

# „Przestrzeń się na czas obraca...”<sup>1</sup>

– nowe środki komunikacji  
a obecność kategorii nie-miejsca

Anna Marta Dworak

Pierwsza połowa XIX wieku przyniosła gwałtowny, wręcz rewolucyjny rozwój środków transportu. W 1825 roku w Anglii oddano do użytku pierwszą publiczną linię kolejową na świecie, a już w latach 1840–1860 nastąpił dynamiczny rozwój kolei, która szybko przestawała być tylko techniczną ciekawostką, a coraz częściej stawała się chętnie wybieranym środkiem podróży. Podobne zmiany dokonały się w transporcie morskim. Pierwsze statki pasażerskie z napędem parowym wypłynęły na wody na początku XIX wieku i szybko zyskały znaczną popularność. Na skutek tych zmian pojawiły się nowe możliwości podróży. Nowy sposób podróżowania znalazł również swoje odzwierciedlenie w ówczesnym piśmarstwie podróżniczym, w którym temat nowych możliwości, jakie przynosił rozwój ówczesnej techniki, pojawiał się całkiem często<sup>2</sup>. Świat oglądany z okien kolei żelaznej wyglądał inaczej niż ten przemierzany dotąd tradycyjnymi metodami podróży. Szczegółowe opisywanie całej trasy stawało się raczej

<sup>1</sup> W. Smaczniański, *Kolej żelazna. Oda*, [w:] *Zbiór poetów polskich XIX w. Księga druga*, ułożył i oprac. P. Hertz, Warszawa 1961, s. 138.

<sup>2</sup> Obszerne badania poświęcone tej tematyce prowadzi Wojciech Tomasiak, a ich efektem jest publikacja kilku książek poświęconych kolejowym motywom w literaturze. W. Tomasiak, *Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe*, Warszawa 2004; tegoż, *Inna droga. Romantycy a kolej*, Warszawa 2012; tegoż, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Toruń 2015.

niemożliwe. Analizując dzieła ówczesnych podróżopisarzy, można wyróżnić kilka charakterystycznych modeli opisów, którymi posługiwali się w swoich utworach, próbując oddać wrażenia, jakie niosła za sobą nowa forma podróży. Najważniejsze spośród nich to dostrzeżenie zaniku przestrzeni, zastępowanie przestrzeni czasem bądź kalejdoskopowe opisywanie wrażeń z podróży.

## Przestrzeń to czas

Analizując poszczególne utwory podróżopisarskie, można zauważyć, że coraz ważniejszą kategorią w kontekście odbywanych podróży w I połowie XIX wieku stawał się czas. Przestrzeń rozdzielająca początek i cel podróży traciła swoje znaczenie na rzecz czasu, który był potrzebny na jej pokonanie. To czas, a nie przestrzeń coraz częściej rozdzielał od siebie poszczególne etapy podróży. Wydaje się, że taka zmiana perspektywy nie była dziełem przypadku. Jak twierdzi Marc Augé, mierzenie w jednostkach czasu jest cechą znamionującą nie-miejsca: „Nie-miejsca przemierzamy w pośpiechu i dlatego mierzy się je w jednostkach czasu”<sup>3</sup>. Trzeba tutaj przypomnieć, że mianem nie-miejsc badacz określa te przestrzenie, których nie można zdefiniować jako tożsamościowych, relacyjnych ani historycznych<sup>4</sup>, czyli inaczej mówiąc przestrzenie emocjonalnie obojętne. Kategorię tę autor odnosi głównie do czasów hipernowoczesnych, w których świat został zdominowany przez szybkie środki transportu. Jako przykłady nie-miejsc wymienia dworce, hipermarkety, porty lotnicze, drogi ekspresowe itd. Oczywiście nie wszystkie te rodzaje nie-miejsc istniały również w wieku XIX. Co więcej, nawet nie wszystkie istniejące mogą być postrzegane jako nie-miejsca, np. dyskusyjna jest kwestia, jaką rolę odgrywały wówczas dworce kolejowe<sup>5</sup>. Jeżeli jednak chodzi o samo podróżowanie koleją, to kategoria nie-miejsc doskonale nadaje się do jego opisu<sup>6</sup>. Podróż koleją była dla dziewiętnastowiecznych autorów zupełnie nowym doświadczeniem, wyrazistym zetknięciem z nowoczesnością. Z jednej strony kolej dawała im możliwość szybkiego pokonywania przestrzeni, z drugiej zmuszała do licznych ograniczeń – dostosowania się do obowiązujących rozkładów, z góry określonego przebiegu trasy, towarzystwa innych przypadkowych podróżnych<sup>7</sup>. Te ograniczenia sprawiały, że wagon, kolej stawały się przestrzenią obcą, niczyją, swoistym nie-miejscem.

Analizowane przykłady pokazują, że ówcześni autorzy wyraźnie odczuwali przełomowość nowych form podróżowania i nierzadko podkreślali ten fakt w swojej twórczości. Jedną z częściowo podkreślanych cech nowych podróży była szybkość kolei, którą najczęściej określano jako

<sup>3</sup> M. Augé, *Nie-miejsca: wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, przeł. R. Chymkowski, przedmowa W.J. Burszta, Warszawa 2011, s. 71.

<sup>4</sup> Tamże, s. 53.

