

Redakcja
Monika Baranowska

Korekta
Krzysztof Smólski

Łamanie
Wydawnictwo IBL PAN
Renata Witkowska

Projekt graficzny
Kinga Pniewska

Fotografia na froncie okładki © Copyright by Albertinum, Vienna.
Fotografia na tylnej stronie okładki © Copyright by Thinkstock/Flash Press Media.

Książka powstała w ramach projektu badawczego własnego NN103448940,
sfinansowanego przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego

Wydanie publikacji dofinansowane przez
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

© Copyright by Instytut Badań Literackich PAN, 2012

ISBN 978-83-61552-53-6

Druk i oprawa
OPRAWA Sp. z o.o.
ul. Dowborczyków 17
90-019 Łódź

Inni romantycy, inny romantyzm

1. Literatura z przypisów i wykropkowań...

Zebrane w tomie teksty spaja cecha, którą czytelnik – przebiegły wzrokiem spis zawartości – bez trudu rozpozna: wszystkie dotyczą kolei żelaznych i podróżowania pociągiem. Jest wszakże i drugi rys wspólny, który zauważyć pozwoli informacje o podstawach przedruków: oto niemal wszystkie antologijne teksty wznawiane są po długim czasie, w zdecydowanej większości przypadków przedkładane reedycje poprzedzone są jedynie – trudno dziś dostępnymi (bo bardzo często pochowanymi w prasowych zakamarkach) – pierwodrukami.

Podróż stanowi w pierwszej połowie XIX w. bardzo ważną formę zachowań kulturowych, nie inaczej jest w Polsce, gdzie jednym z przejawów romantycznego odczuwania świata staje się wędrówka, która wiedzie szlakiem miejsc ważnych, bo w jakiś sposób usakralizowanych przez świetną i wciąż jeszcze niezatartą przeszłość. Takie właśnie podróżowanie, gdzie przemieszczanie się w przestrzeni służy w istocie wyprawom w czas miniony, a kontakt ze starożytnymi pamiątkami i grobami przodków – utwierdzeniu narodowej tożsamości, skupia od dawna uwagę historyków polskiego romantyzmu, doczekało się swoich monografistów, lista kompetentnych opracowań jest tu pokaźna i obejmuje także liczne publikacje o charakterze antologijnym¹. Wśród tych ostatnich niewątpliwie najważniejszą pozycją

¹ Zob. *Odwiedziny Gdańska w XIX wieku*, z relacji polskich zebrała I. Fabiani-Madeyska, Gdańsk 1957; *Polskie podróże po Śląsku w XVIII i XIX wieku (do 1863 r.)*, wybrał i opracował A. Zieliński, Wrocław 1974; J. Woźniakowski, *Góry niewzruszone. O różnych wyobrażeniach przyrody w dziejach nowożytnej kultury europejskiej*, Warszawa 1974; *Podróże*

jest tom Janiny Kamionki-Straszakowej „*Do ziemi naszej*”. *Podróże romantyków*, ogłoszony w cennej, choć – niestety – od dawna już nieukazującej się serii „Biblioteki Romantycznej”. I właśnie ten znakomity zbiór chciałbym wykorzystać dla wyjaśnienia pobudek, jakie mną kierowały, gdy do listy tylu świetnych prac o peregrynacjach polskich romantyków postanowiłem dołożyć swoją...

Otóż zastanowiły i poruszyły mnie podjęte przez autorkę decyzje, które – choć zdawać się zrazu mogły rozwiązaniami czysto technicznymi – niosą ważne konsekwencje dla kreślonego w pracy obrazu romantycznego peregrynowania. Zacznę od tego, że jeden z zasadniczych wątków wywołanych we wprowadzeniu tyczy się, najogólniej mówiąc, cywilizacyjnego przewrotu, który podróżnikom z pierwszych dekad XIX w. zaoferował zdumiewająco nowy środek lokomocji – kolej żelazną. Podróż po śladach przeszłości wiązać się mogła odtąd z kontaktem z najnowocześniejszą technologią; nie wszyscy i nie od razu przesiedli się z dyliżansów, powozów czy chłopskich bryk do kolejowych wagonów, ale około połowy XIX w. gładka droga żelazna, gwarantująca komfort i szybkość, staje się już poważną alternatywą dla mozolnego wędrowania i innych tradycyjnych (wykorzystujących siłę przyrody) sposobów przemieszczania się. Listę miejsc, które obejmują romantyczne marszruty, stopniowo, ale nieuchronnie powiększają te, w których próżno wypatrywać najdrobniejszych znaków historii, a gdzie za to śmiało materializuje się nowoczesna myśl techniczna: pyszne kolejowe dworce i oszalałymi rozmachem budowle inżynierskie. Janina Kamionka-Straszakowa bardzo pięknie pisze o dokonującym się przełomie w kulturze epoki:

„Podróż koleją! Budziła zachwyt, ciekawość, czasem zabobonny lęk. Stanowiła odkrycie techniczne, osiągnięcie cywilizacyjne i źródło sensacyjnych wrażeń. Wzbudzała ekscytacje nieomal tak silne jak dzisiejsza podróż na księżyc. Pamiętnikarze i powieściopisarze pozostawili wiele świadectw obrazujących niezwykle emocje i wrażenia, jakich doznawali pasażerowie pierwszych kolei żelaznych”².

Polaków na Łużyce w XIX wieku, wybrał i opracował A. Zieliński, Wrocław 1975; R. Przybylski, *Podróż Juliusza Słowackiego na Wschód*, Kraków 1982; *Listy ze śląskich wód*, z czasopism i pamiętników XIX-wiecznych wybrał i opracował A. Zieliński, Wrocław 1983; *Górny Śląsk i Zagłębie w dawnych opisach. Wiek XIX*, wybór, wstęp i opracowanie A. Zieliński, Katowice 1984; *Romantyczne wędrówki po Galicji*, wybrał, opracował i przedmową poprzedził A. Zieliński, Wrocław 1987; S. Burkot, *Polskie podróżopisarstwo romantyczne*, Warszawa 1988; J. Kamionka-Straszakowa, „*Do ziemi naszej*”. *Podróże romantyków*, Kraków 1988; J. Kamionka-Straszakowa, *Zbłąkany wędrowiec. Z dziejów romantycznej topiki*, Wrocław 1992; J. Kamionka-Straszakowa, *Podróż*, [hasło w:] *Słownik literatury polskiej XIX wieku*, pod redakcją J. Bachórzka i A. Kowalczykowej, Wrocław 1994.

² Zob. J. Kamionka-Straszakowa, *Romantyczne podróże do Polski*, [w:] taż, „*Do ziemi naszej*”... s. 15.

I, jakby przecząc wypowiedzianym sądom, arcyciekawe świadectwa, w których temperaturę relacji podnoszą „ekscytacje” i gdzie „niezwykłe emocje i wrażenia” szukają najodpowiedniejszego kształtu językowego, lokuje badaczka w... przypisach³.

Drugi przykład, jakim chcę się posłużyć, pochodzi nie z wprowadzenia, a już z części antologijnej. Oto pomieszczony tam fragment z relacji podróżniczej Franciszka Salezego Dmochowskiego urywa się najbardziej nieoczekiwanie, tam mianowicie, gdzie fascynacja podróżnika powinna kulminować, zaś wyostzona czytelnicza ciekawość znaleźć zaspokojenie:

„Tyle po drodze nasłuchałem się o moście pod Czczewem (*Dirschau*), zbudowanym dla kolei żelaznej, która w tym miejscu przerzuca się na drugą stronę Wisły i dąży do Królewca, że umyśliłem zatrzymać się na noc w Czczewie i obejrzeć te arcydzieło tegoczesnego budownictwa, a przy tym wyboczyć do Malborka, dawnej stolicy Krzyżaków.
[...]⁴”

Musi dziwić, że fragment opisowy, dokumentujący „niezwykłe emocje i wrażenia”, całkowicie znika w wykropkowaniu. Musi dziwić tym bardziej, że z przytoczonego urywka niezbitnie wynika, iż właśnie „arcydzieło tegoczesnego budownictwa” zatrzymuje podróżnego na noc w Czczewie (dzisiejszym Tczewie), a plan zwiedzenia starożytnego Malborka rodzi się jako odprysk decyzji, by – przenocowawszy – w świetle dnia przestudiować budowlę zdumiewająco nowoczesną, a potem dopiero – „wycoczywszy” – zwiedzić krzyżacką stolicę. Niewłączony do przedruku fragment relacji zostaje przez Kamionkę-Straszakową zastąpiony w osobliwy sposób: oto stosowny odsyłacz kieruje czytelnika do przypisu, ten zaś – do aneksu książki, gdzie reprodukowana grafika przedstawia imponującą amfiladę przeseł tczewskiego kolosa. Ale przyjęte rozwiązanie w jaskrawy sposób kłóci się z założeniami tomu, który ma prezentować podróże literackie, gdzie to, co najważniejsze zawiera się nie w odwiedzanych przez podróżników miejscach, ale w sposobie ich postrzegania i doświadczania, w podejmowanych przez piszących

³ Do dwóch obszernych przypisów (zob. J. Kamionka-Straszakowa, „*Do ziemi naszej*”..., s. 91-93) trafiają fragmenty relacji Wincentego Pola (*Listy z wycieczki*, [1847]), Józefa Ignacego Kraszewskiego (*Kartki z podróży 1858-1864*, [1860]), Władysława Wiślickiego (*Listy z podróży młodego artysty*, [1852]) i urywek z książki wspomnieniowej Jakuba Gordona (*Gdy się było młodym. Wspomnienia z podróży po szerokim świecie*, [1871]).

⁴ Zob. J. Kamionka-Straszakowa, „*Do ziemi naszej*”..., s. 268 (przedrukowany urywek pochodzi z: F.S. Dmochowski, *Wycieczka do starych Prus, a mianowicie do dawnej ziemi Chełmińskiej, Malborka, Gdańska i nizin Nadwiślańskich przez...*, „Jana Jaworskiego kalendarz astro-nomiczno-gospodarski na rok zwyczajny 1858”; wykropkowanie obejmuje s. 69).

wysiłkach dla znalezienia wystarczająco pojemnej językowo formy, aby mogły się w niej zatrzymać najsilniejsze wzruszenia i najżywsze emocje. Podróż romantyczna jest wszak podróżopisaniem i od tej przede wszystkim artystyczno-pisarskiej strony wzbudzać będzie zaciekawienia literaturoznawcy. Badacza tekstów słownych nie usatysfakcjonuje reprodukcja, bo przecież nie w niej szukać będzie śladów zmagających piszących, by udokumentować w języku doświadczenia radykalnie nowe.

I przykład trzeci, związany z poprzednim. W sierpniu 1858 w podróż z Warszawy do Gdańska udała się Jadwiga Łuszczewska, powierzając później swe wrażenia stronom „Tygodnika Ilustrowanego”. To właśnie stąd, z numeru z 1861 r., Kamionka-Straszakowa wzięła wielką, dwustronicową litografię pokazującą majestat tczewskiego mostu. Wyprawa Łuszczewskiej rozłamana została na dwie bardzo różne części, najpierw bowiem pisarka niespiesznie płynie Wisłą i Brdą aż do Bydgoszczy, a potem raptownie zmienia tempo przemieszczania się i mknie pociągiem do Malborka. Zanim podróżna o północy wysiadzie u stóp krzyżackiego zamku i poczuje „wielkie wzruszenie”, zdąży zarejestrować „zagadkowe spostrzeżenia”: dostarczy ich imponująca konstrukcja kolejowego mostu („dostrzegamy tylko po obu stronach jakieś wielkie kraty, poza którymi widnieje gwiazdzone niebo odbijające się w Wiśle”). Chwilę wcześniej, nim „głuchy i przeciągły huk” oznajmi, iż pociąg wtacza się na most, w oczy pisarki rzuca się roziskrzona światłem („jak gdyby pałac czarnoksiężski”) budowla dworca w Tczewie. Krótki bydgoski epizod wędrówki utrwalaony został w takim oto fragmencie relacji:

„Przez miasto, gdzie uderzyła mnie piękna budowa starożytnego kościoła, pojechaliśmy do dworca kolei żelaznej, wytwornie urządzonego. Tam w ocienionych salach, wśród aksamitów i brązów, ochłonęliśmy na koniec z upału, a gdy się słońce spuściło, miłą przechadzką przynęciły nas kwiaty, gaje i trawniki otaczające budynek. Tak czas ubiegł do siódmej z wieczora, o której ze świstem lokomotywy puściliśmy się ku Malborkowi”⁵.

Do tomu „*Do ziemi naszej*”... nie przeszło nic z tego bogactwa niezwykłych wrażeń zmysłowych (wzrokowych, słuchowych i węchowych), bo kolejowy etap wędrówki Łuszczewskiej nie został w ogóle odnotowany. Zniknął most, który u Łuszczewskiej staje się źródłem zupełnie nowego rodzaju przeżycia: technologicznej wzniosłości⁶. Reprodukowany w antologii widok budowli (przypominam:

⁵ [J. Łuszczewska], *Wycieczka do Gdańska przez Deotymę*, „Tygodnik Ilustrowany” 1861, t. IV, s. 136.

⁶ Janina Kamionka-Straszakowa narzeka na brak miejsca (zob. J. Kamionka-Straszakowa, „*Do ziemi naszej*”..., s. 464, przypis 5) i posiłkuje się wskazaniem na tom *Odwiedziny Gdańska*

przyfastrygowany do relacji Dmochowskiego) nie ma tego majestatu, jakim olśniewał czytelnika „Tygodnika Ilustrowanego”: kilkukrotnie pomniejszony, jakby skarłały, nie pozwala czytelnikom wyobrazić sobie wstrząsu, jakiego doznawali na jego widok pierwsi użytkownicy. Wskutek okrojenia relacji i zupełnego pominięcia jej części kolejowej (mostowej) zaciera się w narracji Łuszczewskiej atmosfera przełomu, charakteryzująca kulturę połowy XIX w. Oto podróżująca kobieta – mimo że wyprawia się w drogę w poszukiwaniu „tła malowniczego” dla pisanych „poematów narodowych” – kwituje przelotnie bydgoską budowlę „starożytnego kościoła”, by w entuzjastycznych słowach odmalować przyjemności, jakie dają wnętrza i otoczenie dworca kolei żelaznych⁷. W antologii „*Do ziemi naszej*”... znalazł się dział *Sposoby podróżowania*. Reprezentacja kolejowych relacji wydaje się w niej jednak niesprawiedliwie uszczuplona. Zabrakło m.in. głosu kobiety, której w wędrowce po ziemiach ojców zdarzyło się, by respekt należny własnej przeszłości stłumić zachwytem nad cudzą współczesnością.

Teksty zebrane w niniejszym tomie mógłbym przeto nazywać literaturą z przypisów i wykropkowań. Jest to kolekcja wypowiedzi z pierwszej połowy XIX w., w których szukały ujścia „niezwykle emocje i wrażenia”, złączone z kolejną i kolejnym podróżowaniem. To antologia tekstów, które – jak pokazałem – relegowane bywają zwykle na marginesy historycznoliterackich syntez polskiego romantyzmu. Marnieją w przypisach, znoszą cierpienia wykropkowań lub najwyuczajniej – skazywane są na historycznoliteracki niebyt. Historii literatury (i jakiegokolwiek innej) nie da się uprawiać bez dokonywania wyboru: jak każdy tekst musi być ona dziełem skończonym, musi mieć swoje marginalia (bohaterów drugoplanowych i epizodycznych, fragmenty składane petitem, partie przeniesione do przypisów, wykropkowania w przytoczeniach) i obszary niepowiedzianego, znacznie rozleglejsze od tego, co poddane zostało narratywizacji. Nie ukrywam: uzasadnieniem proponowanej antologii jest ostrożna próba rewizji obrazu literatury polskiej z pierwszej połowy XIX w. Pokazując to, co więzione bywa zazwyczaj w przypisach

w XIX wieku. Niestety, także tutaj kolejowa (mostowa) część eskapady Łuszczewskiej jest dotkliwie okrojona (zob. *Odwiedziny*, s. 160). W antologii Andrzeja Zielińskiego *Górny Śląsk i Zagłębie w dawnych opisach* w otchłani wykropkowania ginie opis dworca w Gliwicach, jaki znalazł się w pierwszej wersji relacji z podróży po Śląsku Zygmunta Bogusza Stęczyńskiego („«Tam jest dworzec kolei żelaznej ozdobny, / Dla wygody podróżnych we wszystko zasobny». [...]»; s. 104), pomimo że tom – jak deklaruje w *Przedmowie* autor – miał obrazować żywo doświadczany przez podróżnych z Królestwa i Galicji „przewrót przemysłowy” (s. 5), którego częścią były nowoczesne szlaki komunikacyjne (zob. Z.B. Stęczyński, *Sudety jako dalszy ciąg poematu „Tatry”*...; fragment przedrukowany w niniejszym tomie).

⁷ Zob. J. Łuszczewska, *Pamiętnik 1834-1897*, wstępem i przypisami opatrzył J.W. Gomulicki, Warszawa 1968, s. 114-115.

i co przepada w wykopkowaniach, muszę bowiem zastanowić się nad tym, jak działała mechanizm, który pewne teksty uczynił ważnymi i niezbędnymi dla rozumienia epoki, inne zaś upośledził, zdeprecjonował skrótem, skazał na historyczno-literacki półbyt lub zepchnął w nicość. Żeby pojąć kształt, jaki przybrały syntezы polskiej literatury romantycznej, trzeba rozpoznać to, co znalazło się poza obrysem, a nade wszystko to, co wypełnia obrzeża, wytycza peryferie, co leży na krawędziach tekstu, w jego dopowiedzeniach, przypisach, pomniejszeniach i skrótach. Powtórzę zdanie, którym już raz tu się posłużyłem: „Pamiętnikarze i powieściopisarze pozostawili wiele świadectw obrazujących niezwykle emocje i wrażenia, jakich doznawali pasażerowie pierwszych kolei żelaznych”. I zapytam: dlaczego tak „wiele świadectw” w tak nikłym stopniu współkształtuje obraz polskiego romantyzmu albo – by rzecz ująć z odwrotnej perspektywy – dlaczego w utworach z listy, która obejmuje lektury obowiązkowe dla badacza rodzimego romantyzmu (o studencie i uczniu już nie wspominając) nie ma prawie śladu tych przeżyć, jakie niosły rozmaite i coraz częstsze kontakty człowieka XIX w. z nowoczesnymi technologiami, a w szczególności – zetknięcia z podróżowaniem drogami żelaznymi?⁸

Zgromadzone w niniejszej antologii wypowiedzi usiłują z różnym skutkiem udźwignąć doświadczenia, na których odbijany jest stempel doniosłości. Niemal wszyscy przytaczani tu autorzy, niezależnie od rodzaju pisarskich pobudek i osiągniętego pułapu artystycznego, łączą się w przekonaniu, iż oto na ich oczach świat zmienia się, że dokonuje się zasadniczy, cywilizacyjny przełom, którego skutki – wielorakie i niedające się jeszcze dokładnie oszacować – okażą się równie trwale jak żelazo i stal, z których odlewano szlaki komunikacyjne modernizującej się Europy. Stylistyczna klisza, jaka zdążyła utrwalić się około połowy stulecia, podnosiła lokomotywę do rangi pomnika czasów, ale jeszcze dobitniej tę wyjątkową pozycję maszyny oddał Władysław Syrokomla w kunsztownej deskrypcji, która wertykalizuje przedstawienie lokomotywy w przykładowie klasycystycznej peryfrazie: „To najwyższa potęga na poziomym świecie”⁹. Podstawową i najważniejszą cechą, jaką ten obraz łączy z wynalezieniem kolei, należałoby nazwać widzialnością – w dwojakim sensie tego słowa. Po pierwsze, w znaczeniu dosłownym: pojawienia się kolei nie da się przeoczyć, skoro za jej sprawą świat radykalnie

⁸ Trudno mi się zgodzić z pospieszną opinią Tomasza Kizwaltera, który w ciekawej książce o tendencjach modernizacyjnych w Królestwie [zob. „*Nowatorstwo i rutyny*”. *Spoleczeństwo Królestwa Polskiego wobec procesów modernizacji (1840-1863)*, Warszawa 1991] mocno ogranicza analizowany materiał literacki (analizuje głównie *Choroby wieku* Józefa Ignacego Kraszewskiego), pisząc (zob. s. 152), iż odniesienia do tych tendencji są w połowie XIX w. rzadkie.

⁹ W. Syrokomla [L. Kondratowicz], *Wrażenia pielgrzyma po swojej ziemi. Poemat. I: Z Litwy do Wielkopolski*, Wilno 1860, s. 22.

i bezpowrotnie zmienia się, a zdecydowana większość dokonujących się przeobrażeń dostępna jest wszystkim i daje się rejestrować nieuzbrojonym okiem niefachowca. Po drugie, w znaczeniu przenośnym: lokomotywa jako „najwyższa potęga” musi pozostawać dobrze widoczna nawet wtedy, gdy zmieni się dystans czasowy, to znaczy gdy na połowę XIX w. zacznie się spoglądać z oddalenia, z perspektywy następnych dekad, lub gdy historykowi przyjdzie przedstawiać to, jak żyli i jak doświadczali swoją teraźniejszość ludzie z epoki, w której – oprócz wielu innych dziedzin – przeobrażało się podróżowanie. Tej najwyższej potęgi, dumnie zawieszanej nad „poziomym światem”, dziś prawie nie widać; niegdysiejsze zachwyty, podziwy (ale też głębokie lęki i obawy przed nowym) poszły w zapomnienie, przepadły, wiodąc smutny żywot na poboczach głównego duktu, jakim toczy się historycznoliteracka opowieść o polskim romantyzmie.

Wracam na chwilę do cechy, jaka łączy zgromadzone w niniejszym tomie utwory. Wydobyłem je w zdecydowanej większości przypadków ze stron XIX-wiecznych czasopism lub z pierwszych edycji książkowych, które zwykle nie miały późniejszych wznowień. Są też tutaj teksty, które od momentu napisania do chwili opublikowania trwały w stanie co najmniej kilkudziesięcioletniej hibernacji, relacje spisywane bez wyraźnej intencji ich późniejszego upublicznienia, ogłoszone z rękopisów już po śmierci ich autorów. Wielu tekstów, które mogłyby się w mojej antologii znaleźć, czytelnik – niestety – nie znajdzie, bo do nich nie dotarłem lub najzwyczajniej ich nie doceniłem (źródła, jakie należało zbadać, składają się na pokaźną bibliotekę, antologia jest zaś wyborem...). Na liście nieobecności są również takie, których prawdopodobnie nikt już nigdy nie zobaczy, bo – jak wczesna jednoaktówka Józefa Korzeniowskiego *Na stacji w Grodzisku* – zagięły. Brak wznowień (zwielokrotniający groźbę nieprzetrwania) to najbardziej uchwytny i najbliższy czytelniczemu doświadczeniu przejaw niekanoniczności. Kanon literacki oznacza zawsze dostępność, popularyzację (promocję), uwikłanie w dydaktykę (probierzem kanoniczności są programy, rejestry lektur obowiązkowych, podręczniki, edycje szkolne, w końcu – „bryki”). Z kanonem wiąże się wysiłek historyków literatury zmierzających, by temu, co uchodzi za wartościowe, cenne, ważne, niezbywalne, dostarczyć wyjaśnień i przekonujących uzasadnień. W procedurze wyjaśniania istotną rolę odgrywa strukturalizacja materiału literackiego, który – stając się tworzywem narracji historycznoliterackiej – musi podporządkować się dyrektywom retoryki, musi sprostać wymaganiom tego, co we współczesnej refleksji nad historią określa się mianem wzorca fabularyzacyjnego¹⁰. Jeśli zgodzimy

¹⁰ Zob. H. White, *Teoria literatury i pisarstwo historyczne*, przełożył T. Dobrogoszcz, [w:] tenże, *Proza historyczna*, pod redakcją E. Domańskiej, Kraków 2009, s. 37-38. Klasyfikację wzorców fabularyzacyjnych wypracował White z taksonomii tropów.

się na taką linię rozumowania, wypadnie zapytać: jak kształtowana jest polska refleksja nad romantyzmem, jaki wzorzec fabularyzacyjny odgrywa w niej rolę nadrzędną i jak wybór wzorca odciska się na kanonie, którego uprawomocnieniu służy snucie opowieści o przeszłości?

Historia polskiego romantyzmu realizuje schemat tragedii. Teksty, jakie gromadzę w niniejszym tomie, do tego schematu pasują słabo lub wcale. Historia literatury polskiej okresu romantyzmu to opowieść heroiczna, to relacja o literaturze bohaterskiej, liczy się w tej narracji czyn narodowowyzwoleńczy, poświęcenie i śmierć ofiarnicza, liczą się śmiałkowie, szaleńcy, młodzi, którzy nie kalkulują, mierzą „czyny na zamiary”, gardząc doświadczeniami, w których sprawdza się dostojna mądrość sędziwego wieku i gdzie swój autorytet potwierdza „szkielko i oko”.

Heroiczny (tragiczny) ton, po jaki sięga się w narracjach o polskim romantyzmie, ma wszakże swoje głębokie uzasadnienia. Ich przegląd wypada zacząć od tych, które tkwią w samej epoce i są częścią jej samowiedzy, to jest – wypływają z artystycznych programów i manifestów, ze zgłaszanych pod adresem literatury postulatów, oczekiwań, nadziei, są pochodną wyobrażeń odnośnie tego, czym jest i jakim zadaniem musi sprostać dzieło sztuki. Autorki monumentalnej syntezy *Romantyzm i historia* charakteryzowały zręby świadomości artystycznej polskich romantyków takimi oto słowami:

„Romantyzmowi nie można odmówić – jak to nieraz próbowano robić – zrozumienia rzeczywistości materialnej, a więc również technicznej i gospodarczej. [...] Wszystkie [...] przejawy rzeczywistości materialnej romantycy traktowali jednak jako w t ó r n e wobec rzeczywistości duchowej, rzeczywistości Idei i Woli”¹¹.

Zmieńmy optykę, rozszerzmy pole obserwacji i na hierarchizację dokumentowaną przez rodzimą literaturę spójrzmy z szerszej europejskiej perspektywy. Idzie o rozstrzygnięcie, czy owa wtórność sfery materialności i lekceważenie techniki jest jakąś polską lokalnością XIX-wiecznych prądów kulturowych, czy – przeciwnie – stanowi raczej element jednoczący, zauważalny w piśmiennictwie różnych krajów, choć – co oczywista – w każdym miejscu szukający innych uzasadnień światopoglądowych. W sztuce francuskiej realia techniczne przyswajane są wolno i opornie. O tych oporach wiele powie apel Zoli – by szukać poezji na stacjach kolejowych, tak jak kiedyś szukało się jej w lasach i na polach. Wezwanie pisarza pada w kontekście uwag dedykowanych malarstwu impresjonistycznemu, bezpośrednio po entuzjastycznej ocenie eksponowanych na pokazie w 1877 r. płócien

¹¹ M. Janion, M. Żmigrodzka, *Romantyzm i historia*, Warszawa 1978, s. 9. Spacja autorek.

Claude'a Moneta¹². Nie od rzeczy będzie dodać, iż wystawa współtworzy heroiczny okres dziejów impresjonizmu, w chwili gdy Zola formułuje swój apel, jest to wciąż sztuka nieakceptowana przez opiniotwórcze gremia artystycznego Paryża, malarstwo wyrzucane z salonu, pomawiane o dyletantyzm i uchybianie zasadom dobrego smaku. Na impresjonistycznych płótnach znajdziemy bogatą kolekcję obiektów i scen, które spina klamra nowoczesności: są pulsujące ruchem ulice miast, są wiadukty i mosty, a wśród nich – najchętniej pokazywany paryski most Europa, są dworce: małe, duże i wielkie, łącznie z największym i najwspanialszym – przykrytym szklanym dachem, pod którym błędzą kłęby pary i przez które przesączają się promienie słońca – paryskim dworcem Saint Lazare. Są wreszcie, oblane feerycznym światłem słonecznym lub przyćmionym światłem gazowych latarni, lokomotywy ze sznurami wagonów...

Zgódźmy się: wczesnodziewiętnastowieczna maszyna parowa jest prymitywna, pokraczna i brzydka: „kształty jej są potworne”. Jako taka mogła nasuwać skojarzenia z tym, co niegotowe, nieobrobione, co stanowi dopiero surowiec dla twórczego aktu: ma zatem postać „nieociosanego pniaka”¹³. Apel Zoli, by sprząć świat przedmiotów nowoczesnych z poezją, dotyka różnych aspektów w procesie ogarniania techniki przez sztukę. Można powiedzieć, po pierwsze, że przygotowuje grunt pod przeobrażenia artystyczne przełomu XIX i XX w., wpisuje się w wiele wystąpień, dzięki którym dokona się przewrót, jaki wywinduje na Parnas pisane przez futurystów hymny do maszyny i peany o nowoczesnym mieście, składane przez mniej lub bardziej zdolnych uczniów szkół awangardowych. Głos Zoli wyprzedza o trzy dekady manifest Marinettiego, nie jest to dużo, gdy wziąć pod uwagę wolne na ogół tempo przemian, jakie zachodzą w kulturze, ale to niemal cała epoka, gdy zechce się zmierzyć ten okres inną miarą, uwzględniając szybkość, z jaką przeobrażała się technika, i z jaką w cywilizowanym świecie zmieniało się znaczeniowe wypełnienie słowa „maszyna”. W klasycznej już dziś rozprawie Lewis Mumford, analizując przesunięcia w kulturowej pozycji maszyny, dokonał bardzo radykalnego podziału, którego inspiracja sięga periodyzacji stosowanej

¹² Słynne i wielokrotnie cytowane słowa Zoli o potrzebie szukania poezji na stacjach kolejowych („Nasi artyści muszą odnaleźć poezję dworców kolejowych, tak jak ich ojcowie odnaleźli poezję lasów i rzek”; E. Zola, *Wystawa malarzy impresjonistów*, [w:] tenże, *Słuszną walka. Od Courbета do impresjonistów. Antologia pism o sztuce*, wybór i wstęp G. Picon, opracowanie J.-P. Bouillon, przekład i posłowie H. Morawska, Warszawa 1982, s. 130) znalazły się w recenzji ogłoszonej na łamach „Sémaphore de Marseille” 1877, numer z 19 kwietnia.

¹³ Źródło cytowanych sformułowań: J. Gordon, *Gdy się było młodym. Wspomnienia z podróży po szerokim świecie przez...*, Lipsk 1871, s. 102; fragment, z którego pochodzą przytoczenia, jest znacznie skróconym powtórzeniem ze szkicu: J. Gordon, *O postępie wiedzy ludzkiej*, [w:] tenże, *Szkice i ramotki przez...*, Lwów 1870, s. 54-55.

w geologii: oto wczesne dekady XIX w., z maszyną parową jako źródłem napędu, prymitywną jeszcze, wielce zawodną, a nade wszystko odpychającą brzydką, nazywa badacz epoką paleotechniczną, po niej zaś kładzie epokę neotechniczną, która zaleca się elegancją cichych i czystych prądnic (generatorów prądu elektrycznego), niezawodnością niewielkich i schowanych przed wzrokiem silników spalinowych, w końcu – urzeka smukłością śrubowych statków i *last but not least* pięknem lotu samolotów¹⁴. Granicę epok wykreśla Mumford mniej więcej na przełomie lat 70. i 80. dziewiętnastego stulecia, apel Zoli i praktyka artystyczna francuskich naturalistów i impresjonistów to – mówiąc obrazowo – jedno z przesł granicznego mostu.

Szukać poezji można tam, gdzie są szanse, by ją znaleźć. Jeszcze w połowie XIX w. trzeba było ogromnej pracy wyobraźni, by w czarnych zwykle lokomotywach odkryć „barwę poetyczną”, trzeba było dużego samozaparcia, by nie stronić „od wyciewu pary, od zasmolonych maszyn i kół”¹⁵. Dworzec Saint Lazare, który tak chętnie portretowali francuscy impresjoniści i który literacko uwiecznił w *Bestii ludzkiej* Zola, oferował już inne doznania. Nie tylko dlatego, że kolej wydorosła i wynowocześniała (od jej wynalezienia mijało co najmniej pół wieku), wchodząc w epokę neotechniczną. Imponujący wielkością budynek, w którym ultranowoczesne szklane zadaszanie peronów zharmonizowane zostało z historyzującym stylem architektonicznym głównej bryły, mógł podsuwać skojarzenia z gmachem o przeznaczeniu religijnym, ze świątynią, gdzie czci się bóstwo ruchu. Ale paryski dworzec Saint Lazare stał się nową jakością także wskutek tego, że zmieniała się estetyka i rodził się nowy sposób patrzenia. Na płótnach francuskich impresjonistów kolej pojawia się w zaskakująco nowej formule artystycznej. W znakomitym cyklu Moneta dedykowanym dworcowi Saint Lazare i w cyklu Caillebotte’a poświęconym mostowi Europa, przedstawiona sceneria niepokoi widza tajemniczością rozmytych konturów, zgaszeniem barw, wykadrowaniem, które dynamizuje masywne konstrukcje dworcowe: żelazne belki, wsporniki i kolumny. Są to przedstawienia przestrzeni, której – bez względu na zastosowany punkt widzenia – nie obejmie się wzrokiem, przestrzeni porażającej wielkością, bo zarejestrowana na płótnie jej cząstka daje skąpe wyobrażenie o tym, co rozciąga się za polem widzenia, tam, dokąd wiodą supłające się na stacji szyny i dokąd docierają gotujące się do drogi pociągi. Impresjonizm wprowadził do sztuki nowoczesną technikę, ale – poświęcając szczegół i retuszując detale – zaprojektował reakcje estetyczne widza, które więcej mają wspólnego z doświadczaniem wzniosłości,

¹⁴ Zob. L. Mumford, *Technics and Civilisation*, New York 1934; podaję za: H.L. Sussman, *Victorians and the Machine. The Literary Response to Technology*, Cambridge (Mass.) 1968, s. 10-11.

¹⁵ Źródło sformułowań: J. Gordon, *Gdy się było młodym...*, s. 102.

niż z kontemplowaniem piękna. Kolej ogląda się tu z oddalenia, z bezpiecznej pozycji, z przerzuconego nad torowiskiem mostu lub zza ogrodzenia, które – jak na znanym obrazie Edwarda Maneta *Kolej żelazna* – usprawiedliwia beztroskę czytającej kobiety, sportretowanej z powierzoną jej opiece dziewczynką, która, odwrócona plecami do widza, chłonie wzrokiem równie fascynującą, co zagadkową stacyjną scenę. W impresjonistycznych płótnach odnajdowanie poezji na kolejowych stacjach dokonuje się na drodze sublimacji przedstawień: techniczny detal i konstrukcyjny drobiazg nie znaczą tu samodzielnie, a formują kompozycje, których nowoczesna estetyka wykorzystuje nowy typ doznań: przeżycie technologicznej wzniosłości. Na obrazach Maneta, Moneta i Caillebotte’a kolejowe rekwizyty są jednostkami alfabetu artystycznego, z którego buduje się przekaz mówiący o sile, energii i rozmachu modernizującego się świata¹⁶.

Technika torowała sobie drogę do sztuki francuskiej opornie, klasyczne wzory piękna skutecznie odwracały wzrok od maszyn, których na dodatek w pierwszych dekadach XIX w. szukać trzeba było nie na pysznych wielkomięjskich dworcach, ale w ulokowanych na prowincji zadymionych fabrykach, w skąpo oświetlonych halach produkcyjnych lub w mroku kopalnianych podziemi. Jeśli we francuskiej literaturze maszyna pojawia się zrazu na marginesach przekazów, to także dlatego, że w początkach epoki paleotechnicznej jest ona najzwyczajniej nieobecna w publicznym życiu, stanie się w nim zauważalna dopiero wtedy, gdy do Paryża, tego tradycyjnego centrum kultury, dotrą drogi żelazne i gdy we francuskiej estetyce zdoła ugruntować swą pozycję nowy prąd artystyczny – realizm. Ma on dla analizowanego procesu otwierania się literatury na technikę znaczenie równie doniosłe, co kategoria wzniosłości, a kto wie czy nie donioślejsze. Płótna francuskich impresjonistów porażały współczesnych stylistyką i tym, iż ich materiał tematyczny rażąco nie pokrywał się z obszarem, który przez stulecia dostarczał inspiracji twórczej we wszystkich dziedzinach sztuki. Zamiast zdarzeń zapisanych w historii, postaci z Biblii czy scen z mitologii grecko-rzymskiej impresjoniści utrwalają współczesną codzienność, zjawiska pospolite, postaci z nizin społecznych, sytuacje prozaiczne, dając artystyczne uwznioślenie temu, co wedle klasycznych standardów piękna musiało uchodzić za brzydkie, wulgarne, prymitywne. W trzeciej i czwartej dekadzie XIX w. bój o realizm w sztuce toczy się przede wszystkim na łamach francuskiej prasy literackiej. Około połowy stulecia w sukurs zwolennikom nowej estetyki przyjdzie malarstwo i wypowiedzi programowe Gustawa Courbета. Impresjonizm włącza się do dyskusji estetycznej, w której wciąż jeszcze trudno wskazać zwycięzców. Warto pamiętać, że zarówno „realizm”, jak i „impresjonizm” powstają jako przewziska, nazwy ironiczne, deprecjonujące to, na co

¹⁶ Zob. H. Rand, *Manet's Contemplation at the Gare Saint-Lazare*, Berkeley 1987, s. 62-74.

mają wskazywać. Polska „wtórność”, o jakiej piszą autorki *Romantyzmu i historii*, pozostaje w niewątpliwym związku z wykluwaniem się realizmu, prądu długo jeszcze kwestionowanego i przeciwstawianego temu, co przez wieki kojarzone było z artyzmem: pięknu, ideałowi, doskonałości.

„Wtórność” tematyki technicznej charakteryzuje również sztukę, która powstawała w kolebce rewolucji technicznej, w Anglii. Herbert L. Sussman w monografii poświęconej reakcjom literatury wiktoriańskiej na postęp technologiczny stwierdził, że – poza paroma wyjątkami – maszyna zjawia się w drugorzędnych utworach autorów pierwszorzędnych i w pierwszorzędnych tekstach pisarzy drugorzędnych¹⁷. Z kolei Erhard Schütz, analizując przesłanki marginalizacji techniki i przemysłu w XIX-wiecznej literaturze niemieckiej, rzuca myśl, która zarówno hierarchizację tematów (przejawy materialności jako „wtórne” wobec rzeczywistości ducha), jak i ranking twórców (pierwszo- i drugorzędność) pozwala wyprowadzić z modelu sztuki, którego powagę naruszy dopiero końcówka stulecia. Nie pada tu wprawdzie termin „realizm”, ale zainteresowanie materialnością i wrażliwość na rozmaite przejawy uprzemysłowienia trzeba niewątpliwie łączyć z niepokorą adeptów ze szkoły realistycznej:

„wniosek, jakoby niemieccy poeci i literaci jedynie sporadycznie i tylko od niechcienia poświęcali się tematom związanym z przemysłem, techniką i maszyną, należy odwrócić w formie zradykalizowanej: aż po nasze czasy za poetów uchodzili przede wszystkim właśnie ci, którzy zwracali najmniej uwagi na społeczeństwo uprzemysłowione i techniczne aspekty życia, a przynajmniej demonstracyjnie odwracali się plecami od żywiołu maszyny, pokazując publiczności oblicze nieskalanego i wiecznego człowieczeństwa albo głosząc czystą poezję”¹⁸.

W znakomitym szkicu poświęconym londyńskim doświadczeniom Słowackiego Wiktor Weintraub przekonująco pokazał, jak u autora *Kordiana* zachwyty nad stolicą rewolucji przemysłowej, wyrażany w listach do matki, zgaszony został przez estetykę, która poecie romantycznemu nakazywała odnosić się do świata przemysłowej z niechęcią lub abominacją¹⁹. Dlatego te same epizody z pobytu nad Tamizą

¹⁷ Zob. H.L. Sussman, op. cit., s. 2-3.

¹⁸ E. Schütz, *Wprowadzenie*, [w zbiorze:] *Kultura techniki. Studia i szkice*, wybór i wprowadzenie E. Schütz, tłumaczenie I. i S. Sellmer, Poznań 2001, s. 22.

¹⁹ Zob. W. Weintraub, *Słowacki i angielska rewolucja przemysłowa*, [w:] tenże, *Od Reja do Boya*, Warszawa 1977, s. 190-191. Szkic opublikowany był po raz pierwszy w 1971 r. Przy okazji warto sprostować informację z przypisu, komentującego użycie przez Słowackiego wyrażenia „most podziemny”: słowo „tunel” (jako rzeczownik pospolity – nie nazwa własna) było w użyciu długo przed relacją Kraszewskiego (zdaniem Weintrauba „tunel” jako apelatyw zjawia

doczekały się dwóch krańcowo różnych redakcji – jednej przepojonej fascynacją najnowocześniejszymi osiągnięciami techniki, i drugiej, w której stechnicyzowanie staje się znakiem cywilizacji ułomnej, chorej, takiej, gdzie pieniądzem mierzy się wartość wszystkiego i wszystkich. Najciekawsza obserwacja, którą poczynił Weintraub, dotyczy fragmentu z *Podróży do Ziemi Świętej z Neapolu*, gdzie Słowacki po raz drugi ożywia wrażenia z odwiedzin tunelu pod Tamizą. Ma niewątpliwie rację badacz, kiedy mówi o tym, że – nazywając podwodną budowlę „kupców *Iliadą*” – poeta ironizuje. Ale ironia, która strąca z wysokości arcydzieło inżynierskiego geniuszu (i przenosi tam, gdzie „Anglikom się w twarz przypatrują ryby”), gra ambiwalencją, bo żeby coś zniżyć, trzeba, aby to coś było rzeczywiście wysoko i aby swą pozycją wymuszało nieobojętność. Ironiczne potraktowanie przez Słowackiego tunelu pod Tamizą można – jak mi się wydaje – potraktować jako figurę odzwierciedlającą skomplikowaną relację rodzimego romantyzmu i nowoczesności. Oddawałaby ona to, iż romantyzm nie mógł nowoczesności i jej wielorakich problemów po prostu przemilczeć. Z wywodów Weintrauba wyłania się zarys kształtów dwu polskich romantyzmów: tego kanonicznego, gdzie lokuje się ciemny portret Londynu z *Kordiana*, i tego „przypisowego”, gdzie pejzaż z dymiącymi kominami szczerze Słowackiego zachwyca. Formułę „kupców *Iliadą*” skontrapunktował Jakub Gordon, który napisał o przyszłej „*Iliadzie przemysłu*” i o Homerze epoki, której pomnikiem pozostanie lokomotywa. Nie ma tu cienia ironii, choć bez wątpienia jest nawiązanie i polemika, akcentująca cywilizacyjną doniosłość wynalazków, jakie przyniósł XIX w. W kanonie polskiej literatury romantycznej pozostał wszakże *Kordian*, informacje o *Podróży do Ziemi Świętej z Neapolu* składane są historycznoliterackim petitem, o Jakubie Gordonie nie pisze się wcale.

„Wtórność” w wymiarze europejskim, o jakiej dotąd była mowa, nie powinna zaciemnić innych przesłanek, które polskiemu piśmiennictwu zwróconemu ku nowoczesności i uprzemysłowieniu nadawały rysy odrębne, niesprowadzalne do działania tych sił, które romantyzm wzmacniały na Zachodzie. Postępy techniki, obserwowane z nadwiślańskiej perspektywy, musiały bowiem w oczywisty sposób uświadamiać podziały kulturowe i dokumentować, iż Europa – choć od dawna postrzegana jako jedność – staje się kontynentem, gdzie oś Wschód – Zachód wyznaczają nie tylko różnice w materialnym poziomie życia, ale też znacznie

się po raz pierwszy w *Kartkach z podróży, 1858-1864*). Zob. dla przykładu: „Koszta niwelacji, założenia tunelu i tym podobnych potrzeb na kolei żelaznej z Londynu do Birmingham wynoszą w przecięciu na jedną milę 300 000 f. a.” („Gazeta Poranna” 1837, nr 109, s. 2); „Pierwszej podróży [z Londynu do Birmingham] towarzyszyły na całej drodze radosne okrzyki, a trzykrotne »hurra!« w wielkim tunelu, pod sklepieniami 60 stóp średnicy mającymi, okropne sprawiało wrażenie” („Korespondent” 1838, nr 241, s. 3).

ważniejsze różnice w rozumieniu istotnego dla epoki słowa „postęp”. W 1829 r. Thomas Carlyle ogłosił na łamach (peryferyjnego!) pisma „Edinburgh Review” esej *Signs of the Times*, gdzie czasom współczesnym odmówił prawa do nazywania się bohaterskimi czy filozoficznymi i zaproponował formułę „wiek mechaniczny” (*A Mechanical Age*)²⁰. Później Carlyle wielokrotnie wracać będzie do kwestii wywołanych w eseju i nada im pełniejszy wyraz, włączając w system historiozoficzny, zogniskowany w przekonaniu, iż rozwojem Anglii kieruje Opatrzność, a postęp materialny musi z czasem przynieść także wydoskonalenie się ducha. Krytyka „wieku maszynowego” nie oznacza zatem potępienia czy trywializowania tego, co niosła rewolucja przemysłowa, przeciwnie, przez krytyczny osąd prześwieca dumna wiara, że rozwój Anglii potoczy się drogą, na której nastąpi nieuchronna synteza zmian zachodzących w technologii z tymi, jakie dokonać się muszą w rzeczywistości duchowej. Z analiz przejawów zmechanizowania świadomości, które klóci się z naturą człowieka, a jeszcze bardziej – z powołaniem artysty, bierze przesłankę przeświadczenie, że współczesność to epoka przejściowa, okres tymczasowości i prowizorki, który ustąpić musi – kształtowanej ręką Opatrzności – doskonałości czasów, jakie niewątpliwie nadejdą. Współczesność ma według Carlyle’a konsystencję miazgi (*pulpy condition*), dopiero przyszłość wysnuje z niej organiczne włókna (*organic filaments*)²¹.

Zreferowałem stanowisko Carlyle’a, zwracając uwagę na metaforyczną materię jego wywodów (wyrażających się przeciwstawieniem „miazgi” – „organicznym włóknom”), by móc wrócić do świadectwa, na które już dwukrotnie wskazywałem: za pierwszym razem, gdy wspominałem o tekstach, jakie Janina Kamionka-Straszakowa wrzuca do przypisu, za drugim razem, gdy pisałem, że wygląd wczesnych lokomotyw mógł nasuwać ich obserwatorom obraz „nieociosanego pniaka”. Świadectwo, jakie wykorzystałem, pozostawił po sobie Jakub Gordon, którego burzliwą biografię rozcina decyzja, by posługiwać się pseudonimem, a następnie – by na trwałe zastąpić nim pierwotne nazwisko (a brzmiało ono Maksymilian Jatowt). Na karcie tytułowej wspomnień z amerykańskich wojaży jej autor wzmocni jeszcze bardziej swą nową tożsamość, z emfazą przedstawiając się w roli „obywatela Stanów Zjednoczonych”. Ze „wspomnień z podróży po szerokim świecie” (z fragmentu wyrzuconego do przypisu) biorę tym razem obrazową całość, której okruchy już wykorzystywałem:

„Żyjemy zaiste dopiero w poranku pod względem maszyn. Jak każdy wynalazek nowy, maszyna jest jeszcze w zarodzie; kształty jej są potworne, które

²⁰ Zob. H.L. Sussman, op. cit., s. 15-17.

²¹ Zob. ibidem, s. 33-40; stamtąd (s. 38) pochodzą cytowane formuły Carlyle’a (z *Past and Present* i *Sartor Resartus*).

z postępem uszlachetnione zostaną: widzimy jej szkielet, powłoka zrodzi się z cza-
sem. Zanim bóg Olimpu wyszedł spod dłuta Fidiasza, spoczywał w jego snycerni
w postaci nieociosanego pniaka.

Któż wie, czy lokomotywa, ten pomnik XIX wieku, nie okaże się kiedyś
piękniejszą od rydwanów rzymskich, a wsparta na wielkiej idei *Iliada* przemysłu
nie znajdzie dla się drugiego Homera?...”²²

Nie miejsce tu, żeby zajmować się biografią Jatowta / Gordona, nie mam
wystarczających materiałów, aby prześwietlić motywację decyzji, która skłoniła
pisarza do tak radykalnej zmiany tożsamości, przywołuję jego postać wyłącznie
po to, by pokazać, że jasny i optymistyczny obraz przyszłości, jaką uświetni „*Iliada*
przemysłu”, lokuje się zupełnie blisko tego, który kreślił Carlyle’a. Wykorzysta-
nie w tej wizji eposu ma znaczenie pierwszorzędne, bo pozwalało dojrzeć w stech-
niczowanym jutrze organiczną jedność, cechę, jaką ludzie z połowy XIX w. za-
zdrościli starożytności, a którą Carlyle odnajdywał w średniowieczu i uduchowionej
sztuce gotyku. Ale wywód Jatowta / Gordona niesie zarazem sensory, których nie da
się pogodzić z diagnozą o terażniejszości jako „wieku maszynowym” i epoce prze-
ściowej. Nie da się, bo historiozofia Carlyle’a odżywia się nacjonalizmem, czerpie
swe siły z idei przywództwa (naturalnej nierówności narodów), z przeświadcze-
nia o misji cywilizacyjnej, jaką – z wyroków Opatrzności – ma w świecie do wy-
pełnienia Anglia. Tę osobliwą wersję mesjanizmu narodowego zamienia Jatowt /
Gordon na konstrukcję, w której przyszłość harmonizuje się bez respektu dla na-
rodowych podziałów, powstając w jakimś kosmopolitycznym tyglu, podobnym
do tego, w jakim na kontynencie amerykańskim z rozmaitych kulturowych ingre-
dencji (a pochodzących z różnych zakątków świata) rodzi się nowoczesna kultura
i nowoczesny naród²³. Świadectwo, jakie tu analizuję, każe postawić pytanie: kto
je pozostawił? Nazwisko Jatowt nasuwa wszak skojarzenia z litewską prowincją,
z kresowością (kategorią, którą romantyzm silnie i na długie dziesięciolecia ze-
spolił z patriotyzmem i katolicyzmem), nazwisko Gordon otwiera się na zupełnie
inne znaczenia, które zbierze formuła samoidentyfikacyjna: obywatel Stanów

²² J. Gordon, *Gdy się było młodym...*, s. 102-103; wcześniejszą i bogatszą wersję tego wywodu
zamieścił Gordon w szkicu: *O postępie wiedzy*, s. 54-55 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

²³ Zob. J. Gordon, *O postępie wiedzy ludzkiej*, s. 39-52. „Koniec końcem Ameryka wystąpiła
jako wzór organizacji obywatelskiej i równouprawnienia wyznań, jako bodziec do czynnego
życia, jako potęga będąca naturalnym wynikiem swobody praw i wolności osobistej, która wszelki
naród do szybkiego wzrostu i pomyślności wiedzy” (s. 39). Duże znaczenie w procesie scalania
świata przypisuje Gordon postępowi w komunikacji i łączności. Skutkiem rozwoju łączności
telegraficznej (spajającej Europę z Ameryką) jest nowy język, „znany od bieguna do bieguna –
język handlowy” (s. 52).

Zjednoczonych. Skupiłem się na świadectwie Gordona, bo padają w nim racje, których – analizując polskie dyskusje o modernizacji – nie wolno zlekceważyć. Nie dlatego, że były dla tej dyskusji charakterystyczne, raczej właśnie przez wzgląd na ich skrajność. Bo przecież w koszt modernizacji wrzucana jest tu narodowa odrębność i własna przeszłość.

Thomas Carlyle zaczął analizę „wieku mechanicznego”, kiedy żył na prowincji, daleko od Londynu. Była to akurat okoliczność wybitnie fortunna, bo rewolucja techniczna zaczęła się właśnie w północnej Anglii, bardzo blisko granic Szkocji, tam również otwarto pierwsze drogi żelazne przeznaczone dla użytku publicznego. Tę okoliczność warto zapamiętać, by wyrazistsza stała się perspektywa, z jakiej o postępach w modernizacji pisali polscy romantycy, ludzie wywodzący się z zapóźnionych pod względem przemysłowego rozwoju Kresów. Do ich pierwszych kontaktów z koleją – w latach 30. i wczesnych 40. – dochodziło podczas podróży na Zachód, spotkanie z nowoczesnością miało zatem z początku wyraźny korelat geograficzny. Wkrótce geograficzna bariera zastąpiona została linią umowną, która przesuwa się zresztą ku Wschodowi: już od 1845 r. dla wędrowców z Litwy, Wołynia czy Ukrainy Zachód zaczynał się w Warszawie, bo to tutaj, na dworcu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, wyłaniał się świat o kształtach niepokojąco innych. To tu, w sercu kraju, nie zaś w wędrowce po wielkich europejskich metropoliach można było postawić pytania o konsekwencje, jakie gotuje krajowi postęp, o cenę, jaką przyjdzie zapłacić za wygodę i materialny dostatek. Polska dyskusja o modernizacji powiązana była z bardzo różną wizją postępu i niejednoznacznym rozumieniem relacji: swoje – obce.

Jerzy Jedlicki przekonująco pisze o dwóch tradycjach, do których odwoływano się w XIX w., dyskutując kwestie przyszłości, a które z grubsza można wiązać z rewolucją francuską (kojarzoną z postępowością w płaszczyźnie politycznej i przebudową relacji społecznych) oraz angielską rewolucją przemysłową (rozumianą jako postęp w dziedzinie technologii i gospodarki, a zarazem poszanowanie ciągłości rozwojowej). Obie dyskutujące strony wykształciły wiele stanowisk pośrednich, stąd tylko ogólnie da się mówić o opcji okcydentalnej i nastawieniu etnocentrycznym. Bardzo interesującą formułę, wypracowaną przez pisarzy i myślicieli romantycznych, wypadłoby nazwać polską drogą modernizacyjną, która brałaby swój początek od nierewolucyjnego spotkania szlacheckiego agraryzmu z zachodnimi technologiami. Rzecznicy tej koncepcji powiadali: przemysł – tak, ale przemysł rolniczy.

Polska jako spichlerz Europy miała swoją utrwaloną pozycję na geograficznej i ekonomicznej mapie Europy, rolnictwo było zaś zajęciem, które ukształtowało Polaków jako naród. Modernizacja dokonująca się polską drogą powinna – sądzono – kojarzyć to, co rdzennie polskie, z tym, co atrakcyjne i korzystne pod względem ekonomicznym. To nastawienie na koncyliację Zachodu ze Wschodem

i szukanie kompromisu między swojską rolniczością (szlacheckością) i technologią wziętą od obcych odnajdziemy m.in. u autora notatki *Kolej żelazna w Warszawie* z października 1836 r., rejestrującej usprawnienie komunikacyjne, jakie zastosowane zostało w młynie parowym Piotra Steinkellera. Wóz, „sprowadzony niedawno z Anglii”, ma tutaj – to ważne! – wozic „drogą żelazną” polskie zboże i polską mąkę, umacniając pozycję kraju, który zaopatruje przemysłową Europę w płody rolne, i który w tej roli zachować powinien ważność w specjalizującym się (a więc – nowoczesnym) świecie²⁴. Postęp nie musiał zatem koniecznie oznaczać wyparcia się przeszłości, zdrady wartości, które uznawane były za rdzenne i związane z duchem narodu. Jedlicki pisze o elastyczności charakteryzującej także podejście etnocentryczne, w którym nowość można było uzasadniać tym, iż ma ona swój szlachetniejszy odpowiednik w tym, co składa się na swojskie idee społeczne. Dodaje jednak:

„I tylko entuzjaści pochodzący z cywilizacji materialnej mieli tę drogę zamkniętą, ponieważ najtrudniej było dowieść, że idea polską i słowiańską jest maszyna parowa, telegraf, wodociąg i kanalizacja”²⁵.

Słaba obecność problematyki techniczno-gospodarczej w romantyzmie – jeszcze raz wracam do sądu autorki *Romantyzmu i historii* – brała się z tego, iż akceptacja

²⁴ Zob. *Kolej żelazna w Warszawie*, „Tygodnik Rolniczo-Techniczny” 1836, nr 41 (przedruk w niniejszym tomie). Notkę, którą zamieścił warszawski „Korespondent” (1836, nr 268, z 29 września), kończył komentarz podkreślający wagę, jaką usprawnienia Steinkellera mają dla kraju rolniczego: „Młyn parowy warszawski w ręku dzisiejszego właściciela, bankiera Steinkellera, stanie się tyle użytecznym, ile spodziewać się kazało początkowe przeznaczenie jego w naszym zbożowym kraju; obecnie zaś, wyrestaurowany i wydzierżawiony dwóm znakomitym domom handlowym warszawskim, zacznie przerabiać zboże na handel wewnątrz i zewnątrz”. Treść notatki z zacytowanym komentarzem powtórzyły: warszawski „Dziennik Powszechny” (1836, nr 275) i poznańska „Gazeta Wielkiego Księstwa Poznańskiego” (1836, nr 235), dodając zdanie: „Pierwszą tę drogę żelazną w Królestwie Polskim winni będziemy niezmiernym usiłowaniami pana Steinkellera; spodziewać się zaś należy, iż za tym przykładem na większą nierównie skalę koleje żelazne w kraju naszym zaprowadzone zostaną”. Podobne stanowisko co do zastosowań kolei dla rozwoju rodzimego „przemysłu rolniczego” wyraził autor artykułu *Amerykański wóz parowy* („Magazyn Powszechny” 1838, nr 14, s. 107): „Ludy i kraje znajdują w tym wynalazku [tj. w kolejach żelaznych, W.T.] węzeł jednoczący wzajemną ich działalność, upadną zapory, co je rozdziela, handel się rozprzestrzeni, gałęzie przemysłu rolniczego wzrosną, a przy powiększających się korzyściach materialnych i umysłowe ukształcenie wiele zyskać musi”.

²⁵ Zob. J. Jedlicki, *Polskie nurty ideowe lat 1790-1863 wobec cywilizacji Zachodu*, [w zbiorze:] *Swojskość i cudzoziemszczyzna w dziejach kultury polskiej*, pod redakcją Z. Stefanowskiej, Warszawa 1973; cytata ze s. 211.

modernizującego się Zachodu z jednej strony oznaczała dla polskiej inteligencji stworzenie warunków do dyskusowania (bo okcydentalizm to też zgoda na wolną myśl i różnice poglądów), z drugiej obciążona była bolesnym kompleksem. „Kompleksem wtórności, nieoryginalności, imitatywności polskiej kultury”²⁶.

Stosunku polskiej literatury romantycznej do oznak modernizacji nie chcę tutaj szerzej omawiać, mają go przecież oświetlać zgromadzone w antologii teksty. Chciałbym jednak wywołać kwestię, która XIX-wieczne spory o wartość nowoczesności komplikuje i do pewnego stopnia skazuje na nierozstrzygalność. Wspomniałem wcześniej o tym, iż przemiany cywilizacyjne wchłaniane są przez kulturę europejską powoli, że akceptację zdobyczy techniki przynosi dopiero epoka neotechniczna, podczas gdy epoka wcześniejsza, paleotechniczna, cechuje się w całej Europie postawą zakłopotania. Zważmy, jak trudno było wysłowić to, co składało się na realia kolejowego podróżowania, jak wahano się w Polsce między „machiną” a „maszyną”, „parną” a „parową” (mogła być też „ogniowa”), „wozem parowym” a „lokomotywą”, „lokomotywą” a „lokomotywem”, „parowozem” a „parowcem”, „parochodem”, „parojezdem”, „parociągiem”, „parogonem”...²⁷. Żeby być komunikatywnym (na najbardziej elementarnym poziomie zrozumiałości tekstu), potrzebny jest językowy standard (i jednolita terminologia). Standard był też wymagany we wszystkich sferach, jakich dotyczyło kolejowe podróżowanie. Wymienię niektóre, tylko najważniejsze. Zatem rozwój kolei wymusił ujednoczenie czasu (już w latach 40. Anglia zaczyna stosować czas umowny, tj. czas Greenwich, zwany też londyńskim), przestrzeni (przyjmuje się jeden rozstaw kół taboru – 1435 mm, z dopuszczalnymi, lokalnymi wyjątkami), wielkości i wzorów lokomotyw i wagonów (też części zamiennych), systemów ostrzegawczych (około 1870 r. w powszechnym użyciu są semafony, na których ujednoczono wskazania

²⁶ Ibidem, s. 229.

²⁷ Konieczność nazwania nowych urządzeń technicznych i operacji wykonywanych w kolejnictwie szybko zaowocowała refleksją nad słownictwem i problemem pożyczek słownych. Pierwszą propozycję ustalenia rodzimego słownictwa dał Walerian Górski, dołączając *Słownik techniczny wyrazów użytych* do: E. Biot, *Pismo podręczne dla budujących drogi żelazne [...] przez Biota*, przełożone przez W. Górskiego, Warszawa 1842. Ciekawy materiał przyniosą też artykuły drukowane w 1844 r. w „Kurierze Warszawskim” (1844, nr 267, s. 1267) i w 1847 r. w „Gazecie Krakowskiej” (*Kilka słów z okazji nowego wyrazu „parowiec”*, nr 222). Interesująco rysują się spolszczenia obcej leksyki technicznej, propagowane w publikowanych słownikach (zob. *Poczet wyrazów obcych zabierających miejsce wyrazom ojczystym*, „Nadwiślanin. Kalendarz z rycinami na rok 1852 mający dni 366”, Wadowice 1852; znaleźć tu można takie oto zastępniki: *komunikacja – związek, lokomotywa – parochód, omnibus – wielowóz, telegraf – dalopis, turysta – podróżujący*). Zestawienie prac dotyczących XIX-wiecznego słownictwa kolejowego: W. Wojtan, *Historia i bibliografia słownictwa technicznego polskiego. Od czasów najdawniejszych do końca 1933 r.*, Lwów 1936, s. 51-52.

kształtowe i znaczenie kolorów: czerwień to stop, żółty – uwaga, zielony – wolna droga), taryf w przewozach pasażerskich (gdzie odległość i klasa wagonu przekładały się jasno na cenę biletu), taryf w transporcie towarów (przewożone ładunki dzieli się na kilka grup), dokumentów i biletów (te ostatnie przybierają z czasem postać niewielkich kartoników z uproszczonym systemem zapisu danych). Ze standaryzacją szła w parze specjalizacja: sztywne zasady ruchu kolejowego, dyktowane względami bezpieczeństwa, wykluczały od początku improwizowanie, indywidualność, samowolę i dowolność; droga żelazna już pierwszym obserwatorom jawiła się jako dziedzina działań ściśle wyliczonych, gdzie każdy pracownik ma do wypełnienia wyraźnie określone zadania, zaś wszystkie sprawy muszą się układać – *nomen omen* – „po kolei”. Trudno nie zauważyć, iż przemieszczanie się po drodze żelaznej wprowadzało ludzi z połowy XIX w. w krąg doświadczeń, które stanowiły antytezę „twórczości”, i które – ze względu na ich masowość i rutynową powtarzalność – mogły narzucać podróżującym artystom odczucie dokuczliwej „niepoetyckości”.

Sztukę i nowoczesną industrię dzieli w pierwszych dekadach XIX w. przepaść. Z jednym ważnym wyjątkiem: literatury. Jeśli znakiem nowoczesności, niezaprzeczalnym dowodem wkroczenia w epokę neotechniczną uznać ruchomą taśmę produkcyjną (zwielokrotniającą tempo wytwarzania zestandaryzowanych towarów), to skonstatować przyjdzie paradoks: literatura osiąga poziom technologicznego zaawansowania najwcześniej – począwszy od połowy XV w., gdy pojawiła się ruchoma czcionka drukarska i gdy spod pras zaczęły wychodzić egzemplarze pierwszych drukowanych książek. Nie jest to, przynajmniej, teza nowa. Pisał o tym odkrywczo Walter J. Ong („Technikę zastępowalnych części, stosowaną przez drukarzy, wykorzystywała do innych wytworów rewolucja przemysłowa pod koniec wieku XVIII.”²⁸), a później w błyskotliwy sposób roztrząsał tę rzecz Marshall McLuhan, charakteryzując „galaktykę Gutenberga”²⁹. Pisał też Erhard Schütz, odsłaniając przyczyny XIX-wiecznych zahamowań pisarzy niemieckich przed zwracaniem się ku tematom związanym z przemysłem, techniką i maszynami. Zdaniem Schütza „literatura jak najbardziej wyprzedziła zjawisko uprzemysłowienia”. Dalej zaś badacz stwierdzał, co następuje:

„Na własnej skórze literatura doświadczyła tego, co później miało uczynić z techniki «technikę nastawioną na zysk», czyli zdefiniowania na podstawie

²⁸ W.J. Ong SJ, *Oralność i piśmienność. Słowo poddane technologii*, przełożył i wstępem opatrzył J. Japola, Lublin 1992, s. 182.

²⁹ Zob. M. McLuhan, *Galaktyka Gutenberga*, [w:] tenże, *Wybór pism. Przekazniki, czyli przedłużenie człowieka. Galaktyka Gutenberga. Poza punktem zbiegu*, wyboru dokonał J. Fuksiewicz, przełożył z oryginału angielskiego K. Jakubowicz, wstępem opatrzył K.T. Toeplitz, Warszawa 1975, s. 232-243.

kryteriów rentowności ekonomicznej. Literatura doświadczyła – w złożonym kontekście innowacji i optymalizacji z zakresu techniki medialnej oraz wzrostu alfabetyzmu i przemian społecznych – wzrostu popytu oraz zmiany preferencji i nasilenia konkurencji. To doświadczenie industrializacji jej własnej branży³⁰.

Technologia ruchomych czcionek drukarskich, pozwalająca wytwarzać pierwszy masowy towar rodzącego się społeczeństwa nowoczesnego – książkę, wyznacza oczywiście początki procesów, jakie uwyraźniły się znacznie później, a które kulminację znalazły w wieku XIX. Wynalazek Gutenberga był ważną częścią tradycji, którą odświeżali pisarze romantyczni. Czterechsetlecie druku uświetnił w okolicznościowej odzie Kornel Ujejski (*Na drukarski jubileusz*³¹). Dla niniejszych rozważań istotna wydaje się wszakże inna, donioślejsza decyzja artystyczna: by do długiego łańcucha wynalazków, chwalonych tam, gdzie przychodzi skonkretyzować abstrakcyjne słowo postęp, wstawiać drogę żelazną. Druk okazuje się leżeć na tej samej linii wzlotów ludzkiej myśli, która świat XIX w. wzbogaca o kolej, fotografię, telegraf elektryczny. *Para i piśmiennictwo*³² – tak tytułuje swój wiersz Franciszek Salezy Dmochowski, ustanawiając tą formułą optykę, w której lokomotywa i statek parowy stają się metonimią współczesnej skomercjalizowanej literatury.

Przeciwko tej komercjalizacji pomstować będzie wielokrotnie Norwid. Jego *Przepis na powieść warszawską* („Weź głupiej szlachty figur trzy – przepiłuj, [...] Dodaj wór rubli – zamięszaj – i utrzyj.”³³) jest napiętnowaniem współczesnej literatury za to, co jest w niej cesją na rzecz nowoczesności (seryjność, łatwość i taniość produkcji), cierpkie słowa pod adresem sztuki mechanizującej się i sprzedanej padać będą u niego z regularnością, jaka przywołać może na myśl pracę machin. Walka z komercją była bowiem starciem przeciwników o nierównych siłach. Standaryzacja i specjalizacja, zwielokrotniające wydajność w przemyśle i obniżające poziom wymagań w stosunku do osób uczestniczących w posegmentowanym cyklu produkcyjnym, zaatakowały piśmiennictwo XIX-wieczne na kilku frontach jednocześnie. Technologia szybkiego druku i obniżenie kosztów

³⁰ E. Schütz, op. cit., s. 23.

³¹ Zob. K. Ujejski, *Na drukarski jubileusz*, korzystam z przedruku: *Księga wierszy polskich XIX wieku*, zebrał. J. Tuwim, opracował J.W. Gomulicki, t. 2, Warszawa 1956.

³² Zob. F.S. Dmochowski, *Para i piśmiennictwo*; korzystam z przedruku: *Księga wierszy polskich XIX wieku*, zebrał. J. Tuwim, opracował J.W. Gomulicki, t. 1, Warszawa 1956.

³³ C.K. Norwid, *Przepis na powieść warszawską*, [w:] tenże, *Pisma wszystkie*, zebrał, tekst ustalił, wstępem i uwagami krytycznymi opatrzył J.W. Gomulicki, t. 2: *Wiersze. Część druga*, Warszawa 1971, s. 243.

produkcji papieru, w połączeniu z ułatwieniami w komunikowaniu się i dystrybucji, stoją za powstaniem nowego typu prasy – wysokonakładowej, finansującej się ze sprzedaży egzemplarzy. Podporządkowanie komunikacji społecznej prawom rynku wprowadza, z jednej strony, instytucję prenumeraty (system przedpłat za numery pisma), z drugiej – nowy, honoraryjny tryb wynagradzania piszących. Literatura – a pokazują to wymownie teksty z niniejszej antologii – korzysta z dobrodziejstw prasy, ma dzięki niej znakomity dostęp do niewyobrażalnej wcześniej masy czytelników (nakłady najpopularniejszych XIX-wiecznych tytułów prasowych to parę tysięcy egzemplarzy). Ale prasa (i wydawca) stawiają wymagania: kompromis, w jaki wchodzi artysta z oczekiwaniami rynku, znakomicie obrazują drukowane w regularnych odstępach czasu (niekiedy bardzo krótkich) odcinkowe powieści i relacje podróżnicze.

Pora przejść do jeszcze jednego uzasadnienia, które stoi za „wtórnością” utworów zapisujących kontaktowanie się romantycznych podróżników z maszyną. Chodzi tym razem o czynnik wybitnie polski, a zatem zdecydowanie inny niż te, które do tej pory stanowiły przedmiot mojej uwagi. Dodam, że to właśnie ten czynnik w najsilniejszym stopniu waży na kształtowaniu opowieści o literaturze romantycznej. Odpowiada za wzorzec fabularyzacyjny w narracjach, gdzie dzieje polskiego piśmiennictwa romantycznego modelowane są wedle wzoru tragedii. Zauważmy najpierw cechę najogólniejszą tych narracji: strukturują one romantyzm wedle podziałów, jakie podsuwa historia polityczna okresu. Węzłowymi punktami takiej opowieści są zrywy narodowowyzwoleńcze, stąd formuły: poezja przedpowstaniowa, powieść międzypowstaniowa, piśmiennictwo okresu Wiosny Ludów, itp. To ujęcie faworyzuje model historii zdarzeniowej („punktowej”) kosztem relacji, jakie oddają sprawiedliwość procesom, zjawiskom przebiegającym powoli, rozciągającym się na dekady, i niezbyt wyrazistym (lub rozpoznawalnym w różnych miejscach, w różnych konfiguracjach).

Termin „rewolucja techniczna”, odnoszony do XIX w. (i do tzw. długiego wieku, zamykanego w przedziale: 1789–1914), choć poręczny i legitymujący się bardzo obszerną listą użyczeń, mylić może za sprawą obu składających się na niego wyrazów. Słowo „rewolucja” (mające łaciński źródłosłów: *revolvere* – obracać się) miało w średniowieczu sens astrologiczno-astronomiczny, a nowego politycznego znaczenia zaczęło nabierać w XVII w., by utrwalić je w XIX w. w próbach zdefiniowania wydarzeń, które znane będą odtąd pod nazwą rewolucji francuskiej³⁴. Tak nazwane wypadki stały się z kolei miarą do kategoryzowania innych zdarzeń historycznych, gdzie zauważało się gwałtowne starcie nowego ze starym, egalitaryzmu

³⁴ Zob. W. Wrzosek, *Historia, kultura, metafora. Powstanie nieklasycznej historiografii*, Wrocław 1995, s. 38-45.

i tendencji demokratycznych – ze „starym porządkiem” autokratycznym, i gdzie na lokalnej scenie politycznej – wskutek takich starć – w krótkim stosunkowo czasie następowała znacząca zmiana sił. Zmiany, jakie zachodziły w technice i przemyśle w ciągu całego stulecia, znacznie bliższe były pojęciu ewolucji. Oczywiście występowały w nich chwilowe lokalne przełomy i spektakularne „odkrycia”, ale trudno wskazać tu jakiś moment o szczególnej przełomowości i nie sposób wytyczyć jakiegoś jednego miejsca. „Rewolucja techniczna” zaczęła się wprawdzie w Anglii, ale szybko rozprzestrzeniła się na kontynencie europejskim (we Francji, Niderlandach, krajach niemieckich), rychło też dotarła do usamodzielniającej się Ameryki Północnej.

Równie jak słowo „rewolucja” mylić może dookreślający je przymiotnik „techniczna” (względnie „przemysłowa”). Idzie wszak o zmiany inicjowane wprawdzie początkowo w obrębie kopalń i fabryk (tam stosowano pierwsze maszyny parowe), ale wkrótce przenoszone na inne dziedziny życia, transformujące gruntownie wszystkie sfery społecznych zachowań. Dlatego dużo stosowniejsze i bardziej sprawiedliwe byłoby mówienie tu o przeobrażeniach cywilizacyjnych, względnie kulturowych (których niewielką, choć ważną część stanowiły odkrycia i innowacje technologiczne). Zauważmy, zamykając ten wątek rozważań, że „odkrycie” należy do tego samego słownika, z którego korzysta się w narracji historycznej punktującej w dziejach „rewolucje” i „powstania” (angielski odpowiednik tego ostatniego słowa, *uprising*, oznaczał początkowo czynność wstania z łóżka). To właśnie w historii zdarzeniowej (jej zewnętrznością, łatwo uchwytną w szkolnych podręcznikach a niezmiernie dokuczliwą dla ucznia, są daty i zestawienia chronologiczne) akcent pada na poszczególne fakty, tym zaś, co uzasadniać ma „faktyczność” (a w konsekwencji też zainteresowanie historyka) jest przypisana zdarzeniom (i ich sekwencjom) widoczność. Wspomniałem wcześniej o scenie politycznej, celowo przywołując nadrzędny obraz (można też tu mówić o naczelnej metaforze historiograficznej), do którego odwołuje się historia zdarzeniowa. To obraz świata jako teatru.

W historii transportu są, rzecz jasna, daty. Trudno jednak wskazać takie, które zamykałyby jakąś krótkotrwałą i gwałtowną „rewolucję”. Odpowiedniejsza niż „rewolucja techniczna” wydaje się tutaj etykieta XIX w. zaproponowana przez Carlyle’a, tj. „wiek mechaniczny”, lub formuła mocno spopularyzowana we współczesnej angielskiej historiografii – „wiek kolei” (a eksploatowana w tytułach, np. *The Age of the Railway*³⁵; przypomina ona dobrze u nas zdomowioną kliszę: wiek pary i elektryczności). Jak zatem wygląda historia polskiego romantyzmu, ujmowanego jako prąd literacki, gdy zestawić ją z historią procesów

³⁵ Zob. H. Perkin, *The Age of the Railway*, London 1970.

modernizacyjnych?³⁶ Zauważmy wpieryw czasową zbieżność, z jednej strony, ważnych wydarzeń literackich i politycznych, z drugiej – tych, jakie składać mogą się na opowieść o kontaktowaniu się ludzi XIX w. (a pisarzy i ludzi sztuki w szczególności) z realiami podróżowania po drogach żelaznych. Pierwszy tom *Poezji* Adama Mickiewicza, którym zwykło się umownie wyznaczać początek polskiego romantyzmu, wyszedł spod pras drukarni Józefa Zawadzkiego w Wilnie w 1822 r. Decyzja cenzora, podana na stronie tytułowej, pozwala datę publikacji uściślić: musiało się to stać krótko po dniu 25 maja. Tomik poprzedza autorska przedmowa, ale jeszcze przed nią znajduje się coś, co pokazuje, iż wiek XIX faktycznie „zawód piśmienniczy do frymarku strącił”³⁷: to lista obejmująca stu dwudziestu czterech prenumeratorów, których wyasygnowane zawczasu pieniądze pozwoliły dziełku młodego Mickiewicza ujrzeć światło dzienne. Niewiele ponad rok po Mickiewiczowskim tomie *Poezji*, w lipcu 1823 r. wydrukowana została w drukarni rządowej w Warszawie książeczka Stanisława Janickiego, „napisana w zamiarze otrzymania stopnia doktora filozofii”. Rozprawa *O machinach parnych* okaże się inauguruwać nowy profil kształcenia, wyodrębniający się z edukacji uniwersyteckiej: kierunek politechniczny. Kilkanaście stron poświęca Janicki działającym już maszynom parowym, w tym takim, których angielską nazwę *locomotive engines* autor niezbyt zręcznie spolszczy jako „miejsce zmieniające maszyny”³⁸. Zbieżność czasowa i dystans przestrzenny znakomicie oddają kulturową mapę lat 20. XIX w., na której książeczka Janickiego wydaje się jednym z ostatnich rozbłysków tradycji oświeceniowej, zaś zbiorek Mickiewicza – zapowiedzią tego, co dopiero za czas jakiś (i z cenzuralnymi przygodami) zagości w stolicy Królestwa. Obie książki wyrastały z krańcowo innych doświadczeń, obie adresowane były do innych czytelników, co dobrze pokazuje, iż dziesięciolecie poprzedzające wybuch powstania listopadowego dość wyraźnie przeciwstawiało Warszawę litewskiej

³⁶ Problematyce tej poświęcony został ostatnio tom rozpraw: *Romantyzm i nowoczesność*, redakcja M. Kuziak, Kraków 2009 (moimi wywodami zadłużam się względem trzech szkiców: M. Kuziak, *Romantyzm i nowoczesność*, A. Bielik-Robson, *Racjonalność romantyzmu* i T. Kizwalter, *Początki polskiego romantyzmu a pojęcie nowoczesności*).

³⁷ F.S. Dmochowski, *Para i piśmiennictwo*, s. 160.

³⁸ Zob. S. Janicki, *O machinach parnych rozprawa, napisana w zamiarze otrzymania stopnia doktora filozofii w Królewskim Warszawskim Uniwersytecie przez...*, Warszawa 1823 (zob. przedruk w niniejszym tomie). Obrona doktoratu odbyła się 6 lipca 1824 r. (o jej wynikach zob. „Gazeta Warszawska” 1824, nr 166, s. 353). Dziełko Janickiego wyprzedziła rozprawa doktorska, którą złożył i obronił w Krakowie Feliks Paweł Jarocki (zob. *Rozprawa o parnej maszynie Watta pod rektorstwem J.W. Sebastiana hrabi Sierakowskiego a przewodnictwem W. Józefa Łęskiego [...] publicznie broniona przez Feliksa Pawła Jarockiego*, Kraków 1814). Praca nie uwzględnia jeszcze maszyn wysokociśnieniowych (i ich „samobieżnych” wersji).

(wileńskiej) prowincji: tu żywe były jeszcze oświeceniowe (klasycystyczne) idee i smaki, tam artykułować się zaczął nowy, estetyczny i światopoglądowy paradygmat³⁹.

