, znajdują się wśród nich i romantycy we właściwym tego słowa znaczeniu, jak Cyprian Kamil Norwid, Wincenty Pol, Zygmunt Krasiński czy Władysław Syrokomla, pozostali natomiast jedynie żyli w epoce określanej tym mianem, a napisane przez nich teksty są z reguły utrzymane w konwencjach dalece odstających od ulubionych stylów i gatunków polskiego romantyzmu. Z całą pewnością wszyscy oni byli wszakże ludźmi znajdującymi się u progu nowoczesności, wahającymi się pomiędzy pozostawianiem w oswojonym świecie tradycji a wybraniem nieznanej przyszłości.

Jednym z najważniejszych problemów poruszanych przez badacza w omawianych tu rozprawach jest zmiana, jaką wprowadziła kolej w obręb ludzkiej percepcji: „Spoglądanie przez okno wagonu – zwłaszcza nocą i w porze świtania lub zmierzchu, gdy szyba nabiera własności lustro – dostarcza obserwatorom wrażeń optycznych, które sumują się w odczuciu nierealności, sztuczności i teatralności tego, co znajduje się na zewnątrz” (P 45). I jeszcze następujący cytat: „Prędkość jazdy powoduje [...] scalenie materiału obrazowego, łączenie kolejnych widoków, z czego powstaje kompozycja, która – jak wielkie płótno panoramiczne – nie ma ram” (P 46). Tak rozumiane „widzenie koleją” stało się w Dwudziestoleciu międzywojennym fundamentem awangardowych technik poetyckich (rozdział 7: *Przyboś kolejowy* (IN)<sup>34</sup>), a wcześniej w zasadniczy sposób wpłynęło na kształtowanie się różnych XIX-wiecznych „maszyn widzenia”, poprzedzających wynalazek kina (panoramy, spektakle teatralne, latarnie czarnoksięskie, wystawy itd.). Zwieńczenie tego wątku – przewijającego się przez wszystkie rozprawy Tomasiaka – stanowi rozdział *Dworzec Gotuchowskiego (i inne atrakcje)*. *Jeszcze o tym, skąd się wzięło kino* (S), poświęcony tak nietypowej i specyficznie polskiej „maszynie widzenia”, jak... kopalnia soli w Wieliczce oglądana oczyma Prusa (*Kartki z podróży*). Zestawiając wycieczkę pisarza z jego późniejszym opowiadaniem o wizycie prowincjonalnego szlachcica w warszawskim kinie, badacz udowadnia, że w obu przypadkach doświadczenie inicjalne jest wejściem w „stan czasowo-przestrzennej dezorientacji” (S 25). Wielickie saliny okazują się zaś wyspecjalizowaną machiną widzialności, w której ekspozycja poszczególnych elementów widowiska zależała od zasobności kieszeni zwiedzającego i której podstawą funkcjonowania była zasada atrakcyjności, określająca także kształt innych widowisk drugiej połowy XIX wieku.

Wystrzały moździerzcy, muzyka, barwne iluminacje czy przeprawa podziemną rzeką miały wprowadzać odbiorcę w stan oszołomienia. Geologia, stając się fantasmagorią, wzbudzała w zwiedzającym dreszcze, porównywalne z podnieceniem wczesnego widza filmowego w ciemnym pomieszczeniu iluzjonu. Zasób wytwarzanych efektów, ewokując wydarzenia znane z wielkiej historii i literatury, sprawiał, że podkrakowska atrakcja turystyczna była fenomenem na wskroś nowoczesnym. Tę nowoczesność, a nawet wychylenie w przyszłość, sugerował tam także trakt podziemnej kolejki konnej, zbudowanej z okazji wizyty cesarza Franciszka Józefa w 1880 roku. Kolejowe „widzenie panoramiczne” nabierało w tym kontekście szerszych znaczeń. Jak podkreśla Tomasiak, na przełomie wieków imitowano je chętnie bądź za pomocą tradycyjnych środków (panoramy), bądź dzięki nowoczesnej technice filmowej. Taki charakter miały właśnie pociąg symulujący podróż z Moskwy do Pekinu na paryskiej wystawie z 1900 roku, spektakl *Tonkin en chemin de fer* (1888) czy objazdowe „Hale's Tours” – urządzone w niby-kolejowych wagonach panoramicznych kilkuminutowe

<sup>34</sup> W poezji autora wiersza *Na kołach* obserwacja otoczenia podczas jazdy koleją stanowi rejestrację czystego – nie poddawanego interpretacji – „obrazu fenomenologicznego” (IN 203).

pokazy kinowe, podczas których widzowie oglądali filmy na ekranie usytuowanym w tylnej części salki, a iluzję podróży wzmagaly dźwięk i sztuczne podmuchy powietrza.

Problem wizualności jest jednym z głównych wątków tekstowej tkaniny *Szalonego biegu*. Pojawia się także przy okazji snucia refleksji o niebezpieczeństwach degradacji wysokogórskiego ekosystemu, związanej z kolejami żelaznymi. Omawiając plany budowy kolei na Świnicę z towarzyszącymi im publicystycznymi i literackimi reakcjami (od tyrad Stanisława Witkiewicza do *Zakopanoptikonu* Andrzeja Struga), Tomasik zwraca też uwagę na zapomnianą dziś, warszawską panoramę z lat 1897–1898, odtwarzającą widok Tatr ze szczytu Miedzianego i mającą stanowić w wielkomiejskim środowisku wzrokowy i emocjonalny substytut pobytu w górach. Współcześni zresztą dawali się całkowicie ponieść owemu złudzeniu, o czym świadczy zamieszczony w aneksie tekst Kazimierza Przerwy-Tetmajera. Przedsięwzięcie to, w które zaangażował się cały sztab malarzy, architektów, specjalistów od „falszywego terenu” i literatów, przedstawiano również jako służące zdrowiu, pełniące funkcje leczniczą w chorej metropolii, podobnie jak prawdziwe góry dla osób, które było wówczas stać na wyjazd w Tatry.