<sup>5</sup> Warto wspomnieć tutaj artykuł Anety Włodarczyk, w którym autorka starała się udowodnić, że dziewiętnastowieczne dworce w odróżnieniu od współczesnych stanowiły „architekturę nieobojętną na pierwiastek humanistyczny”, w związku z czym spełniały kryteria miejsc. Por. A. Włodarczyk, *Samotność w tłumie. Analiza przestrzeni dworca w świetle koncepcji nie-miejsc*, [w:] *Kolej na kolej. pociąg, dworzec, poczekalnia w literaturze i refleksji humanistycznej*, red. K. Gieba, J. Łastowiecki, M. Szott, Zielona Góra 2015, s. 258–259.

<sup>6</sup> O znaczeniu koncepcji nie-miejsc dla badań motywów kolejowych pisała Kamila Gieba. Por. K. Gieba, *Kilka słów wstępu o torowisku humanistyki*, [w:] *Kolej na kolej...*, s. 7.

<sup>7</sup> Por. W. Tomasik, *Pociąg do nowoczesności...*, s. 25, 53–54.

„pęd”. Władysław Syrokomla porównywał ją do szybkości lotu ptaka<sup>8</sup>, Józef Kremer do „strzały” lecącej w świat<sup>9</sup>, Józef Ignacy Kraszewski nazywał „szatańskim lotem”<sup>10</sup>, stwierdzał również, że „w tych warunkach szybkości nikt dotąd z ludzi górskich widoków nie oglądał, ptaki tylko latające nad nimi”<sup>11</sup>. Można odnieść wrażenie, że to właśnie szybkość i czas zdominowały omawiane relacje podróżopisarskie.

Aleksander Groza w *Mozaike kontraktowej* zauważał: „Teraz z Paryża podobno we trzy doby staje się w Warszawie; wszak to tyle jedziemy do Kijowa, nie rachując nocy [...]”<sup>12</sup>. Można zauważyć, że autor równoważył ze sobą podróż z Paryża do Warszawy z podróżą odbywaną najprawdopodobniej z jednej z ukraińskich wsi (w której mieszkał, pisząc *Mozaikę*) do Kijowa. Elementem, który na to pozwala, jest czas. Różnice w odległościach są zdecydowanie większe. Czas przedstawia się jako bardziej miarodajny wskaźnik niż np. podana w milach odległość, której pokonanie w zależności od różnych warunków podróżowania mogło znacznie różnić się pod względem czasowym.

Maurycy Dzieduszycki w *Notatkach z podróży* porównywał dwie podróże, które odbywał w przeciągu blisko 20 lat. Jako mały chłopiec podróżował z rodzicami z okolic Drohobycza do Wiednia. Jak wspominał, podróż trwała 10 dni, odbywana była „własnym pojazdem, pocztą ze służącą i lokajem”<sup>13</sup>. Mogła więc jawić się jako prawdziwa wyprawa. Drugą z podróży Dzieduszycki odbył już jako dorosły człowiek. Do Wiednia postanowił udać się podczas urlopu. Po przebyciu drogi z Bochni do Krakowa, a później do Ołomuńca dalej podróżował koleją. Jak zauważał: z Ołomuńca „pierwszy raz w życiu świeżo ukończoną koleją żelazną zdążyłem w 5 godzinach do Wiednia”<sup>14</sup>.

Analizując poszczególne teksty, daje się dostrzec, iż czas podróży coraz częściej bywał mierzony nie w dniach, ale w godzinach (a niekiedy nawet w kwadransach) – nawet wtedy, kiedy liczbę tych godzin swobodnie można było przełożyć na dni. Łucja Rautenstrauchowa w *Ostatniej podróży do Francji* zauważała: „[...] we Frankfurcie koleje żelazne we wszystkich kierunkach obwód jego przecinają. Jedna z nich w godzinie zawiozła mnie do Moguncji”<sup>15</sup>. Nieco dalej kontynuowała: „Opusciwszy Akwizgran już się niebawem wkracza w Belgię z jej żelaznymi drogami i w kilka godzin przebiega się więcej dwudziestu mil dzielących granicę od Brukseli”<sup>16</sup>. Z relacji Ludwika Pietrusińskiego *Podróże, przejażdżki i przechadzki po Europie* czytelnik mógł dowiedzieć się, że z Krakowa do Wiednia można dojechać w 15 godzin, ale w praktyce na podróż tam wciąż trzeba było przeznaczyć prawie 3 dni<sup>17</sup>. Zenon Leonard Fisz w *Listach z podróży*

<sup>8</sup> W. Syrokomla, *Podróże swojaka po swojszczyźnie*, Warszawa 1914, s. 28.

<sup>9</sup> J.I. Kraszewski, *Kartki z podróży 1858–1864*, t. 1, przypisami i posłowiem opatrzył P. Hertz, Warszawa 1977, s. 56

<sup>10</sup> J. Kremer, *Podróż do Włoch*, t. 1: *Droga z Krakowa do Triestu; Opisanie Wenecji*, Wilno 1859, s. 98.

<sup>11</sup> J. I. Kraszewski, dz. cyt., t. 1, s. 56.

<sup>12</sup> A. Groza, *Mozaike kontraktowa: pamiętnik z roku 1851*, Wilno 1857, s. 64–65.

<sup>13</sup> M. Dzieduszycki, *Notatki z podróży 1821–1872*, 6724/I Mf. 1789, k. 2.

<sup>14</sup> Tamże.

<sup>15</sup> Ł. Rautenstrauchowa, *Ostatnia podróż do Francji: ostatnie jej wrażenia*, Lipsk 1841, s. 14.

<sup>16</sup> Tamże, s. 15.