Nie wiadomo, jak kształtowałyby się historia i kultura polska, gdyby wydarzenia, jakie otworzyła data 29 listopada 1830 r., znalazły inny finał. Jedno jest pewne: powstanie listopadowe w dramatyczny sposób zerwało ciągłość procesu dziejowego i poszarpało jednostkowe biografie. W 1829 r. miało ukazać się we Lwowie (drukem Piotra i Augusta Pillerów) dzieło Józefa Bema *O machinach parowych*. Wyjście z druku opóźniło się wszakże: do października 1830 r. nie było jeszcze książki w Warszawie. Podobnie jak pierwszy tom *Poezji* Mickiewicza wprowadzenie autorskie poprzedza „lista osób zapisanych na to dzieło”. Jest to lista krótsza, znalazło się na niej tylko czterdzieści pięć nazwisk, z tym że niektórzy prenumeratorzy zamówili po kilka egzemplarzy, wydawca miał zatem z góry opłacone sześćdziesiąt cztery książki. Prenumeratorów było więcej, skoro w nocce czytamy: „Osoby, których nazwiska były dotąd nadesłane, będą umieszczone w drugim tomie”. Zarówno tom drugi, jak i trzeci musiały być wstępnie zaprojektowane w momencie wydawania tomu pierwszego, „Spis przedmiotów” obejmuje bowiem już całość dzieła, a przy wszystkich rozdziałach i podrozdziałach figurują numery stron. Wiemy stąd, że *Rozdział X* (numeracja tak rozdziałów, jak i stron jest ciągła) miał nosić tytuł *Użycie maszyn parowych* i obejmować dwa podrozdziały: *Skutki parowe* (zapewne błąd drukarski, winno być: *Statki parowe*) i *Wozy parowe*⁴⁰. Prace nad dokończeniem rozprawy przerwało powstanie listopadowe,

³⁹ Warszawski czytelnik prasy z okresu przedpowstaniowego regularnie i kompetentnie informowany był o pierwszych próbach w budowie dróg żelaznych i zastosowaniu na nich napędu parowego. O eksperymentalnej drodze żelaznej, wybudowanej na wiedeńskim Praterze przez inżyniera Franza Antona Gerstnera (późniejszego projektanta kolei St. Petersburg – Carskie Sioło i Pawłowski), obszernie pisały „Monitor Warszawski” (zob. *Próby żelaznych i drewnianych dróg w Austrii*, 1824, nr 96, s. 536) oraz „Gazeta Korespondenta Warszawskiego i Zagranicznego” (1824, nr 174, s. 2087). Uruchomienie pierwszej linii z wykorzystaniem trakcji parowej ze Stockton do Darlington kwitowała krótko „Gazeta Warszawska” (1825, nr 170, s. 2304), zaś drobiazgowo przedstawiała „Monitor Warszawski” (*Otwarcie drogi żelaznej w Anglii* [w dziale: *Wiadomości literackie*], 1825, nr 136, s. 650) oraz „Gazeta Korespondenta Warszawskiego i Zagranicznego” (1825, nr 174, s. 3456-3457). Sukcesy przewozowe nowej linii rejestrowały „Gazeta Korespondenta Warszawskiego i Zagranicznego” (1826, nr 84, s. 948) i „Gazeta Warszawska” (1827, nr 147, s. 1486). O wielkich dziełach inżynieryjnych wybudowanych dla linii Liverpool – Manchester donosiła z podziwem „Gazeta Korespondenta Warszawskiego i Zagranicznego” (1830, nr 119, s. 1060). Dobrą orientację w dokonującym się przełomie komunikacyjnym miał także czytelnik w Galicji (zob. *Koleje żelazne w Czechach*, „Rozmaitości. Pismo dodatkowe do «Gazety Lwowskiej»” 1825, nr 52; *Wynalezienie dróg pod rzekami*, tamże, 1826, nr 4).

⁴⁰ J. Bem, *O machinach parowych przez...*, t. 1, Lwów 1829, s. VIII.

w którym Bem uczestniczył jako dowódca baterii. Po przejściu części wojsk polskich do Prus Bem wyjechał do Paryża, gdzie utrzymywał się, dając lekcje matematyki. Na wydrukowanie dwóch gotowych części prawdopodobnie zabrakło środków finansowych⁴¹.

15 września 1830 r. uroczyście otwarto pierwszą, publicznie dostępną linię kolejową, łączącą Manchester i Liverpool. Wiadomość o otwarciu drogi żelaznej Manchester – Liverpool docierała do polskiej opinii publicznej jeszcze drogą tradycyjną, tj. za pośrednictwem poruszającego się konno kuriera. Najpierw – z racji odległości – dotarła do Warszawy, potem osiągnęła Kraków, jeszcze później – Lwów. Pierwsze wzmianki znaleźć można w warszawskich gazetach z końca września 1830 r., w doniesieniach o tragicznej śmierci deputowanego do angielskiego parlamentu Williama Huskissona, krakowski i lwowski czytelnik mógł o tym przeczytać parę dni później⁴². Paradoks historii sprawił, że w Polsce o tym doniosłym wydarzeniu można było dyskutować w warunkach wybitnie niesprzyjających: po październiku nadszedł bowiem listopad 1830 r.

Warszawa doczekała się kolei w czerwcu 1845 r. (pierwsze próby odbywały się już we wrześniu poprzedniego roku⁴³), od kwietnia 1848 r. można było odbyć podróż do Krakowa. Jest to rok Wiosny Ludów, której wydarzenia miały swoje zapowiedzi sięgające kilku lat wstecz. Nie ma odrobiny przesady w stwierdzeniu,

⁴¹ Zob. F. Kucharzewski, *Generał Bem i jego dzieło o machinach parowych*, „Przegląd Techniczny” 1926, nr 42, s. 552. Książka Bema – jak sugeruje datowanie wstępu – powstawała w 1826 r.

⁴² „Przy otwarciu kolei żelaznej między Manchester a Liverpool doznał pan Huskisson nieszczęśliwego przypadku, który pociągnął za sobą śmierć tego znakomitego męża” („Gazeta Warszawska” 1830, nr 259, s. 2504; z 27 września; też: „Kurier Warszawski” 1830, nr 259, s. 1359; z 27 września). Kolejne numery obu gazet informowały o przygotowaniach do pogrzebu i przebiegu uroczystości pogrzebowych. „Gazeta Krakowska” pokazywała wydarzenia z innej perspektywy: w doniesieniu z pogrążonej w smutku Anglii tragiczna śmierć Huskissona nabrała rangi wydarzenia symbolicznego („Huskisson padł ofiarą jednej z najpiękniejszych uroczystości narodowych, to jest otwarcia drogi żelaznej z Liverpool do Manchester; jednego z tych wielkich wynalazków, którymi wiek XIX wszystkie inne przewyższa”; „Gazeta Krakowska” 1830, nr 83 [z 6 października], s. 335). Podobną perspektywę przyjęła „Gazeta Lwowska”, zamykając szczegółową relację z miejsca wypadku trzeźwą oceną: „Koleje te tak pod względem sztuki, jako też pod względem przyspieszenia komunikacji handlowej i przemysłowej są godne podziwienia” („Gazeta Lwowska” 1830, nr 115 [z 8 października], s. 551).

⁴³ O przeprowadzanych próbach i o zainteresowaniu, jakie wzbudziły one wśród warszawiaków, donosił „Kurier Warszawski” („Cała część drogi żelaznej w obrębie miasta była otoczona mnóstwem ciekawych wszelkiego stanu; a na Jerozolimskiej alei panował ruch niezwykajny. W ogólności było osób kilkanaście tysięcy”; „Gazeta Warszawska” 1844, nr 261 [z 30 września], s. 1241). Pisała o tym również na bardzo eksponowanym miejscu „Gazeta Krakowska” (zob. 1844, nr 227 [z 4 października], s. 1).

że całą Drogę Żelazną Warszawsko-Wiedeńską budowano w okresie politycznie niespokojnym: w lutym 1846 r. wybuchło w Krakowie powstanie, którego klęska położyła kres autonomii miasta, niemal w tym samym czasie wybuchła rabacja galicyjska. W 1848 r. niespokojnie jest w różnych częściach trzech zaborów i w wielu miastach Europy. W 1849 r. Drogą Żelazną Warszawsko-Wiedeńską przerzuciono wojska carskie na Węgry. Wydatki związane z obsługą wojska i wojna krymska spowodowały deficyt przedsiębiorstwa i skłoniły rząd do wydzierżawienia jego majątku prywatnej spółce.

Co myślano o kolei, gdy otwierano pierwszy odcinek Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, łączący Warszawę z Grodziskiem? Jak w świadomości tych, którzy pamiętali kapitulację Warszawy we wrześniu 1831 r., rysował się nowy szlak? Szlak prowadził geograficznie na Zachód, ale z kulturowego punktu widzenia, przynajmniej w okresie 1845-1847 r. był częścią imperialnego Wschodu i jawił się nie jako twór wolnej myśli (tej, która powołuje do życia nowe technologie), a jako znak dworskiego blichtru, beztroskiej zabawy i wiernopoddańczego drylu. Alina Kowalczykowa, która wnikliwie sportretowała „Warszawę romantyczną”, zwróciła uwagę, że w latach 40. XIX w. klimat miasta kształtują z jednej strony aresztowania młodych (i niedoświadczonych) uczestników patriotycznych spisków, z drugiej – bale i rauty, których intensywność i rozmach rzucają się w oczy przyjezdnym. Kowalczykowa sumuje swoje obserwacje następująco: „Balowanie stało się symbolem zatraty uczuć patriotycznych, zapomnienia o cierpiących męczennikach ojczyźnej sprawy”⁴⁴.

Ten portret Warszawy balującej nie będzie pełny, jeśli nie uwzględni się w nim drogi żelaznej i jeśli w charakterystyce miasta, które bawi się pod bokiem Aleksandryjskiej Cytadeli, nie padnie słowo „foksal”. W słowie tym, jak w żadnym innym, skupia się osobliwość polskiego doświadczania nowoczesności. Bo jeśli wielką przed- i popowstaniową poezję romantyczną łączono z patriotycznym duchem, to ta, która opiewała drogę żelazną, musiała w latach 40. i 50. XIX w. skazywać się nieuchronnie na małość. Nie pojmie się kulturowej specyfiki Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (a myślę tu przede wszystkim o najwcześniejszym okresie jej funkcjonowania), jeśli nie uwzględni się tego, iż polską kolej budowano i eksploatowano z wykorzystaniem doświadczeń, jakie dała pierwsza linia poprowadzona na terenie Cesarstwa, tj. uruchomiony w kwietniu 1838 r. odcinek z Petersburga do Carskiego Sioła i Pawłowska⁴⁵. Pierwszy fragment, który

⁴⁴ Zob. A. Kowalczykowa, *Warszawa romantyczna*, Warszawa 1987, rozdz. „*W mieście porządek i urządzenie*”; cyt. ze s. 194.

⁴⁵ Tu i dalej korzystam z cennych (także dla historii polskiego kolejnictwa) monografii: J.N. Westwood, *A History of Russian Railways*, London 1964; R.M. Haywood, *The Beginnings of Railway Development in Russia in the Reign of Nicholas I, 1835-1842*, Durham 1969; R.M. Haywood, *Russia enters the Railway Age, 1842-1855*, Boulder 1998.

w czerwcu 1845 r. połączył Warszawę z Grodziskiem, a później – przedłużenie do Skierniewic (i dalej jeszcze, do Łowicza), były przeniesieniem nad Wisłę ekonomiczno-kulturowych uwarunkowań, jakie nad Newą towarzyszyły budowie i eksploatacji linii carskosielskiej.

W Petersburgu i w Warszawie krótkie odcinki kolei musiały szukać rentowności w intensywnym ruchu pasażerskim. W obu miastach rację istnienia nowych połączeń zapewniały nie wymagania „industrii”, ale szeroko rozumiane potrzeby kulturalne mieszkańców. Mówiąc najprościej: tu i tam kolej przyciągała użytkowników obietnicami rozrywki, nie tyle zatem wychodziła naprzeciw realnym potrzebom mieszkańców, ile kreowała potrzeby nowe i nowe formy ich zaspokajania. W oficjalnych dokumentach kreślących projekt Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej pojawiają się wyłącznie argumenty ekonomiczne (krzewienie handlu) i polityczne (uniezależnienie od Prus), te same względy powtarzane były w enuncjacjach prasowych, które informowały o postępach robót, a potem o uroczystej inauguracji linii. W relacji z otwarcia odcinka Warszawa – Grodzisk mowa jest o tym, iż szlak, którego ambicje zapisane zostały w nazwie, „zbliży handel Warszawy do handlu Śródziemnego Morza”. Ale relację kończy się wzmianką o tym, że dzięki pobudowanej linii „stare Grodzisko odmłodziło, zajaśniało świeżością”. Ten zdrowotny walor miejsca, które osiągnęła droga żelazna, podnoszony jest jeszcze raz, gdy przytoczona zostaje opinia specjalisty („Grodzisko jest miejscem bardzo zdrowym”); sąd fachowca zostaje uwiarygodniony przez historię: okazuje się bowiem, że „Król Stanisław August po kilkakroć w nim [tj. w Grodzisku, W.T.] używał majowej kuracji”⁴⁶. Austriacki inżynier, Franz Anton von Gerstner, który usiłował przekonać cara Mikołaja I do inwestycyjnego wysiłku związanego z budową połączenia Petersburga z Carskim Siołem, sięgnął do tych samych racji. Nowy szlak miał być przedsięwzięciem służącym zdrowiu mieszkańców stolicy. Gerstner pisał: „dzięki niewidzialnej sile pary, będzie się podróżować do Carskiego Sioła i Pawłowska z prędkością strzały, będzie się tam oddychać lepszym powietrzem od tego w mieście, które jest położone nisko”. I dodawał: „na końcu drogi żelaznej powstanie nowy park Tivoli, pyszny foksal [*vauxhall*]; zarówno latem, jak i zimą będzie on służył jako miejsce spotkań dla mieszkańców stolicy; gry i tańce, okazja do odświeżenia sił na świeżym powietrzu i w okazałej restauracji przyciągną tam każdego”⁴⁷.

⁴⁶ Zob. [Relacja z otwarcia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej], „Kurier Warszawski” 1845, nr 155 (przedruk fragmentu w niniejszym tomie).

⁴⁷ F.A. von Gerstner, *O wygodach postrojenija żelaznoj dorogi iz Sanktpeterburga w Carskoje Sielo i Pawłowsk*, Sanktpeterburg 1836, s. 39; cyt. za: L. Tesnière, *Les Antécédents du nom russe de la gare*, „Revue des études slaves” 1951 (XXVII), s. 262. Broszura Gerstnera wyszła w ogromnym (jak na swoje czasy) nakładzie: kilka tysięcy egzemplarzy wydrukowano po rosyjsku,

Przynajmniej przez dwa lata, od czerwca 1845 r. do końca 1847 r. o nowo otwartej kolei pisze się w prasie warszawskiej przede wszystkim w kontekście rozrywek, jakim oddają się (lub oddawać mogą) mieszkańcy miasta. 23 czerwca 1845 r. „Kurier Warszawski” donosił: „Wczorajszy dzień w Warszawie był nader ożywczy. Zabawy trwały od świtu”. I dalej wchodził w tryb szczegółowego sprawozdania:

„Ile razy w ciągu dnia zdarzyło się nam być w stronie Wisły, tyle razy spotkaliśmy się z licznymi karawanami zwolenników uciech Neptuna i dworu jego. Tymczasem kiedy woda była w ruchu i para także nie próżnowała: parochody i wagony pędziły po żelaznej kolei, rozwożąc gości do Pruszkowa i Grodziska, gdzie na nich oczekiwali, z śniadaniami, obiadami i podwieczorkami oraz dobraną muzyką, usłużni restauratorowie. I w ogródkach w mieście i za miastem byli także goście; warszawianie wszędzie być wystarczą”⁴⁸.

Trzy dni później ten sam „Kurier Warszawski” zamieszczał anons:

„Dla dogodności osób mających chęć użycia przejażdżki drogą żelazną z Warszawy do Grodziska, a mianowicie w godzinach popołudniowych, urządzony będzie w niedzielę na stacji drogi żelaznej w Warszawie obiad wspólny dla dam i mężczyzn (*à la table d’hôte*) na osób 40, o godz. 2 1/2 po połud[niu]; cena obiadu z pięciu postaw złożonego, razem z lodami, od osoby po zł. 5. Przy tym muzyka w czasie obiadu przygrywać będzie”⁴⁹.

trochę mniej po niemiecku i francusku (zob. R.M. Haywood, *The Beginnings...*, s. 93; Tesnière cytuje wersję francuską). Polski czytelnik mógł zapoznać się z jej streszczeniem (inkrustowanym cytatami), które wydrukowała „Gazeta Warszawska” (zob. *Koleje żelazne i maszyny parowe*, „Gazeta Warszawska” 1836, nr 185-187, 192-195, 204, 208, 210, 213). Uzasadnienie dla foksalu przynosił taki oto fragment: „Ponieważ żelazne koleje do Carskiego Sioła i Pawłowska mają być zaprowadzone jedynie dla przejażdżek lub osób mieszkających przez lato w okolicach Petersburga, wystawioną zostanie, jak się już rzekło, austeria z wszelkimi wygodami. Przejechawszy się więc i zabawiwszy kilka godzin w ogrodzie, każdy zapewne zechce wzmocnić swe siły. Oberża ta ma być urządzona gustownie, z większą wytwornością aniżeli we wszystkich innych stolicach. Będzie w niej dwa oddziały dla rozmaitych stanów, a szczególnie dla wyższego tonu (*bon ton*) i pospólstwa; co się zaś tyczy obszerności, pomieści w sobie 1000 osób. Przez całe lato egzystować w niej ciągle będzie stół ogólny (*table d’hôte*), ażeby urzędnicy i kupcy, których interesa zatrzymują w mieście, mogli przynajmniej zjeść w Carskim Siole porządną obiad, tam się zabawić i rano wrócić do domu” (nr 210, s. 2).

⁴⁸ „Kurier Warszawski” 1845, nr 163, s. 794.

⁴⁹ „Kurier Warszawski” 1845, nr 166, s. 807. Jednocześnie dziennik dawał anonse następującej treści: „W Grodzisku przy Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w urządzonej restauracji dostać można wszelkich potraw i napojów zimnych i gorących; również są i lody. Dla uprzyjemnienia Szano[wnych] gości przybywających kolejną jutro grać będzie muzyka Daneckiego” („Kurier Warszawski” 1845, nr 161, s. 782; 1845, nr 181, s. 878 – tu zapowiadana jest „muzyka p. Rajczaka”).

Kolej z Petersburga do Carskiego Sioła już po kilku miesiącach funkcjonowania okazała się przedsięwzięciem nad wyraz rentownym: w warszawskiej prasie chyba niewiele się o tym pisało, ale „Gazeta Wielkiego Księstwa Poznańskiego” informowała o niewątpliwym (i dość nieoczekiwanym) sukcesie finansowym nowego przedsięwzięcia. W numerze 234 (z 6 października 1838 r.) znalazły się interesujące dane dotyczące frekwencji i zysków:

„W ciągu miesiąca sierpnia przejechało carskosielską koleją żelazną między Petersburgiem i Carskim Siołem 73 191, a między Carskim Siołem i Pawłowskim 26 033 osób; zebrano zaś 125 504 rub. 97 kop. Od chwili otwarcia tej drogi, to jest od dn. 4 kwietnia r.b. w przeciągu mniej więcej pięciu miesięcy wpłynęło 514 514 rub. 82 kop., a przejechało między Petersburgiem i Carskim Siołem 287 648 osób, w tej liczbie codziennie blisko 1000 ludzi prostego stanu”.

Trudno podane liczby poddać weryfikacji, niemożliwe zwłaszcza wydaje się ustalenie, w jakim zakresie korzystali z nowej linii „ludzie prostego stanu”. Ich liczba zdaje się jednak mocno zawyżona – chyba dlatego, by wytrącić argumenty przeciwnikom kolei i by silniej przemówił do wyobraźni czytelników projekt połączenia Petersburga z Moskwą. Bo kiedy uda się plan zrealizować,

„zniknie większa część niedogodności pochodzących z geograficznego naszego położenia i tym sposobem rozum ludzki odniesie zwycięstwo nad przeszkodami, które dotąd zdawały się niepokonanymi”⁵⁰.

Kolej z Petersburga do Carskiego Sioła i Pawłowska w znikomym stopniu służyła gospodarce Imperium. Jej głównymi klientami byli bogaci mieszkańcy stolicy, zaś głównym typem podróży – wyjazdy w celach rekreacyjnych do dwóch kompleksów parkowych położonych w sąsiedztwie miasta. Kwoty, jakie padają w przytoczonym materiale, nie mogły być żadnym argumentem przemawiającym za rentownością gigantycznego przedsięwzięcia, jakim byłaby linia Petersburg – Moskwa. Bo o jej powodzeniu zadecydowałiby inni użytkownicy niż ci, którzy wyruszali na zabawy i spacerów do Carskiego Sioła. Właśnie „ludzie prostego stanu”: kupcy i przemysłowcy.

Kiedy czyta się prasową relację z podróży z Warszawy do Skierniewic, trudno przeoczyć osobliwą perspektywę, którą przyjmuje sprawozdawca. Jest to perspektywa bywalca bali i kuligów:

⁵⁰ „Gazeta Wielkiego Księstwa Poznańskiego” 1838, nr 234, s. 1404-1405.

„Lotem ptaka spadliśmy na Pruszków, gdzie zgrabny foksal według planu p[ana] Löwe ma być wkrótce ukończony, a jak słyhać, zimą mają tam być bale i baliki. Cieszcie się warszawianie! Nie mogliśmy obejrzeć sali, bo rozdašana lokomotywa syczy, gwizdże; więc dalej na miejsca, i zaledwie można było przekonać się, że jedziemy, aż tu przed nami stoi Grodzisk, a przy nim znowu piękny foksal z wieżą podług projektu p[ana] Schillera. I w nim będzie duża sala, gładka posadzka, gdzie niejedna Polka prześliznie się przy odgłosie muzyki”⁵¹.

Ważne w tej relacji jest słowo „foksal”: nie notuje go jeszcze słownik Lindego, zaś *Słownik warszawski* rozszczepia na dwa znaczenia: „miejsce zabaw za miastem” i „dworzec kolejowy, bahnhof”⁵². Ale w przytoczonej relacji takiego rozszczepienia bynajmniej nie ma: „foksal” jest jednym i drugim, tj. budynkiem usytuowanym w parku (pawilonem ogrodowym), spełniającym funkcję rekreacyjno-zabawową, oraz miejscem, gdzie obsługiwani i odprowadzani są pasażerowie. Wspomniany „foksal z wieżą” jeszcze dziś podziwiać mogą podróżni, gdy – jadąc z Warszawy – spojrzą przez okno tuż przed stacją Grodzisk Mazowiecki⁵³. Słowo „foksal” ma rodowód sięgający końca XVII w.: początek dała mu nazwa własna podlondyńskich ogrodów (dziś położonych w sercu miasta), The Vauxhall Pleasure Gardens, gdzie organizowano koncerty, bale, pokazy sztucznych ogni, pokazy lotów balonowych itp. Z czasem słowo „vauxhall” stało się rzeczownikiem pospolitym, nazywającym ogród zabaw publicznych, wyposażony zwykle w budowlę z salą koncertowo-balową⁵⁴. W warszawskim foksalu, działającym od XVIII w., stał taki właśnie pawilon – „Foksal”⁵⁵. Podobna budowla powstała w kompleksie parkowym Pawłowska, w bliskim sąsiedztwie skromnych zabudowań stacyjnych.

⁵¹ „Kurier Warszawski” 1845, nr 267, s. 1286 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

⁵² Zob. J. Karłowicz, A.A. Kryński, W. Niedźwiedzki, *Słownik języka polskiego*, t. 1, Warszawa 1900, s. 757. Słowo „foksal” w tym drugim znaczeniu miało ograniczony zasięg zastosowań: odnoszone było niemal wyłącznie do budynków stacyjnych wzniesionych na odcinku od Warszawy do Skierniewic i tych, które leżały przy liniach biegnących w i do Imperium (dlatego w anonsie zamieszczonym w „Kurierze Warszawskim” [1862, nr 204, s. 1180] mowa jest o domu do sprzedania, położonym przy Foksalu Petersburskim).

⁵³ Zob. J. Kowalczyk, *Co zawdzięcza Grodzisk Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, [w zbiorze:] *Gdy do Grodziska ruszył „parochód”*. Szkice z dziejów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, pod redakcją A. Stawarza, Grodzisk Mazowiecki 1990.

⁵⁴ Zob. L. Tesnière, op. cit., s. 257-261.

⁵⁵ Historię warszawskiego ogrodu Foksal i wyjaśnienie genezy nazwy dawał czytelnikom artykuł zamieszczony w „Kurierze Warszawskim” (1844, nr 260, s. 1233-1234). O nowo otwartej restauracji, mieszczącej się „przy ulicy Nowy Świat w domu zwanym Foksal”, zob. anons: „Kurier Warszawski” 1841, nr 97, s. 460.

Hierarchia pawłowowskich budowli była wyraźna: stacja kolejowa stanowiła dodatek do rozrywkowego „foksalu”. Kiedy Adam Idźkowski zaprojektował foksal skierniewicki, widok jego fasady zatytułował znacząco: „Café Restaurant sur la Station de Skierniewice”⁵⁶. Słowo „stacja” odnosi się tu do części technicznej budynku, zapewniającej obsługę pasażerów, podczas gdy „Café Restaurant” określają główne przeznaczenie projektowanej bryły. Skierniewice doczekały się foksalu bardzo okazałego, wybudowanego z wyraźnymi nawiązaniem do architektury Wschodu. Ta egzotyka architektoniczna miała przenosić warszawiaków w inny świat, budzić skojarzenia z Orientem, ale też – z Imperium, którego carowie chcieli w oczach Europejczyków uchodzić za władców Wschodu⁵⁷.

Podróżować koleją w latach 1845-1847 znaczyło dla warszawiaków dobrze się bawić. Używać rozrywki, którą parę lat wcześniej poznali i wypróbowali z powodzeniem mieszkańcy stolicy Imperium. Była to – najdosłowniej – rozrywka w stylu imperialnym, dlatego nie mógł jej pominąć Mikołaj I, gdy w maju 1846 r. stanął w Warszawie. „Kurier Warszawski” w numerze z 24 maja podawał:

„Wczoraj rano przy obozie odbyła się musztra brygady piechoty przed Najjaśniejszym Panem. O godzinie w pół do drugiej Najjaśniejszy Cesarz Jegomość, w towarzystwie Jaśnie Oświeconego Feldmarszałka Księcia Warszawskiego Namiestnika i znakomitych osób swej świty, wyjechał koleją żelazną do Skierniewic i obiadał w tamecznym pałacu. Minut 85 trwała ta podróż, a minut 80 na powrót do Warszawy, do której Najjaśniejszy Pan wrócił o godzinie w pół do ósmej wieczorem. Monarcha raczył oświadczyć zadowolenie z urządzenia tej ważnej dogodności, jako też wszelkiego porządku”⁵⁸.

⁵⁶ Zob. A. Idźkowski, *Plany budowli obejmujące rozmaite rodzaje domów, mieszkań wiejskich różnej wielkości, kościołów, gmachów publicznych, mostów, ogrodów, monumentów itp. szczegółów w rozmaitych stylach architektury*, Warszawa 1843, il. XLII; praca ma dedykację: „Najjaśniejszemu Cesarzowi Wszech Rosji, Królowi Polskiemu Mikołajowi I” (i podpis: „Wierny i najuniżeńszy poddany, Adam Idźkowski”).

⁵⁷ Zob. T.S. Jaroszewski, *Od klasycyzmu do nowoczesności. O architekturze polskiej XVIII, XIX i XX w.*, Warszawa 1996, s. 106. Budowaniu atmosfery egzotyki służyła też wyszukana i odpowiednio skomponowana roślinność w obu parkach – grodziskim i skierniewickim. W Grodzisku obok foksalu rosły wysokie sosny amerykańskie, zaś w centralnej części parku pobudowana była pomarańczarnia (zob. W. Rybski, *Ogródki przy willach w Grodzisku*, „Ogrodnik Polski” 1893, nr 7, s. 146-147).

⁵⁸ „Kurier Warszawski” 1846, nr 135. W 1857 r. w Skierniewicach zatrzymał się car Aleksander II: „Warszawa dostarczyła ogromny poczet podróżnych przybyłych umyślnie do Skierniewic w tym dniu uroczystym: sam pociąg spacerowy przywiózł 1040 osób rozmaitego stanu, a prócz tego wiele bardzo osób przybyło tam już w dniu poprzednim, tak z Warszawy, jako i okolic” („Gazeta Warszawska” 1857, nr 264).

Podróż po drodze żelaznej jest rozrywką. W numerach „Kurier Warszawski” z drugiego półrocza 1845 r. rozkład jazdy pociągów drukuje się tuż po informacjach o repertuarze teatrów: najpierw zjawia się tu tytuł sztuki granej w Teatrze Wielkim, potem w Teatrze Rozmaitości, a następnie godziny, w których wyruszają pociągi do Skierniewic, Grodziska i Rudy (Żyrardowa)⁵⁹. Jazda koleją wcale nie stanowiła dodatku do imprezy rozrywkowej przewidzianej w „foksalu”, zabawa rozpoczynała się bowiem już w pociągu, a sama podróż stawała się nowoczesną odmianą staropolskiego kuligu. Jeszcze raz warto wsłuchać się w głos z „Kuriera Warszawskiego” z 1847 r.:

„Tyle już dotąd o kolejach żelaznych napisano, iż z samych tylko dzieł traktujących o ich użyteczności i wpływie, jaki wyrzucić mają na cywilizację, można by ogromną uformować bibliotekę. Jednakże nie wszystko jeszcze powiedziano o tym cudzie wieku XIX, bo żaden z mądrych statystów nie przewidział, że koleje żelazne nie tylko cywilizację, handel i przemysł, ale i zabawy karnawałowe *in statu quo* nie pozostawią i że wszystko chciwie ogarniający parochód i w staropolskich kuligach stanie w zawód z fornalkami. Przecież jest to już niewątpliwą rzeczą, gdyż w następną niedzielę, tj. 7 b.m., pociągiem spacerowym wyruszy ma z Warszawy o godzinie 11, przy odgłosie ulubionej Rajczaka muzyki, kulig do Skierniewic; gdzie zaraz po przybyciu o godzinie 1 z południa w wspaniałym foksalu ochocze rozpoczną się tańce i trwać będą do godz. 9 wieczór; o której pociąg spacerowy wyruszy z powrotem ze Skierniewic i na godz. 11 dostawi warszawian na szóstą maskaradę”⁶⁰.

⁵⁹ Część kolejowa dominuje objętościowo nad teatralną, a przewagę powiększa jeszcze element graficzny: rycina przedstawiająca parowóz z warkoczem dymu. „Kurier Warszawski” w numerach 326 i 327 z 1845, na ostatnich stronach wydania, przynosił informację o innym, zabawowym wcieleniu kolei: oto dwaj fabrykanci karmelków zapraszali do sklepu przy ul. Senatorskiej na otwarcie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej zrobionej z cukru, która „niczym kolei tutejszej naturalnej nie ustępuje”. Cukrowa kolej – jak donoszono – odbywała kursy co kwadrans, między godziną 16 a 22. Już wcześniej cukiernia Lursu miała do zaoferowania klientom „nowego pomysłu torty z wyobrażeniem kolei żelaznej i polki [chodzi zapewne o taniec, W.T.]” („Kurier Warszawski” 1845, nr 83, s. 394). Blisko dekadę wcześniej podobną kulturową oprawę dostała kolej z St. Petersburga do Carskiego Sioła i Pawłowska: wizerunki jej lokomotyw ozdobiły pudełka ze słodyczami i papier listowy (zob. R.M. Haywood, *The Beginnings...*, s. 137).

⁶⁰ „Kurier Warszawski” 1847, nr 32, s. 150. Wypada przy okazji wspomnieć o innym jeszcze (a bardzo popularnym) wykorzystaniu kolei w funkcji rozrywkowej: operacje techniczne na drodze żelaznej (a zwłaszcza te przeprowadzane na wielkomięjskich dworcach) stały się rodzajem popularnych spektakli, przyciągających tłumy ciekawskich. Oczywiście najokazalszy taki spektakl towarzyszył otwarciu linii i inauguracyjnej podróży, ale i później jej codzienne działanie dostarczać mogło widzom osobliwej ekscytacji. „Gazeta Warszawska” informowała: „Otworzenie podwójnej kolei żelaznej z Paryża do St. Germain (31 marca) było poniekąd drugim poświęceniem

Jak wyglądała zabawa w skierniewickim lub grodziskim foksalu? Jej scenariusz mógł przypominać imprezy, jakie odbywały się w Pawłowsku, w warszawskim parku Foksal (przy Nowym Świecie) lub w Dolinie Szwajcarskiej. Wszędzie musiała rozbrzmiewać muzyka, wszędzie zapewne bawiono się i tańczono przy dźwiękach kompozycji, które powstawały z myślą o takich właśnie miejscach wykonania. Już w styczniu 1845 r. w składach muzycznych Warszawy kupić można było *Skierniewicką polkę* Franciszka Wilczka, „z dołączeniem objaśnień w języku polskim i francus[kim], jak ten taniec, powszechnie ulubiony, obecnie w salonach paryskich podług metody Laborda jest tańczonym”⁶¹. Także w 1845 r. w Warszawie wysłuchać można było *Przejażdżki koleją żelazną* Josefa Gungla i poloneza Józefa Stefaniego *Kolej żelazna*⁶². Popularność utworów dedykowanych

kolei i sprowadziło tłum ludzi, którzy z zajęciem spoglądali na niewidziane dotąd krzyżowanie się wozów. Oba szeregi wagonów, które z szybkością błyskawicy przebiegały przed sobą, jak gdyby na miazgę zgruchotać się chciały, podziwienia godny przedstawiały widok” (1838, nr 106, s. 4). „Kurier Warszawski” donosił zaś: „Ilekrót jest teraz dzień pogodny, spacer warszawian odbywa się ulicą Jerozolimską, aby cieszyć się widokiem kolei żelaznej, której użyteczność rozpocznie się wkrótce” (1844, nr 259, s. 1229). Anna Nakwaska tak wspomina spektakl na wrocławskim dworcu: „mieszkańcy Wrocławia dotąd jeszcze ciekawie się temu wynalazkowi przypatrują, bo nas na jakiś wysoki ganek, blisko bariery wystawiony, zaprowadzono, skąd z wielu innymi ciekawie to zjawisko podziwiać mogliśmy; w jednym prawie oka mgnieniu lokomotywa syczeć, czarne kłęby dymu pod obłoki wyrzucać i wraz z całym swym parowozów orszakiem na dalekim widnokręgu zniknąć zdołała” (*Wspomnienie krótkiej podróży 1844 roku*, „Pielgrzym” 1845, t. 1; zob. przedruk w niniejszym tomie).

⁶¹ Zob. „Kurier Warszawski” 1845, nr 19, s. 90. „Budowanie pierwszej kolei żelaznej w Królestwie Polskim podało kompozytorowi muzycznemu panu Franc[iszkowi] Wilczek myśl do wydawania numerami, o ile stacje teje kolei ukończone będą, kompozycji muzycz[nych] na uczczenie tego wielkiego dobrodziejstwa dla kraju naszego (...)”. *Skierniewicka polka* nie doczekała się, jak mi się zdaje, kontynuacji.

⁶² Zob. „Kurier Warszawski” 1845, nr 111, s. 528 (Nie bardzo wiadomo, czy chodzi tu o kompozycję Gungla *Tanz-Locomotive* czy wcześniejszą *Eisenbahn Dampf Galopp*). „Kurier Warszawski” 1845, nr 163, s. 794 („Orkiestra [w Reducie, W.T.] na otwarcie wykonała stosowną do dzisiejszej pory muzykę, to jest polonez mający nazwę *Kolej żelazna*, utwór Józefa Stefaniego.”). Wśród wykonywanych utworów kompozytorów austriackich – prócz *Przejażdżki* Gungla – były zapewne także inne znane kompozycje „kolejowe”: *Dampf-Walzer* Josepha Lannera, *Wien-Prager Eisenbahn* Josefa Labitzky’ego, utwory Johanna Straussa. W 1871 r. wzięciem cieszyła się polka Eduarda Straussa *Bahn Frei!*, grywana w finale koncertów w Dolinie Szwajcarskiej (zob. „Kurier Warszawski” 1871, nr 94, s. 4; 1871, nr 227, s. 4). Warto przy okazji dodać, że pierwszym dyrektorem muzycznym foksalu w Pawłowsku był Josef Labitzky, a wśród wykonywanych utworów znajdowały się zarówno jego własne kompozycje, jak i utwory Johanna Straussa i Josepha Lannera (zob. R.M. Haywood, *The Beginnings...*, s. 138-139). Pełną listę austriackich kompozycji kolejowych przynosi imponujące opracowanie: B. Neuner, *Bibliographie der österreichischen Eisenbahnliteratur von den Anfängen bis 1918*, band 1, Wien 2002, rozdz. *Musikstücke*.

drodze żelaznej (jeździe pociągiem) utrzymała się w Warszawie długo: w 1856 r. słuchaczy bawiła galop polka *Kolej żelazna* Ksawerego Syrewicza⁶³.

Jest wysoce prawdopodobne, że fabuła wczesnej jednoaktówki („fraszki scenicznej”) Józefa Korzeniowskiego (sygnowanej nazwiskiem Kozłowski) *Na stacji w Grodzisku* odnosiła się do rozrywkowej części pobytu w foksalu: była to może jakaś zabawna scenka z karnawałowego balu, w którym udział biorą prawomyślni i szanujący porządek warszawiacy. Sztuka trafiła na deski warszawskiego Teatru Rozmaitości 23 stycznia 1847 r., dzień później wystawiono ją po raz drugi, zaś 1 lutego – po raz trzeci i ostatni⁶⁴. Miała świetną obsadę: po drugim przedstawieniu publiczność wywołała na scenę Alojzego Żółkowskiego (syna) i Jana Jasińskiego, niekwestionowane gwiazdy warszawskiego teatru⁶⁵. Ale po trzech spektaklach sztuka definitywnie zakończyła swój sceniczny żywot. Co więcej, „fraszka”, nigdy nie podana do druku, przepadła chyba bezpowrotnie. Ale, paradoksalnie, właśnie ten smutny los najwięcej mówi o fabule sztuki. I pozwala domniemywać, iż źródło klęski mogło tkwić w głębokiej niestosowności. Bo oto w Grodzisku Warszawa beztrąsko się bawiła, sceniczna fraszka Korzeniowskiego utrwalała zatem ten obraz stolicy, który car Mikołaj I raczył być dostrzec, kiedy chwalił miasto za panujący w nim porządek. Fraszkę *Na stacji w Grodzisku* od poezji patriotycznej musiała dzielić przepaść. Dlatego tę drugą skrzątkę się dziś wyławia i bada, a tej pierwszej nikt nie poświęca żadnej uwagi.

W maju 1862 r. ukończony został odcinek z Warszawy do Białegostoku Drogi Żelaznej Warszawsko-Petersburskiej (o rozstawie 1524 mm, przyjętym jako standard w Rosji), a wkrótce gotowa była całość⁶⁶, w grudniu tego samego roku otwarto

⁶³ Zob. „Kurier Warszawski” 1856, nr 330, s. 1695; „Kurier Warszawski” 1856, nr 335, s. 1719; „Kurier Warszawski” 1856, nr 340, s. 1747; „Kurier Warszawski” 1857, nr 9, s. 47 („Amatorom muzyki donosim, iż grywany z powszechnym zadowoleniem przez orkiestrę pp. Kuhne i Lewandowskiego galop p.n. *Kolej żelazna*, utworu p. Xaw[erego] Syrewicza, wyjdzie wkrótce z druku nakładem jednego z tutejszych składów muzycznych.”).

⁶⁴ Zob. „Gazeta Warszawska” 1847, nr 22, s. 4; „Gazeta Warszawska” 1847, nr 23, s. 4; „Kurier Warszawski” 1847, nr 23, s. 112; „Gazeta Warszawska” 1847, nr 31, s. 4; „Kurier Warszawski” 1847, nr 24, s. 114 („O godzinie w pół do 2 znowu publiczność tłumnie zgromadziła się do Teatru Rozmaitości, gdzie daną była po raz pierwszy nowa fraszka sceniczna mająca tytuł *Na stacji w Grodzisku*, po ukończeniu której zapytano o autora; jest nim p. Kozłowski, autor *Notatek [mojego męża]*.”); „Kurier Warszawski” 1847, nr 31, s. 148.

⁶⁵ Zob. „Kurier Warszawski” 1847, nr 25, s. 118.

⁶⁶ Oddanie do eksploatacji całej linii było wielokrotnie przesuwane (zob. *Korespondencja „Gazety Warszawskiej”*, „Gazeta Warszawska” 1861, nr 306-307), a wiele odcinków działało jako niegotowe, dlatego „Dziennik Politechniczny” (1862, poszyt 4, s. 96) pisał z przekąsem: „Z dniem 18 września r. b. otwartą została *tymczasowa* komunikacja bezpośrednia Warszawy z Wilnem i przez Królewiec z Prusami. Życzyć by należało, ażeby linia ta wyszła raz ze stanu *tymczasowości*, w którym się zbyt dawno już znajduje”.

Drogę Żelazną Warszawsko-Bydgoską, dającą Królestwu (przez graniczną stację Aleksandrów⁶⁷) najkrótsze połączenie z Berlinem i całym Zachodem. W czwartek 22 stycznia 1863 r. „Gazeta Warszawska” zamieściła materiał (oparty na korespondencji „Gazety Kolońskiej”) poświęcony uruchomionej właśnie londyńskiej kolei podziemnej. Początek relacji z podróży brzmiał tak: „Nie jest to raj, ale też i nie piekło”⁶⁸. Ta eschatologiczna perspektywa bardzo szybko nabrała nieoczekiwanej (i politycznej aktualności): 22 stycznia wybuchło w Kongresówce powstanie narodowe. Kolejowa infrastruktura i połączenia telegraficzne sprawiły, że polski zryw niepodległościowy mógł być tłumiony w nowoczesny sposób, zupełnie inaczej niż trzydzieści lat wcześniej⁶⁹. Droga Żelazna Warszawsko-Petersburska pozwoliła przerzucić w krótkim czasie do Królestwa znaczne siły, a łączność telegraficzna umożliwiała skuteczne kierowanie tymi siłami. W 1830 r. car Mikołaj I korzystał z gońca, by dopiero po kilku dniach dowiedzieć się, jak toczą się sprawy w Warszawie i Królestwie, w 1863 r. car Aleksander II dostawał co parę godzin telegraficzne wiadomości o sytuacji w zbuntowanej części Imperium i regularnie mógł słać rozkazy dowódcom rosyjskich garnizonów. W Polsce w przededniu

⁶⁷ Nazwa Aleksandrów, upamiętniająca monarchę Aleksandra II, odnosiła się tylko do stacji i komory celnej. „Ponieważ drugi zdaje się już raz Redakcje pism tutejszych robiły ogłoszenia o stacji i komorze przy budującej się nowo Drodze Żelaznej Warsz[awsko]-Bydgoskiej we wsi Aleksandrów, od której to niby nosi nazwisko, winienem nadmienić, iż stacja z dworem, komorą i wszelkimi budowlami stacyjnymi jest rzeczywiście we wsi Białobłotach i na gruncie od właściciela nabytym. Chociaż więc komorę na tejże stacji będącą nazwano Aleksandrowską, wszelako nazwa terytorialna tak stacji, jak również i komory jest właściwie Białobłota, jako postawionych na gruncie tegoż nazwiska” („Kurier Warszawski” 1862, nr 150, s. 860). Podobnym do Aleksandrowa znakiem panowania nad przestrzenią Polski, spacyfikowanej po powstaniu styczniowym, stała się nazwa przystanku Rembertów na Drodze Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej, uruchomionej 9 października 1866 r. Nazwa upamiętniała Namiestnika Królestwa Polskiego, Friedricha Wilhelma Remberta von Berga.

⁶⁸ *Kolej podziemna*, „Gazeta Warszawska” 1863, nr 17, s. 2. Zob. też: „Kurier Warszawski” 1863, nr 24, s. 131. Co ciekawe, ten eschatologiczny punkt widzenia, podkreślający przełomowość uruchomienia pociągów na londyńskiej *Metropolitan Railway*, zjawiał się też w komentarzach angielskich. Oto fragment relacji z „Daily News” (*Opening of the Metropolitan Railway*, „Daily News” 1863, numer z 10 stycznia): „»Mądry człowiek« ma wciąż rację, mówiąc, że »nie ma nic nowego pod słońcem«, ale z pewnością jest coś nowego w podróżowaniu tam, gdzie słońce nie dociera, gdy światło, które lśni, nie jest »światłem z niebios«, ale światłem z gazu, zrobionego w tej samej maszynie, jaka wiezie cię pędem”.

⁶⁹ Tu i dalej korzystam z bogato udokumentowanej monografii: S. Łaniec, *Partyzanci żelaznych dróg roku 1863. Kolejarze i drogi żelazne w powstaniu styczniowym*, Warszawa 1974. Pierwsze połączenie telegraficzne na terenie Rosji zapewniło łączność między Pałacem Zimowym a budynkami administracyjnymi na Fontance w Petersburgu (we wrześniu 1842 r.), zaś latem 1843 r. linia telegrafu połączyła Petersburg z Carskim Siołem (działała do 1848 r.).

powstania działało już kilkanaście stacji telegraficznych systemu Morse'a. Sieć połączeń rozbudowywała się systematycznie od 1852 r., St. Petersburg z Warszawą połączyły dwie linie. Wynalazek sprawdzał się znakomicie, zapewniając armii rosyjskiej ogromną przewagę nad powstańcami⁷⁰.

W historii literatury polskiej klęska powstania styczniowego stanowi umowną datę zamykającą epokę romantyzmu. Umowną, bo trudno w materii delikatnej, jaką jest kultura narodowa, wprowadzać działy ostre. Oba nieudane zrywy, zwłaszcza oglądane z odleglejszej perspektywy, w jakiś sposób zlewają się ze sobą, są ujmowane łącznie, a nomenklatura oparta na nazwach miesięcy jeszcze bardziej tę odrębność dwóch powstań zaciera. Oba były militarnie nieudane, oba nie przyniosły spodziewanego efektu. To potoczne (szkolne) wyobrażenie o podobieństwie przenika, niestety, także do prac profesjonalistów, skutkiem czego również oba okresy powstaniowe stają się do siebie podobne. Być może taki właśnie szkolny automatyzm zadziałał w rozprawie Ryszarda Handkego, który w 2003 r. napisał:

„Stefan Żeromski urodził się niespełna półtora wieku temu. Świat, który zastał, którego się uczył, w którym kształtowały się jego pierwsze, najważniejsze oczarowania – nie znał innego sposobu szybkiego pokonywania przestrzeni na lądzie jak tylko konno lub konnym zaprzęgiem”⁷¹.

Plastyczne wyobrażenie klęski powstania styczniowego utrwaliło się w polskiej świadomości zbiorowej m.in. za sprawą opowiadania *Rozdziobią nas kruki, wrony...* Symbolem losu Polski jest tu dogorywające zwierzę, umierający koń, który niósł wcześniej powstańca. Mohort Wincentego Pola, „ułan na widecie” z wiersza Franciszka Kowalskiego, szarża pod Samosierrą, śmierć Józefa Poniatowskiego, setnie kozackie, ułani – wypełniają szczerlnie wyobrażenia o polskim wieku XIX, marginalizując zdarzenia, które dokonywały się za sprawą i w sąsiedztwie parowej maszyny. Do tragicznego schematu narracji o romantyzmie nie pasują powstańcy styczniowi, rozkręcający szyny, wykolejający pociągi i przewracający słupy telegraficzne⁷².

⁷⁰ Stanisław Łaniec pisze w konkluzji (op. cit., s. 270): „Linie kolejowe w dobie powstania styczniowego stanowiły główną arterię komunikacyjną, o której opanowanie walczyły obie strony. Siły jednakże były nierówne, a kolej w tym układzie musiała oddać największe usługi wojskom nieprzyjacielskim. Była to jedna z wielu przyczyn klęski i upadku polskiego powstania zbrojnego”.

⁷¹ R. Handke, *Koń w prozie Stefana Żeromskiego*, [w zbiorze:] *Klucze do Żeromskiego*, redakcja K. Stępnik, Lublin 2003, s. 189, tu znalazło się stwierdzenie o trwającej do pierwszej ćwierci XX w. „erze konia”; zob. też: s. 198.

⁷² Por. T.K. Rutkowski, *Rok 1863 w malarstwie polskim. 68 reprodukcji*, Lwów [1917]. Oprócz kolei i telegrafu strona rosyjska wykorzystywała w działaniach represyjnych jeszcze jedną technologiczną nowinkę – fotografię (do identyfikowania poszukiwanych powstańców).

2. *Wszyscy i wszystkie inaczej*

W listopadzie 1869 r. przebity został Kanał Sueski, skracając europejskim statkom drogę do Indii i bogactw Dalekiego Wschodu. Drogę do tego samego regionu miastom zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych otwierała pierwsza transkontynentalna kolej, której budowę sfinalizowano w maju 1869 r. We wrześniu 1871 r. pociągi ruszyły przez wielki (kilkunastokilometrowy) tunel pod Mont Cenis, dzięki któremu nowoczesna sieć transportu pokonała następną – zdawać by się mogło nieprzekraczalną barierę, tj. Alpy. W ten sposób parę lat po upadku powstania styczniowego, gdy w Królestwie rosły represje władz carskich, świat definitywnie zmieniał swoje oblicze: stawał się, w sensie na razie tylko technicznym, w pełni nowoczesny. Na okres, jaki w historii literatury polskiej zwykle się kwitować nazwą romantyzm, można spojrzeć z osobliwej perspektywy, którą wyznaczają wielkie przedsięwzięcia inżynierskie lat 60. i 70. Są one punktem przełomowym dla całego cywilizowanego świata, znakiem tego, iż – po bolesnym rozkawałkowaniu w następstwie wojen napoleońskich – odzyskuje on jedność, a wyrażając się precyzyjniej: osiąga taki stopień integracji, jakiego nigdy wcześniej nie miał. Dwie daty położyć można jako umowne klamry spinające ten kilkudziesięcioletni okres: 1815 – rok bitwy pod Waterloo i 1886 – rok, w którym wielki londyński terminal zyskał oficjalnie nazwę Waterloo Station, upamiętniającą zwycięstwo wojsk Wellingtona.

Nowoczesność, którą formują technologiczne osiągnięcia drugiej połowy XIX w., w spektakularny sposób demonstrowa bohater powieści Juliusza Verne'a *W 80 dni dookoła świata*. Powieść po raz pierwszy łączy z podróżowaniem jakości, które nigdy wcześniej nie miały kulturowego znaczenia: dokładność, precyzję, synchronizację. Także od strony edytorskiej jest ona popisem precyzji i synchronizacji: historię przygód Phileasa Fogg (akcja powieści zawiązuje się o godzinie 11 minut 29, we środę, 2 października 1872 r.⁷³) otrzymywał francuski czytelnik w porcjach drukowanych od 6 listopada 1872 r. na łamach popularnego dziennika „Le Temps”, w stałym objętościowo dziale *Feuilleton du Temps*, zlokalizowanym u dołu dwóch pierwszych stron pisma. Już w styczniu 1873 r. paryskie wydawnictwo Hetzel wydało powieść w edycji książkowej (jeszcze w tym samym roku pojawiły się pierwsze przekłady – m.in. polski, przygotowany przez Józefa Grajnera). Świat, po którym porusza się Phileas Fogg, jest wierny (rzec by można – w stopniu niemal fotograficznym) komunikacyjnym realiom, jakie czytelnik współczesny mógł znać z własnego doświadczenia i z wiadomości, które

⁷³ Zob. J. Verne, *W 80 dni dookoła świata*, tłumaczył Z. Florczak, Warszawa 1972, s. 11.

regularnie przynosiła mu codzienna prasa⁷⁴. Podróżnik korzysta z Kanału Sueskiego, a później – dotarwszy statkiem do San Francisco – przemierza kontynent amerykański koleją, nie tając podziwu dla zrealizowanego właśnie przedsięwzięcia: dzięki niemu dystans, jaki pokonywało się kiedyś w pół roku, przejeżdża się teraz w siedem dni. Wcześniej skwituje w swym notesie przejazd przez tunel pod Mont-Cenis. O tunelu pisano dużo, doskonałą orientację mógł mieć także czytelnik polski, którego o postępach budowy informował obszerny artykuł z „Biblioteki Warszawskiej”, a o otwarciu – materiał z „Kłosów”, oparty na listach „młodego turysty”. W 1871 r. Karol Libelt wydał broszurę, w której w poczet najwspanialszych dzieł dziewiętnastego stulecia, o przełomowym dla cywilizacji europejskiej znaczeniu, zaliczył także tunel⁷⁵. Skrupulatny angielski dżentelmen poświęca cudowi techniki tylko drobną wzmiankę. Ale to też jedyne miejsce, które trafia do notatek Fogga, choć z logistycznego punktu widzenia jest nieważne, bo na trasie z Londynu do Suezu mija je podróżny bez zatrzymania.

⁷⁴ Wierność komunikacyjnym realiom kilkakrotnie poświęca Verne dla uzyskania większej dramaturgii podróży Fogga. Daniel Compère (zob. *En train avec Jules Verne*, [w zbiorze:] *Feuilles de Rail. Les littératures du chemin de fer*, sous la direction de G. Chamarat i C. Leroy, Paris 2006, s. 117, przypis 5) zwraca uwagę na przesunięcie o dwa lata (z 1870 na 1872 r.) daty otwarcia kolei transindyjskiej. Żaden z komentatorów nie odnotował innej modyfikacji czasowej: Fogg wyjeżdża z Paryża o 8.40 rano, podczas gdy jedyne bezpośrednie połączenie z Turynem zapewnić mógł mu ekspres nr 11 odchodzący o 8.40 wieczorem (zob. *L'indicateur illustré des chemins de fer Paris à Lyon et à la Méditerranée...* [ważny od 1 października 1872 r.] Paris 1872, s. 6).

⁷⁵ Zob. *Tunel alpejski*, „Biblioteka Warszawska” 1867, t. 1 (zob. przedruk w niniejszym tomie); *Korespondencja „Gazety Warszawskiej”*, „Gazeta Warszawska” 1871, nr 214, s. 3; *Przekop Góry Cenis i jego otwarcie*, „Kłosy” 1871, nr 329 („Jednoczesne niemal ukończenie Kanału Sueskiego i tunelu pod górę [sic!] Cenis jest poniekąd szczytem podbojów dokonanych przez ducha ludzkiego na opornej przyrodzie”; s. 243); K. Libelt, *Kanał Sueski i jego cywilizacyjne znaczenie*, „Rocznik Towarzystwa Przyjaciół Nauki Poznańskiego” 1871, t. 6. Libelt pisał (s. 221): „Czas nasz, obfity w olbrzymie dzieła przemysłu ludzkiego, który głęboka nauka poparła. Starożytnie siedem cudów świata, że z nich tylko wymienię piramidy i obeliski egipskie, wiszące ogrody Babilonu, kolos rodyjski, nikną co do doniosłości skutków w porównaniu ze zdumiewającymi zdobytkami naszych czasów, jakimi są: koleje żelazne; druty telegraficzne; kable położone wszere Oceanu Atlantyckiego i zbliżające Amerykę z Europą na króciuteńką telegraficzną odległość; przebicie co dopiero tunelem granitów góry Cenis, rozsiadłej kolosem swoim na dwie mile drogi, czym otworzoną została najkrótsza droga z Francji do Włoch; kolej amerykańska, zwana Pacifique, idąca wskroś Ameryki, od Morza Spokojnego do Atlantyku, przekraczająca niebotyczne i wiecznym lodem pokryte góry Nevada, a tak rozległa, że jak u jednego końca bije godzina 12, to równocześnie na drugim końcu już jest 3 i 36 minut, itp.”. Zob. też: *Tunel ceniski*, „Przewodnik Ekonomiczny” 1871, s. 323-324. Sukces osiągnięty przy drążeniu tunelu pod Mont Cenis i postępy w budowie tunelu pod Przełęczą St. Gotharda dostarczały argumentów wspierających projekty jeszcze śmielsze; zob. *Kolej żelazna łącząca Francją z Anglią pod Kanałem La Manche*, „Nadwiślanin” 1873, nr 1.

Krótko przed tym, jak fikcyjna podróż demonstrowała nowoczesność świata, pokazała ją inne, prawdziwe wydarzenie: wojna francusko-pruska. Jest ona pierwszym europejskim konfliktem na dużą skalę, w którego rozstrzygnięciu pomogło zastosowanie najnowszych technologii i metod organizacyjnych sprawdzonych wcześniej w przemyśle. W 1880 r. czas obowiązujący na kolejach stał się w Anglii czasem standardowym, w cztery lata później w wyniku ustaleń konferencji w Waszyngtonie świat został podzielony na dwadzieścia cztery strefy czasowe. Nie wszystkie państwa przyjęły waszyngtońskie ustalenia⁷⁶. Na przełomie XIX i XX w. świat skurczył się i stawał jednym organizmem. Wojna, jaka wybuchła w 1914, mogła zatem być – jak trafnie przewidział Fryderyk Engels – wojną światową, prowadzoną na skalę dotąd niewyobrażalną i z niespotykanymi wcześniej stratami⁷⁷. Z innej perspektywy niż Engels, mając już w pamięci oba kataklizmy światowe, Paul Virilio tak pisał o nowoczesnym świecie:

„Starożytne walki między miastami, wojny między narodami, nieustanny konflikt między imperiami morskimi i potęgami kontynentalnymi, wszystko to nagle zanika, ustępując miejsca nieznanej dotąd konfiguracji, jaką stanowi *bezpośredni kontakt wszystkich punktów, przyleganie wszystkich płaszczyzn*, za sprawą której masa planetarna jest już jedynie »masą krytyczną«, osadem wytraconym na skutek radykalnego skrócenia czasu reakcji i relacji, przerażającym procesem nacierania i ścierania się odrębnych jeszcze wczoraj i oddzielonych buforem dystansu miejsc i elementów – buforem, który nagle stał się anachroniczny”⁷⁸.

Polski romantyzm wygasł stopniowo, jego idee długo po 1863 r. trwały w twórczości pisarzy, nie tylko epigonów. Jeszcze dłużej trwały pojedyncze obrazy, a także gesty i postawy. Dwa procesy: przyspieszającego modernizowania się świata i wypalania się polskiego romantyzmu, biegły przez jakiś czas równoległe do siebie. Zastanawiając się nad problemami periodyzacyjnymi w historii literatury polskiej XIX w., Alina Kowalczykowa postulowała rozsądne rozwiązanie:

„Gdyby zlekceważyć cezurę (»przełom«) roku 1863, można byłoby tą przegrodą nie odcinać sztucznie od romantyzmu nawet pisarzy kolejnej generacji, których świadomość ideowa i artystyczna okazała się nie tak bardzo od niego odległa – Sienkiewicza, Prusa, Orzeszkowej; a i Grottger, który narzucił wyobraźni

⁷⁶ Zob. S. Kern, *The Culture of Time and Space 1880-1918*, Cambridge (Mass.) 1983, s. 11-13.

⁷⁷ Zob. D. Pick, *War Machine. The Rationalisation of Slaughter in the Modern Age*, New Haven 1993, s. 54-56.

⁷⁸ P. Virilio, *Prędkość i polityka*, przełożył S. Królak, Warszawa 2008, s. 174-175.

romantyczną wizję losu Polaków, byłby nie epigonem, nie wcieleniem tradycji, lecz najwybitniejszym w popowstaniowych latach artystą nurtu romantycznego⁷⁹.

Propozycję tę składa badaczka w polemice z ujęciem Marii Janion, zamykającej lata 1848 – 1863 w formule „zmierchu”. Oba te podejścia wcale nie muszą się wykluczać. Aby dokonać tu koncyliacji, trzeba zrezygnować jednak z modelu historii skupionej na wąskiej dziedzinie aktywności (piśmiennictwie) i wypróbować optykę szerszą, umożliwiającą ogarnąć całą europejską kulturę. Pozwoli to dojrzeć w XIX w. epokę przejściową, okres burzliwy i niejednorodny, dający się scharakteryzować w bardzo ogólnych kategoriach – jako przejście od cywilizacji przedindustrialnej (jej łabędzim śpiewem jest „ostatni zajazd na Litwie”⁸⁰) do zindustrializowanego społeczeństwa nowoczesnego. Przejściowość, o jakiej mowa, manifestowała się na wielu płaszczyznach, zmiany, jakim podlegały sztuka i literatura, nie wyczerpują bynajmniej charakterystyki epoki. Ale zacznijmy właśnie od sztuki i literatury. I od samowiedzy epoki.

W 1829 r. Józef Hoene-Wroński ogłosił w Paryżu rozprawę poświęconą maszynom parowym i, charakteryzując cel przedsięwzięcia, napisał:

„Zrozumienie osiągnięć w sztuce maszyn parowych wymaga ustalenia najważniejszych postępów w doskonaleniu tych maszyn, by móc odsłonić wady, jakie jeszcze mają, i wskazać prawdziwy problem stojący przed tym najważniejszym rodzajem mechaniki”⁸¹.

⁷⁹ A. Kowalczykowska, *Wiek XIX: przełomy, cezury, płynność*, [w zbiorze:] *Wiedza o literaturze i edukacja. Księga referatów Zjazdu Polonistów Warszawa 1995*, pod redakcją T. Michałowskiej, Z. Golińskiego, Z. Jarosińskiego, Warszawa 1996, s. 298.

⁸⁰ Bliski przyjaciel Mickiewicza, Jan Czeczot, pozostawił drobiazg, gdzie – pokazując siłowanie się nowego ze starym – ożywił obrazowanie z *Zimy miejskiej*. Wiersz [*Woda i para* 1846], [w zbiorze:] *Zbiór poetów polskich XIX w.*, ułożył i opracował P. Hertz, Ks. 1, Warszawa 1959, s. 900, 901) rozpoczyna się tak: „Komu woda okręt niesie, para wóz popycha; / Nam od wody i od pary chudy trzos wysycha. / Rzekę wody w dzień wycedzimy chińskie warząc ziele; / Stóg niejednen w dzień tytoniu dymem się rozściele. / Woda z dymem grosz swą siłą ostatni wywłóczy; / Pocim czoła nad herbatą, dym wyjada oczy. / Czas je przetrzeć i dym z wodą ująć pod swą władzą; / Niech, gdy suszą nam kieszenie, i grosz w nie prowadzą”, kończy zaś następująco: „Anglik wskazał cuda czynić i z wody i z pary; / Niewielkiej już na naukę potrzeba ofiary. / Wstyd z fajkami nad herbatą zadymionym siedzieć, / O tym, co się dzieje w świecie, nic a nic nie wiedzieć”. Ta osobliwa reaktywacja oświeceniowego dydaktyzmu dobrze komponuje się z późniejszymi dyskusjami o polskiej modernizacji.

⁸¹ [J.] Hoene-Wroński, *Machines à vapeur. Aperçu de leur état actuel, sous les points de vue de la mécanique et de l'industrie, pour conduire à la solution accomplie du problème que présentent ces machines. Avec un supplément donnant la théorie mathématique rigoureuse des machines à vapeur, fondée sur la nouvelle théorie générale des fluides par...*, Paris 1829, s. 1.

Dzisiejszego czytelnika zdziwi niewątpliwie formuła „sztuka maszyn parowych [*l'art des machines à vapeur*]” i nietypowe użycie słowa „postęp”, które w gramatycznej formie liczby mnogiej [*des progrès*] traci sens abstrakcyjny, do jakiego dzisiaj jesteśmy przyzwyczajeni. We współczesnym języku polskim (i podobnie we współczesnej francuszczyźnie) postęp (*progrès*) w znaczeniu podstawowym to „rozwój”, „polepszenie”, „udoskonalenie”, „korzystna zmiana”, wtórnie zaś „ruch w przestrzeni fizycznej”, „zmiana położenia”, „przemieszczanie się” (jak np. w wyrażeniu „postępy wojsk nieprzyjaciela”). Historycznie jednak ten porządek układał się odwrotnie, użycie słowa w mówieniu o „postępowaniu”, „posuwaniu się przed siebie”, wyprzedzają dzisiejsze, głównie abstrakcyjne zastosowania „postępu”. W początkach XIX w. pierwotny sens jest jeszcze żywy, a związek słowa z „postępowaniem”, „kroczeniem naprzód” – dostatecznie mocny⁸². Pokazuje to także „postęp” u Hoene-Wrońskiego: jest on tutaj bardziej obserwowalnym i policzalnym „krokiem” niż abstrakcyjnym i niedającym się ściśle wymierzyć „polepszeniem”. Dalszy ciąg wywodu filozofa wzmacnia tę semantykę konkretnie: „sztuka maszyn parowych” scharakteryzowana została w dwunastu kolejnych „postępach”, a zatem „krokach”, jakie ta sztuka robi. Dodać trzeba koniecznie, iż mowa jest o krokach pierwszych. Słowo „postęp” pojawia się w piśmiennictwie XIX w. często, z systematycznie rosnącą frekwencją. Jego niezatarta jeszcze semantyczna więź z „kroczeniem”, „stawianiem kroków” wskazuje na figurę bardzo ważną dla obrazowych autocharakterystyk epoki. Mam na myśli dziecko – coraz śmielej poruszające się i coraz lepiej rozwijające się.

To jedna z najbardziej produktywnych matryc obrazowych, jakie pojawiają się w XIX-wiecznych narracjach o dokonującym się postępie: nowy ważny wynalazek jest dzieckiem ludzkości lub – równie często – dzieckiem swoich czasów. W wersji tekstowo rozwiniętej wygląda to tak:

„niemało wieków niezmordowana dłoń czasu zepchnęła w mglistą krainę przeszłości, nim umysł człowieka, wsparty władzą myślenia, wybiegł za szranki otulających go pieluch i zaczął śledzić skutki pracującej dla niego natury, nim umiał właściwiej z jej szczodrobliwych darów korzystać”; „System budowania dróg żelaznych dalekim jest wprawdzie doskonałości; dopiero poczęty, w szczegółach wielu niepewny, jeszcze nosi na sobie nowości cechę”; „Zapewne od czasu zbudowania pierwszej maszyny parowej myślano ciągle, jak ją uruchomić i do pociągu użyć. Próby nawet robiono. Ale to pewna, że dopiero 1829 r. lokomotywa urodziła się

⁸² W słowniku Lindego w haśle „postęp” jako pierwsze zjawia się znaczenie „postępowanie nogami, chód”, a dopiero dalej – „postępek w czym, awansowanie, progres, dalsze kroki” (zob. S.B. Linde, *Słownik języka polskiego*, wydanie 2 poprawne i pomnożone staraniem i nakładem Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, Lwów 1858, t. 4, s. 390-391).

w Anglii”; „Elektromagnetyzm to dziecię prac XVIII stulecia, zrodzone w pierwszych latach obecnego wieku, wychowane i wyrosłe w oczach naszych na dojrzałego męża, jest jednym z wynalazków, co przynoszą chwałę i zaszczyt ludzkości, o wiele lat naprzód posuwają postęp nauki i odkrywają tyle dróg nowych w dziedzinie wiedzy, że dotąd niepodobna obliczyć całej korzyści, jaką z nich przyszłość odniesie”⁸³.

Lub:

„Oto oku Litwina nieznajome dziwa, / Karmiona żarem węgla wre lokomotywa, / Czarnymi kłęby dymu i pary wybucha, / Jakby miała w swym wnętrzu piekielnego ducha. / To najwyższa potęga na poziomym świecie, / Dziewiętnastego wieku wypieszczone dziecię, / Co oddechem swych piersi rozziających parą, / Ma tchnąć nowego ducha w naszą przeszłość starą, / Nierozzerwalnym węzłem połączyć kraj z krajem, / Obdarzyć polne łąny lepszym urodzajem, / Dać światu nowy popęd, co myśli rozbudzi, / Wspaniale sypnąć złotem i pobratać ludzi”⁸⁴.

Każde z podobnych przedstawień narzucało widzenie epoki przez pryzmat dokonujących się w niej zmian, a wszystkie razem sumowały się w charakterystyce, gdzie zmienność, dynamika, niestałość okazywały się rysem epoki najważniejszym, przeciwstawiającym współczesność przeszłości, gdzie tempo przemian było bez porównania wolniejsze. Bo jako nowe w XIX w. odczuwane są nie same dokonujące się zmiany, ale ich zakres i przede wszystkim oszałamiające tempo, co bohater komedii Fredry wyrazi z kapitalną lapidarnością: „wszyscy i wszystkie inaczej”⁸⁵. Zestawienie wynalazku z dzieckiem niesie konsekwencje doniosłe, które tkwią w potencjale znaczeniowym metaforyki organicznej. Przede wszystkim idzie tu o zaznaczenie najbardziej intymnych więzi, jakie łączą wiek XIX z lokomotywą, fotografią czy telegrafem. W każdym z tych wynalazków tkwi część świata, który dał im życie. Są to twory przyjazne wynalazcy, więcej – podobne do tego, kto je stworzył. Największe podobieństwo widać w lokomotywie: „Odlana z martwej

⁸³ Źródła cytatów: [J.M. Wiślicki], *Koleje żelazne*, „Gazeta Warszawska” 1836, nr 165, s. 2; W. Kolberg, *Drogi żelazne w Europie opisał...*, „Biblioteka Warszawska” 1843, t. 1, s. 56 (zob. przedruk w niniejszym tomie); *Machiny parowe na wystawie powszechnej*, „Biblioteka Warszawska” 1856, t. 1, s. 114; H.J. Grabowski, *Komunikacje telegraficzne w ogólności, a mianowicie w Królestwie Polskim*, „Tygodnik Ilustrowany” 1861, t. IV, s. 163.

⁸⁴ W. Syrokomla [L. Kondratowicz], *Wrażenia pielgrzyma...* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

⁸⁵ A. Fredro, *Z Przemysła do Przeszowy. Komedia w 2 aktach*, „Biblioteka Warszawska” 1897, t. 1, s. 91.

– o ile nam się zdaje – materii, ma ona wszelako tyle podobieństwa do człowieka, jak gdyby ją tenże ulepił na wzór siebie”⁸⁶. To – sięgam tym razem po znacznie późniejsze ujęcie – „pierwszy obiekt ożywiony, który został dołączony do aktorów komedii ludzkiej”⁸⁷. Bliska więź, jaka spaja człowieka z nowo skonstruowanymi narzędziami, mogła wzniesić optymizm i gruntować wiarę w możliwość skutecznej (i nieodwracalnej!) „melioracji” świata. We Francji w zachwytach dla rozwoju przemysłowego i budowy dróg żelaznych licytują się saintsimoniści. Przyszły świat przedstawia się ich oczom jako twór doskonały i piękny, zawdzięczający swe kształty kapłanom nowej wiary – inżynierom. Auguste Blanqui na łamach organu saintsimonistów pisał z pasją:

„W momencie, w którym mówię, moc aparatu Watta w samej tylko Anglii dorównuje sile 500 tysięcy koni lub – według doktora Ure – 5 milionom ludzi. [...]

Słyszę niekiedy, że przemysł i mechanika tłumią poezję i że nie mają nic z tego uwodzicielskiego wdzięku, jakie wiążą się z rzeczami wielkimi. Czyż nie jest pięknym widowiskiem statek parowy, poruszony przez ogień, przypominający istotę żywą, kiedy majestatycznie porusza się na wierzchołku fal, i kiedy wsparty na swych szybkich skrzydłach stawia czoła ich bezsilnemu szaleństwu! Czyż nie czujemy presji, by tworzyć, żeby namalować te wozy ruchome, posłuszne wozowi, który je ciągnie i prowadzi, znacząc drogę jedynie dymem. I co trzeba, żeby osiągnąć te cuda? Trochę wody, cylinder i parę dźwigni! Kiedy uświadomi się, że za pomocą tych bajecznych środków można osiągnąć zwiększenie produkcji w niemal nieograniczonym zakresie, że zmniejszono największe odległości i przygotowano dla całej ludzkości przyszłość spokojniejszą, życie szczęśliwsze, to przyprawia to poetę o bicie serca! [...]

Odkrycia geniusza są spuścizną całej ludzkości: wielka rodzina francuska ma prawa większe niż każda inna, ona, która także wydała geniuszy. Niech no maszyny parowe przestaną biec po Sekwanie z Paryża do St. Cloud tylko po to, by zabawiać naszych stołecznych próżniaków; niech ożywią nasze manufaktury, nasze kopalnie, tak bogate, a tak słabo wykorzystywane, niech nasi robotnicy zapoznają się z nimi i pojmą ich konstrukcję, jak to robią codziennie robotnicy

⁸⁶ J. Gordon, *O postępie wiedzy ludzkiej*, s. 55.

⁸⁷ L. Armand, *Préface au catalogue de l'exposition: Un siècle de chemin de fer et d'art*, Paris 1955; cyt. za: M. Baroli, *Le train dans la littérature française*, préface de P. Gaxotte, Paris 1964, s. 9.

w Anglii i Szkocji, a zobaczymy, że wkrótce najsłabiej zaludnione dzielnice Francji zapelnia się szczęśliwymi mieszkańcami”⁸⁸.

Paul Virilio napisał, że pojazdy napędzane silnikami parowymi można umieszczać „w przejściowej fazie ewolucji historycznej”, tj. między pojazdami metabolicznymi a wehikulami technologicznymi⁸⁹. Lokomotywy zdają się bowiem oddychać, spożywać pokarm, wydalać resztki. W zacytowanym wcześniej fragmencie maszyna parowa, mimo zaznaczonej przewagi, plasuje się w sąsiedztwie człowieka: jest „spuścizną całej ludzkości”, powinna służyć „wielkiej rodzinie francuskiej”, tej, która wydała na świat niejednego konstruktora-geniusza. Maszyna da się też porównać z pracowitym udomowionym zwierzęciem. Najbliżej lokomotywie było zawsze do konia: na pierwszych drogach żelaznych maszyna i zwierzę pojawiały się zamiennie. Nazwa „steam horse” (częsty synonim określenia *locomotive engine*) przechowała tę funkcjonalną wymiennosc, a jeszcze wyraźniej zaznaczała ją jednostka mocy: koń mechaniczny (*horse power, cheval-vapeur*). Lokomotywa bywała często „parowym (względnie – stalowym) koniem”, jednak główny kierunek metaforyzowania prowadził gdzie indziej: ku niebu i ptakom. Wertykalizacja przedstawień miała funkcję waloryzującą, bo usytuowanie wynalazku w górze przydawało mu chwały, pozwalając uświadomić, że zbrojny w wiedzę człowiek może osiągnąć wszystko.

Wizja wynalazku – dziecka ma wybitnie romantyczne zabarwienie. Raz, przez to, że mitologizuje młodość, nowość, energię, śmiałość i rozmach projektów, gdzie „geniusz człowieka wzniosł się [...] wysoko”⁹⁰. Dwa, dlatego że – tak jak w przypadku dzieł literackich – zakłada organiczną jedność twórcy i jego wytworu. Ta jedność czerpie uzasadnienie po części z XIX-wiecznego pojmowania sztuki, z bliskości, jaką uświadamia Hoene-Wroński, gdy deklaruje, iż zamierza swą rozprawę poświęcić głównym postępom w „sztuce budowania maszyn parowych”. Przełomowość wieku XIX polega na tym, iż tu właśnie dokonywał się podział, który oddalił budowę maszyn od sztuki, a zatem wyprowadził profesję inżyniera z kręgu działań, jakie wcześniej lokować można było obok aktywności malarza bądź poety. To tutaj rozchodzić się zaczynają drogi tego, kto tworzy dzieła w materii sztuk pięknych, i tego, kto pozostawia po sobie dzieła sztuki inżynierskiej. Specjalizacja, jedna z najważniejszych tendencji

⁸⁸ A. Blanqui, *De l'influence des machines à vapeur sur la prospérité publique*, „Le Producteur” 1825; cyt. za przedrukiem (pod zmienionym tytułem): *Lignes et lettres. Anthologie littéraire du chemin de fer*, textes choisis et présentés par M. Baroli, avant-propos de J. Mistler, Paris 1978, s. 39-41.

⁸⁹ Zob. P. Virilio, op. cit., s. 124.

⁹⁰ A. Wiślicki, *Fotografia w Warszawie*, „Tygodnik Ilustrowany” 1863, s. 377.

kształtujących świat nowoczesny, pozostawiła po sobie w końcu XIX w., z jednej strony elitarną zbiorowość artystów, z drugiej zaś inżynierów-profesjonalistów, projektujących masowo realizowane obiekty. W połowie XIX w. zarówno mechanicy konstruujący maszyny parowe, jak i poeci sławiący w odach pierwsze lokomotywy czują się ludźmi sztuki.

Oświecenie dało w spadku podział działalności artystycznej, który – z grubsza biorąc – przeciwstawiał sztuki piękne (*les beaux arts*) sztukom mechanicznym⁹¹. Wkład wieku XIX polegał tu na utrwaleniu takiego podziału i uznaniu za wartościowsze tych gałęzi, gdzie celem działania artysty jest wywoływanie przeżyć natury estetycznej. W secesji „sztuk pięknych” ważną rolę odegrała jeszcze jedna okoliczność: dzieła prawdziwego artysty miały tę przewagę nad wytworami „sztuk mechanicznych”, że ich wartość zamykała się w dokonaniu o charakterze pojedynczym, niekopiowalnym, ale też – nietrwałym, niedającym się odtworzyć. Tę jednostkowość mają pierwsze XIX-wieczne lokomotywy, są one dziełami konkretnego twórcy, dlatego zazwyczaj identyfikuje się je za pomocą jego nazwiska. Odrębność i niepowtarzalność maszyny zaznaczana bywała też przez nazwę, jaka figurowała na umieszczonej na widocznym miejscu ozdobnej tabliczce. Praktykę nazywania lokomotyw stosowano także później, gdy maszyny produkowane już były seryjnie. Tu jednak chodzi mi o najwcześniejszy okres w „sztuce budowy maszyn parowych”, kiedy w nazwie wyraża się silny związek konstruktora i skonstruowanego przedmiotu, gdy gest nazwania ma w sobie coś z wyboru imienia dla potomka⁹². Taka nazwa, wymyślona przez inżyniera dla konkretnego i jednostkowego wytworu, pozwala się postawić obok tytułu potwierdzającego jednostkowość dzieł należących do „sztuk pięknych”. Pierwsze lokomotywy były konstrukcjami unikalnymi, powstającymi często w prymitywnych warsztatach (kuźniach) kopalń i hut, z przeznaczeniem do wykonywania zadań w fabrycznym tu i teraz. Unikalny charakter mają pierwsze wielkie budowle inżynieryjne, są one dziełami projektowanymi przez budowniczych rozwiązujących konkretny problem terenowy, dopasowującymi obiekt do miejsca, gdzie ma służyć. Tę jednostkowość podkreślano rozmaicie. Także przez dekoracje i ornamenty: wielki most pod Tczewem, który tak urzekał polskich podróżnych, nosił bogate zdobienia. „Tygodnik Ilustrowany”, dołączając do relacji Łuszczewskiej materiał obrazowy,

⁹¹ Zob. W. Tatarkiewicz, *Dzieje sześciu pojęć. Sztuka, piękno, forma, twórczość, odtwórczość, przeżycie estetyczne*, Warszawa 1988, s. 74-79.

⁹² Ludwik Pietrusiński (zob. *Wspomnienia z Wenecji...*, przedrukowane w niniejszym tomie) kończył opis parowozu uwagami o dwóch charakterystycznych detalach: „Z czoła błyszczało mu złote jego imię: «Meteor»; z tyłu miał wyłożoną swoją metrykę, z której wyczytałem, że był rodem z Filadelfii i był synem...”.

prezentował tczewską budowlę zarówno w ujęciu ogólnym, jak i w zbliżeniu na dekoracyjne detale (dwie alegoryczne figury)⁹³.

W tekstach, jakie składają się na antologię, zastała przemiana, która działalności inżynierów odebrała najpierw nobilitującą etykietę „artystyczności”, a potem – gdy pojęcie „sztuki” utożsamiało się ze „sztukami pięknymi” – zepchnęła prace inżynierskie do poziomu pospolitości i codzienności. Stanisław Janicki w swej rozprawie doktorskiej pisze jeszcze, że w wysiłkach nad udoskonaleniem maszyn parowych połączyli wysiłki „uczni i artyści”, zaś Wincenty Smacziński, dając poetycki opis działania lokomotywy, zaznacza, iż żywiołom „przybywa sztuka na wsparcie”: to ona „napręży parę, tworzy czary niepodobne!”⁹⁴. W tekstach otwierających antologię zjawia się wiele nazwisk, bo każda lokomotywa jest jeszcze inna, stanowi czyjeś dzieło, unikalne jak pomnik. Warto to oddzielać się inżynierii od sztuki mieć na uwadze, bo zrozumialsze staną się wtedy pomysły, aby wielkość XIX w. uwiecznić pomnikiem z lokomotywy. Oczywiście nie idzie o prawdziwy pomnik, wzniesiony w fizycznej przestrzeni, ale o monument symboliczny, postawiony w rzeczywistości wyobrażanej, bo tylko taki mógłby być jeden i honorować jedną maszynę. Właśnie w tym obrazie lokomotywy „zmonumentalizowanej” wyraża się napięcie charakteryzujące wiek XIX, który – wkraczając do ery masowej, seryjnej produkcji – z nostalgią spogląda w przeszłość, do czasów, gdy na dziele pozostawał niepowtarzalny i niepodrabialny ślad rąk ludzkich.

