

WOJCIECH TOMASIK Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz

ŻEROMSKI I ROZKŁAD JAZDY PRZYPADEK JUDYMOWEJ

Wielka radość dla mnie – to skończenie powieści. Zupełnie jakbym jaką górę odwalił na bok. Dwa tomy! [S. Żeromski, *Do Oktawii Żeromskiej* (list z ok. 7 X 1899). L-3 102]¹

Jeśli jest jedna rzecz pewna, to ta, że wszyscy mamy ciała. Cokolwiek robimy, robimy naszymi ciałami – kiedy myślimy, mówimy, słuchamy, jemy, śpimy, spacerujemy, odpoczywamy, pracujemy i bawimy się – „używamy” naszych ciał. Każdy aspekt naszego życia jest zatem ucieleśniony².

Z pierwszych zagranicznych podróży Żeromskiego zostały listy i rozkłady jazdy; w poszukiwaniu autobiograficznego klucza do *Ludzi bezdomnych* historycy literatury pilnie studiują korespondencję pisarza, solidarnie broniąc się przed przejrzeniem kolejowej dokumentacji z wojaży. Tę postawę obojętności na to, co nieodnotowane w listach, zajął jako pierwszy Stanisław Piołun-Noyszewski, gdy zdecydował się pokazać w swojej monografii „treść duszy młodego pisarza” i scharakteryzować „człowieka, dla którego służba ojczyźnie, umiłowanie maluczkich, piękno i dobro – były jedynym prawem”³. Do skonstruowania takiej właśnie biografii, zogniskowanej na wielkich wzlotach „duszy”, starczyły obszerne wyimki z listów, które w opinii badacza stają się dla potomnych „pełnymi swoistego wdzięku utworami literackimi”⁴. Niemal pół wieku później w bardzo podobny sposób zaprojektował biografię pisarza Jerzy Kądziera: młodość Żeromskiego rysuje się tu tak, jak on sam ją ujmował w dziennikowych notatkach i w ocalałych listach⁵. Kądziera stworzył rzecz bogatą faktograficznie, dotarł do wielu nie wykorzystanych wcześniej dokumentów i archiwaliów. Dużą rolę w formowaniu się osobowości twórczej młodego

¹ Cytaty z listów S. Żeromskiego i z komentarzy edytorskich do nich lokalizuję w tekście głównym, posilkując się edycją *Pism zebranych* (red. Z. Goliński) i oznaczeniami: L-1 = *Listy 1884–1892*. Oprac. Z. J. Adamczyk. Warszawa 2001; L-2 = *Listy 1893–1896*. Oprac. Z. J. Adamczyk. Warszawa 2001; L-3 = *Listy 1897–1904*. Oprac. Z. J. Adamczyk. Warszawa 2003. Ponadto stosuję skrót LB = S. Żeromski, *Ludzie bezdomni*. Oprac. I. Maciejewska. Wrocław 1987. BN I 254. Liczby po skrótach wskazują stronicę.

² S. Nettleton, J. Watson, *The Body in Everyday Life*. London – New York 1998, s. 1.

³ S. Piołun-Noyszewski, *Stefan Żeromski. Dom, dzieciństwo i młodość*. Warszawa 1928, s. 314, 315.

⁴ *Ibidem*, s. 314.

⁵ Zob. J. Kądziera, *Młodość Stefana Żeromskiego*. Warszawa 1976.

Żeromskiego badacz przypisał pierwszym zagranicznym podróżom i pobytowi na posiadzie w Szwajcarii, wykazując m.in., jak „charakterystyka osób i stosunków, będących podłożem zatargu między Judymem a Krzywosądem, została wiernie przeniesiona z Rapperswilu”⁶. Obszerną książkę domyka *Wykaz ważniejszych źródeł*. Są tu wprawdzie odnotowane tytuły tych czasopism, które informowały o ruchu pociągów (np. warszawski „Kurier Świąteczny”), ale śladu wykorzystania rozkładów jazdy w samym opracowaniu bynajmniej nie znajdziemy. Całkiem niedawno pierwsze podróże młodego Żeromskiego znalazły się w polu zainteresowania wytrawnego szwajcarskiego polonisty, Germana Ritza⁷. Tytułowa formuła „Żeromski w Szwajcarii” mogłaby sugerować nastawienie dokumentacyjne szkicu, jej rozwinięciem wszakże („nieromantyczne spotkanie”) i odesłaniem do polskich opracowań biograficznych badacz uchyla te zapowiedzi, a stawiając kropkę nad „i” – pisze, iż jego celem „nie jest poszerzenie znanej faktografii [...]”⁸. 90 lat pracy nad biografią Żeromskiego i grubo ponad 100 lat refleksji nad *Ludźmi bezdomnymi* prowokuje do postawienia pytania o pożytek, jaki płynąłby z przestudiowania kolejowych rozkładów jazdy. Czy ten typ dokumentacji, tak dotąd konsekwentnie lekceważonej przez historyków literatury (wywodzących się z różnych szkół metodologicznych!), pozwoliłby na „poszerzenie znanej faktografii”? Czy „rozmaite wątpliwości i zagadki” wciąż zjawiające się przy lekturze korespondencji Żeromskiego, znaleźć mogą wyjaśnienie w informacjach, które dadzą się wyszperać w „przewodnikach kolejowych” z końca XIX wieku?⁹

Równoległe czytanie Żeromskiego i rozkładów jazdy może być taktyką lub strategią badawczą. W pierwszym przypadku chodziłoby jedynie o uzupełnienia tego, co już znane i co składa się na biografię kreśloną na podstawie wypowiedzi samego pisarza, a zatem o to, co stoi bardzo blisko samej literatury i co w konstruowanej sylwetce pozwala wydobyć rysy pisarza właśnie. Lekturowe „rozmaite wątpliwości i zagadki” stanowią wyzwanie dla edytorów listów. Nie wszystkie, oczywiście, trafiają do komentarzy, wolno jednak przyjąć, iż wydanie bloku korespondencji wiąże się z zadaniem zrekonstruowania ich sytuacyjnego kontekstu, który czytelnikowi edycji pozwoli zbliżyć się do zaprojektowanych przez autora sensów poszczególnych listów. W bardzo starannej edycji przygotowanej w ramach *Pism zebranych* wciąż jeszcze potykać się można o „zagadki”. Oto kilka z nich. W pierwszym liście do Oktawii Rodkiewiczowej, pisany z Zurychu (20 I 1892), Żeromski wspomina:

⁶ *Ibidem*, s. 508–509.

⁷ Zob. G. Ritz, *Żeromski w Szwajcarii – nieromantyczne spotkanie*. W zb.: *Żeromski. Tradycja i eksperyment*. Idea i układ J. Ławski. Red. nauk. A. Janicka, A. Kowalczykowa, G. Kowalski. Białystok 2013 (przeł. K. Wierzbicka-Trwoga).

⁸ *Ibidem*, s. 179. Lista opracowań mówiących o pobycie Żeromskiego w Rapperswilu, do których odsyłany jest czytelnik szkicu, obejmuje książki Kądzieli (*op. cit.*), B. Szyndlera (*Bibliotekarska służba Stefana Żeromskiego*. Wrocław 1977), A. Hutnikiewicz *Żeromski*. Warszawa 1987) i J. Paszka (*Żeromski*. Wrocław 2001). Brak na tej liście najważniejszego i najobszerniejszego kompendium faktograficznego: tomu *Stefan Żeromski. Kalendarz życia i twórczości* (wyd. 2, popr. i uzup. Oprac. S. Eile, S. Kasztelowicz. Kraków 1976).

⁹ Formułę „rozmaite wątpliwości i zagadki” biorę z zakończenia monografii Kądzieli (*op. cit.*, s. 580), z podziękowań za pomoc osobom, „które przekazywały żywe wspomnienia i wytrawne rady, użyczały rękopisów, wycinków i fotografii, udzielały ważnych informacji bibliograficznych”.

„Z Tyrolu, z Feldkirch, pisałem do Ciebie ołówkiem, ale że tam nie mogłem dostać marki pocztowej, więc list został w kieszeni” (L-1 97). Już po powrocie ze Szwajcarii do Krakowa (w liście datowanym: 4 II) pisarz dopowiada Oktawii, co robił w Feldkirch: czytał mianowicie *Dawida Copperfielda* (zob. L-1 119). „Zagadka” wylaniająca się z tych dwóch listów dotyczy powodów, dla których pisarz – dążąc do Zurychu – zatrzymał się właśnie w Feldkirch: dlaczego był tam tak długo, iż zdążył napisać list do ukochanej i przeczytać kawałek powieści Dickensa? I dlaczego do napisanego listu (który był „bardzo smutny”) nie mógł kupić „marki pocztowej”? List z Zurychu zaczyna się powtórna prośbą o pieniądze; czyżby brak środków finansowych był aż tak dolegliwy, że w Feldkirch (a więc – jeszcze przed dotarciem do celu podróży) młody Żeromski nie mógł kupić znaczka i wysłać gotowego listu?

Inna „zagadka”. Wracając z Zurychu, Żeromski z pokładu statku płynącego przez Jezioro Bodeńskie (nocą 29 I 1892) pisze z obawą: „W Lindau będzie dużo kłopotu z przesiadaniem na pociąg – muszę niedołośćwo chować do kieszeni i zamieniać się na sprytnego reisendera” (L-1 108). Skąd ten niepokój u osoby, która przecież wcześniej w Lindau nie była? W liście następnym, wysłanym już po przyjeździe do Monachium, czytamy o dziwnej przygodzie: „Wczoraj między Lindau i Monachium o mało nie zostałem na stacji Buchloe. Pociąg już ruszał, gdym wskoczył” (L-1 111). Co stało się w Buchloe? Dlaczego Żeromski, udając się z Zurychu do Monachium, znalazł się w środku zimowej nocy (do celu dotarł wszak „rano o siódmej” (L-1 110)) na peronie niewielkiej bawarskiej stacji? Żeromski kiepsko oceniał swoje globtroterskie możliwości, skoro w Lindau zamierzał zagrać „sprytnego reisendera”. Po co wysiadł z pociągu, po co ryzykował, że do swojego ruszającego składu już nie wsiądzie?

Albo jeszcze inna „zagadka”. Podróż Żeromskiego w celu objęcia posady w Rapperswilu, odbyta już w towarzystwie żony i jej córki, Henryki, nie ma żadnego udokumentowania w korespondencji. Dowiedzieć się o niej można jedynie ze skrawka listu, który Zygmunt Wasilewski, zatrudniony w Muzeum Polskim, posłał do swego mocodawcy. Znalazło się w nim m.in. zdanie: „Żeromscy przyjechali jednocześnie ze mną; zatrzymywano się na granicy dla dezynfekcji, rzeczy dotychczas nie odebrali jeszcze”¹⁰. Edytor listów, Zdzisław Jerzy Adamczyk, cytuje to zdanie w objaśnieniach do pierwszego listu, który młody pisarz wysłał już po objęciu posady pomocnika bibliotekarza, i traktuje je jako jedyne źródło „pewnych informacji o okolicznościach przyjazdu Żeromskich do Rapperswilu” (L-1 354). Zacytowane zdanie-objaśnienie samo woła o komentarz: o jakiej „dezynfekcji” jest w nim mowa? Zatrzymanie na granicy „rzeczy” całej trójki musiało stanowić bardzo przykre przeżycie dla podróżujących. Dlaczego doszło do tego zatrzymania bagażu? Czy Żeromscy mogli się z taką sytuacją liczyć, wyruszając w długą drogę z Kielc do Rapperswilu?¹¹

¹⁰ Z. Wasilewski, list do H. Bukowskiego, z 20 X 1892. Rkps w zbiorach Bibl. Polskiej w Paryżu (akc. 2695). Wykorzystanie listu Wasilewskiego zawdzięczam życzliwości pani Ewy Rutkowskiej. Odzajemiam się w tym miejscu serdecznym podziękowaniem.

¹¹ Ślad tych przykrych przeżyć nie utrwalił się w pamięci Henryki, o czym świadczy brak w jej pamiętniku jakiegokolwiek wzmianki o zatrzymanych na granicy bagażach. Jest tu tylko kronikarskie i bardzo zdystansowane powiadomienie (z „oni” zamiast „my”): „Po ślubie wkrótce Żeromscy wyje-

Jeszcze jedna „zagadka”. W liście do żony, Oktawii, napisanym 13 VI 1896, dwa dni po jej wyjeździe z Rapperswilu do Nałęczowa, wspomina Żeromski o kartce otrzymanej od Zygmunta Chmielewskiego i kwituje: „rano [kartkę od szwagra] odebrałem z Twoim listem i odkrytką” (L-2 375). Fragment ten w pedantycznej edycji Adamczyka kończy się odsyłaczem, a edytorski przypis powiadamia: „List i kartka nie zachowały się” (L-2 377). Jeśli nie zachowały się skwitowane przez pisarza list i widokówka, warto byłoby choć ustalić, skąd i kiedy mogły zostać wysłane. Z dalszej korespondencji między małżonkami niezbitnie wynika, iż mniej więcej w czasie, w którym Żeromski odbierał list z widokówką od żony (13 VI rano), ta – po dwóch nocach spędzonych w wagonie – dopiero wysiadła z pociągu w Wiedniu. O czym mogła pisać 12 VI? I gdzie miała możliwość wrzucenia listu z widokówką do skrzynki? Już 11 VI późnym wieczorem posłała mężowi wiadomość z Buchs, 13 VI donosiła mu o swoim szczęśliwym przyjeździe do Wiednia. Co mogła mieć do zakomunikowania 12 VI i gdzie trafiła się okazja, by pisać, kupić widokówkę i pocztową markę, a następnie wrzucić korespondencję do skrzynki?

W trakcie lektury listów Żeromskiego powstają też „wątpliwości”, do których wytrawni badacze na ogół się nie przyznają. Podczas pierwszej podróży do Szwajcarii (a dokładniej – w drodze z Krakowa do Wiednia, 15 I 1892) doszło do zdarzenia, które pisarz tak oto zrelacjonował: „Z Lundenburga jechałem ekstracugiem, który na dwanaście stacji zatrzymuje się raz na dwie minuty w Floridsdorfie [...]” (L-1 91). Kądziela wykorzystał tę relację i napisał w biografii: „Część trasy, od Lundenburga do Wiednia, przejechał [Żeromski] ekspresem, który zatrzymał się raz tylko na dwie minuty w Floridsdorfie”¹². Dalej badacz już nie przetwarza relacji pisarza, tylko wprost cytuje. Także zdania z listu mówiące o przyjeździe do Innsbrucku (z 17 I 1892): „Jestem na wysokości 2000 metrów, nie umyty, zaspamy i trochę zdziczały. Z Wiednia wyjechałem o 9-ej wieczorem ekspresem, który wściekle kosztuje, bo aż 16 fl.” (L-1 95)¹³. Bilet na ekspres w Cesarstwie Austro-Węgierskim, jak widać, „wściekle kosztuje”, ale o tym – co jasno wynika z listu – przekonał się młody podróżny dopiero, gdy jechał z Wiednia do Innsbrucku. Dlaczego Żeromski miałby decydować się na ten, mocno obciążający jego niezabobną kieszeń, wariant w Lundenburgu, kiedy z podróży z Krakowa (rozpoczętej „o dziewiątej” (L-1 91)) pozostawał już tylko niedługi odcinek (Lundenburg to dzisiejszy czeski Břeclav)? Dlaczego miałby zmieniać pociąg? Kilkunastogodzinna jazdę z Krakowa pisarz określa wszak jako odbytą „jednym susem” (L-1 91). Inaczej niż Kądziela mam wątpliwości w kwestii tego, co przydarzyło się Żeromskiemu w Lundenburgu.