<sup>17</sup> L. Pietrusiński, *Podróże, przejażdżki i przechadzki po Europie*, t. 1, Warszawa 1843, s. 60.

pisał, iż z Pesztu do Wiednia jechali drogą żelazną 8 godzin<sup>18</sup>. Czas podróży mierzony był w godzinach także w przypadku podróży odbywanej kareta kurierską. Ta według Pietrusińskiego „w 100 godzin staje ze Lwowa we Wiedniu”<sup>19</sup>. Teodor Tripplin w *Podróży do Szkocji i Anglii* długość podróży odmierzał w kwadransach: „W pięć kwadransy przybyliśmy z Manchester do Liverpool koleją żelazną. Dziewięć mil geogr. nie mniej i nie więcej z jednego miejsca do drugiego”<sup>20</sup>.

Najczęściej motyw postrzegania mijanej przestrzeni jako czasu potrzebnego na jej pokonanie pojawiał się w kontekście najbardziej rozwiniętej pod względem cywilizacyjnym Europy Zachodniej. Relacje podróżopisarskie pokazują jednak, że zmiany w podróżowaniu dokonały się również w innych częściach kontynentu. Teodor Tripplin w *Podróży po Skandynawii* porównywał czas, jaki trzeba było poświęcić na podróż z Drontheim do Hammerfestu 20 lat wcześniej i jaki zajmowała w trakcie ostatniej podróży autora:

Przed 20 laty podróż z Drontheim do Hammerfestu trwała miesiąc; dzisiaj, dzięki statkom parowym, którym Król Bernadotte udarował Finmark, odbywa się ona w ośmiu dniach<sup>21</sup>.

Jak widać (tym razem dzięki statkom parowym), czas podróży skrócił się niemal czterokrotnie – z miesiąca do zaledwie 8 dni.

Nowe środki transportu stanowiły więc swego rodzaju rewolucję w podróżowaniu, doprowadziły również do poważnych zmian, zniekształceń w postrzeganiu przestrzeni. Jako bliskie postrzegano odtąd nie te miejsca, które oddzielała stosunkowo niewielka odległość, ale te, między którymi można było przemieszczać się w możliwie jak najkrótszym czasie. Stąd Ludwik Pietrusiński stwierdzał, że: „Dziś wypada powiedzieć: Bliższy jest Londyn Stambułu, niż Królewiec Warszawy”<sup>22</sup>. Podobnych spostrzeżeń dokonywał również w kontekście Anglii oraz jej zamorskich osad: „szybka i tania komunikacja osobowa i listowna bardziej może zbliżyła już Anglię do jej zamorskich osad, niż są zbliżone na stałym lądzie nie jedne kraje o zaledwie o kilkadziesiąt mil od siebie odległe”<sup>23</sup>.

Skrócenie czasu podróży wpłynęło na zmianę jej charakteru – z wypraw do wyjazdów, na które można było udać się podczas urlopu, jak miało to miejsce w przypadku wspomnianego już Maurycego Dzieduszyckiego. Wizję urlopu spędzonego w stolicy Francji przez średnio zarabiającego urzędnika snuł również Leon Potocki:

Dzisiaj, odkąd Europa cała wzdłuż i wszerz przecięta kolejami żelaznymi, z takim ułatwieniem, z taką szybkością i tanim kosztem przenosimy się z miejsca na miejsce, choćby w najodleglejsze strony, że znałem w roku 1847 pewnego urzędnika pobierającego 5000 złotych pensji, który uciulawszy sobie parę tysięcy złotych, postanowił zwiedzić stolicę Francji. – Bierze zatem urlop na 28

<sup>18</sup>Z.L. Fisz, *Listy z podróży*, t. 3, Wilno 1859, s. 292.

<sup>19</sup>L. Pietrusiński, dz. cyt., t. 1, s. 4–5.

<sup>20</sup>T. Tripplin, *Podróż do Szkocji i Anglii*, „Biblioteka Warszawska” 1852, t. 2, s. 396.

<sup>21</sup>Tegoż, *Podróż po Skandynawii odbyta w roku 1855: dwa tomy w jednym*, t. 1, Wilno 1861, s. 114.

<sup>22</sup>L. Pietrusiński, *Podróże, przejażdżki i przechadzki po Europie*, t. 2, Warszawa 1843, s. 375.

<sup>23</sup>Tegoż, dz. cyt., t. 1, s. 330.

dni, siada do wagonu i pchnięty siłą pary czwartego dnia podróży znajduje się w Paryżu. – Tam bawi trzy tygodnie, zwiedza muzea, księgozbiory, galerie obrazów, teatru, restauracje, kawiarnie; sprawia sobie cały garnitur odzienia, dogadza wielu zachceniom, po czym tą samą drogą, którą przyjechał, wraca do Warszawy<sup>24</sup>.

W opisach podróży z tamtych czasów coraz częściej zamiast określenia „podróż” można spotkać się z takimi określeniami, jak „przejażdżka”, „wycieczka”, „urlop”, które wskazują na pomniejszenie statusu podróży. Określenia te kojarzą się raczej z codziennością niż z czymś wyjątkowym, do czego trzeba długo i solidnie się przygotować, jak odbywało się to zwykle w przypadku podróży.

## Przestrzeń znika

Drugim modelem reakcji podróżopisarzy na nowe możliwości podróżowania było zaakcentowanie niemożności poznania mijanej przestrzeni lub zwrócenie uwagi na jego powierzchowność. W niektórych relacjach pojawiła się nawet mowa o zaniku przestrzeni. Aleksander Groza w *Mozaice kontraktowej* wprost stwierdzał, że „za siecią dróg żelaznych przestrzeń znikła”<sup>25</sup>. Podobnie autor *Kroniki paryskiej* opublikowanej w 1859 roku na łamach „Biblioteki Warszawskiej” pisał o „kolejach żelaznych niszczących przestrzeń”<sup>26</sup>. Jednocześnie zauważał, iż zniszczenie przestrzeni przyczyniło się do zniesienia odległości pomiędzy różnymi ludami i uczyniło z nich sąsiadów.