To samo napięcie daje się zauważyć we wczesnym dyskursie o fotografii. Jest on niesłychanie interesującym kontekstem dla XIX-wiecznego pisania o kolei. Oba – tj. dyskurs fotograficzny i dyskurs kolejowy – mają w Polsce i w Europie mniej więcej ten sam moment startu, ale podobieństwa nie sprowadzają się tylko do tego. Fotografię, a właściwie dagerotypię, przyjmowano w Polsce (a podobnie działo się na Zachodzie) z mieszanymi uczuciami. Niewątpliwie najważniejszy wątek w gorących dyskusjach o wynalazku tyczył tego, jak nowa technika wpłynie na nauki i sztuki piękne, a nade wszystko, czy i jak zmieni sytuację malarstwa. Właśnie w związku z dyskutowanym przyszłym losem sztuki pojawiał się bardzo ciekawy i ważny sąd: że mianowicie fotografia zmodernizuje pracę

⁹³ Most w Tczewie doczekał się bardzo bogatej oprawy plastycznej. Wieże mostu nawiązywały kształtem i wykończeniem do architektury zamku w Malborku; dwa portale (zachodni i wschodni) ozdobione zostały płaskorzeźbami, obrazującymi doniosłe wydarzenia z przeszłości (ewangelizację Prus) i teraźniejszość (oddanie do użytku mostu, otwierającego drogę do Prus Wschodnich). Na tej drugiej kompozycji, w grupie figur drugiego planu, znaleźli się m.in. twórcy obiektu (co pozwala potraktować ten element jako swego rodzaju sygnaturę położoną na dziele).

⁹⁴ S. Janicki, *O maszynach parowych...*; W. Smacziński, *Kolej żelazna*, „Gazeta Codzienna” 1848, nr 12, (zob. przedruki w niniejszym tomie).

artysty, pozwalając malarstwu wznieść się na poziom technologicznego zaawansowania, jaki za sprawą druku już kiedyś osiągnęła literatura. Anonimowy autor pisał we wrześniowym numerze poznańskiego „Tygodnika Literackiego” z 1839 r.:

„Dwa odkrycia równie ważne w malarstwie zwróciły na siebie uwagę wykształconej publiczności. Dagerotyp i wynalazek Liepmana. Oba stanowią w malarstwie epokę, oba przyczyniają się do rozpowszechniania tej pięknej sztuki, do uczynienia jej przystępnej każdemu: są godne wieku, którego dążnością krzewienie oświaty ogólnej”.

Po przedstawieniu korzyści, jakie dagerotypia będzie mieć „dla podróżujących badaczy natury”, przychodzi pora, by scharakteryzować przyrząd do kopiowania obrazów:

„Większy jeszcze wpływ moralny wywiera na ludzkość wynalazek Liepmana, odbijania obrazów olejnych tyle razy, ile się podoba, w kopiach nieróżniących się niczym od oryginału. Odtąd arcydzieła sztuki nie będą już zdobić same tylko salony bogaczy, którzy zwykle najmniej wartość ich ocenić i duchem ich przejąć się umieją: dziś każdy mniej majątny (a przy ciągłym postępie rozwijania się ludzkości w końcu k a z d y) będzie mógł cieszyć się widokiem dzieł boskich Rafaela, Tycjana, Roberta, Hildebranda. Los artysty przez to zapewniony. Malarz albowiem, który dotąd nie był pewny, czy jego praca znajdzie kupca, może mieć przekonanie, iż jego dzieło w tysiącu egzemplarzach, jeżeli dobre, tyluż kupców mieć będzie. Dotąd jakże okropne było położenie artysty malarza. Mecenas! mecenas! było mu potrzeba! Bez mecenas! trudno mu było egzystować”⁹⁵.

Anonimowy autor nie mógł oczywiście przewidzieć, że wkrótce pojawi się już nowa technika – fotografia negatywowa, łącząca w jedno wszystkie dokumentacyjne zalety dagerotypii i korzyści tak mocno komplementowanego „wynalazku Liepmana”. Jednak postawiona diagnoza przemian kulturowych jest zdumiewająco trafna: oto sztuka demokratyzuje się za sprawą techniki, artysta wyzwala się z zależności od kaprysów bogatego mecenas! i znajduje swego mocodawcę gdzie indziej, w masowym odbiorcy; masowa sztuka podnosi ogólny poziom wykształcenia, ten przekłada się na zainteresowanie ludzi dziełami malarzy – kiedyś unikalnymi, teraz powielanymi w tysiącach identycznych kopii. Kopiowanie gotowych dzieł to tylko jeden aspekt zastosowania techniki w malarstwie. Wypowiedzi

⁹⁵ *O dagerotypie*, „Tygodnik Literacki” 1839, nr 27, s. 209.

z lat 40. przyniosą zapowiedź innego wykorzystania fotografii w malarstwie: zdejmowany mechanicznie obraz służyć może jako szkicownik, półprodukt, który ułatwia namalowanie scen – zwłaszcza zbiorowych i dynamicznych (a więc rejestrujących momentalny stan oświetlenia). Praktyka potwierdzi tę użyteczność zdjęć. Czasopisma z połowy XIX w. publikują ryciny lub rysunki, które zwykle wykonywane są według zrobionych wcześniej fotografii. William Powell Frith w słynnym i wycenionym na astronomiczną sumę obrazie *The Railway Station* (1862) wykorzystał specjalnie w tym celu sporządzoną fotograficzną dokumentację, prezentującą rozmaite ujęcia londyńskiego dworca Paddington i detale kolejowego taboru⁹⁶.

Kolej w połowie XIX w. zbliża się do fotografii, bo w obu tych dziedzinach dokonuje się demokratyzowanie – odpowiednio – podróżowania i sztuk plastycznych⁹⁷. W tym samym mniej więcej czasie demokratyzuje się literatura. Ma ona już od dawna doskonałe warunki do masowego rozpowszechniania (myślę o technice druku), ale aż do połowy XIX w. nie są one w pełni wykorzystywane, bo odbiór poezji wymagał solidnej erudycji. Sytuacja zmienia się za sprawą nowej formy, która wcześniej okupuje marginesy literatury, a o której Józef Ignacy Kraszewski powie, iż będzie stulecie „dziełem znamionującym”. Mowa oczywiście o powieści. „Romans stał się poetyczną encyklopedią w miniaturze, nie ma już dla niego nic nieprzystępnego, nic za wysokiego”. I to właśnie w romansie – według Kraszewskiego – „charakter wieku najlepiej się wynurzy”⁹⁸. Związki „pary i piśmiennictwa” były mocno odczuwane przez współczesnych. I często potępiane, jak w wierszu Franciszka Salezego Dmochowskiego, gdzie „krocie gawęd, szkiców i powieści nowych / Sypią się na publiczność jak z machin parowych”⁹⁹. Oddziaływanie fotografii na piśmiennictwo pozwalało przewidywać pojawienie się nowych gatunków

⁹⁶ Susan Sontag, analizując XIX-wieczny „heroizm widzenia”, pisze: „Wynalazek fotografii powitano entuzjastycznie, widząc w niej narzędzie, które umożliwi złagodzenie problemu narastającej masy informacji i wrażeń zmysłowych”. I przypomina, że idea fotografii nasunęła się jednemu z jej twórców, Williamowi Foxowi Talbotowi, podczas podróży do Włoch i szkicowania widoku nad jeziorem Como (zob. S. Sontag, *O fotografii*, przełożył S. Magala, Kraków 2009, s. 97).

⁹⁷ Fotografia – tak jak droga żelazna – skracająca odległości. W notatce o warszawskiej pracowni Aleksandra Witkowskiego, rejestr wprowadzanych tam nowości obejmuje fotograficzne portrety dołączane do papieru listowego: „Myśl to wcale niezła, a nawet jest to pewien rodzaj przyjemności dla osób oddalonych, a zostających z sobą w korespondencji. Nie raz bowiem łamano sobie głowę nad przesłaniem jakiego choć małego portreciku, gdy oto fotografia na papierze rozbija zupełnie tę kwestię i usuwa wszelkie trudności” („Kurier Warszawski” 1855, nr 58, s. 282).

⁹⁸ J.I. Kraszewski, *Przeszłość i przyszłość romansu*, „Tygodnik Petersburski” 1838, nr 29 i 50; cyt. za: *Polska krytyka literacka (1800-1918). Materiały*, t. 2, redaktor Z. Szymdtowa, Warszawa 1959, s. 95.

⁹⁹ F.S. Dmochowski, *Para i piśmiennictwo*, s. 160.

użytkowych. Wspomina o nich w przedrukowanym fragmencie Wincenty Pol (prognozując, iż podróżnemu towarzyszyć będą w drodze „małe książeczki”, charakteryzujące mijane miejsca), pisze też Jakub Gordon w szkicu *O postępie wiedzy ludzkiej*:

„Zamiast czytać w książkach nieraz nudne opisy podróży, wzrok facygujące i wymagające czasu (a czas jest to kapitał!), obejmujemy ciekawości w nich zawarte jednym rzutem oka, gdy nam są przedstawione w albumie fotograficznym”¹⁰⁰.

Kolej i fotografia połączone tu zostają nową i trwałą klamrą. Bo oba wynalazki pozwalają oszczędniej gospodarować tym, co jest dla człowieka XIX w. kapitałem największym – czasem.

To nie przypadek, że kolej, jaką prezentują zgromadzone w antologii teksty, wybiera formy krótsze (i z punktu widzenia klasycystycznych taksonomii niższe), że czytamy o niej w humoresce, liście, felietonie, bajce. Wszystkie one skracają czas: z jednej strony – lektury, z drugiej – dystans między tym, co się wydarzyło, a jego utrwaleniem. Do wielkiego wypadku kolejowego, który wstrząsnął Europą (a to znaczyło wówczas – całym światem), doszło po południu 8 maja 1842 r. pod Paryżem, już wkrótce roztrząsały go polskie gazety, zaś 18 lipca widzowie warszawskiego Teatru Rozmaitości mogli obejrzyć jednoaktówkę Józefa Bohdana Wagnera *Kolej żelazna wersalska*¹⁰¹. Anonimowy autor we wstępie poprzedzającym przekład opowiadania *Zmora kolei żelaznej* (1848) dowcipnie pisał, iż zapowiada ono prawdopodobnie nowy gatunek (odpowiednik form muzycznych: „walca kolejowego” i „polki kolejowej”) – „nowostkę kolei żelaznych”. Akcja utworu dzieje się, rzecz jasna, w Anglii współczesnej czytelnikowi, a nowe i błyskawiczne tempo informowania znajduje odbicie m.in. w rozwinięciu formuły tytułowej: „przez jednego londyńskiego sprawozdawcę dziennikarskiego”¹⁰². Śmierć

¹⁰⁰ Zob. J. Gordon, *O postępie wiedzy ludzkiej*, s. 62.

¹⁰¹ Zob. J.B. Wagner, *Kolej żelazna wersalska. Komedia ze śpiewkami w 1 akcie, oryginalnie wierszem napisana przez...*, Warszawa 1843. Katastrofa odbiła się szerokim echem w literaturze francuskiej. Utrwaliły ją m.in. wydane książkowo utwory: J.-F. Destigny, *Le 8 mai 1842. Satire sur la catastrophe du chemin de fer par...*, Paris 1842; A. Guillemin, *Lamentation sur la catastrophe du 8 mai 1842 au chemin de fer de Versailles par...*, Paris 1842; [M. de La Fresnaye], *Le cri de l'humanité. Chant élégiaque et dialogué, relatif au désastreux événement qui a eu lieu sur le chemin de fer de Versailles à Paris, rive gauche, le dimanche 8 mai 1842*, Paris 1842. Literacki plon katastrofy omawia Marc Baroli (zob. op. cit., Chapitre III). Najwybitniejszym utworem, który odwołuje się do realiów z 8 maja 1842 r., jest poemat Alfreda de Vigny *La maison du berger* (ogłoszony w lipcu 1844 r. na łamach „Revue des Deux Mondes”).

¹⁰² Zob. *Zmora kolei żelaznej przez jednego londyńskiego sprawozdawcę dziennikarskiego*, „Gazeta Codzienna” 1848, nr 7; w oryginale angielskim (*Nightmare on the Rails*, „Fraser's Magazine” 1846, vol. 34, s. 522-528) nie ma tego rozwinięcia.

Jana Gajewskiego nastąpiła w lipcu 1858 r., jeszcze tego roku Cyprian Norwid ogłosił w Paryżu wiersz, wydany w osobnym, okolicznościowym druku¹⁰³. Przypominam: nim Phileas Fogg okrąży kulę ziemską i zamelduje się pod koniec grudnia 1872 r. w Londynie, czytelnicy francuscy dostają pierwsze odcinki jego przygód, druk powieści zaczął się w listopadzie – z miesięcznym ledwie poślizgiem w stosunku do momentu zawiązania się akcji (w początku października). Przykłady można mnożyć. W XIX w. literatura i sztuka są w stanie gwałtownych przemian. Zmienia się też malarstwo: fotografia bynajmniej go nie zastępuje, ale zmusza artystów do przeformułowania estetyki. We Francji pojawia się impresjonizm, kierunek wyrastający z kryzysu sztuki przedstawieniowej, jaki nastąpił po wynalezieniu fotografii, i w którym – jak w zapisie fotograficznym – wykorzystuje się zdobycze najnowszych technologii (np. farby syntetyczne). Do tych wszystkich zmian wypada dołączyć tu jeszcze jedną. W pierwszych dekadach XIX w. następuje zmierzch instytucji *grand tour*, a jej miejsce od połowy stulecia przejmuje turystyka. I tej transformacji nie da się oddzielić od rozwoju kolei.

Grand tour był rodzajem podróży edukacyjnej, z początku podejmowali ją synowie bogatych rodzin angielskich, by na kontynencie, zazwyczaj we Włoszech, finalizować swoje wykształcenie, przysposabiające do przyszłej pracy zawodowej (często w dyplomacji)¹⁰⁴. W XVIII w. instytucja ta ma już dużo szerszy zasięg, wyprawy po wiedzę upowszechniają się w wielu krajach europejskich, niezmienny pozostaje tylko kierunek – ku Południu, zwykle do Włoch, do regionów, gdzie formowała się kultura śródziemnomorska. Nazwałem *grand tour* instytucją, bo było to złożone zjawisko kulturowe, gdzie przemieszczanie się z miejsca na miejsce było elementem istotnym, ale traktowanym instrumentalnie: kształcenie odbywało się przede wszystkim w odwiedzanych miastach, na lekcjach w szkołach jazdy konnej i fechtunku, ale też w zwiedzanych archiwach, bibliotekach, galeriach obrazów. Chodzi o typ kształcenia wybitnie indywidualnego: *grand tour* nie miał sztywnego planu, wędrowka po Włoszech trwała długo, parę miesięcy i dłużej, jeśli można tu mówić o jakiejś powtarzalności i rutynie, to tylko w związku z rolą przewodnika-wychowawcy, specjalizującego się w organizowaniu wypraw,

¹⁰³ Zob. C.K. Norwid, *Na zgon ś. p. Jana Gajewskiego, polityczno-polskiego emigranta, inżyniera francuskiego, zabitego eksplozją maszyny parowej w Manchester 1858 lipca*, Paryż [1858] (zob. przedruk w niniejszym tomie). Informację o wydaniu wiersza anonsowała „Gazeta Warszawska” w numerze 222 z 24 sierpnia 1858 r.

¹⁰⁴ Podróż realizowana w formule *grand tour* doczekała się pokaźnej listy opracowań. W poniższym fragmencie trzymam się przede wszystkim ustaleń zawartych w książkach: Ch. Hibbert, *The Grand Tour*, London 1974; A. Mączak, *Peregrynacje, wojaże, turystyka*, Warszawa 1984; J. Buzard, *The Beaten Track. European Tourism, Literature, and the Ways to „Culture” 1800-1918*, Oxford 1993.

rozwiązywaniu problemów komunikacyjno-aprowizacyjnych i oczywiście w regularnym informowaniu rodzin o postępach edukacyjnych wychowanka. *Grand tour* spowodował rozwój tego, co dziś nazwalibyśmy infrastrukturą turystyczną. Na potrzeby edukacyjnych wędrowek zakładane były szkoły, ale też zajazdy, gospody, gabinety osobliwości. Wydawane były również publikacje o charakterze użytkowym, coraz bardziej dostosowujące się do praktycznych potrzeb wędrowców. Z tych publikacji, rozmaicie tytułowanych i początkowo silnie zróżnicowanych objętościowo, powstanie z czasem gatunek przewodnika turystycznego, w XIX w. powszechnie nazywanego bedekerem – od nazwiska zasłużonego niemieckiego wydawcy, Karla Baedekera¹⁰⁵.

Grand tour był instytucją elitarną, rezerwowaną dla młodzieży męskiej. Był podróżą, która łączyła się z dużymi kosztami. Kosztowało wynajęcie przewodnika-wychowawcy, sporo środków pochłaniała też organizacja samej podróży: po sforsowaniu kanału La Manche trzeba było kupić lub wynająć zaprzęg konny, po drodze dochodziły do tego koszty wyżywienia, noclegu, myta, wreszcie – opłaty za pobierane lekcje. Tempo poruszania się było wolne, kiepski stan dróg pozwalał osiągać średnią prędkość w granicach 25–30 km dziennie, gdy forsowano Alpy, prędkość ta znacznie spadała. Ważnym rysem tego niespiesznego podróżowania był wysiłek, jakiego wymagały dzienne porcje drogi. Angielskie słowo *travel*, oznaczające podróż, jest kalką francuskiego rzeczownika odsłownego *travail*, które oznacza pracę. Inne słowo nazywające podróżowanie, *journey*, ma też francuskie korzenie: pochodzi od *journée*, co znaczy „dniówka”. Podróż przedindustrialna była rodzajem pracy, wysiłku fizycznego. Była to przede wszystkim harówka zwierząt pociągowych, której towarzyszył mozół podróżujących ludzi. Forsowanie przeszkód wodnych, pokonywanie gór (Alp w pierwszej kolejności), naprawa uszkodzeń (przypadki łamania osi i kół był niezmiernie częste) oznaczało ciężką pracę ludzi, także podróżników. Aż do początków XIX w. (a w niektórych regionach Europy dłużej) poza rogatkami miast czyhały bandy rabusiów, utrzymujące się z łupienia podróżujących. Siła fizyczna w czasach przedindustrialnych sprawdzała się i tutaj. Jeśli na jakimś odcinku podróż odbywała się drogą morską, zagrożenie ze strony piratów potęgowało się, a siły fizyczne podróżnych regularnie poddawane były sprawdzeniu.

Najważniejszą cechą przednowoczesnego podróżowania było jego uzależnienie od sił przyrody. *Grand tour* miał wyraźne i trwałe ograniczenia czasowe: przemieszczanie się po europejskich drogach (zwłaszcza na północ od Alp) mogło odbywać się od wiosny do późnej jesieni i – ze względu na bezpieczeństwo – od

¹⁰⁵ Zob. J. Buzard, op. cit., s. 65-79; J. Ring, *How the English made the Alps*, London 2000, s. 150-152.

świtu do zachodu słońca. Zima i noc wyludniały drogi, przemieszczał się wtedy tylko ten, kto absolutnie musiał, biorąc na siebie ryzyko, jakie się z tym łączyło. *Journey* to właśnie „dniówka”, porcja pracy, jaką da się wykonać za światła dziennego, to również dystans, jaki w ciągu doby można było bezpiecznie pokonać. Ślad takiego mierzenia pracy (gdzie jej wielkość pozostaje w proporcjonalnym stosunku do wysiłku ludzkich mięśni) zachowa u nas słowo kalka „morga” (oznaczające powierzchnię ziemi, dającą się obrobić za dnia). Podróżny był zależny od kondycji zwierząt, warunków atmosferycznych, siły i kierunku wiatrów, a zatem od czynników, jakie kształtuje natura i które człowiek mógł modyfikować w bardzo ograniczonym zakresie. Natura również wytyczała drogę, trzeba ją było wpasować w rzeźbę terenu, poprowadzić tam, gdzie na rzece były brody, pokonanie Alp mogło dokonywać się tylko przez przełęcze. Brak map i oznaczeń terenowych powodował, że wszędzie (a w terenie niebezpiecznym szczególnie) potrzebna była pomoc lokalnych przewodników, nie zawsze uczciwych, podróżni często błądzili, nakładali drogę, w górach na oblodzonych ścieżkach zdarzały się wypadki tragiczne w skutkach.

Naturalność przedindustrialnego podróżowania wyrażała się w końcu w tym, iż podróżny pozostawał stale w najbliższym kontakcie z tym, co go otacza. Odczuwał nierówność terenu, twardość lub – przeciwnie – grząskość podłoża, po którym się poruszał. Kiedy trzeba było przekraczać alpejskie przełęcze, ciało podróżnika niemal ocierało się o skalne ściany – bez względu na to, czy szedł, czy siedział na grzbiecie jucznego zwierzęcia. Kontakt ze zwierzęciem był intensywny i – by tak rzec – wielozmysłowy. Podróżujący widział koński grzbiet, czuł najdrobniejsze ruchy zwierzęcia, słyszał ciężkie oddechy, wyczuwał pot. Podobna intensywność i wielozmysłowość charakteryzowała kontakty z przestrzenią, jaką się mijało. Tym bardziej że wolne tempo przemieszczania się pozwalało długo sycić oczy interesującym widokiem, słyszeć naturalne odgłosy (świst wiatru, śpiew ptaków, szmery wód), łapać zapachy łąk, lasów, mokradeł, a w gospodach i zajazdach – czuć woń przyrządzanych potraw (zwykle kiepskich) i stłoczonych ciał ludzkich. Kontakt ze światem przyrody miał jeszcze jedno ważne umotywowanie, związane z nieodzownym w podróży przedindustrialnej prognozowaniem pogody. Przewodniki turystyczne (zwłaszcza te wydawane w pierwszej połowie XIX w.) poświęcały zwykle sporo miejsca wskazówkom dotyczącym tego, jak uważnie obserwować przyrodę (rośliny i zwierzęta), by umieć „przepowiadać” pogodową przyszłość. Podróżny musiał umieć rozpoznawać i czytać znaki, mówiące wtajemniczonymu o tym, „jakiego się powietrza ma spodziewać”. *Najnowszy przewodnik podróżny...* z 1832 r. dawał długą listę oznak, co ciekawe – podpadających nie tylko pod zmysł wzroku (jak kształt chmur, wysokość lotu ptaków, ruchliwość psów i innych zwierząt domowych), ale też wychwytywanych wprawionym do tego uchem (jak wieczorny rechot żab, ryk osłów, krzyk paw), wrażliwym nosem (jak intensywniejszy

smród gnojówki) i odbieranych przez skórę (jak częstsze ukąszenia komarów)¹⁰⁶. Są w tych przewodnikach inne praktyczne rady, za którymi kryje się głęboki respekt dla natury, jak choćby taka:

„Jadąc powozem z oknami szklanymi, trzeba je zawsze na niebezpieczniejszych miejscach kazać spuścić; nic bowiem nie jest szkodliwszego jak kawałki takich okien, a osobliwie gdy są ze szkła zwierciadlanego. Tę ostrożność zachować także należy w lasach, gdzie gałęzie łatwo okna powybić mogą; nie mniej strzec się trzeba na podobnych miejscach wytykać z powozu głowę lub ręce”¹⁰⁷.

Grand tour był podróżą elitarną, odbywaną w niewielkiej grupie (wychowanek, wychowawca, woźnica, czasem lokalny przewodnik). Bardzo często jednak, ze względów ekonomicznych i z potrzeby bezpieczeństwa, podróżujący tworzyli większe zbiorowości – przynajmniej na czas pokonania jakiegoś odcinka drogi. W XVII w. podróżowanie w Europie przechodzi pierwszą ważną zmianę, która dokonuje się za sprawą wprowadzenia stałych i regularnych połączeń pocztowych. Klaus Beyrer nie waha się mówić o „rewolucji pocztowej”¹⁰⁸. Podróże zorganizowane szybko się upowszechniają, powstają wyspecjalizowane firmy przewozowe, oferujące stale rozbudowujące się sieci połączeń i zróżnicowane standardy – inny jest koszt miejsca w pojeździe, inny na zewnątrz, oprócz połączeń normalnych, względnie szybkich, pojawiają się na początku XIX w. „ekstrapocztzy”. W Polsce w XVIII w. najpopularniejszym środkiem transportu jest powóz, choć jazda wierzchem uchodzi za bardziej szlachetną wersję podróżowania. Pojazdy konne są bardzo zróżnicowane, w ich kształcie, wielkości i zdobieniach ujawnia się stan zaможności właściciela. Ważna jest też liczba koni – dwójka u biedniejszych, czwórka lub szóstka u bogatszych¹⁰⁹. Do obsługi takich pojazdów trzeba było wykwalifikowanej kadry: stangretów, forysiów, musiały też działać kuźnie, warsztaty powozowe, pracownie wytwarzające uprzęże. W pierwszych latach XIX w. pojawiła się na terenie Polski nowoczesna komunikacja zbiorowa, a prawdziwy przełom dokonał się 1 października 1838 r., gdy Piotr Steinkeller połączył „karetą kurierską”

¹⁰⁶ Zob. *Najnowszy przewodnik podróżny przez Niemcy, Francją, Włochy i Szwajcarią. Bardzo użyteczne i wygodne dziełko doręczne dla podróżujących wszelkiego stanu. W dodatku zbiór najużywanych w podróży wyrazów i sposobów mówienia w polskim, niemieckim, francuskim i włoskim języku*, Wrocław 1832, s. 29-31.

¹⁰⁷ *Ibidem*, s. 18.

¹⁰⁸ Zob. K. Beyrer, *The Mail-Coach Revolution. Landmarks in Travel in Germany Between the Seventeenth and Nineteenth Centuries*, „German History” 2006, 24 (3).

¹⁰⁹ Zob. Ł. Ginkowa, *Koń ma duszę w sobie*, Kraków 1988, s. 41-42.

Warszawę z Krakowem. Sieć połączeń stałych jest zrazu uboga, ale z czasem do coraz liczniejszych miast można było dotrzeć w miarę szybko i względnie wygodnie¹¹⁰. Ale w początku XIX w. o specyfice komunikacyjnej Polski nie decydują „steinkellerki”, te bowiem mają swoje odpowiedniki w krajach Zachodu. Romanizm polski miał swoją lokalną, komunikacyjną osobliwość: zaprzęgi bałagulskie¹¹¹. Bałagułami nazywano na Kresach zaprzęgi konne powożone przez Żydów. Były to skromne zazwyczaj furki, których właściciel, prócz przewozu, miał do zaoferowania wożony towar lub jeszcze inne drobne usługi. Stanisław Vincenz z nostalgią wspominał ten środek lokomocji, pisząc: „Mistrzowie patrzenia i mistrzowie słuchania nigdy nie powinni inaczej jeździć jak bałagułami”¹¹². Bałagulstwo dostarczyło młodzieży polskiej po powstaniu listopadowym wzorów zachowań, stało się oznaką stylu życia, w którym liczył się nonkonformizm, skrajna indywidualność, niechęć dla uładowanego porządku w wielkim mieście. Jazda na bałagulskim wozie przybierała formułę podróży bez celu, zamierzonego błędzenia, rzucania wyzwania losowi. W takiej jeździe liczył się przypadek, urok nieznanymi miejscami i spotkań z nieznanymi. W każdej chwili taką podróż można było przerwać. Cenili ją jednak „mistrzowie patrzenia” i „mistrzowie słuchania”. Dla tych ostatnich ważna była osobowość woźnicy i jego talent fabulatora. W polskich wierszach, gdzie wita się drogi żelazne, pojawia się niekiedy melancholijny gest pożegnania bałagulstwa.

Aż do końca XVIII w. w Europie nie spada popularność podróżowania piechotą. Jest ono formą praktykowaną także później, zwłaszcza wśród przedstawicieli niższych warstw społecznych (w Polsce pokazują to dwie wielkie wyprawy Feliksa Boronia)¹¹³. Przewodniki z XIX w. pełne są podpowiedzi dawanych

¹¹⁰ „Gazeta Warszawska” pisała (1838, nr 258, s. 1): „Kareta kurierska pana Steinkellera rozpocznie swój bieg z d. 1 przyszłego miesiąca i, wyjąwszy niedziele, co dzień o godzinie 4 po południu z Warszawy wychodzić będzie, odbywając podróż do Krakowa we 22 godzin 17 minut, licząc w to czas na śniadanie, obiad i kolację oraz ekspedycję na komorze granicznej potrzebny. Prędkość ta jest u nas niesłychaną i znacznie się już zbliża do biegu lokomotywów po drogach szynowych. Będzie to niejako przejściem od zwykłej dotychczasowej jazdy dyliżansowej do spodziewanej jazdy parowej, skoro zamierzona kolej żelazna z Warszawy do granic Szląska dojdzie do skutku”. I dalej: „Nadmienić nam także należy, że z Krakowa za staraniem również pana Steinkellera urządzono codzienny odchód poczt do Lwowa, Wiednia i Wrocławia; a tak jadący z Warszawy do Drezna, Brukseli, Paryża itd., zamiast na Kalisz jak dotąd, udawać się mogą na Kraków, a daleko wygodniej, prędzej i taniej tą drogą zająć”.

¹¹¹ Zob. Ł. Ginkowa, op. cit., s. 42-45; zob. też. A. Nawarecki, *Bałaguly*, [w zbiorze:] *Szybko i szybko. Eseje o pośpiechu w kulturze*, pod redakcją D. Siwickiej, M. Bieńczyka, A. Nawareckiego, Warszawa 1996.

¹¹² S. Vincenz, *Na wysokiej połoninie. Barwinkowy wianek*, Warszawa 1983, s. 91.

¹¹³ Zob. S. Grodziski, *Feliksa Boronia pielgrzymka do historii*, Kraków 1984.

przemieszczającym się pieszo. Dotyczą one – z grubsza biorąc – dwóch rzeczy: należytej troski o ciało własne i ostrożności przed nadmierną bliskością ciała obcego. Własną słabość da się opanować, stosując parę żelaznych reguł (wygodne buty, kapelusz od słońca, maść na odciski, jelenia skóra narzucana na łóżko w gospodzie), problemem było spotkanie z obcym (a zwłaszcza z obcymi), bo wymagało nie tyle siły, ile inteligencji, sprytu i zdolności improwizowania. Rady mogły być w tej materii jedynie dość ogólne, ale warto je poznać, bo pokazują, iż przednowoczesne wędrowanie oznaczało pewien rodzaj mądrości, angażowało, co oczywiste, mięśnie, ale wymagało też sporego wysiłku intelektualnego. W rysach podróżnika, jakie wyłaniają się z poniższego fragmentu, może zatem czytelnik wypatrzeć ważną figurę kultury europejskiej, sympatycznego bohatera narracji łośtrzykowskiej (pikarejskiej):

„Spotkawszy jednego lub kilku nieznajomych, którzy się podejrzanymi wydają, w lesie lub odludnych okolicach, w tym przypadku trzeba się mieć na ostrożności, starać się zręcznie od nich odłączyć, ale nigdy nie wypada z bojaźnią wyboczać lub wcale próbować się ukryć. Lepiej jest, nie dając najmniejszej bojaźni po sobie poznać, spytać się nieznajomego, gdy nam z tyłu przychodzi, czyli nie spotkał towarzyszków, którzy za nami pospieszają i którzy by już, według wszelkiego prawdopodobieństwa, niedaleko być powinni itd.; można potem stanąć pod pozorem, iż się na nich czeka. Gdy jednak mimo wszelkie usiłowanie nie możemy się pozbyć nieznajomego i podróż z nim odprawiać musimy, trzeba przynajmniej o to się starać, aby nie szedł za nami, lecz zawsze naprzód, albo przynajmniej po lewej stronie, iż byśmy prawą rękę zawsze wolną w potrzebie do obrony mieli. Rozmawiając z nim, nie trzeba mu o niczym z tego wspominać, co przy sobie niesiemy; lepiej opowiadać mu o doznanych oszukaństwach i ździerstwach, cośmy stracili, o surowości i ucisku zwierzchności itd. Od podobnych osób, do których nie mamy zaufania, które nam są podejrzanymi, nie trzeba nic ani do picia ani do jedzenia przyjmować, jeżeli sami wprzód nie jedzą ani piją; nawet tabaki nie trzeba zażywać”¹¹⁴.

Mimo wszystko podróżny jest panem sytuacji, przede wszystkim przez to, że kształtuje swą marszrutę wedle własnego uznania, co więcej – pozostawia w przestrzeni mniej lub bardziej trwałe ślady swego ciała i aktywności ruchowej. „Droga” znaczyło kiedyś „rysa”; resztki tego pierwotnego sensu niosą dzisiejsze czasowniki: „drażyć” i „udrażniać”. Podróżny tę drogę „pokonywał”, przetarty szlak był do pewnego stopnia znakiem przyrody, która przed człowiekiem skapitulowała, uległa sile przemieszczającego się „podróżnego”. Znakiem zwycięstwa nad

¹¹⁴ *Najnowszy przewodnik podróżny...*, s. 23-24.

przestrzenią jest też koleina, trwale odkształcenie powierzchni, ułatwiające posuwanie się następnym podróźnym i zamrażającym (jak na fotografii) trajektorię czyjegoś ruchu. Tylko w takich warunkach, gdy przestrzeń pozwala się trwale przeformować ruchem, można było kogoś „śledzić” lub „naśladować”.

Wraz z rozwojem form transportu (i pojawieniem się stałych połączeń pocztowych) pieszy staje się figurą budzącą lęk: to niebezpieczny „inny”, bezdomny włóczęga, osoba podejrzewana o chorobę umysłową lub o nieczne zamiary¹¹⁵. Sytuacja zmienia się, gdy podróżowanie pieszo staje się sprawą wyboru, gdy – przy dostępności mechanicznych środków transportu – chodzenie przestaje być wędrowką z musu lub z biedy, a nabiera znaczenia spaceru, w którym może zamaniestrować się „wolność” jednostki. W 1842 r. Alfred de Vigny, mając świeżo w pamięci katastrofę kolejową pod Wersalem (pochłonęła ponad 50 ofiar śmiertelnych), pisał w nostalgicznym tonie:

„Żegnajcie: wolne podróże, hałasy odległe, które się słyszy, / Śmiechu przelotny, spóźnienia przez oś, / Objazdy nieprzewidziane wzniesień rozmaitych, / Przyjacielu spotkany, godziny zapominane, / Nadziejo przyjazdu późnego w miejsce dzikie”¹¹⁶.

Kilka lat potem ten sam punkt widzenia zaprezentuje John Ruskin, kreśląc portret „nieszczęśników” skazanych na podróżowanie drogami żelaznymi:

„Cały system komunikacji kolejowej obsługuje ludzi będących w pośpiechu, a z tej racji – przejściowo choćby – nieszczęśliwych. Nikt, kogo okoliczności do tego nie zmuszają, nie podróżowałby w ten sposób, wolałby wędrować spacerowym krokiem poprzez wzgórza i pomiędzy żywopłotami zamiast jechać poprzez tunele i pomiędzy nasypami”¹¹⁷.

Polska „wolność” szczęśliwie kojarzy dwa sensy: „niezależność” (i postępowanie wedle własnej woli) oraz „niespieszne tempo”. Wolność to ruch nikim i niczym niewymuszony, podczas którego poruszający się może – posłuszny tylko sobie – stanąć. Ruskin pisze wprost o podróży kolejowej jako o działaniu z musu, powodowanym jakimiś okolicznościami, na które nie ma się wpływu. Podobnie

¹¹⁵ Zob. J. Urry, *Socjologia mobilności*, tłumaczenie J. Stawiński, Warszawa 2009, s. 77-79.

¹¹⁶ A. de Vigny, *La maison du berger*, cyt. za przedrukiem: *Lignes et lettres*, s. 85.

¹¹⁷ J. Ruskin, *Siedem blasków architektury*, [w:] tenże, *Sztuka, społeczeństwo, wychowanie. Wybór pism*, przełożyły Z. Doroszowa i M. Treter-Horowitzowa, wstępem i komentarzem opatrzyła I. Wojnar, Wrocław 1977, s. 102-103.

myślał de Vigny: potępiając „fatalną doktrynę” saintsimonistów, która – przez kwestionowanie kompetencji Stwórcy – spycha świat nad przepaść, dostrzegał sensowność zastosowania pociągu w sytuacjach ekstraordynaryjnych, np. przy transporcie chorych lub rannych¹¹⁸. Wolność kojarzona jest u obu z podróżowaniem niespiesznym. Inne spojrzenie na związki wolności i podróżowania zaprezentował Thomas Cook. W słynnym i wielokrotnie przytaczanym fragmencie jego wypowiedzi postęp techniczny jawi się nie jako zagrożenie dla wolności, a przeciwnie – jako siła demokratyzująca i obdarowująca nowoczesne społeczeństwo najszlachetniejszymi dobrami:

„Podróż koleją jest podróżą dla Miliona; ubodzy mogą podróżować, bogaci mogą podróżować. [...] Podróżowanie pociągiem oznacza korzystanie z republikańskiej wolności i monarszego bezpieczeństwa”¹¹⁹.

Nowoczesna turystyka rodzi się w Anglii, a jej twórcą jest – jak się powszechnie przyjmuje – Thomas Cook. Powstanie nowej formy zachowań kulturowych zbiega się z kryzysem i uwiędnięciem starej: w pierwszych dekadach XIX w. coraz rzadsze są wyprawy w formule *grand tour*¹²⁰. Oba typy podróżowania mają wiele cech wspólnych, co uzasadnia zachowanie tradycji nazewnictwa: słowo *tourism* i pochodne (np. *tourist*) pojawia się w angielszczyźnie na przełomie XVIII i XIX w., zachowując w kulturze pamięć o wcześniejszych podróżach edukacyjnych. Turystyka nie przestała być typem społecznej edukacji, pierwsza zbiorowa podróż zorganizowana przez Cooka miała służyć szczytnemu celowi, bo propagowaniu idei trzeźwości. Także najważniejsze angielskie przedsięwzięcie turystyczne XIX w., jakim były wycieczki organizowane w maju 1851 r. do Londynu dla obejrzenia Wystawy Światowej, wyrastało z potrzeby poznawczej. Wystawa miała „pokazać” angielskiemu społeczeństwu, jak wygląda postęp, czym jest to, o czym – nie zawsze językiem zrozumiałym dla czytelników – debatuje się w prasie¹²¹. Kolej wcale nie musiała zagrażać swobodnemu spacerowaniu, przeciwnie – otwierała dla pieszych wędrówek nowe, atrakcyjne, a wcześniej trudno dostępne obszary. Celem pierwszych wycieczek organizowanych przez biuro Cooka była Szkocja, przyciągająca malowniczością gór i dziewictwem przyrody (Anglia połowy XIX w. boleśnie

¹¹⁸ Zob. M. Baroli, op. cit., s. 79.

¹¹⁹ Podaję za: P. Brendon, *Thomas Cook. 150 years of popular tourism*, London 1991, s. 16.

¹²⁰ Zob. Ch. Hibbert, op. cit. s. 246.

¹²¹ Zob. H. Perkin, *The Age of the Railway*, London 1970, rozdz. *The Great Connector*.

zaczyna odczuwać brak lasów). Wkrótce wycieczki turystyczne przerzuciły się na kontynent, gdzie coraz szerszy strumień Anglików kierował się ku Alpom¹²².

Pierwsze wyprawy turystyczne, organizowane przez biura Cooka, wyruszyły mniej więcej w tym samym czasie, kiedy w Polsce pojawiło się szczególne zjawisko kulturowe: „pociągi spacerowe”. Była już o nich mowa w uwagach o rozbawionej Warszawie i foksalowych imprezach, które prawdopodobnie zobrazował Korzeniowski we „fraszce” *Na stacji w Grodzisku*. Tu warto do sprawy wrócić, przywołując inny zapis kultury kolejowych foksali. To jedna z części zamieszczonego w antologii poematu Józefa Rutkowskiego (jak podaje strona tytułowa zbioru: „nadkonduktora Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej”), nosząca tytuł *Pociąg spacerowy*¹²³. Jest to historyjka o zabawnej przygodzie, która rozgrywa się w tradycyjnym trójkącie (stary mąż, młoda żona i równie młody a atrakcyjny znajomy obojga) i w zupełnie już nowoczesnej oprawie: bohaterowie jadą pociągiem, by spędzić miłe chwile w parku skierniewickim (młodzi „gubią” starego męża w Grodzisku), to od miłego spaceru bierze uzasadnienie tytuł i powszechnie stosowana nazwa niedzielnych pociągów turystycznych. Z Warszawy „pociągi spacerowe” zawoziły podróżnych zrazu do Grodziska, a potem dalej – do Skierniewic, tu i tu czekały parki z alejkami, bufety, koła taneczne z orkiestrami. Jeszcze raz powtórzę tezę: droga żelazna w pierwszych latach jej funkcjonowania w Kongresówce była ważnym składnikiem dworskiej kultury zabaw, funkcjonowała jako typ rozrywki, której wzór ukształtował się w Petersburgu. Wybitny znawca dziejów rosyjskiej kolei – mając na myśli linię do Carskiego Sioła i Pawłowska – używa określenia „toy railway”¹²⁴, nie ze względu na wielkość, ale właśnie z powodu tego, że podróż pociągiem ze stolicy Imperium była dla większości podróżnych formą identyfikowania się z tradycją kulturową, w której władca jest obdarzany rysami ojca – dobrego, choć surowego i wymagającego bezwzględного posłuszeństwa. Kolej jest w tym świecie „zabawką”, pokazującą zatroskanie cara o dobre samopoczucie swoich wiernych poddanych. *Pociąg spacerowy* daje obraz

¹²² Zob. J. Ring, op. cit., s. 44-45.

¹²³ Zob. J. Rutkowski, *Korzyści kolei żelaznych i ich udział w cywilizacji rodzaju ludzkiego*, [w:] tenże, *Kolejnik życia przy kolei żelaznej oraz różne gawendy wagonowe z dodatkiem opisu parochodów przez... Nadkonduktora Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, registratora kolegiálnego*, Warszawa 1853. O życiu Rutkowskiego niewiele wiadomo. „Kurier Warszawski” (1851, nr 69) i „Gazeta Warszawska” (1851, nr 68) informowały o decyzji Komitetu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, na mocy której Rutkowski stał się „pełniącym obowiązki starszego konduktora transportowego”. „Kurier Warszawski” zamieścił krótką notkę o śmierci „byłego urzędnika Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej” (zob. 1859, nr 67, s. 345), podając przy okazji „szczegół bibliograficzny”: tytuły dwóch książek, jakie urzędnik zdążył wydać.

¹²⁴ Zob. R.M. Haywood, *The Beginnings...*, s. 105, 157; R.M. Haywood, *Russia enters...*, s. 1.

foksalowych rozrywek kreślony z punktu widzenia kogoś, kto odpowiadał, by warszawska „zabawka” działała sprawnie.

Jako zjawisko kulturowe „pociąg spacerowy” lokuje się dość blisko klasycznych wyjazdów turystycznych, ale ma wiele osobliwości. Jeśli turystyka w jej kanonicznym wydaniu wybitnie faworyzuje widzenie, to wartość wycieczki do Grodziska lub Skierniewic mierzyło się także jakością doznań słuchowych (kto i co gra w foksalu), smakowo-węchowych (ważna była strona kulinarna) i dotykowych (co brało się z bliskości w pociągu i w tańcu ciał różnej płci)¹²⁵. Oferowane wrażenia wzrokowe stanowiły mieszankę swojskości i obcości. Można powiedzieć, iż najbardziej ceniona była swoista hybryda bodźców, połączenie widoków rustykalnych z tym, co dawało się zobaczyć w wielkomiejskiej Warszawie. Taką kulturową niejednorodnością zalecały się bywalcom niektóre fragmenty miasta, można jej było doświadczyć w parku Foksal (przy Nowym Świecie) czy w Dolinie Szwajcarskiej. Analizując skrupulatnie modę damską, jakiś anonimowy dziennikarz „Kuriera Warszawskiego” wylicza miejsce, gdzie poczynił obserwacje: najnowsze trendy widać, co jasne, w Łazienkach i w Ogrodzie Saskim, ale też – w Pruszkowie i w Grodzisku¹²⁶. W Pruszkowie i w Grodzisku (potem też w Skierniewicach i we Włochach) grali najlepsi warszawscy muzycy. Tam, gdzie reklamowano usługi gastronomiczne, padało zapewnienie, że posilić się i ugasić pragnienie można będzie „po cenach warszawskich”. Wszystko to komponuje się w doskonale znaną turystyce kapsułę swojskości, która podróżującemu daje poczucie bezpieczeństwa, bycia zarazem u siebie (w domu) i w miejscu niecodziennym (na wycieczce). Kapsuła, jaką produkowały „pociągi spacerowe”, była wszakże wyjątkowo

¹²⁵ W związku z powstającą koleją w prasie warszawskiej zdumiewająco dużo mówiło się o jeździe. W anonsach prasowych stacje prezentowane są przede wszystkim od gastronomicznej strony, z wyliczeniem tego, co i za ile można na nich zjeść. Jakby w usprawiedliwieniu tej praktyki pisano: „Żarłoczność jadących drogą żelazną jest niesłychana; coś w tej przejażdżce zaostrza apetyt, działa na mięśnie trawienia, a umysł rozwesela i podnieca. Każdy z przybywających na miejsce stacyjne lub wypoczynku woła: jeść! woła: pić! je i łyka łączywie, bo czas ucieka, kolej żelazna nie czeka (i czekać nie może).” („Kurier Warszawski” 1845, nr 251, s. 1213-1214; zob. też anons o otwarciu restauracji w Rudzie Guzowskiej: „Kurier Warszawski” 1845, nr 292, s. 1406). Uruchomienie nowych przystanków przedstawiane było jako wzbogacenie rozrywkowej mapy Warszawy. O prowizorycznym przystanku we Włochach pisano zatem jak o miejscu, które daje przybyszom wielozmysłowy bukiet wrażeń: „Odwiedzający ogród Ohma za wolskimi rogatkami mają teraz, prócz zwykłych, dwie nowe przyjemności; miliony jeorgiń napełniają powietrze przyjemną wonią, w końcu tegoż ogrodu na wzgórku będąca altana daje sposobność cieszenia się nowym widokiem; bo z niej dokładnie widać można wędrowkę wagonów i lokomotyw na kolei żelaznej przez wszystkie błonia, od Czystego aż prawie pod Pruszków” („Kurier Warszawski” 1845, nr 255, s. 1255).

¹²⁶ Zob. „Kurier Warszawski” 1845, nr 203, s. 980.

szczelna i w zasadzie nie pozwalała przebić się inności odwiedzanego miejsca, wystylizowanego w najdrobniejszych elementach na miejski park. Podróż „pociągiem spacerowym” rozciągała Warszawę poza jej rogatki, czyniła odwiedziny podwarszawskich atrakcji jedną megaatrakcją, którą – jak przechadzkę po stołecznym parku – da się zamknąć w kilkunastu godzinach. „Kurier Warszawski” prognozował niedaleką przyszłość takim obrazem:

„Będzie [...] można jednegoż dnia napić się herbaty lub kawy w Warszawie, zjeść na śniadanie bażanta w Skierniewicach, obiadować i jarmarkować w Łowiczu i być w teatrze warszawskim na pięknym widowisku”¹²⁷.

Także samo przemieszczanie się nie pozwala utożsamiać wyjazdów do Grodziska z podręcznikową wersją uprawiania turystyki. Tu bliższym kulturowym wzorem wydaje się rodzimy kulig, gdzie zabawa rozpoczyna się i nabiera rumieńców już w trakcie jazdy. Pierwsze „pociągi spacerowe” ruszyły latem 1845 r., sprzyjająca pogoda pozwalała, żeby w wyprawianych składach znajdowały się wagony odkryte. Taka podróż dawała wrażenia porównywalne z jazdą kuligiem zaprzężonym w konie. Ale kłopot stwarzał nadmierny pęd powietrza i iskry. Rozwiązaniem miały być specjalne okulary; oto nad wyraz interesujące uzasadnienie tego wynalazku:

„Teraz, gdy jazda koleją główną stała się rozrywką, a później oprócz tejez będzie jeszcze ciąglą podróżą w odleglejsze strony dla handlu i interesów, okulary ochronne stają się coraz więcej potrzebnymi dla każdego. Kiedy bowiem tu już w murach miasta, unoszący się kurz wapienny, odbijające się od innych przedmiotów oślepiające światło i wichry mroźne, w miarę pór roku działają szkodliwie na oczy, cóż dopiero przy jeździe koleją żelazną, na otwartym polu, na wagonach odsłoniętych, gdzie nadto łączą się jeszcze, z silniejszym jak zwykle wiatrem, ulatujące z lokomotywy, chociaż nie tak u nas rześisto jak gdzie indziej, sadze i dym! Instytut Optyczny tedy, zaradzając tej niedogodności, dla podwyższenia zabaw i zajęcia, przysposobił znaczny zapas stosownych okularów do jazdy koleją żelazną, na której już z pełnym zadowoleniem używane są takowe ocz zasłony”¹²⁸.

¹²⁷ „Kurier Warszawski” 1845, nr 245, s. 1186. Niespełna miesiąc później w tryumfalnym tonie kwitowano spełnienie się przepowiedni: „Kolej żelazna, nigdy niezmordowana pomimo codziennych kilkakrotnych harców, powiozła wesołe grupy warszawian do rozkosznych Skierniewic, gdzie już spodziewano się przyjemnych gości. Niejeden (jakeśmy przepowiadali), zjadłszy śniadanie w Warszawie, obiadował i przechadzał się w Skierniewicach, a wieczorem był tu w Warszawie w teatrze, w Warszawie spożył kolację i w Warszawie spoczął niezmućzony bynajmniej, pomimo odbytej w ciągu dnia przeszło dwudziestomilowej podróży” („Kurier Warszawski” 1845, nr 265, s. 1278).

¹²⁸ „Kurier Warszawski” 1845, nr 196, s. 949.

Nie wiadomo, jak sprzedawały się reklamowane wyroby. Z ogłoszenia widać za to wyraźnie, jak wysoko latem 1845 r. plasowano funkcję, o której w projektach Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i przewidując „przyszłość kolei żelaznych dla Europy” mało się wspomina¹²⁹. Oczywiście ludyczne wykorzystanie pociągów nie musiało spowalniać zastosowań handlowych. Wręcz przeciwnie, można raczej mówić, iż „pociągi spacerowe” służyły promowaniu nowego środka transportu, przekonywaniu tych, którzy żywili wobec niego jeszcze jakieś obawy. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska już jesienią 1848 r., tj. po wybudowaniu odcinka Granica – Szczakowa, stała się częścią nowoczesnej europejskiej sieci komunikacyjnej. Jej wczesny („zabawkowy”) okres utrwalił się wszakże w pociągach, które nadal woziły letników (po cenach promocyjnych) do różnych podwarszawskich miejscowości¹³⁰.

Do połowy XIX w. szybko kształtuje się nowe przestrzenne oblicze Europy, modernizuje się też terytorium Polski. Podróż piechotą lub konno daje doświadczenie ciągłości przestrzeni i jej nierówności. Kolej dokonuje spłaszczenia świata, niweluje nierówności. Pierwsze linie kolejowe budowane w Anglii (ze względu na małe moce lokomotyw) wymagały ogromnych i często dramatycznie bolesnych ingerencji w teren: na potrzeby dróg żelaznych wznoszone były wielkie wiadukty, powstawały długie i wysokie nasypy lub głębokie wykopy. Spłaszczenie terenu postrzegane było jako symbol zmian społecznych, demokratyzowania w podróżowaniu, udostępnienia wartości, które kiedyś zarezerwowane były dla najbogatszych – podróżnym wywodzącym się z klasy średniej. Wzrost ruchliwości dużych grup społecznych budził zawsze w konserwatywnej Anglii lęki: słowo *mob* nazywające „tłum” i „motłoch” ma ten sam źródłosłów co *mobility* – „ruchliwość”. Zmianom rejestrowanym w planie wertykalnym (spłaszczanie terenu i skracanie drabiny społecznej) towarzyszą te, które odnoszą się do doświadczenia horyzontalności. Dla piechura przestrzeń jest idealnie jednorodna, składa się z miejsc tak samo ważnych, odczuwanych za każdym krokiem w identyczny sposób. Miarą tej jednorodności jest wysiłek, który wkłada się w pokonywanie przestrzeni. Każdy krok niesie doznania kinetyczne, a jednocześnie oznacza pracę, co podróży nadaje naturalny rytm. Przerwy i postoje wymusza tutaj zmęczenie.

¹²⁹ W okresie od czerwca do listopada prasa warszawska regularnie informowała o postępie robót i uruchamianiu kolejnych odcinków, ale dopiero otwarcie odcinka ze Skierniewic do Łowicza skomentowano („Kurier Warszawski” 1845, nr 293, s. 1409) jako wydarzenie przełomowe: „Można słusznie powiedzieć, że w zeszłą sobotę dopiero nastąpiło otwarcie drogi żelaznej dla pasażerów, którzy nie dla zabawy, nie dla rozrywki, ale dla interesów podróżują”.

¹³⁰ Dla przykładu: w maju 1886 r. „pociągi spacerowe” były uruchamiane na linii warszawsko-wiedeńskiej (do Skierniewic), na linii terespolskiej (do Mrozów) i na linii nadwiślańskiej (do Nowogeorgiewska, dzisiejszego Modlina).

Podróż koleją (a wcześniej, choć w mniejszym stopniu – dylizansem) dramatycznie różnicuje pokonywaną przestrzeń, wprowadzając zupełnie nowe schematy jej społecznego waloryzowania. Po pierwsze i przede wszystkim: z jednorodnej dotąd mapy wyodrębniają się miejsca, które stanowią początek i cel podróży, między nimi powstaje zaś „próżnia środkowej przestrzeni”¹³¹, obszar nieważny, a to znaczy – słabo odczuwany bądź w ogóle nierejestrowany przez pasażera. Wystarczy przeczytać kilka wczesnych relacji z podróży kolejowych, by przekonać się, jak bardzo niesprawiedliwie traktowane są w nich mijane miejsca. Fizycznie istnieją, ale dla podróżnego jakby ich nie było. Kazimierz Władysław Wójcicki, wracając z Krakowa, wypowiada myśl, w której pobrzmiewa tęsknota do „ludzkiego” tempa pokonywania przestrzeni: „Milszą i rozmaitszą jest podróż statkiem parowym, lubo nie tak szybka”¹³². Statek, nawet napędzany silnikiem parowym, pozwala zachować dawny urok wolnego przemieszczania się, mknący pociąg – już nie. Przychodzi tu dotknąć (bo rozwinięcie wymagałoby osobnej książki) problemu, jaki wiązał się z podróżami statkami parowymi lub – jak je czasem nazywano – paropływami. Maszyna parowa dała najpierw napęd statkom, najwcześniejsze (choć niezbyt udane) próby odbywały się jeszcze w końcu XVIII w., w pierwszych dekadach następnego stulecia flotylla parowa była już całkiem spora i gwarantowała coraz bardziej niezawodną podróż. W latach 40. XIX w., gdy kolej dopiero raczkuje, po wielkich rzekach europejskich pływają już luksusowe statki, które bogactwem wyposażenia i przepychem wewnątrz robiły wrażenie nawet na Łucji Rautenstrauchowej, wychowanej wszak na cesarskim dworze we Francji i przyzwyczajonej do wytworności otoczenia¹³³. Podróż

¹³¹ W.P. [W. Pol], *Z wycieczki*, (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹³² K.W. Wójcicki, *Wycieczka do Krakowa w maju (2-14) 1858 roku*, „Pismo Zbiorowe Wydane przez Józefata Ohryzko” 1859, t. 1, (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹³³ „Ze wszelkich sposobów podróżowania, ten niezawodnie jest najmniej utrudzający i najprzyjemniejszy, można mówić niezrównany swą wygodą. Pamiętam, iż pisząc na jednym z tych pięknych statków do przyjaciela, rzekłam, że to nie musi być nowym wynalazkiem, gdyż w czasach gdy bożki i półbożki zamieszkiwali ziemię, pewno inaczej przebiegać jej nie musieli. Statki te łączą co tylko wykwinność z wygodą pojednać może. «Zofia», który szedł i nocą, miał prócz osobnych kabin salonik dla dam z gotowalnią obok gabinecikiem, tam mężczyznom wejście wzbronione było. Naprzeciw duża sala jadalna, pełna stołów i stolików. Wszędzie wokoło sofy, miękkie, elastyczne, białatem pokryte; stoły mahoniowe, krzeselka także składane. Ściany mahoniowe lub biało lakierowane ze złotymi ozdobami; story jedwabne na brązowych strzałach utwierdzone; wszędzie pełno zwierciadeł. Słowem, wszedłszy tam, można się mniemać w buduarze wymyślnej elegantki. Do tego stół wyborny, już to wspólny lub na każde zawołanie gotów; gazety i książki francuskie i niemieckie; szachy, warcaby i inne gry dla mężczyzn lub dam co ręcznych nie lubią robót. Fajki i cygara na pokładzie tylko dozwolone” (Ł. z ks. G. Rautenstrauch [Łucja Rautenstrauchowa], *Ostatnia podróż do Francji. Ostatnie jej wrażenia przez...*, Lipsk 1841, s. 12-13).

parowcem nie dostarczała jednak takich przeżyć jak jazda koleją, a ściślej mówiąc, dostarczała wrażeń – ale innych, stosunkowo słabo naznaczonych przez technologię. Z trzech zasadniczych względów. Maszyny parowej i jej pracy z pasażerskiego pokładu nie było widać, jedynym znakiem działania podpokładowych mechanizmów pozostawały obroty bocznych kół, a gdy zastąpiła je śruba, tylko dym wskazywał, że we wnętrzu jednostki działa skomplikowane urządzenie. Ważniejszy wydaje się jednak drugi czynnik, o którym wspominał Wójcicki. Rzecz w tym, iż w podróży statkiem parowym nie dokonuje się akt „deprywacji sensorycznej”¹³⁴, tj. nie zostają od siebie rozdzielone wrażenia wzrokowe i dotykowe, ruch rejestrowany jest przez pasażera jako kompleks doznań, gdzie ważne są te zwłaszcza, które biorą się z kontaktu statku z wodą. Płynięcie statku daje pasażerowi odczucie fizycznego kontaktu z otoczeniem, regularne kołysanie nie pozwala zapomnieć, iż przemieszczanie dokonuje się po niespokojnej powierzchni. Pociąg ten związek wrażeń wzrokowych i dotykowych niszczył, w przedziale nie czuło się ruchu, dokonywało się zatem odłączenie widzenia od dotykania, na tym właśnie polega deprywacja sensoryczna, jaką Hall analizował na przykładzie nowoczesnych amerykańskich samochodów, doskonale izolujących podróżujących od otoczenia. I po trzecie wreszcie: prędkość parowego statku niewiele przekraczała tę, z jaką poruszał się piechur. „Jeśli szybkość ruchu wzrasta, nasze wrażenia zmysłowe stają się coraz uboższe, aż wreszcie od pewnego momentu jesteśmy ich niemal całkowicie pozbawieni”¹³⁵.

Prędkość i izolacja od krajobrazu, której symbolem jest wagonowe okno, wymuszają bierność. W pędzącym wagonie nie ma już miejsca dla „podróżnego” czy „wojażera”, zastępuje go ktoś inny: nowoczesny „pasażer”¹³⁶. Stałym wątkiem w narzekaniach na podróżowanie drogami żelaznymi jest ta sytuacja dobrowolnego ubezwłasnowolnienia, rezygnacji z fizycznej aktywności, cichej zgody na degradację do roli przewożonej paczki. Na kondycję urzeczowionego podróżnego narzekał Józef Ignacy Kraszewski, choć zdawał sobie doskonale sprawę, że – gdyby nie drogi żelazne – jego wielki i nowoczesny *grand tour* nie dałby się zamknąć w paru miesiącach. A Józef Kremer prorokował: „Przyjdzie czas, w którym zasobniejsza młodzież, pragnąca się szczerze kształcić, z kijem w rękę a z tłumoczką na plecach piechotą puści się w wójaz, kolej zostawiając przemysłowcom”¹³⁷.

¹³⁴ Zob. E.T. Hall, *Ukryty wymiar*, przełożyła T. Hołówna, słowem wstępnym opatrzył A. Wallis, Warszawa 1978, s. 94-97, 235.

¹³⁵ Ibidem, s. 236.

¹³⁶ Zob. M. Nitka, *Railway Defamiliarization. The Rise of Passengerhood in the Nineteenth Century*, Katowice 2006, rozdz. III. *Passengerhood and the Ethic of Effort*.

¹³⁷ [J. Kremer], *Szczawnica*, „Czas” 1865, nr 163 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

Mapa polskiego romantyzmu ukształtowała się przede wszystkim w oparciu o wydarzenia historii politycznej. W indeksie nazw geograficznych, jaki rejestrowały punkty dla kultury narodowej ważne, znalazłaby się Warszawa (a tu Łazienki, Belweder, Zamek Królewski, Cytadela) z ówczesnymi przyległościami (Wola, Praga, Olszynką Grochowską) i dalszą okolicą (Ostrołęką), Kraków, Poznań, miasta i miejscowości Kresów (Wilno, Kowno, Lwów, Krzemieniec), skupienia polskiej emigracji (Drezno, Paryż, Londyn, Genewa, Lozanna) i oczywiście także metropolie Imperium (Petersburg, Moskwa). Historia, jaką odsłaniają zamieszczone w tomie teksty, w jakiejś mierze pokrywa się z takim rejestrem miejsc, ale uzupełnia go o nowe nazwy – zdumiewająco często przywoływane. Chodzi o dwie klasy miejscowości: stacje graniczne i stacje węzłowe. W tekstach wielkich romantyków nie znajdziemy Granicy (dziś stacja nazywa się niezgrabnie: Sosnowiec Maczki), a jeśli już, to w listach, w wypowiedziach prywatnych, nieprzeznaczonych do upublicznienia. Punkt, którego nie było na mapie przed poprowadzeniem tędy drogi żelaznej, w literaturze połowy XIX w. zjawia się nader często, bo tu płynna podróż pociągiem ulegała przerwaniu, tutaj dawał o sobie znać polityczny podział Europy, tu kończyło się Cesarstwo Rosyjskie, a niedaleko stąd, w pruskich Mysłowicach, zaczynał się już prawdziwy Zachód. Stacja Granica pojawia się w dziesiątkach (jeśli nie w setkach) relacji podróżniczych, tu lokuje część zdarzeń Józef Korzeniowski, pisząc opowiadanie *Spotkanie w Salzbrun* a potem komedię *Podróżomania*. To miejsce niechciane, niekomfortowe, wymuszające zatrzymanie się, skazujące na wymieszanie się z przypadkowymi ludźmi i na kontakt z obcesowymi urzędnikami. Podobną rolę grać będzie później jeszcze Aleksandrów (dziś: Aleksandrów Kujawski), stacja graniczna, która powstała po wybudowaniu Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej, w przeddzień powstania styczniowego (w grudniu 1862 r.). Miejscowości, takie jak Granica, Aleksandrów, Szczakowa czy Mysłowice, to kulturowe znaki przemian cywilizacyjnych, jakim podlegały ziemie polskie począwszy od lat 40. XIX w. Gdyby nie rozwój kolei, w historii kultury XIX w. nie zapisałyby się nazwy stacji węzłowych, takich jak Tczew (ówczesny *Dirschau*) czy Přerov (którego nazwę rozmaicie spolszczano).

Jedne i drugie (stacje graniczne i węzłowe) dokumentują nowe zjawisko: zacierania się lokalności, niszczenia odrębności kulturowej miejsca, przez które nieustannie przelewają się strumienie pasażerów¹³⁸. Granica jest tylko stacją, XIX-wieczni podróżni znają tę nazwę doskonale, ale w jej znaczeniu nie ma nic swojskiego, osobliwego, malowniczego. Przeciwnie: jest to tylko geograficzny punkt, sztucznie wprowadzony do przestrzeni, która nie ma swojej własnej historii, jest ziemią bez tradycji i bez własnych mieszkańców. Dworce w Granicy

¹³⁸ Zob. J. Buzard, op. cit., s. 39.

i w Aleksandrowie miały (i do dziś mają) podobną architekturę, były nieproporcjonalnie wystawne w stosunku do miejsc, gdzie zostały pobudowane. Jeden i drugi był polityczną makietą, mającą pokazywać potęgę Imperium, do którego się wjeżdżało. Stacje graniczne i węzłowe to miejsca, gdzie najwcześniej daje o sobie znać nowoczesność. Bo to tutaj „para kosmopolityzuje narody”¹³⁹: mieszają się języki, religie, stany. Anonimowy autor obszernego sprawozdania z kolejowej podróży z Warszawy do Częstochowy tak pisał o warszawskim dworcu: „Wszystkie stany i obie płci miały tu swoich wyobrazicieli, co więcej, niby przy budowie babilońskiej wieży w miniaturze posłyszałeś wszystkie główne europejskie języki”¹⁴⁰. W dużym mieście ta różnorodność nie rzuca się tak bardzo w oczy. Inaczej jest na stacji granicznej lub węzłowej, gdzie praktycznie nie ma miejscowości i gdzie cały ruch skupia się w jednym miejscu: w budynku dworcowym i w budynkach sąsiednich, także związanych z koleją (w Granicy działał hotel). Nie było tu kultury innej niż ta, jaką przywozili ze sobą podróżni. Samo miejsce jest anonimowe, puste. Zapełniał go tylko na krótko, ale intensywnie tłum, jaki wypadał z nadjeżdżających pociągów. Zdemokratyzowanie podróżowania rodziło obawy o przyszłość. Do najbardziej charakterystycznych ujęć z relacji podróżniczych spisywanych w drugiej połowie XIX w. należą kontrastujące mocno ujęcia tego, co było przed zaprowadzeniem kolei i tego, co stało się, gdy podróż – nawet w odległe miejsce – została ułatwiona i znacznie przyspieszona. Matthew Arnold skarżył się: „Glion, już nie to samo!”¹⁴¹. Podobny los co małeńką osadę alpejską położoną nad Lemanem (a odwiedzaną przez Rousseau i Byrona) spotyka większe miejscowości. Tracą one swój urok, stają się inne niż kiedyś. Teodor Tripplin pisał:

„Jedno miasto stołeczne staje się pod względem moralnym i duchowym do drugiego dość podobnym: jednego kraju dobre lub też tylko ku wygodzie publicznej służące instytucje bywają przyjęte w drugim, tak, że dla oka podróżnika, znającego te kraje przed ćwiercią wieku, miejsca owe przestały mieć powab indywidualności. Tego przynajmniej ujemnego uczucia doświadczyliśmy, gdyśmy pędzeni parą po raz drugi odwiedzali też same miejsca, któreśmy poprzednio mozolnie i przygodowo przebiegali wózkami lub też nawet piechotą, tak jak niegdyś apostołowie. Namnożyła się także ilość turystów, chciwych wrażeń i opisujących je”¹⁴².

¹³⁹ T. Tripplin, *Wspomnienia z ostatnich podróży przez dra Teodora Tripplina*, t. 4, Warszawa 1878, s. 4.

¹⁴⁰ *Podróż koleją żelazną z Warszawy do Częstochowy*, „Gazeta Codzienna” 1847, nr 338 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁴¹ M. Arnold, *Obermann Once More*; podają za: J. Buzard, op. cit., s. 39.

¹⁴² T. Tripplin, op. cit., s. 4-5.

Bardzo znamienne jest tu ostatnie zdanie, a zwłaszcza ów portret turystów, których liczba „namnożyła się” i którzy – chciwi wrażeń i ich udokumentowania – płoszą swoją obecnością ducha dawnego „apostolskiego” peregrynowania.

Grand tour ginie w pierwszych dekadach XIX w., a wraz z nim odchodzą do przeszłości stanowe i genderowe ograniczenia w podróżowaniu. Dwa sonety o tym samym tytule *Żelazna kolej* znalazły się w tomie, w którym autorka (Karolina Wojnarowska) zasłania wprawdzie swą tożsamość, ale nie ukrywa płci (*Poezje przez Młodą Polkę*), a co więcej – wykorzystując we wprowadzeniu chwyt znalezionej rękopisu (wprowadzenie pisze znalazca, pan Antoni W., kierujący swą prośbą do Pana Wydawcy) – przedstawia się jako kobieta podróżująca samotnie¹⁴³. W zebranych w tomie tekstach zdecydowanie przeważają autorzy, ale zdarzają się też relacje spisane przez dzielne podróżniczki – choćby Annę Nakwaską czy Jadwigę Łuszczewską. W beletrystyce spotkania bohatera z samotnie podróżującą kobietą są około połowy XIX w. wykorzystywane coraz częściej. Pozycja podróżującej kobiety pozwala rozpoznać złożoność i niekonsekwencje epoki. Dobrze tę przejściowość czasów, w jakich tworzy, oddaje Władysław Syrokomla. Jego wiersz *Parowóz* (datowany: październik 1850 r.) pokazuje bardzo tradycyjny układ ról społecznych: to trochę przekorna i utrzymana w zabawowym tonie dyskusja z tymi, którym imponuje nowy wynalazek. Zwolennikom kolejowych podróży przedstawia poeta swój sposób na skrócenie i umilenie jazdy. Wygląda tak: „Gdy chcecie mieć podróż i prędką i słodką, / Usiądźcie z młodziutką i krasną szczebiotką”¹⁴⁴. Nawet jeśli weźmie się poprawkę na nie całkiem poważny tryb wypowiedzi, pozostaje wrażenie, że wygody i prędkość mierzy się w szlacheckim świecie Syrokomli zdecydowanie męskimi miarami. Droga żelazna jest tu „zimna” i obca, należy do Europy, przed którą szlachecka kultura Polski musi i może się obronić. Ale już parę lat później, gdy poeta wyruszył w podróż po Polsce i w Warszawie wsiadł do pociągu, zmienił swe niechętnie o nim zdanie i zdobył się na pochwałę, pisząc o lokomotywie: „To najwyższa potęga na poziomym świecie”. Przejściowość epoki, w jakiej Syrokomla pisze, widać też w charakterystycznej niezborności: podmiotem poematu podróżniczego jest jeszcze pielgrzym, osoba pochodząca z ery przedindustrialnej, ale sama wyprawa ma już nowoczesne rysy, jest – dzięki drodze żelaznej – szybka i bezpieczna. I gdy poeta przekracza granicę, obnaża ona swą zbiurokratyzowaną, zabijającą wszelką indywidualność stronę. Syrokomla pisze o skrupulatnej rewizji i sprawdzaniu „kart podróży”. A potem z satysfakcją dodaje,

¹⁴³ Zob. [K. Wojnarowska], *Bluszcze. Poezje przez Młodą Polkę*, Lipsk 1846, (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁴⁴ W. Syrokomla [L. Kondratowicz], *Parowóz*, [w:] tenże, *Poezje*, wydanie zupełne na rzecz wdowy i sierot autora, t. 7, Warszawa 1872 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

że kontroli nie mogły zostać poddane uczucia wędrowca, dlatego urzędnik „przepuścił kontrabandę [...] nienawiści”¹⁴⁵. Przed dotarciem do granicy bohaterem targają sprzeczne uczucia. Bo jest w nim z jednej strony podziw dla szybkości pociągu i ułatwień komunikacyjnych, a z drugiej strony – pielgrzymi żal, że w miejscach, które ledwie odnotować daje się wzrokiem, nie można pobyc, by poznać lud i jego kulturę.

Mniej więcej w tym samym czasie, w którym Syrokomla odbywał swą „pielgrzymkę” po Polsce, Józef Łepkowski skarżył się Józefowi Ignacemu Kraszewskiemu: „Przekłete koleje żelazne całą siłą szybkości swojej tak prędko nas ziębią i wynaradawiają”, zaś Edward Römer zastanawiał się w swoim dzienniku: „Do czego idą, ku czemu dążą te wynalazki, które w wypadku więcej poszanowania dają rzeczy, sprzętom, bydłu niż człowiekowi?” W podobne tony uderzał Ludwik Niemojowski w *Notatkach z podróży*. Zafascynowany widokiem wyspy Capri, nie mógł oderwać się od krajowych sporów o postęp. Pisał:

„Czyliż więc cywilizacja jest rzeczywiście postępem? Czyliż my zarzucając sieciami dróg żelaznych nasze kraje, wznosząc olbrzymie pomniki przemysłowi, nie zacieramy w sobie piękna, nie rugujemy z dusz naszych świętego zarodu cnót domowych? Czyliż huk młotów fabrycznych nie przytępia w nas głosu sumienia, a czarne kłęby dymu, buchające z wysokich kominów maszyn parowych, nie zaciemniają jasnego pojęcia o prawdziwych obowiązkach człowieka, tak jak zaciemniały jasny błękit naszego nieba, którego widok mówił nam dawniej tyle o szczęściu nieśmiertelnym? Znakomity nasz autor Kraszewski gorzko już raz wypowiedział tę prawdę, a zwolennicy postępu w materializmie oburzyli się przeciwko rzeczywiście postępowemu pisarzowi, ja więc nie śmiać podawać tu moich własnych uwag, ograniczam się na wrażeniu, jakie we mnie różnica obyczajów pomiędzy łądem stałym a małą drobniuchną, utajoną wśród przestworu wód morskich wysepką rozbudziła”¹⁴⁶.

Bardzo ważny jest kontekst tej wypowiedzi: refleksje o postępie wzbudza tu widok włoskiego krajobrazu, ściślej – południa półwyspu, skrawka łądu jakby naturalnie odizolowanego od Europy i jej czasu. Jeśli w wymiarze lokalnym to stacje

¹⁴⁵ W. Syrokomla [L. Kondratowicz], *Wrażenia pielgrzyma...*, s. 39. Poemat – jakby na przekór działającym prawom rynku – wyszedł „nakładem autora”.

¹⁴⁶ List Józefa Łepkowskiego z 2 listopada 1857 r. i urywek z dziennika Edwarda Römera z 1861 r., cyt. za: T. Kizwalter, „*Nowatorstwo i rutyny*”, s. 42-43; L. Niemojowski, *Notatki z podróży. Wyjątek drugi*, „Kronika Wiadomości Krajowych i Zagranicznych” 1858, nr 68, s. 5. Stanowisko Kraszewskiego, o jakim mowa, znalazło wyraz w powieści *Choroby wieku. Studium patologiczne* (Wilno 1857).

graniczne i stacje węzłowe unaoczniały kierunek przebiegających procesów modernizacyjnych, to w wymiarze kontynentalnym można go było najsilniej rejestrować podczas podróży po Półwyspie Apenińskim. Tu zderzenie dostojnej przeszłości z nowoczesnością dróg żelaznych odczuwało się najdramatyczniej¹⁴⁷.

Włochy do początków XIX w. są dla Europy Południem, mapa kulturowa kontynentu nie pokrywa się bynajmniej z fizyczną, Stary Kontynent kończy się wtedy na Hamburgu i Pradze (co wyłącza Skandynawię i zachodnie prowincje Imperium Rosyjskiego), na zachodzie opiera się o Pireneje (Hiszpania i Portugalia zatem nie istnieją); na mapie tej nie ma miejsca dla Grecji¹⁴⁸. Najdalszym południowym krańcem Europy jest Neapol, dalej nie ma już nic, dalej rozciąga się kraj *ubi leones*. Dla podróżnych odbywających *grand tour* pierwsze zetknięcie z Italią oznaczało przede wszystkim kontrast kolorystyczny. Gdy droga stopniowo obniżała się z przełęczy ku nizinom Lombardii, surowość przyrody alpejskiej i szarość skał ustępowały soczystej zieleni pól i błękitowi nieba. Zmieniała się pora roku: alpejskie przełęcze zatrzymywały chłód i nieprzyjemne podmuchy wiatru. Im niżej, tym bardziej dawał o sobie znać inny klimat, podróżujących z zimnej Anglii witała w Turynie lub Mediolanie pyszna wiosna¹⁴⁹. Odcinek alpejski drogi był prawdziwym wyzwaniem, forsowanie przełęczy odbywało się z udziałem miejscowych przewodników, ludzi gór, surowych i przez warunki życia jakby wyrwanych z czasu historycznego, mówiących różnymi dialektami i kultywującymi swą odrębność. Bariera gór czyniła z Włoch przestrzeń, gdzie najłatwiej dostać się mogły tylko marzenia i tęsknoty, krajinę egzotyczną, rubież Wschodu głęboko sięgającą na Zachód. Egzotykę wytwarza oraz potęguje izolacja i aż do początków XIX w. tę funkcję Orientu zaspokajała właśnie Italia. To w niej przegląda się Zachód, utwierdzając się w swej tożsamości. Italia jest dla Europejczyków kulturowo inna, a to oznacza przede wszystkim dzika, nieobliczalna, niechlujnie kolorowa, pełna zdumiewających kontrastów. Obszar, który w czasach rzymskich miał najlepszą sieć dróg, teraz ma drogi fatalne, dziurawe, kręte, spowalniające podróż, dające za to czas na kontemplowanie widoków. Wielka i piękna historia jest przykryta grubą warstwą kurzu, doskonale tę historyczność przysypaną popiołem widać w Pompejach i Herkulanum, gdzie przybysz z Europy mógł stać się świadkiem prac przy odkopywaniu z popiołów obu starożytnych miast.

Kolej zmieniała geografie Europy i – jak zauważyli to przenikliwi współcześni – zatarła koloryty lokalne. Bardzo obrazowo przedstawiła to jedna z pierwszych polskich turystek, Łucja Rautenstrauchowa, która w industrializowaniu

¹⁴⁷ Zob. D. Webb, *La Dolce Vita? Italy by Rail, 1839-1914*, „History Today” 1996, 46 (6).

¹⁴⁸ Zob. Ch. Hibbert, op. cit., s. 24-25.

¹⁴⁹ Zob. Ibidem, s. 96-99.

podróżowania widziała kres Europy zróżnicowanej i wielobarwnej. Industria zagraża narodom, bo:

„zniszczy wszelkie ich różniące rysy, zmiesza wszystkie ich kolory, a z tej mieszaniny zrobi się coś burego, ani wabiącego oko, ani nawet godnego spojrzenia”¹⁵⁰.

Podobne narzekania pojawiały się często, czytelnik znajdzie wiele tego przykładów w pierwszej części antologii, co ciekawe – zarówno w tekstach bardzo wczesnych, które akompaniowały budowie pierwszych europejskich połączeń, jak i w późniejszych, kiedy skutki zmian można już było doświadczać, pokonując wygodnie Alpy przez pierwszy wielki tunel pod Semmering. Bardzo ciekawe świadectwo pozostawił tutaj Zenon Fisz, ze smutkiem pisząc, iż kolej ucywilizowała Peszt, odzierając go z barwnej i krzykliwej orientalności. Ten sam Fisz zachwycał się jednak jazdą z Lyonu do Marsylii, która w ciągu paru zaledwie godzin pozwoliła mu przenieść się w inny zupełnie klimat¹⁵¹. Nie ma jeszcze w tej antologii tekstów o kolejach górskich, ale trzeba pamiętać, iż Rigi, na które mozolnie wspinali się także polscy romantycy, by ze szczytu móc podziwiać malowniczy wschód słońca¹⁵², od końca maja 1871 r. można już było osiągnąć bez najmniejszej fatygi, korzystając z kolei zębatej, pewnie pokonującej nieprawdopodobnie stromy podjazd¹⁵³. Dziesięć lat później pierwsi turyści dotarli na Wezuwiusz w wagonie, który zamocowany był do liny poruszanej przez stacjonarną maszynę parową. Jedno

¹⁵⁰ Ł. z G.R. [Łucja z Giedroyciów Rautenstrauchowa], *W Alpach i za Alpami*, t. 1, Warszawa 1847, (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁵¹ Zob. [Z. Fisz], *Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę*, t. 3, Wilno 1859, t. 3 (zob. przedruk w niniejszym tomie); [Z. Fisz], *Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę*, „Gazeta Warszawska” 1858, nr 21 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁵² Zob. A.E. Odyniec, *Wschód słońca na Rigi* [1830], [w:] A. Kowalczykowa, *Pejzaż romantyczny*, Kraków 1982, s. 306-307. Wiersz poprzedza dedykacja: „Do towarzyszy podróży Adama Mickiewicza i Zygmunta Krasińskiego”. W korespondencji Odyniec pisał: „Widziałem tedy, widziałem, widziałem – najprześlicniejszy wschód słońca, najcudowniejszy widok, najpoetyczniejszy krajobraz” (*Listy z podróży*, t. 2, Warszawa 1961, s. 560; cyt. za: A. Kowalczykowa, *Pejzaż...*, s. 454).