Nie wymieniam tu wszystkich „wątpliwości i zagadek”, które powstawać mogą przy uważnym czytaniu korespondencji Żeromskiego, ograniczyłem się do paru, by pokazać głównie to, iż jest jeszcze sporo pracy dla badaczy, którzy w biografii Żeromskiego zdecydowaliby się na „poszerzenie znanej faktografii”. Gdyby nawet

chali do Szwajcarii, gdzie Stefanowi obiecano posadę w bibliotece Muzeum w Rapperswilu” (*Pamiętnik Henryki z Rodkiewiczów Witkiewiczowej, córki Oktawii Żeromskiej*. [Podał do druku S. Butrym]. „Przegląd Lubelski” 1965, nr 1, s. 204).

¹² Kądziela, *op. cit.*, s. 410.

¹³ Zob. *ibidem*, s. 410–411.

tylko w tym zakresie mogły badaczom pomóc rozkłady jazdy, warto byłoby otrześć je z kurzu. Takie wypełnienia luk w biografii Żeromskiego (lub – skromniej mówiąc – w komentarzach do listów pisarza) nazywam taktycznym użyciem rozkładów jazdy. Traktuję to jako procedurę poznawczą ważną, choć – mam tego świadomość – niezbyt efektywną i drugoplanową. Bo pierwszy plan chcę zarezerwować dla takiej strategii interpretacyjnej, w której XIX-wieczne „przewodniki kolejowe” pozwolą na zasadnicze przeformułowanie pytań, jakie stawia się w biografii Żeromskiego. Zamierzam dalej tę strategię spożytkować i skonstruowaną na nowo biografię młodego pisarza potraktować jako klucz do interpretacji *Ludzi bezdomnych*. W tym akurat aspekcie chcę być wierny tradycji badawczej, którą zapoczątkował Stanisław Pióhun-Noyszewski. Ujmował on związek życia i twórczości słowami: „Każde z dzieł poważniejszego twórcy jest odbiciem, choćby częściowym, pewnej rzeczywistości przesączonej przez pryzmat jego talentu”¹⁴. Zacznę jednak od wykazania, iż nawet rozprawa pomyślana tak, jak zrealizowali to Pióhun-Noyszewski i Kądziela, lub kompendium faktograficzne w rodzaju tego, które z wielką troską o drobiazgi przygotowali Stanisław Eile ze Stanisławem Kasztelowiczem, w rozkładach jazdy mocno się powinny zadłużać.

Zanim przejdę do rozwiązań zagadek, które zadałem, muszę koniecznie doprecyzować, czym będzie dla mnie tytułowy „rozkład jazdy”. Muszę też określić rolę, jaką ten typ dokumentu odgrywał w świecie młodego Żeromskiego. Rozwój sieci połączeń i nastawienie usług świadczonych przez przedsiębiorstwa kolejowe na przewozy pasażerskie zrodziły potrzebę informowania jak największej grupy potencjalnych klientów o rodzaju oferty przewozowej. Pierwsze rozkłady jazdy („plany jazdy”) miały postać prostych obwieszczeń stacyjnych i plakatów, jednak bardzo szybko ten ważny dla nowoczesnego społeczeństwa typ informacji przeniknął do codziennej prasy, podającej (zazwyczaj na stronicach poświęconych ogłoszeniom) godziny odjazdów pociągów z lokalnej stacji. Istotnym mankamentem najwcześniejszych ogłoszeń kolejowych była ich złożona i mocno nieprzejrzysta struktura, którą wkrótce zastąpił czytelny (i do dziś stosowany) układ tabelaryczny: ruch każdego pociągu przedstawiany był w formie kolumny, obejmującej godziny i minuty odjazdu (lub przyjazdu) ze stacji, której nazwa figurowała w odpowiednim wierszu osobnej kolumny. Z tą zmianą w strukturze przekazu zbiegła się inna, równie ważna jak pierwsza. Najwcześniejsze rozkłady jazdy odzwierciedlały politykę przewozową poszczególnych państw. Tam, gdzie szlaki kolejowe budowane były przez oddzielne prywatne przedsiębiorstwa (a w Europie do połowy XIX w. sytuacja taka zdarzała się najczęściej), element rywalizacji wykluczał jakiegokolwiek wspólne działania „marketingowe”. Każde przedsiębiorstwo informowało zatem klientów o własnej ofercie, co w praktyce oznaczało, iż potencjalny klient (pasażer) zmuszony był do samodzielnego szukania, kompletowania i porównywania różnych moż-

¹⁴ Pióhun-Noyszewski, *op. cit.*, s. 357. Badacz uzasadniał stanowisko następująco: „Jeśli chodzi o Żeromskiego, artystę o tak szerokiej skali twórczej, najgłębszego z ideologów współczesnej literatury polskiej, geneza jego dzieł ma wagę wyjątkowo doniosłą, zwłaszcza jeśli się zważy, że czynnik rzeczywistości w utworach jego grał rolę bardzo wybitną”. I precyzował, że liczy się nie tylko to, co artysta z życiowego dramatu wziął, ale też to, „jak sytuacje rzeczywiste odwrócił” (*ibidem*, s. 358).

liwości przewozowych. W październiku 1839 angielski kartograf i edytor, George Bradshaw, wprowadził na rynek nowy typ publikacji. Był to zbiór (kompilacja) rozkładów jazdy, które współtworzyły ofertę kilku działających przedsiębiorstw kolejowych. „Bradshaw’s Railway Time Tables and Assistant to Railway Travelling” ukazywał się odtąd regularnie (w szczytowym okresie popularności kolei – w odstępach miesięcznych), powiększając swoją objętość w miarę tego, jak angielski rynek usług przewozowych wzbogacał się o nowych przewoźników. W czerwcu 1847 Bradshaw rozszerzył swą działalność, wypuszczając pierwszy tom serii zatytułowanej „Bradshaw’s Continental Railway Guide”, zbierającej rozkłady jazdy publikowane w różnych krajach Europy¹⁵.

Inicjatywę Bradshawa naśladowano w wielu krajach. Kopiowano również nazwę gatunkową tego typu wydawnictw: w tytułach (lub podtytułach) rozmaitych informatorów kolejowych zjawiały się słowa „guide” lub „conducteur”. W polszczyźnie XIX-wiecznej ten rodzaj publikacji określany był najczęściej za pomocą wyrażenia kalkującego nazwy obcojęzyczne. Mówiło się zatem u nas o „przewodniku kolejowym”¹⁶. Jak wyglądała sytuacja z „przewodnikami kolejowymi” w czasach, w których Żeromski wyruszał na swe zagraniczne wojaże w 1892 roku? O kursowaniu pociągów na obszarze Galicji i na terenie całego Cesarstwa Austro-Węgierskiego szczegółowo informował wydawany regularnie (comiesięcznie) zbiorczy rozkład jazdy, zatytułowany „Der Conducteur. Fahrpläne der österreichischen und ungarischen Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff Course”¹⁷. Informacje o ruchu pociągów w tym państwie można było znaleźć też w dwu innych wiarygodnych źródłach, tj. w aktualnym angielskim tomie „Bradshaw’s Continental Railway Guide” (dostępnym w dużych hotelach i w agencjach przewozowych) lub w niemieckim (publikowanym kilka razy w roku) wydawnictwie „Reichs-Kursbuch. Übersicht der Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Verbindungen in Deutschland, Österreich-Ungarn, Schweiz” (także rozprowadzanym po sieciach hoteli i agencji podróży)¹⁸. Niemiecki rozkład (duma wydawcy Springer Verlag!) obejmował też

¹⁵ Oba tytuły publikacji Bradshawa (i – konsekwentnie – innych zbiorczych rozkładów jazdy) będą oddawał stosując zasady odnoszące się do opisu bibliograficznego wydawnictw ciągłych (periodycznych). Historia kolejowych rozkładów jazdy zjawia się najczęściej w opracowaniach dotyczących rozwoju kolei „w ogóle” (jako przykład wskaże: *The Oxford Companion to British Railway History from 1603 to the 1990s*. Ed. J. Simmons, G. Biddle. Oxford 2000, s.v. *Timetables*). Spośród nielicznych kulturoznawczych prac poświęconych wyłącznie temu typowi przekazów wykorzystując przede wszystkim następujące: K. Schlögel, *Rozkłady jazdy; protokoły cywilizacji*. W: *W przestrzeni czas czytamy. O historii cywilizacji i geopolityce*. Przekł. I. Drozdowska, Ł. Musiał. Pośl. H. Orłowski. Poznań 2009.

¹⁶ Zob. M. Orłowicz, *Przewodnik po Europie. Europa Wschodnia i Środkowa (Rosja, Austro-Węgry, Niemcy i Szwajcaria)*. Warszawa 1914, tu *Słowniczek podróży*, s. 19. Synonimem „przewodnika kolejowego” był termin ogólny: „rozkład jazdy” (nie przyjęła się szerzej kalka „konduktor”).

¹⁷ Publikacja ta (przygotowywana przez oficynę R. v. Waldheim w Wiedniu) ukazywała się od 1871 roku. Na terenie samej Galicji i Bukowiny można się było posługiwać edycjami regionalnymi. Były to: „Rozkład jazdy dla ruchu osobowego na szlakach Galicji na Bukowinie” (wydawany w Krakowie) i „Konduktor». Rozkład jazdy na szlakach kolejowych Galicji i Bukowiny” (wydawany we Lwowie od r. 1912). Nie znalazłem nigdzie „Przewodnika kolejowego” G. Smólskiego (którego pierwszy numer był zapowiadany w maju 1892).

¹⁸ Rozkład ten był publikowany przez potentata wydawniczego, firmę Springer Verlag, od sierpnia

podstawowe informacje o ruchu pociągów w Europie Wschodniej, w tym w Rosji (także w jej części azjatyckiej oraz na terenie Kongresówki). W Szwajcarii mógł Żeromski mieć do dyspozycji „Guide des voyageurs en Suisse” (półrocznik)¹⁹, zbierający informacje o wszystkich trasach wewnętrznych i dający rozeznanie w najważniejszych kursach pociągów w krajach ościennych (w Niemczech, w Austro-Węgrzech, we Francji i we Włoszech). Cesarstwo Rosyjskie do grona państw publikujących własne „przewodniki kolejowe” dołączyło stosunkowo późno i – co trzeba dodać – dołączyło za sprawą także polskich wydawców. Od roku 1882 w Warszawie wychodził regularnie (dwa razy w roku) „Rozkład jazdy pociągów pasażerskich na drogach żelaznych w guberniach Królestwa Polskiego i przylegających”²⁰, a jesienią 1891 ukazał się (ogłaszany też dwa razy w roku: na sezon zimowy i letni) „Przewodnik kolejowy” (obejmujący koleje całego Cesarstwa Rosyjskiego), przygotowany z inicjatywy Wacława Rakowskiego. Pojawienie się „przewodników kolejowych” nie oznaczało końca informowania o odjazdach i przyjazdach pociągów w dziennikach. W wieku XIX (i długo później) oba kanały informacyjne – prasowy i specjalistyczny – działały równolegle²¹.

„Przewodnikowi kolejowemu” Rakowskiego warto poświęcić parę zdań, bo jego wejście na rynek zbiegło się w czasie z pierwszą zagraniczną podróżą młodego Żeromskiego. „Przewodnik” charakteryzowany był najpierw przez anonse, które zapowiadały pojawienie się nowej publikacji i przedstawiały ją jako „pierwszy w kraju specjalny informator w kwestiach przewozu kolejami żelaznymi pasażerów i towarów”; jak mogli się dowiedzieć przyszli jego użytkownicy:

zawierać [on] będzie szczegółowe mapy i rozkłady jazdy kolei żelaznych w Królestwie, Cesarstwie i środkowej Europie, przepisy ekspedycyjne, cłowe, paszportowe, telegraficzne, reklamacyjne, wagonów sypialnych itp., itp. „Przewodnik kolejowy” sprzedawany będzie we wszystkich miastach i na wszystkich stacjach kolejowych w Królestwie i krajach ościennych²².

W redakcyjnej przedmowie do pierwszego tomu (na zimę 1891/92) czytamy:

Każdy potrzebujący jakichkolwiek informacji wie, z jakim nieraz trudem i stratą czasu zbierając je przychodzi. Pomimo zaś zwiększonego ruchu w dziedzinie wydawnictw informacyjnych brak nam było dotąd przewodnika w kwestiach dotyczących się kolei żelaznych, obce zaś wydawnictwa, z których byliśmy

1880; pierwotny jego tytuł (zmieniony już po roku) brzmiał: „Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung”.

¹⁹ Pełny tytuł miał dwie wersje: francuską i niemiecką, i brzmiał w pierwszej z nich: „Guide des voyageurs en Suisse. Indicateur général des chemins de fer Suisse, postes, télégraphes et bateaux à vapeur avec les correspondences internes et étrangères”. Wydawcą była zaśluzona dla turystyki oficyna Davida Bürkli w Zurychu. Alternatywę dla tego rozkładu stanowił niemiecki „Reichs-Kursbuch”.

²⁰ Jak głosi zapis na stronie tytułowej, rozkłady „zebrał i wydał W. K. Walter”.

²¹ Ze zrozumiałych względów bogatą problematykę przemian XIX-wiecznych rozkładów jazdy mogą tu tylko bardzo wstępnie szkicować. Musze jednak dodać istotny szczegół odnoszący się do częstotliwości publikowania: bywała ona w różnych „przewodnikach” różna (i wahała się od 2 do 12 rocznie). Z częstotliwością tą nie były związane faktyczne zmiany w kursowaniu pociągów (dochodziło do nich dwa razy w roku – zimą i latem). Wielość wydań rocznych miała m.in. uzasadnienie ekonomiczne, bo dużą część zawartości tomów zajmowały płatne reklamy.

²² Anons reklamowy. „Mucha” 1891, nr 40, s. 40. „Przewodnik”, jak zapowiadano, miał wyjść w listopadzie.

zmuszeni czerpać wiadomości, nie uwzględniają zazwyczaj szczegółów bliżej nas obchodzących. A tymczasem dzisiaj stosunki z kolejami żelaznymi ma prawie każdy. Kupiec, przemysłowiec czy też przygodny turysta częstokroć ponosi straty lub nie umie wyzyskać sprzyjających warunków swego położenia jedynie z powodu niezajomości odnośnych przepisów.