Wrażenia, jakie opisywali polscy autorzy, potwierdzają te spostrzeżenia. Przestrzeń nikła, stała się niewidoczna, nieuchwytna. Józef Ignacy Kraszewski w *Kartkach z podróży* opisywał swoją podróż do Paryża odbywaną pociągiem kurierem. Relacjonował, że pociąg jechał zbyt szybko i on jako podróżujący nic nie widział: „ta najpiękniejsza może część Francji mignęła mi jak sen tylko”<sup>27</sup>. Wrażenia z owej podróży, a właściwie „przelotu”, jak ją określił, ocenił jako „pobieżne”<sup>28</sup>. Nieco wyobrażenia na temat tego fragmentu Francji nabrał dopiero w trakcie innych podróży, podczas których znalazł czas na zatrzymanie się i studia poświęcone poszczególnym miejscom<sup>29</sup>.

Władysław Syrokomla również odczuwał niemożność poznania przestrzeni przebywanej koleją żelazną. Jego wrażenia zostały ujęte w słowach „byłem i nie widziałem”<sup>30</sup>. Autor pozostawał jednak świadomy ważności miejsc, które mijał, a których nie mógł poznać (zapewne wcześniej o nich czytał lub chociażby słyszał). Z okien pociągu prezentowały się one jedynie jako tablice z nazwami miejscowości:

<sup>24</sup>L. Potocki, *Mania jechania za granicę. – Białoruś; Płock; Hory-Horki. – Powrót do Warszawy*, [w:] J. Kamionka-Straszakowa, *„Do ziemi naszej”: podróże romantyków*, Kraków 1988, s. 108.

<sup>25</sup>A. Groza, dz. cyt., s. 64.

<sup>26</sup>*Kronika paryska*, „Biblioteka Warszawska” 1859, t. 1, s. 431.

<sup>27</sup>J.I. Kraszewski, *Kartki z podróży 1858–1864*, t. 2, przypisami i posłowiem opatrzył P. Hertz, Warszawa 1977, s. 252.

<sup>28</sup>Tamże.

<sup>29</sup>Tamże.

<sup>30</sup>W. Syrokomla, dz. cyt., s. 29.

Jesteśmy już w granicach Księstwa Poznańskiego. Cug lei chyżej ptaka; zaledwie parę minut zatrzyma się na stacji i leci dalej, tak że zaledwie jest czas przeczytać nazwisko miejscowości, wypisane czarnymi literami na facjacie banhofu, i odległość od Wrocławia do Poznania [...]. Nie-widzialna siła z szybkością niesie przez wielkie przestrzenie, nie dając ani pożałować, cośmy minęli, ani rozpatrzyć się w tym, co mamy przed oczyma, ani przygotować się do tego, co mamy widzieć<sup>31</sup>.

Jeszcze bardziej niepokojące wydawały się prognozy co do przyszłości podróżowania. Snuł je w *Humoreskach* Teofil Nowosielski. Skrócenie czasu podróży miało jego zdaniem negatywnie wpłynąć na jej funkcje poznawcze i doprowadzić do tego, że „będziemy więcej widzieć, ale mniej umieć”<sup>32</sup>. Według autora możliwość zwiedzania Europy koleją skróci czas podróżowania, ale jednocześnie sprawi, że wrażenia, jakie podróżny z niej wyniesie, będą mieć charakter powierzchowny:

Bogaty papa wysyłając syna na wojaż, daje mu dziś przynajmniej trzy lata czasu do zwiedzania całej Europy; później przy pomocy kolei żelaznych młody wojażer objedzie całą Europę w cztery tygodnie. Kiedy z powrotem w domu zapytają go np. Coś Pan widział w Holandii? odpowie: Przez Holandię przejeżdżałem wprawdzie, ale Holandii nie widziałem; przejeżdżając tamtędy, spałem właśnie w pojeździe<sup>33</sup>.

Można więc zaobserwować, że częstym motywem, który pojawiał się w omawianych tekstach podróżopisarskich, było zauważanie i podkreślanie powierzchowności poznania i kontrastowanie go z możliwościami, jakie dawało podróżowanie tradycyjnymi środkami transportu. Chociaż zwyczajowy wojaż po Europie trwał aż trzy lata, to jednak pozwalała na rzeczywiste poznanie kontynentu, czego zdaniem Nowosielskiego nie będzie w stanie zapewnić szybka podróż koleją. Do podobnych refleksji dochodził na podstawie swoich obserwacji Włodzimierz Budzyński, autor opisów podróży po krajach niemieckich oraz Szwajcarii. Dostrzegął, że podróżowanie stało się coraz bardziej powszechne, ale zarazem zwracał uwagę na to, że przynosiło bardzo ograniczone efekty poznawcze:

Wszystko zdegenerowało, a za to wszystko się upowszechniło. Wszystko! Podróżowanie, rozumy, majątki. Widzisz kogo raz pierwszy, zdaje ci się, że wieśniak, nie, on zwiedził całą Europę i ledwie po jakimś czasie postrzegasz, iż ci ciągle mówi o kościołach i teatrach, więc że mało, krótko i źle widział [wyróżnienie moje – A.M.D.]<sup>34</sup>.

Autor ubolewał również nad faktem, iż podróżowanie koleją destrukcyjnie wpłynęło na wyobraźnię podróżujących:

Dawniej pokazywano krzyż nad drogą w lesie i opowiadano sobie straszne zdarzenie o jakimś Schyderhunie. Dziś te powieści zastąpił w podróży przypadki drogi żelaznej. Opowiadają sobie

<sup>31</sup>Tamże, s. 28.