¹⁵³ Anonimowy autor artykułu, zamieszczonego w „Tygodniku Ilustrowanym” (zob. *Kolej żelazna góry Rigi*, „Tygodnik Ilustrowany” 1871, nr 183, s. 4) odnotowywał przełom kulturowy: „kolej ta [...] ma zastąpić dla turystów, wdrapujących się na szczyt alpejski, muła, osła lub kij góralski”. A na pytanie, czy nowy szlak skazi piękno krajobrazu, odpowiadał: „Nie sądzimy [...] ażeby tego rodzaju przedsięwzięcie jak kolej Rigi miało odzierać Szwajcarię i Alpy z uroku poezji: słaba ręka ludzka prawie wcale nie nadwyrężyła tu potężnego dzieła natury. Piękność pozostała nietknięta, ale więcej teraz osób będzie ją mogło podziwiać, poezja więc zyska na tym” (ibidem, s. 5). Ważnym składnikiem zachodzącego przełomu jest pojawienie się nowej roli kulturowej –

i drugie urządzenie było przełomem w dziejach ruchu turystycznego, kładło jednak kres romantycznym wspinaczkom. Na szczytach pojawiają się po raz pierwszy w historii tłumy (kolej terenowa na Wezuwiusz mogła w ciągu doby przewieźć do 300 osób)¹⁵⁴, w tych warunkach ginęła bezpowrotnie szansa na kontemplowanie „nieskalanego naturalnego piękna”, z drugiej wszakże strony obecność wielu innych dawała mocną gwarancję, że chodzi o miejsce naprawdę kulturowo ważne i godne zobaczenia. Kordian był na Mont Blanc sam i tylko w tej głębokiej samotności mógł się z egotysty przeobrazić w rewolucjonistę, Rautenstrauchowa zastanawiała się, czy za niedługo na Białą Górę nie będzie się można dostać koleją, płacąc za wycieczkę jedynie dwa złote¹⁵⁵.

Dolf Sternberger pisze, że kolej – udostępniając wszystkim chętnym Włochy – wyrzuciła stamtąd kolory i namiętności. Demokratyzacja podróżowania zniszczyła „kraj artystów”, bo wszędzie na półwyspie, jak w całej Europie, stało się monotonnie szaro. Tęsknoty artystyczne za egzotyką musiały odtąd szukać swej geograficznej lokalizacji gdzie indziej, wybór padł na północną Afrykę i Bliski Wschód. Wyruszyli tam europejscy artyści, Sternberger zajmuje się przede wszystkim niemieckimi. Tytuł pioniera artystycznego podboju Afryki przyznaje wszakże Francuzowi, Eugene’owi Delacroix, który na widok haremu miał zawołać: „To jest piękne. To jest jak w czasach Homera!”¹⁵⁶ Kolej, rzecz jasna, nie stworzyła Orientu, była jednak ważnym narzędziem do utrwalenia jego mitu. Droga żelazna posłużyła kolonizacji artystycznej i przede wszystkim ekonomicznej.

„turysty”. Rzecz znamienita: w skróconym przedruku artykułu, który dała katolicka „Prawda”, obcy „turizm” musi jeszcze ustąpić swojskiej „podróży” („Kolej ta [...] ma zastąpić dla podróżnych po tej górze muła, osła lub kij góralski”; *Kolej żelazna góry Rigi w Szwajcarii*, „Prawda” 1871, nr 30, s. 6). Kilka lat po uruchomieniu kolei bilans zysków i strat rysował się jasno: „Dawniej podróżnik chcący dostać się na sławny szczyt Rigi, skąd przed zdumionym okiem roztacza się jeden z najpiękniejszych krajobrazów Szwajcarii, musiał odbywać uciążliwą drogę, dziś usiadłszy w wygodnym wagonie w przeciągu jednej godziny znajdzie się na szczycie. Rok rocznie przeszło 100 000 turystów zwiedza tę górę” (*Kolej żelazna na górę Rigi*, „Biesiada Literacka” 1877, nr 67, s. 228).

¹⁵⁴ Zob. P. Smith, *Thomas Cook & Son’s Vesuvius Railway*, „Japan Railway & Transport Review” 1998, marzec, s. 10.

¹⁵⁵ Kolej na Mont Blanc była – przynajmniej od połowy XIX w. – znakiem głębokiej wiary w nieograniczone możliwości, jakie obiecywał postęp techniczny. Anonimowy autor *Korespondencji „Gazety Warszawskiej” z Genewy* (zob. „Gazeta Warszawska” 1856, nr 312, s. 4) pytał retorycznie: „Kto wie, czy w końcu bieżącego stulecia nie urządzią kolei na szczyt Mont Blanc lub przynajmniej Rigi”.

¹⁵⁶ Zob. D. Sternberger, *Panorama of the 19th Century. How 19th century Man Saw himself & his World & how He experienced history*, introduction by E. Heller, translated by J. Neugroschel, Oxford 1977, s. 39-41; cytata z Delacroix, s. 40-41.

3. Romantyzm prze-pisany

Zebrane w niniejszym tomie teksty podzielone zostały na cztery rozdziały. To podział umowny i z pewnością niebezdiskusyjny. Zwłaszcza w przypadku dłuższych wypowiedzi trudno mi było dokonać zdecydowanego przyporządkowania. Tym bardziej że starałem się unikać dużego skracania tam, gdzie przed taką decyzją o skrócie musiałem stanąć. Dyskurs kolejowy pojawiał się w różnych kontekstach. Znajdziemy go zatem w dłuższych wypowiedziach, np. rozprawach o maszynach parowych, w szkicach popularnonaukowych o postępie i stanie cywilizacji europejskiej, w relacjach podróżniczych, we wspomnieniach, także w dużych formach literatury fikcjonalnej (w powieści, dramacie). Są też przypadki inne, gdy droga żelazna lub jakiś jej element organizują tematycznie cały niedługi utwór: felieton, list, humoreskę, odę, bajkę. Wbrew pozorom granica między dużymi i małymi formami nie jest wyraźna. Wspominałem już o tym, iż piśmiennictwo (artystyczne, ale i popularnonaukowe) wchodzi w wieku XIX w sojusz z nowoczesnym kanałem masowego informowania, z wysokonakładową prasą. Ten sposób udostępniania tekstów (niezmiernie korzystny dla autora) wymagał dzielenia tego, co niewątpliwie stanowi całość i co w całościowej postaci docierało do czytelnika później, jako osobna edycja książkowa. W niektórych przypadkach miałem zatem trochę ułatwione zadanie, bo dłuższe wypowiedzi mogłem traktować jako odcinkowe, segmentowane wprawdzie w celach komercyjnych, ale nie bez udziału ich autora. Ta okoliczność pozwala ratować integralność dzielonych tekstów, tyle tylko że rzadko podział dokonywany przez autora / redakcję niósł emancypację partii, na których pokazaniu akurat mogło mi zależeć.

A chciałem pokazać cztery różne ujęcia tematyki kolejowej, które wyodrębniłem nie tylko ze względu na materiał, jaki prezentuję w niniejszym zbiorze, ale też biorąc w rachubę to, co stało się później, w czasach, których niniejsza antologia już nie obejmuje¹⁵⁷. Przedstawiając polski wątek wczesnych dyskusji o drogach żelaznych, chciałem zarazem pokazać XIX w. jako całość kulturową, w której jednym z zasadniczych pojęć jest postęp, zaś dominującą postawą – optymizm. Tego optymizmu nie zgasiły w Europie ani oba nieudane polskie powstania, ani burzliwe wydarzenia Wiosny Ludów, ani wyniszczająca obie strony wojna francusko-pruska. Jego kres położyło dopiero wydarzenie późniejsze: pierwsza wojna światowa. „Długi wiek XIX” (zagarniający samą końcówkę XVIII w. i początek wieku XX) jest umownie zamykany wydarzeniami jakoś dla jego charakterystyki znaczącymi. Aby trzymać się perspektywy, którą prezentują teksty komponujące

¹⁵⁷ *Inna droga* ma zaplanowany ciąg dalszy. Kulturowe (literackie) udokumentowanie spotkań z koleją, do jakich dochodziło w latach 1864-1914, ma przynieść tom *Szalony bieg*.

się w niniejszą antologię, przyjmę jako graniczne dla całego edytorskiego przedsięwzięcia dwie daty: 1814 i 1914, zamykając (z małymi wyjątkami) przegląd romantycznych zaciekawień koleją na roku 1864. Nigdy nie dość deklaracji: wszystkie użyte w tej antologii cezury mają charakter arbitralny, można (i trzeba) z nimi się spierać, nawet tak znaczące wydarzenie jak wybuch pierwszej wojny światowej nie miało przecież natychmiastowego kulturowego przełożenia w postaci jednego ważnego skutku, otwierało raczej proces, który daje się rozdzielić jedynie dla celów roboczych (by jakkolwiek syntezę historyczną móc w ogóle skończyć). Wybrałem jako początkowy rok 1814, by – w zgodzie z periodyzacyjnymi przyzwyczajeniami – operować okrągłą liczbą lat (mówi się wszak „dwudziestolecie”, gdy ma się na myśli międzywojenny okres 1918–1939), ale też by rokiem tym przypomnieć rzecz całkowicie dziś zapomnianą: publikację pierwszej polskiej pracy o maszynach parowych. Dziełko Feliksa Pawła Jarockiego wyszło w Krakowie i było, wymaganą tokiem postępowania o dostąpienie „zaszczytu doktora filozofii”, uczoną rozprawą, bronią przed szacownym ciałem profesorskim Uniwersytetu Jagiellońskiego¹⁵⁸. Wywody Jarockiego, który w zakończeniu sumiennie liczy koszty działania maszyny parowej i porównuje je z wyższymi kosztami ponoszonymi, gdy korzysta się z tradycyjnej pracy zwierząt, wypadałoby skontra-punktować nie z wybuchem wojny, lecz z katastrofą „Titanica” w 1912 r. Tak czy inaczej, XIX w. zaczyna się śmiałymi rzutami myśli, projektującymi doskonałą przyszłość, kończy zaś bolesną kompromitacją tych dalekosiężnych projektów.

Rozdział *Droga żelazna*, otwierający antologię, pokazuje rzecz ważną, którą chciałbym tutaj zaakcentować. Historię kolei w Polsce (na ziemiach polskich) datuje się zwykle od czerwca 1845 r. (otwarcie pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej) lub maja 1842 r. (otwarcie odcinka Kolei Górnośląskiej z Wrocławia do Oławy), nie jest moim celem spierać się o te daty¹⁵⁹.

¹⁵⁸ Zob. F.P. Jarocki, *Rozprawa o parnej maszynie Watta...*

¹⁵⁹ W dyskusjach o początkach kolei na ziemiach polskich rzadko uwzględnia się okoliczność niezmiernie ważną, a z dzisiejszej perspektywy wcale nieoczywistą. Otóż kwestia „drogi żelaznej” jest początkowo rozpatrywana niezależnie od siły pociągowej, którą ma się na niej stosować. Chodziło zatem najdosłowniej o „drogę” czy „kolej”, po której poruszać się by mogły pojazdy – na takich samych zasadach, jak po drodze wybrukowanej lub szosie (czyli drodze z wysypanego kruszywa). Pierwsze angielskie drogi żelazne (nazywane: *railways*, *railroads*, *tramways* lub *tramroads*, od *rail* i *tram* – „belka”; *way* i *road* – „droga”) powstają najpierw na terenach przykopalniowych, ale już w XVIII w. istnieją szlaki wykorzystywane do transportu publicznego z użyciem trakcji konnej. Anonimowy autor (*O drogach kolejnych i zaprowadzeniu ich w Niemczech*, „Magazyn Powszechny” 1835, nr 93, s. 739) pisał: „Drogi kolejne różnią się od zwyczajnych gościńców tym, że mają na sobie wzdłuż położone równoległe koleje z drzewa, kamienia lub żelaza wyrobione, po których toczą się z upodobaną chyżością umyślnie do tego przyrządzone wozy o kołach z lanego żelaza”. Na ziemiach polskich pierwszy odcinek takiej drogi (liczący

Zamierzałem za to pokazać coś zupełnie innego i donioślejszego: oto pisanie i dyskutowanie o kolei zaczyna się u nas na długo przed uruchomieniem pierwszych linii. Pozwala to wysunąć tezę, iż w tym pisaniu i dyskutowaniu wyraziła się nasza polska europejskość. Pierwsze wzmianki o lokomotywach włączył do swej rozprawy doktorskiej Stanisław Janicki w 1823 r. (praca była plonem wizyty autora na Zachodzie), o maszynach parowych wielokrotnie pisał Józef Hoene-Wroński, usiłując przekonać czytelników do swego pomysłu – „ruchomych (żywych) torów”, tańszych i praktyczniejszych niż kładzione na stałe. Nie ma sensu pytać, czy Hoene-Wroński był Francuzem urodzonym w Polsce, czy Polakiem działającym we Francji i piszącym po francusku. Był bez wątpienia Europejczykiem. Nie warto zastanawiać się, czy Edmund Chojecki (autor *Alkhadara*) to właściwie Charles Edmond (współzałożyciel gazety „Le Temps”, gdzie Verne drukował *W 80 dni dookoła świata*), a Maksymilian Jatowt z Litwy na naprawdę Jakub Gordon, „obywatel Stanów Zjednoczonych”. Nie ma sensu rozstrzygać, czy Eugen Naumann był piszącym po polsku Niemcem, czy Polakiem pochodzenia niemieckiego, człowiekiem wielce dla Poznania zasłużonym¹⁶⁰. Pisał po polsku, dotykając spraw, o jakich dyskutowała cała ówczesna Europa. Rodzina Steinkellerów przywędrowała do Krakowa z Wiednia, rodzący się kapitalizm wymagał mobilności, zmiany

niespełna kilometr szlak ułożony z belek drewnianych, łączący ówczesną pruską Hutę Królewską z szybem kopalnianym; dziś to teren nieistniejącej Huty Kościuszko w Chorzowie) powstał w latach 1801-1802; w 1812 r. drewno zastąpione zostało kutym żelazem. W końcu października 1816 r. sprowadzona została tu lokomotywa (wybudowana w Berlinie maszyna była pierwszym tego rodzaju urządzeniem skonstruowanym poza Anglią), której na miejscu – niestety – nie udało się uruchomić (pomyłono rozstaw osi, moc zaś maszyny okazała się niewystarczająca; zob. M. Clarke, *The First Steam Locomotives on the European Mainland*, [w zbiorze:] *Early Railways*, edited by A. Guy and J. Rees, London 2001). W 1836 r. położony został krótki odcinek „drogi żelaznej” w Warszawie na Solcu (do transportu zboża i mąki między młynem parowym Piotra Steinkellera a nabrzeżem wiślany). Kiedy powstawał projekt Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (Steinkeller był jednym z inicjatorów budowy), nie była jeszcze rozstrzygnięta kwestia systemu (amerykański czy angielski) i związana z tym sprawa trakcji (maszyna parowa czy konie). Jeszcze w końcu XIX w. (zob. Z. Czartoryski, *O drogach żelaznych podrzędniejszych, mianowicie w porównaniu z szosami, i najodpowiedniejszej szerokości toru dróg żelaznych wąskotorowych, z uwzględnieniem stosunków w prowincjach pruskich*, Poznań 1898) drogi żelazne o małym prześwicie (600 mm) są traktowane jako część infrastruktury gospodarstw rolnych (z wagonami poruszonymi siłą ludzkich mięśni), a zatem jako po prostu inne, lepsze drogi.

¹⁶⁰ W opublikowanej tuż po wojnie monografii, upamiętniającej stulecie kolei w Poznaniu (zob. A.H. Kaletka, *W 100-lecie otwarcia pierwszej wielkopolskiej linii kolejowej: Stargard – Szczecin*, „Kronika miasta Poznania” 1848, nr 3), autorowi z ideologicznych względów nie wypadało napisać o niemieckich korzeniach gorącego propagatora związania Wielkopolski ze światem. Niewymieniony z nazwiska Naumann występuje tu jako „patriota-Polak” (s. 179).

miejsce wymuszane były interesami. Potem Piotr Steinkeller przeprowadził się do Królestwa, gdzie w Warszawie na Solcu uruchomił nowoczesny kompleks fabryczny¹⁶¹. Nie da się zakwestionować polskości Wincentego Pola (Pohla), Wilhelma Kolberga (Colberga), Oskara Flatta, Józefa Kremera. Skomplikowana tożsamość Jana Gajewskiego, o którym pisze Norwid, czyni go bohaterem polsko-francuskim¹⁶². Antoni Gorecki (Górecki?), nawiązujący do katastrofy pod Wersalem (*Droga żelazna i kuku*), pisze po polsku, trzymając się wszakże francuskich argumentów i paryskich realiów¹⁶³.

Bardzo interesującym rysem XIX-wiecznego dyskursu technicznego jest jego umiędzynarodowienie, nie respektował on granic, a raczej swobodnie i szybko przez istniejące kordony graniczne się przemieszczał. Nim kolej zjednoczyła Europę, jednoczyło już ją dyskusowanie o drogach żelaznych. Podobnie zadziałała trauma po wypadku kolejowym z 8 maja 1842 r. Było to doświadczenie nie francuskie, ale europejskie, a to znaczyło wówczas tyle co światowe (tytuł jednego z poematów o katastrofie to *Le cri de l'humanité* [*Krzyk ludzkości*]). Angielska myśl techniczna i angielscy inżynierowie wędrują od wczesnych lat 30. XIX w. Docierają też do Królestwa, razem z nimi docierają wiadomości, bardzo często podawane z pierwszej ręki, a zatem w tłumaczeniach. Kiedy układałem antologię, zdałem sobie sprawę, jak wielką rolę grają w pierwszej połowie XIX w. przekłady. I ile trudu trzeba było włożyć w stworzenie polskich odpowiedników obcych terminów¹⁶⁴. Jakub Gordon ma sporo racji, kiedy dostrzega w XIX-wiecznym świecie ukształtowanie się jednego, ponadnarodowego języka w handlu¹⁶⁵. W tym samym czasie i z podobną intensywnością kształtuje się jeden język techniki kolejowej. Ma on, bo musi, swoje narodowe narzecza, ale i one nie zachowują absolutnej czystości i odrębności, odwrotnie – odmiany te powstają jako twory styku kulturowego, są

¹⁶¹ Zob. R. Kołodziejczyk, *Bohaterowie nieromantyczni. O pionierach kapitalizmu w Królestwie Polskim*, Warszawa 1961.

¹⁶² Zob. C.K. Norwid, *Na zgon ś. p. Jana Gajewskiego, polityczno-polskiego emigranta, inżyniera francuskiego, zabitego eksplozją maszyny parowej w Manchester 1858 lipca*, (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁶³ Zob. A. Gorecki, *Droga żelazna i kuku*, [w:] tenże, *Kłosek polski, czyli nowy zbiorek poezji*, Paryż 1843, (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁶⁴ Zob. wczesne, tłumaczone doniesienia o kolejach: M. Ławicki, *Drogi żelazne i działa parowe* [przekład z rosyjskiego], „Dziennik Wileński” 1825, t. 2; M. Ławicki, *O drogach żelaznych i o sposobie ich budowania* [przekład z niemieckiego], „Dziennik Wileński. Nauki Stosowane” 1826, t. 3; [F. X. von] Baader, *Nowe drogi żelazne. (Streszczenie)*, „Pamiętnik warszawski umiejętności czystych i stosowanych” 1829, t. 3.

¹⁶⁵ Zob. J. Gordon, *O postępie wiedzy ludzkiej*, s. 52.

hybrydyczne, łączą pierwiastki swojskie z obcymi. Historia polskiego języka kolejowego nie doczekała się dotąd badacza, który pokazałby, jak rodzime procesy adaptacyjne oddawały wektor kulturowego oddziaływania. Tak jak w rodzimej dyskusji o modernizacji można w XIX w. wyróżnić różne podejścia do języka. Rzecz ciekawa: w słownictwie technicznym na ogół zwyciężała opcja prozachodnia, nie udało się zastąpienie obcych słów polskimi: „parogon” przegrał z „lokomotywą”, „wóz” – z „wagonem”, „przewodnik” – z „konduktorem”, „dalopis” czy „skorobłyk” – z „telegrafem”. Zebrane w pierwszym rozdziale fragmenty łączą ogólne podejście do nowego wynalazku (spojrzenie z abstrakcyjnej perspektywy), łączy też wspomniana już przeze mnie europejskość.

Tę europejskość polskiego dyskursu kolejowego z pierwszej połowy XIX w. warto kojarzyć z inną cechą. Otóż w sposobie pisania o drogach żelaznych, w typach obrazowania i w słownictwie zaznacza się żywotność i powaga tradycji oświeceniowej. Polecam uwadze czytelnika ten kierunek odczytywania. Doskonale go widać w matrycach obrazowych, w tworzywie słownym przerośni i w poszczególnych wyrazach. Ludwik Pietrusiński pisał, iż za sprawą dróg żelaznych „cała oświecona Europa stanowić będzie jedną rodzinę”¹⁶⁶ i łączył w tym stwierdzeniu oświeceniowy kult jasności i romantyczne poszukiwanie całości organicznej. W dziesiątkach przykładów znaleźć można dług zaciągany w oświeceniu, faworyzowanie widzenia (oglądania, patrzenia, wystawiania, wywyższania, blasku), bo przede wszystkim wzrokiem szacuje się wielkość nowego wynalazku. Prawdziwym katalogiem figur stylistycznych, semantycznie związanych z widzeniem, jest oda Franciszka Morawskiego *Droga żelazna*. Warto tę odę przeczytać w porządku sugerowanym przez autora, tj. po wierszu *Żeglarz powietrzny*¹⁶⁷. W *Drodze żelaznej* są nawiązania i do podróży w przestworzach, i do jej bohatera, który „z powietrznej wróciwszy żeglugi, / Spojrzał w świat ten nieprzejrzany / I jak świat ten wielki, długi / Dwa bliźnie druty narzucił tej ziemi, / Wsiadł w rydwan pary i puścił się niemi”. Nie jest to bohater w żaden sposób skonkretyzowany, to „człowiek”, światły Europejczyk, słowem: abstrakt. Abstrakcyjna jest też sceneria wiersza, stąd powtórzone słowo „świat”, nadające scenie skalę, nad którą nie zapanuje się wzrokiem. A jednak w utworze właśnie do wzroku czyni się apel nieustanny. Nowy wynalazek rodzi się tu z myśli, co „zajaśniała słońcem”, dzięki drodze żelaznej stało się „jaśniej w świetnym wieku dziele”. Za sprawą epokowego

¹⁶⁶ L. Pietrusiński, *Wspomnienia z Wenecji...* (zob. przedruk w niniejszym tomie); anonimowy autor z „Kalendarza krakowskiego na rok 1850” pisze to samo o parowozach, które „łączą całą oświeconą Europę w jedną rodzinę” (zob. *Parowóz*, przedruk w niniejszym tomie).

¹⁶⁷ Zob. F. Morawski, *Żeglarz powietrzny*, [w:] tenże, *Pisma...*, t. 1: *Poezje*, Wrocław 1841; *Droga żelazna*, tamże (zob. przedruk w niniejszym tomie).

wynalazku (a właściwie dwóch, bo jest przecież jeszcze „powietrzna żegluga”) potężnie całe stulecie. Tę potęgę przekłada poeta na blask, stąd wyspekulowany obraz, który trudno zobaczyć, a gdzie wiek XIX „nad całą masą czasów / Lotnym meteorom świeci”. Oda kończy się pędem wyobrazonego pociągu-wieku. Wczesniejszy meteor nabiera teraz nowych kształtów, ożywa („Rozwinął skrzydła olbrzymie”). Morawski musiał znać praktykę nazywania lokomotyw, widział zapewne zamocowane do kotła tabliczki z ozdobnym liternictwem. Jego własny abstrakcyjny pociąg-meteor-ptak też ma imię: „Naprzód”¹⁶⁸.

Franciszek Morawski nie pozwala odbiorcy na geograficzne zlokalizowanie swego pociągu, przebiega on abstrakcyjną przestrzeń, bo choć pojawiają się w wierszu nazwy własne (Alpy, Tatry), to jednak nie po to, by przedstawiany wynalazek skonkretyzować, a przeciwnie, żeby podkreślić bardziej jego cywilizacyjną uniwersalność. Anonimowy reporter „Gazety Codziennej” miał już przed sobą inną drogę żelazną, która biegła w konkretnej przestrzeni fizycznej, łącząc Warszawę z Częstochową¹⁶⁹. Te realia nie przeszkodziły mu przedstawić innej podróży, którą podejmuje cała ludzkość, a przynajmniej jej najbardziej oświecona część. Rzecz ciekawa, ta wyobrażona podróż biegnie ku górze. Jest to ruch wznoszenia się człowieka. Wiek XIX to – jak czytamy – epoka „olbrzymich pomysłów”. Sieć połączeń kolejowych, których budowana Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska była przecież jeszcze wątłą nitką, pokazuje, iż „wysoko już zabiegła cywilizacja”. Cywilizacja europejska jest tu potężna jak niebo gwiazdziste. Postęp to droga do gwiazd, ku nowym planetom. Tej wyprawie towarzyszy optymizm, stulecie, które zaprzęgåło do pracy parę, to dopiero zapowiedź przyszłości, po nim zapewne „zabłyśnie nowa era potęgi i blasku”. Ludwik Pietrusiński, zauroczony pociągiem, który zawiązał go do Wiednia, ustami jednego z bohaterów swej relacji (Starszego turysty) wyraził życzenie pod adresem kolei: „niech żyje wynalazek, będący dźwignią

¹⁶⁸ Morawski napisał odcę o kolei tak jak wcześniej Naruszewicz o balonie – nie widząc chwalebnego wynalazku (zob. P. Kaczyński, *Balon. Zapiski z lektury*, [w zbiorze:] *Czytanie Naruszewicza. Interpretacje*, pod redakcją T. Chachulskiego, Wrocław 2000). Nie wiadomo, czy *Drogę żelazną* czytał autor okolicznościowego wierszyka noworocznego *Pierwszy stycznia 1846*, jaki ogłoszony został w „Kurierze Warszawskim” (zob. 1846, nr 1, s. 2-3), ale jadący pociąg niewątpliwie podziwiał nie raz. To doświadczenie (zapewne wsparte jakąś szkołą klasycystycznej poetyki) podpowiedziało mu taki obraz: „Z dała wśród mroźnej zawiei / Mkną po żelaznej kolei / Lokomotywa, wagony, / Warczą koła, a zaś z rury / Bucha gęsto dym ponury / I znika wiatrem niesiony. / Na samym szczycie maszyny, / Powabny z miny, z czupryny, / Skacze młodzieniec wesoło, / Miłym śmiechem pięknej twarzy / Kogo spotka, to obdarzy, / A ludzi pełno wokoło. / «Ej, kto ty jesteś, młodzianie?» / *Czterdziesty szósty* mój panie”, itd. Pociąg z Nowym Rokiem wiezie w wagonach różne dobra dla Warszawy, ich wyliczenie wypełnia resztę wierszowanki.

¹⁶⁹ Zob. *Podróż koleją żelazną z Warszawy do Częstochowy* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

oświaty tak silną jak kompas lub prasa drukarska! Niech żyją i mnożą się jak na niebie gwiazdy!” I przewidywał, iż kolej stanie się „windą dla rodu ludzkiego do wydobycia go z gnojówki trosk codziennych, [...] balonem do weselszego, umysłowego, prawdziwie człowieczego pobytu na tym padole...”¹⁷⁰.

Widzenie, oglądanie, patrzenie, wystawianie pojawia się w zebranych w *Drodze żelaznej* tekstach także w innym uwikłaniu, by wyrażać nie korzyści z wynalazku, to, co ludzkość przez usprawnienia komunikacyjne zyskuje, ale przeciwnie – to, co podróżując pociągiem bezpowrotnie się traci. Bo widzieć więcej nie musi oznaczać: więcej wiedzieć. Metaforyka wizualna gra więc rolę podwójną, z jednej strony waloryzuje twory „oświeconej Europy”, z drugiej – pozwala przekazać prawdę, iż jadąc szybko i oglądając dużo, zdobywa się wiedzę powierzchowną, naskórkową, martwą. Tu znów warto odwołać się do paraleli kolej – fotografia. Obraz fotograficzny zniekształca żywe doświadczenie, wycina z tego, co ciągle, złożone i wielozmysłowe, mały prostokąt i bezdusznie kopiuje. Odpowiednikiem obiektywu aparatu jest okno w wagonie, zamykające obraz na małej powierzchni, panoramizujące widok planu dalszego i rozmywające (rozpuszczające) przedmioty, jakie znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie poruszającego się wagonu. Fryderyk Nietzsche napisał:

„Wskutek niesłuchanego przyspieszenia życia duch i oko przyzwyczajają się do połowicznego lub fałszywego widzenia i sądenia, i wszyscy stają się podobni do podróżnych, którzy poznają kraj i lud z okien wagonu”.

I dodawał:

„Niepokój nowoczesny. [...] Ta ruchliwość jest tak wielka, że owoce wyższej kultury nie mają już czasu dojrzewać: jest to tak, jak gdyby pory roku następowały po sobie za szybko. Z powodu braku spokoju cywilizacja nasza zdążyła do nowego barbarzyństwa”¹⁷¹.

Z diagnozą Nietzschego, charakterystyczną, bo sformułowaną za pomocą analogii kolejowej, współbrzmi wiele sądów, jakie wypowiedziane zostały w zgromadzonych w *Drodze żelaznej* tekstach. Teofil Nowosielski pisał jeszcze ostrożnie, iż koleje „zmieniają świat w jedną wielką promenadę”¹⁷². Anna Nakwaska sięga po

¹⁷⁰ L. Pietrusiński, *Wspomnienia z Wenecji...* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁷¹ F. Nietzsche, *Ludzkie, arcyłudzkie* [1878-1879], przełożył K. Drzewiecki, Kraków 2010, s. 191, 192.

¹⁷² T. Nowosielski, *Koleje żelazne i wozy parowe*, [w:] tenże, *Humoreski*, Warszawa 1841 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

argumenty mocniejsze i ciemniejsze obrazy. Chyba najbliższej stylistyki Nietzschego znajdzie się pisarka, gdy powie, iż kolej to „siła nicości”¹⁷³.

Jeszcze jeden rys z tekstów z części pierwszej chciałbym uczynić widocznym. Wiązałbym go z romantyczną swobodą kompozycyjną. Bardzo dobrze pokazuje tę cechę dziełko, które wyszło spod pióra pisarza-amatora, „nadkonduktora Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej”. *Kolejnik życia przy kolei żelaznej...* jest przedziwną kompozycją¹⁷⁴, gdzie widać i ambicje etnografa zbierającego „gawędy wagonowe”, zapisującego rozmaite anegdotki, śmieszności zaobserwowane oraz posłyszane w pracy, i aspiracje artysty, których owocem jest poemat pod wielce naukowym tytułem *Korzyści kolei żelaznych i ich udział w cywilizacji rodu ludzkiego*. W poemacie znajduje się dłuższa debata na temat tego, co dają ludzkości maszyny parowe i drogi żelazne, a później następuje partia anegdotyczna, zatytułowana *Pociąg spacerowy*, a przedstawiająca zabawną historię wyprawy do Skierniewic, okraszona opisem parku skierniewickiego i uwagami na tematy obyczajowe. Józef Rutkowski był literackim amatorem, ciekawym przykładem powstającej na kolei warstwy inteligenckiej. Tę samą co u niego wieloskładnikowość wypowiedzi dostrzec można w dziele Ludwika Pietrusińskiego (we fragmentach przedrukowanych w rozdziałach *Droga żelazna* oraz *Na dworcu kolei i w wagonie*), we *Wrażeniach pielgrzymy* Władysława Syrokomli, w *Kartkach z przejażdżki po Europie* Józefa Ignacego Kraszewskiego. Otwartości kompozycyjnej wybitnie sprzyjała forma, która w antologii jest bogato reprezentowana. Myślę o relacji podróżniczej.

Droga żelazna zbiera teksty, gdzie przeważa perspektywa szeroka i abstrakcyjna. W części drugiej (*Na dworcu kolei i w wagonie*) gromadzą się relacje dotyczące miejsc, w których codzienność i nowoczesność komunikacyjna spotykały się ze sobą i były doświadczane w bezpośredni sposób. List Zygmunta Krasieńskiego do Delfiny Potockiej¹⁷⁵ to kunsztowne studium psychologiczne, w którym

¹⁷³ A. Nakwaska, *Wspomnienie krótkiej podróży 1844 roku*, „Pielgrzym” 1845, t. 1 (zob. przedruk w niniejszym tomie). Zob. też anonimową recenzję dwu tomów relacji podróżniczych Włodzimierza Budzyńskiego („*Niemcy*” i „*Szwajcaria*” przez Włodzimierza Budzyńskiego, „Dziennik Literacki” 1857, nr 24, s. 198-199), którą zamyka taka oto ocena: „Ten opis zaleca się lekkim obrobieniem i podniesieniem strony estetycznej zwiedzanych okolic, jest wszelako za nadto pobieżny i jakby w wagonie żelaznej kolei pisany”.

¹⁷⁴ Zob. J. Rutkowski, *Kolejnik życia przy kolei żelaznej oraz różne gawędy wagonowe z dodatkiem opisu parochodów przez... nadkonduktora Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, rejestrowanego kolegią*, Warszawa 1853, (zob. przedruk w niniejszym tomie). Józef Rutkowski wydał wcześniej *Parochód diabłem czyli przesady gminu*, Warszawa 1847 (w całości przedrukowany w *Kolejniku...*).

¹⁷⁵ Zob. Z. Krasieński, *Listy do Delfiny Potockiej*, opracował i wstępem poprzedził Z. Sudolski, t. 2, Warszawa 1975 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

analizowane są stany człowieka daremnie czekającego na dworcu na przyjazd ukochanej. Jest to list układany jeszcze w czasach przedtelegraficznych. Jego nadawca nie może liczyć na wiadomość, która dotarłaby do niego szybciej, niż trwałby przejazd osoby lub transport poczty, dlatego odwiedza dworzec „po cztery razy na dzień”, w rytmie przyjazdu pociągów, za każdym razem pomnażając swoje uczucie zawodu. Wszystko na dworcu w Kolonii, w miejscu gdzie ma nastąpić spotkanie, budzi niechęć czekającego. Sytuację któregoś dnia komplikuje inny przyjazd, powrót zespołu kolońskich śpiewaków z Belgii. Na dworcu jest nadspodziewany ruch: „Przeraziłem się, widząc te tłumy, ten motłoch – tym trudniej mi będzie Ciebie dojrzeć, znaleźć”. Temperatura oczekiwania podnosi się wraz z tym, jak do dworca zbliżają się kolejne pociągi, „buchając parą i piszcząc okropnie”. Tu pojawia się obraz niechętniej czekającemu i zwodzącej maszyny. Krasieński pisze o niej przejmująco: „z daleka niby to za każdą razą Ciebie mi wiezie, a z bliska pusta jest i kłamliwa, i próżna jak nicestwo”. Podobny w tonie jest list do Augusta Cieszkowskiego¹⁷⁶, tym razem jednak nie tęsknota za nieprzyjeżdżającą ukochaną, a rozstanie z ojcem jest źródłem traumy, którą – tak jak poprzednio – wzmacnia jeszcze sceneria dworcowa. W Kolonii był tłum, ścisk przypadkowo spotkanych osób, w Szczakowej nie ma nic, krajobraz przypomina pustynię. Granica Królestwa oglądana z zewnątrz budzi całkiem podobne skojarzenia do tych, jakie wywoływała w Kolonii maszyna: piasek wydaje się wysypany – „jakby na oznaczenie punktu, w którym się zaczyna potęga nicestwa!” I w scenie pożegnania, i wcześniej – w obrazowaniu próżnego wyczekiwania stan duchowy Krasieńskiego przenosi się na przestrzeń, na najbliższe otoczenie, które potworniej, przeraża pustką lub, przeciwnie, wpędza w lęk anonimowym, mechanicznie poruszającym się tłumem. Upiorniej też kolej: w Kolonii lokomotywa przypomina „diabła czarnego z krwawymi oczami”, biegnące zaś ku granicy Królestwa szyny są podobne do „idących w nieskończoność knutów, gotowych co chwila podnieść się, wstrząsnąć się, i spaść z góry...”.

Męki Krasieńskiego pokazują jeden rodzaj emocjonalnego zagospodarowania przestrzeni dworcowej, są też inne, choćby wspomniane już wcześniej przeze mnie doznanie technologicznej wzniosłości. Najwyraźniej zarysowuje się ono u Łuszczewskiej¹⁷⁷, która ogląda most tczewski dwukrotnie – raz przejazdem, późną nocą, a potem, odbywając specjalną przechadzkę z dworca. Oszałamia najpierw

¹⁷⁶ Zob. Z. Krasieński, *Do Augusta Cieszkowskiego*, [w:] tenże, *Listy do Augusta Cieszkowskiego, Edwarda Jaroszyńskiego, Bronisława Trentowskiego*, opracował i wstępem poprzedził Z. Sudolski, t. 1, Warszawa 1988 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁷⁷ Zob. [J. Łuszczewska], *Wycieczka do Gdańska przez Deotymę* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

dworzec, „utwór z samego żelaza i kryształu”. Postój służy wszakże innemu celowi: podróżni idą „złożyć pokłon miejscowemu zjawisku”. Religijna stylistyka przygotowuje czytelnika na doznanie, które zrazu nie mieści się w słowach, i ten fragment relacji, oddający pierwsze wrażenie po wejściu na most, wydaje mi się najbardziej autentyczny: „Wtedy coś mi się dziwnego stało, nie mogłam się odnaleźć z myślami, jak osoba, która ma sen tak nadzwyczajny, że nawet śpiąc mu się dziwi”. To mniej doskonale i trochę rozwlekłe echo zawołania Mickiewiczowskiego Pielgrzyma: „Bo w żyjących języku nie ma na to głosu”¹⁷⁸. Most dubluje naturę, obłaskawia przepaść, ujarzmia rzekę, ale tym bardziej porusza, poraża wielkością pracy, jaka została włożona w jego budowę¹⁷⁹. Doświadczenie wzniosłości bierze się tu z masywności, ciężaru, rozpiętości przesł, a więc z tego, co w naturze poraża przez swoją nieogarniętą wrokiem wielkość. Tu jednak jest jeszcze jeden czynnik wzbudzający silne emocje: dynamika i pęd pokonujących most pociągów. Spacer po tczewskim moście jest doświadczeniem quasi-religijnym, jakąś formą nowoczesnego rytuału. Budowla ma też swoich kapłanów. Łuszczewska spotyka tajemniczą postać w czerwieni. Dopiero po chwili podróżniczka rozpoznaje w niej pokrytego czerwoną farbą robotnika malującego stalowe konstrukcje.

Druga część antologii zawiera dłuższy fragment wzięty z narracji podróżniczej promotora „turyzmu”, Ludwika Pietrusińskiego. Jako kompetentny komentarz do dzieła Pietrusińskiego wykorzystam tu końcówkę rozważań Kraszewskiego, poświęconych ekspansywności podróżopisarstwa:

„Nie wiem, czyli by już pod rubrykę romansu zaciągnąć nie wypadało tych podróży, wrażeń podróży, wspomnień podróży, obrazów z podróży itp., które wszelkiej klasyfikacji umykając się, nie należą pewnie do krajoznawstwa i ze względu na formę do artystycznych utworów liczyć się powinny. – Liczba ich wielka teraz we wszystkich literaturach, których smakowi ułamkowości dobrze odpowiadają. Nie są to powieści drobne, już humorystyczne, już żartobliwe, już łzawe, zszyte nicią podróży? Cała różnica, że w romansie osoby działają różne, tu jedna – podróżny – i wiele podrzędnych, ukazujących się i niknących, komparsów; że w powieści jedność czasu – tu z różnych epok obrazki się mieszają. Ale zawsze zbliża

¹⁷⁸ A. Mickiewicz, *Droga nad przepaścią w Czufut-Kale. Mirza i pielgrzym*, [w:] tenże, *Dzieła*, t. 1, Warszawa 1955, s. 273.

¹⁷⁹ Zob. uwagi Edmunda Burke’a dotyczące wzniosłości, którą wywołuje widok budowli: *Doświadczenia filozoficzne o pochodzeniu naszych idei wzniosłości i piękna*, przełożył P. Graff, Warszawa 1968, s. 87-88; zob. też D.E. Nye, *American Technological Sublime*, Cambridge (Mass.) 1994, rozdz. *Bridges and Skyscrapers: The Geometrical Sublime*.

obrobienie takie podróże do powieści, której niejako nowy rodzaj stanowią, rodzaj jakiś zbiorowy”¹⁸⁰.

Pietrusińskiego relacja z podróży z Lipnika do Wiednia zawiera geograficzno-historyczną panoramę mijanych miejscowości. Uwaga autora skupia się jednak bardziej na tym, co dzieje się wewnątrz wagonu i co o świeżo wybudowanej kolei dowiedzieć się można od współpodróżnych. A usłyszeć można o wielu rzeczach, skutkiem czego trafia do czytelnika mnóstwo szczegółów, które trudno byłoby zgromadzić, gdyby podróżnego zajmowały tylko zaokienne widoki. Bohater relacji nie wojażuje zresztą sam, towarzyszy mu kobieta (Julia), zainteresowanie okazywane damie niezbyt sprzyja temu, by chłonąć świat zewnętrzny. Jest w tej relacji jakiś bezład, jakaś nadmiarowość, bo atrakcyjność kobiecego (i wytęsknionego) towarzystwa nie pomaga w skupieniu się na doznaniach zmysłowych, jakie niesie przemieszczanie się pociągiem. Zbyt wiele ról bierze na siebie autor, próbując różnych narracji i różnych perspektyw poznawczych. Wątek romansowy wypada tu bardzo blado, jeśli może zainteresować, to właśnie przez to, iż demonstruje, jak narracja podróżnicza, która rozwija się wewnątrz kolejowego wagonu lub na dworcu, taki wątek uruchamia. Bo większość scen, jakie przynoszą utwory z części drugiej, ma tę samą parę bohaterów: to on i ona, złączeni na czas podróży przestrzenią przedziału lub poczekalni, bliscy sobie bliskością wymuszoną przez nowy środek transportu, przez wspólny czas wyczekiwania na pociąg lub podróżowania w jednym wagonie.

Narracja Pietrusińskiego znakomicie potwierdza rozpoznania Kraszewskiego. Jej dokumentarny i autentyczny zapewne kościec (wypad drogą żelazną do Wiednia) wygładzony został przez wprowadzenie fikcyjnych figur, w których usta włożone zostały informacje prawdziwe, niepozyskane wszakże w trakcie jazdy, zdobyte skądinąd, a wymagające uzasadnienia fabularnego, by mogły trafić do opowiadania i dać czytelnikowi bogatszy obraz drogi i ciekawszy portret opowiadającego. Wśród tematów, których pojawienie się uzasadnia pojemna formuła dywagacji wokółpodróżnych, są też uwagi o prawdopodobnej przyszłości literatury pięknej, w której kolej dostarczy nowych miejsc („dwory, dworce, bahnhofy, sale pasażerskie”), nowych sytuacji, przede wszystkim jednak przyspieszy tempo zdarzeń i rozrzuci je po całej nowoczesnej Europie.

Na dworcu i w wagonie spotykają się ludzie przypadkowo. Z tą przypadkowością i anonimowością wiąże się wymuszona bliskość, ta oznacza zaś możliwość

¹⁸⁰ J.I. Kraszewski, *Przeszłość i przyszłość romansu*, „Tygodnik Petersburski” 1838, nr 29 i 50; cyt. za: *Polska krytyka literacka (1800-1918). Materiały*, t. 2, redaktor Z. Szmydtowa, Warszawa 1959, s. 98-99.

podglądania i przymus podsłuchiwania. Katalogowanie współpodróżnych w oparciu o podpatrzone i podsłyszane to jeden z chwytów artystycznych, jakie pozwalają rozwijać się narracjom dworcowym. Korzysta z tego chwytu reporter „Gazety Codziennej” opisujący dworzec w Warszawie przed odejściem pociągu do Częstochowy, wykorzystuje go Zenon Fisz, gdy na „debarkaderze” rozpoznaje „doświadczonych i niedoświadczonych podróżnych”¹⁸¹, a potem na dworcu w Mysłowicach poznaje różne strategie przekraczania granicy i różne typy nowoczesnych podróżników. Katalogowanie można przeprowadzać z punktu widzenia podróżującego, Józef Korzeniowski daje w *Podróżomanii* inną perspektywę: szacują tu polskich podróżnych carscy urzędnicy z komory celnej. Rzecz dzieje się w komedii, gdzie ostrze krytyki kieruje się przeciwko bezmyślnemu podróżowaniu na Zachód, z którego nie przywozi się nauk, a tylko świecidełka („kupię sobie laseczkę ze złotą gałką i pejczy z jedwabnym końcem”¹⁸²) i kontrabandę. Przy okazji jednak charakteryzuje pisarz rosyjskich urzędników, którzy mają płatnych informatorów i drżą, by któryś nie zaniósł niewykorzystanej denuncjacji gdzieś wyżej. Na dworcach dzieje się też akcja komedii Aleksandra Fredry, która zdaje się potwierdzać prognozę, jaką dawał Pietrusiński. Wszystko się tu zmienia w trybie błyskawicznym, co prowokuje do takiej oto oceny rozgorączkowanej współczesności:

„Ależ, dalibóg, na tej żelaznej kolei wszystko pędzi, zmieniają się stosunki jak parą pędzone. [...] No! Dalibóg, świat dzisiaj pędzi... byle tylko z kolei nie wyskoczył. No!”¹⁸³

W części *Na dworcu i w wagonie* znalazły się teksty dokumentujące powstawanie nowej praktyki kulturowej, jaką jest czytanie w podróży¹⁸⁴. Zenon Fisz sporządza listę przedmiotów niezbędnych do kolejowych wojaży. Jest wśród nich książka („Bierze się podróżny tłumoczek do ręki, sygaro do ust, bilet do kieszeni i z książką w ręku wsiada do wagonu [...]”), która później okaże się wydawnictwem specjalnie do towarzyszenia podróżnemu zaprojektowanym,

¹⁸¹ Zob. *Podróż koleją z Warszawy do Częstochowy* (zob. przedruk w niniejszym tomie); [Z. Fisz], *Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę*, „Gazeta Warszawska” 1856, nr 328; 1858, nr 345 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁸² J. Korzeniowski, *Podróżomania. Komedja w 4 obrazach przez...*, „Pismo Zbiorowe Wydane przez Józefata Ohryzko” 1859, t. 2, s. 81.

¹⁸³ A. Fredro, *Z Przemysła do Przeszowy. Komedja w 2 aktach*, „Biblioteka Warszawska” 1897, t. 1 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁸⁴ Zob. W. Schivelbusch, *The Railway Journey. Trains and Travel in the 19th Century*, translated from the German by A. Hollo, Oxford 1980, s. 66-72.

„przewodnikiem”¹⁸⁵. O kolejowych przewodnikach i albumach z widokami pisał Wincenty Pol, szkicując konsekwencje, jakie nowy środek transportu da kulturze, a piśmiennictwu w szczególności¹⁸⁶. Książka naukowa leży po stronie tych dóbr, które wedle Józefa Korzeniowskiego usprawiedliwiają podróże na Zachód, na drugim biegunie są „głupstwa i małpiarstwa”, wyjazdy dla blichtru, dla pokazania się, dla dogodzenia własnej próżności, słowem – „podróżomania”, która finansowo rujnuje i duchowo wyjaławia Polaków. Czytanie w podróży jest formą budowania własnej przestrzeni tam, gdzie okoliczności zewnętrzne minimalizują obszar, jakim można wyłącznie dysponować, i skazują na niechciany dotyk. Lektura stanowi formę ucieczki od sytuacji, gdy innego nie tylko widzi się z bliska, gdy ta sama bliskość zmusza do słuchania i podsłuchiwania, gdy wreszcie obecność współpodróżnych lub ich bagaży staje się fizycznie wyczuwalna. Podróż koleją zabiera wolność, a w najlepszym razie bardzo ją ogranicza. W tekstach z omawianej części bardzo często padają informacje o godzinach. Przed odjazdem pociągu „indeks zegaru łączy się ciągle wzrokiem”¹⁸⁷. Potem, już w trakcie jazdy, godziny są ważne, bo dają orientację, gdzie się jest i kiedy można będzie liczyć na zjedzenie posiłku. Wolność podróżującej jednostki uszczupla ograniczenie przestrzeni: najpierw w sali poczekalni, potem – jeszcze dokuczliwsze – we wnętrzu wagonu¹⁸⁸. Sposobem na powetowanie tych strat i odbudowanie suwerenności własnego świata, do którego nie ma wstępu nikt inny, jest czytanie lub oglądanie zaokiennych krajobrazów. Jedno i drugie pozwala też inaczej przeżywać czas.

Część trzecia antologii, zatytułowana *Czarowna jazda*, zbiera fragmenty relacji podróżniczych, które próbują znaleźć językowy ekwiwalent dla wrażeń wizualnych kształtowanych przez niespotykaną wcześniej prędkość ruchu. A jaka to była prędkość? Oto jedna z prób przybliżenia tej wielkości:

„Z uczynionych postrzeżeń nad prędkością różnych ruchów otrzymano następujące wypadki, które tym są ciekawsze, że dają wyobrażenie o chyżości parowych wozów, czyli samojazdów po kolejach żelaznych. Ekstrapocztka konna w Niemczech ubiega na sekundę 7 stóp, wrona ulatuje 32, samojazd parowy

¹⁸⁵ [Z. Fisz], *Listy z podróży* (zob. przedruk w niniejszym tomie). „Przewodnikiem”, o jakim mowa, mógł być opasły tom: J. Flasiński, *Przewodnik dla podróżujących w Europie podług najnowszych źródeł ułożony z dodaniem mapy drożnej kolei żelaznych i dróg pocztowych*, Warszawa 1851.

¹⁸⁶ Zob. W.P. [W. Pol], *Listy z wycieczki* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁸⁷ [Z. Fisz], *Listy z podróży* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁸⁸ Szerzej piszę o tym w książce: *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007, rozdz. *Deadline. Jeszcze o opowiadaniu kolejowym*.

ujeżdża 40, dzięki gęsi – 120, jaskółka – 123, kula działowa – 1800, wiadomość telegraficzna – 3700. Stąd się okazuje, że wozami parowymi ledwie chyżość lotu wrony zdołano przewyższyć¹⁸⁹.

„Chyżość lotu wrony” ma w zacytowanym urywku wartość oceny: ciężar ocenia-
nia spoczywa tutaj na wronie, autorem notatki jest ktoś podróżowaniu kolejowe-
mu niechętny, a wymowa całości wskazuje na polemiczne nastawienie autora. Tam
bowiem, gdzie prędkość jazdy pociągu przedstawia się jako cywilizacyjną zdo-
bycz i najwyższe osiągnięcie myśli technicznej, zjawia się nie wrona, a jakiś ptak
o lepszej symbolicznej reputacji, zwykle orzeł. Nawet jednak w tym nieprzychyl-
nym kolei stanowisku wyraża się charakterystyczne podejście do kolei. Idzie o to,
iż zarówno tempo, jak i płynność ruchu wagonu z obserwatorem jest szacowana
wedle skali związanej nie z przemieszczaniem się po ziemi, lecz z lotem w prze-
stworzach. Czasownik „leci”, bardzo często używany w XIX-wiecznych opisach
podróżowania pociągiem, znaczy ruch, który odbywa się ponad ziemią. I swobodę
(„Lotem ptaka spadliśmy na Pruszków”¹⁹⁰).

Część trzecią bardzo trudno było mi uformować z dość oczywistego wzglę-
du. W XIX-wiecznych relacjach spojrzenie przez okno wagonu jest na ogół czyn-
nością chwilową, przeniesienie wzroku z wnętrza na zewnątrz dokonuje się na
krótki czas, powrót spojrzenia do środka przedziału następuje szybko, zaokienny
widok bowiem, choć atrakcyjny i niezwykle, męczy wzrok. Partie poświęcone
oglądaniu mijanych krajobrazów są krótkie, kilku-, kilkunastozdaniowe, przepla-
tane fragmentami utrwalającymi inne doznania podmiotu (obserwowanie pasażer-
ów, podsłuchiwanie rozmów, czytanie czy rozmyślanie). Tych zaokiennych do-
znań wzrokowych nie można jednak lekceważyć, są one krótkie, migawkowe, ale
tworzą niesłychanie ważny składnik doświadczeń wynoszonych ze stechnologi-
zowanego przemieszczania się. Doznania te da się – z grubsza biorąc – scharakte-
ryzować przez dwa zabiegi, którym wskutek prędkości poddawane są oglądane
obrazy: łączenie i rozdzielanie. Przesuwanie się obserwatora ze stałą prędkością
pozwala na doświadczenie panoramiczności, obserwowanie bez ram, bo zaokienny
widok układa się w ciągłą kompozycję, zdaje się odwijać przed oczami podróż-
nego – jak wizualna taśma¹⁹¹. Zenon Fisz ma do kolei stosunek chłodny („Poezja
podróży znikła od czasu, jak kocioł parowy zamienił dla nas konie”). Kiedy jed-
nak podróżuje wzdłuż doliny Rodanu, zapomina o swojej niechęci i zmienia się
w gorącego admiratora nowego środka transportu:

¹⁸⁹ *Szybkość samojazdów parowych*, „Magazyn Powszechny” 1836, nr 109, s. 870.

¹⁹⁰ „Kurier Warszawski” 1845, nr 267 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁹¹ Zob. W. Schivelbusch, *The Railway Journey*, rozdz. *Panoramic Travel*.

„Była to cudowna panorama, na którą przed rozpowszechnieniem dróg żelaznych może tylko ptak mógł patrzeć w ten sposób, jak ją widziałem teraz. [...] W nieprzerwanym ciągu wszystko to rozwijało się przed nami jak dwie wstążki, zamalowane w najrozmaitsze desenie”¹⁹².

Władysław Syrokomla także chwytła panoramiczność, której nie dałaby mu podróz w tradycyjnym, pielgrzymim tempie: „A wszystko w jeden zamęt zlewa się... kojarzy, / Nie schwycisz kształtu drzewa ani ludzkiej twarzy...”¹⁹³. Bogusz Zygmunt Stęczyński, piechur doskonały, szuka podobnych rozwiązań stylistycznych, gdy drogę do Raciborza pokonuje pociągiem: „Wszystko się tylko miga, jakby mgłą oblane, / Jakby jedno za drugim było przerzucane!”¹⁹⁴

W części *Czarowna jazda* znalazły się fragmenty dość krótkie, co zapowiada już drugi przytoczony urywek, to jest zadziwiająco uboga w szczegóły narracja Łucji Rautenstrauchowej, upychająca pięciogodzinną jazdę z Brna do Wiednia w jedno zdanie. W tej nader skąpej w obrazowanie relacji podstawowe znaczenie ma formuła „lotem ptaka”, bo w niej czytelnik musi znaleźć uzasadnienie dla tego, czego w tekście szukać na próżno. Skoro bowiem podróz odbywa się w tak nieprawdopodobnym tempie i skoro tak bardzo przemieszczanie się drogą żelazną skazuje podróżującego na pasywność (turystkę wszak para „u bram Wiednia postawiła”), to ten dramatyczny pośpiech (lot prawie) wymaga skrótu, elipsy, znaczącego zaniemówienia. Wielosłowność wydaje się nie na miejscu, gdy pociąg pędzi, a zaokienne widoki zmieniają się tak szybko, że relację, która chciałaby ten pęd oddać, spowalniałoby nieuchronnie tempo językowej artykulacji. Dotrzymać kroku jeździe i naśladować językowo perspektywę ptasią (tak nienaturalną dla człowieka!) można tylko wymowną elipsą.

Ciągłość tego, co wypełnia dalszy plan obserwacji, idzie w parze z odczuciem odrealnienia świata, przez który się przejeżdża. Sprzyja temu wydatnie bariera fizyczna, szyba. Gdy okno jest uchylone, wrażenia wzrokowe intensyfikowane są przez mechaniczne dźwięki i wonie. Zarówno wtedy, kiedy okno jest otwarte, jak i wówczas, gdy jest zamknięte, między obserwatorem a oglądanym krajobrazem zjawiają się kłęby parowozowego dymu, obraz rozmyty przez prędkość co chwilę

¹⁹² [Z. Fisz], *Listy z podróży* (zob. przedruk w niniejszym tomie); por. ujęcie Edmunda Chojeckiego (*Czechia i Czechowie przy końcu pierwszej połowy XIX stulecia przez...*, t. 1, Berlin 1846 [przedruk w niniejszym tomie]): „Wędrowiec, ptaszym lotem pędząc w wagonie, widzi przed sobą przesuujące się jak w panoramie coraz nowe widoki i kraje”.

¹⁹³ W. Syrokomla [L. Kondratowicz], *Wrażenia pielgrzyma* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁹⁴ B.Z. Stęczyński, *Śląsk. Podróż malownicza w 21 pieśniach wyśpiewał...* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

traci jeszcze ostrość lub przeciwnie – odzyskuje wyraźniejsze kontury. Te efekty wizualne (wzmocnione akustyką i wrażeniami kinetycznymi) wprawiają obserwatora w stan pośredni między jawą a snem. Józef Brzowski w swej krótkiej relacji wspomina o nadzwyczajnym stanie świadomości, w jaki wprawiła go droga z Drezna do Lipska („Zatrzymanie na stacji trwało tylko kilka minut, nie dano czasu do spoczynku i posiłku, wrażeń twoich nie mogłeś nawet obrachować i drugim je objawić; czarowna jazda rozpoczęła następny bieg swój [...]”). Brzowski notuje też inne dziwne uczucie: gdy pędzący pociąg mija się z innym, jadącym w przeciwnym kierunku. Koniec jazdy oznacza tu kres „szalonej podróży”¹⁹⁵, niezwykłej przez nieludzkie tempo, ale też wskutek wrażeń, które narkotyzując, zaburzają w podróżnym poczucie rzeczywistości. Jeśli dodać do tego lekturę, przerywaną spojrzeniem za okno lub drzemką, podróż nowoczesna okaże się rodzajem transu, przemieszczaniem się ciała w przestrzeni fizycznej i osobliwą wędrówką ducha.

Ruchome okno łączy widoki w panoramę, ale zarazem dzieli, wycina ramą z mijanego krajobrazu pojedyncze ujęcia, stale się zmieniające, ale niepozwalające zapomnieć obserwatorowi, że jego pole percepcji zostało sztucznie ograniczone. Przemieszczanie się piechotą, jazda wierzchem lub otwartym powozem zapewniają nieograniczony kąt widzenia, oglądanie z wewnątrz przedziału zdaje się niepełnowartościowe. Franciszek Salezy Dmochowski narzekał: „Otwarte okna w wagonach ukazują nam tylko boczną część widnokręgu, co chwila uciekającego przed nami, lecz całości uchwycić niepodobna”¹⁹⁶. Podróżowanie pociągiem, by satysfakcjonować poznawczo, musi być podparte wiedzą, jakiej nie zdobędzie się obserwując, trzeba ją uzupełnić przewodnikiem (zwanym też niekiedy „gidem”) lub przebyć drogę jeszcze raz, najlepiej tradycyjnie – spacerem bądź konno. Kolejowe przewodniki, które ukazują się coraz powszechniej od połowy XIX w., pozwalały powetować zubożenie pola obserwacji, jakie narzucają okno i prędkość. Dużą rolę miała tu do odegrania fotografia. Bardzo wcześnie wnętrza angielskich wagonów zdobią zdjęcia, przedstawiające najciekawsze miejsca, przez które przebiegała linia kolejowa. Anne M. Lyden, analizując materiały promocyjne amerykańskich i europejskich przedsiębiorstw, zwraca uwagę, iż zamieszczane fotografie pokazywały ujęcia niedostępne dla podróżnego (np. widok jego pociągu na tle mijanego krajobrazu, most widziany z profilu lub z ukosa), były zatem zapisem tego, czego nie można było zobaczyć, decydując się na komfort i bezpieczeństwo jazdy pociągiem¹⁹⁷.

¹⁹⁵ Zob. J. Brzowski, *Jazda koleją żelazną. (Wrażenia artystyczne w podróży po Niemczech i Francji przez...)*, „Dziennik Warszawski” 1852, nr 92 (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁹⁶ F.S. Dmochowski, *Wycieczka do starych Prus* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

¹⁹⁷ Zob. A.M. Lyden, *Railroad Vision. Photography, Travel, and Perception*, Los Angeles 2003, s. 81. Poprzednikiem fotografii promocyjnych były zamawiane przez towarzystwa kolejowe

Ilustrowany przewodnik systematyzował doświadczenia i uzupełniał je, budował wiedzę, której podróżnik, nawet najbardziej wyćwiczony w obserwowaniu, nie mógł zgromadzić. Jazda z książkowym przewodnikiem rekompensowała bezpośredni kontakt z krajobrazem, ale zarazem stawała się przez drukowane scenariusze schematyczna, wtórna, przewidywalna, pozbawiona spontaniczności i świeżości, którymi cechowało się przedindustrialne wędrowanie¹⁹⁸.

W podróżach, których echo brzmi w zebranych w tomie tekstach, ważne są wszystkie zmysły, ale jeden zyskuje pozycję specjalną. To wzrok. W części pierwszej (*Droga żelazna*) przedstawiam teksty, gdzie o nowym wynalazku mówi się za pomocą metafor wizualnych: kolej jest widoczna w XIX-wiecznym świetle, lokomotywa wznosi się jak pomnik, usprawnienia komunikacyjne podnoszą człowieka ponad poziomą codzienność, dzięki zdobyczom techniki ludzkość robi kolejne kroki itp. Nie są to obrazy, które można dosłownie zobaczyć, użycie słów nazywających wzrokową percepcję jest tu przenośne, ale znaczące jest właśnie, iż wagę i znaczenie wyraża się tutaj za pomocą wielkości, które są obserwowalne. W części drugiej (*Na dworcu kolei i w wagonie*) zebrane zostały teksty, gdzie widzenie jest już prawdziwym kontaktem fizycznym – z osobami czekającymi na ten sam pociąg, zajmującymi ten sam wagon, czytającymi, wyglądającymi przez okno lub też badającymi wzrokiem współpodróżnych. W części trzeciej (*Czarowna jazda*) zgromadziłem wypowiedzi, które zapisują nową wrażliwość wzrokową i estetyzację zaokiennej przestrzeni. Dwa rodzaje przestrzeni ulegają transformacji najbardziej radykalnej: góry i fabryki. John Urry pisze, iż bezpieczny punkt obserwacyjny (może nim być wnętrze wagonu) przerabia niegościnniego teren w miły dla oka pejzaż¹⁹⁹. Poruszający się wagon daje odczucie panowania nad przestrzenią, dynamicznie zmieniające się zaokienne widoki każą myśleć o przedstawieniu teatralnym, inscenizowanym specjalnie dla podróżnych, nasuwają też skojarzenia z malarstwem panoramicznym, ważną składową przestrzeni publicznej XIX-wiecznych metropolii²⁰⁰. Jadąc przez Semmering, Józef Ignacy Kraszewski widzi za oknem „przesadzoną dekorację teatralną”. W oglądanym przez pisarza spektaklu uczestniczy i alpejska przyroda, i to, co „geniusz człowieka narzucił dzikiej naturze”²⁰¹.

cykle grafik, ilustrujących nowo otwarte linie (zob. F.D. Klingender, *Art and the Industrial Revolution*, edited and revised by A. Elton, New York 1968, rozdz. *Documentary Illustration*; M. Freeman, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven 1999, rozdz. *Representations in Art*).

¹⁹⁸ Zob. J. Buzard, op. cit., s. 157-158.

¹⁹⁹ Zob. J. Urry, *Spojrzenie turysty*, przełożyła A. Szulżyńska, Warszawa 2007, s. 232-234.

²⁰⁰ Zob. D. Sternberger, *Panorama of the 19th century*, rozdz. I. *Natural / Artificial*.

²⁰¹ J. I. Kraszewski, *Kartki z przejażdżki po Europie w r. 1858* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

Podobne wrażenia pozostawiają obszary zindustrializowane. Mijane szybko i z bezpiecznej odległości fabryki, huty i kopalnie zalecają się podróżnemu kompozycją z kominów, wież wyciągowych, pióropuszy dymu i łun nad paleniskami. Henryk Schmitt w korespondencji do żony kwituje swoje śląskie doświadczenie wzniosłości typowym dla takiej sytuacji toposem niewyraźności: „Jest to widok niedający się opisać prawie”²⁰².

Podróż drogą żelazną do Krakowa ma w połowie XIX w. dwie odsłony. Najpierw, tzn. w okolicach Granicy, Mysłowic i Szczakowej jest płasko i monotonnie (nastój pogłębia sztywne zachowanie się urzędników celnych), ale od Trzebini widoki stają się ciekawsze – i za sprawą rzeźby terenu, i za sprawą ludzi. Teodor Żychliński pisał z zachwytem: „Im bliżej dojeżdżaliśmy Krzeszowic, tym większym wdziękiem uśmiechała się ku nam przyroda i krajobraz piękniejszym się stawał”²⁰³. Ciekawe jest w tym obrazie zdynamizowanie przyrody: to ona inscenizuje przed pasażerem spektakl, który w miarę zbliżania się do Krakowa, zyskuje na atrakcyjności. Tym bardziej że prócz pagórków, strumieni i wąwozów uczestniczą w nim aktorzy: wieśniacy i wieśniaczki, wystrojeni dla oglądających ich z pociągu widzów, formują na drózkach i łąkach żywe obrazy. Ujęcie teatralizujące zaokienną przestrzeń utrzymane zostaje do końca, krótko przed krakowskim dworcem pociąg mija „schludne domki przedmieścia, maleńkimi zdobne ogródkami”. A potem – „przed obszernym stawa dworcem”. Krakowski dworzec kolejowy w czasach, o których pisze Żychliński, miał krytą szklanym dachem część peronową, przyjeżdżające pociągi dostawały się zatem do środka bryły, wysiadający podróżny musiał tę zamkniętość widzieć od wewnątrz. Dla naszego podróżnego liczy się wszakże spektakl i to każe zatrzymać się pociągowi „przed” dworcem, by móc go – jak przestrzeń od Trzebini – ogarnąć wzrokiem i podziwiać. Kolej w XIX w. bezpośrednio przekształcała przestrzeń fizyczną, zmieniała ją też pośrednio, tworząc nową jakość, której złożony charakter trafnie oddaje zestawienie „kraj-obraz”. Epoka nowoczesności ma w swej głębokiej prehistorii wynalazki ułatwiające oglądanie (teleskop, mikroskop) i praktyki symbolicznego zawłaszczania terenu (mapy, panoramy malarskie), drogi żelazne były następnym krokiem w kształtowaniu nowoczesnych relacji wzrokowych ze światem. Jest to także nowy rozdział w historii sztuki przedstawiającej. Obserwowanie z okna wagonu pozwalało bowiem – przez utrwalające je słowo – pokazywać widzenie.

Część trzecia zawiera *Aneks*, gdzie przedrukowałem tekst luźniej związany z resztą. Jest to polski przekład opowiadania, ogłoszonego we „Fraser’s Magazine” (w 1846 r.), które wydało mi się niezmiernie interesującą zapowiedzią formy,

²⁰² H. Schmitt, *List do żony*, (zob. przedruk w niniejszym tomie).

²⁰³ T. Żychliński, *Z Mysłowic do Krakowa*, (zob. przedruk w niniejszym tomie).

jaka zdobędzie w Anglii wysoki poziom pod piórem Charlesa Dickensa. Nic nie wiem o autorze *Zmory...*, pozycji tej nie odnotowuje monumentalna, trzyczęściowa bibliografia poświęcona historii brytyjskich kolei²⁰⁴. Pokazuje ona wszakże, że gatunek *railway ghost story*, cieszący się w Anglii dużą popularnością w latach 1860–1900, wykształcił się już w czasach, gdy kolej nosiła na sobie jeszcze stempel technologicznej i kulturowej nowinki. W tomie *Szalony bieg* przewidziałem rozdział, któremu nadałem tytuł *Pociąg nadzwyczajny* (tytuł zapożyczony z opowiadania Franciszka Pika), a który pokaże kolejowe podróże – dziwne i przerażające. Ich najznakomitsze artystyczne kształty znajdzie po pierwszej wojnie światowej Stefan Grabiński. Czytelnik znający *Demoną ruchu* wyczuje zapewne w *Zmorze...* klimat niesamowitości, którym oddychają bohaterowie *Maszynisty Grota czy Ślepego toru*.

Ostatnia część antologii bierze tytuł od wiersza Teofila Nowosielskiego *Koleje życia*. Centralnym wydarzeniem tej części jest katastrofa, w której podróż kolejją zdaje się najsugestywniej odmalowywać dramat życia ludzkiego. Polska „kolej” w znaczeniu etymologicznym to „śląd, jaki pozostawiają koła”, „koleja”, „koleina” albo po prostu „droga”. Metaforyka związana z drogą służy nazywaniu sytuacji egzystencjalnych nie tylko w polszczyźnie, skojarzenie życia z fizycznym przemieszczaniem się należy do kulturowych uniwersaliów, które zna epoka przedindustrialna i przedkolejowa. Nowoczesność zaczyna się wraz z ułatwieniami transportowymi, znakiem dojrzałości cywilizacyjnej są w XIX-wiecznej Europie stałe szlaki komunikacyjne, przed wszystkim jednak drogi żelazne. Wczesne opisy parowozu wydobywały z niego podobieństwo do istoty żywej, spożywającej pokarmy, oddychającej i wydalającej. Tę analogię najmocniej uwyrażniała nagła śmierć maszyny: katastrofa. Rozwój kolei znaczą spektakularne wypadki. O pierwszym z nich wspomina Stanisław Janicki: w 1815 r. eksplozja wozu parowego w Newbottle zabija kilkanaście osób²⁰⁵. Głośnym echem odbiła się w Europie śmierć Williama Huskissona, deputowanego do angielskiego parlamentu, który zginął potrącony przez parowóz w czasie inauguracyjnej jazdy na trasie Liverpool – Manchester, we wrześniu 1830 r.²⁰⁶ Najboleśniej doświadczeniem wczesnej epoki pary był jednak wypadek, do jakiego doszło pod Wersalem późnym popołudniem 8 maja 1842 r.

²⁰⁴ Zob. *A Bibliography of British Railway History*, compiled by G. Ottley, foreword by J. Simmons, London 1983; *A Bibliography of British Railway History. Supplement*, compiled by G. Ottley, foreword by J. Simmons, London 1988; *Ottley's Bibliography of British Railway History. Second Supplement*, compiled by G. Boyes, M. Searle and D. Steggles, preface by G. Ottley, foreword by A. Scott, York 1998. Każda z tych części ma identyczne rozdziały, w tym trzy poświęcone bezpośrednio różnym przekazom kulturowym (*The Railway in Art, The Railway in Literature, Humour, Humorous Drawing and Satire*).

²⁰⁵ Zob. S. Janicki, *O maszynach parnych* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

²⁰⁶ Wspomina o niej m.in. Leon Ludwik Sapieha (zob. *Wspomnienia...*, przedruk w niniejszym tomie).

Wiadomość o tragedii wersalskiej dotarła do Polski mniej więcej po tygodniu. Znalazła się na pierwszych stronach gazet jako najważniejsze z doniesień z Francji. Prasa polska w trzech zaborach korzystała z materiałów francuskich, obraz katastrofy, jaki wyłaniał się nad Wisłą, kształtował się tak, jak pisano o nim nad Sekwaną. W doniesieniach o wypadku kilka spraw wysunęło się na plan pierwszy. Przede wszystkim rozmiar tragedii. „Gazeta Wielkiego Księstwa Poznańskiego” w pierwszym anonsie podawała:

„Wczoraj, w niedzielę wieczorem, po 5 godzinie na parysko-wersalskiej kolei żelaznej okropne nieszczęście się wydarzyło. 150 osób zostało pokaleczonych, a 30-40 spaliło się”²⁰⁷.

„Gazeta Warszawska” i „Gazeta Lwowska” pisały zaś, powołując się na ogłoszenia, które przyklepiano na rogach ulic, o 1200 osób rannych i 200 zabitych²⁰⁸. Poruszała nie tylko liczba ofiar, ale przede wszystkim wygląd zwęglonych ciał, niemożliwych do identyfikacji („Kto się spalił, wiedzieć nie można, bo z szczątków kości nikogo poznać niepodobna.”²⁰⁹). Za francuską prasą podawano rozmaite szczegóły tragedii. Także ten:

„Opowiadają rozmaite wypadki, prawdziwie okropne. I tak między pomieszanymi zwłokami spalonych ofiar znaleziono blisko siebie dwa pierścienie ślubne,

²⁰⁷ „Gazeta Wielkiego Księstwa Poznańskiego” 1842, nr 111 (z 17 maja), s. 682. „Kurier Warszawski (1842, nr 127, s. 614; z 18 maja) informował: „Listy prywatne donoszą o okropnym nieszczęściu zaszłym na kolei żelaznej z Paryża do Wersalu; wskutek gwałtownego roztrzaskania się parowozu około 150 ludzi miało utracić życie lub ciężko są ranione [...]”. „Gazeta Krakowska” (1842, nr 114, z 21 maja) podawała jeszcze inną liczbę ofiar: „W niedzielę na kolei żelaznej do Wersalu okropne spotkało pasażerów nieszczęście: konwój zapalił się i ze 160 osób w pierwszych 4 wagonach siedzących ledwie 20 ratowało się oknami, ale i te nie bez uszkodzenia; przy wyskakiwaniu bowiem wielu ręce i nogi połamało lub innym sposobem na miejscu zgruchotanych zostało”. I dalej: „Względem istotnej liczby zabitych i rannych zachodzi wątpliwość”; „[...] z pewnością przypuścić można, że niewiele brakuje do sta, którzy na miejscu zginęli lub zgruchotani wśród okropnych męczarni skonali”.

²⁰⁸ Zob. „Gazeta Warszawska” 1842, nr 130 (z 21 maja), s. 2; „Gazeta Lwowska” 1842, nr 61 (z 24 maja), s. 395.

²⁰⁹ „Gazeta Lwowska” 1842, nr 60 (z 21 maja), s. 389. „Gazeta Warszawska” (1842, nr 128, s. 2; z 19 maja) sięgała po jeszcze bardziej makabryczne obrazy: „Trupy tworzą dotychczas stos bezkształtnych nie do rozpoznania mas, czarno opalonych, zwapnionych przez ogień kości i płatów mięsa”.

na których daty wyróżnione okazują, że ich właściciele dniem pierwszej, to jest w sobotę zaślubili się”²¹⁰.

Ta śmierć świeżo poślubionej pary musiała przemawiać do wyobraźni czytelników, pokazując, jak nietrwałe jest szczęście człowieka i jak nieprzewidywalne są ludzkie losy w świecie, który za sprawą nauki wydawał się jaśniejszy i zrozumiały bardziej niż kiedyś. Obrączki znalezione w miejscu katastrofy przychodzą na myśl Ludwikowi Pietrusińskiemu, gdy jego pociąg nagle i z nieznanых powodów wyhamował²¹¹. Śmierć i ślub powiązał w fabularną jedność Józef Bohdan Wagner w jednoaktówce, która już w lipcu 1842 r. weszła na afisz warszawskiego Teatru Rozmaitości.

Kolej żelazna wersalska to komedia. Kwalifikacja gatunkowa staje się bardziej czytelna, gdy zestawia się tragiczną śmierć młodej pary w pociągu wersalskim z fabułą, gdzie katastrofa pozwala związać się parze młodych bohaterów – Nini i Julianowi. Tragiczne wydarzenia są tłem akcji, nie pokazuje się ich na scenie, a jedynie przedstawia w relacjach osób, jakie w nich brały udział. Finał sztuki o katastrofie jest inny niż ten znany z relacji prasowych. Cnota zostaje tutaj nagrodzona. Ojciec młodej, który w Wersalu chciał przypomnieć się królowi (uratował mu kiedyś życie), dostaje bowiem okazję, by jeszcze raz zaskarbić sobie dożgonną wdzięczność. Wyciąga tym razem z płonącego wagonu bogatego Hrabiego, który w podzięcie ofiarowuje finansowe wsparcie dla młodych. Boża opatrność, o której kilkakrotnie mówią bohaterowie, tryumfuje w ostatniej scenie. Dostrzeża to też niedoszły konkurent do ręki Nini, kwitując rozwiązanie słowami: „Ja się tylko jeszcze krzywię; / Ale się także rozśmieję, / Jeśli przyjmiecie życzliwie / Nasze żelazne koleje”²¹². Tytułowa „kolej żelazna” to artystyczna kopia tej historycznej, spod Wersalu, ale przede wszystkim znak boskiej mądrości, gwarant porządku, jaki panuje w świecie nawet wówczas, gdy dla oka wkrada się w ten świat chaos. Wagner drobniaczkowo trzyma się realiów, jakie znał najpewniej z doniesień prasowych²¹³. W tekście pobocznym precyzyjnie lokalizuje czas: „Rzecz dzieje się

²¹⁰ „Gazeta Warszawska” 1842, nr 130, s. 2. „Gazeta Lwowska” (1842, nr 61, s. 395) tak to przedstawiała: „W popiele znaleziono tuż przy sobie dwa pierścionki: daty na nich wryte świadczą, iż właściciele tychże przed dwoma dniami byli zaślubieni”.

²¹¹ Zob. L. Pietrusiński, *Wspomnienia z Wenecji...* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

²¹² J.B. Wagner, *Kolej żelazna wersalska*, s. 17.

²¹³ Pomysł na fabułę mogły podsunąć historie, jakie przedstawiała prasa: „Sędziwy margrabia St. Priest, ojciec posła naszego [sic!] w Kopenhadze, znajdował się w tym konwoju, który uległ tak okropnemu przypadkowi, ale towarzysząca mu sześćioletnia wnuczka uprosiła go, żeby wysiadł w Sèvres, bo chciała widzieć króla, który, jak mówiono, o tej porze znajdował się

w Paryżu dnia 8 maja 1842 roku”; „bije godzina dziewiąta [wieczór] na zegarze pod ścianą”²¹⁴. Ojciec Nini wraca feralnym pociągiem, wysiada w Sèvres, chwilę potem następuje katastrofa. Nim dotrze do domu, Paryż wie już o nieszczęściu. Wszystkie przywołane okoliczności okazują się ważne dla optymistycznej wymowy sztuki. Przygotowują anagnorezę: poczciwy ojciec rozpoznaje w nieznanym cudem uratowanego z katastrofy, ocalony Hrabia poznaje swego wybawiciela. Los, który zdawał się wcześniej nie sprzyjać młodym, teraz obdarza ich fortuną.

O innej śmierci w kolejowych realiach pisze Cyprian Kamil Norwid w wierszu upamiętniającym Jana Gajewskiego²¹⁵. I inaczej przede wszystkim wyklada sens tego tragicznego wydarzenia. Wspólne dla obu utworów, które dzieli przepaść poziomu artystycznego, jest mówienie o sprawach egzystencjalnych językiem kolejowych wypadków. Warszawa, która ogląda i oklaskuje sztukę Wagnera, żyje jeszcze w epoce przedkolejowej²¹⁶. Wystawienie jednoaktówki pokazuje, jak bardzo ta epoka musiała być już rozdyktowana o drogach żelaznych i jak bardzo paryskie (francuskie) problemy musiały wydawać się uniwersalne, skoro pokazywano je polskiemu widzowi. Wiersz Norwida ma zupełnie inny kontekst historyczny,

w Sèvres. Konwój odjechał, nim powrócili. Czerstwy jeszcze starzec, nie mogąc znaleźć powozu, postanowił pieszo powrócić z swoją wnuczką do Paryża. Już była godzina jedenasta, wystawmy sobie, z jaką rozpaczą i trwogą pan Priest (syn) oczekiwał swego ojca i córki, kiedy już od dawna rozeszła się w stolicy wiadomość o okropnym nieszczęściu, które się zdarzyło na kolei wersalskiej. Na pamiątkę tego cudownego ocalenia młoda dziewczynka otrzymała złoty krzyż z wrytym rokiem i dniem tego wypadku, który przez całe swe życie nosić będzie na szyi” („Gazeta Warszawska 1842, nr 130, s. 2; z 21 maja); „Fabrykant Diurje opowiada w gazetach, że w niedzielę 8 b.m. znajdował się z swoją córką, trzema wnuczkami i boną w jednym z wagonów już obalonych i ogarniętych płomieniami, gdy niespodziewanie mężczyzna (którego odzież opisuje) z narażeniem własnego życia całą tę rodzinę uratował i jeszcze fabrykanta zmusił do przyjęcia 20 fr[anków] na drogę do Paryża” („Kurier Warszawski” 1842, nr 131, s. 632; z 21 maja).

²¹⁴ J.B. Wagner, *Kolej żelazna wersalska*, s. 1.

²¹⁵ Zob. C.K. Norwid, *Na zgon ś. p. Jana Gajewskiego, polityczno-polskiego emigranta, inżyniera francuskiego, zabitego eksplozją maszyny parowej w Manchester 1858 lipca* (zob. przedruk w niniejszym tomie).