I jeszcze jeden, ważny w kontekście *Ludzi bezdomnych*, fragment z przedmowy:

Między innymi na półrocze letnie pomieścimy większą liczbę rozkładów jazdy na kolejach oraz zwięźle a szczegółowe opisy miejscowości klimatycznych i zdrojowisk w kraju i za granicą. Dzięki łaskawie przyobiecanej w tym kierunku pomocy dr. Tymowskiego oraz innych pierwszorzędnych lekarzy będziemy w możności działać ten starannie i dokładnie opracować. Mieszkańcy [miasta] Warszawy znajdą w „Przewodniku kolejowym” na letnie półrocze wskazówki i informacje dotyczące się letnich mieszkań, co niezawodnie nie będzie bez korzyści i przyczyni się do ułatwienia wyboru miejsca na odpoczynek i wytnięcia przez lato²³.

Z przytoczonych fragmentów zapowiedzi i ze słów odredakcyjnych jasno wynika, iż młody Żeromski był niewątpliwie jednym z tych, których potrzeby „przewodnik” miał zaspokajać. Nie był wprawdzie kupcem czy przemysłowcem, nie ruszał z kraju jako typowy turysta, ale jego wyjazd do Szwajcarii na dłuższy pobyt miał przecież ważne uzasadnienie zdrowotne. Polski „Przewodnik kolejowy” wyraźnie adresowano do ludzi zatroskanych o swoje zdrowie. Pokazuje to nie tylko przytoczony tu fragment przedmowy, lecz także dobór informacji o najkorzystniejszych połączeniach zagranicznych (np. do włoskiego Meranu, popularnego wśród cierpiących na dolegliwości sercowe), ponadto obszerny i stale rozbudowywany dział poświęcony charakterystyce najważniejszych europejskich zdrojowisk (znalazł się wśród nich Nałęczów), w końcu – ilość miejsca, jakie na stronach ogłoszeń zajmowały anonse o szpitalach, domach zdrowia, wodach mineralnych i najrozmaitszych preparatach leczniczych. Warto już teraz przywołać projekt „Judymowych kolei”, który snuje doktor Tomasz w upalne czerwcowe popołudnie, schowany w cieniu na ławce w Ogrodzie Saskim, projekt, w którym zda się słyszeć echo zatroskania o warszawiaków, z jakim zwracała się do czytelników redakcja „Przewodnika”:

Od chwili zaprowadzenia nowych, Judymowych kolei datował się [...] rozwój nieznaną. Warszawa-ogrom, rozsiadła na przestrzeni mil, z sosnowymi parkami, tonąca w drzewach, gdzie skasowaną została sutereana i poddasze, gdzie wytepiiono gruźlice, ospę i tyfus... [LB 50]

Nie mam żadnych dowodów na to, że Żeromski, planując pierwszą podróż do Szwajcarii, sięgnął do zimowego wydania „Przewodnika kolejowego”. W listach pisanych z drogi znajduję sporo miejsc, które mogłyby czynić uprawnionym przypuszczenie, iż młody podróżny, układając swą marszrutę, korzystał z różnych rozkładów jazdy. Żeromski nie był typem „sprytnego reisendera”, potrzebował stale solidnego wsparcia (pokazują to listy ślone do Oktawii). Z bardzo intymnej korespondencji wynika wszak, że pisarz szukał towarzysza na drogę do Zurychu (liczył na podróż z Wasilewskim), że lękał się przesiadki w Lindau, że w Buchloe o włos nie został na peronie... Do Szwajcarii Żeromski wyjechał wreszcie – wrócić jeszcze do tej sprawy – jako człowiek poważnie chory. Obejmując posadę w Rap-

²³ „Przewodnik kolejowy” 1892 (półrocze zimowe), bez paginacji.

perswili, zapewne liczył, że dłuższy tam pobyt wpłynie znacząco na poprawę jego zdrowia. A „Przewodnik” przeznaczony był także dla tych, których drogi biegły do szwajcarskich uzdrowisk i stacji klimatycznych. Nie dysponuję dowodami, iż Żeromski miał w ręce polski „Przewodnik kolejowy”, skłonny jestem jednak sądzić, że – jeśli nawet w Kielcach z niego skorzystał – to temu nie zabrał ze sobą za granicę²⁴.

Będę czytał Żeromskiego (najpierw listy, a potem *Ludzi bezdomnych*) równoległe z „przewodnikami kolejowymi” z lat 1892 i 1896. Naturalne byłoby zapytać, czemu nie zrobili tego moi poprzednicy, wybitni znawcy sylwetki pisarza i wrażliwi interpretatorzy jego dzieł? Cześć odpowiedzi byłoby banalne stwierdzenie, że chodzi o publikacje zarówno wtedy, jak i dziś trudno dostępne, bardzo rozproszone w bibliotecznych lokalizacjach, mocno niekompletne w najbardziej nawet zasobnych zbiorach najważniejszych naukowych księżnic. Nie można tu jednak mówić o jakimś splocie niesprzyjających okoliczności. Żaden „przewodnik kolejowy” (nie mam w tym względzie odrobiny wątpliwości) nie pokaże, jak wyglądała „treść duszy młodego pisarza”. Jak długo pisanie biografii zmierzało do przedstawienia pisarza od tej strony, jak długo w życiu miały się liczyć tylko „służba ojczyźnie, umiłowanie ma-luczkich, piękno i dobro”, tak długo dokumenty kolejowe z końca XIX w. mogły spokojnie obrastać kurzem. W szanujących się humanistycznych księgozbiorach tomów „przewodników kolejowych” (naszych ani obcych) zazwyczaj nie ma, bo żaden z humanistów do niczego ich nie potrzebował, nie było zatem sensu, by uszczuplać nimi pojemność bibliotecznych magazynów²⁵.

Całkiem jeszcze niedawno los „przewodników kolejowych” przypominać mógł ten, który w zasobach humanistycznych bibliotek był udziałem map, planów miast, atlasów, przewodników turystycznych, rozmaitych informatorów i książek teledre-sowych. Ostatnio mapom wiedzie się znacznie lepiej, coraz więcej prac literaturo-znawczych (i kulturoznawczych) ma w swoim słowniku neologizm „mapowanie”, co pokazuje, że każde działanie artystyczne wymaga nie tylko korzystania z zasobów czasowych, ale też – musi zajmować kawałek przestrzeni. „Zwrot przestrzenny” skłonił humanistów do czytania mapy. Czy zdoła ich przekonać do rozkładów jaz-dy? Zauważmy, że rozkład jazdy nadaje się lepiej niż mapa do tego, by unaocznic istotę „zwrotu przestrzennego”. Trzeba bowiem przypomnieć, iż angielskie słowo „timetable” było w pierw złozeniem i miało formę (niekonsekwentnie respektowaną)

²⁴ Pisarz nie zabrał „Przewodnika kolejowego”, bo od Krakowa stawał się on mało użyteczny. Przy okazji warto wspomnieć o restrykcji celnej, którą stosowało Cesarstwo Austro-Węgier, a która obejmowała m.in. zakaz wwożenia... kalendarzy. Kalendarz był nieodłączną składową wydawnictw w rodzaju „Przewodnika kolejowego”, bardzo pomocną przy planowaniu podróży (w jednej z recenzji czytamy: „Przewodnik kolejowy» jest także odmianą kalendarza; pobieżnie wszakże traktując dział kalendarzowy, poświęca treść całą wyłącznie sprawie informacji kolejowych” (*Z piśmiennictwa. „Dziennik Łódzki” 1892, nr 22*)). O wspomnianej restrykcji pisze m.in. G. Smólski w swoim popularnym i wielokrotnie wznawianym informatorze *Wiedeń i jego okolice oraz podróż Dunajem z Passau przez Linz, Wiedeń do Budapesztu* (Wiedeń 1889).

²⁵ Niedogodności, które wskazałem, pozwoliło mi pokonać kilka osób. Nie będę wymieniać wszystkich, muszę wszakże podziękować tym, których wysiłek znacznie przekroczył rutynowe obowiązki. Serdeczne wyrazy wdzięczności zechcą przyjąć panowie Jan Jaroś z Czeskich Budziejowic (Jihočeská vědecká knihovna) i Andreas Curtius z Berlina (Deutsches Technikmuseum).

„*time-table*”, ta zaś stanowiła kalke, zadowmionego od dawna w angielszczyźnie, złożenia „*tide-table*”. W zgodzie ze swoją budową „*tide-table*” odwzorowywało to, co przestrzenne, a mianowicie głębokość akwenu (podczas przyływu lub odpływu morza), na tym, co przestrzenne (drewnianej tablicy z wypisanymi liczbami). „*Time-table*” to dosłownie czas uprzestrzenniony, zbrylony, fizycznie uchwytany, obdarzony ciężarem. Żeby się o tym przekonać, starczyło wziąć do ręki tom „Bradshaw’s Continental Railway Guide” z końca XIX w. lub niemiecki „Reichs-Kursbuch” z tego samego okresu. Czas u schyłku XIX stulecia stawał się jakością fizycznie odczuwaną także dlatego, że w różnych miejscach Europy podlegał rozmaitym manipulacjom. Przekraczanie państwowych granic (a niekiedy tylko – zmiana pociągu) wymagało nastawiania zegarków na nowo.

Pora wrócić do postawionych wcześniej pytań-zagadek. Przyjmę teraz ich inną kolejność, tak by być w zgodzie z chronologią dwóch szwajcarskich eskapad Żeromskiego (wyprawy do Zurychu ze stycznia 1892, wyjazdu rodziny do Rapperswilu w październiku 1892 i osobnego powrotu małżonków do kraju w czerwcu–lipcu 1896). W liście pisanym z Kielc do Oktawii (z 11 I 1892) pada bardzo czytelna, zdawać by się mogło, zapowiedź Żeromskiego: „Jutro o ósmej rano wyjadę stąd i wieczorem będę w Krakowie” (L-1 83). Jeśli zajrzemy do „Przewodnika kolejowego”, to okaże się, iż ustalenie faktycznego czasu, w którym rozpocząć się miała zagraniczna przygoda Żeromskiego, nie jest wcale proste. Tabela dla Kolei Iwangrodzko-Dąbrowskiej ma w nagłówku formułę: „Czas miejscowy. Zegar Petersb[urski] wyprzedza miejsc[owy] o 37 min”²⁶. Ale ten „czas miejscowy”, by różnił się wszędzie o 37 minut od czasu petersburskiego, miejscowy być nie mógł! Podane w tabeli odjazdy i przyjazdy odnoszą się najwidoczniej do czasu umownego, tego mianowicie, do którego stosowała się Warszawa, nie zaś tego, który pokazywały zegary w miejscowościach leżących między Iwangrodem (dzisiejszym Dęblinem) a Dąbrową (dziś stacją Dąbrowa Górnicza Gołonóg). Z zestawienia zatytułowanego *Różnica czasu w różnych miejscach Ziemi w porównaniu z czasem petersburskim* wynika, iż zegary miejskie w Kielcach cofnięte były w stosunku do warszawskich o 10 minut²⁷. Kieleckie chronometry wskazywały zatem godzinę ósmą w momencie, który w rachubie „czasu miejscowego”, przyjętego w przywołanej tabeli „Przewodnika”, odpowiadał godzinie 8.10. Kwestia, której nie umiem jeszcze rozstrzygnąć, dotyczy tego, co pokazywały kieleckie zegary dworcowe. Wydaje się bowiem pewne, iż służbowe rozkłady jazdy dla linii Iwangród–Dąbrowa opierały się na czasie petersburskim. Odjazd pociągu, który Żeromskiego zabrał ze sobą z Kielc, następował o 8.34 (lub 8.24 czasu lokalnego). Podejrzewam, że zegar dla podróżnych wskazywał w tym momencie godzinę 9.11. Mógł jednak (dla ułatwienia życia kielczan) pokazywać 9.01.

Zatrzymałem się na wyjeździe Żeromskiego z Kielc, by zbliżyć się nieco ku doświadczeniu, które stało się udziałem podróżnego w chwili przekroczenia granicy z Cesarstwem Austro-Węgier. Wiązało się ono z dwiema zmianami: szerokości toru (z 1524 mm na 1435 mm) i kolejowego czasu (z warszawskiego lub petersburskiego na środkowoeuropejski). Jedna i druga zmiana ma w sobie komponent prze-

²⁶ „Przewodnik kolejowy” 1892 (półrocze zimowe), s. 43.

²⁷ Zob. *ibidem*, s. 22.

strzenny, choć – paradoksalnie – ta czasowa musiała być mocniej odczuwana. Różnicy w rozstawie szyn przeciętny podróżny nie dostrzegał, ale nie mógł – by jego podróż przebiegała sprawnie – nie ustawić na nowo wskazówek zegarka. Kraków przywitał Żeromskiego skromną dawką nowoczesności, a zegary dworcowe pokazywały tu jeden (umowny) czas²⁸. Miasto nadal jednak miało swój własny, krakowski. W styczniu 1892 miejskie południe oznaczało dworcową godzinę 11.40²⁹. W korespondencji pisarza nie ma nigdzie wzmianki o tych różnicach. Żeromski żył najwyraźniej w epoce, w której kategoria dokładności jeszcze nie zadomowiła się w porządku codzienności. Dlatego we wskazaniach czasowych pisarza (przynajmniej tych ze wschodnich etapów drogi) znajdziemy wielkości mocno zaokrąglone. Zaokrąglenia są w informacji o podróży z Kielc do Krakowa („Ta długa jazda koleją od ósmej do siódmej wieczór – i to ściskanie serca!”, L-1 85), a potem w doniesieniu o wyjeździe z Krakowa do Wiednia: „Wyjechałem z Krakowa o dziewiątej, a tu [tj. w Wiedniu] stanąłem o ½ do 11 wieczorem, nie odpoczywając ani chwili [...]” (L-1 91). Przełożmy odcinek z Kielc do Krakowa na kolejowe realia ze stycznia 1892. Z Kielc wyjechał pisarz pociągiem „pocztowo-osobowym” nr 3 i dotarł nim o 12.34 do Strzemieszyc (dziś stacja nazywa się Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce). Tu czekała go niedługa przerwa i pierwsza przesiadka na pociąg osobowy ze Strzemieszyc do Granicy (dziś: Sosnowiec Maczki). Po odbytej kontroli paszportowej i celnej następował kolejny odcinek drogi, tj. krótki przejazd (już w wagonach kolei Austro-Węgier) do Szczakowej (dziś to Jaworzno Szczakowa). Po kontroli (zob. L-1 85) i przesiadce mógł Żeromski wyjechać stąd do Trzebini, by przesiąść się po raz ostatni (czyli czwarty!) i przybyć do Krakowa. O której? Najpewniej o 17.00, bo o tej porze docierał pociąg osobowy nr 31, skomunikowany z pociągiem z Granicy³⁰. Kraków opuścił Żeromski 15 I o 9.25. To pora rozkładowego wyjazdu do Wiednia pociągu osobowego nr 32³¹.