<sup>32</sup>T.S. Nowosielski, *Humoreski*, Warszawa 1841, s. 239.

<sup>33</sup>Tamże, s. 238–239.

<sup>34</sup>W. Budzyński, *Niemcy*, Poznań 1850, s. 4.

o zabitym mechaniku, kilku połamanych nogach, kilkudziesięciu połamanych zębach. To także czyni wrażenie, lecz nie porusza wyobrażeń<sup>35</sup>.

Zenon Leonard Fisz zwracał uwagę na jeszcze jedno swoiste zjawisko – „rozleniwienie” ludzi wychowanych w kulturze Zachodu. Zdaniem autora rozleniwieni i przyzwyczajeni do wygod podróży współcześni mu ograniczali się jedynie do miejsc, do jakich mogli wygodnie dotrzeć. Tym samym miejsca, gdzie dotarcie wymagało większej inicjatywy, niejako znikają z ich świadomości, przyjmowały rolę nie-miejsc. Nie atrakcyjność miejsca czy przestrzeni bywała więc głównym powodem, dla których je odwiedzano i opisywano, ale wygoda:

Ludzie obecnego czasu, zwłaszcza na Zachodzie, tak są zepsuci wygodami i zbytkami w podróży, że chętnie zrzekną się zwiedzenia najpiękniejszych okolic, jeśli tylko wagon ani statek nie zaprowadzą ich do tych miejsc romantycznych, jeśli wygodny hotel nie da im tam wytchnienia<sup>36</sup>.

Na tym przykładzie można zauważyć, że podróże koleją doprowadziły również do znacznych ograniczeń w podróżowaniu. To przebieg dróg żelaznych decydował teraz o trasie podróży, marginalizując tym samym przestrzenie położone na ich uboczu<sup>37</sup>. Zwracał na to uwagę Teodor Tripplin, który we *Wspomnieniach z podróży* zauważał, że „mniejsze miasta giną zupełnie przez koleje żelazne”, gdyż kolej sprowadza „życie i dobytek do miast większych na ustroniu leżących” (tj. Marsylia czy Aix)<sup>38</sup>. Ograniczenia tego rodzaju nie wszystkim jednak przeszkadzały. Tomasz Bartmiński w entuzjastycznym tonie pisał o zwiedzaniu części Włoch specjalnie przygotowaną do turystycznych celów koleją żelazną:

Tu doznałem wrażenia najprzyjemniejszego, jakie podróżnemu nastrożyć się może. Zwiedziłem drogą żelazną umyślnie na to urządzoną, Herkulanum i Pompeje; następnie Pauzylipę, Stromboli, grób Wirgiliusza, i sławną grotę *del Cune*<sup>39</sup>.

Wrażenia z takiej podróży określał nawet jako najprzyjemniejsze. Paradoksalnie jednak większość ze wspomnianych autorów twierdziła, iż rozwój kolei nie przyczynił się do lepszego poznania przestrzeni, ale do jej zaniku<sup>40</sup>. Trasa podróży miała ulec przekształceniu: jedynie ważniejsze miejsca zostały na niej odnotowane, pozostałe przekształcały się w nie-miejsca.

Trzeba też przyrzeć się temu, w jaki sposób autorzy tekstów podróżopisarskich opisywali sam fakt podróży koleją i odczucia, które im towarzyszyły. Nie zawsze były to odczucia pozytywne. Józef Kremer wspominał co prawda fakt, że wśród pasażerów panowała grzeczność i uprzej-

<sup>35</sup>Tamże, s. 7.

<sup>36</sup>Z.L. Fisz, *Listy z podróży*, t. 3, Wilno 1859, s. 270.

<sup>37</sup>Wojciech Tomasik pisał o zmianie relacji ciała bohatera do drogi, która dokonała się w epoce nowoczesnej. Podróżny przestawał być panem sytuacji, od którego zależał przebieg podróży, a stawał jedynie transportowanym pasażerem, uzależnionym od narzuconego mu przez kolej porządku i ustalonej trasy. Por. W. Tomasik, *Pociąg do nowoczesności...*, s. 53–54.

<sup>38</sup>T. Tripplin, *Wspomnienia z podróży*, t. 11: *Francja i Włochy północne*, Warszawa 1852, s. 23–24.

<sup>39</sup>*Wspomnienia z Hiszpanii z r. 1848. Wyjątek z podróży Tomasza Bartmińskiego*, „Biblioteka Warszawska” 1852, t. 2, s. 289.

<sup>40</sup>Karl Schlögel zauważał, że XIX i XX wiek z jednej strony przynosiły myśl, ideę zaniku przestrzeni, z drugiej jednak dostrzegalna stawała się skrajnie odmienna postawa, wyrażająca się w zapotrzebowaniu na badanie, poznanie i podporządkowywanie przestrzeni. Por. K. Schlögel, *W przestrzeni czas czytamy. O historii cywilizacji i geopolityce*, przeł. I. Drozdowska, Ł. Musiał, posł. H. Orłowski, Poznań 2009, s. 42.