²¹⁶ *Kolej żelazna wersalska* była w repertuarze warszawskiego Teatru Rozmaitości przez dwa i pół roku, ostatnie przedstawienie (siedemnaste, odegrane na deskach Teatru Wielkiego) można było obejrzeć 12 lutego 1845 r. Jesienią 1844 r. trwały intensywne prace przy budowie Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, 28 listopada odbyła się już pierwsza jazda na odcinku do Pruszkowa (uroczystość zaszczylił obecnością Namiestnik Paskiewicz; zob. „Kurier Warszawski” 1844, nr 320). Nie da się wykluczyć, że zejście ze sceny sztuki Wagnera (przypominającej straszliwą w skutkach katastrofę) miało związek z finalizacją połączenia z Grodziskiem. Kolej wzbudzała rozmaite lęki, sztuka Wagnera mogłaby je wzmocnić i ukonkretnić.

w 1858 r. drogi żelazne zdążyły się już utrwalić w europejskim krajobrazie, coraz trudniej było ich oponentom znaleźć przekonujące argumenty, szybkość i bezpieczeństwo podróżowania stale wzrastały, o katastrofie spod Paryża mało kto już pamiętał. Śmierć Jana Gajewskiego nie mogła mieć tej wymowy co tragedia podparyska. Nie wiadomo, czy Norwid o tamtej wiedział. Warto jednak zwrócić uwagę na charakterystyczne proporcje: oto wielka tragedia z 1842 r. nie zgasiła optymizmu. Alphonse de Lamartine, przemawiając we francuskim parlamencie trzy dni po katastrofie, przekonywał: „cywilizacja jest także polem walki, gdzie wielu ginie dla podboju i rozwoju wszystkich”²¹⁷. Przypadkowa śmierć Jana Gajewskiego, polskiego inżyniera w służbie francuskiej, odbierającego w lipcu 1858 r. lokomotywy w Manchesterze, stała się natomiast materiałą dla wiersza, który miał mówić o świecie chylącym się ku upadkowi, pchanemu przez człowieka ku samozagładzie. Śmierć Polaka na Zachodzie jest prefiguracją losu całej cywilizacji, którą napędza kult materii.

Do wypadku w fabryce Atlas Iron Works w Manchesterze doszło w piątek rano, 2 lipca 1858 r., w czasie rutynowej próby ciśnieniowej, której poddana została jedna z wyprodukowanych lokomotyw. Lokomotywa należała do serii czterdziestu maszyn zamówionych przez Rosję, a sfinansowanych przez francuski bank Crédit Mobilier, udziałowca rosyjskiego Głównego Towarzystwa Dróg Żelaznych. Testowany kocioł parowy rozerwany został wzdłuż linii nitowania, wskutek eksplozji śmierć na miejscu poniosło 7 osób. Prasa brytyjska prezentowała scenę wypadku jako „makabryczne widowisko”:

„Trudno oszacować, ile osób było przy próbie, ale po eksplozji zabudowania w pobliżu miejsca katastrofy przedstawiały makabryczne widowisko, ziemia i ściany na powierzchni wielu jardów kwadratowych były pokryte krwią i ludzkimi szczątkami, które rozrzucone zostały we wszystkich kierunkach. Głowa jednego nieszczęśliwca została przerzucona przez ulicę Bridgewater i znaleziono ją na dachu budynku odległego o blisko sześćdziesiąt jardów. Pan Thomas Forsyth, dobrze znany i wysoko wykwalifikowany dyrektor zakładów, był wśród zabitych, jego głowa była bardzo pogruchotana przez siłę eksplozji, a jego ciało mocno poparzone. Ciało pana Dawsona, szefa kotlarzy, było rozerwane na kawałki. Pan James Mawson, szef inżynierów, był okropnie poparzony i – po przetransportowaniu do szpitala – zmarł wkrótce wskutek obrażeń”²¹⁸.

²¹⁷ Cyt. za: M. Baroli, *Le Train*, s. 72.

²¹⁸ *Fatal explosion at Manchester*, „The Examiner” 1858, nr z 3 lipca. Zob. niemal identyczne relacje: *Explosion at Manchester. Seven persons killed*, „Daily News” 1858, nr z 3 lipca; *Explosion at Manchester. Seven persons killed*, „Liverpool Mercury” 1858, nr z 3 lipca; *Dreadful boiler explosion at Manchester*, „Jackson’s Oxford Journal” 1858, nr z 10 lipca.

Lista ofiar śmiertelnych wypadku obejmowała początkowo 7 osób, na liście najciężej rannych znalazło się także (rozmaicie zapisywane) nazwisko John Gajewski. Parę dni po katastrofie stan Gajewskiego był na tyle ciężki, że jego przyjaciołom nie pozwolono odwiedzić poszkodowanego²¹⁹. 7 lipca, pięć dni po wypadku, Jan Gajewski zmarł, stając się dziewiątą śmiertelną ofiarą eksplozji (5 lipca zmarł w szpitalu Gustaw Cohn, drugi z Polaków rannych w feralnej próbie)²²⁰. Krótco potem redakcja dziennika „Glasgow Herald” zamieściła następujący list czytelnika:

„Jako że świętej pamięci pan John Gajewski, którego śmierć w następstwie okropnej eksplozji w Manchesterze ogłosiliście w waszej gazecie 9 lipca, nie był, jak napisano, rosyjskim inżynierem i nie był zatrudniony przez rosyjskie, ale przez francuskie towarzystwo kolejowe; a – co więcej – był polskim politycznym wychodźcą (dla którego przypisane określenia byłyby hańbiące), będę wdzięczny, jako jego bliski przyjaciel i towarzysz wygnania, za poprawienie tego błędu przez zamieszczenie niniejszego listu w waszym następnym wydaniu.

Proszę przyjąć wyrazy uszanowania / K. Bobczyński”²²¹.

Uroczysty pogrzeb Gajewskiego odbył się dopiero 11 września w Paryżu. Ceremonia pożegnalna tak zapisała się w pamięci jednego z uczestników, relacjonującego to wydarzenie w liście do Teofila Lenartowicza:

„Jedenastego t.m. pochowaliśmy przywiezione z Anglii zwłoki nieodżałowanej straty przyjaciela Twego Gajewskiego... Pod koniec pogrzebu przyszedł

²¹⁹ Zob. *The late boiler explosion at Manchester*, „Daily News” 1858, nr z 7 lipca.

²²⁰ O śmierci Cohna zob. *ibidem*; „The Leeds Mercury” 1858, nr z 8 lipca; o śmierci Gajewskiego zob. „The Leeds Mercury” 1858, nr z 8 lipca. „Kurier Warszawski” (1858, nr 207, s. 1108), informując o śmierci Gajewskiego i Cohna, podawał jako datę zgonu dzień eksplozji: „W nieszczęśliwym wypadku d. 2 lipca r. b. w Manchester przy pęknięciu kotła parowego, a o czym jako też i o zabitym wówczas współziomku naszym, inżynierze Gajewskim, rodem z Warszawy, donieśliśmy, zginął także między innymi Gustaw Cohn, również z Królestwa, młodzieniec pełen nadziei, kształcący się tamże na mechanika. Śmierć jego w głęboki smutek pogrążyła strapioną matkę i liczne rodzeństwo”. Warto przy okazji sprostować niecisłości, które znalazły się w komentarzu edytor-skim Juliusza W. Gomulickiego (zob. C. Norwid, *Pisma wszystkie*, zebrał, tekst ustalił, wstępem i uwagami krytycznymi opatrzył J.W. Gomulicki, t. 2: *Wiersze. Część druga*, Warszawa 1971, s. 363). Wybuch zabił siedmiu pracowników, a nie ośmiu (dwaj kolejni zmarli wskutek poparzeń); Gajewski umarł 7 lipca, a nie tydzień po wypadku; wśród poszkodowanych (zmarłych wskutek poparzeń) było dwóch Polaków, nie zaś „paru”. Liczbę siedmiu ofiar (zabitych na miejscu) i pięciu ciężko rannych (poparzonych) potwierdzają współczesne opracowania historyczne; zob. J.J. Parkinson-Bailey, *Manchester. An Architectural History*, Manchester 2000, s. 25 (przypis).

²²¹ „Glasgow Herald” 1858, nr z 12 lipca.

także na cmentarz Cyprian [Norwid]; pierwsze słowo, któreśmy od niego posłyszeli, było:

– Z wesela wprost przychodzę na grób.

I w samej rzeczy przyszedł z kolei żelaznej liońskiej, którą wrócił z Marsylii [właśc. z Montpellier], ze ślubu brata swego Ludwika. Nie powszedniaż to kolej życia ludzkiego?”²²²

Wiersz Norwida poświęcony Gajewskiemu ma datację: „Pisałem w Paryżu 1858, lipca”. Wiadomo, że 13 sierpnia poeta wyjechał na południe Francji, skąd przez Montpellier wrócił dopiero 11 września, kierując swe kroki wprost z dworca liońskiego na cmentarz. Oznaczałoby to, iż obraz nowoczesności zarejestrowany został w wierszu także od strony nowego tempa życia: od wydarzenia do jego tekstowego utrwalenia w formie okolicznościowej broszurki upłynął ledwie miesiąc.

Tekst wiersza *Na zgon ś. p. Jana Gajewskiego* ukazał się w grubych czarnych ramkach, które muszą się kojarzyć z grafiką inseratu prasowego, zawiadamiającego o czyjejs śmierci. Norwid niszczy wszakże konwencję dziennikarskiego powiadomienia przez sposób mówienia, który wymaga lektury maksymalnie skupionej, zogniskowanej na najdrobniejszym szczególe przekazu. Niejednoznaczny stosunek poety do nowoczesności odsłania się w obrazie zamykającym wiersz, gdzie sens śmierci Gajewskiego ma rozświetlać męczeństwo, jakiemu poddany został Jan Ewangelista. Wiersz mówi o jednostkowym dramacie, ale jego tłem staje się starcie dwóch różnych porządków: świata antyku i rodzącego się chrześcijaństwa. I dezorientacja aksjologiczna, jaka takim przełomom towarzyszy.

Do części czwartej włączone zostały teksty, które – inaczej niż pozostałe – traktują kolej jako materię symboliczną, pozwalającą przekazywać sensy, które wykraczają poza literalność przedstawienia. Tak zinterpretowałem dwa sonety Karoliny Wojnarowskiej, wiersz *Dumanie na kolei żelaznej z Krakowa przez Berlin do Gdańska w r. 1857* oraz fragment z dzieła Józefa Gołuchowskiego *Rozbiór kwestii włościańskiej w Polsce i w Rosji w r. 1850*. Nie mam wątpliwości, że u Wojnarowskiej podróż po drodze żelaznej ma symbolizować życie ludzkie – z jego nowoczesnym (to jest: nieznanym społecznościom tradycyjnym) poziomem ryzyka. Wielokrotnie w różnych tekstach mówi się o tym, iż kolej to mechanizm niezmiernie precyzyjny, taki, którego działanie zakłócić może „jedna grudka żwiru”.

²²² List Józefa Zaleskiego z 14 września 1858; cyt. za: C.K. Norwid, *Pisma wszystkie*, zebrał, tekst ustalił, wstępem i uwagami krytycznymi opatrzył J.W. Gomułicki, t. 11: *Aneksy*, Warszawa 1976, s. 779-780.

U Wojnarowskiej ryzyko, jakie niesie podróż pociągiem, daje się rozciągnąć na inne sfery ludzkiej działalności. Kolej jest tu nie składnikiem nowoczesnego świata, ale zagęszczonym skupieniem jego najważniejszych rysów. *Dumanie na kolei żelaznej...* mówi o przymierzu nowoczesności z przeszłością, o tym, iż kolejowy szlak z Krakowa do Gdańska pokrywa się w 1857 r. z zachodnimi granicami Słowiańszczyzny, a gdy przedłużyć go z Gdańska na wschód, a potem jeszcze na południe, to da obrys Rzeczypospolitej z lat jej największej, mocarstwowej świetności. Podróż pociągiem (w dużej części tylko wyobrażona) daje tu plastyczny kształt narodowym marzeniom i ambicjom. Nie były to bynajmniej marzenia bezpodstawne. Kolej odegrała kapitalną rolę w budowaniu pojęcia narodu. I przyspieszyła formowanie się nowoczesnego państwa narodowego. W styczniu 1870 r. zjednoczyły się Niemcy.

Trudno wskazać, kiedy droga żelazna mogła po raz pierwszy posłużyć do wyrażania treści ogólnych, wydaje się, że mogło to nastąpić wraz z jej spowszechnieniem, gdy widok jadącego pociągu przestał dziwić, a stał się materia doświadczenia, do którego można się było odwołać jako do części wiedzy wspólnej (upotocznionej). Chronologia nie potwierdza wszakże takiej zależności: wiersz Nowosielskiego, z którego biorę tytuł dla części czwartej, powstał, gdy w Warszawie nikt jeszcze pociągu widzieć nie mógł. Nie wykluczam, że w tle budowanego przez poetę konceptu stoi katastrofa pod Wersalem, ten najbardziej tragiczny i – jak pokazują dokumenty – najgruntowniej przemyślany epizod z wczesnego okresu rozwoju kolei.

Na koniec o tym, czego w antologii nie ma. Nie ma... budujących drogi żelazne i pracujących na nich kolejarzy. Ten brak rysuje się wyraźniej, gdy spojrzymy na lata 40. i 50. XIX w. z perspektywy tego, co w literaturze polskiej stało się o parę dekad później, a co znakomicie poświadczają wczesne opowiadania Władysława Stanisława Reymonta. W zbiorze, który przedstawiam, nie odnajdziemy scen i postaci, które znamy choćby z *Tomka Barana* lub z króciutkiego szkicu *Przy robocie*. Budowa pierwszych dróg żelaznych pokazywana jest nader jednostronnie: uwagę skupia przede wszystkim końcowy efekt, oprawa święta, które wieńczy morderczy wysiłek tysięcy anonimowych robotników. Jeśli nawet część z nich zjawia się na otwarciu linii, to miejsce w inauguracyjnym pociągu i przy biesiadnych stołach zajmują inni – przedstawiciele władz, inżynierowie i specjalnie zaproszeni goście. Nowela Bolesława Prusa *Michałko* rozpoczyna się wraz z końcem robót przy Drodze Żelaznej Nadwiślańskiej, tytułowy bohater nie będzie tu oglądał owoców swojej pracy, znajdzie wprawdzie miejsce w pociągu jadącym do Warszawy, ale będzie to jeszcze przejazd roboczy, poprzedzający inauguracyjną jazdę, która odbędzie się tylko z udziałem oficjeli:

„Roboty przy kolei skończono. Podradczyk wypłacił, komu co należało, oszukał, kogo można, i ludzie poczęli rozchodzić się gromadami, każdy do swojej wsi”²²³.

Nie ma powodów, by przypuszczać, że sceny, jakie zarejestrowali Prus i Reymont, różniły się jakoś od tych, które spotkać było można wcześniej na budowie Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Nie ma też żadnych podstaw, by sądzić, że katorżnicze warunki pracy, o jakich pisał Mikołaj Niekrasow w poemacie *Kolej żelazna*, wyróżniały linię Petersburg – Moskwa. Jak pisze monografista tej linii, obraz, który pozostawił Niekrasow, odzwierciedlał standard dla Imperium i dla całej ówczesnej Europy²²⁴.

Droga Żelazna Warszawsko-Petersburska powstawała krótko po tym, jak ukończona została magistrala Petersburg – Moskwa. Kolej spajająca stolicę Rosji z Warszawą miała przede wszystkim uzasadnienie militarne. To ono zadecydowało o dość nietypowym przebiegu: pierwotne plany, by nowa droga żelazna biegła przez Brześć i, docierając do którejś z pośrednich stacji szlaku Petersburg – Moskwa, wiązała zachodnie prowincje Imperium z dwoma wielkimi centrami gospodarczymi, zostały porzucone na rzecz koncepcji wytrasowania linii, która zapewniałaby osłonę strategicznie wrażliwego odcinka na granicy z Prusami, a rozciągającego się między Narwią i dolnym biegiem Dźwiny. Budowa kolei z Petersburga do Warszawy dawała Rosji możliwość szybkiego przetrzucenia wojsk na linię Wisły, której strzegły trzy wielkie fortece: Nowogeorgiewsk (Modlin), Cytadela Aleksandrowska i Iwangorod (Dęblin)²²⁵. W poemacie Niekrasowa z 1864 r. widzieć trzeba także portret budowniczego linii warszawskiej:

„Wargi bezkrwiste, oczy zapadnięte, / Na wychudzonych rękach wrzód przy wrzodzie, / Kołtun we włosach i nogi spuchnięte, / Bo po kolana stał w wodzie; // Pierś wklęsła od ciągłego naciskania / Na szpadel; patrzy spod czerwonych powiek...”²²⁶.

²²³ B. Prus, *Michałko*, [w:] tenże, *Pisma wybrane. I: Nowele*, ze wstępem M. Dąbrowskiej, Warszawa 1990, s. 570.

²²⁴ Zob. R. M. Haywood, *Russia enters...*, s. 132.

²²⁵ Zob. Ibidem, s. 536-545.

²²⁶ M. Niekrasow, *Kolej żelazna*, przełożył L. Lewin, [w:] tenże, *Wybór poezji*, wstępem i komentarzem opatrzył J. Orłowski, Wrocław 1977, s. 81. Warto ten portret zestawzić z niemal współczesnym obrazem „wsi potiomkinowskiej”, zaaranżowanej z okazji otwarcia Drogi Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej i przejazdu pociągu z Namiestnikiem Królestwa Polskiego: „Z pobliskiej cegielni za Kawęczynem [...] zgromadzeni płci obojga robotnicy, przywitawszy dostojnego gościa okrzykiem: «hurra», opodal przy dźwiękach muzyki rozpoczęli wesołe tańce, którym JW. Hrabia przez chwilę przypatrywać się raczył, i przemówiwszy słów kilka do tancerzy, uprzejmie ich pożegnał” („Kurier Warszawski” 1866, nr 122, s. 683). Wcześniej Namiestnik był „witany rodośnymi okrzykami pracujących przy niej robotników”.

Takich figur w prezentowanym tutaj zbiorze nie ma. I jest to – powtarzam – nieobecność znacząca. O pracy przy budowie kolejowych linii mówi się raczej ogólnikowo, uwagę piszących przyciągały co najwyżej tytaniczne przedsięwzięcia epoki – jak budowa wielkich alpejskich tuneli. W zmaganiach człowieka z przyrodą Alp nie da się pominąć cielesnego wymiaru wysiłku, bo budowa znaczy tu najdosłowniej fizyczne starcie się ludzi i skały. Przyzwyczajony do widoku ciężkiej pracy Jan Pietraszek przedstawiał budujących linię przez Semmering jako uczestników jakiegoś kosmicznego spektaklu, powtarzających boskie dzieło stworzenia:

„Inne kolumny robotników, pomodliwszy się w kaplicy przez siebie zbudowanej, zbliżają się do skały mającej ścianę całkiem pionową; w tej ścianie kopać będą drogę dla kolei; świdrami, dłutami, motykami itp. narzędziami rozsadzają skały, a kawały jej z łoskotem spadają w doliny. Na dole kamieniarze ociosują bryły kamieni, a styryjscy furmani ładują je na dwukonne wozy i przeprowadzają z doliny do miejsca, gdzie się filary dla wiaduktu budują. Tam wznoszą się rusztowania nad rusztowaniami, o wysokich filarach i śmiałych łukach; owo skrzypią liny windujące ciężary, skądinąd znów dochodzi rumor taczek, na których po gzygawkowatej linii tymczasowego rusztowania różne materiały budowlane rozwożą, podczas gdy szeregi mularzów, stojąc wzdłuż ścian skały, starają się zamurować rysy, ażeby tym sposobem zabezpieczyć jej wytrzymałość”²²⁷.

Lata 40. i 50. nie pozostawiły – jak mi się zdaje – żadnego świadectwa, które pokazywałoby kolej oglądaną oczyma jej prostego budowniczego, kogoś takiego, kogo rozpoznać by można w portrecie skreślonym przez Niekrasowa lub na obrazie Pietraszka. Wiadomo skądinąd, że przy budowie Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej zdarzały się ucieczki, skargi i bunt robotników. Wiadomo, że w 1861 r. grupa kamieniarzy zatrudnionych przy powstającej Drodze Żelaznej Warszawsko-Petersburskiej zorganizowała strajk, domagając się wyższych stawek²²⁸. Cała wszakże smutna codzienność budowniczych czeka dopiero na to, by ją ze skąpych świadectw epoki wyinterpretować i przenieść do historycznych syntez XIX w.

Figurą, na którą nader rzadko natkniemy się w prezentowanych tutaj tekstach, jest także kolejarz. Jeszcze rzadszym zjawiskiem jest coś, co wypadaloby nazwać kolejarzskim punktem widzenia. Ludzie zatrudnieni przy obsłudze ruchu

²²⁷ J.K. Pietraszek, *Kolej żelazna przez górę Semmering*, „Księga Świata” 1857, cz. 2, s. 41. „Bez przesady powiedzieć można o tej kolei, że ona warta więcej jak wszystkie siedm cudów świata, wraz z piramidami i obeliskami starożytności; z nią żaden z rzymskich gościńców nie może iść w porównanie” (s. 35).

²²⁸ Zob. J. Berlińska, *Udział warszawskich kolejarzy w ruchu robotniczym*, [w zbiorze:] *Warszawski węzeł kolejowy. Wczoraj, dziś, jutro*, Warszawa 1977, s. 31.

pasażerskiego pojawiają się wyłącznie na drugim planie, spośród kolejarskich zawodów tylko jednego nie mogło zabraknąć, bo wymagał kontaktowania się z pasażerami. To konduktor. Resztę, choćby pracującą najofiarniej, skrywa zasłona milczenia. W dzień Bożego Narodzenia 1845 r. ruch pociągów został zawieszony, ale już następnego dnia miał odbywać się normalnie:

„W drugie święto toż w dniach następnych bieg pociągów bez żadnej zmiany jak dotąd pozostaje, wyjąwszy tylko w takich dniach, w których by nadzwyczajna zawierucha i zamiecie śniegowe nie dozwoliły wyprawienia pociągu bez narażenia go na oczywiste niebezpieczeństwo. Jednakże służba drogi żelaznej nie zaniedba dołożył wszelkich ze swej strony starań dla utrzymania, o ile można, regularnej codziennej jazdy”²²⁹.

Tej zapracowanej „służby drogi żelaznej” nigdzie nie zobaczymy z bliska²³⁰. Kolejarze (kolejniki) to XIX-wieczni Inni, bardziej jeszcze inni niż robotnicy, bo zwłaszcza wśród wysoko kwalifikowanej kadry maszynistów zdarzali się obcokrajowcy (Anglicy, Niemcy), ludzie mówiący innym językiem, a – umundurowani i ubrudzeni smarami – także wizualnie wychylali się poza spotykaną na co dzień ramę normalności. Spojrzenie od wewnątrz, z egzotycznej perspektywy tego, kto pasażerom swą pracą „służy”, pozostawił przywoływany już Józef Rutkowski.

Rutkowski był konduktorem, a później nadkonduktorem (dziś powiedzieliśmy: kierownikiem pociągu). Miał ambicje literackie, których – niestety – nie wspierał talent. Pozostawił po sobie dwie książki, z których późniejsza wygląda jak *opus magnum*, bo powtarza w całości także wydany wcześniej tom. *Kolejnik życia...* ma skomplikowaną kompozycję, obejmującą m.in. „gawędy wagonowe”, to znaczy anegdoty, obrazki i ciekawostki przedstawiające realia konduktorskiej służby. Więcej w tych „gawędach” (wewnątrz książki zjawia się mniej romantyczna kwalifikacja gatunkowa: to *Różne wiadomości Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*) figur pasażerów, portretowanych w sytuacjach mniej lub bardziej zabawnych, dużo mniej kolejarzy – konduktorów, naczelników stacji, maszynistów²³¹.

²²⁹ „Kurier Warszawski” 1845, nr 337, s. 1618.

²³⁰ Szczegóły pracy kolejarzy trafiały do opinii publicznej w chwilach nadzwyczajnych – w prasowych doniesieniach o katastrofach. Do najtragiczniejszej w skutkach doszło 27 maja 1847 r. niedaleko Radomska, gdzie śmierć poniosło 6 osób (w tym jeden konduktor). Zob. „Gazeta Warszawska” 1847, nr 165; „Gazeta Krakowska” 1847, nr 123.

²³¹ Zamyka tom Rutkowskiego rozprawka o parochodach, dziełko maszynisty, napisane wszakże nie z perspektywy praktyka, lecz oświeceniowego encyklopedysty. Zob. W. Bogusławski, *O parochodach*, zebrał i opracował Wojciech Bogusławski, maszynista Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, [w:] J. Rutkowski, *Kolejnik życia...*

Spośród tekstów, jakie złożyły się na *Inną drogę*, tylko jeden przenosi czytelnika do przestrzeni niedostępnej dla podróżujących i pokazuje świat z niezwyklej perspektywy, jaką stwarza budka maszynisty. To zarazem tekst najbardziej romantyczny, jedyny, gdzie czytelnik odnajdzie bohatera boleśnie niedopasowanego do świata, zamkniętego w klaustrofobicznej przestrzeni, która w ciemnościach i w oszalałym pędzie przeobraża się w osobliwy grób. *Zmora kolei żelaznej* powstała w Anglii, jeśli zdecydowałem się to opowiadanie włączyć w kontekst rodzimego piśmiennictwa, to dlatego, że jego rychły polski przekład trzeba rozumieć jako decyzję, która pośrednio ujawnia potrzeby i smaki estetyczne czytelników znad Wisły. Przekład ukazał się w dzienniku, co także niesie charakterystykę potencjalnych odbiorców. Nie ulega kwestii, iż XIX-wieczna prasa stanowiła środowisko, w którym krystalizowały się przekazy literatury popularnej (masowej). Kolej wygenerowała lub pomogła wygenerować wiele nowych form i instytucji kulturowych²³². Czytając *Zmorę kolei żelaznej*, warto pamiętać, że nowoczesne warunki podróżowania stworzyły ramę dla lektur, gdzie stawką była niewyszukana rozrywka. Wartość tekstu mierzyły tu parametry nieliterackie. Lektura miała skrócić podróż. Zabić czas.

Antologia, którą przedkładam, ma swoje wzory. Jest ich zadziwiająco wiele, szczególnie dużo takich opracowań powstało w Anglii i w Ameryce – z różnym przeznaczeniem, ale na ogół z uwzględnieniem w adresie czytelniczym potrzeb odbiorcy-nieprofesjonalisty²³³. Dylemat edytorski dotyczący podstawy przedru-

²³² Oddziaływaniu kolei na kulturę epoki wiktoriańskiej poświęcona jest znakomita książka: M. Freeman, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven 1999. Jej cennym uzupełnieniem jest studium Iana Cartera dotyczące się związków kolei z brytyjską kulturą popularną (zob. I. Carter, *Railways and Culture in Britain. The epitome of modernity*, Manchester 2001). Teoretyczny fundament do szczegółowych analiz położył Wolfgang Schivelbusch w dwóch książkach: *The Railway Journey* [niemiecki oryginał ukazał się w 1977 r.]; *Disenchanted Night. The Industrialization of Light in the Nineteenth Century*, translated from the German by A. Davis, Berkeley 1995 [niemiecki oryginał z 1983 r.].

²³³ Książki, o jakich mowa, to: *Journeys in England. An Anthology*, edited by J. Simmons, London 1951; *The Industrial Muse. The Industrial Revolution in English Poetry*, An Anthology compiled, with introduction and comment by J. Wartburg, London 1958; *Best Railway Stories*, edited with Introduction by L.T.C. Rolt, London 1969; *Lignes et Lettres. Anthologie littéraire du chemin de fer*, textes choisis et présentés par M. Baroli, avant-propos de J. Mistrel, Paris 1978; *Beware of the Trains*, edited by T. Wilmot, Hornchurch 1981; *Macabre Railway Stories*, compiled and edited by R. Holmes, London 1982; *Mysterious Railway Stories*, compiled and edited by

ku, między *editio ultima* a *editio princeps*, postanowiłem rozstrzygnąć na rzecz konsekwentnego trzymania się wydania pierwszego. Roman Loth, zbierając argumenty przemawiające za taką strategią wydawniczą, w konkluzji napisał:

„Za wydaniem pierwszym jako podstawą druku przemawia moment historyczny: to właśnie w chwili powstania dzieło jest najdokładniej skorelowane z kontekstem życia społecznego, politycznego i literackiego, z podłożem kulturowym, z którego wyrasta, i ten kształt, jaki mu autor nadaje pod wpływem pierwszych impulsów twórczych, stanowi artystyczną reakcję pisarza na świat i historię. I odwrotnie: dzieło tę historię zaczyna współtworzyć”²³⁴.

Zależało mi bardzo, aby przedrukowane teksty i fragmenty dokumentowały historię, która w latach, jakie obejmuje niniejszy tom, zmieniała się w tempie wcześniej niespotykanym. Chciałem zatem wydobyć z przedruków ich okolicznościowość, dwojako rozumianą. Po pierwsze, chodzi o spontaniczną („dziennikarską”) reakcję na wydarzenie szeroko znane i wzbudzające powszechne zaciekawienie, po drugie, o niemal natychmiastowe oddziaływanie na czytelnika i kształtowanie jego opinii w kwestii tego, co nowe i ważne. Takie teksty szybko musiały się starzeć, tracić aktualność i stawać się tylko dokumentami myśli społecznej, dlatego przedruki były tu raczej rzadkością, a jeśli do nich dochodziło, to wiązały się one ze zmianami, które tuszowały związek tekstu z jego pierwotnym kontekstem interpretacyjnym. A w niniejszej edycji ten właśnie kontekst chciałem ocalić, co oczywiście rzutować musiało na kształt i rozmiar komentarzy. Im bowiem silniejsze jest uwarunkowanie przekazu jakimś szczególnym splotem wydarzeń, im bardziej zatem ów przekaz służył chwili, kiedy powstał, tym obszerniejszy musi być aparat rozjaśniający to, co już po kilku latach musiało stwarzać bariery w rozumieniu. *Editio ultima* na ogół tekst uniwersalizowała, przysposabiała go do wędrówki w czasie, dawała mu znaczenie, które w kolejnych odczytaniach odbiec mogło od tego pierwszego (i zakładanego w pierwodruku) bardzo daleko.

Poszanowanie dla *editio princeps* kazało mi w kilku przypadkach kierować się w układzie antologii datą powstania tekstu, jeśli była ona wcześniejsza od daty

W. Patrick, London 1984; *A Book of Railway Journeys*. An anthology compiled by L. Kennedy, London 1983 [1980]; *The Railway Book*, edited by S. Legg with preface by M. Kington, London 1988 [pierwsze wydanie: 1952]; *Railways. An Anthology*, compiled by J. Simmons, London 1991; *Writing the Rails. Train Adventures by the World's Best-Loved Writers*, edited by E.C. Goodman, New York 2001; *Dow's Dictionary of Railway Quotations*, compiled and edited by A. Dow, Baltimore 2006.

²³⁴R. Loth, *Podstawowe pojęcia i problemy tekstologii i edytorstwa naukowego*, Warszawa 2006, s. 65.

druku i jeśli moment napisania korespondował z okolicznościami, które gubił już moment upublicznienia. Ustanawiając porządek chronologiczny, wziąłem zatem pod uwagę parę razy nie datę pierwodruku, a tę, jaka dołączona została w autorskim geście nakierowania czytelnika na parametr czasowy – interpretacyjnie ważny dla zaprojektowanego sensu.

Zmodernizowałem interpunkcję, fleksję, pisownię majuskuł i minuskuł. Tam jednak, gdzie pisownia wydawała mi się charakterystyczną cechą autora (lub regionu, z którego pochodził), pozostawiłem niespotykane dziś formy.

Do podawanych fragmentów dołączam krótkie notki biograficzne o autorach i listy opracowań²³⁵. W przypadku autorów znanych ograniczyłem się do tych punktów w życiorysach, gdzie ważny był kontakt z koleją. Podane pozycje bibliograficzne odnoszą się tu zazwyczaj tylko do podawanych w tomie utworów. Inaczej komponowane są biogramy osób mało znanych lub nieznanymi nawet w elementarnym stopniu. Tu zbieram dane, które pozwalają zarysować zapomnianą sylwetkę i dołączam listę prac, które życiorysową ramę mogą uzupełnić jakąkolwiek zawartością.

²³⁵ Hasła osobowe dostępne w *Polskim słowniku biograficznym* (47 t., Kraków 1935-2011) zapisuję, stosując skrót *PSB* i podając w nawiasie nazwisko autora.



I. Droga żelazna





Stanisław Janicki

O maszynach parnych rozprawa...

[fragment]

Machiny parne stanowią znakomitą epokę w dziejach przemysłu. Każdego zastanawia widok ruchu, który one nadają rozmaitym fabrykom i warsztatom; każdy przejmuje się podziwieniem, gdy uważy siłę, z jaką te maszyny największe podnoszą ciężary, najmocniejszy pokonywają opór, z najpotężniejszymi walczą przeszkodami. Od niepamiętnych czasów człowiek nakazał, że tak powiem, zwierzętom, które oswoił, siły swoje zastąpić; zyskał on przez to na czasie, zmniejszył sobie uciążliwą mechaniczną pracę, przemysł jego wyżej się posunął; potrafił on użyć na swój pożytek biegu wody i powietrza, przez co owoce jego starań i zabiegów prędzej i taniej mu przychodziły. Ale siły stąd pochodzące, oprócz tego, że tylko miejscowo użyć się dadzą i często są bardzo ograniczone, podlegają jeszcze odmianom atmosfery i wpływowi pór roku; powodzie, susze, mrozy i tyle innych okoliczności przerywają ich działanie, częstokroć w chwili, w której one są najpotrzebniejsze. Maszyny parne, wolne od tych niedogodności, mogą być postawione wszędzie, gdzie tylko jest lub może być sprowadzony materiał opałowy. Natężenie i trwałość ich działania zupełnie są w mocy człowieka. Oprócz tego doświadczenia przekonały, że siła pary wodnej z większą oszczędnością, to jest z mniejszym dla nas kosztem, oznaczony skutek sprawić może aniżeli wszelkie inne siły, mając nawet wzgląd na koszt pierwszego zakładu. I te to zapewne tak znakomite korzyści są przyczyną, że narody w przemyśle celujące tak powszechnie maszynami parnymi używają. Na nich bardzo często najważniejsze spekulacje handlowe i rękodzielne zasadzały się. Dlatego właśnie od półtora wieku nie przestają ludzie pracować nad ich ulepszeniem: uczeni i artyści w jedno połączyli swoje usiłowania; praktyka i teoria nigdy pożyteczniej nie podawały sobie wzajemnej pomocy. Śmiało można powiedzieć, że ten piękny i godny podziwienia wynalazek człowieka stanął już blisko granic doskonałości. Ułatwić, ustalić i zabezpieczyć ruch w maszynie, nadać trwałość jej budowie, otrzymać za jej pomocą największy skutek przy najmniejszym, ile być może, zużyciu materiału opałowego – oto są warunki, od których doskonałość maszyn parnych zawisła. [...]

Ryszard Trevithick¹, sławny mechanik w hrabstwie Cornwallis w Anglii, wymyślił w r. 1811 maszynę parną nowej konstrukcji. Odrzucił on bowiem kondensator,

¹ *Annales des arts et manufactures*, z artykułu F. Baadera [przyp. autora]. Franz Xaver von Baader (1765-1841) – niemiecki inżynier górniczy (dla inżynierii porzucił karierę lekarza), filozof i teolog

ale użył pary, której sprężystość wyrównywa ciśnieniu 6 do 8 atmosfer, a zamiast zgęszczenia jej po odbytych działaniu wypuszczał ją zewnątrz; skutek więc machiny zależał od różnicy sprężystości pary i ciśnienia atmosferycznego. Przez odrzucenie kondensatora i obchodzenie się bez wody zimnej do zgęszczenia ciężar całej maszyny znacznie się zmniejszył. I to było powodem Trevithickowi, iż usiłował użyć jej na zastąpienie koni do ciągnięcia wozów naładowanych. Na drogach zwyczajnych udać mu się to nie mogło, bo najlżejsza taka machina, wyrównywająca sile dwóch koni, ważyłaby najmniej 2000 kilogramów; a zatem, bez dodania innego ciężaru, do poruszania jej tylko masy potrzeba by dwóch koni. Ale machina Trevithicka użyta została na drogach poziomych z kolejami żelaznymi, gdzie koń jeden z taką łatwością ciągnąć może 80 do 100 cetnarów, jak 10 do 12 cetnarów² na drodze i wozie zwyczajnym. Od kilku lat użyto z dobrym skutkiem wielkiej liczby takich maszyn, które nazwano *locomotive engines* (miejsce zmieniające maszyny) albo *steam horses* (konia parne)³, przy wielkich kopalniach węgla ziemnych w okolicy York i Northumberland, a osobliwie w Newcastle i Leeds⁴. A nawet użycie ich byłoby stało się powszechnym, przez wzgląd na niską cenę węgla w porównaniu z drogością koni, gdyby się nie zrażono nieszczęściami z nich wynikłymi. Tak dnia 7 sierpnia 1815 r. w Newbottle w hrabstwie Durham kocioł maszyny tego gatunku, ulany z żelaza i najgrubszy z użytych dotychczas, pękł przy pierwszej próbie z okropną eksplozją, przy czym do 50 osób było zabitych lub ranionych⁵. Od tego nieszczęsnego wypadku zarzucono w Anglii znaczną liczbę

katolicki; w końcu XVIII w., pracując jako inżynier w Anglii, zetknął się z angielską myślą techniczną i ekonomiczną. Richard Trevithick (1771-1833) – brytyjski (urodzony w Kornwalii) inżynier, konstruktor i wynalazca, jeden z pionierów kolejnictwa. W 1802 r. opatentował konstrukcję wysokociśnieniowego silnika parowego – do zastosowania w maszynach stacjonarnych i samobieżnych. W 1804 r. wypróbował pierwszy pojazd do ruchu po szynach. W 1808 r. skonstruował lokomotywę *Catch-me-who-can* (*Złap mnie kto może*), którą w celach promocyjnych zaprezentował londyńczykom (maszyna za opłatą wozila chętnych po ułożonym w okrąg torze). Data podana przez Janickiego (1811 r.) jest omyłką.

² Cetnar (albo centnar) – dawna jednostka masy (ok. 40,5 kg).

³ Złożenie *locomotive engines* (inaczej: *travelling engines* lub *movable engines*; ang. maszyny poruszające się) używane było dla odróżnienia od *stationary engines* (inaczej: *permanent engines* – maszyn stacjonarnych, „maszyn stałych”); około 1850 r. upowszechniła się skrócona forma – *locomotive* (lokomotywa). *Steam horse* – to także nazwa własna jednej z pierwszych lokomotyw, skonstruowanej w 1813 r. przez Williama Bruntona (zwanej też *Mechanical Traveller*).

⁴ York, Newcastle i Leeds – miasta w północnej Anglii, ośrodki wydobywania węgla kamiennego; Northumberland – hrabstwo w północno-wschodniej Anglii.

⁵ Do katastrofy, o jakiej tu mowa, doszło nie 7 sierpnia, lecz 31 lipca 1815 r. „Caledonian Mercury” w numerze z 7 sierpnia 1815 r. donosił: „W zeszły poniedziałek [tj. 31 lipca] jeszcze jeden smutny wypadek wydarzył się w kopalni Nesham and Co., w Newbottle, w hrabstwie Durham”.

podobnych wozów parnych i do użycia koni wrócono. Myślano nawet o zakazaniu aktem parlamentu używania tego gatunku machin parnych, mniej lub więcej niebezpiecznych.

Wóz parny Blenkinsopa używany jest do przewożenia węgla ziemnych w Middleton przy Leeds⁶. Machina parna poruszająca go składa się z dwóch walców parnych zanurzonych po części w kotle z lanego żelaza, owalnym i podłużnym. W niższej części kotła przechodzi rura pozioma z żelaza lanego służąca za piec i rozciągająca się przez cały kocioł. Przy końcu tego pieca jest rura przeznaczona na komin. Woda otacza piec. Kocioł ma z wierzchu cztery otwory, z których dwa są opatrzone klapami zabezpieczającymi, a dwa drugie zajęte są przez walce parne. Cały aparat wspiera się na czterech kołach w kolejach żelaznych chodzących. Pręt tłokowy każdego walca ma z jednej i drugiej strony po jednym pręcie (*bielle*) (podobnie jak w maszynie Maudsley'a⁷). Każda para prętów za pomocą korb obraca koło o 30 zębach, a dwa takie koła zazębiają się z kołem między nimi leżącym, o 60 zębach. Na dwóch końcach osi tego ostatniego koła osadzone są dwa koła większe z mocnymi zębami, które się zahaczają o zęby grzebienia (*crémaillère*) wzdłuż całej drogi położonego; i tym sposobem wóz się posuwa. [...] Machina taka ciągnie za sobą 30 wózków obciążonych 70 cetnarami węgla i przynosi je w jednej godzinie do odległości 1 1/6 mili francuskiej⁸. Wózki są powiązane

Prasa angielska pisała o ponad 50 ofiarach eksplozji kotła lokomotywy kopalnianej – zabitych lub rannych wskutek eksplozji; ostateczna liczba zabitych i zmarłych w wyniku poparzeń (byli nimi w większości widzowie, obserwujący pokaz możliwości nowej maszyny) wyniosła kilkanaście (prawdopodobnie 11) osób. Wcześniejszy wypadek, do jakiego doszło w tej samej kopalni 2 lipca (spowodowany wybuchem metanu), pociągnął za sobą 57 ofiar śmiertelnych. Hrabstwo Durham, będące dużym ośrodkiem wydobycia węgla, leży w północno-wschodniej Anglii.

⁶ Borgnis, *Composition des machines* [przyp. autora]. Chodzi o pracę: [Giuseppe Antonio] Borgnis, *Traité complet de mécanique appliquée aux arts, contenant l'exposition méthodique des théories et des expériences les plus utiles pour diriger le choix, l'invention, la construction et l'emploi de toutes les espèces de machines par...*, vol. 1: *Composition des machines*, Paris 1818. Lokomotywa Johna Blenkinsopa (1783-1831; angielskiego inżyniera górnictwa, jednego z pionierów kolejnictwa) była konstrukcją z 1812 r., która prócz dwóch osi tocznych miała koła napędowe (o większym rozstawie), zazębiające się z zamocowanymi na zewnątrz szyn metalowymi kołkami (grzebieniem). Rozwiązanie Blenkinsopa (opatentowane w 1811 r.) posłużyło za wzór pierwszej lokomotywy zbudowanej poza Anglią; maszyna ta, skonstruowana w lipcu 1816 r. w zakładach w Berlinie, miała być wykorzystywana na kilkusetmetrowym odcinku torów w Königshütte (Królewska Huta, dziś Chorzów); próba na miejscu skończyła się niepowodzeniem (lokomotywa miała zły rozstaw osi i za małą moc).

⁷ Henry Maudsley (1771-1831) – angielski wynalazca i konstruktor maszyn parowych (stosowanych na statkach).

⁸ Milla francuska (*lieu*) – jednostka długości, równa 3898 m.

łańcuchami jedne z drugimi i z machiną; a to dlatego, żeby machina przy rozpoczęciu ruchu mało była obciążona i dopiero następnie obciążała się. Jakoż, wystawiwszy sobie, że wszystkie wózki dotykają się, w pierwszej chwili machina swą tylko masę ma do poruszenia; a skoro łańcuch łączący ją z pierwszym wózkiem wyciągnie się, poruszyć musi i ten wózek; następnie poruszy i inne wózki, gdy się wszystkie łańcuchy powyciągają. Po wypróżnieniu wózków machina za pewną odmianą w położeniu kurków powraca w tył i popycha przed sobą wózki.

Stanisław Janicki (1798-1855) – matematyk, pedagog. Studia rozpoczął w Krakowie, a ukończył w Warszawie (Wydział Matematyczno-Fizyczny). W 1819 r. wyruszył na koszt rządu w podróż na Zachód (Niemcy, Szwajcaria, Włochy, Francja). W latach 1825-1827 odbył drugą podróż zagraniczną, której celem było poznanie szkół technicznych. **Bibliografia:** *PSB t. 10* (Jadwiga Dianni), s. 307-308; *Stanisław Janicki*, [w:] *Wieniec. Pismo zbiorowe*, Warszawa 1858, t. 3, s. 255-266.

Pierwodruk: Stanisław Janicki, *O machinach parnych rozprawa, napisana w zamiarze otrzymania stopnia doktora filozofii w Królewskim Warszawskim Uniwersytecie przez...*, Warszawa 1823; przedruk za pierwodrukiem, s. 1-2, 61-65.

[Józef] Hoene-Wroński

Maszyny parowe [fragment]

Na koniec, zastosowanie pary o wysokich ciśnieniach, bez późniejszego jej skraplania, zostało wdrożone prościej w maszynie skonstruowanej przez Trevithicka, a przeznaczonej przede wszystkim do poruszania wozów i innych pojazdów. Zaleta rozwiązania, na które panowie Trevithick i Vivian⁹ dostali patent (w 1802 r.), polega na OSZCZĘDNOŚCI PRZESTRZENI I CIĘŻARU, osiągnięciu warunków, które są nieodzowne dla maszyny o takim przeznaczeniu, a których nie można było spełnić inaczej niż rezygnując ze skraplacza pary. Na tym powrocie do pierwszych pomysłów Niemców, dotyczących wysokich ciśnień pary,

⁹ Andrew Vivian (1759-1842) – brytyjski mechanik, wynalazca, sfinansował produkcję pierwszego dyliżansu parowego, opatentowanego w 1802 r.

jak również na użyciu wahacza¹⁰, polega dwunasty, ostatni istotny krok w sztuce maszyn parowych.

Maszyna Trevithicka była najpierw z powodzeniem wypróbowana (w 1804 r.) na drodze z szyn żelaznych w Merthyr Tydfil, w Walii¹¹; ale to dopiero pan Blenkinsop, właściciel kopalni Middleton, potwierdził jej użyteczność, przystosowując do transportu węgla, pochodzącego z jego kopalni w Leeds¹². Aby uczynić tę maszynę sprawniejszą, ów właściciel zastąpił wszelako jedną z szyn nową szyną, mającą zęby albo nacięcia, z którymi zazębia się koło umieszczone na wozach. Wciąż jednak nie ma rezultatu bardzo licznych poszukiwań i prób, by użyć tę maszynę lub inną maszynę parową do poruszania pojazdów na zwykłych drogach i gościńcach. Duża wielkość tych maszyn, nadmierny ciężar i kłopotliwa złożoność czynią ją aż do dziś całkowicie nieodpowiednimi do tej ważnej służby¹³.

Józef [Maria] Hoene-Wroński (1776-1853) – filozof, matematyk. Uczestniczył w bitwie pod Maciejowicami. Wzięty do niewoli, wstąpił do armii rosyjskiej. Po powrocie do kraju i załatwieniu spraw rodzinnych wyjechał na studia do Niemiec i do Królewca. W 1800 r. przybył do Paryża, gdzie przyjął obywatelstwo francuskie. Od początku pobytu we Francji uczestniczył w tamtejszym życiu naukowym (przez krótki czas redagował czasopismo „Le Sphinx”). W latach 1820-1823 odwiedził Anglię, a w 1826 r. Belgię. Zajmował się m.in. techniką i zagadnieniami lokomocji (ta część dorobku nie została odnotowana w *Nowym Korbutcie*), wydając: *Machines à vapeur: aperçu de leur état actuel, sous les points de vue de la mécanique et de l'industrie, pour conduire à la solution accomplie du problème, que présentent ces machines...*, Paris 1829; *Complement de la nouvelle théorie mathématique des machines à vapeur*, Paris 1830; *Nouveaux systèmes des machines à vapeur fondés sur la découverte des vraies lois de forces mécaniques. Introduction philosophique, contenant le programme industriel et l'établissement scientifique des nouvelles lois physiques*, Paris 1834-1835; *Avis aux ingénieurs, entrepreneurs, et propriétaires des chemins de fer, et à tous qui s'occupent du charriage public. Suite du programme des rails mobile sou des chemins de fer mouvans*, Paris 1837; *Rails mobiles, ou chemins de fer*

¹⁰ Wahacz – część maszyny parowej, przenosząca ruch posuwisty tłoka na ruch obrotowy.

¹¹ W październiku 1803 r. Richard Trevithick zbudował pojazd dla huty Pen-y-Darren niedaleko miasta Merthyr Tydfil w Walii. Pojazd odbył pierwszą jazdę 13 lutego 1804 r. i datę tę historycy uznają za symboliczny początek „ery kolejowej”.

¹² Lokomotywa Blenkinsopa (szczegóły jej konstrukcji dopracował Matthew Murray) odbyła pierwszą jazdę z kopalni w Middleton do nabrzeża w Leeds 14 czerwca 1812 r.; wiozła ładunek 25 ton węgla i 50 ludzi.

¹³ Problematyce komunikacyjnej poświęcił Hoene-Wroński kilka prac, w których zwracał uwagę m.in. na ekonomiczną nieopłacalność budowania konwencjonalnych (tj. stałych) dróg żelaznych. Alternatywą dla takich szlaków miały być „ruchome szyny”; proponowane rozwiązanie techniczne (opatentowane w 1836 r.) przynosiło pierwowzór pojazdu o napędzie gąsienicowym.

mouvans prêts à être réalisés sur toutes les routes par leur application immédiate aux voitures ou chars quelconques, Paris 1837; Résultats des expériences faites avec les rails mobiles ou chemins de fer mouvans, Paris 1839; Introduction à un mémoire sur la solution scientifique et sur l'exécution technique de la réforme générale de la locomotion terrestre et maritime, Paris 1842; Urgente réforme des chemins de fer et de toute la locomotion terrestre. Proposée au ministre de travaux publics de France, Paris 1844; Réforme scientifique de la locomotion, terrestre et maritime. Réforme dans laquelle les machines locomotives sont engendrées d'après la loi de création, Metz 1850; Épître à S. M. l'Empereur de Russie pour compléter les cent pages décisives et pour accomplir la réforme de la mécanique céleste, Metz 1851; Sur la barbarie des chemins de fer et sur la réforme scientifique de la locomotion, Paris [b.r.]. **Bibliografia:** PSB t. 9 (Bolesław J. Gawęcki), s. 558-560.

Pierwodruk: [Józef Maria] Hoene-Wroński, *Machines à vapeur. Aperçu de leur état actuel, sous les points de vue de la mécanique et de l'industrie, pour conduire à la solution accomplie du problème que présentent ces machines. Avec un supplément donnant la théorie mathématique rigoureuse des machines à vapeur, fondée sur la nouvelle théorie générale des fluides par...*, Paris 1829; przedruk za pierwodrukiem, s. 7-8.

[Józef Mikołaj Wiślicki]

Koleje żelazne¹⁴

[fragment]

Codziennie w powszechnym popędzie zjawiają się jeniuse, nowe naturze wydzierając tajemnice, do nowych popychając przedsięwzięć, a gdzie pojedynczego

¹⁴ Artykuł ukazał się anonimowo, ale nazwisko autora odsłonił wkrótce długi szkic, poświęcony projektowanej kolei z Sankt Petersburga do Carskiego Sioła i Pawłowska (i oparty w znacznej części na przekładzie rozprawy jej pomysłodawcy, Franza Antona Gerstnera; zob. *Koleje żelazne i maszyny parowe*, „Gazeta Warszawska” 1836, nr 185-187, 192-195, 204, 208, 210, 213): „W n[ume]rze 165 i 166 «Gazety» naszej udzieliliśmy czytelnikom piękny artykuł o kolejach żelaznych, pierwszy jaki wyszedł spod prasy polskiej ze względu na kraj własny. Widzieliśmy w nim, że zamiłowanie dobra powszechnego, przy wielkiej znajomości traktowanego przedmiotu, podyktowało je autorowi, którego tu pozwalamy sobie wymienić: jest nim znany z prac literackich, między innymi z kilku oryginalnych dobrze przyjętych powieści, autor J[ózef] M[ikołaj] Wiślicki, który – spodziewamy się – nie poprzestanie na podanym przez siebie w wzmiankowanym artykule projekcie, ale dalszym rozwinięciem jego przyczyniać się będzie w zachęcaniu do połączonych w tym nowym przedsięwzięciu usiłowań prywatnych” (nr 185, s. 3).

nie wystarczają siły, rządy i zawiązane towarzystwa dzielnie usiłowania wspierają. Tam kruszcowe okręty walczą z lodowatymi górami, szukając najbliższej drogi do przeciwstopych braci; tu budują podziemne mosty, aby ludzie bezpiecznie przejeżdżali pod szumiącymi bałwanami¹⁵. Tam z powierzchni dolin znikając, jeziora zamieniają się w bujnym kłosem pokryte niwy; gdzie indziej znowu płyną po spienionych nurtach ładowne statki i wesoły flis śpiewa wieczorną piosenkę, gdzie niedawno pracowite woły pruły urodzajne skiby.

Ale zbadanie skutków pary, która olbrzymim zakresem przechodzi wszystko, co dotąd umysł ludzki wynalazł, przy której zdaje się, że człowiek przewyższy samego siebie, jest niezaprzeczenie najpiękniejszym listkiem z wieńca chwały wieku naszego. Któż jej dzisiaj nie zna i nie podziwia? Kto zaprzeczy jej niewyrachowanej korzyści na ludzkość, oświatę i przemysł. Jeszcze historia niewiele kart naznaczyła jej dziejami, a już zbieramy z niej okwitłe owoce. Gdyby spojrział dawny mieszkaniec z szrednich wieków na tysiączne maszyny nadające ruch okrętom, przędące, orzące lub ciągnące za sobą lotem błyskawicy szereg napełnionych wozów, mniemałby, że marzy lub znajduje się w dziwacznej krainie wróżek.

Tej czarodziejskiej sile przybyły w pomoc koleje żelazne; wkrótce z całym zapalem na rozległych przestrzeniach rozwiedziono kruszcowe ogniwa, wkrótce zaczęły po nich migać ogromne wozy napełnione podróżnymi i towarami. Zniknęły teraz przestrzenie, pozostał tylko czas, jedyna rachuba żyjących, którzy na całą kuli jedną niejako stanowią rodzinę.

Obrachować skutki kolei żelaznych przechodziłoby zakres obecnego pisma, bo w tym przedmiocie liczne już dzieła napisano; trudno nawet dać o nich statystyczną wiadomość, codziennie bowiem nowe pomysły nowe czynią przedsięwzięcia. Ze znanych tylko kolei największą przestrzeń przebiegają w Stanach Zjednoczonych.

Wszystkie kraje zaprowadzają u siebie koleje, chociaż niektórym ani miejscowość i brak materiałów nie sprzyja; chętnie się pokonywa wielkie przeszkody, skoro się

¹⁵ Jest to prawdopodobnie echo doniesień o wyprawach, których celem było znalezienie tzw. Przejścia Północno-Zachodniego (tj. drogi z Atlantyku na Pacyfik, okrążającej kontynent amerykański od północy): latem 1826 r. ekspedycja kierowana przez Fredericka Williama Beechey'a dotarła przez Cieśninę Beringa do ujścia rzeki Mackenzie. Relację z tej podróży przyniosła książka *Narrative of a Voyage to the Pacific and Beering's: To Cooperate with the Polar Expeditions: Performed in His Majesty's Ship Blossom, under the Command of Captain F.W. Beechey in the years 1825, 26, 27, 28*, przełożona m.in. na niemiecki. We wzmiance o „podziemnym moście” idzie o londyński tunel pod Tamizą (uwieczniony w listach i w poemacie Słowackiego *Podróż do Ziemi Świętej z Neapolu*), wielkie dzieło inżynieryjne Isambarda Kingdoma Brunela. W 1828 r., na skutek wdarcia się wody, roboty po raz kolejny przerwano i budowlę, po zabezpieczeniu, udostępniono publiczności jako niewykończoną (zob. *Droga pod rzeką Tamizą w Londynie, zwana tunel*, „Magazyn Powszechny” 1834, nr 19). Gotowy tunel oddano do użytku dopiero w sierpniu 1841 r. (zob. „Kurier Warszawski” 1841, nr 223).

znakomicie przewyższające przedstawiają korzyści; już samo ułatwienie zbliżania się osób do siebie wielce zachęca do podobnych zamiarów. Obecnie założycy się mające w Galicji z Wiednia do Bochni i Wieliczki koleje, gdzie górzysty kraj i skąpość żelaza odstręczyłyby w innym czasie od przedsięwzięcia, nastęrczają myśli, czy i u nas nie zbliżyła się już chwila do pomyślenia o tym, do czego wokoło z taką biorą się energią¹⁶.

Józef Mikołaj Wiślicki (1804-1887) – publicysta, powieściopisarz. Uczestnik powstania kościuszkowskiego. Od 1833 r. pracował w Warszawie jako urzędnik Banku Polskiego. Debiutował jako publicysta w 1830 r., a jako powieściopisarz w 1835 r. Współpracował m.in. z „Gazetą Warszawską” i „Gazetą Codzienną” (później też z „Przeglądem Tygodniowym”). Brał udział w zebraniach literackich, które organizowane były w salonie Jadwigi Łuszczewskiej (Deotymy). Ojciec Władysława (muzyka i kompozytora) oraz Adama (redaktora „Przeglądu Tygodniowego”).

Pierwodruk: [Józef Mikołaj Wiślicki], *Koleje żelazne*, „Gazeta Warszawska” 1836, nr 165, s. 2-3; nr 166, s. 2-4; przedruk za pierwodrukiem: nr 165, s. 3; nr 166, s. 2.

Kolej żelazna w Warszawie

Powziąwszy wiadomość, że bankier warszawski, Piotr Steinkeller, nabywszy młyn parowy w Warszawie¹⁷, zaprowadza z tegoż do Wisły kolej żelazną, dla ułatwienia dowozu do niego zboża a wyprowadzania mąki, udałem się natychmiast na miejsce celem przekonania się naocznie o tyle zaiste ważnym dla rolnictwa naszego przedsięwzięciu. Jakże oczekiwanie moje mile zaspokojone zostało! Widziałem wóz do tego celu służący mający, sprowadzony niedawno z Anglii i postawiony na kolejach żelaznych w kierunku

¹⁶ Chodzi o Kolej Północną Cesarza Ferdynanda (*Kaiser Ferdinands-Nordbahn*). Linia miała skomunikować stolicę monarchii austriackiej z terenami górniczymi w okolicach Ostrawy oraz z kopalniami soli w Bochni i Wieliczce. Koncesję na budowę otrzymał w 1836 r. bankier i przemysłowiec, Salomon von Rothschild. Pilną potrzebę związania terenów Kongresówki z siecią austriacką (jej niewralgiczną częścią miała stać się Kolej Południowa [*Südliche Staatsbahn*], tj. połączenie Wiednia z adriatyckim portem w Trieście) zrodziło wygaśnięcie w 1834 r. rosyjsko-pruskiej umowy, która umożliwiała bezcłowy tranzyt towarów przez Gdańsk.

¹⁷ Piotr Steinkeller (1799-1854) – bankier i przedsiębiorca. W latach 20. XIX w. założył kopalnię węgla i rud metali oraz huty w okolicach Jaworzna i Olkusza. Po przeprowadzce do Warszawy w 1825 r. nadal inwestował w górnictwo i hutnictwo (co przyczyniło się do rozwoju przemysłowego Zagłębia Dąbrowskiego). Na warszawskim Solcu unowocześnił młyn parowy i rozbudował fabrykę powozów. W 1838 r. otworzył sieć połączeń drogowych, wykonywanych dyliżansami (tzw. steinkellerkami). Był jednym z inicjatorów budowy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Po pożarze zakładów na Solcu ogłosił bankructwo i wrócił do Krakowa.

Wisły, do której wkrótce takoważ kolej ułożoną będzie; spostrzegłem w różnych częściach młyna największą czynność majstrów, zajętych reparacją onegoż.

Okoliczność ta, powtarzam, dla naszego rolnictwa jest nader ważną. Spodziewać się bowiem należy, iż kiedy teraźniejszy nabywca młyna parowego, bankier Steinkeller, z tak wielkim kosztem urządza ułatwienie transportu do młyna w mowie będącego, tedy też transporta będą zapewne bardzo znaczne. A że produkowana tutaj mąka bezzawodnie za granicę wysłaną zostanie, zatem ożywi się przez to handel zbożem i niezawodnie podniosą się u nas ceny onegoż; a tym bardziej, jeżeli się potwierdzą wiadomości, że Hiszpania, Ameryka i inne odległe kraje wielkiego nieurodzaju zboża w roku bieżącym doznały. Zresztą znana pewność spekulacyjów bankiera Steinkellera jest nam dostateczną rękojmią, iż tak korzystne dla kraju przedsięwzięcie pomyślnym uwieńczone zostanie skutkiem.

Miejmy więc pewną nadzieję, że pod styrem tegoż męża zaprowadzenie młyna parowego w naszym kraju przyniesie dla rolnictwa te korzyści, jakich się słusznie kazało spodziewać jego założenie; a które zbiegiem najniepomyślniejszych okoliczności, przewidzieć się niedających, od rzeczy całkiem odrębnych, nie tylko zniweczone zostały, ale nadto, jak to zwykle bywa, pomysł zaprowadzenia młyna w mowie będącego przez akcje, sam w sobie najstosowniejszy, w zupełnie fałszywym przedstawiły światło i odstręczyły te osoby od zaprowadzania wszelkich innych zakładów przez akcje, które tylko z pozorów o rzeczy sądzą.

Pierwodruk: *Kolej żelazna w Warszawie*, „Tygodnik Rolniczo-Techniczny” 1836, nr 41, s. 327; przedruk za pierwodrukiem.

Ł. z ks. G. Rautenstrauch [Lucja Rautenstrauchowa]

Ostatnia podróż do Francji. Ostatnie jej wrażenia przez... [fragment]

Na pierwszy rzut oka mogłoby się zdawać, iż teraz żelazne koleje usunęły poniekąd te odległości względy. Słyszac, że kwadrans czasu potrzeba do przebycia przestrzeni dzielącej Paryż od Wersalu¹⁸, można go jakby przedmieściem stolicy

¹⁸ Wersal (dzisiejszy dworzec Rive Droite) z Paryżem (dzisiejszy dworzec Saint-Lazare) połączyła linia o długości 23 km; inauguracja połączenia nastąpiła 2 sierpnia 1839 r.

mienić; i zapewne tym sposobem Wersal przeniósł się na przedmieście dla swobodnie zwiedzającego muzeum. Lecz cóż może być zradliwszego jak kolej żelazna w każdym najmniejszym zaburzeniu? Jedno w niej przecięcie lub tylko położony kamień niszczy całą wynalazku tego dobroczynną zaletę, a dla niebacznego staje się przyczyną niechybnej śmierci, nawet przy najpilniejszej uwadze, w prędkim pędzie pary nader trudnej do uniknięcia.

Łucja [Barbara] z Giedroyciów Rautenstrauchowa (1798-1886) – powieściopisarka, autorka relacji podróżniczych. Młodość spędziła na dworze cesarskim w Paryżu. W 1816 r. przyjechała do Warszawy, zaś w 1822 r. wyszła za mąż za generała Rautenstraucha. Zadebiutowała literacko w 1821 r. powieścią *Emmelina i Arnolf*. W 1839 r. z Krakowa przez Wiedeń (dokład przybyła pociągiem), Niemcy i Belgię udała się do Paryża. Podczas pobytu w Paryżu zredagowała kilka haseł do *Encyclopédie des gens du monde*. **Bibliografia:** *PSB t. 30* (Rościsław Skręt), s. 658-660; Kazimierz Kaszewski, *Łucja z książąt Giedroyciów Rautenstrauchowa (Wspomnienie pośmiertne)*, „Kłosy” 1886, t. 42 (nr 1090), s. 310-311, 314; Jacek Kolbuszewski, *Łucja Rautenstrauchowa o Białej Górze*, „Wierchy” 1973, nr 42, s. 303-305.

Pierwodruk: Ł. z ks. G. Rautenstrauch [Łucja Rautenstrauchowa], *Ostatnia podróż do Francji. Ostatnie jej wrażenia przez...*, Lipsk 1841; przedruk za pierwodrukiem, s. 282-283.

Franciszek [Dzierżykraj] Morawski

Droga żelazna

Szerszego życia żądzą naprzód gnany,
Człowiek z powietrznej wróciwszy żeglugi,
Spojrzał w świat ten nieprzejrzany
I jak świat ten wielki, długi,
Dwa bliźnie druty narzucił tej ziemi,
Wsiadł w rydwan pary i puścił się niemi.

Od pierwszej chwili stworzenia natury
Brzemienne kruszczem piętrzyły się góry;
Jak stare skarbcze wieki wieków stały
I na wielką myśl czekały.

I myśl ta błysła – zajaśniała słońcem,
Człowiek lotnym pędzi gońcem,
Przestrzela ziemię zdumiała;
Rydwan gromem – droga strzałą.
Leci – życie, czas potraja,
Grody, rzeki, morza spaja;
Zbliża się kres ku kresowi,
Łączą ludy, wiążą kraje,
Biegun bratu biegunowi
Sąsiednią rękę podaje.
Rzekłbyś, że Boga nakazem
Przewraca się postać świata;
Dziś się rozdawał żelazem
I dziś żelazem się brata.

Leć, leć własną gnany siłą,
Jaśniej w świetnym wieku dziele;
Każda z dróg twych wielką żyłą
W niezmiernym świata ciele.
W każdej z żył tych nurtem wrzącym
Ogień się życia przelewa;
Na każdym wozie lecącym
Sztandar wolności powiewa.

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 słońią;
Gonia za nim orły, wiatry –
Orły, wiatry nie dogonia!

Pędzi, pędzi w lotnym biegu,
W wielką otchłań niezmierności;
Jak lawina, piorun śniegu,
Wieść tryumfu, duch wolności:
Radość jego ogniem płonie,
Rad by objąć ziemię całą,

Burza szczęścia tętni w łonie
I każdy oddech nawałą!

Leć, leć, wiek twój z tobą leci¹⁹,
Wiek potężny, wiek zapasów,
Co nad całą masą czasów
Lotnym meteorem świeci.
Wszystkich wieków myśli śmiało
W jego myśl się zestrzeliły;
Wszystkie chwały w jego chwałę,
W siłę jego wszystkie siły.
On już mężem był z dziecięcą,
Krwia go ochrzcił Cezar nowy²⁰
I ten ogień przedsięwzięcia
Wlał mu swymi czyny, słowa.
Wiek ten stary świat pokona,
Góry przeszkód w proch rozdrobi,
On w pracowni swego łona
Stu wieków przyszłość wyrobi.
On na wszystkie czasy, ludy
Rozwinął skrzydła olbrzymie,
Leci – wielkie sypie cudy
I „Naprzód” mu imię!

Franciszek [Dzierżykraj] Morawski (1783-1861) – poeta, tłumacz, krytyk literacki.

Wziął udział w kampanii moskiewskiej Napoleona. W latach 1815-1819 był podszefem sztabu głównego armii Królestwa. Za udział w powstaniu listopadowym był internowany w Wołogdzie. Po powrocie do kraju osiadł i gospodarował w Luboni (Wielkopolska). Uczestnik sporu klasyków z romantykami (zajmował stanowisko pojednawcze). **Bibliografia:** *PSB t. 21* (Eligiusz Kozłowski, Rościsław Skręt), s. 712-714; Juliusz W. Gomulicki, *Franciszek Morawski 1783–1861*, [w:] *Księga wierszy polskich XIX wieku*, [zebrał Julian Tuwim], opracował i wstępem opatrzył Juliusz W. Gomulicki, wyd. 2, t. 1, Warszawa 1956, s. 30-31; Ewa Warzenica, *Franciszek Morawski (1783–1861)*, [w:] *Polska krytyka literacka (1800-1918)*. Materiały, t. 1, Warszawa 1959, s. 443-444; Artur Timofiejew, *Franciszek Morawski jako*

¹⁹ Oda Morawskiego musiała zdobyć szerszą popularność, skoro wers trafił (jako motto) do rozprawy ekonomicznej: Aleksandra Hrabi Cetnera *Myśli o założeniu przez akcie [sic!] żelaznej kolei w Galicji*, Lwów 1844.

²⁰ Chodzi o Napoleona I Bonaparte (1769-1821), który w latach 1804-1814 nosił tytuł Cesarza Francuzów.

mediator w sporze klasyków z romantykami, „Rocznik Towarzystwa Literackiego imienia Adama Mickiewicza”, (31) 1996, s. 135-141; Teresa Kostkiewiczowa, *Oda w poezji polskiej. Dzieje gatunku*, Wrocław 1996, s. 252; Wiesław Pusz, „Zimny rzeźnic” czy „przestrzegacz sztuki”. *Starcie Franciszka Morawskiego z Kajetanem Koźmianem w 1826 roku*, „Prace Polonistyczne” (56) 2001, s. 19-30; Marek Dybizbański, *Romantyczna futurologia*, Kraków 2005, s. 233-237.

Pierwodruk: *Pisma Franciszka Morawskiego*, t. 1: *Poezje*, Wrocław 1841; przedruk za pierwodrukiem, s. 211-215.

Teofil Nowosielski

Koleje żelazne i wozy parowe²¹

Koleje żelazne są wynalazkiem naszego wieku, czyli raczej nasz wiek jest wiekiem kolei żelaznych; bo wszystko teraz przechodzić musi przez koleje żelazne, żeby tym prędzej przyjść mogło do celu.

Zachodzi tu jednak wątpliwość, czy w przeznaczeniu kolei żelaznych objawia się wspólne życzenie ludzi, iżby za pomocą kolei żelaznych jak najrychlej się ze sobą zobaczyć, czy też, żeby się jak najrychlej z sobą rozłączyć.

Dotąd obliczono tylko niezmiernie korzyści, jakie wypływają przez upowszechnienie kolei żelaznych na handel i przemysł; wszelako nie oznaczono dotąd jeszcze, jak dalece koleje żelazne wpływać będą na sztukę, literaturę i towarzystwo. Wynalazek kolei żelaznych niczym innym nie jest w istocie jak tylko zbliżeniem ku sobie biegunów ziemi. Świat to jest nasza kula ziemską; z wielkiej kuli robi się niezadługo mała kulka – świat zmaleje. Przyjdzie czas, że w krótszym czasie będzie można objechać cały świat naokoło, niżeli przeczytać najkrótszy opis podróży naokoło świata. Jeografii nikt się potem z książek uczyć nie będzie;

²¹ Tytuł wyraźnie wskazuje, iż w pierwszych dekadach XIX w. były to dwa odrębne rozwiązania technologiczne: kolej (droga) żelazna to rodzaj utwardzonej nawierzchni, dwie równoległe szyny ułatwiały toczony pojazd – poruszanych siłą mięśni (ludzi lub zwierząt) albo mechanicznie; wozy parowe to samobieżne pojazdy, napędzane silnikiem parowym (lokomotywy), niekoniecznie poruszające się po szynach. Humoreska Nowosielskiego dokumentuje przekonanie o możliwości wykorzystania dróg żelaznych w indywidualny sposób (tak jak korzysta się z innych rodzajów dróg).

karty jeograficzne staną się niepotrzebne. Nauczyciel wsiędzie wtedy z uczniami na koleje żelazne albo na statek parowy i objeżdżać będzie z kolei część kraju, o którym wykładać im zamierzy.

Człowiek w końcu zamieni się w żywą depeszę; zanim kto zasiądzie do biurka, pióro zatemperuje, koncept ułoży, na czysto przepisze, zrobi kopertę, zapieczętuje i list na pocztę odeśle, daleko prędzej można będzie wsiąść na wóz parowy i interes na miejscu załatwić. Niezadługo wręście przyjdzie do tego, że nam nadsyłać będą frankowanych ludzi zamiast frankowanych listów.

Dla kolei żelaznych niejedno wyjdzie z użycia. Kobiety nawet przestaną może pisać romanse; bo z czegoż, proszę, składają się po większej części kobiece romanse, jeżeli nie z pożegnań i powitań – z rozłączenia i połączenia. Koleje żelazne pozabawią nas z czasem najtkliwszych łez pożegnania, bez którego każdy uda się w najodleglejszą podróż, wiedząc, iż z powrotem stanie doma jeszcze przed zachodem słońca. Dotąd autor, jeżeli wprowadza na scenę swojego romansu dwoje rozłączonych kochanków, Edmundowi każe jęczyć w Warszawie, a Klotyldzie wdychać w Wilnie; pół tomu zapisze samymi łzami kochających się istot, które srogie przeznaczenie rozdziela; półtora tomu zapełni listami Klotyldy do Edmunda, półtora tomu zajmie listami Edmunda do Klotyldy, wreszcie cały tom zajmie listami Klotyldy do Edmunda, który wrócić ma do niej z powrotem. Tym sposobem cztery tomy będą gotowe. Niezadługo jednak, skoro nastaną koleje żelazne, Edmund i Klotylda nie zrobią tego głupstwa, aby cztery tomy samymi listami zapisali. Edmund lub Klotylda zabierze się wozem parowym na stronie 1, a na stronie 168 znajdują się już oboje u celu czwartego i ostatniego tomu. Gdyby za czasów La Fontaine'a²² znano już drogi żelazne, najmniej z 5 milionów franków kosztów *portorii*²³ byłby p. La Fontaine oszczędził bohaterom swoich romansów. Nic pewniejszego jak to, że koleje żelazne wpływ mieć będą także na miłość, sztuki piękne, kunszt i poezję.

Ustaną wtedy sonety, ustaną triolety i tym podobne okruszyny poetyczne. Dziś, kiedy kochanka znajduje się w Krakowie, a kochanek w Błoniu²⁴, tak pisze kochanek do kochanki:

²² Jean de La Fontaine (prawdopodobnie 1621-1695) – bajkopisarz francuski.

²³ *Portoria* (łac.) – cła; tu: opłaty pocztowe.

²⁴ Błonie – miasto na zachód od Warszawy. Niewykluczone, że przywołanie tu Krakowa i Błonia w charakterze miejscowości skomunikowanych koleją jest echem pierwotnego projektu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Projekt ten przewidywał, że linia, która docelowo połączy Warszawę m.in. z Krakowem, przebiegać będzie właśnie przez Błonie. Ostatecznie Droga wyrowadzona została z Warszawy bardziej na południe, przez Żyrardów i Skierniewice (na żądanie namiestnika Iwana Paskiewicza stacja zlokalizowana została w tym mieście w bezpośrednim sąsiedztwie parku cesarskiego). Błonie doczekało się kolei dużo później, bo dopiero w 1903 r., z chwilą uruchomienia szerokotorowej Kolei Warszawsko-Kaliskiej.

Od ciebie z dala w ustroniu
Usycham w Błoniu.
Ku tobie płyną obłoki, chmury,
A ja tu muszę siedzieć ponury;
Ku tobie lecą czaple, bociany;
A mnie tu więżą te cztery ściany!
Ku tobie dążą miesiąc i gwiazdy,
A ja tu nie mam sposobu jazdy;
O tobie zawsze marząc w ustroniu –
Usycham w Błoniu!

Lecz, jak tylko koleje żelazne nastaną, tak kochanka odpisze rozpaczającemu kochankowi:

Nie susz sobie, luby, głowy,
Ale wsiądź na wóz parowy²⁵.

Tak koleje żelazne wywrą wielki wpływ na miłość. Do łez pożegnalnych zbywać będzie na sposobności. Nie sąż łyż wielką dla serca stratą! Łzy i nadzieja jest to najpiękniejsza spuścizna człowieka po raju, który opuścić musiał. Biada temu, kto w pół drogi życia wysuszył źródło łez, utracił nadzieję; biada temu, kto nie może już łzami pokrzepić nadziei albo łez osuszyć nadzieję. Tylko kobiety umieją łyż ronić, mężczyźni muszą się do łez przymuszać. Mężczyźni nie mogą pojąć boleści serca, dopóki jej nie uczują. Kobiety czują już boleść serca, skoro ją tylko pojmują! Kiedy mężczyzna płacze, łyż uważać może za dar nieba, przeciwnie u kobiet, płacz jest to dar wrodzony, prosta biegłość i nic więcej!

Czymże są łyż? Łzy są oczywistymi świadkami cierpienia albo wzruszającej radości. Złość także śmiać się może i łyż wylewać; ale wtedy łyż takie są to fałszywi świadkowie.

W myślach i uczuciach ludzi taki sam zachodzi stosunek jak pomiędzy ludźmi i zwierzętami. Najwięksi i najgenialniejsi ludzie nie zawsze są najpożyteczniejszymi. Owca daleko pożyteczniejszą jest ludziom niżeli nosorożec, gęś pożyteczniejsza jest niżeli struś, dobry chirurg, co odciski zręcznie wyrzyna,

²⁵ „Wóz parowy” może tutaj oznaczać prywatny pojazd, którym – jak własnym zaprzęgiem konnym – można poruszać się wedle uznania. Ślad takiego indywidualistycznego podejścia do ruchu pozostał w XIX-wiecznej praktyce transportowania powozów (karet) na kolejowych platformach.

prędzej człowieka na nogi postawi niżeli zły krytyk, a odkrycie kolei żelaznych więcej przynieść może pożytku dla społeczeństwa niżeli odkrycie prochu. Towarzystwa akcjonariuszów na koleje żelazne wielkie położyły zasługi, zresztą rzadko które stowarzyszenie zrobiło odkrycie. Pojedyncze tylko geniusze rzucają wielkie myśli – robią wielkie odkrycia. Żadne dotąd stowarzyszenie akcjonariuszów nie odkryło Ameryki, żadne stowarzyszenie nie wynalazło szczepienia ospy, żadne stowarzyszenie nie wynalazło druku lub konduktora Franklina²⁶ i parowych machin. Wielkie pomysły powstać mogą jedynie w pojedynczych głowach; lecz milionów rąk potrzeba, żeby wykonać przynajmniej jedną wielką myśl pojedynczej głowy.

Wpływ kolei żelaznych na uczucia niepodobna obliczyć. Miłość zna tylko jedną chorobę – rozłączenie, i tylko jeden występki – nieobecność; obecność ukochanej osoby jest warunkiem przywiązania – stąd nieobecność ostudza najgorętszą miłość!

Cóż to jest miłość? Miłość jest to rozwiązanie rachunku bez próby. Miłość oblicza uczucia, dodaje serce do serca, odejmuje sobie niektórych przyjemności, aby nimi inne pomnożyć, a wszystko rozdziela pomiędzy dwie istoty. Co to jest miłość? Miłość jest to uczucie, którego mężczyźni uczą się na pamięć, a kobiety w sercu pielęgnują. Kobiety przebudzają się dla miłości, mężczyźni usypiają z miłości. Mężczyźni potrafią miłość swoją zwrócić do kilku przedmiotów, a wymagają tylko jednego przedmiotu; przeciwnie kobiety, kochają tylko jeden przedmiot, ale wymagają wielu przedmiotów. Serca mężczyzn postępują tak jak wielcy panowie, którzy wciąż zadają pytanie, a nie pozwalają o nic się zapytać.

Jest to smutna, ale wielka prawda, że żaden człowiek nie może nikogo kochać bez przyczyny; chociaż najczęściej nienawidzi bez najmniejszej przyczyny. Tylko nienawiść ludzka nie ma granic, miłość zawsze ma swoje granice. Tylko w nienawiści może człowiek być łatwowiernym, nigdy zaś w miłości. Tylko na dobre postęпки bliźniego żąda człowiek dowodów i świadectw – wtedy człowiek jest sędzią surowym. Na złe postęпки bliźniego nie żąda dowodów; złym pogłoskom każdy z łatwością uwierzy. Kiedy chodzi o czyją niesławę, człowiek podobny jest do znaku wykrzyknienia; kiedy zaś chodzi o czyją sławę, zawsze podobny jest człowiek do znaku zapytania. W młodości człowiek kocha najmocniej; w późniejszym wieku nienawidzi najmocniej. Prawdziwa miłość, czyli tak zwane zakochanie się, trwa dopóty, dopóki człowiek nie zostanie pełnoletnim. Tak długo, jak człowiek rośnie, może więcej jeść i więcej kochać. Serce i żołądek są zawsze

²⁶ Konduktor Franklina – piorunochron, nazwany tak od wynalazcy, amerykańskiego uczonego i polityka Benjamina Franklina (1706-1790).

w wielkim związku. Zresztą pomiędzy zakochanym i zgłodniałym zachodzi ta tylko różnica, iż zgłodniały żołądek musi mieć wytrawne serce, a zakochane serce musi mieć wytrawny żołądek!

Człowiek nigdy rość nie przestaje, chociaż my tego nie widzimy. Do lat 24 rośnie w górę, po 24 latach rośnie na dół, chyli się ku ziemi – do grobu. Życie jest to jedna długa droga żelazna, na której idziemy do nieznanego celu – za grobem.