Inny wątek tematyczny, spinający ze sobą pierwszą i ostatnią z monografii, stanowi próba opisanie specyfiki katastrofy z udziałem pociągu. W rzeczywistości kolej, która w Europie podzielała na klasy wagonowe konserwowała podziały społeczne, zdemokratyzowała wszystkie grupy poprzez identyczne dla każdego konsekwencje wypadku na drodze żelaznej. Śmierć wskutek awarii pociągu, kolizji dwóch pojazdów lub ludzkiego zaniedbania była *par excellence* śmiercią nowoczesną, „która może się przytrafić wszędzie i każdemu” (IN 76). Katastrofy, mające miejsce od początku istnienia kolei, urosły w XIX stuleciu do rangi wydarzeń ponadlokalnych, wstrząsających opinią publiczną odległych od siebie państw, co umożliwiali nowoczesna prasa, zdjęcia, telegraf i, nieco później, telefony. W epoce triumfu cywilizacji postępu wypadek kolejowy stanowił przyczynek do konfrontacji nowoczesnej techniki z jednostkowymi słabościami (*Bestia ludzka*), własnymi ograniczeniami lub całkowicie irracjonalną nierzeczywistością (*railway ghost story*). Na kartach pierwszej z omawianych tu monografii Tomasik koncentruje się przede wszystkim na katastrofach spowodowanych przez ludzkie zaniedbania, co wpisuje w ramy koncepcji postępu w technice, „polegającego na stopniowej eliminacji »luzu« (swobody, gry)”, gdzie wzoru „używał układ kół zębatych (przekładni), gdzie idealnie dopasowane części zapewniały najbardziej efektywne i bezusterkowe działanie całości” (IN 81)<sup>35</sup>.

W *Ikonie nowoczesności* wiele miejsca zostaje również poświęcone katastrofom wywołanym przez czynniki nadnaturalne. Z kolei w *Szalonym biegu* Tomasik postuluje wprowadzenie do polskich studiów humanistycznych dyscypliny pojawiającej się w refleksji krytycznej badaczy zachodnich i nazywanej antropologią katastrofy, upominając się o szczególne uwzględnienie w jej obrębie prac związanych z katastrofami kolejowymi, fundującymi „tożsamość epoki nowoczesnej” (S 147). Autor wskazuje też na możliwość wykorzystania w tych analizach ram teoretycznych pojęcia katastrofizmu w takim znaczeniu, jaki od dawna nadają mu literaturoznawcy, przede wszystkim zaś jako literackich reakcji na określony, technologiczny, przyrodniczy lub historyczny kataklizm (zob. S 144–145). Tak rozumiana katastrofa stanowi zresztą dominantę tej książki, choć – mimo wstępnej zapowiedzi – pojawia się w niej stosunkowo niewiele informacji o największym kataklizmie początku wieku XX, jakim była pierwsza wojna światowa. Nieprzekonująca także wydaje się próba powiązania katastrofy pod Monte Carlo z 1886 roku z finałem poematu Andrzeja Niemojewskiego *W po-*

<sup>35</sup> Tej logice wmyka się jednak XX-wieczna, hipertekstowa powieść *253 or Tube Theatre. A Novel for the Internet about London Underground in Seven Cars and a Crash* G. Rymana (1996–1998), opublikowana w wersji internetowej oraz tradycyjnej, analizowana przez Tomasika w *Ikonie nowoczesności*.

*ciągu*, uznanego przez badacza niemal za alegorię kolejowego dekadentyzmu czy tytułowej „ciemnej nowoczesności” (modernizmu).

Perspektywa katastrofy jako fenomenu, w którym z całą mocą ujawnia się Bermanowska, burzycielsko-twórcza dialektyka nowoczesności, pozwoliła również Tomasiowskiemu na sformułowanie dość ryzykownej, innej od pozostałych, definicji tego okresu, brzmiącej następująco: „Masywną epokę nowoczesności rozpinamy [...] między dotkniętą trzęsieniem ziemi Lizboną a miejscem zatonięcia »Titanica«” (S 143). Termin „nowoczesność” przybiera w książkach badacza wiele odcieni znaczeniowych, co wiąże się z uznaniem za nadrzędną historii rzeczy, a nie porządku idei. Nieprecyzyjność granic chronologicznych epoki w poszczególnych recenzowanych tu monografiach wynika również najprawdopodobniej z jej istotowej płynności, która budzi ambiwalentne odczucia i, nie pozwalając często zadomowić się człowiekowi w świecie, wywołuje nostalgię za tym, co utracone. Nowoczesny w takim sensie jest także Wojciech Tomasiak, tęskniący – w dobie Internetu i GPS – za papierowymi mapami i kolejowymi rozkładami jazdy: „Coraz częściej [...] trzeba ich szukać na półce z turystycznymi gadżetami” (P 280).

---

Abstract

---

WACŁAW FORAJTER University of Silesia, Katowice

**“A VERY LONG TRAIN SET”: ON WOJCIECH TOMASIK’S TRAIN BOOKS**

The review is a discussion on Wojciech Tomasiak’s four monographs about railway in Polish culture. The superior categories of the issue’s critical view are “modernity,” “modernism,” and “modernisation.” The reviewer, employing the tools from Marxist historiography and history theory, also points at the concealments and gaps of the cognitive project which Tomasiak formulated in his books.