mość, dodawał jednak po chwili „tak rzadka na kolejach żelaznych”<sup>41</sup>. Nieco wcześniej autor pisał również: „Mieszkańcy chwilowi wagonów tak dla siebie usłużni, poufali, jak gdyby byli jedną, dobrze wychowaną rodziną!”<sup>42</sup>. Co prawda Kremer wskazuje tu na poufałość i usłużność podróżujących, ale uwagę przyciąga również, a może przede wszystkim fakt nazwania podróżujących „mieszkańcami chwilowymi wagonów”. Podkreślona zostaje więc chwilowość, tymczasowość sytuacji. Wagon nie może być więc miejscem w tradycyjnym znaczeniu tego słowa; tym bardziej jeżeli weźmie się pod uwagę wszelkie niedogodności związane z podróżowaniem wagonem, które zdaniem Tomasika wymuszały na podróżnych standaryzację zachowań<sup>43</sup>. Prezentuje się raczej jako nie-miejsce, a więc zgodnie z definicją Augégo: „przestrzeń, której nie możemy zdefiniować jako tożsamościowej, ani jako relacyjnej, ani jako historycznej”<sup>44</sup>. Wagon jest jedynie tymczasowym miejscem pobytu, w którym przebywa się tylko ze względu na chęć osiągnięcia określonego celu.

Jeszcze wyraźniej na to, że wagon kolejowy może być postrzegany w kategoriach nie-miejsca, wskazuje opis podróży Józefa Ignacego Kraszewskiego. Pisarz porównywał pasażerów kolei do pakunków, a samą podróż koleją do dobrowolnego oddania się w niewolę:

Konie chyba i bydło wiezione na targ koleją żelazną i sznelcugiem mogą być rade z tego sposobu podróżowania, choć i o tym wątpić sobie pozwalam, ludzie większej niewoli wymyślić sobie nie mogli, dobrowolnie zrzekając się wszelkiej swobody i na równi stając z numerowanym pakunkiem. Jeżeli gdzie to na drodze z Wiednia do Triestu najmocniej ubolewać przychodzi nad sposobem, w jaki się czarodziejski ten krajobraz przebiega. Jednego dnia od szóstej rano do jedenastej wieczorem mil naszych około sta...i jakieżme krajem, jak cudownymi okolicami, które migają tylko przed oczyma, gdyby sny przelotne! Cóż potem napisać o tym błysku widoków, po którym wzrok się zaledwie prześliznął?<sup>45</sup>

W pociągach ludzie tracą swą wolność, stają się jedynie przedmiotem, który powinien zostać dostarczony do celu. Podróż nie daje im też możliwości zapoznania się z pokonywaną trasą, której widok jedynie bezwiednie przebiega przez ich oczyma.

## Obrazy kalejdoskopowe

Szybkość podróżowania sprawiająca wrażenie zaniku przestrzeni nie doprowadziła jednak do tego, że opisy przestrzeni zostały zupełnie wyparte z tekstów podróżopisarskich. Trzeba zwrócić uwagę na zmiany, jakie w nich nastąpiły. Posługując się określeniem zapożyczonym od Józefa Ignacego Kraszewskiego, możemy mówić o kalejdoskopowym postrzeganiu, a zatem opisywaniu przestrzeni<sup>46</sup>. *Słownik języka polskiego* definiuje kalejdoskop jako „różnorodne

<sup>41</sup>J. Kremer, dz. cyt., t. 1, s. 34.

<sup>42</sup>Tamże, s. 32.

<sup>43</sup>Por. W. Tomasik, *Pociąg do nowoczesności...*, s. 25, 49.

<sup>44</sup>M. Augé, dz. cyt., s. 53.

<sup>45</sup>J.I. Kraszewski, dz. cyt., t. 1, s. 55.

<sup>46</sup>Tamże, s. 57.



obrazy, wrażenia, wydarzenia szybko następujące jedno po drugim<sup>47</sup>. W podobny sposób wielu podróżopisarzy postrzegało przebywaną przestrzeń. Różnorodne obrazy, pejzaże widziane z okien kolei i związane z nimi wrażenia przesuwały się w niespotykanym dotąd tempie, ledwie pozwalając na ich uchwycenie i zarejestrowanie. Nic więc dziwnego, że w relacjach podróżopisarskich często brakuje ich szczegółowych opisów. Złożone opisy, relacje z napotykanymi na drodze podróży przygód zastępują wyliczenia bądź szeregi epitetów w sposób ogólny określające mijane krajobrazy. Tak swoje wrażenie opisywał wspomniany już Kraszewski:

Ta pierwsza zwłaszcza część podróży do wierzchołka Semmeringu ciągle jest niezrównanej piękności obrazem, kalejdoskopowo przemieniającym się, choć zawsze z jednych pierwiastków złożonym. Dalekie szczyty gór z tonami powietrznymi, zielenie żywe łąk, ciemne lasy, szare i czerwone skały składają się na ten cudowny pejzaż ruchomy<sup>48</sup>.

Podróż przez Semmering, jak zauważa Wojciech Tomasik, nie była jednak zwyczajną podróżą, której celem było przemieszczanie, ale sama w sobie była spektaklem<sup>49</sup>. Stąd nie dziwi, że widziane przez okno krajobrazy tak mocno zwracały uwagę pisarza. Niemal tą samą trasą podróżował Józef Kremer. Autor również podkreślał zmienność mijanych pejzaży. Ich oglądanie przez okna pociągu porównywał do podziwiania obrazów w galerii bądź ukazywał jako efekt rozsuwania ruchomych kulis w teatrze:

I ciągle – i w każdej chwili poblizsze pagóry i skały i gaje zesuwały się i rozsuwały niby ruchome kulisy tego precudnego teatru natury. A te obrazy wszystkie, ujęte oknami wagonu, jakby w ramy, zmieniły go w galerię, kędy na ścianie porozwieszane pejzaże malowanie wielkich mistrzów, – z tą tylko różnicą, że te widoki natury tutaj ciągle się zmieniają a rozpromienione są słońca jasnością<sup>50</sup>.