Przez zaprowadzenie kolei żelaznych łączy się przeszłość z przyszłością. Czymże jest przeszłość? Jest to zmarła obecność. Czymże jest przyszłość? Jest to obecność, która jeszcze na świat nie przyszła. Czymże jest obecność? Jest to rodząca się przyszłość, a umierająca przeszłość. Obecność to także jest wymielony do przyszłości, którego nikt nie akceptuje.

Koleje żelazne zmniejszają podróże około świata – zamieniają świat w jedną wielką promenadę. Podróż około świata, którą dziś odbyć trzeba przynajmniej w trzech latach, ukończy się później w trzech miesiącach na kolejach żelaznych. Tym sposobem będziemy więcej widzieć, ale mniej umieć. Bogaty papa, wysyłając syna na wojaz, da jemu 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 zapytują go, np. coś pan widział w Holandii? odpowie: przez Holandię przejeżdżałem wprawdzie, ale Holandii nie widziałem; przejeżdżając tamtędy, spałem właśnie w pojeździe.

Dziś mamy dylizanse; wprawdzie nie obejdzie się tam bez trzęsienia, lecz za to można się trochę w świecie rozpatrzeć. Dziś każdy skraca sobie podróż życia, każdy za wcześnie do celu przybywa. Ludzi i podróże można by porównać do kobiecych listów: chociażby listy kobiet były jak najdłuższe, to zawsze kobiety dodają „w największym pośpiechu!” Gdyby zaraz na wstępie dodała pisząca: „w największym pośpiechu”, można by naprzód wiedzieć, że list nie będzie miał granic. Gdybyśmy spojrzeli na rękopism którejkolwiek z autorek, znaleźlibyśmy z pewnością na końcu jeszcze piątego tomu wyrazy przypięte szpilką: „w największym pośpiechu!” Wyrządilibyśmy niesłuszność kobietom, utrzymując, iż zawsze się opóźniają. Przeciwnie, kobiety za bardzo się tylko we wszystkim pospieszają. Twierdzą powszechnie, że kobiety zawsze na końcu chcą mieć słuszność. Przeciwnie, kobiety zaraz na samym początku chcą mieć słuszność, a chociaż zaraz z początku nie mają słuszności, jednak przy słuszności chcą pozostać na końcu. Mówią, że kobiety nie lubią zachowywać ortografii. Prawda! Kobiety dla serca zapominają o ortografii, a mężczyźni dla ortografii zapominają o sercu. Dlatego chociaż bardzo poważam i kocham gramatyków i ich ortograficzne listy, ale wyznać muszę, że poważam i kocham daleko bardziej jeszcze tkliwe i choć nieortograficzne pisma pięknej płci. Mówią także, że kobiety wcale

nie zachowują w swych pismach znaków przecinkowych: żadnej kommy²⁷, żadnego średnika, żadnej kropki. Potwarz! Kobiety nie opuszczają kommy, średników i kropek, lecz każdy znak, każda kropka jest tylko zrobiona na większą skalę. Na początku i na końcu każdego pisma kobiety napotkasz zawsze kleks czyli żyda. Żyd, cóż to jest rzeczywiście? Żyd czyli kleks jest to zbiór opuszczonych znaków przecinkowych, komm, średników i punktów, które można rozdzielić podług upodobania w miejscach właściwych. Żyd w liście kobiety ma nieocenioną wartość. Żyd w liście kochanki jest to morze uczuć, które literami jeszcze wytłumaczone nie zostały.

Trzeba tylko umieć odgadywać znaczenia takiego żyda. Wiele także na tym zależy, przy którym wyrazie żyd, ten faktor uczuć, obrał sobie zamieszkanie i czy jest z brodą, czy bez brody. Na przykład: „Najukochańszy” (żyd) zamiast wykrzyknika (!)

Niechcący na wozach parowych zajechaliśmy do pisowni; lecz na pisowni trzeba skończyć, abyśmy za daleko nie zajechali.

Teofil [Stanisław] Nowosielski (1812-1888) – pisarz, pisarz dla dzieci, pedagog.

W 1835 r. objął posadę urzędnika skarbowego i zamieszkał w Warszawie, gdzie zainteresował się pedagogiką. W 1838 r. wyjechał z polecenia Warszawskiego Towarzystwa Dobroczynności za granicę, gdzie zwiedził zakłady dla ubogich dzieci w Berlinie, Wiedniu, Wrocławiu i Pradze. W 1839 r. zorganizował ochronkę dla ubogich dzieci w Warszawie, którą kierował do 1843 r. Pracę zawodową łączył z zamiłowaniem literackimi (pisał głównie utwory dla dzieci). **Bibliografia:** *PSB t. 23* (Izabela Kaniowska-Lewańska), s. 385-386; J[an] I. Starożyk, *Ś.p. Teofil Nowosielski*, „Kłosy” 1889, t. 48 (nr 1228), s. 28-29; Cz[esława] Wilczyńska, *Zapomniany autor humorysta*, „Tęcza” 1930, nr 23, s. 23-24; Juliusz W. Gomułicki, *Teofil Nowosielski 1812-1888*, [w:] *Księga wierszy polskich XIX wieku*, [zebrał Julian Tuwim], opracował i wstępem opatrzył Juliusz W. Gomułicki, wyd. 2, t. 1, Warszawa 1956, s. 417.

Pierwodruk: Teofil Nowosielski, *Koleje żelazne i wozy parowe*, [w:] tenże, *Humoreski*, Warszawa 1841; przedruk za pierwodrukiem, s. 229-242.

²⁷ *Komma* (niem.) – przecinek.

Antoni Gorecki

Droga żelazna i kuku²⁸

Paryż, 1842²⁹

Stojąc, gdzie ludna Paryża ulica,
Namawiał wszystkich przechodniów woźnica:
„Rzućcie żelazne drogi, paryżanie,
Ja was powiozę w kuku, chrześcijanie!
Kuku, czyż nie jest wózeczkim wygodnym,
Czyż nim przodkowie wasi nie jeździli?
Możnaż od przodków być swoich odrodnym?..
Zastanówcie się tylko, bracia mili!

Drogi żelazne to diabeł wprowadził,
Zważcie, jak wiele w powietrze wysadził.
A tu bezpiecznie..., tu siadajcie w kuku!”
Wszyscy się z niego śmieli do rozpuku.
A on się gniewał jak ci kaznodzieje,
Co oni każą, a lud się z nich śmieje.
Gdy poczną krzyczyć: „Przeklęte te druki!
To są wszystko diabła sztuki!
Rzuć tę oświatę chrześcijański człeku,
Bądź takim dudkiem jako w średnim wieku.”

Antoni Gorecki (1787-1861) – poeta. Młodość spędził w Wilnie. Od 1818 r. był członkiem Towarzystwa Szubrawców i współpracownikiem „Wiadomości Brukowych”. Uczestniczył w powstaniu listopadowym (należał do komitetu organizującego powstanie

²⁸ Kuku (z franc. *coucou* – kukułka) – dwukołowy pojazd konny, popularny w Paryżu od końca XVIII w. do lat 30. i 40. XIX w.; uzasadnieniem nazwy mógł być kolor składanego dachu lub odgłosy wydawane podczas jazdy.

²⁹ Data łączy problematykę wiersza z konkretnym wydarzeniem: 8 maja 1842 r. późnym popołudniem pomiędzy stacjami Bellevue a Meudon na szlaku między Wersalem (dzisiejszym dworcem Rive Gauche) a Paryżem (dzisiejszym dworcem Montparnasse) doszło do katastrofy kolejowej, która pociągnęła za sobą co najmniej 55 ofiar śmiertelnych. Wskutek zmęczenia materiału doszło do pęknięcia osi w jednej z dwu lokomotyw, co spowodowało wykolejenie, a następnie pożar pociągu. Zamykane od zewnątrz przedziały uniemożliwiły ewakuację pasażerów. Większość ofiar spłonęła żywcem. Zob. wprowadzenie.

na Litwie), po upadku powstania (który zastał go za granicą) osiadł w Paryżu. Od 1836 r. związał się z grupą towiańczyków, z którą zerwał w 1841 r. Później – powodowany niechęcią do papieża Piusa IX – zerwał z katolicyzmem. **Bibliografia:** *PSB t. 8* (Zofia Ciechanowska), s. 306-309; K.Wł. W. [Kazimierz Władysław Wójcicki], *Antoni Gorecki*, „Tygodnik Ilustrowany” 1862, t. 6, s. 201-202, 227-228; Jan Szelaż [Zbigniew Mitzner], *Wyprawy w przeszłość*, Warszawa 1953, s. 19-27; Juliusz W. Gomulicki, *Antoni Gorecki 1787-1861*, [w:] *Księga wierszy polskich XIX wieku*, [zebrał Julian Tuwim], opracował i wstępem opatrzył Juliusz W. Gomulicki, wyd. 2, t. 1, Warszawa 1956, s. 57-58; Jolanta Kowal, *Na fali narodowych wydarzeń. Nurt patriotyczny w twórczości Antoniego Goreckiego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Rzeszowskiego. Historia Literatury” 2004 (z. 2), s. 30-49; Jolanta Kowal, *W świecie bajek politycznych Antoniego Goreckiego*, „Prace Humanistyczne. Seria 1” 2006 (nr 32), s. 91-119; Agnieszka Stasińska, „*Krakowiaki ofiarowane Polakom*” i „*Powieść o zającach*” – dwa ważne utwory Antoniego Goreckiego z lat 1815-1816. *Teksty i komentarze*, „Prace Polonistyczne” 2007 (62), s. 127-167.

Pierwodruk: Antoni Gorecki, *Kłosek polski, czyli nowy tomik poezji... z dodatkiem uwag przez tegoż nad doktryną dziś papieża względem Polski*, Paryż 1843; przedruk za pierwodrukiem, s. 105-106.

[Eugen] Naumann

Uwagi co do kolei żelaznej Wielkiego Księstwa Poznańskiego [fragment]

Nie tajmy przed sobą, że na wystawienie kolei żelaznych niezmiernej potrzeba sumy pieniężnej. Żeby więc nie stracić pomimo to odwagi do uskutecznienia dzieła, trzeba przejąć się znaczeniem i ważnością komunikacji żelaznokolejnych. Za daleko by mię wiodło, gdybym tu w szczegółach prawić chciał o ważności ich ze względu na Poznań, tudzież o wzmożeniu się przez to stosunków handlowych i przemysłowych, boć to łatwo zresztą każdy pojmie, kto w ogólności znaczenie podobnych przedsięwzięć zrozumiał. Nikt nie zaprzeczy, że koleje żelazne dziś stały się hasłem ducha czasu i cywilizacji. Czas i przestrzeń, największe hamulce działania ludzkiego, o ile podobna, przez nie się zwyciężyły; zaprowadzenie ich stanowić będzie epokę w historii, a skutki ich na drodze spokojnej sprowadzą zmiany, jakich żadna rewolucja dotąd gwałtownymi środkami nie zrządziła. Co przed kilką laty wystąpiło jako pojedyncze przedsięwzięcie, to dziś z wolna rozwija się w obszary chwytającą całość,

od Północnego do Śródziemnego Morza wkrótce można będzie w lot całą przebiegać Europę!

Czyż godzi się patrzeć spokojnym okiem na ochoczość w przedsiębiorstwie śmiącym tak wielkie ofiary pieniężnełożyć na wywołanie dzieł dla powszechnego użytku? Czy już olbrzymieść pieniężnych środków nie nasuwa myśli, że tu nie o sam chodzi tylko pożytek, ale o inne także interesa?

Niechaj będą sobie podzielone zdania w tym punkcie, czy w ogólności dobrze jest prowadzić koleje żelazne lub nie, czyn nam powiada, że je prowadzą. Przez nie stosunki rolnicze, przemysłowe i handlowe niesłychany zyskują popęd, a pomyślność rzemiosł podnosi wartość gruntową.

To są zdania z doświadczenia płynące; z nich wynika widok zysku, który pierwszą dla ludzi podniętą był do zakładania kolei żelaznych.

Przydać tu należy pobudkę drugą, ważniejszą, która W[wielkie] Księstwo i miasto Poznań bliżej obchodzi, a zarazem prowadzi do zapytania: czy czas już o zakładaniu kolei poznańskiej dziś myśleć. Koleje żelazne nie tylko są dziełami postępu, ale w równej mierze są warunkiem trwałości dziś istniejących stosunków, za czym stają się kwestią żywotną.

Przez koleje żelazne powstają nowe drogi, które komunikacje dotychczasowe z wielu względów przewyższają. Pierwszeństwo one mają względem żywirowej drogi³⁰ dla nieskończenie szybszego przewozu; z tegoż powodu, a mianowicie dlatego należy im się pierwszeństwo przed drogą wody, że nie tylko w krótkiej porze roku, ale ciągle wzywać ich można; zyskamy wreszcie przy nich na taniości i wygodzie przewozu. Tam, gdzie istnieją dziś koleje żelazne, cały ruch przemysłowy do nich się ściąga, a inne dotychczasowe drogi handlu i komunikacji pustoszeją. Handel i rzemiosła osiadają kiedyś nad wielkimi drogami żelaznymi; miasta i okolice nimi przetrzyte lub dotknięte zakwitną, a pominięte stęgną, zubożeją i upadną! Skoro raz już założone nowe drogi żelazne handel i przemysł ku sobie ściągną, trudna natenczas, a może niepodobna, nawet za pomocą nowych kolei żelaznych wrócić choćby część owego ruchu opuszczonym krainom i sąsiednim miastom; nie tylko interes bowiem krain w koleje opatrzonych i nowo tworzące się stosunki, ale także sama kosztowność kolei żelaznych stać będzie na przeszkodzie i utrudzać nowe zebranie niezmiernych nakładów pieniężnych!

Oczywiście zatem wynika stąd, że pewne okolice i miasta o to głównie starać się winny, żeby przez założenie *pierwszej* kolei, choćby tylko krótkiej, dla

³⁰ Żwirowa droga – inaczej: szosa lub szose (z franc. *chaussée*; od łac. *calx* – wapień). Drogi takie posiadały zwykle trwałe wyżłobienia (koleiny, koleje), których rozstaw mógł różnić się bardzo znacznie – w zależności od regionu Europy. Poruszanie się po takich drogach wymagało zatem skracania lub wydłużania osi w pojeździe konnym (lub wynajmowania pojazdów lokalnych).

siebie przed innymi pozyskać ruch handlowy i osobowy; przez co późniejsze koleje będą się z istniejącymi już musiały łączyć, a w tymże samym kierunku gdzie indziej wcale nie będą mogły powstawać.

[Eugen Samuel] Naumann (1803-1880) – prawnik, działacz społeczny. Studia prawnicze odbył w Bonn i Berlinie. Po krótkim pobycie w Berlinie przybył do Poznania. Od 1830 r. sprawował funkcję radnego miejskiego w Poznaniu, zaś w latach 1835-1871 był nadburmistrzem. Za kadencji Naumanna Poznań dostał połączenie kolejowe ze Szczecinem (1848 r.), z Wrocławiem (1856 r.) i z Berlinem (1870 r.). Był wieloletnim posłem do parlamentu pruskiego. **Bibliografia:** Jerzy Kozłowski, *Naumann Eugen*, [w:] *Wielkopolski słownik biograficzny*, Warszawa 1981, s. 508-509; Włodzimierz Witczak, *Eugen Naumann (1803-1880). W dwusetną rocznicę urodzin*, „Gazeta Wyborcza [Poznań]” 2003, nr 14, s. 14.

Pierwodruk: [Eugen] Naumann, *Uwagi co do kolei żelaznej Wielkiego Księstwa Poznańskiego nadburmistrza i członka sejmu pana...*, Poznań 1842; przedruk za pierwodrukiem, s. 23-24.

Wilhelm Kolberg

Drogi żelazne w Europie opisał...

[fragment]

Od czasu wynalezienia druku i prochu żaden pomysł nie upowszechnił się w takim stopniu i nie spowodował tak obszernych prac i znakomitych przedsięwzięć jak wynalazek użycia pary i wynalazek dróg żelaznych³¹. O ile zaś odkrycia XIV i XV wieku wpłynęły na nauki i sztukę wojowania, o tyle pomysły XIX wieku na handel i przemysł działanie swoje wywarły.

Ważności dróg żelaznych, ich przyszłego rozwinięcia, przeznaczenia, jak zwykle ważności wszelkich nowych utworów i wypadków, jeszcze dosyć ocenić i pojąć nie można. Doświadczenie tylko po znacznym upływie czasu i na wielkich przestrzeniach nabyte przekona, ile nieocenionych korzyści z dróg żelaznych osiągnął przemysł, nauki, a w ogólności społeczność. System budowania dróg żelaznych dalekim jest wprawdzie doskonałości; dopiero poczęty, w szczegółach wielu

³¹ Jeszcze jeden ślad rozłącznego traktowania dwu wynalazków, które wkrótce miały się połączyć w jeden.

niepewny, jeszcze nosi na sobie nowości cechę. Powszechne zajęcie się tym przedmiotem, ważne co dzień nabytki i ulepszenia, mogą wkrótce doprowadzić tę gałąź inżynierii cywilnej do wysokiego doskonałości stopnia; a opieka i pomoc ze strony rządów, jako najdzielniejszy ku temu środek, przyczynić się może i powinna.

W każdym niemal kraju pierwsze zakłady dróg żelaznych powstały z przedsiębiorczych widoków osób prywatnych. Niektóre też drogi znaczny przynoszą dochód, inne małą tylko dają korzyść, są nawet i takie, z których odpowiedniego procentu spodziewać się nie można. Z tego to powodu budowa dróg żelaznych ograniczała się dotąd na wyrobieniu małych przestrzeni z sobą niepołączonych. Lecz rządy pojęły wreszcie ważność i pożytek z przecięcia krajów liniami szybkiego transportu: przysły w pomoc prywatnym lub wzięły na siebie budowę części dróg nieprzedstawiających bezpośrednich korzyści.

Rzeczywiste zyski z dróg żelaznych dopiero przyszłość wykaże, skoro wszystkie części pojedyncze w jedną złączą się całość. Przedsięwzięcia tak obszerne, wielkie, uważane być powinny pod względem wpływu na ogół, z pominięciem widoków prywatnych, które by na tym ucierpieć mogły. W krajach, gdzie handel i przemysł nie rozwinęły się jeszcze do wysokiego stopnia, wtedy tylko z dróg żelaznych wykwitnąć może pomyślność, gdy ich budowa z rąk prywatnych przejdzie pod systematyczny kierunek rządów; gdyż te, nie szukając w tych przedsięwzięciach źródła zysków, poprzestaną raczej na korzyściach pośrednich, jakie z podniesienia przemysłu i handlu i powiększenia niestałych dochodów skarbowych wynikną niezawodnie.

Drogi żelazne, jako przedmiot użytku publicznego, czyliż nie mają niezaprzeczonego prawa do opieki i pomocy rządów? Przecież w każdym kraju istnieją jakiegokolwiek zakłady, z których rząd i lud odnosi pożytek, czasem mniej widoczny, mniej wyraźny, bo połączony z korzyściami przemysłu, handlu i polityki; przecież sumy łożone rok rocznie na budowę dróg bitych, na mosty, kanały i komunikacje wodne nie przynoszą odpowiedniego dochodu tak, aby i procent od kapitału zwracały i same utrzymywać się mogły. Wszelako wydatki te, ponoszone chętnie przez administracją wszystkich cywilizowanych krajów, są naturalnym wypadkiem opieki i przezorności władzy rządzącej. Czymże są drogi żelazne, jeśli nie najdoskonalszymi drogami komunikacyjnymi (lubo same niedoskonałe jeszcze)? Drogi te uważane być mogą pod wielu względami za przedsięwzięcia środkujące pomiędzy spekulacją procentową a dziełem publicznym. Większa też liczba rządów nabrała przekonania, że chociażby koszt na drogi żelazne łożony nie przyniósł odpowiedniego czystego dochodu, drogi żelazne jednak budować należy dla postąpienia z duchem i potrzebą czasu. A kończąc te uwagi, mamy przekonanie, że jak dzisiaj zastać można drogi bite i powozy pocztowe w każdym cywilizowanym kraju, tak za lat dwadzieścia wszędzie drogi żelazne i parowozy upowszechnione będą.

Wilhelm [Karol Adolf] Kolberg (1807-1877) – kartograf, hydrograf, inżynier dróg i mostów. Syn Juliusza (kartografa, geodety i zasłużonego metrologa), starszy brat Oskara (przyszłego etnografa i folklorysty). Uczestniczył w powstaniu listopadowym, a po zakończeniu działań złożył przysięgę na wierność cesarzowi i znalazł zatrudnienie w Korpusie Dróg i Mostów. W latach 1839-1841 studiował we Włoszech i Austrii, gdzie zdobywał praktyczne doświadczenie przy regulacji Dunaju pod Wiedniem. W latach 1839-1841 należał do komitetu budowy Kanału Augustowskiego. W latach 1841-1844 odbył podróż na Zachód (Austria, Niemcy, Belgia, Francja, Anglia) w celu zdobycia wiedzy i doświadczeń z zakresu kolejnictwa. **Bibliografia:** *PSB t. 13* (Aniela Drozdowska), s. 305-306; F[ranciszek] Maks[ymilian] Sobieszczański, *Wilhelm Kołobrzeg-Kolberg*, „Tygodnik Ilustrowany” 1877, t. 3, s. 369-370; *Wilhelm Kołobrzeg-Kolberg*, „Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy na rok 1878 Józefa Ungera”, Warszawa 1878, s. 28-30; Stanisława Dębicka, *W starym gnieździe. Z sagi rodu Kolbergów*, Warszawa 1989, s. 106-107.

Pierwodruk: Wilhelm Kolberg, *Drugi żelazne w Europie opisał...*, „Biblioteka Warszawska” 1843, t. 1, 1844, t. 1; przedruk za pierwodrukiem, 1843, t. 1, s. 56-57.

Anna Nakwaska

Wspomnienie krótkiej podróży 1844 roku [fragment]

Właśnie kiedyśmy zwiedzanie kościołów ukończyli, nadeszła godzina odjazdu żelaznej kolei krakowskiej³²; zdaje się, że mieszkańcy Wrocławia dotąd jeszcze ciekawie się temu wynalazkowi przypatrują, bo nas na jakiś wysoki ganek, blisko bariery wystawiony, zaprowadzono, skąd z wielu innymi ciekawe to zjawisko podziwiać mogliśmy; w jednym prawie oka mgnieniu lokomotywa syczeć, czarne kłęby dymu pod obłoki wyrzucać i wraz z całym swym parowozów³³

³² Kolej Krakowska – właśc. Kolej Górnośląska (*Oberschlesische Eisenbahn*), oddawana do użytku sukcesywnie od 1842 r., połączyła Wrocław z Mysłowicami (pierwszy odcinek, Wrocław – Oława, uruchomiono 22 maja 1842 r.; ostatni, Katowice – Mysłowice, przekazano do eksploatacji 3 października 1846 r.). Jej przedłużeniem stała się Kolej Krakowsko-Górnośląska (*Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn*), która od 13 października 1847 r. łączyła Mysłowice z Krakowem.

³³ Parowóz – tu najpewniej wagon („wóz parowy”); zob. uwagi o tym neologizmie: „Kurier Warszawski” 1844, nr 267, s. 1267.

orszakiem na dalekim widnokregu zniknąć zdołała. Ileż to głębokich a filozoficznych postrzeżeń ta siła nicości, bo siła pary nie jestże owym niczym, co niejedną potęgą kieruje, nastęczyć by mogło? Nie do mnie zaiste należy powtarzać to, co tyle wymowniejszych od mego pióra powiedziało; prozaiczną tylko stronę tego sposobu podróżowania uważając, wyznać trzeba, że co się w nim na czasie i wydatku zyskuje, przez pośpiech przelotnej wędrówki na poznaniu ludzi, ich obyczajów i usposobień tracić się musi. Podróżując własnym powozem, nie znalazłam dogodności wiele w puszczeniu się żelazną koleją do Freiburga³⁴, z którego to punktu ona śląskim kąpielom ustawicznie a hojnie zdrowych i chorych dostarcza; wolną pruską pocztą jadąc, można się przesyć podziwem uroczych krajobrazów wzdłuż tak zwanych Olbrzymich Gór (Riesengebürge)³⁵ roztoczonych. Z Freiburga do Salzbrunn³⁶ mała tylko milka³⁷, wody te u stóp wysokiej góry pośród wsi rozległej i dobrze zabudowanej istniejące, których skuteczność już nie jest wątpliwą, bardzo licznie odwiedzane bywają.

Anna Nakwaska (1781-1851) – powieściopisarka, pamiętnikarka, autorka książek dla dzieci. Od 1806 r. jako żona wysokiego urzędnika w Księstwie Warszawskim i Królestwie Polskim mieszkała w Warszawie, gdzie prowadziła salon artystyczny i zajmowała się działalnością literacką. Pierwsze utwory pisała w języku francuskim (w 1817 r. przełożyła na francuski *Malwinę* Wirtemberskiej). W czasie powstania listopadowego działała w Towarzystwie Dobroczynności Patriotycznej Warszawianek. W 1834 r. odbyła podróż do Karlsbadu (Karlovych Varów), a w 1837 r. do Szwajcarii (*Wspomnienia z podróży w Szwajcarii i Tyrolu z r. 1837* ogłosiła w „Przeglądzie Naukowym”). W 1844 r. własnym powozem wyjechała na kurację do Szczawna (Salzbrunn) i Cieplic (Warmbrunn), po drodze zatrzymując się we Wrocławiu. Dalsza podróż wiodła do Dreżna, skąd Nakwaska przez Głogów i Poznań wróciła do Warszawy. Około 1840 r. napisała *Wspomnienia z czasów pruskich i Księstwa Warszawskiego* (drukowane we fragmentach w czasopiśmie). **Bibliografia:** *PSB t. 22* (Helena Michałowska), s. 476-477; A. T...ski [Aleksander Tyszyński], *Anna Nakwaska (Wspomnienie)*, „Biblioteka Warszawska” 1851, t. 4, s. 569-573; Seweryna Pruszkowa, *Anna z Krajewskich Nakwaska*, „Tygodnik Ilustrowany” 1862, t. 6, s. 209-210, 230-232; Adam Bełcikowski, *Anna z Krajewskich Nakwaska*, „Ateneum” 1887, t. 2, s. 274-301, 480-517; Janina Ender, *Polska powieściopisarka u wód śląskich w r. 1844*, „Zeszyty Wrocławskie” 1951, nr 2, s. 48-52; *Polskie podróże po Śląsku w XVIII i XIX wieku (do 1863 r.)*, wybrał i opracował Andrzej Zieliński, Wrocław 1974, s. 192.

³⁴ Freiburg – dziś Świebodzice, miasto leżące na południowy zachód od Wrocławia; końcowa stacja Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej (*Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn*), oddanej do użytku 29 października 1843 r.

³⁵ Olbrzymie Góry (*Riesengebürge*) – Karkonosze.

³⁶ Salzbrunn – dziś Szczawno-Zdrój, uzdrowisko położone w sąsiedztwie Wałbrzycha.

³⁷ Nakwaska może tu mieć na myśli milę rosyjską (7467 m) lub milę niemiecką (7419 m).

Pierwodruk: Anna Nakwaska, *Wspomnienie krótkiej podróży 1844 roku*, „Pielgrzym” 1845, t. 1; przedruk za pierwodrukiem, s. 223-224.

[Relacja z uruchomienia pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej³⁸; fragment]

Kiedyśmy zaczęli XIX wiek ery głównej świata, pierwsze jego lata, a jednak tak ważnymi pod względem postępu kunsztów i nauk naznaczone wypadkami, ani by były śmiały uwierzyć w wielki i skuteczny rezultat wynalazku, który sposób podróżowania na lądzie i morzu w zupełności przekształcił. Wynalazek statków parowych i późniejsze onemu zastosowanie siły pary do kolei żelaznych uczynią minione za nami lata na wieki pamiętnymi. W chwili, kiedy cała Europa i Stany Zjednoczone w Ameryce wzbogacały się o tę ważną dźwignię przemysłu i handlu, pierwsza myśl urządzenia kolei żelaznej w Polsce rzuconą została. Dziś ta myśl urzeczywistniła się w zupełności i właśnie wczoraj nastąpiło pożądane i oczekiwane przez kraj cały uroczyste otwarcie Drogi Warszawsko-Wiedeńskiej, której ukończenie w lat parę zbliży handel Warszawy do handlu Śródziemnego Morza, a przez oboczne odnogi zetknie go z handlem całego lądu stałego. Dzięki więc myśli urządzenia kolei żelaznej, dzięki Opiekuńczemu Rządowi, który tę myśl pożyteczną silną wolą wsparł i zasobami swoimi urzeczywistnił³⁹, doprowadzając do skutku olbrzymie dzieło, którego pamiętkę, jak owych niegdyś wielkich

³⁸ Pierwszy odcinek Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej połączył Warszawę z Grodziskiem (uruchomiony został 15 czerwca 1845 r.; uroczystość otwarcia odbyła się dzień wcześniej). Kolejne odcinki przekazywane były: 15 października Grodzisk – Skierniewice, 13 października 1846 r. Skierniewice – Piotrków Trybunalski, 13 grudnia 1846 r. Piotrków Trybunalski – Częstochowa, 13 grudnia 1847 r. Częstochowa – Żąbkowice (dziś Dąbrowa Górnicza Żąbkowice), 15 kwietnia 1848 r. Żąbkowice – Granica (dziś Sosnowiec Maczki).

³⁹ Pomysł linii kolejowej, która miała połączyć Warszawę z Zagłębiem Dąbrowskim (i Górnym Śląskiem), powstał w kręgach finansowych Królestwa. W 1839 r. powołano Towarzystwo Akcyjne Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (nazwa wiązała się z planami połączenia budowanej linii z realizowaną austriacką Koleją Północną Cesarza Ferdynanda i uzyskania w ten sposób skomunikowania Warszawy z Wiedniem), którego udziałowcami był dom handlowy „Bracia Łubieńscy i Spółka” oraz przemysłowiec warszawski Piotr Steinkeller. Krach światowego systemu finansowego doprowadził do upadku akcji Towarzystwa i jego rozwiązania w 1842 r. Budowę wznowiono w maju 1844 r. pod zarządem państwowym. Zmiana inwestora pociągnęła za sobą istotne modyfikacje projektu: zmieniona została lokalizacja stacji docelowej (zamiast w Niwce miała powstać na terenie wsi Maczki), przebieg trasy uzupełniono o odcinek Skierniewice – Łowicz (uruchomiono go 1 listopada 1845 r.) i co najistotniejsze – przesądzono o zastosowaniu na całej trasie trakcji parowej (wcześniej rozważana była trakcja konna).

wodociągów i bitych dróg Rzymian, najodleglejsze wieki zachowają. Dzień wczorajszy należący do tych, które w późne wieki słynne będą w kronice Warszawy, trwał bez przerwy w przyjemnej pogodzie.

Pierwodruk: „Kurier Warszawski” 1845, nr 155 (15 czerwca), s. 753; przedruk za pierwodrukiem.

Ludwik Pietrusiński

**Wspomnienia z Wenecji,
kolei żelaznej lipnicko-wiedeńskiej, Wiednia, Karpat
Wadowickich, Frankfurtu nad Menem i przelotu
z Krakowa do Tatr Spiskich zebrał doktor prawa..., t. 1
[fragment]**

Kiedyż nadejdzie pożądana chwila, w której razem z Wisłą przybiegnie z morawskiego Lipnika kolej żelazna do Oświęcimia? Kiedyż się z nią zbiegnie druga kolej żelazna od Wrocławia, od Opola? Kiedyż na te gody życia handlowego przyleci tu trzecia kolej z Warszawy i Niwki?⁴⁰ Kiedyż czynni krakowianie zsuną się tu własnymi „Krakusami”⁴¹ czwartą koleją żelazną? Kiedyż ty sam, kochany Oświęcimie, wypuścisz swe „Ajaksy”, „Meteory” lub „Przemysławy” ku Wieliczce i Bochni, a może aż ku Lwowu? Jedyne położenie Oświęcimia w dolinie Wisły, tuż obok doliny Odry, czyni go najdogodniejszym punktem schadzki dla pięciu kolei wschodniej Europy. Jeżeli się domysły moje urzeczywistnią, stolica niegdyś Książąt Oświęcimskich zamieniłaby się w stały kongres kolei żelaznych, od

⁴⁰ Chodzi o projektowany przebieg linii Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (*Kaiser Ferdinands Nordbahn*), która z Wiednia przez Lipnik, Bohumin i Oświęcim miała dotrzeć do Krakowa, a dalej – do złóż soli w Wieliczce i Bochni (do Oświęcimia kolej ta dotarła dopiero w 1855 r., zaś do Trzebini i Krakowa – rok później). Kolej Górnośląska, łącząca od 1846 r. Wrocław z Mysłowicami, ominęła Oświęcim. Do Niwki planowane było doprowadzenie z Warszawy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Faktycznie końcową stacją na terenie Kongresówki stała się Granica (na terenie wsi Maczki; dziś Sosnowiec Maczki), ulokowana w sąsiedztwie stacji Szczakowa (dziś Jaworzno Szczakowa) na terenie Cesarstwa Austriackiego.

⁴¹ Nazwy parowozów [przyp. autora].

Hamburga do Czerniewic⁴², od Warszawy do Triestu. Zajaśniałbyś wtedy, szlachetny Oświęcimie, na karcie Europy diademem ludności i bogactwa; dotknięty czarodziejską różdżką kolei, mógłbyś (jak trafnie wyrzekł pewien etnograf) stać się małym Krakowem...

Wszak jeśli każdą z pięciu kolei zleci tu trzy razy na dzień po 200 osób, jakież to muszą stanąć hotele, ileż to muszą mieć numerów i jadła, aby trzy razy na dzień mogły po 1000 podróżnych zaspakajać?

Ale stój myśli moja! Jeszcze nie równa nikt drogi między Oświęcimiem a Zatorem; jeszcze nie słychać brzęku szyn między Zatorem a Skawiną⁴³, jeszcze nie huczy komin, nie wre praca, nie warczą koła między Skawiną a Podgórzem, jeszcze pod klasztorem Benedyktynek w Staniątkach niezatknięte są nawet tyki dla kolei bocheńskiej⁴⁴. [...]

Starszy turysta: Już kiedy Austria uznała użyteczność i gwałtowną potrzebę kolei i parowozów, to spodziewam się, iż nikt na całej kuli ziemskiej nie będzie wątpił o ich potrzebie. I w rzeczy samej, mieć Wiedeń oddalony od Mediolanu tylko o 30 godzin jazdy, Hermannstadt o 28, Lwów o 25, Wenecję o 22, Zareę o 21, Innsbruck o 19, Triest o 18, Pragę o 10, Pest o 9, Bryn o 5 godzin, a Presburg o $\frac{1}{2}$ godziny⁴⁵ – to jest całe cesarstwo przysunąć do bram stolicy; jest to z prowincji zrobić przedmieścia Wiednia; jest to zrobić rząd wszystko wiedzącym, wszędzie obecnym.

⁴² Czerniowce – miejscowość nad Prutem w Bukowinie, na południowo-wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej; obecnie na terenie Ukrainy.

⁴³ Zator – miasto w Kotlinie Oświęcimskiej, na wschód od Oświęcimia, Skawina – miasto na południowy zachód od Krakowa.

⁴⁴ Projekt budowy odcinka Kolei Północnej z Oświęcimia do Krakowa i Bochni początkowo przewidywał jej przebieg przez Dwory, Skawinę, Podgórze (prawobrzeżną dzielnicę Krakowa, wówczas poza granicami Wolnego Miasta). Zbudowanie Kolei Krakowsko-Górnośląskiej doprowadziło do korekty planu (w 1856 r. Oświęcim połączony został z Trzebinia). Staniątki – miejscowość na trasie Kraków – Bochnia (planowany odcinek powstał dopiero w 1856 r. jako część Kolei Karola Ludwika [*Carl Ludwig-Bahn*]).

⁴⁵ Liczono tu jedynie 4 mile na godzinę, bo w czerwcu 1842 r. rząd austriacki postanowił, aby parowozy z osobami nie biegly więcej niż 4 mile na godzinę, odtrąciwszy czas pobytu na stacjach pośrednich, a mil 5 – włączając czas tegoż pobytu. Parowozom z ciężarami nie wolno robić więcej niż 3 mile na godzinę [przyp. autora]. Ograniczenie, o jakim mowa, to niewątpliwie środek ostrożności wprowadzony w następstwie katastrofy pociągu pod Paryżem z 8 maja. Mila miała różną długość w różnych krajach: stosowana w Cesarstwie Austriackim liczyła 7585 m. Hermannstadt – (dziś Sibiu) miasto w Rumunii, Zara – (dziś Zadar) miasto portowe nad Adriatykiem, Pest – (dziś Budapeszt) lewobrzeżna część Budapesztu, do 1873 odrębne miasto, Bryn – (dziś Brno) miasto w Czechach, Pressburg – dziś Bratysława.

Młodszy turysta: Kiedy się Austria okryje siecią kolei żelaznych, sieć ta przesadzi drzewa oliwne i cytrynowe, jedwabniki lombardzkie i morze weneckie do Galicji, a nawzajem przerzuci woły, sól, jodły, płótna i liny galicyjskie na Adriatyk...

Ja: W ogóle koleje żelazne nadadzą przemysłowi i handlowi oczy Argusa, dłoń Herkulesa, skrzydła Kupidyna⁴⁶. Zmultiplikują⁴⁷ konkurencją wyrobów i sprzedających, przez sto, tysiąc, dziesięć tysięcy, i zapewnią spieniężenie wszystkim owocom pożytecznej pracy i przemysłu i to w tych właśnie punktach, które na ich kupno najbardziej czyhają. Stanieją przez nie wszystkie potrzeby życia do połowy, do jednej trzeciej, do jednej dziesiątej części, a jednak każdy znajdzie należyty odbyć i wynagrodzenie za swą użyteczną pracę; każdy oszczędzi na czasie, każdy zyska czas, każdemu przedłuży się cokolwiek życia, a czas, czas jest jedynym, ale niesłuchanie wielkim kapitałem ubogiego. Koleje więc żelazne będą, z jednej strony, windą dla rodu ludzkiego do wydobywania go z gnojówki trosk codziennych, a z drugiej – balonem do weselszego, umysłowego, prawdziwie człowieczego pobytu na tym padole...

*Komornik*⁴⁸: Czego do dziś dnia nie mogli dopiąć ani rozumowania mędrców, ani ustawy prawodawców, ani układy dyplomatów, to, nie masz wątpliwości, ziszczą kiedyś parowozy i parostatki. Kiedy ze środka Niemiec, Włoch lub Szwajcarii będzie można stanąć w Paryżu w 15 lub 20 godzinach, kiedy w 15 godzinach będziesz pan mógł zlecieć do Paryża z Amsterdamu, w 12 z Londynu, a w 7 z Brukseli, wówczas Niemcy, Anglicy, Belgowie i Holendrzy, Francuzi, Włosi itd. poznają się bliżej niż przez gazety i zjednoczą się bliżej niż przez traktaty. Ustalą się pomiędzy nimi stosunki, zespolą się ich korzyści i straty, zestrzelą się ich pomysły, a gdy to nastąpi, rozpoczęcie między nimi bojów stanie się tak trudne, jak dotychczas trudne było utrzymanie pokoju. Wtedy, zrozumiałwszy swój własny interes, cała oświecona Europa stanowić będzie jedną rodzinę. Wtedy prawdziwie zbliży się wiek miłości braterskiej, miłości chrześcijańskiej.

Starszy turysta: Niechaj więc żyją koleje żelazne! Niech żyje wynalazek, będący dźwignią oświaty tak silną jak kompas lub prasa drukarska!

Niech żyją i mnożą się jak na niebie gwiazdy!

Stukoniowe cyklopy, do pracy, do jazdy!

⁴⁶ Argus (albo Argos) – w mitologii greckiej olbrzym o stu wiecznie czuwających oczach; Herkules (albo Herakles) – w mitologii greckiej heros (syn Zeusa i Alkmeny), znany z siły i męstwa; Kupidyn (albo Kupido) – w mitologii rzymskiej bóg miłości (w sztuce przedstawiany był jako mężczyzna ze skrzydłami u ramion).

⁴⁷ Zmultiplikować – pomnożyć.

⁴⁸ Komornik – tu zapewne drobny szlachcic.

Ludwik Pietrusiński (1803-1865) – prawnik, publicysta, autor wspomnień i opisów podróży. Studiował we Lwowie i w Wiedniu, gdzie w 1828 r. uzyskał stopień doktora obojga praw. Brał udział w powstaniu listopadowym. W latach 1831-1841 współpracował z prasą warszawską („Dziennikiem Powszechnym Krajowym”, a potem z „Gazetą Poranną”). Praktykę prawną rozpoczął we Lwowie, a kontynuował w Warszawie, gdzie od 1832 r. pracował w Prokuraturii Królestwa Polskiego, na różnych stanowiskach. Zajmował się też działalnością społeczną (m.in. w Warszawskim Towarzystwie Dobroczynności; był jednym z założycieli ochronek dla dzieci) i literacką. Twórczość literacką zaczął jako poeta. **Bibliografia:** *PSB t. 26/1* (Cecylia Gajkowska), s. 178-179; Ludwik Jenike, *Ludwik Pietrusiński*, „Tygodnik Ilustrowany” 1865, t. 12, s. 65-66; Katarzyna Słabosz-Palacz, *Beskidzkie peregrynacje Ludwika Pietrusińskiego*, „Rocznik Babiogórski” 2001, s. 79-90.

Pierwodruk: Ludwik Pietrusiński, *Wspomnienia z Wenecji, kolei żelaznej lipnicko-wiedeńskiej, Wiednia, Karpat Wadowickich, Frankfurtu nad Menem i przelotu z Krakowa do Tatr Spiskich, zebrał doktor prawa Ludwik Pietrusiński*, t. 1, Warszawa 1845; przedruk za pierwodrukiem, s. 323-324, 423-425.

Edmund Chojecki

Czechia i Czechowie przy końcu pierwszej połowy XIX stulecia przez...

[fragment]

Sieć dróg żelaznych, coraz gęściej pokrywająca ziemię, niezadługo sprowadzi do nader krótkiego rozmiaru przestrzeń, jaka przedzielałi jedno narody od drugich. Kiedy przed niewielką laty podróż z północy Europy na zachód uważaną była za długą pielgrzymkę, wkrótce stanie się ona tylko rozrywką. Powołanie jednak podróżnika, chcącego głębiej wpatrywać się w życie obcego narodu, będzie zawsze równie trudnym zadaniem – owszem, nie podpada wątpliwości, że liczba takowych, gwoli szybkiej podróży, znacznie się pomniejszy. Wędrowiec, ptaszym lotem pędząc w wagonie, widzi przed sobą przesuwające się jak w panoramie coraz nowe widoki i kraje. Mkną mu siola z drogi, a gdy się zatrzyma w mieście, to tylko aby nabrać oddechu do dalszego polotu. To podniesienie do potęgi kapitału życia sprawi, że człowiek więcej będzie mógł widzieć, ale czy starczy mu wytrwałości na pojętne obejrzenie stron przebieganych, czy, powodowany ciekawością wrodzoną całemu rodowi, potrafi oprzeć się pokusie i chętnie zatrzyma na jednym miejscu wtedy, gdy buchająca para lub warkot kół żelaznych zdaje się zapraszać, aby go ponieść lotem błyskawicy w inny kraj – to jest zagadka, której rozwiązanie nigdy wypaść nie może na korzyść masy.

Taż sama para, przede wszystkim poświęcona bóstwu przemysłu, zaznajamiając od razu tysiące z tysiącami, przedstawia za jedyny plac działań: wagon, sklep lub ulicę. Tym sposobem charakter domowego pożycia staje się coraz mniej dostrzegalnym, zwyczaj i obyczaj różnorodnych plemion toną w kosmopolitycznym wykształceniu, a cóż dopiero mówić o ludzie?... Ten znika zupełnie z widnokręgu pod różnika lub, jeżeli mu się ukazuje, to tylko pod postacią proletariatu fabrycznego, odartego z wszelkiej poezji, z wszelkich cech znamionujących narodowość.

Przy rozwijaniu pojęć narodów postęp ten oświaty nie ścięra przecież własności odróżniających je od cudzoziemców, ta tylko zmiana zachodzi, że gdy dawniej piętna te natychmiast się przedstawiały, dziś wypada szukać ich głębiej. Kosmopolityzm za ledwie w ciasnej głowie przemysłników pomieścić się może. Chociaż więc miasta na pierwszy rzut oka przybiorą mało różną powierzchowność, serce jednak każdego narodu, to jest lud, zawsze zostanie ciekawym przedmiotem badań dla tych, którzy wiedzą, że pobyt w mieście może tylko odsłonić jedną duchową stronę kraju, a jak się często zdarza, przedstawić w zupełnie przeciwnym świetle pojęcie o charakterze całego narodu. Tak aczkolwiek Paryż, stolica ludu jednoplemiennego, może dać skończone wyobrażenie o całej Francji, to przecież nikt poznać nie zdoła w Londynie Brytanii, w Wiedniu Austrii, Włoch w Rzymie lub Neapolu.

Tu znalazłoby się miejsce na obszernie dowodzenie korzyści, jaka wypływa z głębokiego poznania obcych narodów, jak krajowiec nie jest w stanie dostrzec w sobie tych drobnych rysów, które nie ujdą przed wzrokiem cudzoziemca; jak zatem nawet dla tego krajowca ciekawe są postrzeżenia obcego, rozetkane na tle jego rodzinnych pojęć, ale rozprawienie prawdy, tak silnej samej przez się, jest zupełnie bezużytecznym, a najbardziej trafne argumenty byłyby tylko słabym dopełnieniem przekonania ogółu.

Krajem, przez który cała północ dąży na zachód, zwłaszcza gdy Kraków zostanie połączony koleją żelazną z Pragą, jest Czechia⁴⁹.

Edmund [Franciszek Maurycy] Chojecki (1822-1899) – poeta, powieściopisarz, publicysta, bibliotekarz. W 1841 r. był przez kilka miesięcy sekretarzem teatrów warszawskich i redagował „Echo” (dodatek do „Gazety Warszawskiej”; tu debiutował jako poeta), w 1843 r. odbył wycieczkę na Krym (po której pozostały *Wspomnienia z podróży po Krymie*, wydane w 1845 r.), natomiast w 1844 r. wyjechał do Paryża. W czerwcu 1845 r. – dla lepszego poznania spraw słowiańskich – pojechał do Pragi. W 1848 r. wziął udział w Kongresie Słowiańskim w Pradze. W 1849 r. osiadł w Paryżu, gdzie w 1861 r. stał się współtwórcą dziennika „Le Temps”. Pisane we Francji teksty podpisywał pseudonimem Charles

⁴⁹ Skomunikowanie, o którym mowa, nastąpiło z chwilą wybudowania Kolei Krakowsko-Górnośląskiej (*Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn*), otwartej 13 października 1847 r.

Edmond. **Bibliografia:** *PSB t. 3* (Artur Chojecki), s. 391-392; *Edmund Chojecki*, „Echo Muzyczne, Teatralne i Artystyczne” 1889, nr 315, s. 477-478; Juliusz W. Gomulicki, *Edmund Chojecki 1822-1899*, [w:] *Księga wierszy polskich XIX wieku*, [zebrał Julian Tuwim], opracował i wstępem opatrzył Juliusz W. Gomulicki, wyd. 2, t. 2, Warszawa 1956, s. 184-185.

Pierwodruk: Edmund Chojecki, *Czecha i Czechowie przy końcu pierwszej połowy XIX stulecia przez...*, t. 1, Berlin 1846; przedruk za pierwodrukiem, s. 1-3.

Podróż koleją z Warszawy do Częstochowy [fragment]

Zaiste, w szczególnym wieku żyjemy, w wieku cudownych wynalazków, olbrzymich pomysłów! W wieku, który zdaje się wystąpił do walki z czasem i przestworem, dla którego nie ma nic niepodobnego; przyroda roztwiera mu swe tajnie, niebo nowe planety jego oku nasuwa; żywioły uginają się pod jego władzą, mało brakuje, aby nowy Prometeusz⁵⁰, lecz od dawnego szczęśliwszy, nie wydarł słońcu promieni, a przynajmniej nie wycisnął z nich możliwych korzyści.

Na czele zaś wszystkich wynalazków i odkryć czy niesłusznie położę drogi żelazne?

Jakoż, roztworzywszy historię, znajdziemyż w której epoce równie ważny dla cywilizacji i materialnego dobra ludzkości wynalazek? Już nawet teraz, chociaż zaledwo czwarta część Europy ciągnie z niego korzyść, ileż dobroczynnych widzimy skutków? Handel się wzmacnia, dźwigają stare, nowe wznoszą się miasta, zamożność ogólna szybkim postępuje krokiem, ułatwiona komunikacja, zwalczony czas i trudy podróży zabieglejsze umysły do silnych, bystrych i trafnych pobudzają projektów. Jeśli zaś wyobraźnią o krok tylko dalej rzucimy, jakież czarujący obraz nasuwa się oku?

Zetknięcie się zaś, naturalna amalgama⁵¹ różnorodnych żywiołów, wyobrażeń, obyczajów, instytucji, przemysłu i kunsztów nie wyrodził nowych więcej bystrych, silnych, rozumnych? Nie stworzył się nowy świat rozleglejszy od

⁵⁰ Prometeusz – w mitologii greckiej tytan, który wykrał bogom ogień i dał go ludziom, by poprawić ich los.

⁵¹ Amalgama – tu: mieszanina.

rzymskiego, bogatszy od tego, który odkrył Kolumb? Idee ducha czyż nie wejdą na prawy tryb rozsądku i, według słów Ewangelii, słowo nie stanie się ciałem?

Ach piękna to, bogata i szczęśliwa przyszłość.

A czyż na samej Europie mają się te dobrodziejstwa ograniczyć? Czy zatracone dla cywilizacji, dla ogółu i ludzkości rozległe środkowej Azji równiny, ludne i zamożne Indie, wreszcie olbrzym Niebieskiego Państwa, Chiny, nie wcielą się do gromady europejskich ludów, nie złączą wspólnymi interesami własnej korzyści i dobra? Afryka nawet czyż się zechce uchylać od powszechnego popędu, silnej woli potężnego ducha przemysłu i oświaty?

Dalekiż ten czas, gdy bankier warszawski odbierać będzie codziennie wiadomości z Nowego Jorku, Kantonu, Aleksandrii, Przylądka Dobrej Nadziei itp.? Gdy trapić lub cieszyć się będzie spadnięciem lub dźwignieniem się papierów chińskich, meksykańskich, egipskich, że europejskie pominię? Gdy nowiny w Australii i Japonii równie go obchodzić będą jak te, które obecnie otrzymuje z Londynu albo Hamburga? [...]

Zastanówmy się teraz, jaką korzyść żelazne drogi przyniosą dla naszego kraju, a szczególności dla Królestwa.

Rozwinąwszy kartę jeograficzną, nie ujrzymy, że Polska leży całkowicie w środku Europy?

Wysoko już zabiegła cywilizacja, z młodocianą, lecz silną, nie jednoczącą się tutaj dwa różnorodne bogactwa myśli i materii, dwie potęgi dwóch różnorodnych żywiołów nie jednoczą się na tej ziemi!

Podobnie jeograficzne położenie jest jednym z tych, jakie koniecznie pomyślność dać musi, jakie prędzej lub później wyda swoje owoce w osiągnięciu bogactwa, w zapewnieniu przez to materialnej potęgi.

Już raz tymi stronami obierał sobie drogę handel, już raz karawany kupców, obciążone z jednej strony bogactwami i płodami Azji, z drugiej przemysłem europejskim, spotykały się tutaj do XIII wieku.

Napady Mongołów, podboje Turków, z jednej, z drugiej strony opłynięcie Przylądka Dobrej Nadziei, ulepszona żegluga i odkrycie Ameryki, zmieniwszy drogi handlowe ziemne na morskie, pozbawiły nas na ciąg pięciu wieków korzyści jeograficznego położenia.

Lecz czy ta pomyślność nie ma teraz powrócić? Czy drogi żelazne, te kanały, rzeki i morza kunsztowne, zastąpiwszy rzeczywiste, nie zwrócą handlu jej naturalnym kierunkiem?

Świetna tedy przyszłość czeka Warszawę, świetna, już w bliskim czasie środkowy punkt Europy, złączona z jednej strony z Triestem, z drugiej z Gdańskiem, na prawo sięgająca Moskwy, lewym ramieniem zabiegając w Niemcy, Francję, a więc i do Wielkiej Brytanii, nie stanie się składowym miejscem bogactw wszystkich owych czterech stron? Do jej targów nie będąż zmuszone stosować się inne miasta?

Za metropolem⁵² wzrosną pobliskie miasta, biednym i upodlonym dzisiaj zabyłśnie nowa era potęgi i blasku, przemysł i bogactwo rozleją się i dalej między naszych włościan. Materialny zaś dobry byt ustali niezawodnie i moralny.

Oby ten czas jak najprędzej nastąpił.

Pierwodruk: *Podróż koleją żelazną z Warszawy do Częstochowy*, „Gazeta Codzienna” 1847, nr 338-343, 345-348; przedruk za pierwodrukiem, nr 338, 339.

W. P. [Wincenty Pol]

Z wycieczki **[fragment]**

Zda mi się, iż nie oceniono dotąd dostatecznie tych korzyści, jakie daje podróż koleją żelazną pod względem poznania fizjognomii kraju i jego rzeźby geograficznej. Powszechnie słyszałem żalących się na to, że to piękne panorama widoków znika za prędko sprzed oczu i że żadnego szczegółu oko w tym przelocie przedmiotów pochwycić nie zdoła. Przyznaję, iż kto by się chciał z tej podróży uczyć geografii, ten się jej nie nauczy; kto jednakowoż długo ślęczał po kartach i księgach, a na szczegółach utykał, nie umiejac sobie z nich złożyć całości pewnej krainy i jej odrębnej fizjognomii – kto ptakowi lotu zazdrościł, a powietrznemu żeglarzowi tego widoku na ziemię, jaki tylko z balonu mieć można, chcąc sobie utworzyć pewną całość; temu zastąpi panorama widoków na kolei żelaznej czynność fantazji, bo z nich utworzy się w duszy jego obraz zbiorowy kraju, za którym w duchu gonił na próżno. Tego wrażenia doznałem, gdyśmy po łagodnych stokach wysoczyzny szląskiej spłynęli w Koźlu⁵³ na dolinę Odry. [...]

⁵² Metropol (metropolia albo metropolis) – stolica, polityczne, ekonomiczne lub kulturalne centrum kraju. W starożytnej Grecji status metropolis (dosł. matka miast) odróżniał miasto od jego rozrzuconych kolonii.

⁵³ Koźle – miejscowość położona u ujścia Kanału Gliwickiego i Kłodnicy do Odry. W 1845 r. do sąsiadującego z Koźlem Kędzierzyna dotarła Kolej Gómośląska (biegnąca z Wrocławia), zaś w 1846 r. – Kolej Wilhelma (z Oderberga, dziś czes. Bohumin), zapewniająca skomunikowanie Wrocławia z Wiedniem. Węzłowa stacja nosiła nazwę Koźle (Kozel, niem. Cosel), dziś Kędzierzyn-Koźle.

Wszyscy, co nie znają jazdy na żelaznej kolei, są pospolicie jej przeciwnikami – i bardzo naturalnie. Jak wiele innych rzeczy i wypadków, zaskoczył nas ten wynalazek nieprzygotowanych bardzo. Trudno się do razu wyrzec tego, do czego człek przywykł, i pojednać się z tym, co mimo nas wyrosło; i tę niepojętność wobec niezłomnej rzeczywistości oplaca świat częstokroć drogo. W tym postępie przemysłu, w tej cywilizującej potędze świata jest coś dziwnie imponującego, co może niejednego boli, lecz z czym się pojednać trzeba. Tu wypada być tym tłokiem, co w ruch wprawia wóz parowy, a nie tym dragiem, co w sprychach płynącego taboru zawadza!

Co za znaczenie mają żelazne koleje? Czy łatwość przeprawy? czy taniłość przewozu? czy oszczędzenie czasu? Nie. One zdają się mieć wyższe znaczenie w świecie umysłowym! One rozwoją jak towary powszechne pewniki prawdy i niewcielone dotąd idee podają one z ust do ust, z głowy do głowy – one tłumaczą je w przelocie taboru na wszystkie języki, tak że się prawdy ludzkości w końcu krystalizują w kilku słowach wszystkim zrozumiałych. Cywilizująca potęga nie robi nic gwałtem, nie ma żadnej ujemnej strony, nie bierze nic nikomu, a daje wszystko wszystkim. To jest ta wielka strona naszego wieku, to jest owe panowanie rozumu, który przeważa indywidualność wszelką! Dlatego szczyli się słusznie świat dzisiejszy tą chrześcijańską cywilizacją – dlatego lgną do niej z taką serdecznością nawet wółdzikie ludy.

To znaczenie zdają się mieć żelazne koleje w świecie ducha. Na ziemi zaś, a mianowicie na europejskim lądzie, reprezentują one panowanie ducha nad materią i mają zastąpić siatkę nowych rzek europejskich. Rozumiem przeto, iż dopóki ta siatka kolei żelaznych nie osnuje całej Europy i nie przedrze się mimo zawał największych do wszystkich mórz pogranicznych, dopóty ocenić jest niepodobieństwem potęgę tej nowej instytucji europejskiej, która się jeszcze tym różni od bardzo wielu instytucji innych, że nie ma nic martwego w sobie. Wszelkie bowiem cechy prawdziwego życia towarzyszą jej wstąpieniu w świat – bo z jakąż wiarą w wielką przyszłość tej instytucji garnie się do niej ludzkość? z jaką łatwością i energią przemysłu przysparza środki wprowadzenia jej w życie? z jaką dzielnością ducha umie pokonać największe trudności techniczne? Jest to właśnie jak gdyby porządkująca ręka wyższej nadludzkiej potęgi, która po pierwszy raz oładnęła w naturze całą jedną część świata wszechmocnością swoją i gotuje nową przyszłość ludzkości, wyprawiając ją w drogę na wielki przegład społecznych stosunków. Jakoż pojawia się tu wszystko, co tylko towarzyszyć zwykło pewnej nowej erze. Potrzeba poczyna już zradzać nowy styl w architekturze; cała masa tych budowli, licząc w to sklepienia podziemne, olbrzymie mosty, milowe wiadukty, z niczym nieporównane ziemne nasypy, kolejowe dworce z wszelkimi do tego należącymi budynkami, przenosi masę swoją już dzisiaj niezawodnie budowy starożytności

i wieków średnich, a ani Grecy, ani Rzymianie nie budowali gruntowniej; bo wszystko jest tu z muru, z ciosu i z żelaza, co tylko ma służyć na trwałość. Podobnie zaś jak się życie tej nowej instytucji zaczyna objawiać architekturą na zewnątrz, poczynają jej rozumne i ściśle obliczone urządzenia tudzież przepisy jej praktycznej teorii odziewać się towarzyskimi formami w sferze europejskiego obyczaju, a i w tym okazuje cywilizująca potęga swoją prawdziwie ludzką wyższość, że nie zostawia świata nago na niczym, lecz że dając nową teorię, daje zarazem i obyczaj nowy. Słowem mówiąc, wszystko znamionuje tu wcielenie ducha i prawdziwą twórczość nowej ery; bo świat ten wydał już wielkich techników, tworzy nowych artystów, kształci nowych polityków i nową literaturę.

Widziałem tymi dniami zbiór wszystkich dotąd bitych medali na pamiątkę założenia i otworzenia kolei żelaznych lub na cześć mężów w tym zawodzie zasłużonych, i poznałem człowieka, który prowadzi kronikę tego wszystkiego, co tylko z światem kolei żelaznych styczność mieć może – zbiór ten jest już bardzo wielki, a z czasem powstanie z tego i nauka osobna i osobna gałąź historycznych studiów. Napisy na tych medalach są dziwnie proste i znaczące, a i to jest cechą prawdziwego życia. Tak na jednym z nich znajduje się wybitny wizerunek skały, z której żywy, bogaty źródło wytryska i, dzieląc się u jej stóp, rozchodzi się w różnych kierunkach po ziemi; na skale napis: „DLA WSZYSTKICH”. Na odwrotnej stronie medalu pędzi wóz parowy z taborem, a pod nim stoi napis: „NAPRZÓD!” W tych krótkich trzech słowach leży pono wszystko!⁵⁴

Podobnie jak sztuka przybyła tu także w pomoc potrzebie i literatura. Odległe tylko miejsca łączy z sobą kolej; więc małe książeczki, małe galerie widoków i karty, już na wsiadaniu w każdym kolejowym dworcu sprzedawane, zapelniają tę próżnię środkowej przestrzeni, przez którą się przelatuje nagle. Z nich poznasz, o ile to się daje z małej książeczki, z małego widoku lub z karty, i kraj, którym płyniesz, i lud, który tu zamieszkał, i miejsca w dziejach pamiętne, które pomijasz, i miasteczka, i kościoły, i zamki, a częstokroć nawet i legendy, którymi lud zwykł ożywiać miejsca pamiętne i stare ruiny. W ten sposób stajesz się w kilku godzinach niejako obywatelem tego kraju, przez który przelatujesz tylko, i nic nie jest dla ciebie obcym, na co tylko wzrok pada. Opisy zaś miejsc są tak dalece zastosowane do potrzeby, że czytanie książki kończysz razem z podróżą.

⁵⁴ „Kroniki”, o której mowa, jej autora oraz opisywanego medalu okolicznościowego nie udało mi się zidentyfikować.

Triumfalnie wygląda tabor, kiedy z miejsca wyrusza lub na stację przybywa – nawet pewna poetyczna strona dałaby się upatrzeć w tym zastosowaniu siły do potrzeb i tysiącznych ludzkich stosunków i interesów, które tak dzielnie popiera ta para, niosąca z taką łatwością ponad przepaści tysiące serc, tysiące myśli i uczuć leących gdzieś w świat. Cóż to dopiero, gdy tabor nocą przelatuje kraje! Jakaż to mistyczna ciemność okrywa wszystko dokoła i jakim dziwnym niepokojem bije tysiące tych serc niesionych w tajemniczą dal! Jedna linia chybiona i jeden cal zboczenia, jedna grudka żwiru na kolei, a cały tabor leży w przepaści! Już ta niepewność sama, już to powierzenie się na oślep w pełnym zaufaniu potędze rozumu ma coś zajmującego w sobie. Jak smocze oczy świecą w ciemności dwie krwawe latarnie na przodzie u parowego wozu – ognista miotła iskier grozi jak ogon szalonego komety górą, a pałający trzon ogniska oświeca spodem drogę przed taborem na znacznej przestrzeni i sypie węglem jarzącym – zda się, iż cały tabor piekła w gardło leci, a po przykrym gwiździe parowej puszczalki i po odorze siarczystym, który zalatuje czasem, przypomina się dziwnie niemiło jeżeli nie już diabeł staropolski, to przynajmniej Mefistofel Goethego⁵⁵.

Wincenty [Terencjusz Jakub] Pol (1807-1872) – poeta, geograf. Studiował na Uniwersytecie Lwowskim. Wziął udział w powstaniu listopadowym. Odbywał liczne wyprawy krajoznawcze: w latach 1833-1834 był w Tatrach, w 1839 r. – w Karpatach Środkowych, w latach 1840-1842 – w Karpatach Wschodnich, w 1843 r. i w 1845 r. – znów w Tatrach. W 1842 r. odwiedził Pomorze i Żuławę. W 1843 r. ogłosił poemat *Pieśń o ziemi naszej*. W 1847 r. jako redaktor „Biblioteki Naukowego Zakładu imienia Ossolińskich” pojechał na Śląsk (podróż udokumentowały cztery listy reportaże). W 1849 r. został mianowany profesorem geografii na Uniwersytecie Jagiellońskim. **Bibliografia:** *PSB t. 27* (Jan Hanik, Janina Rosnowska), s. 255-263; A[ntoni] E[dward] Odyniec, *Wincenty Pol. Wspomnienie*, „Biblioteka Warszawska” 1873, t. 4, s. 418-427; Janina Rosnowska, *Dzieje poety. O Wincentym Polu*, Warszawa 1963, s. 255-257; Tadeusz Mikulski, „*W przelocie taboru*”, [w:] tenże, *Spotkania wrocławskie*, wydanie 3, Wrocław 1966, s. 186-197; Z.S. [Zbigniew Sudolski], *Listy z ziemi naszej*, [w:] *Listy z ziemi naszej. Korespondencja Wincentego Pola z lat 1826-1872*, zebrał, opracował i wstępem opatrzył Zbigniew Sudolski, Warszawa 2004, s. 5-15.

Pierwodruk: W. P. [Wincenty Pol], *Z wycieczki*, „Biblioteka Naukowego Zakładu imienia Ossolińskich” 1847, t. 2, z. 5-6; 1848, t. 1, z. 1, 3; przedruk za pierwodrukiem, 1847, z. 5, s. 547, 550-555.

⁵⁵ Mefistofel (albo Mefistofeles, Mefisto) – postać z dramatu *Faust* (1806-1832), diabeł zawierający pakt z Faustem.

Wincenty Smacziński

Kolej żelazna

Patrzajcie, zdziwione ludy,
Na dowcipu dzieło nowe,
Na błogim skutkiem uwiecznione trudy;
Przybierzcie szaty godowe
I złożcie dzięki w świątyni Jehowie;
Niech się uczą późne wnuki
Uświęcać pomniki sztuki.
A potomność wam głosem wdzięczności odpowie.

Z hukiem szumi w kotle wrzawa
Jakby szepty przeciągłe złowieszczego ducha,
Do góry czarny dym bucha,
Wzrasta w przechodniach obawa;
Widoczną walkę żywioły toczą,
Ogień i woda idą o wygraną.
Śmiałością zbrojne niczym niewstrzymana,
Ogień pod wodą, wodę kruszec tłoczy;
Ta się przemienia na krople drobne;
Zgęszczonej pary nawalne tarcie,
Przybywa sztuka na wsparcie,
Naprzęta parę, tworzy czary niepodobne!

Ruszają się wartkie koła,
Postępuje karawana,
A natura zadumana
Zrywa wawrzyn z swego czoła
I zdobi dowcipu skronie
Na pełnym radości łonie.

Tajemnica od gminu wcale niepojęta,
Jak rozrzucone cząstki przybliżyć do siebie.
Z nich całość ukształtować, zaradzić potrzebie
I skruszyć jednym ciosem zardzewiałe pęta.

Okólne przejrzeć równiny
Nie starczą ciekawe oczy.

Jawi się widok uroczy,
Migają się i nikną góry i doliny;
Czas, przestrzeń na równi stoją;
Przestrzeń się na czas obraca,
Czas rozległą przestrzeń skraca.
Myśl sama czasu, przestrzeni ostoją.

Kiedy noc szare rozpostrze cienie,
A nawa płynie żelazną koleją,
Zdaje się, że jej boki płomieniem goreją,
Na kształt burzy po drodze wałą się płomienie.

Jeszcze się nie udało przemyślnym ziemianom
Narzucić jarzmo powietrznym krainom,
Przyglądać z wysoka wieków obalinom⁵⁶;
Ale człowiek panuje lądom, oceanom.
Zostawiając po sobie czynów szereg długi,
Wyższości niemyłne szlaki,
Na wolność puszcza rumaki.
Zrzeka się ich pomocy, zrzeka ich posługi.
Bez skrzydeł na ziemi pędzi
Chyżej od orłów i sokołów pędzi.
Zdziwiony wynalazkiem cały ród sokoli
Iść na wyścigi nie śmie, dziwować się woli.

Pisałem w Piotrkowie d[nia] 2 listop[ada] 1847

Wincenty Smaczniński (1802-1874) – pedagog, poeta, tłumacz. Ukończył Uniwersytet Jagielloński i pracował jako nauczyciel w Warszawie. W 1829 r. wyjechał na koszt rządu za granicę w celu uzupełnienia wykształcenia. W 1842 r. został dyrektorem gimnazjum w Piotrkowie, zaś w 1848 r. wizytatorem szkół. **Bibliografia:** *PSB t. 39* (Rościsław Skręt), s. 176-177; [Notka pośmiertna], „Kurier Warszawski” 1874, nr 178, s. 3; Teresa Kostkiewiczowa, *Oda w poezji polskiej. Dzieje gatunku*, Wrocław 1996, s. 253; Marek Dybizbański, *Romantyczna futurologia*, Kraków 2005, s. 233-237.

Pierwodruk: Wincenty Smaczniński, *Kolej żelazna*, „Gazeta Codzienna” 1848, nr 12; przedruk za pierwodrukiem.

⁵⁶ Obaliny – ruiny, resztki po zwałonych (obalonych) budynkach.

Ł. z G. R. [Lucja Rautenstrauchowa]

W Alpach i za Alpami, t. 1 [fragment]

Cywilizacja mocno już starła narodo we w samej nawet Szwajcarii znamiona, dużo już wdzięków ich zepsuła⁵⁷. Być może i nawet wolno się spodziewać, iż dzieci nasze będą koleją żelazną za dwa złote wjeżdżać na Górę Białą⁵⁸ i naśmiewać się z przodków, co na tę wyprawę 100 dukatów łożyli, i jeszcze bardziej niż ja się dziwić, iż mogli, życie narażając, w tym wszystkim upatrywać rozkosz i sławę.

Rzadko bywało, żeby następne stulecie poprzedniego nie wyśmiewało, a nasze pod wielu względami może na to zasłuży. Lecz my możemy śmiało politowaniem z góry mu to spłacić; bo cóż mu biednemu pozostanie, gdy koleje żelazne tak mu cały świat otworzą, iż jednym krokiem z jednego w drugi biegun wstąpi? gdy te ciągle przelewające się narodo w zniszczy wszelkie ich różniące rysy, zmiesza wszystkie ich kolory, a z tej mieszaniny zrobi się coś burego, ani wabiącego oko, ani nawet godnego spojrzenia? Wówczas góry, ulegając przemysłowi, te tylko w zapomnieniu gdzieś tam pozostaną, które nikomu zawadzać nie będą; rzeki, jeziora i kanały taki wezmą obrót i kształt, jaki im potrzeby handlu przepiszą; a dagerotypowane ich odbicia⁵⁹ już i teraz po oberżowych przedpokojach wszelką ciekawość podróżującego zawczasu usypiają. Obrazy sztuczne będą się po sklepach tak na łokcie przedawać, jak teraz nuty i książki od arkusza się płacą; a jak biurka, zegary i tabakierki odgrywają Rossiniego⁶⁰ kompozycje, tak też zapewne będą (a może już są? ...) maszyny do czytania książek, tworzenia o nich zdania, uwalniając tym sposobem salonowych literatów i literatek od niemiłych trudów czytania i rozumienia ich.

Lucja [Barbara] z Giedroyciów Rautenstrauchowa (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: Ł. z G. R. [Lucja z Giedroyciów Rautenstrauchowa], *W Alpach i za Alpami*, t. 1, Warszawa 1847; przedruk za pierwodrukiem, s. 54-55.

⁵⁷ W latach 1844-1846 pisarka odbyła podróż (której „nie pośpiesza parą”) po Niemczech, Włoszech i Francji.

⁵⁸ Góra Biała – Mont Blanc, najwyższy szczyt Alp (4810 m n.p.m.), położony na granicy francusko-włoskiej.

⁵⁹ Dagerotypowane odbicia – tj. obrazy otrzymywane w wyniku naświetlania płyty pokrytej substancją światłoczułą. Technike opracowali Joseph Nicéphore i Louis Jacques Magerre (stąd nazwa), a jej upublicznienie nastąpiło w 1839 r.

⁶⁰ Gioacchino Antonio Rossini (1792-1868) – kompozytor włoski, twórca oper, utworów kamealnych i pieśni.

Włodzimierz Budzyński

Niemcy przez...

[fragment]

O, jakże się podróżowanie zmieniło! Co by powiedzieli ci dawni turyści, co przejeżdżący lat wiele po świecie, siedzą dziś spokojnie w swych mieszkaniach, przezierając ryciny, przerzucając podróże i marząc jeszcze o nowej wycieczce. Niech się lepiej nie ruszają, straciliby wszystkie iluzje. Od lat dziesięciu zaszły takie zmiany! Co się stało z tym ruchem, zgielkiem, przemijającymi się opakowanymi powozami, dyliżansami? Ten dźwięk trąbki, trzask bicza, to życie zajęte a próżniacze, wszystko to przeszło.

W wielkim też mieście, gdzie się zatrzymasz, nie obaczysz już wlatujących paradnie wielkich ekwipażów, nie poznasz podróżnego po jego zdziwionej postaci, bo dziś największy nowicjusz widział kilka wielkich miast.

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. Inny ma wiadomości i dopiero kiedyś dopatrujesz się, iż je ciągnie z ilustracji, bo skacze w rozmowie od węża morskiego do rozprawy archeologicznej, tak jak stoją koło siebie w owym zbiorze. Wchodzisz do innego jeszcze, uderza cię w oczy piękna srebrna tualeta, ale się przypatrzysz, widzisz, że bakfontowa⁶¹.

Dawniej każda podróż była złączona z mnóstwem zdarzeń, wypadków; niejedna była śmiałą wyprawą. Dawniej to jednak były złote czasy podróżnych. W drodze prawil, co chciał, o swoim ojczystym kraju, a gdy wrócił, opowiadał o zagranicy. Dziś w Paryżu, Rzymie czy Londynie, wszędzie się lęka, by mu kto znieścaka nie zaprzeczył. – Mój Boże! – mówi sam do siebie turysta w żalu – nie móc sobie nigdzie pozwolić, to wrócę na to do kraju, znajdę kilku dobrych znajomych, tam cicho przy kominku będę mógł sobie bajać, jak bajali starzy.

I powracasz. Czas jakiś dobrze się udaje, aż wtem ci ktoś raptem zaprzecza, kto? Sąsiad twój własny! Sąsiad spod gruntu! Gdyś dostał kataru i nie wyjeżdżał z domu przez parę tygodni, on tymczasem ruszył za granicę, zwiedził całą Europę i wrócił.

Lecz czyż to jedna niekorzystna zmiana?

⁶¹ Bakfon (albo paktong, pakfong) – „nowe srebro”; srebrzystobiały stop miedzi, niklu i cynku (nazwa urobiona ze słowa chińskiego, oznaczającego „białą miedź”).

Wprzódki podróżny był wszędzie osobą rzadką, poszukiwaną. Sam strój zdradzał obce pochodzenie, budził wyobraźnią dam, zazdrość mężów, kochanków, sztylety brawów⁶² i rozbójników. Rozbójników! Słowo to dziś śmieszne a niestraszne i nikt w nich nie wierzy. Może w całej Europie nie ma dziś jednego, a gdyby i był, to rządy powinny by się nim opiekować jak turami białowieskiej puszczy. I rozbójnicy teraz zdegenerowali, zmienili się oni w złodziei i każdy się więcej boi o chustkę do nosa niż o życie. Wkrótce i tych niepoetycznych w znacznej części zabraknie, a zastąpią ich tak krzewiący się dzisiaj salonowi oszuści. Teraz już trzeba się więcej lękać ulicy niż lasu, a bodaj czy nie wkrótce trzeba będzie więcej niż ulicy lękać niejednego salonu...

Dawniej pokazywano krzyż nad drogą w lesie i opowiadano sobie straszne zdarzenie o jakim Schynderhunie⁶³. Dziś te powieści zastąpiły w podróży przypadki drogi żelaznej. Opowiadają sobie o zabitym mechaniku, kilku połamanych nogach, kilkudziesięciu połamanych zębach. To także czyni jakieś wrażenie, lecz nie porusza wyobrażeń. Może uprzedzenia, co mam przeciw żelaznym kolejom, a które dużo osób podziela, pochodzą stąd, iż one straciły wdzięki nowości, a nie przeszły jeszcze w opisy podróżnych i romanistów. Trochę też wstrzymuje imaginacją to, że nie ma nieszczęść umyślnych, iż wszystko, co się zdarza, jest tylko przypadkowe.

Z czasem jednak zapewne odkryją ich stronę romantyczną...

Około roku tysiąc dziewięćsetnego ani wątpię, iż znajdzie się romansopisarz, co zetrze dwa rozpędzone treny, dając swym bohaterom (mechanikowi lub palącemu) za powód zemstę albo zazdrość, może ułoży między konduktorami olbrzymi pojedynek, gdzie kilkaset osób odegrałoby mimowolnie rolę sekundantów w średniowiecznych czasów znaczeniu...

I może, co więcej, my to jeszcze czytać będziemy... Co więcej, może się to nam spodoba. Zresztą i teraz już zaszły korzystne dla dróg żelaznych zmiany, zwłaszcza tam, gdzie one są już trochę dawniejsze. W wagonach coraz mniej nudnych osób, zastanawiających się nad doskonałością wynalazku i grożących z plagii w plagią⁶⁴ rozprawą o udoskonalających się balonach.

Coraz mniej, ale to mówię z żalem, postrzega się przestraszonych wołów i koni, czasem tylko jakie łoszę ucieknie pędem, lecz wkrótce stanie jakby zawstydzone. Wiecie, że to przeszło w zwierzęce tradycje...

⁶² Brawo (ang. *bravo*) – siepacz, zbir, zbój.

⁶³ Budzyński ma na myśli niemieckiego rozbójnika Johanna Bücklera (1778-1803), noszącego przydomek Schinderhannes. Postać Schinderhannesa, czyny jego bandy i okoliczności śmierci (został zgilotynowany w Moguncji w obecności 40 000 widzów) były tematem ludowych opowieści.

⁶⁴ Plagia – błaga.

Koło tych kolei, co od lat dziesięciu istnieją, nie są to już żółtawe ziemią okryte rowy. Ładne trawniki okryły brzegi, domy tu i owdzie do drogi się poprzybliżyły. Z czasem będą je otaczać gęste mieszkania jak przy dawnych gościńcach, co się lat tyle zdobyły. Dotąd zaś jeszcze żelazne koleje, lecąc polem, najbrzydsze części kraju, najnędniesze wioski poodkrywały.

Trzeba jednak przyznać, iż żelazne koleje mają swoje piękności; między nimi naturalnie pierwsze miejsce trzymają tunele, toteż mówią, iż inżynierowie i administracje, w stronach nie tak trudnych, umyślnie czasem drogę na skały przewodzą, by mieć także swój tunel. Cytują jeden w Wittembergu, dla którego musiano nawet zbaczać, by na skałę natrafić. Nie myślę, by o tym co akcjonariusze wiedzieli. Najpiękniejsza z dróg niemieckich jest akwizgrańska; ciągle ona trafia na skały i ciągle stąd tunele, zrachować trudno. Koenigsdorfski ma pięć tysięcy sto sześćdziesiąt stóp długości. Wątpię, aby gdziekolwiek większy istniał⁶⁵. Rozpędzona lokomotywa blisko cztery minuty nim leci. Jest też o nim legenda.

Kiedyś (pewnie nie przed stu laty) do wagonu, w którym jechał jakiś podróżny sam jeden, siadło dwóch złoczyńców. Korzystając z ciemności i huku lecącego pod skałami trenu, wsunęli mu kapelusz pod brodę i tak uduszonego okradli. Zabójcy wysiedli na pierwszej stacji, a trup podróżnego ze schyloną głową, niby śpiący, przyjechał do belgijskiej granicy, aż tam nie chciał pruskiemu żandarmowi pasportu pokazać, został zaarrestowanym i odkrytym.

A jednak po jakimś czasie przyzwyczajają się mimowolnie do dróg żelaznych; spostrzega się to, kiedy się z nich zboczy, kiedy się wjedzie chociażby na najpiękniejszy gościniec, doświadcza się takiego uczucia, jakby się w jakiś za oświatą pozostały kraj dostało. Widząc te ogromne kupieckie bryki, co stoją rzędem przy zajezdnych domach i z których stary pies, wysadzając głowę, szczeka zachrypłym głosem, uważa się je za poważne zabytki innych wieków.

Na tych to drogach kończą swój długi, chlubny zawód owe landkuczery⁶⁶, co wprzód krążyli po całych Niemczech, a których kulawe konie i toczące się rozchwiane pudło tyle im żartów ściągało ze strony konduktorów świetnych podówczas dyliżansów.

Dziś dyliżanse nie żartują z landkuczerów, owszem, zdają się z przyjaznym uczuciem na nich patrzeć.

Pogodziło ich wspólne nieszczęście, a zwłaszcza nienawiść do wspólnego nieprzyjaciela; bo z natury rzeczy żelazne koleje nie mają większych wrogów jak konduktorowi, chyba landkuczery.