Język polski słyszał Żeromski do Oświęcimia, jeszcze dalej (do Piotrowic) odczytywał polskie napisy stacyjne. Warto to wrażenie miękkiego wchodzenia w obcość zapamiętać (przekazuje je pisarz Judymowej). Pociąg osobowy nr 32, jak wynika z rozkładu jazdy, stawał na wszystkich stacjach między Krakowem a Lundenbur-

²⁸ Dwa czasy na krakowskim dworcu i trzeci w mieście zarejestrował w swej relacji z września 1877 B. Prus. Piszę o tym w książce *Szalony bieg. Kolej i ciemna nowoczesność* (Warszawa 2015, rozdz. *Dworzec Gołuchowski* (i inne atrakcje)).

²⁹ Jednolity (obowiązujący na wszystkich stacjach) czas umowny (tzw. czas środkowoeuropejski) zaczął funkcjonować w Cesarstwie Austro-Węgier 1 X 1891. Czas krakowski (miejski) wyprzedzał czas środkowoeuropejski o 20 min, czas lwowski – o 36 min, a czas wiedeński – o 6 min (zob. *Czas kolejowy środkowoeuropejski*. „Kurier Lwowski” 1891, nr 273). Czas warszawski wyprzedzał czas krakowski o 4 min.

³⁰ Zob. „Reichs-Kursbuch” 1892, April, tab. 333. W XIX-wiecznych rozkładach jazdy stosowany jest zegar 12-godzinny, który będę dalej konsekwentnie zamięniał na 24-godzinny. Dworcowa godzina 17.00 odpowiadała 17.20 na miejskich zegarach. Dlaczego Żeromski wspomina o 19.00 („siódmej wieczór”)? Pisarz stanął w hotelu Pollera na ul. Szpitalnej, w sąsiedztwie dworca (to – jak czytamy w przewodniku – hotel „uczęszczany głównie przez podróżujących kupców” (G. Smólski, *Przewodnik ilustrowany po c.k. austriackich kolejach państwowych na szlakach Kraków–Sucha, Sucha–Żywiec–Zwardoń, Skawina–Oświęcim*. Wiedeń [1893], s. 5)). Całkiem prawdopodobną przyczyną różnicy czasowej mogło być... opóźnienie pociągu (jadącego do Krakowa z Lundenburga).

³¹ Zob. „Reichs-Kursbuch”, *loc. cit.*

giem. Na odcinku od Lundenburga do Wiednia pociąg ten miał przewidziany tylko jeden postój – w Gärnsendorfie³². To prawdopodobnie stąd wziął się zachwyt Żeromskiego, który płacąc za skromne miejsce w trzeciej klasie pociągu osobowego, od Lundenburga poczuł się „ekstra” – jak wytworny pasażer drogiego pociągu pospiesznego. Dlaczego jednak Żeromski pisze o postoju dwuminutowym we Floridsdorfie (rozkład pokazuje taki postój w Gärnsendorfie: 21.35–21.37)? Nie koniec moich wątpliwości związanych z Lundenburgiem. Pisarz wspomina w liście, że wysiadł i pił piwo („czysto niemieckie”), podlegał „jakimś oględzinom”, potem zaś był ów „diabelski sznelcug” (L-1 91), po którym jeszcze czas jakiś podróżny chwiał się na nogach. Nie wiem dotąd, z czym związane były wspomniane „ogłędziny”. Po przyjeździe do Wiednia (o 22.10) Żeromski nie musiał daleko przemieszczać się do hotelu. Jego Nordbahnhotel mieścił się przy Praterstrasse 72, zgodnie z nazwą – w najbliższym sąsiedztwie terminalu Nordbahnhof³³.

16 I 1892 o godzinie 21 wyjechał Żeromski z Wiednia do Innsbrucku. Wyjechał nie sam, ale w towarzystwie „młodego Polaka z Poznańskiego, a studenta w Zurychu” (L-1 93–94). Następnego dnia pisał już z Innsbrucku o swej podróży do tego miasta, odbytej ekspresem, „który wściekle kosztuje” (L-1 95). Odtworzmy sytuację Żeromskiego, biorąc tym razem do ręki dostępne na miejscu, w Innsbrucku, źródło informacji o ruchu pociągów. W numerze 11 dziennika „Innsbrucker Nachrichten” z 15 I 1892 znajdziemy *Wyciąg z rozkładu jazdy, ważnego od 1 listopada 1891*, a tu w dziale *Przyjazdy do Innsbrucku [Ankunft in Innsbruck]* zapis: „9.30 rano, pociąg pospieszny z Wiednia, Wenecji, Pontafel, Triestu, Villach, Klagenfurtu, Grazu, Linzu, Salzburga, Lend-Gastein, Zell a. S.”³⁴ Przywołany zapis informował nie tylko o tym, skąd przyjeżdżał pociąg pospieszny (a przyjeżdżał z Wiednia), ale także – z jakimi innymi miastami był skomunikowany (przez przesiadki). Mamy tu zatem pociąg Żeromskiego, nie ekspres wprawdzie, ale – pociąg pospieszny. Pociąg ten wart jest uwagi z dwu względów. Po pierwsze, prowadził on wagony (tylko 1 i 2 klasy!) do Zurychu (i dalej – do Paryża), a na odcinku z Wiednia do Selzthal był połączony ze składem, który stamtąd zmierzał na południe, przez Villach, do Wenecji³⁵. Żeromski ze swym towarzyszem zwiedzał „aż do 9-ej Wiedeń, jego »burgi i ringi«” (L-1 96), a zatem spędził nad Dunajem czas bardzo pracowicie, skoro pociąg z terminalu Westbahnhof wyruszał w drogę właśnie o 21. Po drugie, pociąg nie jechał przez Salzburg! Tymczasem w liście z Innsbrucku pisarz z zachwytem wspomina przejechany odcinek:

Jechałem przez Tyrol od Salzburga najcudniejszą okolicą, jaką można sobie wystawić. Księżyc

³² Zob. *ibidem*.

³³ Hotel działa do dziś, choć zmienił nazwę. Teraz jest to Austria Classic Hotel Wien (przypominający na tablicy przy wejściu o swej pierwotnej nazwie). Hotel w czasach odwiedzin Żeromskiego nie cieszył się najlepszą opinią. Orłowicz (*op. cit.*, s. 216) miał go na liście, która obejmowała „hotele przez Polaków uczęszczane”. Zaliczał go wszakże do „drugorzędnych”. Po wspaniałym budynku wiedeńskiego Dworca Północnego (Nordbahnhof), na który przyjechał pisarz, nie zostało nic. W miejscu dworca wznosi się dziś przeszklona bryła stacji Praterstern (obsługującej ruch lokalny).

³⁴ Zob. *Auszug aus dem Fahrplane giltig vom 1 November 1891*. „Innsbrucker Nachrichten” 1892, nr 11, s. 14.

³⁵ Zob. „Reichs-Kursbuch” 1892, April, tab. 367, 374.

oświecał te przepaściste, śpiczaste, porwane góry. Co chwila pociąg wlatywał w tunel lub przedzierał się między skalami nad głębią rzeki, jakiej nie opuszczał aż dotąd. [L-1 95–96]³⁶

List, przypomnijmy, zaczyna się od stwierdzenia: „Jestem na wysokości 2000 metrów, nie umyty, zaspany i trochę zdziczały”, po którym pada wzmianka o najbliższych podróźnych planach: „Tu muszę czekać na pociąg do trzeciej po południu” (L-1 95).

I Kądziała, i Adamczyk pozostawili zdanie o położeniu Innsbrucku bez komentarza, a wymagałoby ono niewątpliwie glosy badawczej. Przewodniki turystyczne z czasów wojaży Żeromskiego są bardzo precyzyjne, podając przy nazwie Innsbruck wysokość (mierzoną zazwyczaj na dworcu): 582 m n.p.m. Liczbę bliską 2000 mógł Żeromski zobaczyć na budynku dworca, ale – co łatwo zgadnąć – odnosiła się tam ona nie do wysokości mierzonej w metrach, lecz w stopach. Nie było to dokładnie 2000 m, wiemy już jednak, iż epoka Żeromskiego (i kultura kraju, z którego pochodził) nie znały tej precyzji, którą szczeni się nasza współczesność. Nieścisłość, o której wspominam, ma też inne wytłumaczenie. Wiąże się ona z tym, co dzisiejsza, humanistycznie ukierunkowana geografia nazywa subiektywnością postrzegania przestrzeni fizycznej. Żeromski już w Lundenburgu nakreślił pierwszy kawałek swej subiektywnej (kognitywnej) mapy Europy, nazywając lokalne piwo „czysto niemieckim” i myląc po drodze dwie stacje. W Innsbrucku dorysował drugi kawałek, bo opisał drogę do tego miasta przez Salzburg (a jechał przez Selzthal!) i poczuł, że znalazł się już bardzo wysoko, na poziomie 2000 metrów. W następnym liście (napisanym z Zurychu) pojawi się kolejny element tej mentalnej mapy: mowa jest o Feldkirch jako mieście leżącym w Tyrolu. A że jest to naprawdę bardzo prywatna wizja przestrzeni, przekona najlepiej jeszcze inny fragment ze szwajcarskiej korespondencji, ten, w którym pisarz pokaże Oktawii „poszarpany” szczyt Uetlibergu (zob. L-1 104)³⁷. Ta mapa mentalna stanowi ważną dokumentację z podróży. Wykorzysta ją pisarz, ekspediując Judymową do Winterthuru.

Jak wyglądał wyjazd Żeromskiego z Innsbrucku? Nastąpił on o 15.28. Pełna informacja, którą znaleźć mógł pisarz na stronie miejscowego dziennika, wyglądała tak: „3.28 po południu, pociąg osobowy do Lindau, Bregenz”. Czym kierował się Żeromski, gdy decydował się odbyć dalszą podróż tym pociągiem? Zaraz pod zacytowaną informacją jest bowiem odnotowany pociąg, który rzeczywiście pozwoliłby dojechać pisarzowi do Szwajcarii: „8.16 wieczorem, pociąg osobowy do Bregenz, Friedrichshafen, Konstancji, St. Gallen, Buchs, Chur, Zurychu, Bazylei, Paryża, Genewy, Lyonu, Marsylii”³⁸. Rozszyfrujmy oba te zapisy: pociąg o 15.28 pozwalał dotrzeć do Feldkirch (w Vorarlbergu), nie miał jednak połączenia z pociągiem do Buchs. Żeby się dostać do tej szwajcarskiej miejscowości, trzeba było wybrać pociąg o 20.16 lub – jadąc pociągiem wcześniejszym – spędzić noc na dworcu w Feldkirch.

³⁶ Kądziała (*op. cit.*, s. 411) cytuje ten list, zamieniając w pierwszym zdaniu przyimek „od” na „do”.

³⁷ Grzbiet Uetlibergu wznosi się łagodnie nad południowo-zachodnią częścią Zurychu. Od roku 1875 stał się bardzo łatwo dostępny – dzięki biegnącej niemal na sam wierzchołek kolei (adhezyjnej!). Często przykrywają go mgły, ale z żadnej strony nie prezentuje się jako „poszarpany”. O innych fragmentach mentalnej mapy Żeromskiego wspomina Ritz (*op. cit.*, s. 182, 189; badacz używa określenia „wymaglinowana Szwajcaria fikcji literackiej”).

³⁸ *Auszug aus dem Fahrplane.*

Lokalny dziennik „Feldkircher Anzeiger” nie pozostawia w tej materii żadnych wątpliwości: o 21.31 odjeżdżał z Feldkirch pociąg do Bregenz (i dalej – Lindau); przyjeżdżając tym pociągiem z Innsbrucku (a tak właśnie przyjechał Żeromski), trzeba było czekać na pociąg do Buchs do godziny 4.00³⁹. Żeromski spędził w Feldkirch ponad 6 godzin. Przyjechał późnym wieczorem w niedzielę, a wyjechał w poniedziałek wczesnym rankiem. Nawet w tak doskonale zorganizowanym kraju, jakim było Cesarstwo Austro-Węgier, i nawet na tak ważnym dworcu, jakim był Feldkirch, nocą z niedzieli na poniedziałek nie było gdzie kupić pocztowego znaczka. Znów jednak, rozwiązawszy jedną zagadkę, wpadam w pułapkę drugiej: po co Żeromski decydował się na wariant z nocą spędzoną na dworcu? Czemu w Innsbrucku nie poczekał i nie wyjechał stamtąd później, mając z późniejszego pociągu zagwarantowane dogodniejsze połączenie z pociągiem, który z Feldkirch odjeżdżał wcześniej rano do szwajcarskiego Buchs? Może, zachęcony pięknem krajobrazu Tyrolu, postanowił zobaczyć też, jak wygląda przejazd „na skalnych gzymsach arlberskiej drogi” (LB 291)? Ale, gdy jedzie się w kierunku zachodnim, „skalne gzymsy” zaczynają się dopiero od stacji w Landecku, gdzie pociąg osobowy Żeromskiego docierał już grubo po zapadnięciu zmroku⁴⁰. Nie wiem, co Żeromski przez 6 godzin zobaczył w Innsbrucku, pewne jest jednak, że i plan tego miasta mocno zsubiektywizował. W liście do szwagra, Rafała Radziwiłłowicza (pisanym już po powrocie z Krakowa, 14 II 1892), w żartobliwym tonie chwali się „zwiedzaniem”... lokali gastronomicznych. Z atrakcji Innsbrucku odnotował zatem tylko „Café Victoria” (zob. L-1 136)⁴¹.

Żeromski zjawił się na szwajcarskiej ziemi wczesnym rankiem 18 I 1892. Znalazł się w Buchs, gdzie jeszcze raz musiał przestawić wskazówki zegarka. Koleje szwajcarskie respektowały czas berneński, wcześniejszy od środkowoeuropejskiego o całe 30 minut⁴². Co zobaczył pisarz w drodze od granicy do Zurychu? Sądzę, że bardzo niewiele. W kompletnych ciemnościach przejechał odcinek do Sargans, gdzie przesiadł się na pociąg nr 212, zdążający z Chur. Najbardziej malowniczy odcinek szwajcarskiej trasy, biegnący wzdłuż południowego brzegu Wallen-See, nie różnił się niczym od pozostałych. Do Rapperswilu dotarł Żeromski o 7.09, gdy za oknem wciąż jeszcze panował styczniowy mrok. Jasność dnia przywitała go w Zurychu⁴³. Z Zurychu pisarz wracał do Krakowa inną drogą – przez Monachium

³⁹ Zob. *Winter-Fahrplan 1891-92*. „Feldkircher Anzeiger” 1891, nr 45, s. 4.