Chociaż w porównaniu z innymi tekstami opis, jaki zawarł w *Podróży do Włoch*, jest dość szczegółowy, mimo to nadal pozostaje na dość wysokim stopniu ogólności. Wspomina domki, zarysowuje ich ogólny wygląd, rys krajobrazu, nawet więcej – próbuje oddać grę barw i światła:

Tak widoki ciągle zmieniają swoje oświetlenie i koloryt – a te przeistoczenia tak wyraziste i tak częste, że się zdaje jakby sama natura rada pokazać, jak to malować pejzaże, jak zestrajać do siebie cienie i światła, i barwy. Natura to mistrzyni nie lada! Przez owo okno wagonu widzimy światek osobny: domki o czerwonym dachu i śnieżnych ścianach, i łączkę jasnozieloną, i wodę błękitną, przysypaną ogniem słonecznym, i tuż nad nią wianek wierzb ubranych w liście srebrzyste, i dalej rolę oszytą zbożem żółtawym, a natura powlekła każdy z tych przedmiotów farbą jemu właściwą, zachowując pilnie prawidła cieniów i światła<sup>51</sup>.

<sup>47</sup>Słownik języka polskiego PWN, oprac. L. Drabik, A. Kubiak-Sokół [i in.], Warszawa 2006, s. 300.

<sup>48</sup>J.I. Kraszewski, dz. cyt., t. 1, s. 57.

<sup>49</sup>W. Tomasik, *Pociąg do nowoczesności...*, s. 106.

<sup>50</sup>J. Kremer, dz. cyt., t. 1, s. 101–102.

<sup>51</sup>Tamże, s. 102–103.

Na podstawie tego opisu trudno jednak zidentyfikować konkretne miejsce, to widok, jakich wiele przesuwają się przed oczami podróżującego. Poza tym trzeba dodać, że jest to widok ograniczony do tego, co autorowi pozwalają dostrzec ramy okien. Podziwiane pejzaże, choć dynamiczne i zmienne, są więc płaskie, są jedynie obrazem, widokiem pozbawionym głębi. Szybki pęd pociągu nie pozwala na zakorzenienie w przestrzeni, które pozwoliłoby na jej przekształcenie w miejsce. Pejzaże zostały jedynie obejrzone z okien pociągu, ale nie zostały doświadczono ani poznane. Oczywiście, sam sposób takiego podziwiania mógł stanowić dla romantyków pewną atrakcję, tym bardziej że omawiany opis dotyczył przejazdu przez Semmering, a więc najbardziej atrakcyjnej wizualnie trasy kolejowej<sup>52</sup>. Nie zmienia to jednak faktu, że przemianie uległ sposób postrzegania mijanego pejzażu. Kalejdoskopowa zmienność krajobrazów na pewno utrudniała ich kontemplację.

Zmienność obrazów była również przedmiotem refleksji Władysława Syrokomli, który w *Podróżach swojaka po swojszczyźnie* stwierdzał, że:

Wyobraźnia, zaczem pośpieszy utrwalić jakiś obraz, już się ten obraz drugim zamienia, zostawiając tylko nikłe wspomnienie. Nie wiem, czy drugi raz w życiu tutaj wrócę; byłem i nie widziałem. Niemal z płaczem mówiłem do siebie: oto są wrażenia podróży koleją żelazną! Minęliśmy granicę śląską, minęliśmy miasto Rawicz, posiadłość niegdyś Przyjemskich, potem Opalińskich, miasto pamiętne fabryką sukien i drukarnią, czego dziś nie ma śladu. Minęliśmy Bojanowo, gniazdo rodu Bojanowskich herbu Junosza [...] <sup>53</sup>.

W podobny sposób opis wrażeń z podróży koleją został ukazany w wierszu Franciszka Morawskiego pt. *Droga żelazna*. Mijana przestrzeń sprawia wrażenie przestrzeni w ruchu, jej obraz zmienia się w szybkim tempie, które ledwie pozwala na dostrzeżenie kolejnych elementów krajobrazu:

Pędzi, pędzi jak grom fali,  
Uciekają lasy, góry;  
Gdzieś tam za nim, w ciemnej dali  
Zmordowane szumią chmury  
Ledwie ujrzał Alpy, Tatry,  
Już go swym ogromem słońca<sup>54</sup>.

Podróżowanie koleją stało się wręcz synonimem kalejdoskopowego postrzegania obrazów i wrażeń. Wskazuje na to opublikowana na łamach „Biblioteki Warszawskiej” niezbyt przychylna recenzja cytowanego już wcześniej opisu podróży Ludwika Pietrusińskiego *Wspomnienia z Wenecji, kolei żelaznej Lipnicko-Wiedeńskiej, Wiednia, Karpat Wadowickich, Frankfurtu nad Menem, i przelotu z Krakowa do Tatr Spiskich*. Autor recenzji krytycznie ocenił pobieżny opis Wenecji, porównując go właśnie do widoków „uciekających” koleją żelazną:

<sup>52</sup>Por. przypis 48.

<sup>53</sup>W. Syrokomla, dz. cyt., s. 29.

<sup>54</sup>F. Morawski, *Droga żelazna*, [w:] tegoż, *Pisma*, t. 1, Wrocław 1841, s. 213.

„Wenecja” dostarczyła katalogu budynków, obrazów, artystów, wyrazów Włoskich, dat i imion, faktów historycznych do dawnego jej stanu należących; szczegółów dzisiejszego życia prawie nie ma. Opisane są widoki, policzone wieże, kolumny, kopuły, ołtarze i okna, nieraz z taką szybkością jakby to wszystko kolejną żelazną uciekało [wyróżnienie moje – A.M.D.]<sup>55</sup>.