⁶⁵ *Königsdorfer Tunnel* liczy dokładnie 1623 m; kiedy został wybudowany (w 1843 r.), mógł zaliczać się do najdłuższych tego typu budowli inżynierskich, ale ok. 1850 r. już na pewno nie; stopa – dawna miara długości (ok. 0,3 m).

⁶⁶ Landkuczer (z niem.) – najemny woźnica z wozem.

Włodzimierz Budzyński (? - 1862) – poeta, autor relacji podróźniczych. W 1849 r. ogłosił poemat *Emisariusz* (sygnowany: Wł), a w 1862 r. poemat historyczny („gawędę”) *Koń biały*, osnuty na tle wypadków wojny trzydziestoletniej. Pozostawił dwie relacje podróźnicze: *Niemcy* (1850) i *Szwajcaria* (1856). **Bibliografia:** „*Niemcy*” i „*Szwajcaria*” przez Włodzimierza Budzyńskiego, „*Dziennik Literacki*” 1857, nr 23, s. 190-191; nr 24, s. 198-199.

Pierwodruk: Włodzimierz Budzyński, *Niemcy przez Włodzimierza Budzyńskiego*, Poznań 1850; przedruk za pierwodrukiem, s. 3-11.

Parowóz [fragment]

Połowa ubiegłego z tym rokiem wieku XIX wslawiła się po wszystkie czasy wynalazkiem parowozów. Z ich szybkim biegiem po kolejach żelaznych⁶⁷ biegnie ludzkość do szczęścia, gdyż one rozwożą oświatę, wzmagają przemysł i łączą całą oświeconą Europę w jedną rodzinę.

Widok pociągu, który wspaniałym a posuwistym biegiem pędząc i uwożąc za sobą szereg powozów, jak nasz taniec p o l o n e z szeregiem par ze sobą prowadzi, jest dla myślącego człowieka widownią tryumfalnej jazdy przemysłu ludzkiego.

Pięć tysięcy pięćset lat trzeba było, aby przemysł ludzki zdołał utworzyć parowóz, chociaż, jak niżej zobaczymy, nie masz nic prostszego nad jego urządzenie. [...]⁶⁸

Wieczna wdzięczność niech będzie tym, co przyczynili się, iż w naszym Krakowie stanął jeden z najwspanialszych europejskich dworców kolei żelaznej⁶⁹, bo przeprowadzoną do niego koleją żelazną połączyli nas z ucywilizowaną Europą, niszcząc odległość pomiędzy pierwszymi jej stolicami, gdyż je przenieśli niemal w okolice Krakowa.

Pierwodruk: *Parowóz*, „*Kalendarz krakowski na rok 1850*”, bez paginacji; przedruk za pierwodrukiem.

⁶⁷ Ważny ślad samowiedzy epoki: parowóz i droga żelazna to dwa rozwiązania techniczne (wynalazki).

⁶⁸ Opuszczony fragment przynosi zwięzłe objaśnienie budowy parowozu.

⁶⁹ Dworzec w Krakowie wzniesiony został w latach 1844-1847 w stylu neogotyckim; zaprojektował go wrocławski architekt August Rosenbaum (jego wcześniejszym dziełem był pierwszy dworzec we Wrocławiu). Bryła składała się z trzech piętrowych pawilonów, wzniesionych na planie wydłużonego prostokąta, złączonych parterowymi łącznikami. Józef Mączyński (*Kraków dawny i terażniejszy z przeglądem jego okolic opisał...*, Kraków 1854, s. 116-117) podzielał opinię anonimowego autora („Jest to jeden z piękniejszych dworców w Europie”) i tak charakteryzował imponującą halę peronową: „Do zajazdu tego, przechodzącego przez środek dworca, wjeżdża się trzema wspaniałymi bramami i staje się pod nakryciem oszklonym, unoszącym się na żelaznych wiązaniach, a wspartych na takichże kolumnach”.

Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz]

Parowóz

Ej, zimne ludziska, Germany, Brytany!
Sklecieli parowóz z żelaza kowany,
Popchnęli go siłą ukropu i węgla,
I myślą, że wielkiej mądrości dosięgli.
I jeszcze się jakieś Niemczysko mozoli,
I jeszcze złorzeczy, że jedzie powoli.

Nas tutaj na Litwie odległość nie nuży,
Odkryliśmy sposób pośpiesznej podróży:
Bez pary, jesienią, przez drogi popsute
Przelecieć trzy mile⁷⁰ za jedną minutę,
Nie ważneż odkrycie?
O zimni wy ludzie!
Odkryję wam sposób, opowiem o cudzie:
Gdy chcecie mieć podróż i prędką, i słodką,
Usiądźcie z młodziutką i krasną szczebiotką,
Niech zginą z pamięci kłopoty i cele,
A puśćcie do serca niewinne wesele
I dumkę niewinną. Nieznacznie... nieznacznie...
Oblicze skraśnieje i tętno bić zacznie,
A oddech swobodny tak pierśmi poruszy,
Jak gdyby wam anioł zestąpił do duszy;
Wzrok strzeli iskrami... od słowa do słowa
Popłynie serdeczna i żwawa rozmowa;
Więc gwarzcie, szczebioczcicie, niewinni jak dzieci,
A miła i chwila piorunem uleci.

Październik 1850. Załucze

Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz] (1823-1862) – poeta, tłumacz.
W 1844 r., po ślubie, zamieszkał w Załuczu nad Niemnem. W 1853 r. Kondratowicz przeniósł się do Wilna, a następnie osiadł w majątku w Borejkwoszyźnie. W 1856 r. po raz pierwszy wyprawił się do Warszawy. W 1858 r. odbył dłuższą wycieczkę do Wielkopolski (przez Warszawę i Wrocław) i do Krakowa. **Bibliografia:** Adam Pług [Antoni Pietkiewicz],

⁷⁰ Dawna mila polska to 7147 m.

Władysław Syrokomla. Wspomnienie pośmiertne, „Biblioteka Warszawska” 1862, t. 4, s. 467-498; J[ózef] I[gnacy] Kraszewski, *Władysław Syrokomla (Ludwik Kondratowicz)*, Warszawa 1863, s. 181-182; ALF [Alfred Szczepański], *Ze wspomnień po Syrokomli*, „Tygodnik Wielkopolski” 1871, nr 49, s. 594-596; Juliusz Horain, *Z życia poety. Wspomnienia o Władysławie Syrokomli*, Lwów 1886, s. 110; Stanisław Cywiński, *Syrokomla. Człowiek i twórczość*, Wilno 1923, s. 28; Michał Witkowski, *Syrokomli wycieczka po swojszczyźnie*, [w:] *Literackie przystanki nad Wartą*, pod redakcją Zygmunta Szweykowskiego, Poznań 1962, s. 339-372 [tu szczegółowa dokumentacja bibliograficzna wizyty w Wielkopolsce]; Tadeusz Mikulski, *Pielgrzym z notatnikiem*, [w:] tenże, *Spotkania wrocławskie*, wydanie 3, Wrocław 1966, s. 266-274; Feliks Fornalczyk, *Hardy linnik wioskowy. Studium o Kondratowiczu-Syrokomli*, Poznań 1972, s. 394; Adrianna Szerba, *Podróże krajoznawcze Ludwika Kondratowicza (Władysława Syrokomli)*, „Analecta” 2007, nr 1-2, s. 109-127; Kazimierz Matysek, *Władysława Syrokomli podróż po Wielkopolsce w 1858 roku*, „Kronika Wielkopolski” 2006, nr 2, s. 22-27.

Pierwodruk: Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz], *Poezje*, wydanie zupełne na rzecz wdowy i sierot autora, t. 7, Warszawa 1872; przedruk za pierwodrukiem, s. 226-227.

Bogusz Zygmunt Stęczyński

Sudety jako dalszy ciąg poematu „Tatry” przez..., autora „Okolic Galicji”

[fragment]

„Tam jest dworzec kolei żelaznej ozdobny⁷¹,
Dla wygody podróżnych we wszystko zasobny,
Widać, jak piec ognisty pociąga ciężary
Tak spiesznie, że się wszystko miga jakby mary.
Jak gdyby błyskawice w jednym mknieniu oka
Zmienia się okolica długa i szeroka:
Dopiero byłeś w Dreźnie, już jesteś w Berlinie,
W Wrocławiu, Mysłowicach albo w Boguminie;
Idziesz sobie jak strzała lekko i wygodnie,
A często w towarzystwie dobranym swobodnie

⁷¹ Mowa jest o dworcu Kolei Górnśląskiej w Gliwicach.

I kołyszysz swój umysł prozą albo rymem,
A komin szybkiego czarnym bucha dymem,
Rozbijając o ziemię co chwila swą chmurę,
Zasłania ci niekiedy prześliczną naturę.
Ten wymyślony szatan, ten parowóz skory,
Nie uważa na zmianę złej lub dobrej pory;
Czyli zimą, czy latem, pędzi jak szalony,
Przewożąc różne rzeczy w jak najdalsze strony:
Podróżnym jest wygodą niewypowiedzianą,
Lecz u nas dla przemysłu zgubą niesłychaną,
Bo wszystko z obcych krajów tłumnie nam narzuca,
Kupicielei pociesza, rzemiosła zasmuca,
Bo nie mogą wytrzymać taniości nawale,
Muszą nędznieć i gorzkie swe wylewać żale!”

Bogusz [Maciej] Zygmunt Stęczyński (1814-1890) – poeta, rysownik, podróżnik, zbieracz pieśni ludowych. Kształcił się plastycznie i jakiś czas wykonywał prace malarskie (w Rymanowie). W 1844 r. rozpoczął wędrowki (głównie piesze) po Małopolsce i Śląsku, zbierając materiały do zamierzonego wydawnictwa popularyzującego zabytki i piękno kraju. W 1847 r. ogłosił *Okolice Galicji*. Poemat *Sudety* (opublikowany dopiero w 1981 r.) utrwalał – zdaniem Jacka Kolbuszewskiego – wrażenia z wędrowek po Śląsku, spisane około 1850 r. Poemat *Śląsk* (ogłoszony drukiem w 1949 r.; zob. przedruk fragmentu w niniejszym tomie), odnoszący się do tych samych wędrowek, zredagowany został znacznie później, bo około 1879 r. W 1845 r. odbył dalszą wyprawę (był w Słowacji, na Węgrzech, w Siedmiogrodzie, Serbii, Chorwacji i Dalmacji; wspomnienia z tej wyprawy nadal pozostają w rękopisie). **Bibliografia:** *PSB t. 43* (Maria Czeppe, Wojciech W. Wiśniewski), s. 508-512; Franciszek Pajączkowski, *Wstęp*, [w:] *Śląsk. Podróż malownicza w 21 pieśniach, wyśpiewał Bogusz Zygmunt Stęczyński*, Wrocław 1949, s. III-XXXV; Jacek Kolbuszewski, *Bogusz Zygmunt Stęczyński i jego śląskie poematy*, [w:] *Sudety jako dalszy ciąg poematu „Tatry” przez Bogusza Zygmunta Stęczyńskiego, autora „Okolic Galicji”*, z rękopisu do druku podał i wstępem opatrzył Jacek Kolbuszewski, Jelenia Góra 1981, s. 5-22; Janina Kamionka-Straszakowa, *Opis panoramiczny (M.B. Stęczyński)*, [w:] też, *Zbłąkany wędrowiec. Z dziejów romantycznej topiki*, Wrocław 1992, s. 265-280; Krzysztof R[adosław] Mazurski, *Bogusz Zygmunt Stęczyński i jego niespełnione zamierzenia*, „Szkice Legnickie” 1997 (19), s. 52-62; Agnieszka Wyřebkiewicz, „Polska Najada” *Bogusza Zygmunta Stęczyńskiego. Słowianofilstwo i patriotyzm*, „Annales Silesiae” 2000 (30), s. 45-57.

Pierwodruk: Bogusz Zygmunt Stęczyński, *Sudety jako dalszy ciąg poematu „Tatry” przez... autora „Okolic Galicji”* [powst. 1851], z rękopisu do druku podał i wstępem opatrzył Jacek Kolbuszewski, Jelenia Góra 1981; przedruk za pierwodrukiem, s. 130-131.

Józef Rutkowski

**Korzyści kolei żelaznych i ich udział w cywilizacji
rodzaju ludzkiego
[fragment]**

Jakież to dziwne potwory
I na lądzie, i na wodzie?
Czy to czarty, czy upiory,
Ale idą razem, w zgodzie,
A zgoda ta nie dla piekła,
Jemu zawiść, zemsta wściekła.

Paszcze zieją ogniem, dymem,
Wkoło się tłum ludzi wije,
Potem wszyscy z tym olbrzymem
Uciekają, aż się skryje.
A on bieży jakby strzała,
Co to z kuszy wyleciała.

Gdzie on bieży, po co leci?
Na obadwa końce świata,
Tam gdzie tylko słońce świeci,
Łącząc wzajem z bratem brata.

Parowozy, parochody,
Biegnać w różne świata strony,
Łączą ludy węzłem zgody,
Łączą w pokój upragniony,
Handel wzrasta, rośnie mienie,
Nasze życie w ulepszenie.

Świat się zmienia w jedną ziemię,
Góry się, doły równają,
Ród ludzki w jedno zaś plemię,
Wszyscy się razem kochają.
Z dwóch krańców świata
Poznał brat brata.

Praca wdzięczną się zrobiła
Przez łatwość samą zamiany,
W pracę ludzkość uwierzyła
I żebrak zrzucił łachmany.
Ich pracę świat wzajem płaci,
Nie ma ubogich, wszyscy bogaci.

Cóż te cuda wywołało?
Skąd to szczęście wcale nowe?
Nie wiem, ale mnie się zdało,
Że czas i statki parowe.
Skrócić czas, skrócić przestrzenie
To największe zagadnienie.

Jako święta w Boga wiara
Wiedzie duszę do zbawienia,
Tak na ziemi sama Para
Wiedzie postęp ulepszenia.
Z prawdziwą więc w przyszłość wiarą
Błogosławimy cię, Paro!

Błogosławione i szyny,
Drogi, żelazne koleje,
Na was ludzkości wawrzyny,
Na was przyszłości nadzieje;
Wiedźcie nas, choćby najprędzej,
Do bogactwa, do pieniędzy.

Być może, że świat zdumiony
Nowego wieku cudami,
Rzucił się jakby szalony
Ubiegać za kolejami;
Lecz gdzie tylko nowa droga,
Zawsze ludzkość bliżej Boga.

Człowiek w rękę Opatrzności
Jest tylko ślepym narzędziem;
Nie lękajmy się szybkości,
Jeszcze świętymi nie będziem.
Droga nasza nieskończona,
Jeszcze trudna, choć zwalczona!

Józef Rutkowski (?-1859) – konduktor i nadkonduktor Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Bibliografia: [Notka o pogrzebie i dorobku pisarskim], „Kurier Warszawski” 1859, nr 67, s. 345.

Pierwodruk: Józef Rutkowski, *Korzyści kolei żelaznych i ich udział w cywilizacji rodzaju ludzkiego*, [w:] tenże, *Kolejnik życia przy kolei żelaznej oraz różne gawendy wagonowe z dodatkiem opisu parochodów przez... nadkonduktora Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, registratora kolegiального*, Warszawa 1853; przedruk za pierwodrukiem, s. 31-35.

F[ranciszek] S[alezy] Dmochowski

Wycieczka do starych Prus, a mianowicie do dawnej ziemi Chełmińskiej, Malborka, Gdańska i nizin Nadwiślańskich, przez...

[fragment]

Już się nie powróci dawny sposób podróżowania. Własnymi końmi lub najętym furmanem z wolna przejeżdżał podróżny z miasta do miasta: widnokrąg stopniowo rozwijał się przed nim, można było objąć i nasycić się jego wspaniałym ogromem, pełnym zajmujących krajobrazów, albo też znużyć się jednostajnością płaszczyzn.

Młody uczeń uniwersytetu, z tłumoczkiem na plecach, z laską w rękę, przechodził pieszo własną ziemię i obcą; oglądał troskliwie miejsca sławnych bitew, starożytne grody, wstępował do chat wieśniaczych albo zwiedzał przemysłowe i rolnicze zakłady. Dziś podróż koleją żelazną szybkością błyskawicy przenosi nas z miejsca na miejsce. Dążąc do zamierzonego celu, pomijamy to wszystko, co się przesuwa przed naszym okiem, a choćby na chęci nie brakło, to zwykle brakuje nam możliwości zatrzymywania się tam, gdzie by niejeden przedmiot wart był uwagi naszej. Otwarte okna w wagonach ukazują nam tylko boczną część widnokregu, co chwila uciekającego przed nami, lecz całości uchwycić niepodobna. I dlatego to, dopiero stanąwszy na miejscu, możemy oglądać, poznawać, oceniać. Cały pośredni przeciąg jest straconym dla podróżującego koleją żelazną. Można by wprawdzie, wzięwszy *Przewodnik dla podróżnych*, zatrzymywać się w miejscach godnych widzenia, ale na stu, nie wiem, czyli jeden to uczyni.

Franciszek Salezy Dmochowski (1801-1871) – poeta, tłumacz, wydawca, księgarz. Syn Franciszka Ksawerego (autora *Sztuki rymotwórczej* i tłumacza *Iliady*). Skończył studia na Uniwersytecie Warszawskim. Jeszcze studiując, współredagował „Tygodnik Polski i Zagraniczny”. Od 1825 r. wydawał „Bibliotekę Polską”, a później pracował jako redaktor w „Korespondencie Warszawskim”. Założył drukarnię i sieć księgarni, które zaopatrywał w tanie wydawnictwa (beletrystyka rodzima i tłumaczona). Od 1835 r. wydaje pismo ilustrowane „Muzeum Domowe”. Ok. 1840 r. przeniósł się z Warszawy do posiadłości w Radzikach Wielkich (Mazowsze). W 1856 r. powrócił do Warszawy, by współredagować „Gazetę Codzienną”, a potem „Kronikę wiadomości krajowych i zagranicznych”. Odbił podróż do Prus. Publikacje Dmochowskiego obejmują łącznie ponad 300 tomów. **Bibliografia:** *PSB t. 5* (Maria Danielewiczowa), s. 205-206; K[azimierz] Wł[adysław] Wójcicki, *Franciszek Salezy Dmochowski*, „Kłosa” 1866, t. 3, s. 243-244; W[ojciech] Grochowski, *Franciszek Salezy Dmochowski*, „Tygodnik Ilustrowany” 1871, t. 8, s. 157-158, 177-178; K[azimierz] Wł[adysław] Wójcicki, *Franciszek Salezy Dmochowski*, „Biblioteka Warszawska” 1871, t. 3, s. 433-444; A. E. O. *Franciszek Salezy Dmochowski*, „Kronika Rodzinna” 1871, nr 22, s. 337-339; Juliusz W. Gomulicki, *Franciszek Salezy Dmochowski 1801-1871*, [w:] *Księga wierszy polskich XIX wieku*, [zebrał Julian Tuwim], opracował i wstępem opatrzył Juliusz W. Gomulicki, wyd. 2, t. 1, Warszawa 1956, s. 158-159.

Pierwodruk: F[Franciszek] S[alezy] Dmochowski, *Wycieczka do starych Prus, a mianowicie do dawnej ziemi Chełmińskiej, Malborka, Gdańska i nizin Nadwiślańskich, przez...*, „Jana Jaworskiego kalendarz astronomiczno-gospodarski na rok zwyczajny 1858”; przedruk za pierwodrukiem, s. 66.

Kazimierz Władysław Wójcicki

Wycieczka do Krakowa w maju (2–14) 1858 roku⁷² **[fragment]**

Nie będę wam opisywał drogi odbytej z Warszawy do Krakowa koleją żelazną. Spowszedniały już pierwsze wrażenia od czasu, kiedy ta droga przestała być nowością; dziś każdy krzyżem świętym się żegna, siadając, aby szczęśliwie w tym szybkim przelocie cało do celu dosiągnąć i wrócić zdrowo do domowego ogniska. [...]

⁷² Dziesięć lat później Wójcicki powtórzył swą podróż, a relację (wykorzystującą częściowo materiał z pierwszej wyprawy) ogłosił w „Kłosach” (1868, nr 167; *Wycieczka do Krakowa dn. 20 sierpnia 1868*).

W przelocie szybkim koleją nic podróżny rozważać nie może, chyba rzutem oka obejmować przebieżone okolice i badać towarzyszków siedzących w jednym wagonie. Spostrzeżenia te nie mają zazwyczaj żadnej wartości, bo oryginały zniknęły, humoryści rzadcy jak rarogi, a pijany wędrownik, jeżeli się częściej znajdzie, to śpi jak zabity.

Milszą i rozmaitszą jest podróż statkiem parowym, lubo nie tak szybka. Żegluga parowa ożywiła osamotnione dotąd wybrzeża nadwiślańskie i spowodowała na nich ruch nieznanym. Nie można odmówić tej usługi i naszej kolei żelaznej warszawsko-wiedeńskiej; pragnąć tylko należy, ażeby kraj nasz mógł prędzej korzystać z sieci kolei zatwierdzonych, jakimi są boczne ramiona, łączyć mające naszą kolej z kolejami pruskimi, przez co podróżny na stratę czasu na kolejach austriackich narażonym nie będzie⁷³. Projekt ten, jeżeli z jednej strony dla jadących jest wygodnym, dla Krakowa nieprzychylny, bo dziś prawie każdy z rodaków ochotnie zatrzyma się w tym grodzie dni kilka i wypocznie na dalszą podróż w Europę; gdy zaś krótsza droga otwartą zostanie, ominie go z równą ochotą. Z powrotem do kraju, straciwszy czas i pieniądze za granicą, w pośpiechu do domu już nie myśli uderzyć czołem przed świętościami przeszłości narodu swego. Na to patrzymy co dzień. Może Bóg dobry obudzi w sercach powinność obywatelską i tęsknotę do pielgrzymki dla uczczenia jedynie i wyłącznie tylko grobów katedry na Wawelu i mogił krakowskich.

Kazimierz Władysław Wójcicki (1807-1879) – pisarz, dziennikarz, etnograf. W latach 1825-1830 odbywał podróże krajoznawcze po Polsce. Wziął udział w powstaniu listopadowym, po którego upadku wyjechał do Galicji. Po powrocie do Warszawy włączył się do pracy w założonej w 1841 r. „Bibliotece Warszawskiej”, w której długo sprawował funkcję redaktora naczelnego. Prowadził w Warszawie salon artystyczny i oddawał się pracy naukowej nad kulturą ludową. **Bibliografia:** Seweryna Pruszkowa, *Kazimierz Władysław Wójcicki*, [w:] *Książka zbiorowa ofiarowana Kazimierzowi Władysławowi Wójcickiemu*, Warszawa 1862, s. 3-43; Ernest Świeżawski, *Kazimierz Władysław Wójcicki*, „Biblioteka Warszawska” 1879, t. 3, s. 305-317; Maria Prosnak, *Kazimierz Władysław Wójcicki (1807-1879)*, (*W 85 rocznicę śmierci*), „Przegląd Humanistyczny” 1965, nr 3, s. 117-134.

Pierwodruk: Kazimierz Władysław Wójcicki, *Wycieczka do Krakowa w maju (2-14) 1858 roku*, „Pismo Zbiorowe Wydawane przez Józefata Ohryzko” 1859, t. 1; przedruk za pierwodrukiem, s. 81, 135.

⁷³ Mowa o projekcie bezpośredniego spojenia Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z siecią kolei pruskich. Projekt zrealizowany został 24 sierpnia 1859 r. po wybudowaniu linii biegnącej od Ząbkowic (dziś Dąbrowa Górnicza Ząbkowice), przez Sosnowice (stacja graniczna Królestwa; dziś Sosnowiec Główny), do stacji Kattowitz (dziś Katowice).

[Zenon Leonard Fisz]

Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę [fragment]

Paryż 26 września 1858 r.

Stanęliśmy w Peszcie⁷⁴ o szóstej z rana, a więc byłem w podróży z Odessy sześć dób i pół, licząc już w to dzień cały spędzony w Gałacz⁷⁵. Ci z towarzystwa naszego, którzy wysiedli w Baziaszu⁷⁶ i udali się żelazną drogą, wyprzedzili nas o godzin dwanaście.

Ciekaw byłem widzieć Peszt, to serce Węgier, i spodziewałem się, że obaczę tu wiele ciekawych rzeczy; alem obaczył ładne europejskie miasto, gustowne magazyny, ludzi jak wszędzie, w surdutach i paltotach, i hotele, gdzie mówią po francusku i po niemiecku. Chciałem obaczyć narodowe stroje węgierskie i nie mogłem spotkać ich nigdzie; chciałem widzieć miejscowe pamiątki, coś, co by mi scharakteryzowało kraj i obyczaje ludu, lecz pokost cywilizacji współczesnej tak dobrze pokrył to wszystko, iż żadnego nie wyróżniłem szczegółu prócz kilku drobnych, które już widziałem w podróży. Być w Peszcie, a Dreźnie, Wiedniu, czy Frankfurcie różnica na oko będzie niewielka. [...]

O podróży mej z Wiednia do Paryża rozpowiadać panu szczegółów nie będę, bo i cóż bym nowego, cóż zajmującego mógł powiedzieć o tych dwóch szynach żelaznych, wytartych już doskonale milionami przetoczonych po nich wagonów? Żeby nie widoki urozmaicające podróż, żeby nie to mnóstwo miast, wsi, okolic i nawet krajów, które, pędząc w wagonie, w przeciągu jednego dnia oglądać możesz, podróż po żelaznej drodze byłaby jedną z najprozaiczniejszych powinności w życiu naszym. Niegdyś podróżny, jadąc w powozie lub idąc piechotą, mógł zastanowić się nad każdą miejscowością, rozpowiedzieć o każdym strumieniu, o każdej górze, skale lub ruinie; dziś tego mnóstwa skał, strumieni, gór, miast i ruin, co przelecą w ciągu godziny przed wzrokiem, ani spamiętać, ani opisać niepodobna. W tym zaś, co stworzyły drogi żelazne, leży taka jednostajność, taka monotonia, jak rachunek, jak wiek nasz, wśród którego wziął ten wynalazek życie. Jak ten świat bieży! Jak ściera wydatności plemienne, jak silnie rozpościera się w stowarzyszenia i z jaką gorliwością celnika śpieszy nałożyć na nas numer i stempel!

⁷⁴ Pest – Peszt, dzisiejsza lewobrzeżna część Budapesztu, która do 1873 r. stanowiła odrębny organizm miejski.

⁷⁵ Gałacz – miasto w Rumunii (Galati), leżące u nasady delty Dunaju.

⁷⁶ Baziasz (Bazias) – miejscowość i przystań nad Dunajem (dziś w zach. Rumunii).

W tym ustawicznym chaosie, w tym gorączkowym życiu, z jakim przenosi tysiące ludzi i interesów i miesza je z sobą, indywidualność nasza ginie tak ostatecznie, iż dość jest zgubić bilet, zapomnieć numer, ażeby nie odszukać potem samego siebie!

Zenon Leonard Fisz [pseud. Tadeusz Padalica] (1820-1870) – publicysta, powieściopisarz. Większą część życia spędził na Ukrainie, związany był też ze środowiskiem literackim Petersburga. W latach 1852-1855 współpracował z „Dziennikiem Warszawskim”, zaś od 1853 r. z „Gazetą Warszawską”, do której nadsyłał korespondencję z podróży, jaką odbywał od jesieni 1856 r. Fisz udał się najpierw do Krakowa, a stamtąd do Niemiec, Francji, Anglii i Włoch. W drodze powrotnej odwiedził Konstantynopol. Jesienią 1858 r. pojechał na Krym, stamtąd do Odessy, a następnie do Pesztu, Wiednia i Paryża. Pseudonim pochodzi od słowa oznaczającego zboże z przypadkowo spadłych ziaren. **Bibliografia:** W[incenty] Korotyński, *Zenon Fisz. (Tadeusz Padalica)*, „Tygodnik Ilustrowany” 1870, t. 6, s. 289-290; Leonard Sowiński, *Zenon Fisz. (Tadeusz Padalica). Zarys biograficzno-literacki*, „Kłosa” 1878, t. 26, s. 670-674; Marek Kwapiszewski, *Portret pisarza kresowego. O Zenonie Fiszu*, „Pamiętnik Literacki” 1987, z. 4, s. 105-126; Marek Kwapiszewski, *Ukraina w twórczości Zenona Fisza*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio FF Philologiae”, 1994/1995 (vol. 12/13), s. 153-164.

Pierwodruk: [Zenon Leonard Fisz], *Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę*, „Gazeta Warszawska” 1856, nr 328–1858, nr 345 (z przerwami); przedruk za wydaniem: [Zenon Fisz], *Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę*, t. 3, Wilno 1859, t. 3 s. 291, 298 (*Dodatek* – niedrukowany wcześniej).

Józef Ignacy Kraszewski

Kartki z przejażdżki po Europie w r. 1858. Niemcy – Włochy – Francja [fragment]

Chcieć opisywać podróż odbytą koleją żelazną, byłoby prawie śmiesznością; niewiele człowiek schwycić może w zwyczajnej drodze, nawet dosyć powolnie odbywanej, cóż dopiero w tak szparkim przelocie, gdy wspomnienie widzianego tylko co przedmiotu wnet się dziesięcią innymi zacierą. Ściśnięty w wagonie, znumerowany jak rzecz, którą z miejsca w miejsce przewożą, jedzie człowiek zdegradowany do znaczenia pakunku, ledwie śmiejąc spojrzeć przez okno. Jest to nie podróż już, ale proste przenoszenie się z miejsca na miejsce. Nie powiem też, by tak jak dziś jest urządzoną, była przejażdżka koleją przyjemną. Nieład, ścisk, po-

śpiech, niewola miejsca i czasu, narażenie na często nieprzyjemne sąsiedztwo, każą żałować własnego powozu, własnej woli, a choćby powolniejszego nieco ruchu.

Droga do Trzebini⁷⁷ już mi znów całkiem była nieznaną, przypatrywałem się więc krajowi z ciekawością turysty, coraz więcej w nim od naszego różnic upatrując.

Józef Ignacy Kraszewski (1812-1887) – powieściopisarz, krytyk literacki. Plon pierwszych swoich podróży Kraszewski ogłosił w 1840 r. we *Wspomnieniach Polesia, Wołynia i Litwy*, w 1842 r. w *Obrazach z życia i podróży*, a w 1845-1846 we *Wspomnieniach Odesy, Jedysanu i Budżaku*. Od maja do października 1858 r. w towarzystwie malarza, Klemensa Rodziewicza, pisarz odbył pierwszą podróż na Zachód, która wiodła z Żytomierza przez Warszawę, Kraków, Wiedeń, Rzym do Neapolu (stamtąd przez Marsylię, Paryż, Belgię i Niemcy do kraju). Przygotowując wydanie książkowe swej relacji, Kraszewski uzupełnił zapiski z 1858 r. doświadczeniami z późniejszych podróży, odbywanych do 1864 r. **Bibliografia:** [notka], „Kurier Warszawski” 1866, nr 21, s. 122-123; Paweł Hertz, *Od wydawcy*, [w:] Józef Ignacy Kraszewski, *Kartki z podróży 1858-1864*, przypisami i posłowiem opatrzył Paweł Hertz, t. 2, Warszawa 1977, s. 459-466.

Pierwodruk: Józef Ignacy Kraszewski, *Kartki z przejażdżki po Europie w r. 1858. Niemcy – Włochy – Francja*, „Gazeta Codzienna” 1860, nr 21-60 (z przerwami); przedruk za pierwodrukiem, nr 27.

Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz]

Wrażenia pielgrzyma po swojej ziemi. Poemat

I. Z Litwy do Wielkopolski

[fragment]

Oto oku Litwina nieznajome dziwa⁷⁸,
Karmiona żarem węgla wre lokomotywa,

⁷⁷ Trzebinia – miasto na zachód od Krakowa; od 1856 r. ważny węzeł kolejowy (stacja Kolei Krakowsko-Górnośląskiej i Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda).

⁷⁸ W 1858 r. Syrokomla odbył dłuższą wycieczkę do Wielkopolski (przez Warszawę i Wrocław) i do Krakowa. Podróż wielkopolska udokumentowana została w poemacie *Wrażenia pielgrzyma po swojej ziemi* (ukazała się tylko część pierwsza, którą kończy przyjazd do Poznania) i w wydanej pośmiertnie *Podróży swojaka po swojszczyźnie* (za życia w prasie ukazał się tylko początek relacji).

Czarnymi kłęby dymu i pary wybuchu,
Jakby miała w swym wnętrzu piekielnego ducha;
To najwyższa potęga na poziomym świecie,
Dziewiętnastego wieku wypieszczona dziecię,
Co oddechem swych piersi, rozziających parę,
Ma tchnąć nowego ducha w naszą przeszłość starą,
Nierozzerwalnym węzłem połączyć kraj z krajem,
Obdarzyć polne łąny lepszym urodzajem,
Dać światu nowy popęd, co myśli rozbudzi,
Wspaniale sypnąć złotem i pobratać ludzi.

Rozwiń skrzydła, leć szybko, posłannico Pana!
Jeśli moc cudotwórcza twojej piersi dana,
Puszczaj się pędem wichrów przez łądy, przez morze,
Leć od krańca do krańca spełniać cele Boże...
Lecz jeśli po to lecisz w całych sił rozpędzie,
Aby dumnym widokom służyć za narzędzie,
Dopomagać fortelom kupieckiej obłudzie
I cześć złotego cielca szczepić między ludy –
Nie masz błogosławieństwa w bezbożnym zamiarze,
Pan szybko twoim kołom wstecz cofnąć się każe!

Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz] (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz], *Wrażenia pielgrzyma po swojej ziemi. Poemat I. Z Litwy do Wielkopolski*, Wilno 1860; przedruk za pierwodrukiem, s. 21-22.

[Józef Kremer]

Szczawnica⁷⁹

[fragment]

16 lipca [1865]

Kolej żelazna! Zapewne ten tryb przelatywania co tchu krajów wielce przy-
pada do serca obecnemu pokoleniu, co mu tak śpieszno na świecie, iż nie na
lata, ale na godziny, na minuty liczy życie swoje – ta jazda stosowna do naszych
czasów, które za nic sobie mają jednostki ludzkie, ale rachują ludzi na setki, na
tysiące, może też dlatego, że nas już nie stać na wielkie jednostki. Zajechali na
stacją kolei, istne szalone zapusty... krzyk, wrzask, zamęt babiloński... wszys-
tko dzieje się na dorywku, w tych hecach każdy tylko osobką swoją zajęty, nikt
nie ma czasu; nowo przybyły nie słyszy, nie widzi, bo czym prędzej ma oddać
do wagi rupiecie swoje i kupić sobie bilety... ów znowu, połykając galopem
gorący kotlet, usta sobie parzy... tamten przelotem naprędce żegna się z przyja-
cielem, choć może już w życiu go nigdy nie obaczy. Co temu jegomości do owej
pani! w wagonie gadał jej słodkie androny, teraz rozsiadł się z cygarem w ustach
i z rezygnacją patrzy na jej zabiegi i kłopoty przy odebraniu rzeczy, ani myśli
jej wyręczyć.

Niechaj żyje egoizm brutalski! Zadzwonili... tłum rzuca się ku drzwiom...
ścisk... każdy się pcha... pracują łokciami cywilizowani ludzie. Już sapnął, gwizd-
nął piec żelazny Antychrysta, potwór świeci płonącymi ślepiami. Już szarpnął, już
pędzi w daleki świat na złamanie karków i porywa z sobą setki wojażerów; choć-
by w jakiej głowie zostały szczątki sukcesji po nieboszczyku Sycińskim, wykuru-
je się do czysta... *liberum veto* tu na piękne łeb skręciło⁸⁰. Każdemu da się we
znaki, że jest tylko jedyneką, najmizerniejszą jedyneką w tej masie; wożą go pędem
przez świat jakby był tłumokiem lub listem, lub ostrygą, z którą strach, by nie
zatechła w drodze. Jeżeli nie zdąży na czas, zostawia, na wyśmiech służebnej zgrai.
Gadajże tu młodemu, że podróż kształci, bo uczy poznawać kraje i obyczaje, naturę
i sztukę. Pytałem niedawno takiego nowo modnego wojażera wracającego z Paryża,

⁷⁹ Szczawnica – miejscowość w Beskidzie Sądeckim; od połowy XIX w. szybko rozwijająca się jako modne uzdrowisko.

⁸⁰ Władysław Syciński albo Siciński (1615-1672) – poseł ziemi trockiej, który jako pierwszy w 1652 r. zastosował *liberum veto* i zerwał obrady polskiego sejmu. Wedle legendy szlachcic zmarł od uderzenia pioruna, a ziemia nie przyjęła jego ciała. Zmumifikowane zwłoki Sycińskiego były w połowie XIX w. przez jakiś czas eksponowane w zakrystii kościoła w Upicie.

jakiego też doznał wrażenia wobec katedry kolońskiej⁸¹? Odrzekł: „przejeżdżałem wprawdzie przez Kolonią, ale katedry nie widział, bo pociąg za chwilę odchodził do Paryża”. Przyjdzie czas, w którym zasobniejsza młodzież, pragnąca się szczerze kształcić, z kijem w ręku a z tłumoczkim na plecach piechotą puści się na wozaj, kolej żelazną zostawiając przemysłowcom.

Chwalić nam staroświeckie podróże, gdy się wybieramy z Krakowa do Szczawnicy.

Józef Kremer (1806-1875) – filozof, historyk i teoretyk sztuki. W latach 1823-1828 Kremer studiował prawo na Uniwersytecie Jagiellońskim. W powstaniu listopadowym walczył pod Grochowem. Od 1847 r. pracował na Uniwersytecie Jagiellońskim, a w 1850 r. dostał tu nominację na stanowisko profesora estetyki. W 1851 r. został profesorem estetyki i historii sztuki w Szkole Sztuk Pięknych (późniejszej Akademii Sztuk Pięknych). **Bibliografia:** *PSB t. 15* (Józef Dużyk), s. 268-269; Piotr Chmielowski, *Nasi uczeni. Józef Kremer*, „Niwa” 1875, t. 8, s. 196-214; Henryk Struve, *Życie i prace Józefa Kremera jako wstęp do jego dzieł*, skreślił Henryk Struve, [w:] Józef Kremer, *Dzieła*, t. 1, Warszawa 1881, s. 175; Joanna Ugniewska, „Podróż do Włoch” Józefa Kremera, [w:] Józef Kremer (1806-1875), redaktor tomu Jacek Maj, Kraków 2007, s. 181-188; Olga Płaszewska, *Literatura i legenda w „Podróży do Włoch” Józefa Kremera*, ibidem, s. 221-240.

Pierwodruk: [Józef Kremer], *Szczawnica*, „Czas” 1865, nr 163; przedruk za pierwodrukiem.

Jakub Gordon [Maksymilian Jatowt]

Przechadzki po Ameryce przez..., obywatela Stanów Zjednoczonych

[fragment]

Kilkanaście tysięcy mil kolei, przeznajęcej jak siatka żelazna łąd Unii⁸², jest bez wątpienia, w braku innych, pomnikiem kraju. Jeśli w Polsce odległość

⁸¹ Katedra Św. Piotra i Najświętszej Marii Panny w Kolonii (Niemcy) – wybitny zabytek sztuki sakralnej, budowla wznoszona z przerwami przez 600 lat, począwszy od połowy XIII w. Do 1884 r. najwyższa budowla świata (z wieżami o wysokości 157 m). Przechowywane w katedrze relikwie Trzech Króli uczyniły z niej ważny ośrodek pielgrzymkowy.

⁸² Tj. Stanów Zjednoczonych Ameryki.

miast liczy się na dziesiątki mil, to w Ameryce na seciny. Znijdź jeno z kolei, a ujrysz się w pustyni, nie wiedząc, jaką drogę sobie obrać, jak przebyć strumienie i bagna, gdyż Amerykanie mało się zaopatrują w szosy, żadnych gościńców nie lubią, lecz wszystko z żelaza.

Parowce⁸³ i wagony są u nich nierównie większe niż w Europie i wygodniej urządzone. Każdy wagon ma drzwi na obu końcach, na przodzie i z tyłu, wzdłuż próżne miejsce, na stronach zaś poprzeczne rzędy ławek, i nie jest podzielony na żadne przegrody.

Podobne urządzenie widziałem także w niektórych okolicach w Szwajcarii.

Kto chce, może chodzić w odwiedzinę z ostatniego wagonu do pierwszego lub, stanąwszy na jednej z galerii pomiędzy dwoma wagonami, przypatrywać się wygodnie okolicy zmieniającej co chwila obrazy; bieg parowców amerykańskich jest daleko szybszy od naszych.

Ale za to w miejsce wspaniałych domów na stacjach, ogrodów i kiosków, obaczysz najczęściej zaledwie wielką chałupę z tarcic, która mieści biuro, telegraf i oberżę razem. Ponad wodą ujrysz zarzucone belki, bez pomostu, z przybitymi na nich szynami, i oko twe zatapia się w otchłani, ponad którą przejeżdżasz.

Tunele są bardzo rzadkie, gdyż kraj jest w ogóle równy, monotony. Nie ma przy drogach wsi o rozległych zabudowaniach, lecz drobne osady zwane *fermy*; bo tam właściciele wielkich obszarów nie wyszliby na swoje (wyjąwszy na prowincjach, gdzie posługują się niewolnikami).

Kraj świeży, niewykarczowany, obszerny, a ludzi w nim mało; cena więc rąk jest droga i trudno o nie. Drobny *fermer* więcej stosunkowo zarabia od wielkiego dziedzica. Człowieka, który z dziećmi swymi, rodziną i czeladką pracuje na siebie, robocizna niewiele kosztuje – najemnicy zaś zjedliby go wraz ze zbożem i z ziemią do niego należącą...

Całe karawany podróżnych, zamkniętych w ogromnych wagonach, widzieć się dają w ulicach najwięcej zaludnionych Nowego Jorku; gdyż za zbliżeniem się do miasta odczepiają od wagonów lokomotywę, zaprzęgają do nich konie i wjeżdżają do środka miasta⁸⁴. Ten widok ich przejażdżki, przesuwanego się szybko obok trotoarów długiego orszaku, szczególne na mnie pierwszy raz zrobił wrażenie.

Droga żelazna nie jest dokładnie niwelowaną w Ameryce – wozy nachylają się z jednej strony na drugą. Amerykaninowi chodzi głównie o pośpiech. Byle

⁸³ Parowiec – tu: lokomotywa.

⁸⁴ Opisane rozwiązanie (doprowadzenie linii kolejowej do centrum miasta i przeciąganie pociągów końmi przez ulice) stanowiło osobliwość wielkich metropolii amerykańskich. Zob. relację Kaliksta Wolskiego, opublikowaną w: *Ameryka w pamiętnikach Polaków. Antologia*, wybór i komentarze B. Grzełowski, Warszawa 1988, s. 87.

dalej, coraz dalej! na tym rzecz cała u niego. Każdy tam gdzie pędzi i leci zziąjany, jakby nie miał nadziei powrotu. Szczególniejszy naród!...

Liczba dozorców na linii jest nader ograniczoną – w kraju wolnym, gdzie praca musi być dobrze wynagrodzoną, utrzymanie ich drogo kosztuje.

Częste też bywają wypadki, zwłaszcza gdy kolej zrobiona z nieczystego żelaza amerykańskiego, które pęka; ale mało się troszczą o to. Gdy rozjadą kogo, konduktor uderza w dzwon śpiżowy na parowcu i pędzi dalej na naznaczoną minutę do kresu.

Wagony nie są rozdzielone na klasy – jak to zrobili Amerykanie ze swymi kościołami – każdy wagon gotowy dla wszystkich. W pośrodku każdego w porze zimowej stoi żelazny piec dobrze ogrzany, przy którym szanowna publika prowadzi gawędę.

W tych przenoszących się z miejsca na miejsce salach napatrzeć się można rozmaitych figur i nasłuchać pociesznych anegdot zbiorowiska ze świata całego. Postrzegłem tam między innymi jakąś zalotnicę, gryzетkę paryską⁸⁵, która szczerotaniem była zdolną strącić żandarma z konia.

Lecz jedyny wyraz trzymający pierwszeństwo, co się aż do znudzenia objął mi o ucho, wyraz sakramentalny, charakteryzujący Amerykanina, zarówno jak i Anglika, był to przysłówek potwierdzający *yes!* (tak!). Naokoło słyszałem powtarzających nieustannie: *yes! – o! Yes – yes, sir!* (tak! – o! Tak – tak, panie!).

Zauważyłem, iż Niemiec emigrujący do Ameryki, co nie umie jeszcze nic po angielsku, za ledwie postawił nogę na desce okrętowej, przemienia natychmiast swoje rodzinne *ja* na angielskie *yes*, tak mu się owo *yes* podoba.

Jakub Gordon [Maksymilian Jatowt] (1823/1827-1895) – podróżnik, pamiętnikarz, powieściopisarz. Oskarżony o udział w nielegalnej organizacji, skazany został na służbę wojskową w głębi Rosji. Zbiegłszy z Rosji, przedostał się do Galicji, potem na Śląsk (do Wrocławia), a następnie do Lipska, skąd (jako „turysta z musu”) odbył wycieczkę w Alpy i do Włoch. Następnie wyjechał do Paryża. Wyjazd w Poznańskie skończył się aresztowaniem i zesłaniem. Po kolejnej ucieczce z Rosji wyjechał do Niemiec, a potem do Stanów Zjednoczonych, gdzie zmienił nazwisko. Wrócił do Europy w 1861 r. W latach 1868-1869 redagował w Sanoku „Reformę”, a potem w Krakowie „Zagrodę”. **Bibliografia:** *PSB t. 11* (Marian Tyrowicz), s. 96-97; Roma Przybyłowska-Bratkowska, Stefan Bratkowski, *Słowo wstępne*, [w:] Maksymilian Jatowt, *Wytłumaczę Wam, skąd się wzięła Ameryka*, [wybór, wstęp i opracowanie tekstu Roma Przybyłowska-Bratkowska i Stefan Bratkowski], Warszawa 1979, s. 238; Ryszard Dzieszyński, *Jakub Gordon i sanocka „Reforma”*, „Podkarpacie” 1988, nr 52, s. 7.

Pierwodruk: Jakub Gordon [Maksymilian Jatowt], *Przechadzki po Ameryce przez J. Gordona, obywatela Stanów Zjednoczonych*, Berlin 1866, przedruk na podstawie pierwodruku, s. 165-168.

⁸⁵ Gryzетка (z franc. *grisette* – szara tania tkanina) – młoda ekspedientka (pracownica domu mody), kokiетка.

Aleksander Fredro

Z Przemysła do Przeszowy⁸⁶. Komedia w 2 aktach [fragment]

GAMCIEWICZ: [...] Koleje żelazne – wynalazek piękny⁸⁷, nie ma co mówić; pędzi się lotem ptaka, to prawda, ale z drugiej strony, niewola daje się tam we znaki, częstokroć boleśnie. No! Bodaj to, panie, podróżować własną bryczką, swoimi końmi, swoim pachołkiem. Człowiek jest panem siebie. Chcę jechać prędzej, krzyknę: „No! ruszaj się, mazgaju!” – i jadę szybko! No! Chcę stanąć, krzyknę: „Stój, capie!” – i stoję. No! A tu spiesz się, zawsze spiesz, jak gwizna, zrób, co chcesz, ni folgi, ni pardonu, tak czy siak. No!... [...]

GAMCIEWICZ: [...] No! Ależ, dalibóg, na tej żelaznej kolei wszystko pędzi, zmieniają się stosunki jak parą pędzone. No! W Przemysłu M[adam]e Sztok chciała aresztować pana Kropaczka, w Przeszowie uśmiecha się, gdy on córkę po rękach całuje. No! Cezar Fajt ze swoim aniołkiem pieścili się wczoraj jak gołąbki, dziś zdają się dziobać jak krogulce. No! Melania, Aliński, Amalia, Karol – wszyscy i wszystkie inaczej. No! Dalibóg, świat dzisiaj pędzi... byle tylko z kolei nie wyskoczył. No!

Aleksander Fredro (1793-1876) – komediopisarz, poeta. Pisarz wielokrotnie angażował się w sprawy gospodarcze i w rozwój sieci kolejowej Galicji, biorąc m.in. udział w pracach komisji opracowującej projekt połączenia Galicji z Koleją Północną Cesarza Ferdynanda (na czele komisji stanął Leon Sapieha). Kolej przywołał Fredro aluzyjnie w kilku sztukach. Komedia *Z Przemysła do Przeszowy* ogłoszona została już po śmierci pisarza. W poczekalni na dworcu w Przemysłu spotykają się dwie pary. Melania (podróżująca z ojcem) i jej narzeczony, Karol Dorski, mają jechać do „Kalisbadu”, zaś Amalia (poprzednia żona Karola) z córką Józią i nowym narzeczonym, Kazimierzem Alińskim, wybierają się do Wiednia: do „Przeszowy” obie pary muszą podróżować razem. Rozmowy w oczekiwaniu na pociąg i wspólna podróż do Przeszowy ponownie zbliżają do siebie rozwiedzionych (istotną rolę gra tu Józia), natomiast uczucia Melanii skierowują ku Kazimierzowi. Nieoczekiwane zwroty dotyczą też dwóch par epizodycznych (córka Madame Sztok zaczyna zdradzać zainteresowanie przygodnie spotkanym panem Kropaczkiem, zaś Cezary Fajt skłóca

⁸⁶ Przeszowa (czes. Přerov) – miejscowość w Czechach na Morawach, położona na trasie Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (*Kaiser Ferdinands-Nordbahn*), ważna stacja węzłowa.

⁸⁷ Wyrażenie „koleje żelazne” ma tu już współczesne znaczenie, oznacza więc całą infrastrukturę kolejową (a zatem nie tylko „drogę żelazną”).

się z żoną). **Bibliografia:** *Nieznana komedia Aleksandra Hr. Fredry*, „Biblioteka Warszawska” 1897, t. 1, s. 61; Stanisław Pigoń, „*Z Przemysła do Przeszowy*”. *Uwagi o tekstach*, [w:] Aleksander Fredro, *Pisma wszystkie. Wydanie krytyczne*, opracował Stanisław Pigoń, wstępem poprzedził Kazimierz Wyka, t. 10: *Komedie. Seria druga*. IV, Warszawa 1958, s. 356-358; Mieczysław Ingłot, „*Z Przemysła do Przeszowy*” na tle lwowskich inscenizacji komediowych o tematyce kolejowej, „Roczniki Humanistyczne” 1998, z. 1, s. 387-398; Dariusz Kosiński, *Podróż to nie przelewki*. „*Z Przemysła do Przeszowy*” Aleksandra Fredry, „Dialog” 2004, nr 4, s. 168-177.

Powstanie: 1867; wystawienie: 20 lutego 1897 Kraków; pierwodruk: Aleksander Fredro, *Z Przemysła do Przeszowy. Komedia w 2 aktach*, „Biblioteka Warszawska” 1897, t. 1; przedruk za pierwodrukiem, s. 83, 91.

Tunel alpejski⁸⁸

[fragment]

Choć się natura troistym grodzi
Ze stali murów opasem,
Rozum człowieczy wszędzie przechodzi,
Niezlomny pracą i czasem.
Zbywają dzikiej mocy żywioły
Pod jego dzielnym rozkazem,
Leniwa woda opuszcza doły,
A góry ścielą się płazem.

*Trembecki*⁸⁹

Kiedy przed osiemdziesięcią laty poeta z czasów Stanisława Augusta tak silnie wyraził się o potęgę rozumu i ducha ludzkiego, nie mógł przewidzieć i wyobrazić sobie ani części tych wynalazków i tych dzieł olbrzymich, którymi wspaniał się nasz wiek XIX. Parowozy, koleje żelazne, linie telegraficzne, działanie machin prawie wszędzie zaprowadzone w miejsce rąk ludzkich, odkrycia i postępy w chemii, fizyce, ich praktyczne zastosowanie przesuwają się tłumnie przed

⁸⁸ Artykuł przynosi relację z postępów w budowie pierwszego wielkiego tunelu kolejowego, przebijającego masyw Mont-Cenis w Alpach Zachodnich. Tunel, łączący francuską stację Modane i włoską Bardonecchia, liczy 13 636 m. Tunel drążono od 1857 r., a pierwszy pociąg przejechał nim 17 września 1871 r.

⁸⁹ Fragment ody *Balon*; w oryginale jest: „Rozum człowieczy wszędy przechodzi”. *Balon*, wydany po raz pierwszy anonimowo w 1789 r., długo przypisywany był Stanisławowi Trembeckiemu. Dziś uważa się, iż utwór wyszedł spod pióra Adama Naruszewicza.

umysłem naszym i potwierdzają słowa poety: „Umysł człowieczy wszędzie przechodzi, niezłomny pracą i czasem”. Jeden wynalazek jest ojcem następnego, jedno usiłowanie wywołuje drugie, jeszcze potężniejsze i ważniejsze.

Skreśliliśmy przed niedawnym czasem historią zaprowadzenia podmorskiej linii telegraficznej, która świat dawny z nowym światem złączyła⁹⁰. Jak olbrzymie to dzieło jest następstwem lądowych linii telegraficznych, tak z rozwoju kolei żelaznych i z korzyści, które przynoszą dla wszelkich stosunków społecznych, powstał pomysł zrobienia drogi podziemnej przez Alpy, to jest tunelu do kolei żelaznej.

Pierwodruk: *Tunel alpejski*, „Biblioteka Warszawska” 1867, t. 1, s. 329-363; przedruk za pierwodrukiem, s. 329-330.

Jakub Gordon [Maksymilian Jatowt]

O postępie wiedzy ludzkiej⁹¹ **[fragment]**

Co by nam nie śpiewali harfianym słowem poeci, ceniący sztukę dla sztuki, unikający wszelkiej tendencji, stroniący od wyziewu pary, od zasmolonych maszyn i kół zębatych, ściśle obrachowanych w swych ruchach – świat nowoczesny ma przecież barwę poetyczną, stanie się malowniczym później! [...]

Żyjemy zaiste dopiero w złotym poranku pod względem maszyn. Jak każdy twór nowy maszyna jest dopiero w zarodzie – kształty jej są potworne, które z postępem uszlachetnione zostaną. Każdy twór, zanim dojdzie do piękności form, przechodzi rozmaite przeobrażenia. Mastodont⁹² poprawny staje się słoniem, obrzydły hipopotam koniem. Tak też rzecz się ma i z maszyną: widzimy jej szkielet, powłoka zrodzi się później. Zanim bóg Olimpu wyszedł spod dłuta Fidiasza⁹³,

⁹⁰ Kładzenie kabla telegraficznego na dnie Atlantyku – po wielu nieudanych próbach – zakończyło się w lipcu 1866 r.; zob. *Telegrafia podmorska*, „Biblioteka Warszawska” 1866, t. 4, s. 427-439.

⁹¹ Przedstawiony poniżej fragment (nieco tylko zmieniony) włączył Gordon do tomu *Gdy się było młodym. Wspomnienia z podróży po szerokim świecie. Przez J. Gordona*, Lipsk 1871, s. 102-103.

⁹² Mastodont – gatunek wymarłych ssaków, spokrewnionych ze słoniami.

⁹³ Fidiasz – rzeźbiarz grecki (ok. 490 p.n.e – ok. 420 p.n.e); Zeus Olimpijski – posąg Zeusa wykonany dla świątyni w Olimpie.

spoczywał w jego snycerni w postaci ociesanego pniaka, który sztuka przybrała w estetyczne sukienki. Surowy diament nie jaśniał uroczym blaskiem, dopóki go nie oszlifowano.

Któż wie, czy lokomotywa nie okaże się kiedyś tak piękną jak wspaniała rydwan króla królów Agamemnona⁹⁴; a wsparta na wielkiej idei *Iliada* przemysłu⁹⁵ nie znajdzie dla się wprędce drugiego Homera?...

W rzeczy samej, ilekroć razy widzimy maszynę w biegu, doznajemy mimowolnie wzruszenia. Odlana z martwej – o ile nam się zdaje – materii, ma ona wszelakoż tyle podobieństwa do człowieka, jak gdyby ją tenże ulepił na wzór siebie. Podobnie jak człowiek posiada płuca, którymi ziaje i dyszy; spożywa gazy wydzielające się z węgla; ruch ją ożywia; ma mięśnie stalowe, a hałaśliwe jej technicznie ulatuje w gorącej parze przez krtań metalową. Jej życie sztuczne, milczące a czynne, ma coś dziwnie niepokojącego. Nieprawdaż?

Gdy w pomroce nocnej pędzi kociel iskrzący, nakryty kłębam dymu, zdaje się, że Lucyfer lata po świecie. Hoffmann⁹⁶ wziąłby go za przedmiot do swych powiastek fantastycznych. Lecz oddajmy mu dzięki, bo pracuje na nas dzień i noc bez spoczynku, bez zapłaty, bez narzekania: i byle tylko rzucić mu należną porcję drzewa na pożarcie, bieży, ciągnąc nas z ruchomościami za sobą.

Jakub Gordon [Maksymilian Jatowt] (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: Jakub Gordon [Maksymilian Jatowt], *O postępie wiedzy ludzkiej*, [w:] tenże, *Szkice i ramotki przez J. Gordona*, Lwów 1870; przedruk za pierwodrukiem, s. 38, 54-56.

⁹⁴ Agamemnon – mityczny król grecki, wódz wojsk greckich w wyprawie trojańskiej, utrwalony w znanym wierszu *Grób Agamemnona* Juliusza Słowackiego.

⁹⁵ Formuła „*Iliada* przemysłu” jest niewątpliwą aluzją do wiersza z pierwszej pieśni poematu dygresyjnego Juliusza Słowackiego *Podróż do Ziemi Świętej z Neapolu*, gdzie „most pod Tamizą” (chodzi o tunel pod rzeką, budowany w czasie, gdy powstawała ta część utworu) nazwany został „kupców *Iliadą*” (Gordon pozbawił wszakże swoje określenie ironii). Sens wyrażenia u Słowackiego wykładają dalsze wersy utworu: „I wiele będzie do sprzeczeki powodów, / Czy jeden Rotszyld jak wieszcz nad Helladą, / Czy też brzęczących kompania rapsodów / Autorem mostu, gdzie w oknach przez szyby / Anglikom się w twarz przypatrują ryby”. Całość *Podróży...* (razem z włączonym do niej, a napisanym później *Grobem Agamemnona*) wyszła po raz pierwszy w 1866 r.

⁹⁶ Ernst Theodor Amadeus Hoffmann (1776-1822) – niemiecki poeta, pisarz, rysownik i karykaturzysta. Jeden z prekursorów utworów zaliczanych do tzw. fantastyki grozy.

Leon [Ludwik] Sapieha

Wspomnienia (z lat od 1803 do 1863)

[Cz. 1:] 1803–1830

[fragment]

Nie wiedząc, czy po zaszłych zmianach książę Lubecki przyjedzie do Paryża⁹⁷ i kiedy to nastąpi, postanowiłem korzystać z wolnego czasu i zwiedzić Anglię pod względem fabrycznym, mianowicie fabryki żelaza, machin i warsztaty arsenałowe. Zabawiwszy kilka dni w Londynie dla wystarania się o listy rekomendacyjne, pojechałem do Birmingham, Liverpool i Manchester. Przyjechałem do Liverpool naza jutrz po otwarciu między tymi dwoma ostatnimi miastami pierwszej kolei żelaznej, na lokomotywie⁹⁸. Dotąd bywały koleje żelazne tylko po fabrykach i kopalniach i to ciągnięte przez konie. Przy tym otwarciu zabity został minister Huskisson⁹⁹. Wsiadł on był z wagonu, gdy drugim torem nadszedł inny pociąg. Tory były tak blisko siebie, że on między dwoma pociągami został zgnieciony i na miejscu zginął.

Wszędzie mowa była tylko o kolei, o lokomotywach i o ich wynalazcy, Stephensonie¹⁰⁰. Jednak miano o tym wynalazku jeszcze bardzo małą opinię. Sądono,

⁹⁷ Leon Sapieha udał się do Paryża, by – razem z Ministrem Skarbu Królestwa, Franciszkiem Ksawerym Druckim-Lubeckim – odzyskać od rządu francuskiego należności Księstwa Warszawskiego (przypadające teraz Królestwu); *Wspomnienia* spisywane były niedługo przed jego śmiercią w 1878 r.

⁹⁸ Oznaczałoby to, iż chodzi o pierwszą podróż Polaka koleją (dokumentowaną wszakże w relacji spisanej po wielu latach).

⁹⁹ Śmierć Williama Huskissona (1770-1830), brytyjskiego polityka (wieloletniego ministra), deputowanego Izby Gmin, nastąpiła podczas otwarcia linii kolejowej Liverpool – Manchester, 15 września 1830 r. Podczas postoju pociągu specjalnego w Parkside Huskisson dostał się pod koła przejeżdżającej sąsiednim torem lokomotywy. Przewieziony ze zmiążdżoną nogą do Manchesteru, zmarł po kilku godzinach. „Liverpool Mercury” w numerze z 17 września 1830 r. rozpoczyna relację z ceremonii otwarcia (zob. *Opening of the Liverpool and Manchester Railway*) od porównania tej tragedii do śmierci Nelsona w zwycięskiej bitwie pod Trafalgarem.

¹⁰⁰ George Stephenson (1781-1848) – inżynier angielski, jeden z najwybitniejszych pionierów kolejnictwa. Doświadczenie zdobywał w kopalni, m.in. przy obsłudze maszyn parowych. George Stephenson zaprojektował i zbudował pierwszą lokomotywę *Locomotion* do obsługi otwartej w październiku 1825 r. linii kolejowej z Stockton do Darlington. W 1829 r. wziął udział w konkursie na lokomotywę do obsługi budowanej linii z Liverpool do Manchester (tzw. *Rainhill Trials*): konkurs wygrał jego parowóz *Rocket*. Po wypadku w Parkside Stephenson osobiście poprowadził lokomotywę z rannym lordem Huskissonem. Syn George’a Stephensona, Robert (1803-1859), był wybitnym inżynierem budownictwa. Współpracował z ojcem przy projektowaniu i budowie lokomotywy *Rocket*.

że się da zastosować tylko między dwoma wielkimi miastami dla przewozu ludzi. O możebności wożenia koleją towarów nikt nawet przypuszczać nie śmiał¹⁰¹.

Pojechałem i ja koleją z Liverpool do Manchester. W całej tej podróży doznałem niezwykłej uprzejmości ze strony kupców i fabrykantów.

Leon [Ludwik] Sapieha (1803-1878) – działacz polityczny. Po zdaniu matury wyjechał na studia do Paryża i Edynburga. W maju 1825 r. rozpoczął pracę w Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu. W 1830 r. udał się z misją do Paryża (stąd zrobił wypad do Anglii, gdzie – prawdopodobnie jako pierwszy Polak – odbył podróż koleją). Po powrocie do kraju przeniósł się do Galicji (rezydując przeważnie w Krasieczynie). W 1839 r. zgłosił w Sejmie galicyjskim wniosek o budowę kolei żelaznej, która połączyłaby Galicję z budowaną Koleją Północną Cesarza Ferdynanda. Od następnego roku przewodniczył sejmowej „komisji kolejowej” (w której skład wchodził m.in. Aleksander Fredro). Objechał Europę w celu poznania budowy i funkcjonowania linii kolejowych. **Bibliografia:** *PSB t. 35* (Stefan Kieniewicz), s. 76-81; S[tanisław] Tarnowski, *Leon Sapieha*, Kraków 1878, s. 10, 15-16.

Pierwodruk: Leon [Ludwik] Książę Sapieha, *Wspomnienia (z lat od 1803 do 1863)*, z przedmową Stanisława hr. Tarnowskiego, wydał, wstępem i wyjątkami z korespondencji zaopatrzył Bronisław Pawłowski, Kraków 1912; przedruk za pierwodrukiem, s. 114-115.

¹⁰¹ Leon Sapieha formułuje tu pogląd niezgodny z dominującą opinią: transport kolejowy powstał i rozwijał się głównie dla zaspokojenia potrzeb w przewozie towarów masowych (przede wszystkim węgla).



II. Na dworcu kolei i w wagonie





Zygmunt Krasiński

List do Delfiny Potockiej

11 lipca z rana, Kolonia, [1844]

Wczoraj już sił nie stało znękanemu, oczekiwającemu, zwiedzionemu w nadziei, by pisać. Ugolin, który żre cudzą czaszkę, to błazen¹. Pochyloną ku piersiom głową, własnymi zębami żreć własne serce – oto męka dopiero i to prawdziwy obraz tego, co doznaję.

Nie przybyłaś, nie przybyłaś! Wszyscy urzędnicy kolei żelaznej dziwią się człowiekowi, który po cztery razy na dzień; o 9-ej z rana, o 3-ej z południa, o 6-ej i o 9-ej wieczorem, przychodzi kwadrans przed przybyciem akwizgrańskim i brukselskim i kona prawie chodząc po portyku², a gdy wóz parowy się zbliża, rzuca się ku karetom i zagłada oczyma wyskakującymi z twarzy, a jeśli już ciemno, zagładając do każdej karety woła półgłosem: „Mme Delphine”, jak dziecko do matki, jak tonący do wybawiciela, jak skazany na gilotynę do króla!

Cztery razy na dzień jeden wziąć siekierą wprost w samo serce, spodziewać się, że tuż, tuż, już to Ty, a nie znaleźć Ciebie, wierz mi, jest z czego zgrzytać – i obalać się można wieczorem, gdy ostatni raz zdradzi nadzieja.

A mimo to jednak wczoraj w wieczór o 9-ej podziękowałem Bogu za to, żeś nie przybyła, bo byłabyś sobie Pawię przypomniała i wszystkimi nerwami zdrząła. Słuchaj!

Przybywam wczoraj o 8 1/2 do kolei. Patrzą – niezwykle przygotowania. Rozwieszono sztandary, latarni mnóstwo, tłum ogromny gromadzący się. Pytam się, co to znaczy, odpowiadają mi, że kolońscy śpiewacy, premium wygrawszy w Gand³, wracają dziś w wieczór i że lud koloński muzyką ich witać, pochodnia-mi do domu odprowadzać będzie. Przeraziłem się, widząc te tłumy, ten motłoch – tym trudniej mi będzie Ciebie dojrzeć, znaleźć. Jana⁴ stawiam z jednej strony portyku, sam chodzę tu i tam, czekam; roztwierają bramę wielką, wpuszczają pod portyk procesję całą mieszczan z pochodniami. Już zmierzch. Zegar dzwoni 9-tą.

¹ Nawiązanie do *Boskiej komedii* Dantego: w Pieśni XXXIII *Piekle* mowa o hrabi Ugolinie, skazanym przez arcybiskupa na śmierć głodową; bohater mści się, pożerając co dzień odrastający mózg arcybiskupa.

² Portyk – tu: zadaszony peron dworca.

³ Chodzi o Gentse Feesten, festiwal muzyczno-teatralny, organizowany corocznie w Gandawie od 1843 r.; premium (łac. *praemium*) – nagroda.

⁴ Mowa o Janie Kruszkowskim, słudze i opiekunie.

Serce się coraz mocniej ściska, boję się wrażenia tych krzyków i widoku mnóstwa tego na Ciebie. A czasem znów myślę egoistycznie: „Wdzięczna mi będzie, że znajdzie u wysiadania moją rękę wśród tylu ludzi”. Marzyłem, że będę może opatrnością Twoją za minut kilka, jednak – wierz – modliłem się do Boga, byś nie przyjechała, bo wolałem tą razą jeszcze dostać siekierą w serce, niż żebyś kilka sekund przerażenia doznała.

Wtem wzniósł się krzyk tysiąca ust: „Już jadą, już jadą”. Skoczyłem jak tygrys na sam brzeg portyku, ujrzałem diabła czarnego z krwawymi oczami pędzącego ku mnie. Krzyk, hałas, muzyka, pochodni mnóstwo, zgiełk, zamieszanie. Stał się szatan, parą sykając. Rzucam się do pierwszych miejsc, do karet. O, byłabyś w tej chwili rzuciła się w moje ramiona, schwytała się mojej ręki, bo zewsząd ludzie kolońscy oblegli powozy i zaczęli się ściskać z tymi śpiewakami z Gand i powietrze całe pijanym krzykiem, wrzaskiem pawijskim się stało. Och! Jakżem szukał oczyma, głosem, rękoma rozpychając tłum, ale ni w jednych karetach, ni w drugich Cię nie ma, nie ma – i dzięki Bogu, że nie ma! Jeszczem wątpił, jeszczem miał nadzieję i strach zarazem, że może jesteś, kiedy Jan przysunął się i rzekł: „Przysięgam J. W. Panu, że pani nie ma”, i to z taką pewnością, że uczułem, iż nie ma Ciebie! Jednak jeszcze chodziłem z kwadrans po portyku, zbiegłem wszystkie kąty sali, w której rzeczy podróżnych oddają, nie ma i nie ma! Chwała Bogu, bo byłabyś się nastraszyła! Widzisz, Diale, nie wyjechałaś; jeśliś porzuciła zamysł tej malposty⁵ i tych kolei, choć ja tu piekło może przecierpię, rad będę tym mękom moim i ofiarować je będę temu dobru Twemu na tym zależącymu, że nie miałaś wszystkich dolegliwości i niesmaków drogi takowej. Niech ginę, niech co dzień gorzej na krew się rozpływam, niech choruję i męczę się oczekiwaniem piekielnym, ale Ty nie wsiadaj i nie wysiadaj sama z takich powozów, ale Ty nie chodź odbierać tłumoków Twych, ale Ty nie szukaj omnibusów⁶, które do gospód zawożą! Zapewne stracę czasu tu drogiego pięć dni – ach, lat pięć, siwych włosów przybędzie, kilka szmat mięsnych więcej odpadnie od serca w kawały się rozlatującego, będę co rana, co południa, co wieczór przejechany kołami tej maszyny, co z daleka niby to za każdą razą Ciebie mi wiezie, a z bliska pusta jest i kłamliwa, i próżna jak nicestwo – ale Tobie nic się nie stanie, ale Ty nie doznasz wszystkich tych szpilkowych zdraśnień delikatności kobiecej, które koniecznie, nie przywykłą do takich podróży, gdy ją raz pierwszy odbywa, skaleczyć muszą.

Wiesz, jakiego doznaję uczucia, ilekroć ta machina parowa na zakręcie się ukaże i leci do mnie, buchając parą i piszcząc okropnie. – Oto, że gdybyś kazała, gdyby Ci dobrze miało być z tego, gdybyś wychyliła głowę z jakiej z tych karet

⁵ Malposta (albo malpost; z ros.) – kareta przewożąca pasażerów i drobną pocztę.

⁶ Omnibus (łac. *omnibus* – dla wszystkich) – duży, kryty pojazd do komunikacji publicznej.

i ręką wskazała, to bym pod te koła się rzucił i lubił skonać tam, rozdeptany przez Ciebie!

Wyobraź sobie takie prawdopodobieństwo. Jakiś Mocarz, Tytan, Czart, jakiś Anioł Ekspiacji⁷, co chcesz, jakiś J a k i s tak urządził, że ja czekać mam na Ciebie, tak jak tu czekam, że Ty, dojeżdżając, masz z okna powozu się wychylić, że albo Ty zginiesz, albo ja muszę, gdy się wychylisz, gdy ujrę dojeżdżającą, natychmiast rzucić się pod koła, a wtedy Tobie nie będzie nic, owszem spokojnie Ci odtąd będzie! Spokojnie i dobrze! Taki nakaz, takie Fatum! Więc ja czekam, więc ja stoję, więc ja wyglądam i mam już tylko raz jeden, jak błyskawicę, ujrzyć mignięcie się twarzy Twojej, i rzucić się z portyku na żelazne koleje te. Wierz, wierz – zaprawdę bym się rzucił, bez wahania! Tylko bym się miarkował, by mnie koła czoła nie zdruzgotwały, bo chciałbym choć po śmierci, by na tym czole moim święty pocałunek ust Twoich pobłogosławił mi! Oto by ostatnia myśl, ostatnie żądanie, ostatnia wola moja była!

Strasznie nerwy mi dokuczają, doszły do takiego stopnia rozprężenia, że zaczynam się po prostu lękać wariacji. Wciąż w głębi wyobraźni wiją mi się najdziksze, najsmutniejsze obrazy. Ach! Kiedyż ujrę Ciebie? Kiedyż choć na dni kilka duch mój spocznie przy Tobie? Gdzie Ty? Wczoraj w wieczór, wróciwszy z kolei, do Paryża napisałem do Ciebie, prosząc o zmiłowanie się nade mną! Gdzie Ty? Gdzie Ty być możesz teraz? Jerzy na 11-go lub 12-go obiecał się w Moguncji! O Jerzy! Jerzy!⁸ Czemuż on mnie zapędził tu, dokąd nie przybywasz, dokąd i nie przybędziesz wcale! 8-go z Frankfurtu takżem pisał do Ciebie, że do Kolonii jadę i prosiłem o odpowiedź. Kiedyż się ja dowiem czego! Teraz w ciemnej nocy po-
grażony tłukę się omackiem po niej! Gdzie Ty, Diale, gdzie Ty?

Zygmunt Krasiński (1812-1859) – poeta, prozaik, dramaturg. Debiutował w 1828 r. powieścią *Grób rodziny Reichstalów*. W 1829 r. towarzyszył ojcu w podróży do Austrii. W 1830 r. odbył dwutygodniową wycieczkę w Alpy, a pod koniec tego roku pojechał do Włoch. W połowie 1832 r. powrócił do kraju, a w następnym roku przez Wiedeń i Wenecję udał się do Rzymu. W latach 1840-1842 podróżował po zachodniej Europie, a jesienią 1844 r. wrócił do Warszawy. Od lata 1845 r. do sierpnia 1846 r. przebywał w Niemczech i Francji. **Bibliografia:** Zbigniew Sudolski, *Wstęp*, [w:] Zygmunt Krasiński, *Listy do Delfiny Potockiej*, opracował i wstępem poprzedził Zbigniew Sudolski, t. 1, Warszawa 1975, s. 5-22; Zbigniew Sudolski, *Wstęp*, [w:] Zygmunt Krasiński, *Listy do Augusta Cieszkowskiego, Edwarda Jaroszyńskiego, Bronisława Trentowskiego*, opracował i wstępem poprzedził Zbigniew Sudolski, t. 1, Warszawa 1988, s. 5-33; Jarosław Topolewski, *Kobiety (u)*

⁷ Ekspiacja (łac. *expiatio*) – pokuta za grzechy, pojednanie z Bogiem.

⁸ Chodzi o Jerzego Henryka Lubomirskiego (1817-1872) – polityka, posła na Sejm galicyjski, przyjaciela Krasińskiego i adresata wielu listów.

Kraśińskiego. „Tobie i niewieście jeden jest początek” – próba mizoginiczno-feministycznej lektury „Listów do Delfiny Potockiej” Zygmunta Kraśińskiego, „Res Publica Nowa” 1998, nr 6, s. 46-53; Anna Kubale, *Egzystencja i komunikacja. O listach Zygmunta Kraśińskiego*, [w zbiorze:] *Sztuka pisania. O liście polskim w wieku XIX*, pod redakcją Jolanty Sztachelskiej i Elżbiety Dąbrowicz, Białystok 2000, s. 151-160; Zbigniew Suszczyński, *Listy Kraśińskiego jako egzystencjalny eksperyment*, ibidem, s. 161-170; Marek Dybizański, *Zygmunta Kraśińskiego podróż koleją do piekła*, [w:] idem, *Romantyczna futurologia*, Kraków 2005, s. 248-255.

Przedruk za wydaniem: Zygmunt Kraśiński, *Listy do Delfiny Potockiej*, opracował i wstępem poprzedził Zbigniew Sudolski, t. 2, Warszawa 1975, s. 90-93.

Ludwik Pietrusiński

**Wspomnienia z Wenecji,
kolei żelaznej lipnicko-wiedeńskiej, Wiednia, Karpat
Wadowickich, Frankfurtu nad Menem i przelotu
z Krakowa do Tatr Spiskich, zebrał doktor prawa..., t. 1
[fragment]**

Lipnik, Lipnik nad Beczwą, Lipnik⁹, miasteczko niemiecko-żydowsko-morawskie, czyste, białe, schludne, jak szlaska małomiejska gospośia! *Zu deutch: Leipnik im Prerauer Kreise!*¹⁰ Czy mogłem myśleć, iż kiedyś będziesz grało tak ważną rolę w historii życia mojego! Mimo że za lat młodych miałem z geografii stopień celujący, nie wiedziałem, przyznam się, nic o twoim zamku Dietrichsteinowskim¹¹, ani o pięknościach twojego cmentarza i jego echu, które ma walczyć o pierwszeństwo z echem

⁹ Z Lipnika nad Beczwą do Wiednia wiodła Kolej Północna Cesarza Ferdynanda (*Kaiser Ferdinands-Nordbahn*), pierwsza linia kolejowa wybudowana na terenie Cesarstwa Austriackiego. Miała ona połączyć stolicę monarchii z kopalniami węgla w okolicach Ostrawy oraz kopalniami soli w Bochni i Wieliczce. W 1836 r. – po kilku latach starań – koncesję na budowę otrzymał bankier i przemysłowiec, Salomon von Rothschild. 13 listopada 1837 r. linia połączyła Floridsdorf i Deutsch Wagram, w 1841 r. linia osiągnęła Přerov, zaś rok później (15 sierpnia 1842 r.) – Lipnik.

¹⁰ *Zu deutch: Leipnik im Prerauer Kreise* – (niem.) po niemiecku: Lipnik w obwodzie przerowskim.

¹¹ Mowa o zamku Helfštyn, jednej z największych średniowiecznych budowli obronnych. W połowie XIX w. właścicielem zamku był Francis Kardynał Dietrichstein.

Simonettu¹²; ani o was, czcigodni XX pijarzy, którzy ostrą karnością wpajacie w młodzież morawską miłość do cnoty i do abecadła. Przyznam się nawet, iż wcale nie wiedziałem, że o 3 mile od Ołomuńca istnieje jaki Lipnik na kuli ziemskiej, i gdybym się na tamtym świecie był kiedy spotkał z którym z twoich 4000 mieszkańców, nie byłbym prawdziwie wiedział, od czego zacząć rozmowę. Ty, Lipniku, jesteś dla mnie tym, czym niegdyś dla Kochanowskiego była owa sławna lipa z Czarnego Lasu:

Pod której niegdyś ulubionym cieniem,
Stała ławeczka z chłodem i wytchnieniem.

Tyś nowym gniazdem, nową gwiazdą szczęścia mego! Od ciebie zacząłem na nowo wierzyć w ideały, w urzeczywistnienie ideałów! Od ciebie zacząłem na nowo różaną podróż życia mego; od ciebie zacząłem lecieć ptakiem na żelaznej kolei życia tutejszoplanetowego. Tu się zjechałem z moją ubóstwioną Julią, której źródła marienbadzkie¹³ na nowo zdrowie, świeżość i rumianość wróciły. Tuśmy się pożegnali z resztą prozaicznych, natrętnych lub nudnych towarzyszków. Tuś odmłodził. Tu mi się wróciło lat 20.

Żelazny pędzel cisnął w niebo sylwetkę dymową; mrugnął na nas śrebrzysty dźwięk ukochanego dzwonka; skoczyłem z moim aniołem w objęcia miękko wysłanej, eleganckiej karety, za którą cały chór długich karet i krytych wozów postępował, i jedno gwiznięcie uniosło nas z niemej gleby na parą oddychające powietrze, ku południowi, ku południowi, ku południowi!...

Jeszcześmy się nie oswoili z szumem i świstem, i z szybkim przelotem najpiękniejszych krajobrazów, kiedy karawana nasza stanęła przed miastem Przirów, Prerou¹⁴.

Wysiedliśmy na moment.

Wyobraź sobie 19 powozów i wozów, bez koni – jakby dziatwa w gąskę grająca, jeden za drugim, jeden przypięty do drugiego, jakby 19 wozów menażeryjnych¹⁵, jakby 19 obładowanych wielbłądów, jakby 19 słoniów ślizgających się po żelazie. A na czele ich nosorożec, wielki haj, sypiący iskry jak Wezuwiuszek; czarny, klnący, zwinny jak Asmodeuszek¹⁶. Zamiast turbana nosił na głowie glob złoty, niby Atlas¹⁷. Z czoła błyszczało mu złote jego imię: „Meteor”; z tyłu miał

¹² Pod Mediolanem [przyp. autora]; Villa Simonetta – podmiejska rezydencja Gualtiero Bascapègo z XV w.

¹³ W zachodniej części Czech [przyp. autora]; Marienbad – (dziś Mariańskie Łaźnie) uzdrowsko w zachodnich Czechach.

¹⁴ Dziś Přerov.

¹⁵ Wozy menażeryjne – wozy przewożące egzotyczne zwierzęta do pokazywania publiczności.