⁴⁰ O pięknie „arlberskiej drogi” – bijącej na głowę odcinek z Selzthal (według mentalnej mapy Żeromskiego: z Salzburga) do Innsbrucku – w korespondencji nie ma ani słowa. O tym, jak wyglądały „gzymsy”, dowiedzieć się można choćby z relacji M. Mycielskiego (*Listy z Paryża*. „Gazeta Lwowska” 1891, nr 136), spisanej pół roku wcześniej: „Kończę tę korespondencję w wagonie, jadąc wspaniałą »doliną klasztoru«, czyli Tyrolem [!]. Z okien dostrzegam rozciągające się u stóp moich, gdzieś w dole, domy maluczkie i ludzi prawie niewidzialnych, a naokoło góry, śniegiem pokryte, szereg olbrzymów surowych, poważnych, na których patrząc, mimowolnie zapytuję się, czy warto mówić, wspominać o objawach życia ludzkiego. Wobec tego obrazu wspaniałego przyrody, wiecznej i niewzruszalnej, przemijające wysiłki cywilizacyjne ludzi wydają się marnością nad marnościami”. Zob. też inną (i znacznie obszerniejszą) relację: [F. Ostróżyńska], *Szkice z podróży*. Przemysł 1892, s. 3-11.

⁴¹ „Café Victoria” mieściła się w hotelu „Victoria”, usytuowanym naprzeciw dworca kolejowego.

⁴² Szwajcaria przeszła na czas środkowoeuropejski 1 VI 1894.

⁴³ Zob. „Guide des voyageurs en Suisse” 1891, saison d’Hiver, s. 105. Dziś podróż z Sargans do

i Pragę. Pierwszy odcinek tej trasy, do Monachium, odbył trzema różnymi środkami transportu. Najpierw pociągiem z Zurychu do Romanshornu, potem statkiem z Romanshornu do Lindau, wreszcie – pociągiem z Lindau do Monachium. I z tej podróży zostawił dwa osobliwe świadectwa, z których jedno mówiło o lęku przed przesiadką, drugie – o niefortunnej przygodzie na stacji w Buchloe.

Podróż powrotną rozpoczął pisarz 29 I 1892 na dworcu w Zurychu. Wsiadł do pociągu nr 17, odjeżdżającego o 18.55. Pierwszy krótki postój pociągu nastąpił w Winerthurze; do stacji w Romanshornie pociąg docierał o 21.20 (jego stacją docelową był Rorschach). Tu, w Romanshornie, zaczynał się drugi etap podróży – rejs statkiem przez Jezioro Bodeńskie. Pociąg i statek były ze sobą skomunikowane, stacja w Romanshornie leżała tuż przy przystani, szwajcarski rozkład jazdy informował o tym połączeniu, wraz z godziną odplynięcia statku z Romanshornu (21.25) w tej samej kolumnie, która podawała szczegóły trasy pociągu nr 17. Jest w niej także godzina odjazdu pociągu z Lindau (23.20), nie ma jednak godziny przyplłynięcia statku z Romanshornu do Lindau!⁴⁴ Po przyplłynięciu do Lindau pasażerów ze Szwajcarii czekać miała kontrola paszportowo-celna. Także tych, którzy kontynuowali podróż i zamierzali przesiąść się do pociągu. Plan bawarskiego miasta (znaleźć go można było w przewodnikach Baedekera) pokazywał, że dworzec odsunięty jest nieco od przystani⁴⁵. Może Żeromski sięgnął na statku po kieliszek „*Rheinwein*” (L-1 107), by – gdy dobieje do brzegu – łatwiej poradzić sobie z przesiadkowym stresem? W każdym razie przesiadkę w Lindau musiał oceniać pisarz jako znacznie trudniejszą od tych, które miał wcześniej. Przyjeżdżając do Buchs cofał swój zegarek o pół godziny, płynąc do Lindau czuł na środku jeziora kołysanie statku i ogólną (czasowo-przestrzenną) niestabilność.

Wspomniałem już o stosowanej na kolejach Austro-Węgier praktyce łączenia relacji pasażerskich, które na pewnych odcinkach obsługiwane były przez jeden pociąg. Pisałem o pociągu pospiesznym, którym Żeromski dotarł do Innsbrucku, a który z Wiednia do Selzthal jechał z wagonami zdążającymi do Wenecji. Podobne operacje łączenia/dzielenia dokonywały się na wielu trasach kolejowych – i nie tylko w Cesarstwie Austro-Węgierskim. Koniec XIX w. zna też kategorię tzw. wagonów komunikacji bezpośredniej (*directer Wagen* – zwykle wagonów sypialnych i/lub wagonów 1 i 2 klasy), które na stacji (mogła nią być stacja graniczna) przeczepiane były do jadącego dalej składu (do nowego pociągu przesiadali się zatem tylko pasażerowie 3 klasy). System dzielenia/łączenia składu praktykowały także koleje bawarskie (Bayerisch Staats-Eisenbahn), m.in. w relacjach z Lindau. Pociąg Żeromskiego zmierzał do Monachium (gdzie docierał o 6.25) i do Berlina. Jego podział następował kilka godzin po wyjeździe z Lindau, na stacji w Buchloe. Tu prawdopodobnie Żeromski zorientował się lub dowiedział, że wsiadł nie do monachijskiej części składu, tu więc podjął desperacką próbę naprawienia swojego błędu, wysiadł i o mały włos nie został na peronie... W Buchloe pociąg znalazł się

Zurychu wygląda inaczej: pociągi dalekobieżne od stacji Ziegelbrücke jadą przez Pfäffikon SZ, Wädenswil i blisko 10-kilometrowy tunel Zimmerberg.

⁴⁴ Zob. *ibidem*, s. 84–85.

⁴⁵ Zob. K. Baedeker, *La Suisse et les parties limitrophes de la Savoie et de l'Italie. Manuel du voyageur*. Wyd. 27. Leipzig 1911 (plan między s. 36 a 37).

o 4.20 nad ranem, przesiadka w tych warunkach (w końcu stycznia!) była szczególnie dolegliwą operacją. Opór stawiały nie tylko sztywne kolejowe uregulowania (wyznaczające pociągowi nocną porę jazdy), ale przede wszystkim – ciało pasażera. Przygoda w Buchloe musiała wyrwać Żeromskiego ze snu. Aby poradzić sobie z tym etapem podróży, trzeba było przewyciężyć własną fizyczną słabość, znużenie i rozespanie. Pisarz, szczęśliwie, wszystko to pokonał. Judymowej, którą obdarzył swoim przesiadkowym łękiem sprzed Lindau, na podobne zwycięstwo nie pozwolił.

Zostawiłem na koniec dwie zagadki, które dotyczą wspólnej podróży Żeromskich do Rapperswilu (w połowie października 1892) i osobnego powrotu małżonków do kraju (Oktawii z córką – w czerwcu 1896 i Stefana w lipcu 1896). Rozwiązując je, przejdę do części, którą wcześniej zapowiedziałem jako strategiczne wyzyskanie rozkładów jazdy. Wszystko bowiem, co do tej pory napisałem (bądź – niemal wszystko), dałoby się bez trudu wkomponować w biografię młodego Żeromskiego ułożoną przez Kądziałę lub do kalendarium, jakie przygotowali Eile i Kasztelowicz. Żaden z wywołanych dotąd drobiazgów biograficznych nie zmienia utrwalonego portretu pisarza, nie chwije sylwetką „człowieka, dla którego służba ojczyźnie, umiłowanie maluczkich, piękno i dobro były jedynym prawem”. Wspominałem wprawdzie o pewnych nieodnotowanych zbieżnościach między życiem a twórczością (doświadczeniami Żeromskiego i Judymowej), sugerowałem pokrewieństwa tam, gdzie ich dotąd nie widziano, wszystko to wszakże mieści się w obrębie skanonizowanego stylu interpretowania *Ludzi bezdomnych*. Zatrzymam się teraz dłużej na dwóch podróżach prawdziwych i jednej fikcyjnej, by pokazać nie tylko to, że istniejące między nimi podobieństwa pozwalają lepiej uchwycić sens fragmentu powieści (rozdziału *W drodze*), ale też – że nadają one temu fragmentowi rolę klucza do rozumienia całości. Skończyłem rozwiązywanie listowych zagadek na tym, co zdarzyło się w Lindau i w Buchloe. W obu tych miejscach dość spokojna podróż ujawniła pisarzowi inne oblicze. Uświadomiła mu z całą mocą, że ma ciało, że stale wiezie je ze sobą i że musi je sprawnie przeladowywać z wagonu do wagonu w miejscach przesiadek kolejowych. Taki somatyczny wymiar podróżowania zaznaczył się w styczniowej eskapadzie jeszcze w dwu typach doświadczeń, które chciałbym tutaj wskazać.

Pierwsze z tych doświadczeń nazwałbym „przebijaniem się” ciała. Żeromski podróżował zimą, śnieg stanowił najoczywistszą zaporę, w drodze z Wiednia doszły do tego jeszcze Alpy, które „arlberska droga” pokonuje serią bardzo stromych podjazdów, wiaduktów, tuneli i galerii przeciwlawinowych. Na odcinku między Landeckiem a Bludenz myśl inżynierska musiała stawiać czoła żywiołowi przyrody także długo po uruchomieniu całej linii⁴⁶. Na dwa tygodnie przed przyjazdem Żeromskiego doszło do osunięcia się skał na szlaku powyżej stacji Hintergasse⁴⁷. Pisarz tego

⁴⁶ Kolej arlberska (Arlbergbahn) jest wybitnym osiągnięciem inżynierii kolejowej końca XIX wieku. Oddana do użytku w 1884 r. linia łączyła wschodnie rejony Austrii z prowincją Vorarlberg, Jezio-rem Bodeńskim i siecią kolejową Szwajcarii, a jej wizytówkę stanowił ponad 10-kilometrowy tunel pod Przełęczą Arlberską (między stacjami St. Anton i Langen). Dziś przebieg tej linii w wielu najtrudniejszych terenowo miejscach został zmieniony („schowany” do tuneli).

⁴⁷ Zob. informacje o zdarzeniu: „Bludenz Anzeiger” 1892, nr 2. Dziś miejsce, w którym 2 I 1892 doszło do tego obrywu (znajdujące się między Hintergasse a Dalaas, na 125,7 km trasy), zabezpiecza betonowa galeria przeciwlawinowa. Jeszcze poważniejszy incydent nastąpił 9 VII 1892. Masy

nie odczuł, bo 17 stycznia ruch na tym odcinku odbywał się już bez zakłóceń, sądzę jednak, że owo wydarzenie nie przeszło zupełnie bez echa. Przedstawiła je mianowicie zamieszczona w książce Arthura Achleitnera i Emila Uhla rycina: z lokomotywą stojącą przed ogromnym obrywem skalnym, na wąskiej półce, po której przebiega tor kolejowy. „Gzymisy arlberskiej drogi” to najlepszy podpis, jaki mógłby zjawić się pod tą ryciną⁴⁸. Czy widział ją Żeromski? Pewniejszy jestem, że widział rycinę niż same „gzymisy”. I drugie doświadczenie, które nazwę „przebijaniem” cielesnej powłoki. Swoją powrót z Zurychu pisarz opóźnił, bo – jak się dowiadujemy z listu – „między Lindau i Monachium rozbił się jakiś pociąg, wskutek czego cztery gęsi (a jak utrzymują inni – cztery studentki) utraciły życie” (L-1 104–105). W następnym zdaniu zjawia się radość, że będzie można wkrótce „rozstać się z tutejszymi befsztykami z końskiego mięsa”. Zabite gęsi, konie i studentki mają jedną wspólną rzecz. Ciała z rozprutymi powłokami.

Zacząłem ten szkic od przypomnienia trzech spojrzeń na biografię Żeromskiego, które potraktowałem jako mocno do siebie zbliżone. Teraz muszę ten sąd trochę wysubtelnić, dodając, iż w krótkim artykule Ritzza dochodzi do głosu perspektywa, która będzie mnie odtąd interesowała. Omawiając mianowicie szwajcarskie obrazy w twórczości młodego Żeromskiego, Ritz widzi w nich także ludzkie ciała. Najwięcej uwagi badacz poświęca opowiadaniu *O żołnierzu tułaczu* i w swym wnikliwym rozbiornie pokazuje m.in., jak „młody generał Gudini zmienia się w trakcie wspinaczki coraz bardziej z reprezentanta funkcji w postać cielesną”⁴⁹. Transformacja, którą dostrzega Ritz, pomoże mi oddać istotę „zwrotu”, jaki zamierzam wykonać. Chcę bowiem młodego Żeromskiego, wyprawiającego się dwukrotnie do Szwajcarii, potraktować nie jako abstrakcyjnego „reprezentanta funkcji”, lecz – „postać cielesną”. Co ciekawe, ten cielesno-materialny aspekt prześwieca przez monografię Piółuna-Noyszewskiego. Jest tam jednak wyraźnie tłumiony, odsuwany na drugi plan, traktowany jako niepotrzebny balast. Najwymowniejszym przykładem takiego gospodarowania cielesnością pisarza jest obszerny cytat z *Puszczy jodłowej*, użyty w początkowej partii biografii. Przytoczony fragment wygląda następująco:

Zdobywanie przestrzeni za dni młodości za pośrednictwem mocy mięśniowej, która tak bez wysiłku dawała sobie radę z odległościami, wycisnęło swój obraz niezatarty na pojmowaniu, a raczej na uprzytomnianiu sobie wszelkich wymiarów. Miarą przestrzeni była i jest dla mnie odległość różnych miejsc w tamtych stronach. Dwie wiorsty – to polna droga z Ciekot do Wilkowa, trzy wiorsty – to gości-niec z Krajna do Górna, trzy mile – to linia prosta z Kielc do Świętej Katarzyny. Każda trudna, duża i ciężka praca jakiegokolwiek natury, literacka, biblioteczna czy inna, obrazowo i porównawczo mierzy się w mej wyobraźni, w mej sile mięśniowej i nerwowej na wysokości góry Radostowej. Jestem oto u jej podnóża, w Leszczynach, w Mąchocicach, w Bęczkowie, – jestem na pierwszym garbie, na drugim, na

skalne zablokowały 300-metrowy odcinek niedaleko Langen (zob. *Der Bergsturz bei Langen*. „Vorarlberger Landes-Zeitung” 1892, nr 156). Przerwa w ruchu pociągów trwała do 24 VII. Kiedy w październiku podróżowali tędy Żeromscy, w miejscu osunięcia budowano tunel. Obecnie trasa kolejowa w tym rejonie została zmieniona i dwutorowa linia poprowadzona jest w nowym tunelu Bli-sadonna (który w przyszłości ma być jeszcze wydłużony).

⁴⁸ Zob. A. Achleitner, E. Uhl, *Tirol und Vorarlberg. Neue Schilderung von Land und Leuten. Mit farbigem Trachtenbildern, einer Karte, zahlreichen Illustrationen und Originalbeiträgen*. Leipzig 1894, s. 512.

⁴⁹ Ritz, *op. cit.*, s. 192.

trzecim, – jestem niedaleko wierzchołka, – jestem na szczycie! Widzę już mój kres i mój cel: rodzinny dom! Schodzę z rozmachem w dół. Otom już w granicy naszych pól. Widzę drzwi, przekraczam próg... Upadam po trudzie na cichy i radosny spoczynek...⁵⁰

Ten długi i mocno nasycony somatycznymi doznaniem fragment skomentował Piołun-Noyszewski jednozdaniowym akapitem, w którym główny akcent położył na... „tajemnice natury”⁵¹.