Relacje z podróży odbywanej kolejną stanowią najczęściej jedynie dłuższe lub krótsze wyliczenia elementów mijanej przestrzeni, które nie pozwalają na dostrzeżenie, a tym bardziej opisanie szczegółów. Mijana przestrzeń nie ma szansy zostać poznaną i przekształcić się w miejsce. Zaczyna więc odgrywać rolę nie-miejsc.

\*\*\*

Zaprezentowane powyżej modele opisu podróży odbywanych kolejną żelazną nie funkcjonują w tekstach podróżopisarskich w odosobnieniu, ale najczęściej wzajemnie się uzupełniają. Kalejdoskopowe postrzeganie i opisywanie mijanych krajobrazów bywa uzupełniane refleksją o niemożności poznania miejsc przy tak szybkim tempie podróży. Innym razem jakikolwiek opis mijanej przestrzeni zostaje pominięty na rzecz podkreślenia czasu, jaki zajmował podróżującemu pokonanie określonego odcinka drogi. Niezależnie od tego, przedstawione tutaj opisy wskazują na nowość doświadczenia, jakim było szybkie podróżowanie. Niektórzy do tego doświadczenia odnosili się z nadzieją, dostrzegali nowe możliwości, doznania, jakie oferowały dynamicznie rozwijające się środki komunikacji. Równie często w nowych środkach transportu dopatrywano się zagrożenia, podkreślając ograniczenia, jakie ze sobą wносиły. Przeprowadzona analiza wskazuje również na zmiany w świadomości podróżopisarzy, jakie dokonały się pod wpływem doświadczenia podróży kolejną czy statkiem parowym. Odległość fizyczna przestawała być wiarygodnym miernikiem. Bardziej miarodajny wydawał się czas. Różnica ta uwidoczniła się w szczególności, gdy pisano o podróżowaniu przez regiony pozostające w różnym stopniu rozwoju cywilizacyjnego. Im bardziej rozwinięty region, im bardziej rozwinięta sieć połączeń kolejowych, tym mniej okazji do doświadczenia i poznawania miejsc.

Przeprowadzone analizy pokazują również, że już w dziewiętnastowiecznych opisach podróży pojawiały się specyficzne odczucia przestrzeni, miejsc, które wykazują raczej podobieństwo do kategorii nie-miejsca zaproponowanej przez francuskiego antropologa Marca Augégo. Badacz kategorię tę widzi jednak głównie w kontekście nowoczesności. Uważa, że to hipernowoczesność wytwarza nie-miejsca:

Nie-miejsca są jednak miarą epoki: policzalną miarą, którą można obliczyć, dodać do siebie – za cenę kilku konwersji między powierzchnią, objętością a odległością – trasy powietrzne i kolejowe, autostrady, ruchome przybytki, zwane środkami transportu (samoloty, pociągi, samochody), porty lotnicze, dworce i stacje kosmiczne, wielkie sieci hoteli, wesołe miasteczka, supermarkety, skomplikowane węzły komunikacyjne, wreszcie – sieci kablowe lub bezprzewodowe działające w przestrzeni pozaziemskiej i służące tak dziwnej komunikacji, że łączy ona jednostkę jedynie z innym obrazem jej samej<sup>56</sup>.

<sup>55</sup>*Kronika literacka*, „Biblioteka Warszawska” 1846, t. 1, s. 192.

<sup>56</sup>M. Augé, dz. cyt., s. 53-54.

Wbrew temu, co twierdził Augé, kategorią nie-miejsca można posługiwać się, mówiąc o czasach znacznie wcześniejszych. Liczba nie-miejsc w I połowie XIX wieku nie była zapewne aż tak rozległa (nie obejmowała przecież samolotów, samochodów, portów lotniczych ani chociażby sieci kablowych lub bezprzewodowych). Obok sieci kolei żelaznych pojawiały się jednak pierwsze dworce, hotele, a nowość takiego podróżowania sprawiała, że różnicę między miejscami a nie-miejscami (mimo braku stosownej terminologii) odczuwano ze zdwojoną siłą.

# SŁOWA KLUCZOWE:

podróżopisarstwo

**nie-miejsce**

*przestrzeń*

**ABSTRAKT:**

Przedmiotem artykułu jest próba opisania, w jaki sposób w dziewiętnastowiecznych relacjach podróżopisarskich został odzwierciedlony problem szybkiego rozwoju środków transportu i nowych możliwości, które zrodziły się przed podróżopisarzami. Wyróżnione zostały trzy charakterystyczne sposoby opisu: dostrzeganie zaniku przestrzeni, zastępowanie przestrzeni czasem bądź kalejdoskopowe opisywanie wrażeń z podróży. W pracy dostrzeżone zostało również to, że mówiąc o doświadczeniach romantycznych podróżopisarzy, można posługiwać się stworzoną przez Marca Augégo kategorią „nie-miejsca”.

## KOLEJ ŻELAZNA

C Z A S

m i e j s c e

r o m a n t y z m

**NOTA O AUTORZE:**

Anna Marta Dworak – ur. 1988, doktor nauk humanistycznych w zakresie literaturoznawstwa, autorka książki *Obrazy Rosjan w pamiątkach z lat 1828–1835* (Lublin 2014) oraz artykułów publikowanych w czasopismach naukowych i publikacjach monograficznych. Zainteresowania naukowe: literatura romantyzmu (z szczególnym uwzględnieniem tzw. romantyzmu krajowego), romantyzm polski w perspektywie europejskiej, komparatystyka literacka. |