Napisałem w pierwszym zdaniu artykułu, że śladem po szwajcarskich podróżach Żeromskiego są listy i rozkłady jazdy. Wracam teraz do tej opozycyjnej pary, by skupić się na tym, czym uzasadniam dokonane przeciwstawienie. List jest produktem działającej świadomości, odsyła do podmiotu, który jakoś swoją sytuację werbalizuje, odtwarzając zarówno to, co można nazwać wnętrzem (lub „duszą”), jak i to, co składa się na przedmiotowe (zewewnętrzne) otoczenie. Istotną jest tu relacja reprezentowania, przenoszenia stanów psychicznych i krajobrazów – w słowa, zdania, akapity. List włącza się do utekstwowionej części biografii; nie wszystko w liście jest „reprezentacją”, słowami można robić też inne rzeczy, można nimi wyznawać, obiecywać, chwalić, skarżyć się komuś na los. Podróż (zwłaszcza taka, której towarzyszy rozłąka z osobą bliską) niesie zazwyczaj wiele okazji do tego, by pisać i werbalizować: wspominać, wyznawać uczucia i uskarżać się na samotność. Te wszystkie utekstwowienia (i dokonywane w listach „reprezentacje”) stanowią jednak na morzu każdej podróży coś na kształt archipelagu drobnych wysepek. Bo przemieszczając się, trudno pisać, a w każdym razie – nie da się tego robić stale, bez przerwy, bez długich okresów zaplanowanej lub wymuszonej bezczynności. Jadąc, trzeba jeszcze spać, jeść, pić, przesiadać się, pić piwo na stacji lub wino na statku, spoglądać w okno, wymieniać uprzejmości ze współpodróżnymi. Poza wzlotami korespondencyjnymi jest w podróży zawsze przyziemność drogi, którą list może zagarniać (reprezentować), ale nie musi. Jak wiadomo, da się podróżować, nie pisząc. Podróż Żeromskich z Kielc do Rapperswilu, która odbyła się w październiku 1892, nie ma żadnej listownej dokumentacji, a przecież wiemy doskonale, że mimo to... odbyła się.

Przywiązanie do tego, co udokumentowane w listach, i spoglądanie na biografię Żeromskiego wyłącznie tak, jak pozwala na to korespondencja, nie odda prawdy codzienności. Nie odda tego, że tożsamość pisarza realizowała się nie tylko wtedy, gdy pisał do żony lub do znajomych. Bo jadąc z żoną i jej córką, nie pisał. A był wciąż Żeromskim – (jakoś) jedzącym, pijącym, jadącym, śpiącym w wagonie. Kiedy skupimy się na korespondencji, kiedy założymy, że życie pisarza spełnia się tylko przez momenty pisania listów (i spisane w listach), tzn. chwile zaświadczone aktywnością psychiczną i naprężeniami świadomości, to – gdy dochodzimy do tego odcinka biografii, który wypełniała sobą październikowa podróż rodziny do Szwajcarii – trzeba nam zamilknąć lub zamknąć kilkudniową mordęgę w prostym powiadomieniu: „Z Kielc Żeromscy wyjeżdżają do Rapperswilu, gdzie zamieszkali przy Bahnhofstrasse u pani Schwartz”⁵². Podejście wierne „teorii reprezentacji” prowa-

⁵⁰ S. Żeromski, *Puszcza jodłowa*. Warszawa-Kraków 1926, s. 15–16. Zob. też Piołun-Noyszewski, *op. cit.*, s. 98.

⁵¹ Piołun-Noyszewski, *ibidem*.

⁵² *Stefan Żeromski. Kalendarz życia i twórczości*, s. 136. U Piołuna-Noyszewskiego (*op. cit.*,

dzi badacza do milczenia lub do banalizowania biografii pisarza. Rzecznicy teorii konkurencyjnej, którzy podkreślają potrzebę docierania do rutynowej codzienności, utrzymują, że zwykle zdarzenia zwykłych ludzi „są rzadko wypowiedane, stale są jednak dokonywane i odczuwane”⁵³. Żeromski w drodze do Rapperswilu był nie tylko pisarzem, lecz także pasażerem. Jeśli o tym się zapomni, całą podróż udźwignie w jego biografii jeden beznamiętny czasownik: „wyjechał”. Jeśli wszakże weźmiemy pod uwagę, że – będąc już pisarzem – był młody Żeromski zarazem mężem, ojcem (nie swojej córki) i pasażerem, wtedy znacznie nam się odsłaniać dokumentacyjny pożytek, jaki przynieść mogą rozkłady jazdy.

List (choćby najdłuższy i najbardziej analityczny) zatrzymuje w sobie chwilę utrwalania. W rozkładzie jazdy są natomiast długie godziny i rozpisane na te godziny doświadczenia pasażerskich ciał. Podróż i jej rytm kształtowały epistolografię Żeromskiego, nigdzie ta fundamentalna zależność nie uległa odwróceniu. Oczywiście, w przeciwieństwie do listu rozkład jazdy nie rejestruje doświadczeń jednostkowych, mogą być one u poszczególnych podróżnych bardzo różne. Rozkład pozwala odtworzyć pewien ramowy scenariusz, w którym zmieścić się musiały konkretne (jednostkowe) sposoby odczuwania tej samej drogi. Rozkład unaocznia to, czym była podróż w aspekcie somatycznym: jak długo przemieszczały się ciała, o której godzinie musiała nastąpić mobilizacja sił fizycznych i psychicznych (moment odjazdu) i o której następowała tych sił demobilizacja (godzina przyjazdu do stacji docelowej). „Przewodnik kolejowy” pozwala uświadomić sobie, skąd brały się różnice w doświadczeniu tej samej drogi, jak wyglądał skład pociągu (trzy klasy czy tylko 1 i 2?), czy były w nim wagony sypialne lub/i wagon restauracyjny, kiedy wypadały większe postoje i jak długo trwały, ile czasu zabierały przesiadki, jak bardzo należało się na węzłowych stacjach z przesiadaniem spieszyć.

Czegoś jednak z rozkładu, nawet najbardziej szczegółowo przygotowanego, wyczytać się nie da... Wspomniałem już, że z godzin odjazdów i przyjazdów nie dowiemy się, jak wyglądała „treść duszy młodego pisarza”. Nasza wiedza o warunkach podróży zatrzyma się w jakimś miejscu, i to bardzo daleko od tego, co w każdym wojażu jest najciekawsze. Rozkład powie o czasie jazdy, ale ten sam czas może wypełniać sen, nuda, zajmująca konwersacja, lektura książki lub badanie zaokienego krajobrazu. Żaden rozkład nie odda gęstej atmosfery zatłoczonego przedziału trzeciej klasy, ciężkiej woni ściśnionych i długo nie mytych ciał, chłodu ciągnącego od nieszczelnego okna, uczucia beznadziei, jaka bije z widoku na pół uspiomych korpusów ludzkich. I tu trzeba wspomnieć o źródle, którego znaczenia nie da się przecenić. O takim źródle, które zdolne jest uchwycić i wyrazić najsubtelniejsze nawet relacje między człowiekiem a miejscem, ciałem pasażera a przedzia-

s. 319) kondensacja zdarzeń jest jeszcze większa: „We wrześniu 1892 r. Stefan Żeromski, spędziwszy lato w Nałęczowie, zaślubia panią Oktawię z Radziwiłłowiczów Rodkiewiczową i przenosi się z żoną do Szwajcarii, gdzie obejmuje stanowisko młodszego bibliotekarza w Muzeum Polskim w Rapperswilu”. Podobnie u Kądzieli (*op. cit.*, s. 468): „Po ślubie Żeromscy udali się do Kielc w celu załatwienia formalności paszportowych. Następnie Żeromscy wraz z Henią Rodkiewiczówną, córką pani Oktawii z pierwszego małżeństwa, wyjechali do Rapperswilu, gdzie zamieszkali początkowo w dwupokojowym lokalu przy Bahnhofstrasse u madame Schwartz”.

⁵³ P. Hubbard, R. Kitchin, B. Bartley, D. Fuller, *Thinking Geographically. Space, Theory and Contemporary Human Geography*, London 2002, s. 103.

łem kolejowym lub salą poczekalni. Jest nim, co łatwo zgadnąć, literatura. Geografowie studiujący wiktoriański Londyn muszą wykorzystywać powieści Dickensa⁵⁴. Historyk, który chciałby zrozumieć, czym była dla XIX-wiecznych ludzi podróż pociągiem, musi czytać literaturę piękną. Prawdziwe realia tych podróży dają się bowiem wydestylować z fikcyjnych przygód, rozgrywających się w gronie fikcyjnych postaci⁵⁵. Literatura najlepiej pokazuje, jak abstrakcyjna przestrzeń wagonu trzeciej klasy stawała się nasyconym znaczeniami miejscem. To w beletrystyce widać kolej tak, jak nie zdołają odtworzyć jej żadne rozkłady jazdy, fachowe opisy, zestawienia statystyczne czy najlepsze nawet zdjęcia. Ktoś, kto zdecyduje się napisać polską socjologię wagonu trzeciej klasy, będzie musiał sięgnąć do Żeromskiego (m.in. do *Promienia* i do *Ludzi bezdomnych*) oraz do paru innych pisarzy, którzy wyprawiali koleją swych niezbyt bogatych bohaterów⁵⁶.

Z omawianych dotąd podróży szczególnie ważna dla rozumienia *Ludzi bezdomnych* jest ta, którą odbyła Oktawia, udając się 11 VI 1896 z córką Henryką w długą i kilkuetapową drogę z Rapperswilu do Nałęczowa. Fikcyjna eskapada Judymowej jest literackim przetworzeniem rozmaitych przeżyć pisarza (o niektórych już wspominałem), jej kręgosłupem była wszakże ta prawdziwa i dobrze korespondencyjnie zaświadczona wyprawa żony Żeromskiego. O tym, jak w szczegółach mogła wyglądać, nigdy się już nie dowiemy. Lektura listów obojga małżonków, wsparta czytaniem rozkładów jazdy i informatorów turystycznych, dać może o tej wyprawie dość dobre wyobrażenie. Światło na nią rzuca też sam Żeromski w powieści, stawiając swoją bohaterkę w sytuacji bliźniaczo podobnej do tej, z którą musiała borykać się jego żona. Z drugiej strony, pisarz zadbał, by obie podróże (prawdziwa żony i fikcyjna Judymowej) w kilku swoich rysach były do siebie wybitnie niepodobne. Podróż Oktawii wygląda pod pewnym względem jak kopia samotnej wyprawy Stefana ze stycznia 1892. W jednej i w drugiej wysoka częstotliwość korespondencji skorelowana była z rozkładami jazdy. Wracam do zagadki dotyczącej zaginionego listu (z „odkrytką”), który Żeromski odebrał rankiem 13 VI. Pisała go Oktawia najpewniej z Innsbrucku lub z Salzburga, bo tam jej pociąg (osobowy, nr 12/11) miał planowe, ponad 2-godzinne postoje.

Podróż Oktawii z Rapperswilu do Nałęczowa zaczęła się 11 VI 1896. O której? Ze stuprocentową niemal pewnością pozwalają to ustalić korespondencja i rozkład jazdy. Oktawia z Henryką musiały wyjechać pociągiem odchodzącym o 20.04, tym samym, którym jakiś czas później zamierzał wrócić do kraju Żeromski. Szykując się do powrotu, pisarz komunikował szwagrowi w liście z 27 VI 1896:

Dzień mego wyjazdu to 15 sierpnia wieczór, godzina ósma minut 3, do której to chwili pozostaje mi wytrwać tutaj tygodni siedm, godzinę jedną i minut 6, czyli dni 49 i wyżej wzmiankowaną liczbę godzin oraz minut. [L-2 388]

⁵⁴ Zob. *ibidem*, rozdz. *Geographies of Language and Literature*.

⁵⁵ Przekonuje o tym klasyczna monografia W. Schivelbuscha *Geschichte der Eisenbahnreise* (München 1978), spopularyzowana przez angielski przekład: *The Railway Journey. Trains and Travel in the 19th Century*. Transl. A. Holló. Oxford 1980.

⁵⁶ Trzecią klasą podróżuje też człowiek bogaty. Hrabia N. z noweli W. Kosiakiewicza *Trzecia klasa* (1890) musi w drodze do Warszawy znosić spartańskie warunki i plebejskie towarzystwo, bo na granicy, w Aleksandrowie, zorientował się, że został okradziony.

Nie ulega kwestii, że Żeromski pisał o połączeniu, z którego wcześniej skorzystała jego żona z córką. Obie wyjechały z Rapperswilu o godz. 20.04 pociągiem nr 217, relacji Zurych–Chur. W Sargans (o 21.59) czekała podróżniczki pierwsza przesiadka – na pociąg, którym dotarły do granicznego Buchs. Tu odbyła się kontrola celna i paszportowa, tu też Oktawia znalazła chwilę, by o tym odcinku podróży zakomunikować mężowi. O 23.10 w Buchs zaczął się następny etap: krótki przejazd do Feldkirch⁵⁷, tam zaś, o godz. 0.23 (już 12 VI) – etap najdłuższy i bez wątplenia najuczulliwszy: blisko 30-godzinna jazda do Wiednia, którą przerywały dwa nieco ponad 2-godzinne postoje, w Innsbrucku (od 6.55 do 8.58) i w Salzburgu (od 18.08 do 20.26). Wiedeń (Westbahnhof) przywitał podróżniczki o 6.00 (13 VI)⁵⁸. Cały ten odcinek znalazł odzwierciedlenie w korespondencji małżonków. 12 VI Żeromski skarżył się w liście: „Dopiero doba upłynęła od Twego wyjazdu... Jeszcze nie dojechałaś nawet do Wiednia, kiedy ja to piszę” (L-2 374). Dzień później, przybywszy do Wiednia, Oktawia donosiła mężowi: „Dotąd nie czuję się zmęczona, bo dobrze spałam obie noce dzięki 50 krajcarom”⁵⁹.

Co jeszcze o somatycznym wymiarze drogi Oktawii do Wiednia powie nam rozkład jazdy? Powie sporo o kondycji materialnej Żeromskich. Długą drogę odbywały dwie kobiety, skazane na pociągi osobowe i przedziały trzeciej klasy. Wiemy już, że w Feldkirch wręczone konduktorowi 50 krajcarów pozwoliło na jakąś odrobinę komfortu (być może osobny przedział, w którym zmęczone podróżniczki mogły bezpiecznie zasnąć), długi postój w Innsbrucku nie tylko dał Oktawii okazję do zjedzenia ciepłego posiłku, ale też przyniósł gorzkie doświadczenie. Oto, zgodnie z rozkładem, następowało tutaj dzielenie składu pociągu: jego pierwsza (pospieszna, a zatem droższa) część wyruszała do Wiednia już o 7.15, by zameldować się u celu jeszcze tego samego dnia o 21.15; druga (wciąż osobowa) wyruszała później i fundowała podróżnym jeszcze jedną noc w drodze. Może o nierówności, której posmakowała w Innsbrucku, wspomniała Oktawia w niezachowanym liście do męża? Tu, w stolicy Tyrolu, przekonać się można było, iż większe pieniądze dają ciału wygodę podróżowania. Aby szybciej znaleźć się w Wiedniu, trzeba było dodatkowo zainwestować w drogę więcej niż 50 krajcarów.

„Czy Ci też w Wiedniu wszystko pomyślnie udało się załatwić?” – pyta Żeromski 13 VI (L-2 375). Nie znając jeszcze tego pytania, Oktawia pisze:

Posyłam Ci pas[z]port, a ja mam osobny; zapłaciłam 4 guld[eny]. Masę miałam chodzenia i dużo strachu, bo w pośpiechu zgubiłam kwit na rzeczy i bałam się, że mi kto inny rzeczy zabierze – ale teraz wszystko już w porządku. Widziałam Nowy Burg i Augustinekirche, bo tam cudny pomnik Canovy. Teraz pojedę z Henią do Wenecji Wiedeńskiej, a potem na kolej. Obym w Tworkach znalazła list od Ciebie⁶⁰.

⁵⁷ Zob. „Guide des voyageurs en Suisse” 1896, saison d’Été, s. 132.

⁵⁸ Zob. „Der Conducteur” 1896, Mai, s. 40–49.

⁵⁹ Zob. O. Ż e r o m s k a, *Listy do Stefana Żeromskiego*. Oprac., wstęp, przypisy Z. J. A d a m c z y k. Łódź 1972, s. 4. O podróży z Rapperswilu do Nałęczowa wspominała córka, Henryka (*Pamiętnik*, s. 209): „Wracałyśmy we dwie z Mamą do Polski, Stefan miał przyjechać potem, gdy zakończy swą pracę bibliotekarską i zda pracę swemu następcy. Mama nie mogła już z tęsknoty do kraju wytrzymać, chciała też przygotować sposób życia i utrzymania w kraju. Żeromski ze zdrowiem poprawił się – ja znów niepokoiłam Mamę, byłam mizerna i chuda po ciężkiej odrze”.

⁶⁰ Ż e r o m s k a, *op. cit.*, s. 3.

13 VI 1892 był w Wiedniu dniem o umiarkowanej temperaturze, nieco niższej niż przeciętna (w południe zanotowano 20°C)⁶¹. Pogoda sprzyjała zatem obu podróżniczkom, które zdecydowały się połączyć cel turystyczny (ogłądanie Nowego Burgu i Augustinekirche) z bardzo praktycznym. Powrót do kraju wymagał wizowania paszportów⁶². Trzeba było to zrobić w rosyjskim konsulacie na Reiserstrasse 35 (dziś to nr 45–47), w godzinach jego urzędowania, tj. między 13 a 16⁶³. List Oktawii mówił o szczęśliwym zakończeniu przygody z bagażami na dworcu, o obejrzeniu niezwykłości w centrum miasta i o załatwieniu formalności paszportowych (blisko centrum). Mogła być godzina 14–15. W planie leżała jeszcze wizyta w Wenecji Wiedeńskiej, tj. w części Prateru, imitującej fragmenty włoskiego miasta, wybitnej atrakcji, która od roku przyciągała do siebie zwiedzających⁶⁴. Oczywiście, przyciągała nie za darmo. Za wstęp Oktawia musiała zapłacić 50 krajcarów (30 za siebie i 20 za córkę). 13 VI (w sobotę) można było w wiedeńskiej Wenecji podziwiać m.in. święto róż i corso kwiatowe, a na godzinę 21 zapowiadano pokaz iluminacji⁶⁵. Obie podróżniczki nie mogły go jednak już zobaczyć. Ich pociąg odchodził z sąsiadującego z Wenecją Wiedeńską dworca Nordbahnhof o 19.05. Gdyby miały większe fundusze, mogłyby nacieszyć oczy iluminacją i wyruszyć do kraju dopiero o 21.30⁶⁶.

Trzebinia, Szczakowa i Granica – to miejsca kolejnych przesiadek obu podróżniczek, już 14 VI. Tego samego dnia o 21.13 pociąg pocztowy nr 10 dotarł do Pruszkowa, skąd mogły się dostać do pobliskich Tworek. Prawdopodobnie tym samym pociągiem następnego dnia (15 VI) wyjechała Oktawia z córką do Warszawy. Tam pociągiem Drogi Żelaznej Obwodowej (o 21.58) przedostały się z dworca Warszawa Wiedeńska na dworzec Warszawa Nadwiślańska (dziś – Warszawa Gdańska), gdzie przesiadły się do pociągu Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej, odjeżdżającego o godzinie 23.06. O 4.54 (już 16 VI) Oktawia z Henryką znalazły się na stacji w Nałęczowie⁶⁷. Kilkanaście godzin po przyjeździe Oktawia skarżyła się w liście: „Jutro napiszę trochę z większym sensem, ale dziś do wszystkiego przyplątała się newralgia”⁶⁸. Powrót Żeromskiego nie nastąpił, tak jak pisarz przewidywał, w sierpniu. Do kraju wyruszył mniej więcej miesiąc po żonie i córce. Skorzystał prawdopodobnie z identycznych połączeń. Tyle tylko że już w Granicy odebrał go z pociągu szwagier, Rafał Radziwiłłowicz⁶⁹.

Podróż Judymowej jest do pewnego stopnia lustrzanym odbiciem tej, którą odbyła Oktawia z Henryką. „Kilkaset rubli złożone przez doktora Tomasza umożliwiły jego bratu wyjazd za granicę” (LB 261). Brat ów wyjechał z Warszawy do

⁶¹ Zob. doniesienie meteorologiczne: „Wiener Zeitung” 1896, nr 138.

⁶² Przypominał o tym obowiązku m.in. rozdz. *Pas(z)porty zagraniczne w polskim „Przewodniku kolejowym”*.

⁶³ Zob. Smólski, *Wiedeń i jego okolice [...]*, s. 93.

⁶⁴ Zob. *Venedig in Wien*. „Österreichische Illustrierte Zeitung” 1895, nr 25/26.

⁶⁵ Zob. anons reklamowy w: *Venedig in Wien*. „Wiener Zeitung” 1896, nr 136.

⁶⁶ Zob. „Der Conducteur” 1896, Mai, s. 136.

⁶⁷ Zob. „Rozkład jazdy pociągów pasażerskich na drogach żelaznych w Królestwie Polskim” 1896, sezon letni. Ówczesna stacja Nałęczów to dzisiejszy Miłocin Lubelski.

⁶⁸ Żeromska, *op. cit.*, s. 6.

⁶⁹ Zob. Kadziela, *op. cit.*, s. 566–567.

Szwajcarii w lutym, jakby naśladowując tym terminem zimową podróż pisarza ze stycznia–lutego 1892. Podróż żony brata, wezwanej szorstkim listem, odbyła się, podobnie jak powrót Oktawii, w czerwcu. O pierwszym odcinku tej eskapady sporo wiemy. Oglądamy jadącą bohaterkę i widzimy jej podróż tak, jak zapisywała się ona w świadomości kobiety, dla której daleki wyjazd (z dwójką małych dzieci!) musiał stanowić doświadczenie niezwykle:

Dzieci były zrazu uszczęśliwione. Ona sama, odwykła od beczynności, drzemiała ciągle w wagonie. Kupiła bilet wprost do Wiednia, gdzie miał ją na dworcu czekać jeden towarzysz, gadający po polsku.

Judymowa nie umiała ani jednego obcego wyrazu. Ponauczano ją słów: *Wasser, Brot, zwei, drei* itd., ale i to jej się splątało w głowie.

Przejechała granicę, noc nastąpiła, a tymczasem w wagonie wciąż jeszcze po polsku rozmawiano. Judymowa była dobrej myśli:

„Taka ta i zagranica! Przecie się tu doskonale z ludźmi rozmówi... Troszkę jakoś inaczej gadają, ale po naszemu”.

Ułożyła przy sobie dzieci, sama się skurczyła. Jej nerwy, przywykłe do wiekuiestej czujności, skorzstały z chwili. Zapadła w sen, ów sen w wagonie klasy trzeciej, w stan dziwnej półjawy, kiedy czuje się wszelkie loskoty i drżenia, wie wszystko, a zarazem jest o tysiąc mil...

Pociąg leciał w ciemności. Częstokroć w szyby wagonu uderzały światła stacji i po krótkiej chwili ginęły, jakby dokądś uniesione przez świst lokomotywy. Gdy pociąg stawał, słychać było dygotanie dzwonekóelektrycznych. Skowyczał w nich jakiś frazes złowieszczy, rozbity na tysiące jednolitych wzdrygnięć... [LB 276–277]

Warto odnotować, że Żeromski daje także tutaj świadectwo zauroczenia naturalizmem, bo mocno trzyma się realiów⁷⁰. Korzysta też z własnego doświadczenia. Przypomnijmy sobie list, w który mowa o tym, jak za stacją w Oświęcimiu młody pisarz miękko wjeżdżał w kulturową obcość.

W Wiedniu podobieństwo między podróżą Oktawii a eskapadą Judymowej jakby się urywa. W prawdziwej podróży mieliśmy zwiedzanie stolicy, w jej fikcyjnym przetworzeniu bohaterka niczego z miasta nie zapamiętuje. Po przyjeździe widzi tylko „dzielnicę uboższą” i spędza cały dzień w domu „towarzysza”, który odebrał ją z dziećmi na dworcu. Cały kilkunastogodzinny pobyt jest przede wszystkim doświadczeniem somatycznym. Zapamiętała z niego Judymowa śniadanie i szeroką kanapę, na której „mimo zmęczenia oka zmrużyć nie mogła”. Wieczorem trzeba było jechać na dworzec. „Opiekun ulokował ich w wielkim furgonie przewozowym jak śledzie w becze i odstawił na *Westbahn*” (LB 280). W wiedeńskim pobycie Judymowej widać negatyw tego obrazu, który wylaniał się z listu Oktawii. Utrudzona kobieta (po dwóch nocach spędzonych w wagonie!) zdobyła się wszak na wysiłek, by nad Dunajem zaspokoić także potrzeby ducha (ogląda Nowy Burg, rzeźbę Canovy, pisze list, idzie na Prater), fikcyjna bohaterka została zaś zredukowana do ciała, do przedmiotu, który można było do furgonu (a potem – do wagonu) zwyczajnie załadować. Na stacji Westbahnhof w ostatnich słowach uczynny „towa-

⁷⁰ W roku 1892 fikcyjna Judymowa mogła skorzystać z prawdziwego pociągu, który odjeżdżał z Warszawy o godz. 5.40 (w 1896 r. stał się on „pocztowym” i odjeżdżał o 5.20). Pociąg ten miał w Granicy skomunikowanie z pociągiem odchodzącym do Szczakowej o 15.03, pozwalając dotrzeć do Wiednia (po przesiadkach) o 5.05 dnia następnego („Był już dzień zupełny, gdy ukazała się wielka rzeka, szeregi czarnych, zadymionych murów”, LB 279).

rzysz” jeszcze raz uzmysłowił bohaterce jej cielesność, każąc zapamiętać dwa niemieckie słowa: nazwę stacji Amstetten i „*umsteigen*” ‘przesiadać się’.

Przesiadka w Amstetten miała stanowić dla ciała bohaterki wymagającą próbę. Pociąg wyjeżdżał z Wiednia wieczorem. Zmierzch w czerwcu musiał oznaczać, iż było już naprawdę bardzo późno. „Wagon był pełen ludzi. Panował gwar...” Pociąg wolno ruszył, latarnie pojawiały się w oknach „na podobieństwo jakichś pysków palających”. Dzieci zaczęły kaprysić. „Judymowa była wprost rozszarpana w sobie. Dusił ją brak punktu oparcia” (LB 281). Do Amstetten dojeżdżało się w środku nocy. Historia z nieudaną przesiadką pokazuje, iż potrzebę strudzonego ciała nie zdołała Judymowa oszukać wysiłkiem świadomości. Sen dał za wygraną dopiero wtedy, gdy „wagon był prawie pusty”. Jazda trwała jeszcze czas jakiś. „Przed południem wagon stanął i wszyscy pasażerowie wysiedli” (LB 283). Podkreślę rzecz ważną: Żeromski respektuje prawdziwy rozkład jazdy w całej drodze Judymowej z Warszawy do Winterthuru, choć nie czyni tego w wyraźnych odwołaniach (miarą czasu w fikcyjnej marszrucie są zwykle pory dnia). Robi wszakże jeden – i bardzo istotny – wyjątek dla przygody z Amstetten, która „rozkładowego” odpowiednika nie ma⁷¹. Robi to, bo pisze powieść nie o pięknie podróży, tylko o umęczonym ciele, o fizycznym przemieszczaniu się z miejsca na miejsce, o niemożliwości spoczynku i o braku oparcia. Pisze o ciałach słabych, uprzedmiotowionych, uwierających swych właścicieli, niezharmonizowanych z otoczeniem. Krótko: o ludziach bezdomnych. Przypomnijmy sobie początek powieści:

Tomasz Judym wracał przez Champs Elysées z Lasku Bulońskiego, dokąd jeździł ze swej dzielnicy koleją obwodową. Szedł wolno, noga za nogą, wyczuwając coraz większy skutek upału ciężar własnej marynarki i kapelusza. Istny potop blasku słonecznego zalewał przestwór. [LB 3]

Judym, jak pamiętamy, zaczął rozglądać się za cieniem i chłodem, usiadł na parkowej ławce, ale gdy „cień opuścił miejsce zajęte przez Judyma i ustąpił je ztapiającej kaskadzie słońca” (LB 4), bohater wstał i skierował swe kroki do... Luvru! „Nade wszystko interesowała go sprawa odpoczynku w doskonałym chłodzie

⁷¹ Wyjazd Judymowej mógł nastąpić o 22.25 pociągiem osobowym nr 11, jadącym z Wiednia do Lindau (podróż trzyma się realiów z lata 1892 (zob. „Reichs-Kursbuch” 1892, Juni, tab. 367)). Do Amstetten pociąg docierał o 1.40. O żadnej przesiadce na tej stacji nie mogło być mowy, ponieważ dalsza trasa pociągu nr 11 wiodła przez Linz, Salzburg, Bischofshofen, Innsbruck. Był to bowiem „*Zug, co rżnie do Salzburga*” (LB 281). W Amstetten odłączano część składu, która jechała stąd przez Selzthal do Aussee. Nie mogła się w niej jednak Judymowa znajdować, ta część bowiem zestawiona była wyłącznie z wagonów 1 i 2 klasy. Nienazwana stacja, do której dociera pociąg z Judymową, jest także tworem wyobraźni pisarza. Parametry czasowe (wieczorny wyjazd z Wiednia, przejazd nocą przez Amstetten i dojazd do celu „przed południem”) pasują tylko do jednego miejsca, tj. do Bischofshofen, dokąd o 11.03 docierał pociąg z Amstetten. Przyjazd tym pociągiem nie byłby jednak żadnym problemem, bo o 11.25 dojeżdżał do Bischofshofen pociąg osobowy nr 11 (ten sam, którym Judymowa wyjeżdżała z Wiednia). Prawdziwe Bischofshofen nie wymagały od – spotkanych przez Judymową – Karbowski, by swą wyprawę do Włoch odbywali przez Amstetten. Włoska podróż fikcyjnych bohaterów ma także ślad doświadczeń Żeromskiego, planującego eskapadę do Wenecji, swą zaś styczniową drogę do Innsbrucku (z 1892 r.) odbywającego pociągami z wagonami do Wenecji, do których w Amstetten wsiadać mogła fikcyjna para Polaków. Więcej o tym piszę w artykule *Amstetten, umsteigen. Ćwiczenia z geopoetyki* („Ruch Literacki” 2016, z. 2).

i z dala od wrzawy ulicy paryskiej”. Dobra ławka znalazła się w sali z Wenus z Milo. „Judym widział już był ten cenny posąg, ale nie zwracał nań uwagi jak na wszelkie w ogóle dzieła sztuki” (LB 6).

Upał dokucza też Judymowej, która wskutek ułomności własnego ciała znalazła się tam, gdzie nie zamierzała dojechać („Był upał. [...] Pot zalewał jej ciało, każdy szew wrzynał się w skórę”, LB 284–285). Przygoda z przespaną stacją jest wariantem sceny, która otwiera *Ludzi bezdomnych*. Działania (lub zaniechanie działań) w obu epizodach dyktuje bohaterom fizjologia. Żeromski bardzo konsekwentnie przeprowadza ten somatyczny wątek powieści, szkicuje go już w pierwszym obrazie pierwszego rozdziału, a potem – po wprowadzeniu na scenę pary nowych bohaterów (Wiktora i jego żony) – czyni go osnową rozdziału *W pocie czoła*. Judym wrócił z Paryża do Warszawy, w rodzinnym mieście czuje się jednak niekomfortowo, dokucza mu upał, którego dolegliwość spotęgowała się w momencie, gdy bohater „przywitał najściślejszą ojczyznę swoją”. Tutaj „żar słoneczny zalewał [...] rynsztok w kształcie ulicy” (LB 35). Celem wyprawy jest, jak wiemy, dom przy ulicy Ciepłej. Tę nazwę zna czytelnik z poprzedniego rozdziału, gdzie pada ona w formie zdeleksykalizowanej. Judym przedstawia się wszak spotkanym w Luwrze damom, mówiąc, że pochodzi z warszawskiej rodziny, z „Ciepłej ulicy” (LB 14). W rozdziale – *nomen omen* – *W pocie czoła* niemal wszystkie sceny rozgrywają się w upale. Straszliwie gorąco jest w fabryce cygar, gdzie pracuje Judymowa („Duszące powietrze, pełne smrodu ciał pracujących w upale, w miejscu niskim i ciasnym, przeladowane pyłem starego tytoniu, zdawało się rozdzierać tkanki, żarło gardziel i oczy”, LB 45). W mieszkaniu Judymowej też jest gorąco („Przez drzwi kuchenki, otwarte na korytarz, buchało gorąco i zaduch [...] nie do wytrzymania” (LB 49); „Brat Wiktor nie nadszedł, w mieszkaniu było piekielnie gorąco [...]” (LB 50)). Wytchnienie daje bohaterowi ławka w Ogrodzie Saskim. Spotkanie z Wiktorem kończy się wizytą w odlewni. I pewnie dlatego w ostatnim zdaniu rozdziału czytamy o Tomaszu, że „serce zapaliło się w nim, jakby w nie zleciała iskra z płomienistego ogniska” (LB 63). Metaforyczne określenia, czytane w somatycznym kontekście rozdziału, stają na progu udosłownienia.

W scenie w odlewni mógł Tomasz Judym podziwiać brata pracującego przy „gruszcze” Bessemera. Taką samą „gruszkę” będzie obsługiwał Wiktor w Winterthurze i za taką samą będzie chciał wyjechać jeszcze dalej – za Ocean („Ja r z n ę do Ameryki”, LB 298). Wyjazd do Szwajcarii miał podłoże ekonomiczne, trzeba go traktować jako pogoń za lepszym jedzeniem, za „gruszką” właśnie. Także potrzeby ciała kazały Wiktorowi wezwać do siebie żonę. Bohater skarży się w liście, „że mu jadło szwajcarskie a n i w e ż nie służy”. Nie ma w tym liście mowy o uczuciach, o tęsknocie za żoną i dziećmi, wyliczone są za to nazwy potraw, które kazały myśleć o „dziwaczności takiego stołu” (LB 276). A chodzi – dodajmy – o pierwszy list (z czerwca), którym komunikują się małżonkowie po rozstaniu w lutym. Rozdział *W drodze* zdaje się też przypominać, co pierwotnie znaczyło słowo „droga”. Był to ślad pozostawiony w przestrzeni przez przemieszczające się ciało, efekt przeciskania się, „drażenia”. „Droga” to inaczej „kolej” („koleina”), bo w miękkim podłożu obracające się koło pozostawia charakterystyczne i trwałe wgłębienie. I droga, i kolej powstawały zatem z najbardziej intymnego kontaktu ciała z otaczającą go materią. Jedno i drugie jest do pewnego stopnia odlewem czyjejs ruchowej aktyw-

ności, pośmiertną maską ruchu. Śladem po czymś byciu⁷². Tytuł całości *Ludzie bezdomni* i tytuł rozdziału *W drodze* mogłyby się zamienić miejscami.

Uczynni Karbowscy odwieźli Judymową do Amstetten i tam, nim sami wsiadli do pociągu do Włoch, dali konduktorowi pociągu jadącego do Innsbrucku 5 guldenów, dzięki czemu bohaterka z dziećmi „ulokowana została w osobnym przedziałku, na klucz zamykanym” (LB 290). Z dalszej drogi Judymowa niewiele rejestruje. Mało przede wszystkim widzi:

Kiedy niekiedy wzrok Judymowej spadał w otchłań, gdy pociąg leciał na skalnych gzymsach arlberskiej drogi. Gdzieś w głębi, w przepaści, w niezmiernych szczelinach snuły się białe, zielonkawe piany wód Innu po sennych, śliskich, czarnych gładzach.

[...] Czasami dokoła wagonu roztaczała się głucha ciemność, którą wypełniał dym i łoskot. Judymowa nie wiedziała, co to jest, ale nie czuła lęku. [...]

[...]

Jechali tak przez cały następny dzień i całą noc. [...]

W Buchs konduktor austriacki doręczył Judymową szwajcarskiemu, który ironicznym okiem oglądał tych podróźnych. [LB 291]

Przez doznania fikcyjnej bohaterki przeświecają tutaj wrażenia zapamiętane przez samego pisarza. Wspominałem już, iż „arlberskiej drogi” Żeromski nie mógł widzieć, bo za każdym razem ten odcinek pokonywał w środku nocy. Słyszał zapewne „głuchą ciemność”, która sygnalizowała liczne na tym szlaku tunele. Czy widział połyskujący Inn? Zapewne tak, ale „arlberska droga” zaczyna się (gdy podróż biegnie na zachód) dopiero w Landecku, tj. tam, gdzie szlak kolejowy porzuca dolinę tej rzeki i wkracza w dolinę jej dopływu, dzikiej Sanny. Pamiętajmy jednak, że *Ludzie bezdomni* odwzorowują mapę mentalną pisarza, a na niej Inn mógł spływać z Przełęczy Arlberskiej. Perspektywę pisarza, który w lipcu 1896 wracał przez Arlberg do kraju, wyraźnie oddaje zdanie, gdzie mowa, iż po przebyciu „arlberskiej drogi” jechali jeszcze „cały następny dzień i całą noc”. Tak rzeczywiście podróżowało się w czerwcu i lipcu 1896, ale – na wschód. W jeździe na zachód noc (trzymam się wciąż rozkładu pociągu osobowego z Wiednia do Lindau) kończy się porankiem w Feldkirch i przywitaniem ze szwajcarskim kolejarzem w Buchs. Po przesiadce w Buchs i po jeszcze jednej, w Sargans, zjawia się widok, który Judymową wyrwa z odretwienia:

W blasku nowego dnia ukazało się wkrótce coś niezmiernie, coś, na co patrząc Judymowa oczom wierzyć nie chciała: błękitne, zimne, tajemnicze jezioro Wallensee. Pierwszy promień zza szczytów wpadający w nizinę ślizgał się na falach, które się chwiałały w chłodnym mroku. Ta głębia przezroczyta, a zstępująca w ciemną otchłań, znowu do drżenia zmusiła serce Judymowej. [LB 291–292]

Nikt, kto podróżuje trasą biegnącą południowym brzegiem Wallen-See, nie pozostanie obojętny na piękno i grozę zaokienego widoku⁷³. Żeromski musiał ten pejzaż widzieć i doskonale zapamiętać, choćby z przyjazdu w październiku 1892 lub z powrotu do kraju w lipcu 1896. W zacytowanym fragmencie ważne jest zda-

⁷² Taki trwały ślad pozostawiły dzieci Judymowej, które przed domem w Winterthurze „wzięły i obdarły wszystkie liście [winnej latorośli], powyrywały badyle ze ziemi” (LB 296–297).

⁷³ Współczesny pasażer, niestety, ma wrażenia uboższe, bo spory odcinek drogi kolejowej w zachodniej części jeziora został przeniesiony do tunelu.

nie ostatnie, które mówi, iż „nieziemska” przestrzeń podziałaa na ciało, wprawiając w drżenie serce bohaterki. Koniec tej podróży był już bardzo zwyczajny: „Około godziny jedenastej pociąg stanął w Winterthurze”⁷⁴. Na stacji w Winterthurze po raz ostatni widzimy podróżujące ciała: „Konduktor otworzył drzwi i dał jej [tj. Judymowej] znak, żeby się wyniosła z wagonu”. Z wagonowych stopni bohaterka schodzi, „dźwigając swe toboły i dzieci” (LB 292).

W październiku 1892 wyjechał Żeromski do Rapperswilu. Podróżował z Oktawią i Henryką. Był też (i stale w Szwajcarii będzie) ciałem – poważnie chorym. W tym zatroskaniu o potrzeby cielesne odsłania się motywacja sytuacji z początku *Ludzi bezdomnych*. Judym nie szukał w Luwrze pokarmu dla ducha, pragnął tylko schronić się przed nieznośnym paryskim upałem. Żeromski pojechał do Szwajcarii, która olśniewała przybyłych widokami, po to, by ratować udręczone chorobą ciało. Ruszył z rodziną w drogę w czasie dla wszystkich ciał szalenie niebezpiecznym. Latem 1892 całą Europę ogarnęła pandemia cholery⁷⁵. Żeromski wrócił do kraju także naglony potrzebami ciała. Nie czekając na sierpniowy zjazd Rady Muzeum, wyjechał w lipcu 1896. Pisał o tym do przełożonego, Henryka Bukowskiego:

Jestem tak chory, że, niestety, nie mogę doczekać zjazdu i jadę do kraju w tych dniach, jak tylko odbiorę list od Szanownego Pana. Jeszcze w zimie dostałem choroby nerkowej, ciągle się ona wzmagala, a teraz na tle tej choroby wywiązała się taka neurastenia, że już kilka nocy z rzędu nie śpię wcale, nie mogąc jeść, i jestem w gorączce. Sześciu tygodni jeszcze żadną miarą bym nie przetrzymał. Lada dzień mógłbym się położyć do łóżka, co w terażniejszych warunkach mogłoby mi – bez żadnej opieki – dobić. [L-2 395]

Szukanie ratunku dla trawionego przez gruźlicę ciała przywiodło pisarza do Zakopanego. Stamtąd w każdym liście Żeromski informował żonę o stanie swego zdrowia i o postępach w pisaniu powieści. Z końcem września 1899 sytuacja wymuszona rozłąki (bezdomności!) nałożyła się na narodziny syna:

Jakież jestem szczęśliwy, że już wróciłaś do domu z tym syneczkiem najmilszym, który chciałbym, żeby się nazywał A d a m, bo pod cieniem naszej miłości dla Mickiewicza się począł. Na drugie imię może mieć Rafał. Dziwnego doznaję uczucia tęsknoty do niego. Dla niego piszę łzami tę powieść o ludziach bezdomnych [...]. [L-3 98]

Powieść *Ludzie bezdomni* powstała w szczególnym momencie życia Żeromskiego, na progu sławy. Była powieścią, która zamykała lata niedostatku...⁷⁶

⁷⁴ Także ten szczegół, co można sprawdzić, trzyma się kolejowych realiów! Fikcyjna podróż bohaterki wiodła od Rapperswilu do Winterthuru trasą, którą chciał przyjechać do Żeromskich Bolesław Prus, tj. przez Uster i Wallisellen (gdzie musiała być przesiadka).

⁷⁵ Podróż w takich warunkach musiała wiązać się z „dezynfekcją”, o której mowa była w cytowanym liście Wasilewskiego. Rozwijam ten wątek w szkicu *Amstetten, umsteigen*.

⁷⁶ Zamknięty był także, sportretowany w powieści, świat kolejowy. Na dworcu wiedeńskim Judymową wzywał jeszcze do wagonu „drugi dzwonek” (LB 280). Od 1 I 1897 dzwony na stacjach całego Cesarstwa Austro-Węgier nie informowały już o zbliżającej się porze odjazdu pociągu. Zob. *Zaniechanie sygnatów dzwonem stacyjnym*. „Gazeta Lwowska” 1896, nr 288.

Abstract

WOJCIECH TOMASIK Kazimierz Wielki University, Bydgoszcz

ŻEROMSKI AND TIMETABLE THE CASE OF JUDYM'S BROTHER'S WIFE

The article shows the railway timetable significance which may serve for a Żeromski biography researcher. They can be viewed as a valuable source, allowing, *inter alia*, to complete (and in some cases to rectify) the information found in Żeromski's letters written during his first trip to Switzerland. The analysis of timetables also sheds new light on the origin of *Ludzie bezdomni* (*Homeless People*) and it also shows how important role in the characteristics of the novel's characters are played by somatic sensations. The novel opens with a scene which exhibits the distress of Tomasz Judym's looking for shadow and cold in a torrid afternoon. High temperature is also felt later when, having returned from Paris to Warsaw, he decides to visit home and his brother. The presentation of Judym's brother's wife fictional trip to Winterthur involves the experience of both: the writer and his wife Oktawia. Żeromski in his novel with naturalistic pedantry sticks to railway reality of which he learned travelling to Switzerland. Quite distinctly, he moves away from that reality in the scene of Judym's brother's wife unsuccessful train change while her travel to Switzerland in order to intensify the significance of the picture of the trip hardship meaning which he himself experienced as a seriously ill man.