¹⁶ Asmodeusz – upadły anioł, demon zła.

¹⁷ Atlas – w mitologii greckiej tytan dźwigający sklepienie niebieskie.

wyzłocną swoją metrykę, z której wyczytałem, że był rodem z Filadelfii i był synem...

Ale już dzwonek szle prośbę i groźbę!...

Już lecimy dalej!... i to w 26 powozów; bo karawana nasza splotła się z karawaną ołomuniecką¹⁸.

Przirow, Przyrów, dawniej nieznanymi, w kącie, nie na cesarskim gościńcu leżący, stoi teraz na samym rozdrożu trzech kolei żelaznych: do Wiednia, do Bochni, do Ołomuńca (i Pragi). Skoro kolej z Hamburga do Berlina stanie, Drezno z Ołomuńcem a Gloggnitz z Triestem¹⁹ się złączy, wówczas zygzak żelazny wiążący Morze Niemieckie z Adriatyckim przetańczy następującego kontredansa²⁰: z Hamburga do Berlina *à gauche*²¹, z Berlina do Köthen *à droite*²²; z Köthen²³ do Przirowa *à gauche*; z Przirowa do Triestu *à droite*. To będzie *pas*²⁴ Damy. Kawaler zaś, z Bałtyku, tak się posunie: ze Szczecina do Berlina *à droite*. Tu, podawszy rękę Damie, odskakuje od niej *à gauche*, z Berlina Szląskiem do Bohumina (*Oderberg*). Stąd do Przirowa *à droite*. Z Przirowa tańcząca para poleci na jednym wózku do Wiednia. Ale tam, za Favoriten–Linie²⁵, tanecznik odskoczy znowu od swej taneczniczki *à gauche*: na Węgry do Raab²⁶ i do Budy²⁷, aby się znowu zbliżyć do niej *à droite*, w jedynym porcie królestwa węgierskiego, w Fiume²⁸, i razem z nią utonąć wśród nimf i najad²⁹ w Adriatyku.

¹⁸ Na stacji Přerov następowo połączenie składów z Lipnika i Ołomuńca, które odtąd do Wiednia podążały jako jeden pociąg (pociąg jadący z Wiednia był tu natomiast dzielony – na część do Lipnika i do Ołomuńca).

¹⁹ Wiedeń z Triestem miała połączyć tzw. Państwowa Kolej Południowa (*Südlliche Staatsbahn*). Trasa ta przecinała Alpy tunelem pod przełęczą Semmering i była pierwszą górską linią wybudowaną w Europie. Górski odcinek (od Gloggnitz do Mürzzuschlag) zbudowany została w latach 1848-1854 (projekt przygotował Carl von Ghega) i uchodził długo za najwybitniejsze osiągnięcie sztuki inżynierskiej. Do Triestu kolej dotarła w lipcu 1857 r.

²⁰ Kontredans – rodzaj tańca towarzyskiego.

²¹ *À gauche* – (franc.) w lewo.

²² *À droite* – (franc.) w prawo.

²³ Köthen – miejscowość i węzeł kolejowy w Niemczech (na północ od Halle).

²⁴ *Pas* – (franc.) tu: krok.

²⁵ Favoriten-Linie – rogatki na płd. Wiednia.

²⁶ Raab (dziś Győr) – miejscowość na zachód od Budapesztu.

²⁷ Buda – miasto na Węgrzech, dziś część Budapesztu.

²⁸ Fiume (dziś Rijeka) – drugi pod względem ważności (po Trieście) adriatycki port morski Cesarstwa Austro-Węgierskiego.

²⁹ Nimfy – w mitologii greckiej i rzymskiej boginie uosabiające siły przyrody; najady – w mitologii greckiej nimfy wodne.

W powozie, w którym my siedzieliśmy, było kilku bogatych cudzoziemców i cudzoziemek jadących do wiedeńskiego Baden³⁰; jakiś urzędnik administracji woj- skowej, wysoki jak żuraw, jechał z dziesięcioletnią córką do Lombardii; dwóch pro- fesorów pijarów wracało do Wiednia. Ale najciekawszą figurą był jakiś błąd metr³¹ muzyki czy śpiewak, czy drugi Liszt³². Włosy jak kruk czarne, wystrzyżone nad czołem, naśladowały zupełnie szczecinę; za to z każdego boku i z tyłu spływały gę- ste loki aż na kołnierz. Oczy szkłem zatarasowane, zabarykowane wąsami i bródką hiszpańską, a postawa trochę naprzód wygięta przypominała satyrów leśnych. Siadł był, prawda, odważnie i nawet zaczął od zanucenia *mezza voce* arii z *Hugenotów*³³; ale wkrótce zbladł, zbieleły mu okulary na nosie, zaczął miąć swój kołnierz spod broduły wygięty, zaczął poprawiać resztki czuba, przecierać sobie oczy, przerzucać kolano na kolano, kręcić się, parskać i prychać jakby sama lokomotywa. Aż wresz- cie, gdy mu rosa potu z wypukłego czoła na brwi spłynęła, ośmielił się prosić nas o pozwolenie zapalenia cygara. Wszyscy niemało nim zmieszani zezwoliliśmy jed- nogłośnie na to. Muzykalna więc lokomotywa zatknęła swój hawański komin i, roz- począwszy silną reakcją przeciw akcji parowozu, zakończyła swe kłopoty mocnym odetchnieniem: *Aber, das ist a' verfluchte Reis' auf der Eisenbahn!*³⁴.

Wziął go na kiel żurawionosaty jegomość, którego sobie pozwalam nazwać herr Frissgras, a tymczasem „Meteor”, jak niegdyś Napoleon od Ulmu lub od Es- slingen³⁵, ciągnął niewstrzymanym pędem ku stolicy Austrii; nie zważając ani na prawo, ani na lewo; nie dając się pokusić ani uśmiechliwym wejrzeniem bliskich winnic, ani wzniosłą fizjognomią zbliżających się Karpat węgiersko-morawskich. Hullein o mil 2 był stacją pośrednią, Napagedl całą, Hradisch pośrednią, Bisentz całą, Göding także całą, Neudorf pośrednią, a Lundenburg całą³⁶.

Wszystkie te miejsca, jak Marius w Rzymie, *novi homines*³⁷.

³⁰ Baden – miejscowość uzdrowiskowa na południe od Wiednia.

³¹ Metr (franc. *maitre*) – nauczyciel.

³² Franciszek Liszt (1811-1886) – kompozytor i pianista węgierski.

³³ *Mezza voce* (wł.) – półgłosem; *Hugenoci* – opera francuskiego kompozytora Giacomo Meyer- beera (1791-1864).

³⁴ *Aber, das ist a' verfluchte Reis' auf der Eisenbahn!* (niem.) – Ależ to przekłeta jazda tą koleją!

³⁵ W bitwach pod Elchingen (nie: Esslingen) i pod Ulm (w październiku 1805 r.) francuska Wielka Armia rozbiła wojska austriackie, co otworzyło Napoleonowi drogę do Wiednia.

³⁶ Dzisiejsze nazwy stacji to odpowiednio: Hulin, Napajedla, Staré Mesto u Uherského Hra- diště, Moravský Pisek, Hodonin, Moravská Nová Ves, Břeclav.

³⁷ *Homo novus*, lm: *homines novi* (łac.) – nowy człowiek, nowi ludzie. Określenie odnoszące się do Rzymianina, który jako pierwszy z rodu zasiadł w senacie (stając się członkiem tzw. arysto- kracji senatorskiej); przenośnie: ktoś awansujący w hierarchii społecznej. Gaius Marius – rzym- ski generał i polityk, jeden ze znanych „nowych ludzi”.

Gdyśmy tak co pół godziny półtora i dwumilowe stacje i międzystacje witali i żegnali, Julia nie chciała wierzyć rzeczywistości. Nie jesteśmy jeszcze przyzwyczajeni do tak szybkiej jazdy; ale nie, źle się wyraził: 4 mile na godzinę to nie jest tak szybko, jak sobie kto wyobraża. To nie szybkość tak dla nas nową; ale ta jednostajność ruchu, ta jednostajność lekkiego unoszenia się nad ziemią, bez szturknień, uderzeń, bez *crescendo* i *decrescendo*, bez *accelerando*, *ritardando* i *perdendo si*³⁸, ta jednostajność kierunku bez przejeżdżania na bok prawy i lewy, na dół i do góry, w esach i zygzakach, w ostrych i tępych kątach. Tu wszystko równo, prosto, gładko; tu wszystko równie lekko, równie jasno, równie posuwisto. Jest to gra naszego Lipińskiego³⁹, płynna, czysta, pewna, wyższa nad wszelkie trudności. Aż do Napagedl, które moja Julia wymówiła z francuska, „Meteor” nadskakiwał Morawie z lewego boku, i dlatego nie widzieliśmy arcybiskupiego Kromierziza. Przed samem Napagedl kolej przeskakuje Morawę i odtąd „Meteor” umizgał się do niej z prawego jej boku; dlatego znowu widzieliśmy Ungarisch-Hradisch, po czesku: Hradiszte. Błysło nam się tylko miasteczko Göding na lewo, a wieś Neudorf na prawo; i lecieliśmy dalej, przypominając sobie słowa Farysa:

Jak łódź wesoła, gdy uciekłszy z ziemi
Znowu po modrym zwija się kryształe
I pierś morza objąwszy wiosły lubieżnemi
Szyją łabędzia buja ponad fale:
Tak Arab, kiedy rumaka z opoki
Na obszar pusty strąca,
Gdy kopyta utoną w piaszczyste potoki,
Z głuchym szumem, jak w nurtach wody stal gorąca.

Już płynie w suchym morzu koń mój i rozcina
Sypkie bałwany piersiami delfina.
Coraz chyżej, coraz chyżej,
Już po wierzchu żwir zamiata;
Coraz wyżej, coraz wyżej,
Już nad kłęby kurzu wzłata.
Czarny mój rumak jak burzliwa chmura,
Gwiazda na czole jego jak jutrzienka błyska,

³⁸ *Crescendo, decrescendo, accelerando, ritardando, perdendo si* – (wł.) terminy muzyczne, oznaczające: silniej (głośniej), słabiej, przyspieszenie, opóźnienie, wyciszenie.

³⁹ Karol Lipiński (1790-1861) – skrzypek i kompozytor, wydawca zbioru polskich pieśni ludowych.

Na wolę wiatrów puścił strusiej grzywy pióra,
A nóg białych polotem błyskawice ciska.

Pędź, latawce białonogi,
Góry z drogi, lasy z drogi!⁴⁰

Wreszcie ujrzelśmy tępe wieże i kościołek.

– Lundenburg! – krzyknął ktoś na przodzie. – Lundenburg! – powtórzyły głosy z tyłu! Chociaż nazwa niemiecka, miasteczko, jeszcze na ziemi morawskiej, zowie się z domu wybornie po czesku Brzeclawa i całuje się z Dyją, hołdowniczką Morawy.

Już przed miastem kolej nasza przywitała się z córką swoją, koleją bryńską⁴¹. W Lundenburgu (a raczej: Brzeclawie) utraciliśmy wielu towarzyszków podróży, którzy tą koleją odjechali do Brynu. Miejsce ich zajęli nowi, którzy nam opowiadali, co Bryn robił przed dwiema godzinami.

– Mój Boże! jak to się czasy zmieniły! – rzekł z nich jeden poważny jegomość (był to, jak się potem dowiedziałem, rzeźnik). – Przed 6 laty nikt nawet nie znał Lundenburga. Robiło się uczciwym cesarskim gościńcem z Wiednia 19 mil do Brynu, stamtąd 10 do Ołomuńca, a kiedy po roku 1820 zaprowadzono Eilwageny⁴², myślano, że już sztuka podróżowania doścignęła swego zenitu, i że jak na Eilwageny świat czekał lat 5820, tak znowu parę tysięcy lat upłynie, nim dowieść ludzki wynajdzie coś doskonalszego. Tak myślano.

Jakiś faworytowy baron⁴³: – Ja sam pamiętam, kiedy w październiku 1826 roku jechał pierwszym Eilwagem z Lwowa do Wiednia, jak to w sobotę przed północą w Tarnowie zbiegowisko ludzi na poczcie czekało, aby własnymi oczyma ujrzeć powóz, który w piątek wieczorem Lwów opuścił.

Pierwszy: – Odwiecznie jeździło się popod Spielberg i kazamaty ołomunieckie⁴⁴. Teraz Lundenburg i Prerau dmą we wszystkie cztery miechy. One są głównymi stacjami nowego traktu. One codziennie przyjmują kilkuset podróżnych;

⁴⁰ A. M. [przyp. autora]. Jest to początkowy fragment poematu Adama Mickiewicza *Farys* (*Dzieła*, t. 1, Warszawa 1955, s. 321-322).

⁴¹ Kolej bryńska – odgałęzienie Kolei Północnej, łączące Brzeclav (niem. Lundenburg) z Brnem (uruchomione w czerwcu 1839 r.).

⁴² *Eilwagen* (niem. wagon pośpieszny, „szybkowóz”; inaczej: *Stellwagen*) – szybki dyliżans, pojazd konny, kryty, przeznaczony do przewozu osób i towarów.

⁴³ Faworytowy baron – baron z bokobrodami.

⁴⁴ Spielberg (czes. Špilberk) – zamek w Brnie, przekształcony w ciężkie więzienie; kazamaty ołomunieckie – prawdopodobnie mowa tutaj o podziemiach twierdzy ołomunieckiej, wzniesionej w poł. XVIII w. i rozbudowywanej w pocz. XIX w.

one codziennie żywią więcej gości niż dawniej Brynu lub Ołomuniec widziały przez cały tydzień, ba, miesiąc. Dostyc łaskawe, że raczą do nich wysłać boczne koleje⁴⁵.

Pijar: – Czego Pan chcesz? kiedy teraz przyszło do tego, że ci państwo z Ołomuńca jechali do Brynu na Prerau i Lundenburg, to jest zamiast 10 mil prostej linii, zrobili 26 w formie niespełna >.

– Jak to? – zapytaliśmy się.

– Wszak z Ołomuńca do Przirowa mil 3, z Przirowa do Lundenburga mil 14; z Lundenburga w bok do Brynu mil 9. A jednak podróżni zyskują na czasie, bo w 6 godzinach nikt Eilwagenem z Ołomuńca w Brynie nie stanie! [...]

Zapytałem się barona o kolej bryńską.

– Kolej ta – rzekł – ma tylko trzy stacje. Wyleciawszy z Brynu ciśnie się ona między prostym gościńcem wiedeńskim a krętą Czernawką (Schwarzawa), aż do stacji pośredniej Gross-Raigern, którą zwiastują topole i wieże klasztoru. Dalej do głównej stacji Branowitz masz pan ciągle Czernawkę na lewo. Tuż za Branowicami, gdzie młyn, die Pausramer Mühle, kolej przeskakuje Czernawkę, która biegnie na prawo, do ukazującej się Dyi. Dojeżdżając do Lundenburga masz pan wioskę Kostel (kościół) i widzisz góry Polany⁴⁶.

Wesoły Lundenburg (Brzeclawa) przegląda się w Dyi, płynącej środkiem miasteczka. Tuż za nim granica Morawii z Arcyksięstwem Austriackim. Chociaż niczym nieoznaczona, poznać możesz zmianę prowincji po słupach i poręczach białopąsowych. O 1/2 mili Höhenau, gdzie Dyja topi się w Morawie. Zaczyna się żyzne pole Marchfeld, znane w historii od Ottokara aż do Napoleona⁴⁷. W tym kącie ścieku Morawy do Dunaju leży owe Marchegg!⁴⁸ w tym klinie leży Wagram, leży Aspern!⁴⁹ A przecież i pole bitwy sławkowskiej czyli

⁴⁵ Lundenburg do Brynu, Prerau do Ołomuńca [przyp. autora].

⁴⁶ Stacje, o jakich mowa, to dziś Rajhrad, Vranovice i Podivin; Polana – łańcuch górski w środkowej Słowacji.

⁴⁷ Marchfeld (dosł. pole Morawy) – równina na północ od Wiednia, miejsce bitwy w 1278 r. (stoczony przez wojska króla czeskiego, Przemysła Ottokara II i wojska Rudolfa I Habsburga; zwycięstwo Rudolfa I przesądziło o panowaniu dynastii habsburskiej); na Marchfeld (obok miejscowości Wagram) rozegrała się w 1809 r. bitwa, w której wojska Napoleona Bonaparte pokonały armię Arcyksięcia Karola Ludwika. Bitwa przyniosła obu stronom wielkie straty w ludziach.

⁴⁸ Marchegg (Marchegg) – miejscowość, przy której stoczona była bitwa wojsk Ottokara II i Rudolfa I.

⁴⁹ Wagram (dziś Deutsch Wagram) – wieś na północny wschód od Wiednia, miejsce jednej z największych bitew w kampaniach napoleońskich: 5-6 lipca 1809 r. wojska francuskie pod dowództwem Napoleona Bonaparte pokonały wojska austriackie, którymi dowodził arcyksiążę Karol Ludwik; Aspern – wieś pod Wiedniem, dziś dzielnica. Pod wsią miało miejsce starcie wojsk Napoleona Bonaparte z austriacką armią, którą dowodził arcyksiążę Karol. Bitwa przeszła do historii jako bitwa pod Aspern-Essling (1809). Austriakom udało się zatrzymać marsz Francuzów na Wiedeń.

austerlickiej⁵⁰ jest między Raigern⁵¹ a Morawą! Tutaj, panie Thiers⁵², racz przybyć i przypatrzeć się tym równinom; ale jeżeli języka niemieckiego i czeskiego nie nauczysz się, jeśli ducha tych dwóch narodów nie zgłębisz, twoja historia Napoleona będzie zawsze tylko jednostronną i nie przejdzie do potomności.

– Otóż tu, panie baronie – rzekł pijar – musiano zmienić cokolwiek koryto Morawy. Było to za Dürnkrut.

– Odtąd w Mannersdorf i Angern będziemy się co raz bardziej na prawo od rzeki oddalali.

Płyn, Morawo, za Dunajem⁵³,
My się z Tobą już rozstajem!

W Mannersdorf most suchy ponad koleją tworzy rodzaj bramy tryumfalnej⁵⁴.

Obok barona znalazł się jakiś hrabia. I nic dziwnego, że hrabiowie i książęta już teraz jeżdżą publicznymi, wspólnymi wagonami. Choćby nawet bogacz na tym zasadał swą dumę, aby na prawo i lewo wyrzucał pieniądze, któż by teraz chciał wlec się nawet sześcioma końmi z forysiem i stangretem⁵⁵, kiedy może cztery razy prędzej stanąć na miejscu wagonem kolejowym? Każdy szwec mógłby mu powiedzieć: – Jedź sobie, Wasza Hrabiowska Mość, kareta Brandmayera⁵⁶ z popasami i noclegami trzy dni z Ołomuńca do Wiednia; *unser Einer*⁵⁷ (to znaczy: człowiek naszego kalibru) jest w Ołomuńcu na śniadanie, a w Wiedniu na obiad.

– Taka jest moc rzeczy – odezwał się pijar. – Poczekajcie no panowie, aż Wiedeń uściska się żelazem z Pragą i Dreznem! Poczekajcie no na rok 1847!⁵⁸.

⁵⁰ Austerlitz (obecnie Slavkov u Brna) – miejsce bitwy z 1805 r., w którym wojska Napoleona Bonaparte pokonały zjednoczone siły Austrii i Rosji.

⁵¹ Raigern (czes. Rajhrad) – miasto w pld. Morawach (Czechy).

⁵² Louis Adolphe Thiers (1797-1877) – francuski polityk i historyk, autor monumentalnej *Historii Rewolucji Francuskiej*.

⁵³ Morawa wpada do Dunaju pod Marcheck. Bieg jej stanowi granicę między Niższą Austrią a Węgrami [przyp. autora].

⁵⁴ Most suchy – wiadukt przerzucony nad torami kolei.

⁵⁵ Forys – konny pachołek z trąbką (nocą – ze światłem), poprzedzający karete w celu zbadania drogi, też: pomocnik stangreta; stangret – woźnica powożący końmi w bryczce, karecie, w służbie właściciela pojazdu.

⁵⁶ Simon Brandmayer – austriacki konstruktor karek; zaprojektowane przez niego pojazdy służyły m.in. papieżowi i sułtanowi tureckiemu.

⁵⁷ *Unser Einer* (niem.) – dosł. ktoś nasz.

⁵⁸ Kolejowe połączenie Wiednia z Pragą (przez Ołomuniec) uruchomione zostało już w 1845 r.; połączenie Pragi z Dreznem zrealizowane zostało dopiero w 1851 r.

– Ho, ho, ho; nie nastąpi to tak prędko! – zawołał pan Frissgras. – Z Ołomuńca do Pragi będzie dla kolei przeszło mil 30, to jest dalej niż do Wiednia; a z Pragi do Drezną także krętym brzegiem Elby niewiele mniej wypadnie!

– Ależ muszą się spieszyć – odpowiedział starszy pijar – bo przecież ta kolej czeska opłaci się ciepłotami, Karlsbadem i Marienbadem. Wyobrażam sobie, co to będą za zjazdy! Co to za żniwo dla lekarzy, psychologów, filozofów...

– A poetów!... – dodał młodszy pijar.

– Czym w Molierowskich i Goldoniego⁵⁹ sztukach owo wspólne *antichambres*⁶⁰ i salki, gdzie się gra cała sztuka, gdzie wszyscy wchodzi i wychodzi, tym u nas będą teraz te dwory, dworce, Bahnhofy, sale pasażerskie! – odezwał się hrabia.

– Ileż to nowych znajomości, miłości, intryg, awantur i rogów – dodał jowialny pan Frissgras. – Ktoś poznaje piękność w Brukseli, leci za nią koleją do Wiednia, spotyka w Przirowie rywala; wyzywają się; lecą do Helgoland⁶¹ na pojedynek; jeden ucina łeb drugiemu; śpieszy Lubeką, Szczecinem i Wrocławiem na powrót do Wiednia, i dowiaduje się, że ubóstwioną Ara- lub Izabellę porwała już stąd kolej triestyńska, by ją przerzucić przez Adriatyk do Wenecji, skąd jakiś rozkochany lord uleciał z nią koleją lombardzką ku rozkosznym wyspom boromejskim⁶². Szukajże ich teraz w Alpach! Wszystko to dzieje się w dniach kilku; wszystko to dzieje się mniejszym kosztem niż dawniej pielgrzymka z Wiednia na jarmark lipski. Kawalerowie jeździć będą w konkury batalionami! Wszystkie stare panny pójdą za mąż!

Tu pan Frissgras począł się *solo* śmiać *fortissimo*⁶³ i widać, że musiał w swej partyturze mieć nanotowane *dal segno*⁶⁴; bo skoro tylko skończył, zaczął się zaraz śmiać na nowo i trzymać za boki.

Wtem konduktor gwiznął tak mocno, iż nam aż włosy na głowie powstały. Powtórny gwizd i trzeci, i czwarty. Nie wiedzieliśmy, co to miało znaczyć. Wszystko stanęło. Ścisnąłem za rękę moją Julią i błysnęła mi się przed oczyma ta para świeżo zaślubionych, która pojechała z Paryża do Versailles, i po której w spalonych szczątkach wagonu nie znaleziono nic, tylko obrączki ślubne z napisem: „8 Mai 1842”⁶⁵.

⁵⁹ Molier (franc. Molière) – właśc. Jean Baptiste Poquelin (1622-1673), francuski komediopisarz, aktor i dyrektor teatru; Carlo Goldoni (1707-1793) – włoski komediopisarz.

⁶⁰ *Antichambres* (franc.) – przedpokoje, westybule.

⁶¹ Helgoland – wyspa na Morzu Północnym u wybrzeży Niemiec.

⁶² Kolej związała Wiedeń z Triestem w lipcu 1857 r., projekt połączenia Wenecji z Mediolanem doczekał się realizacji w październiku 1857 r.; Wyspy Boromejskie – grupa trzech wysepek, położonych na włoskim jeziorze Maggiore; nazwa od arystokratycznego rodu Borromeo.

⁶³ *Solo* (wł.) – sam; *fortissimo* (wł.) – najgłośniej.

⁶⁴ *Dal segno* – (wł.) znak w notacji muzycznej, oznaczający powtórzenie odcinka.

⁶⁵ 8 maja 1842 między Wersalem a Paryżem doszło do katastrofy kolejowej, w wyniku której zginęło 55 osób. Zob. *Wprowadzenie*.

Możesz sobie wyobrazić, jakie to było przypomnienie! Wkrótce pokazało się podobno, że konduktor jakiegoś dozorca nie postrzegł na posterunku. Potrzeba ci bowiem wiedzieć, iż na całej trzydziestomilowej kolei stoi co staja⁶⁶ dozorca baczny, trzeźwy, przezorny, którego obowiązkiem jest czuwać nad tym, aby kolej zimą i latem była wymieciona, czysta, gładka i aby w chwili, kiedy parowóz ma na nią lecieć, nic tamtędy nie przechodziło, nie przelatywało, nie przejeżdżało.

Gdy strach minął, zapytałem się panów współtowarzyszów, czy to prawda, iż niedawno cały batalion z Brynu stanął koleją żelazną w Wiedniu w siedmiu godzinach.

– Ja – rzekła jakaś blondynka w czarno-aksamitnej sukni i szalu niebieskim – znajdowałam się wtenczas w dworze kolei przy Praterze⁶⁷. Najpiękniejsze wdzięki i stroje wiedeńskie, najbogatsze ekwipaże szlachty, najrozmaitsze uniformy wojskowości otoczyły wówczas i napełniły ten dworzec.

– Było to 14 maja (1842) w południe⁶⁸. Wracam właśnie z mężem z przejazdu praterowej. Pytamy się: – co to jest? – *Es kommt auf der Eisenbahn von Brünn ein ganzes Bataillon Grenadiere. Der Hof ist da! der Hof ist da!*⁶⁹, to znaczy: Cesarz jest tu!

– Mój mąż wystarał się o kartę. Weszliśmy i oprócz Cesarza⁷⁰ ujrzeliśmy Arcyksięcia Franciszka⁷¹ i Karola⁷² z synami. Arcyksiążę Ludwik⁷³ wyjechał był naprzeciw parowozu do Leopoldau. Cokolwiek po godzinie 1 mnóstwo ludu

⁶⁶ Staja – miara długości, ok. 900 m.

⁶⁷ Dwór kolei na Praterze – wiedeński dworzec *Nordbahnhof*, położony na wyspie Prater (dziś w jego miejscu znajduje się dworzec Praterstern).

⁶⁸ 14 maja 1842 r. batalion grenadierów (którym dowodził major Stranský von Greifenfeld) został przewieziony koleją z Brna do Wiednia. Transport wyruszył z Brna o 6, dotarł do celu o 13. Określenie „niedawno” oznaczać by mogło, że podróż, jaką relacjonuje Pietrusiński, odbyła się latem 1842 r.

⁶⁹ *Es kommt auf der Eisenbahn von Brünn ein ganzes Bataillon Grenadiere. Der Hof ist da! der Hof ist da!* (niem.) – Cały batalion grenadierów przyjechał koleją z Brna. Dwór jest tu, dwór jest tu!

⁷⁰ Mowa o Ferdynandzie I Habsburgu (1793-1875), cesarzu Austrii w latach 1835-1848; abdykował na rzecz bratanka, Franciszka Józefa I.

⁷¹ Brat Cesarza [przyp. autora]; Franciszek Karol Józef Habsburg-Lotaryński (1802-1878), ojciec przyszłego cesarza Austrii, Franciszka Józefa I (1830-1916).

⁷² Stryj Cesarza [przyp. autora]; Karol Ludwik (1771-1847); jego synami byli Albrecht Fryderyk (1817-1895) i Karol Ferdynand (1818-1874).

⁷³ Stryj Cesarza [przyp. autora]; omyłka: Karol Ludwik (1833-1896) był synem Franciszka Karola Józefa Habsburga-Lotaryńskiego (a więc bratankiem cesarza Ferdynanda) i bratem przyszłego cesarza, Franciszka Józefa I. Jego imieniem nazwana została linia kolejowa Kraków – Lwów.

biegnące od Dunaju dało hasło, że się zbliża oddział oczekiwany. W mgnieniu oka ukazał się zwycięski „Ajax” o sile 40 koni; ukazał się, a za nim orszak jego 31 wagonów.

– W dwóch brzmiała muzyka janczarska⁷⁴, 3 obładowane były tornistrami, płaszczami itd., w dwudziestu sześciu stało *en parade*⁷⁵ 824 żołnierzy, we 3 rzędach z chorągwią i oficerami na czele. Batalion zajechał przed Cesarza przy odgłosie hymnu: „Boże zachowaj!”⁷⁶. Przystawiono deski do wagonów; z każdego zeskoczyło 30 ludzi i zaraz potem w alei praterowej Cesarz zmusztrował swoich grenadierów. Nie wiem, kto był bardziej uradowany ich przybyciem: czy wiedeńcykowie, czy oni?

– Z rana o w pół do 6 jedli jeszcze chleb komiśny⁷⁷ w Brynie, a obiad oczekiwał ich w koszarach na wiedeńskim *Glacis*, Am Heumarkt⁷⁸.

– Nieznużeni jazdą mogli zaraz po południu zapuścić się w labirynt uciech praterowskich; chociaż prawda, że jadąc, mieniali się w siedzeniu, a więc każdy z nich przez 10 mil stać musiał.

– Dawniej – rzekł pijar – liczone z Brynu do Wiednia nie mil 20, jak dzisiaj kolejają; ale małych 19 na Nikolsburg⁷⁹. Licząc 4 mile na dzień marszu, batalion byłby stanął za dni 5; dzisiaj omal nie stanął za tyleż godzin.

Poznałem się później z majorem Stranský von Greifenfeld, który tym batalionem na kolei dowodził; i dowiedziałem się, iż gdyby w Floridsdorf⁸⁰ żołnierze nie byli musieli się z kurzu czyścić i na wsiadanie muzyki z Wiednia czekać, byłiby daleko prędzej, bo w 6 godzinach stanęli.

Z Wiednia do Lundenburga liczy się mil 11, do Przirowa 25; a stąd na prawo do Lipnika 2, na lewo do Ołomuńca 3. Jak teraz w lecie odjeżdżają z Lipnika codziennie o trzy kwadranse na 6 rano wagony z osobami, o 6 ciężary (*Lastfahrt*⁸¹), a o pół do 2 po południu znowu wagony osobowe. Ludzie, którym się nie śniło, żeby się kiedy mieli zobaczyć, lecą do siebie na skrzydłach... miłości – a bardziej

⁷⁴ Muzyka janczarska – muzyka wykonywana na instrumentach o ostrym brzmieniu.

⁷⁵ *En parade* (franc.) – w szyku paradnym.

⁷⁶ „Boże zachowaj [Cesarza Franciszka]!” – początek hymnu państwowego Cesarstwa Austriackiego, tzw. hymnu ludowego (niem. *Völkshymne*), ułożonego przez Lorenza Leopolda Haschkę (słowa odnosiły się początkowo do cesarza Franciszka I, później do Ferdynanda I).

⁷⁷ Chleb komiśny – komiśniak (z niem. *Kommissbrot*), bardzo ciemny chleb z mąki żytniej, przeznaczony dla wojska.

⁷⁸ *Glacis* – obsadzony drzewami pas po dawnych fortyfikacjach; Am Heumarkt – ulica w Wiedniu.

⁷⁹ Nikolsburg (czes. Mikulov) – miasto w południowych Morawach.

⁸⁰ Floridsdorf – miejscowość na prawym brzegu Wiednia (dziś dzielnica).

⁸¹ *Lastfahrt* (niem.) – pociąg towarowy.

jeszcze interesu. Zamiast pisać do Wiednia, czekać odpowiedzi, pisać powtórnie, prosić się i odebrać niedokładny odpis, Morawczyk wsiada sam na ogon „Metora”, płaci po 10 kr.m.k.⁸² za miejsce trzeciej klasy, 15 kr. drugiej, a 24 kr. pierwszej, i leci bez bicza i obroku.

– Skąd pan jedziesz?

– Ja z Brynu

– A pan?

– Z Przirowa.

– A pani?

– Z Ołomuńca.

– A ci państwo?

– Z Lipnika.

Tak brzmi od ust do ust. Tu się odwiedzają krewni lub przyjaciele; tu cały szpital jedzie na operacje do Wiednia; tu zasiedli wędrujący rzemieślnicy; tu goście ślubni lub jarmarczni. Na każdej stacji wolno wsiadać i wysiadać. Lecz to nie wszystko. Koleją lecą pakiety i paki, beczki, towary i ogromne ładunki. Koleją lecą powozy, kocz⁸³ i konie. Jakby zabawki dziecinne stawia je konduktor na oddzielnych wagonach i wszystko razem płynie polonezem po ziemi. Widzieliśmy już lecące drzewo, kamienie, warzywo i owoce na targ.

Dla włościan i uboższych ludzi są na *Last-Train*⁸⁴ miejsca drugiej i trzeciej klasy. Płaci się tam za milę 10 kr. i 6 kr.m.k. Gdyby więc nawet cena nie była tańsza na kolei wiedeńsko-warszawskiej, ubogi człowiek mógłby się dostać w 25 godzinach z Wiednia do Warszawy za 600 kr., to jest za 43 złp.

Ostatnia stacja Gänserndorf, gdzie kościółek, jest tylko o półczwartej mili⁸⁵ od Wiednia. Tu już ujrzelśmy wiedeńczyków. Byli to eleganci konno, zapewne jacyś fürsten lub grafen⁸⁶, z bogato galonowanymi masztalerzami⁸⁷ z tyłu. Wyższa szlachta austriacka kocha się nader w koniach. Prócz tego mnóstwo landkuczerów odwoziło i przywoziło podróżnych z Presburga do kolei lub z kolei do Presburga. Tędy nawet miała przechodzić kolej do Presburga i dlatego od Wiednia do Gänserndorf podwójnie szyny na ziemi położone⁸⁸.

⁸² W monecie konwencyjnej, czyli w srebrze (21 groszy polskich) [przyp. autora].

⁸³ Kocz – dwu-, cztero- albo sześciokonny powóz czterokołowy, półkryty, resorowany.

⁸⁴ *Last-Train* (niem.-ang.) – pociąg towarowy z dołączonymi wagonami pasażerskimi.

⁸⁵ Półczwartej mili – tj. w odległości 3,5 mili.

⁸⁶ *Fürsten* (niem.) – książęta; *grafen* (niem.) – hrabiowie.

⁸⁷ Galon – tu: naszywka; masztalerz – starszy stajenny mający nadzór nad służbą stajenną.

⁸⁸ Pressburg – dziś Bratysława.

Co to za ruch, co to za rwetes! Kogoś tam znalezione, że jechał nie mając biletu. Tutaj mąż szuka żony. Tam znowu ktoś coś czy kogoś zapomniał, a wszystko *G'schwind! g'schwind! Donnerwatter!*⁸⁹. Pokazuje się teraz, iż ci, co byli największymi nieprzyjaciółmi kolei, furmani i oberżyści, już się z nią pogodzili. Tak grozili rewolucją przepisowacze, kiedy wynaleziono prasę drukarską. Tak powstawali z rozpaczą przedzarze i prządki bawełny, kiedy wynaleziono maszyny do przędzenia. Prawda, iż w mgnieniu oka niejedyn z piórem, niejedna z wrzecionem w rękę nagle bez chleba pozostali. Ale czemuż nie wstąpili w tejsze chwili w usługi nowego wynalazku? Po jakimś czasie musieli, chcąc nie chcąc, to uczynić. Bo cóż się stało? Oto liczba pism, książek, pisarzy, autorów, drukarzy, czytelników tak się niesłychanie powiększyła, iż przeszła wszelkie wyobrażenie. I dziś przy takiej potrzebie czytania tyle się drukuje, iż w Europie liczba zecerów, ba! co mówię? preserów⁹⁰, ba! co mówię? samych korektorów, jest tysiące razy większa niż dawniej liczba wszystkich przepisowaczy całego świata. Maszyny do przędzenia sprawiły nie tylko, że teraz każda wyrobница nosi pończochy, chustki, suknie bawełniane (co niegdyś nosiły tylko królowny); ale że liczba osób dozorujących te maszyny, rozwożących i sprzedających wyroby bawełniane na kuli ziemskiej ma się do dawnych przątek jak 100 000 do 1.

Kolej żelazną do Lipnika, *Ferdinands Nord-Bahn*, rozpoczęła kompania akcjonariuszów pod naczelnictwem domu handlowego Rothschild r. 1837. W roku 1838 doszła kolej z Wiednia do Gänserndorf. Dziś masz pan 28 mil do Lipnika, 2 mile bocznej kolei do Stockerau⁹¹, 9 mil bocznej do Brynu, a 3 mile bocznej do Ołomuńca; a zatem razem mil 42.

– Wiesz pan, wiele do roku osób wjeżdża nią teraz do Wiednia i wyjeżdża? No, na przykład?

– Na przykład 60 000.

– Oto 430 000, to jest więcej niż cała ludność wiedeńska. Prócz tego co roku przybywa tą koleją w wagonach przeszło 500 ekwipażów, przeszło 100 koni, pół miliona cetnarów rzeczy, towarów itd. Wyjeżdża zaś co roku przeszło 600 ekwipażów, przeszło 100 koni i 360 000 cetnarów rzeczy i towarów.

Czytaj pan sprawozdania dziewiątego ogólnego zebrania akcjonariuszów, które się odbyło w marcu (1842) i na którym obrano nowymi dyrektorami pp. Cronöster, c.k. pułkownika inżynierów, Foges, hurtownika i Schwaninger, negocjanta⁹². Cały koszt czterdziestodwumilowej kolei ze wszystkimi ruchomościami i budowlami, oraz z podwójną czteromilową koleją z Wiednia do Gänserndorf

⁸⁹ *G'schwind! g'schwind! Donnerwatter!* (niem.) – szybko, do stu piorunów!

⁹⁰ Preser – pracownik drukarni wykonujący próbne odbitki składu.

⁹¹ Stockerau – miejscowość na północny zachód od Wiednia.

⁹² Negocjant – kupiec.

i zapasami do dalszej budowy wynosił 16 392 000 złot. reń m.k., a w szczególności koszt jednej mili wynosić miał 300 000 do 330 000 zł. reń. Gdy lokomotywy z Wiednia latają 2, 3 i 4 razy na dzień do Brynu, Ołomuńca i Lipnika, ze 6 razy dziennie do Stockerau, a w święta lecą z Brynu i do Brynu podwójne transporta osób; przeto nie dziw, iż r. 1841 lokomotywy zrobiły razem 54 000 mil drogi, to jest tyle, jakby 10 razy całą kulę ziemską pod równikiem objechały. Drzewa spaliły 150 000 cetnarów wiedeńskich⁹³ wartości 800 000 złp.

– Dokąd uniosą nas te liczby? – pomyślałem. – Jakaż to niewyrachowana przyszłość otwiera swoje podwoje! Wkrótce i wy, odpotopowe lasy karpackie! nie będzieciegniły bez wartości! Wkrótce i ty, pszenico naddniestrzańska, powędrujesz sobie z parą. Wkrótce i wy, wołki sadogórskie i wojniłowskie⁹⁴, odbywać będziecie wojaże do Dunaju. Wkrótce i ty, solniczko pokucka, wielicka i bocheńska! pospieszysz osolić Wasserzupki⁹⁵ Niemców północnych. Budowa kolei żelaznych jest budową wielkiej sceny, na której się olbrzymie i dotąd przewidzieć się niedające widowiska odegrają. Pierwszy akt zaczął się od wędrówki narodów. [...]

Wieża tępa i topole przy drodze.

To Wagram, to sławny Wagram. To teatr ostatniej bitwy Arcyksięcia Karola⁹⁶. Tu urodzili się marszałkowie Oudinot, Macdonald, Marmont⁹⁷. Z tych pól przeprowadził się Napoleon do Schönbrunu⁹⁸. To zwycięstwo otworzyło mu drogę do korony Podiebradów i Maciejów Korwinów. Zamiast koron wybrał list rozwodowy dla Józefiny, a bukiet ślubny dla siebie i Cesarzówny⁹⁹.

Dziś te pola, na których rzeź 40 000 ludzi pochłonęła, tak są spokojne, tak kwitnące! Pewnie nikomu z całego tłumu przejeżdżających nie przypomina się ta piekielna igraszka śmierci. A przecież jeszcze żyje Arcyksiążę Karol¹⁰⁰. Jeszcze

⁹³ Cetnar wiedeński równa się 1 cet [nar] 38 fu[unty] pol[skie] [przyp. autora]; funt – dawna jednostka masy, ok. 0,4 kg.

⁹⁴ Sadogóra pod Czerniowcami; Wojniłów pod Stryjem w Galicji, sławne jarmarki na bydło rogate [przyp. autora].

⁹⁵ Wasserzupka (z niem.) – zupa o wodnistej konsystencji.

⁹⁶ 6 lipca 1809 [przyp. autora]; arcyksiążę Karol Ludwik (1771-1847).

⁹⁷ Nicolas Oudinot (1767-1847), Auguste de Marmont (1774-1852) i Étienne Joseph Alexandre Macdonald (1775-1840) – francuscy generałowie, awansowani po bitwie pod Wagram na stanowiska marszałków.

⁹⁸ Schönbrunn – miejscowość pod Wiedniem, dziś część miasta.

⁹⁹ Marii Ludwici [przyp. autora]; Maria Ludwika (1791-1847) – druga żona Napoleona I Bonaparte, poślubiona w 1810 r.; po zwycięstwie Napoleona pod Wagram doszło do podpisania traktatu w Schönbrunn (w październiku 1809 r.), który zmuszał Austrię do wielu ustępstw.

¹⁰⁰ Mowa o arcyksięciu Karolu Ludwiku (1771-1847).

żyje hrabia Bellegarde, późniejszy prowadziciel młodego Napoleona; jeszcze żyje Arcyksiążę Jan¹⁰¹, który tu z Presburga nadciągnął wieczorem już po zupełnej przegranej. Jeszcze żyje, daleko od Francji, Marmont, znany z kapitulacji Paryża. Ale przeciąg lat 33 jest w teraźniejszych czasach wiekiem¹⁰². Rok 1809 omal nie jest tak podobnym do r. 1842, jak rok 1509 do roku 1809. Dziś lata są dziesiątkami lat, a dziesiątki setkami. Opisy wypraw Napoleona czytamy już prawie jakby dzieje wieków średnich.

– Ach! Cóż to za piękny widok! – zawołała Julia moja, ujrzawszy rzekę, jakby zwierciadlaną wstęgę na słońcu roztoczoną. – Cóż to za woda?

– To Dunaj.

– A te góry za wodą na prawo?

– To Leopoldsberg i Kahlenberg¹⁰³, które właściwie powinny się zwać Sobieski-Berg.

– A ten kolos za wodą, na lewo?

– To miasto Wiedeń *mit dem Sanct Stephans-Thurm*¹⁰⁴.

Wszystko to jeszcze tonęło w dali.

Dojeżdżamy do Floridsdorfu, ostatniej wioski nad samym brzegiem Dunaju. Cóż to za koleżanka jej na prawo?

To Jedlersdorf am Spitz¹⁰⁵, z oberżą, z muzyką, z walcami Straussowskimi¹⁰⁶.

Niewierna kolej, odbiegłszy w Ołomuńcu od cesarskiego gościńca, tu się dopiero z nim spotyka. Ale dumna, ale pyszna, ani się z nim wita, ani się z nim ściska. On jednym mostem puszcza się na Dunaj, ona drugim. Mosty tak blisko, iż mogłyby rozmawiać ze sobą.

Dumę tę opłacił jeden z naszych towarzyszków, jakiś *Landmann* spod Göding; bo Eol¹⁰⁷, ćwiczący się tutaj wiecznie ponad mokrym nurtów łozem, zdmuchnął mu w Dunaj kapelusz, który w lot ku wyspie Lobau popłynął.

¹⁰¹ Mowa o arcyksięciu Janie Habsburgu.

¹⁰² Jeszcze jeden sygnał, który pozwala na czasową lokalizację podróży Pietrusińskiego (1842 r.).

¹⁰³ Leopoldsberg i Kahlenberg – wzgórze na północ od Wiednia (Kahlenberg było miejscem, skąd rozpoczęła się odsiecz wiedeńska Jana III Sobieskiego).

¹⁰⁴ *Mit dem Sanct Stephans-Thurm* (niem.) – z wieżą św. Stefana; mowa o katedrze św. Stefana, jednym z największych gotyckich kościołów, z wieżą o wysokości 136 m.

¹⁰⁵ Jedlersdorf am Spitz – wieś pod Wiedniem, dziś dzielnica.

¹⁰⁶ Johann Strauss-ojciec (1804-1849) – kompozytor i dyrygent, współtwórca wiedeńskiego walca.

¹⁰⁷ *Landmann* (niem.) – chłop, wieśniak; Eol – w mitologii greckiej władca wiatrów, zamieszkujący Wyspy Liparyjskie (albo Eolskie).

Rozmowa, odbywająca od niejakiego czasu miłą siestę¹⁰⁸, zajaśniała na nowo w całym blasku świetności. – *Schauen's die grosse Donau! Potz Wetter! das ist mir ein Fluss! Das ist aber ein Wind!*...¹⁰⁹.

Prawda, że Dunaj bez porównania wspanialszy tu niż Wisła; chociaż może węższy niż Ren pod Moguncją, a mało co szerszy niż Elba pod Wittenbergiem¹¹⁰.

– Ależ bo też to nie brzeg drugi, co państwo widzicie; ale to są dwie wyspy – przerwał mu oczucony pan Frissgras.

– W dzieciństwie – rzekł pijar – Dunaj jest Szwabem, Bawarem, Austriakiem; jako młodzieniec jest Madziarem; jako mąż Serbem, Bułgarem, a na starość Wołochem¹¹¹, nawet Turkiem.

Trudno Niemcom śpiewać o nim: „*Sie sollen ihn nicht haben!*”¹¹².

I nie jest też Dunaj ani tak malowniczy, ani tak bogaty, ani tak oświecony jak bystry Ren, wolnych Alp potomek. Wyjawszy małe partie skaliste, brzegi Dunaju są płaskie, niskie i mokre, i wszyscy podróżni zgadzają się na to, że nie ma nic nudniejszego jak ta rozwiąłość młodości jego, ta niepewność charakteru, to wahanie się w biegu, ten podział na koryta i korytka tworzące wyspy i wysepki!

Właśnie wjechaliśmy na jedną z najmniejszych. Niezamieszkała, wikliną zarosła; jednak nas przywitała walcami Lannera¹¹³ na pysznej katarynce granymi.

Wjeżdżamy na drugi most ponad wąskim korytem, zwanym *das Kaiserwasser*: Znowu katarynki i walce Labitzkiego¹¹⁴.

Za mostem wyspa, owa sławna, półmilowa Prater-Insel, której twarzą jest przedmieście Leopoldstadt ze Sperlem¹¹⁵; jednym ramieniem Augarten i Brigittenau¹¹⁶,

¹⁰⁸ Sen popołudniowy [przyp. autora].

¹⁰⁹ *Schauen's die grosse Donau! Potz Wetter! das ist mir ein Fluss! Das ist aber ein Wind!*... (niem.) – Spójrzcie na ten wielki Dunaj! Co za pogoda! I ta rzeka! I ten wiatr!...

¹¹⁰ Elba (niem.) – Łaba, rzeka w Czechach i Niemczech; Wittenberga (niem. Wittenberg) – miasto w Saksonii (środkowe Niemcy).

¹¹¹ Wołoch – tutaj: Rumun.

¹¹² „*Sie sollen ihn nicht haben [den freien, deutsche Rhein]*” (niem.) – „Nie będą mieć go, [wolnego, niemieckiego Renu]”; początek wiersza Nikolausa Beckera (pisarza i prawnika niemieckiego) *Rheinlied [Pieśń Renu]* z 1840 r.; muzykę do niego skomponował Robert Schumann (powstała pieśń nosiła tytuł *Der deutsche Rhein* lub *Patriotisches Lied*).

¹¹³ Joseph Lanner (1801-1843) – kompozytor austriacki, współtwórca (obok Johanna Straussa-ojca) klasycznej formy walca wiedeńskiego.

¹¹⁴ Joseph Labitzky (1801-1881) – kapelmistrz i kompozytor austriacki.

¹¹⁵ Sperl – największy wiedeński lokal taneczny.

¹¹⁶ Augarten – park w północno-zachodniej części Prateru; Brigittenau – dzielnica Wiednia w północnej części Prateru.

a drugim Prater. Już widzimy ten ostatni. Już słyszymy turkot ekwipażów, trąby, dzwonki i talerze karuzelów, czułe klarnety szynkarzy i wielki bęben grający *amoroso con espressione*¹¹⁷.

Gwizd!... i stoimy między Jägerzeile¹¹⁸ a Praterem, w paradnym dworze naszej kolei.

Ludwik Pietrusiński (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: Ludwik Pietrusiński, *Wspomnienia z Wenecji, kolei żelaznej lipnicko-wiedeńskiej, Wiednia, Karpat Wadowickich, Frankfurtu nad Menem i przelotu z Krakowa do Tatr Spiskich, zebrał doktor prawa...*, t. 1, Warszawa 1845; przedruk za pierwodrukiem, s. 194-203, 212-224, 225-229.

Podróż koleją z Warszawy do Częstochowy

[fragment]

Tymi marzeniami zajęty byłem dnia 7 sierpnia t[ego] r[oku] na kilka minut przed 6, spiesząc się do dworca kolei żelaznej warszawskiej.

Ranek był chłodny i dżdżysty, podobny zapowiadał dzień; przecież w dworcu ruch wielki, do stu podróżnych z niecierpliwością oczekiwało na odejście pociągu mającego ich powieźć do Skierniewic, Piotrkowa i Częstochowy.

Zaiste był to zajmujący widok i dziwi mnie, że dotąd nie znalazł się malarz, co by go przeniósł na płótno, autor, co by w powieści odkreślił.

Wszystkie stany i obie płci miały tu swoich wyobrazicieli, co więcej, niby przy budowie babilońskiej wieży w miniaturze posłyszałeś wszystkie główne europejskie języki.

Żywy nadsekwaniec, gubernier zapewne, szczebiotał macierzyńskim językiem z jakimś dandym¹¹⁹ warszawskim; germański rzemieślnik, kłębem dymu wychodzącego z krótkiej lulki otoczony, handlową dysputę wiódł z przebiegłym Żydkiem; dwóch długich, grubych i ospałych bretończyków [sic!] monosylabami po angielsku sprzeciali się o dobroci kozienickiego piwa; cukiernik warszawski, napotkawszy piotrkowskiego, językiem Danta i Petrarчы¹²⁰ prawił o ulepszeniach ciasta i likworów; nawet turecki dialekt miał swego wyobraziciela, toż samo dwa czy trzy słowiańskie narzeczka.

¹¹⁷ *Amoroso con espressione* (wł.) – termin muzyczny: z uczuciem i z wyrazem.

¹¹⁸ Jägerzeile – ulica w Wiedniu (dziś Praterstrasse).

¹¹⁹ Dandy (albo dandys) – elegant, wytwornis, fircyk (z ang. *dandy* – elegant).

¹²⁰ Dante Alighieri (1265-1321) – poeta włoski, prekursor renesansu, twórca poematu *Boska komedia*; Francesco Petrarca (1304-1374) – poeta włoski okresu renesansu.

Przejdźmy teraz do stanów, tu większa jeszcze różnorodność; zdaje mi się, że nie tylko główne, ale i pomniejsze w wszystkich odcieniach znalazłeś; świeżych policzków, spasty, wąsaty, dobrej tuszy i dobrego wzrostu dziedzic wioski przechadzał się z chudym, bladym, biurową pracą wyraźnie zmęczonym urzędnikiem, zatopionym w swoich rachunkach. Zamaszysty ułan brzęczał ostrogami i szablą obok skromnej postawy bernardyna. Wymuskany, spięty, wyświeżony dandy pogwizdywał arię z nowej opery, potrącając Żydka faktora¹²¹, który, nie wiem czemu, ustawnie koło niego kręcił się, jakby chciał przypomnieć swoją niepocieszoną, kusą i wielką figurą kilka dukatów długu. Obywatel warszawski, jegomość zamaszysty i puciołowaty, opowiadał z żywymi gestami rąk swój proces, który z jednym z swych lokatorów wieść był przymuszony, czarnowłosemu, z miny znać przebiegłemu juryście. Jakaś jejmość wybierającą się do wód, obarczoną dziesiątkiem różnorodnych tłumoczków i paczek, odprowadzał domowy lekarz; jejmość była nadzwyczaj otyła, doktor nadzwyczaj chudy i suchy. Dalej znalazłeś jednego i drugiego rzemieślnika, studenta, handlarza, wyrobnika; był Włoch, z gipsowymi figurami szukający szczęścia w Częstochowie, i zieleniarka z Dunaju¹²², przekupka z Starego Miasta i dwóch hrabiów jadących o kilka mil na polowanie, a po francusku jakiejś zwolenniczce Terpsychory¹²³ dwuznacznie prawiących grzeczności. Autor szukający natchnienia na świeżym powietrzu i Bóg wie kto, bo już mi się sprzykrzyło wylizywać.

Na parę minut przed 6 maszyna dała znak przenikliwym, chrapliwym swoim świstem; cały ów tłum poruszył się, wstrząsnął i do drzwi, a następnie do wagonów pobiegł. Chaotyczny był to nieład, a pośpiech komiczny; potrącano się, prześcigano, tłoczono, zapominając częstokroć o przedmiotach i osobach, które przecież żywo obchodzić powinny. Tak w wagonie, w którym znajdowałem się, jakaś jejmość zostawiła w dworcu swój woreczek, dandy cygarniczkę zapomniał, warszawski obywatel parasol, a jakaś młoda i nieszpeta pani ważniejszy jeszcze przedmiot: małżonka; prawda, że ten małżonek był niepocieszny i stary, i gderacz, jak się przekonałem później, a pocieszyciel znalazł się w osobie dandego, o którym już dwukrotnie wspomniałem.

Kilka chwil trwało poruszenie, wyszukiwano się, żegnano i witano. Stary mąż, znalazłszy zgubę, dąsał się i łajał po cichu; mieszczono się jak można wygodnie, opatrywano towarzystwo, jakie los nazaczył, wreszcie maszyna powtórzyła świst i pociąg z łoskotem i szumem puścił się w drogę.

¹²¹ Faktor – pośrednik handlowy lub pośrednik w interesach.

¹²² Dunaj – nazwa ulic na Starym Mieście w Warszawie (Szeroki Dunaj i Wąski Dunaj).

¹²³ Terpsychora – w mitologii greckiej muza tańca i pieśni chóralnej.

Teraz dopiero, a raczej gdy pociąg minął okopy¹²⁴, mogłem rozpatrzeć osoby, z którymi w jednym znalazłem się powozie: było ich razem ze mną piętnaście¹²⁵.

Stary małżonek, młoda dama i dandy umieścili się na jednej ławce, mężczyźni po brzegach, dama we środku; ten układ nie podobał się jegomości, koniecznie pragnął umieścić żonę na swym miejscu, lecz tej zmiana miejsca nie przyszła do smaku, siedząc przy oknie bała się cugu, głowa jej się zawróciła itp. Mąż, rad nie rad, był przekonany, uważałem jednak, że bacznie śledził wszystkie poruszenia drogiej połowicy i jej admiraatora. Starość jest tak zazdrosna, stooczny Argus musiał niezawodnie być starym, a młodą mieć żonę.

Dwóch hrabiów z zwolenniczką Terpsychory zasiadło bliską ławkę, rozmowa ich szła wesoło i żwawo. Tu się nie obawiano zazdrości męża, nie potrzebowano skrywać swych uczuć.

Chudy zdrowy doktor z tłustą chorą jejmością zasiedli przy sobie. Nieznosna rzecz w podróży chore osoby! Pani cierpiała na nerwy, wszystko szkodziło, turkot wagonu, dym maszyny, chmurka na niebie, słońce i dym cygarowy. Biedny lekarz podawał flaszeczki z anodynami¹²⁶ i solami. Cierpliwie jednak znosił kłopoty, znajdował się na dorobku, była jego, może być, jedyną pacjentką, jak ją opuszczać?

Łysy, przebiegłych ocz, żółty jurysta, jakaś dama w żałobie z dzieckiem i pół tuzinem pak i paczek, różnej wielkości i układu, ułan ustawicznie zacierający wąsa, chudy guwerner Francuz, obsypujący grzecznościami każdego, kto tylko chciał go posłuchać, i poeta ustawicznie wyglądający oknem, zamyślony, wzdychający na swej ławce, wśród 15 osób samotny, rozsiedli się tu i tam, jak przypadek lub chęci usadowiły. Ja, wtłoczony w kącik powozu, miałem za towarzyszy ławki: poważnego jegomości, dowiedziałem się później, że to był sekretarz poselstwa brazylijskiego w Rio Janeiro, i wąsatego, zamaszystego, opalonego od słońca, obywatela z prowincji.

Kilka minut zatrzymawszy się w Pruszkowie, dziesięć minut stawiliśmy w Grodzisku.

¹²⁴ Wał ziemny usypany w XVIII w. (tzw. okopy Lubomirskiego), mający pełnić funkcję kontrolno-sanitarną (umożliwiał kontrolę ruchu do i z Warszawy, w ten sposób zapobiegając szerzeniu się dżumy). Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska przebiegała linię okopów obok tzw. rogatki Jerozolimskiej. W sąsiedztwie okopów (po ich wewnętrznej stronie) wytyczono dzisiejszą ulicę Okopową.

¹²⁵ Powóz – wagony (powozy) Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej dzielone były na „działki” (przedziały), 8-osobowe w klasie pierwszej i 10-osobowe w klasie drugiej. Oznaczałoby to, iż relacjonowana podróż odbywa się w wagonie (powozie) trzeciej klasy.

¹²⁶ Anodyna – środek uśmierający ból.

Pierwodruk: *Podróż koleją żelazną z Warszawy do Częstochowy*, „Gazeta Codzienna” 1847, nr 338-343, 345-348; przedruk za pierwodrukiem, nr 340.

Wyimek z listu [fragment]

Kazałem się odwieźć dorożką do kolei żelaznej¹²⁷. Przybywam na dworzec, idę, aby się zapisać. Lecz jak się zdziwiłem, gdy zażądawszy biletu po polsku, usłyszałem za całą odpowiedź: „– *Was!*”¹²⁸. Powtarzam raz jeszcze, że chcę biletu. „– *Ich vertehe nicht!*”¹²⁹. A to wybornie – pomyślałem sobie – nikt tu nie umie po polsku? Zjawił się nareszcie jakiś człowiek, który ważyć przyszedł pakiety, i dopiero za pomocą jego bilet po niemiecku drukowany odebrałem¹³⁰. Tak więc na kolei żelaznej w mieście polskim, w kraju polskim, już trudno się porozumieć w języku naszym. Wyszedłem przed dworzec, widzę wąsatych, grubych, chudych urzędników w uniformach, ale wszystko Niemcy, nic tu polskiego nie masz, choć dawniej – przypominam sobie – gadano, pisano, że będą Polacy dzierżyć te posady; a tu przeciwnie; karmazynowe kołnierze i obwódki u czapek, napis na jednej lokomotywie „Polonia”; to tu wszystko, co Szczecinowi, berlińczykom, a i nam samym świadczy o zachowaniu narodowości. Zadzwoniono raz, drugi, usiedliśmy na swoje miejsce; z wielkim świstem poczęła się lokomotywa poruszać, ciągnąc za sobą wagony, i coraz szybciej i szybciej, aż nareszcie lotem ptaka leciała, wioski i lasy, jeziora, wszystko to migało się przed oczami. W półtorej godziny stanęliśmy we Wronkach...¹³¹

Pierwodruk: *Wyimek z listu*, „Przyjaciel Ludu” 1848, nr 33; przedruk za pierwodrukiem, s. 258.

¹²⁷ Chodzi tutaj o pierwszy poznański dworzec, wybudowany dla Starogrodzko-Poznańskiej Drogi Żelaznej (uruchomionej 10 sierpnia 1848 r.). Budynek wzniesiony został w Jeżycach w rejonie dzisiejszego starego ogrodu zoologicznego. Od miasta do dworca wiodła droga przez Bramę Berlińską. Komunikację z miastem zapewniały dorożki.

¹²⁸ *Was* (niem.) – co?

¹²⁹ *Ich vertehe nicht* (niem.) – nie rozumiem.

¹³⁰ Czyżby nie było słusznie, aby bilety były drugostronnie drukowane po polsku? [przyp. autora].

¹³¹ Wronki – miejscowość na północny zachód od Poznania.

Zygmunt Krasiński

List do Augusta Cieszkowskiego¹³²

[fragment]

1851, Drezno, 1-go czerwca

Mój Drogi Aug[uście]! Byłem aż w Szczakowie, pod samymi Maczkami¹³³. Tam pożegnałem się z Ojcem¹³⁴ i sam zostałem przez 3 godzin, czekając na pociąg wieczorny, co miał mię odwieźć na noc do Mysłowic. Ach! znasz Ty to miejsce? ten piasek na Saharze, piasek nagle wyległy z pośrodką łąk i lasów szląskich, jakby na oznaczenie punktu, w którym się zaczyna potęga nicestwa! i na tej pustyni sypkiej, żółtej, czyś widział te dwa sztrychy¹³⁵ czarne szyn kolejowych, podobne do dwóch równoległych, leżących, idących w nieskończoność knutów¹³⁶, gotowych co chwila podnieść się i wstrząść się, i spaść z góry... Dant nie widział Szczakowy i Maczek – bo i n a c z e j byłyby bramę, na której *Lasciate ogni*¹³⁷, wyobrazował!

Zygmunt Krasiński (zob. notka wcześniej).

Przedruk za: Zygmunt Krasiński, *Listy do Augusta Cieszkowskiego*, Edwarda Jaroszyńskiego, Bronisława Trentowskiego, opracował i wstępem poprzedził Zbigniew Sudolski, t. 1, Warszawa 1988, s. 605-606.

¹³² August Cieszkowski (1814-1894) – działacz społeczny i polityczny, filozof, współzałożyciel Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk; przyjaciel Krasińskiego.

¹³³ Szczakowa (dziś Jaworzno Szczakowa) to stacja graniczna Cesarstwa Austriackiego, leżąca w sąsiedztwie Mysłowic (stacji granicznej Królestwa Prus) i Granicy (stacji granicznej Cesarstwa Rosyjskiego, wzniesionej na terenie wsi Maczki; dziś Sosnowiec Maczki).

¹³⁴ Krasiński odbył podróż z Heidelbergu do Szczakowej (przez Frankfurt, Drezno, Wrocław), odprowadzając do kraju ojca, Wincentego.

¹³⁵ Sztrych (niem. *strich*) – linia, kreska.

¹³⁶ Knut – bat.

¹³⁷ *Lasciate ogni* [*speranza voi ch'entrate*] (wł.) – „Ty, który wchodzisz, żegnaj się z nadzieją” (przekł. E. Porębowicza); ostatni wers napisu na bramie Piekła w Pieśni III *Boskiej komedii* Dantego, Warszawa 1975, s. 34.

Wł. W... [Władysław Wiślicki]

Listy z podróży młodego artysty [fragment]

Berlin [1851]

Jadąc koleją żelazną, niepodobna zastanawiać się nad okolicami i miastami, które się przebywa, ale że się koniecznie nad czymś zastanawiać potrzeba, skoro nie jesteśmy machinami, dla zabicia więc czasu napomknę o samej Kolei Górnośląskiej. Jest to zwyczajem godnym naśladowania, że każdy hotel przysyła powóz przed banhof i zabiera podróżnych, którzy chcą w nim się umieścić, a następnego dnia odsyła w miejsce przez podróżnego oznaczone, za opłatą złoty jeden. Niemała to wygoda, przynajmniej, bo wędrowiec nie potrzebuje macać hotelu, troszczyć się o przewiezienie rzeczy, a tym mniej targować się o zapłatę. Nadto, po odebraniu paszportu, otrzymujesz go zawieszony w wagonie bez wszelkiego zachodu i straty czasu. Co do samych pociągów, to urządzone są starannie, a nawet okazałe. Na każdym wagonie znajduje się na wierzchu miejsce dla konduktora, który komunikuje się z maszynistą przez drut przeciwny. Chorągiewka, będąca w każdym powozie, służy za znak, którym w razie słabości lub innego wypadku ostrzega się konduktora, a ten natychmiast pociąg zatrzymuje. Wszystkie pociągi mają przyczepiony wagon pocztowy, a w nim skrzynkę do wrzucania listów, tak że pociąg już rusza, a listy jak grad sypią się jeszcze. Podobne skrzynki urządzone są przy każdej stacji, a urzędnicy pocztowi, siedzący w wagonach, natychmiast rozdzielają listy, zostawiając je w miejscach, gdzie były adresowane. Pociągi idą tu daleko wolniej, ale za to zatrzymują się długo: największy przystanek z Mysłowic do Wrocławia trwa 10 minut. Stacje są prawie co mila. Koleje po większej części ułożone podwójnie¹³⁸, wagony zaś przepełnione podróżnymi, stąd częste mijanie się pociągów, ruch, życie, zwłaszcza w kraju, gdzie wszelkimi możliwymi sposobami ułatwiają komunikowanie się ludzi między sobą.

Władysław Wiślicki (1829-1889) – muzyk (pianista), kompozytor, pedagog muzyczny, krytyk muzyczny. Starszy brat Adama Wiślickiego, redaktora „Przeglądu Tygodniowego”. Muzyczne wykształcenie zdobył w Warszawie, a uzupełnił je we Francji. Podróż, którą „młody artysta” przedstawił w serii czterech listów, trwała dwa lata (od jesieni 1851 r. do jesieni 1853 r.) i prowadziła przez Niemcy do Paryża (gdzie Wiślicki studiował w konserwatorium). Po powrocie do kraju Wiślicki zajął się pracą pedagogiczną w Instytucie Muzycznym.

¹³⁸ Niezbyt to precyzyjne: w 1851 r. jedyny dwutorowy odcinek znajdował się między Opolem a Koźlem (dziś Kędzierzyn-Koźle).

Prowadził przez 10 lat dział sprawozdań muzycznych w „Kłosach”. Był współzałożycielem Warszawskiego Towarzystwa Muzycznego (1871 r.). **Bibliografia:** Jan Kleczyński, *Władysław Wiślicki*, „Echo Muzyczne i Teatralne” 1889, nr 325, s. 609-611; *Antologia polskiej krytyki muzycznej XIX i XX wieku (do roku 1939)*, opracował Stefan Jarociński, Kraków 1955, s. 178-179.

Pierwodruk: Wł. W... [Władysław Wiślicki], *Listy z podróży młodego artysty*, „Dziennik Warszawski” 1852, nr 11-13, 18-19, 21, 248-251; przedruk za pierwodrukiem 1852, nr 11.

Józef Korzeniowski

Spotkanie w Salzbrun opowiedziane przez...

[fragment]

Siedzieliśmy, milcząc, w wagonie i dojeżdżaliśmy do Rokicin¹³⁹. Już było po jedenastej i południe zaczęło objawiać przybliżenie swe wymownym pomrukiwaniem głodu. Przywodził on nam na myśl trybunalskie miasto, do któregośmy się zbliżali, ową przeraźliwą muzykę, która tam wita spieszących do stołu podróżnych, i przeraźliwszy jeszcze głos gospodyni, biegającej od jednego gościa do drugiego i kładącej w ucho, temu bifsztok z kartoflami, temu polędwicę z sosem, innemu ową nieśmiertelną pieczeń cielęcą, z którą w żadnej polskiej i niemieckiej restauracji jeszcze się nikt nie rozminął. Głód i milczenie usposabiają człowieka do obserwacji; a że głód, oprócz tego, że zaostrza wzrok i pojęcie, daje jeszcze zły humor, obserwacje te bywają zwykle surowe i wypadają ze szkodą tych przedmiotów, które wówczas pod oko i krytykę podchodzą. Stąd to zapewne wynikło, że, siedząc w kacie i kiedy niekiedy połykając ślinkę na samą myśl tego bifsztoku, który mię czekał w Piotrkowie, znajdowałem, że wagon trzęsie, że okolica przed Rokicinami obrzydliwa i nudna, że kompania, z którą jechaliśmy, jakaś niesmaczna i twarze wszystkie brzydkie, ordynaryjne, niemające na sobie żadnego piętna myśli i niewarte zajęcia. Słowem, byłem w takim usposobieniu, że gdybym był wówczas siedział przy swoim stoliku i miał przed sobą jaką nową książkę, napisałbym może o niej tak, jak czasem o mnie pisze pan... ale dam pokój cytacjom. *Nomina sunt odiosa*¹⁴⁰.

¹³⁹ Rokiciny – miejscowość i stacja na trasie Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

¹⁴⁰ *Nomina sunt odiosa* (łac.) – Wymienianie nazwisk jest niewskazane (może powodować przykrości).

Stanęliśmy wreszcie w Rokicinach. Zaledwie konduktor otworzył drzwi i zawołał: – Rokiciny, pięć minut! – gdym potrącony został workiem rzuconym mi pod nogi przez jakiegoś fagasa w czapce z galonem i wkrótce ujrzałem chwytającą się za drzwiczki małą rączkę w nowiusieńkiej rękawiczce, potem wstępującą nóżkę, prześliczną co do formy i czystości obuwia, potem kapelusik elegancki, obłożony błękitnym powojem, i twarz trochę bladą, ale regularną i z wyrazem pełnym wymowy, który od razu i w przelocie niejako uderzał i zastanawiał.

Usunąłem się prędko i zrobiłem miejsce wchodzącej kobiecie, która mi podziękowała kiwnięciem głowy, wzięła swój worek i, ulokowawszy go przy przeciwnych drzwiczkach, na drugim końcu wagonu usiadła. Wszystko to zrobiło się z tym pośpiechem, do jakiego para przyzwyczała Europę. Wszakże mogłem dostrzec, że nowa ta towarzyska naszej podróży była młoda, piękna, kształtna, dość słusznego wzrostu, bardzo zgrabnej i foremnej kibici, że miała włosy ciemne, oczy błękitne, czoło gładkie i białe, usteczka trochę blade, ale prześliczne, zęby zdrowe i czyste. Ponieważ zaś zwróciła na siebie moją uwagę i zacząłem zaraz śledzić każde jej poruszenie, dostrzegłem także i to, że okazała cokolwiek niepokoję, widząc, że wagon prawie był pełny, i poglądała na jedno miejsce puste, które jeszcze zostało, niby z obawą, aby nie było przed czasem zajęte. Im dłużej przeciągały się owe pięć minut, które na stacjach naszych znaczą czasem dziesięć i piętnaście, w miarę dobroci herbaty i mocy araku, jaki się znajduje w bufecie, tym większy niepokój wybijał się na twarz mojej nieznajomej i oko jej duże i piękne jakby z trwogą patrzyło na każdą osobę, która do wagonu zaglądała.

Nareszcie zadzwoniono po raz pierwszy. Zdawało mi się, że głos ten dzwonnka wprawiał ją w mimowolne drżenie, że jej twarz jeszcze mocniej pobladła, że spojrzawszy ku drzwiczkom otwartym i widząc tylko kręcących się Żydów, jakby westchnęła i straciła już nadzieję, którą może długo wykarmiła w swym sercu. Pewny byłem, że kogoś wygląda, kogoś czeka, że ten ktoś nie przybywa i może wcale nie przybędzie. Gdym to wszystko wyczytywał na jej czole, w jej oczach i ruchach, przed drzwiczkami wagonu przemknął się spiesznie jakiś mężczyzna słuszny, wąsaty, z twarzą wyrazistą i przystojną. Nie zajął on do wagonu i poszedł dalej, ale nieznajoma dostrzegła go, lekkie wykrzyknienie, jakby chęć nazwania go i przywołania, wyszło z jej piersi, rumieniec na twarzy jej wystąpił i oczy błysnęły dziwnie, a jak dla mnie bardzo zrozumiale. Podniosła się nawet nieznacznie, chcąc zapewne pokazać się w drzwiach i dać znak, że się tu znajduje; ale się zmiarkowała, usiadła znowu i, zatarłszy rączki, okazała jakby zły humor i jakby zagniewanie czy na siebie, że się zdradziła, czy na owego pana, że nie spojrział właśnie tam, gdzie spojrzeć należało.

Wtedy zadzwoniono po raz drugi. Z daleka słychać już było krzyk konduktorów: „proszę siadać!” I stuk drzwiczek, które się zamykały, gdy nagle ten sam mężczyzna, zdyszany i spocony, stanął przede drzwiami, spojrzął do środka,

w oczach jego błysnęła jakby radość, i odtrącając konduktora, który mu perswadował, że tu już pełno, wszedł bez ceremonii pomiędzy nas, uderzył mnie workiem po kolanach, a obcasem w nagniotek i, obejrawszy się na prawo i na lewo, z owego jedyne miejsce, które było niezajęte, zrzucił pakunek jakiejś pani i, sapnąwszy, usiadł. Gdy był już pewny, że go nikt nie wyruguje, wtedy przeprosił moją sąsiadkę, starając się swoje manatki jakkolwiek ulokować, pomógł jej do zawieszenia tłumoczek na haku nad jej głową, na którym wisiał mój kapelusz, który zdjął i pomieścił naprzeciwko siebie i, usiadłszy znowu, odkrył głowę, obtarł fularem czoło, zagarnął palcami bujne włosy i, pogładziwszy wąsy, rozparł się, dobył rękawiczki i zaczął je spokojnie naciągać, wygładzając starannie palce i zapinając guziczki, z którymi dość długo się korowodził.

Nim się to wszystko zrobiło, ubiegliśmy już kilka wiorst, gdyż skoro ów jegomość wszedł, pociąg ruszył z miejsca. Przez cały ten czas nie spuszczałem oka z nieznajomej. Na twarzy jej widać było, że kontenta, że się uspokoiła; delikatny uśmiech przebiegł po jej ustach i zrobił ją jeszcze piękniejszą, ale oczy miała spuszczone i ani razu nie spojrzała na owego mężczyznę, którego pojawienie się tak ją uradowało i oczekiwanie jej zdradziło. On także jakby jej nie uważał, jakby jej nie znał, ani się z nią przywitał, ani słowa do niej nie przemówił. Czasem tylko spojrzał ukradkiem i wówczas we wzroku jego był blask jakiś niezwykajny, który zajaśniał na chwilę jak błyskawica i wkrótce zniknął w prawdziwej czy udanej obojętności. Mężczyzna ów mógł mieć już przeszło trzydzieści lat, był słuszny, dobrze zbudowany, odziany bardzo przystojnie i czysto. W rzeczach nawet, które z sobą przyniósł, jako to: w worku, którym mnie uderzył, w torebce podróźnej, wiszącej na jego ramieniu, w formie czapki, która leżała na jego kolanach, w rękawiczkach, które tak troskliwie i z tak wyraźnym akcentem salonowca wdziewał, okazywała się pewna elegancja, zdradzająca człowieka przywykłego do dostatków i nieżałującego sobie w zaspokojeniu zbytkowych nawet potrzeb. Nie wiem dlaczego przyszło mi na myśl, że to jest jeden z tych panów, pełnych przemysłu i przemysłu, co jak ptaki polne nie sieją i nie orzą, a mają zawsze wszystkiego pod dostatkiem, co w jesieni i zimie garną się tam, gdzie są jarmarki i zjazdy karnawałowe, a z przyjściem lata ciągną jak żurawie za granicę, do wód, ku złożonym salom Homburga, do Wiesbaden i ku malowniczym wzgórzom i parowom Bad-Badenu¹⁴¹. [...]

Tak dojechaliśmy do Piotrkowa. „Piętnaście minut!” – wywołane przez konduktora, pocieszającym echem rozległy się po pustych żołądkach podróźnych. Wszyscy się ruszyli i biegli co prędzej, żeby dopaść miejsca przy stole i talerzu, żeby

¹⁴¹ Homburg – Bad Homburg, uzdrowisko w Niemczech (Hesja), położone w sąsiedztwie Frankfurtu nad Menem; Wiesbaden – miejscowość uzdrowiskowa (ze źródłami termalnymi) w pobliżu Frankfurtu nad Menem; Bad-Baden – (dziś Baden-Baden), uzdrowisko w Badenii-Wirtembergii (Niemcy), na zachodnich zboczach Schwarzwaldy.

jakkolwiek przeżuć tę strawę, która nam miała do samego wieczora wystarczyć. Ścisk przede drzwiami był wielki. Żydzi i chrześcijanie, mężczyźni i kobiety, panowie i służcy, wszyscy równi w obliczu głodu jak w obliczu śmierci, cisnęli się do sali. Ja zostałem na chwilę w wagonie i czekałem aż się najgłodniejsi przetłoczą. Gdy się wówczas obejrzałem poza siebie, postrzegłem, że moja nieznajoma czytała z największą uwagą, a ów jegomość, gładząc wąsy, zapatrzył się na mój kapelusz jak Kant przy wykładzie krytyki czystego rozumu na guzik owego studenta, który mu do zebrania myśli pomagał. Oboje widać nie byli głodni i nie mieli zamiaru wysiąść. [...]

Gdy po uderzeniu dzwonka wrócił pierwszy do wagonu, postrzegłem, że moja nieznajoma z równą uwagą jak i pierwiej czytała, a ów jegomość z takimże samym natężeniem jak i dawniej kapelusz mój obserwował. [...] Dla mnie było to rzeczą prawie niewątpliwą, że piękna kobieta z lektury swej mało odniosła korzyści; że mężczyzna ów, patrząc w sufit wagonu, nie myślał wcale o zastosowaniu pary do ruchu i o tych cudach, które ona sprawia w naszym wieku, tak obfitym w wynalazki; że oboje nie dla zdobyczy ducha i myśli zostali sam na sam w wagonie i, umartwiwszy swe ciało, wyrzekli się piotrkowskiego obiadu; że zatem miałem powód mieć ich w podejrzeniu o jakiś tajemny stosunek i nikt się nie zadziwi, że ciekawie dochodził przyczyn, dlaczego udają obojętność, niby od siebie stronią, kiedy tyle wskazówek doświadczonemu oku mojemu mówiło, że albo już są bliscy siebie, albo wkrótce będą. [...]

Długo myślałem jeszcze o tej pięknej parze, którą widać przypadek jakiś zbliżył i tak harmonijnie nastroił. Dopełniłem w duchu historię i jej i jego; wymyślałem koniec taki lub inny tego związku, któremu raz krótsze, znowu dłuższe naznaczałem trwanie; słowem, bawiłem się tymi rojeniami do samej granicy, nic do nikogo nie mówiąc i nie patrząc prawie na te smutne lasy i błota, przez które biegnie kolej, aż pókim się nie ujrzał na wydmie piaszczystej, gdzie się wznoszą budynki ostatniego naszego banhofu i mury komory¹⁴². Zajęcia przy ulokowaniu się na noc, w hotelu improwizowanym i nieopatrzonem we wszystkie szczegóły gospodarskie¹⁴³, chodzenie ustawiczne za sługami, co nam mieli usłużyć, dopraszanie się to wody,

¹⁴² Stacja Granica (dziś Sosnowiec Maczki), położona na granicy Królestwa Kongresowego i Cesarstwa Austriackiego.

¹⁴³ W hotelu improwizowanym i nieopatrzonem – stacja kolejowa Granica, która od 1848 r. stała się ważnym punktem komunikacyjnym, została wkrótce wyposażona w hotel dla podróżnych, inwestycję często towarzyszącą dworcom. Niski poziom usług w przydworcowym hotelu potwierdza anonimowa relacja angielskiego dziennikarza *From Cracow to Warsaw*, drukowana w lipcowym numerze „Blackwood’s Magazine” z 1863 r. (korzystam z przedruku w: „Glasgow Herald”, 4 July 1863): „Ponieważ bezpośrednie pociągi z Krakowa do Warszawy przestały kursować, zmuszony zostałem spędzić noc na nędznej stacji granicznej Granica, gdzie ponury budynek, zamieszkały przez głuchą starą kobietę i nadąsaną, bosą służącą, pełni rolę hotelu, i gdzie mój wieczorny posiłek składał się z ochłapów szynki i herbaty, a moje łóżko, o bardzo wąskich ramach, miało brudną i gęsto zaludnioną [w domyśle: pchłami] pościel”.

to stołka, to ręcznika, to miednicy, słowem, najprozaiczniejsze w świecie kłopoty koło własnej osoby wybiły mi z głowy poetyczny stosunek dwóch bliźnich istot, co mnie tak żywo zainteresowały. Położywszy się wcześniej, pomimo hałasów, głośnego gadania i stukania podkutymi butami tak nazwanego kelnera, który biegł ustawicznie i na jednym końcu korytarza, odebrawszy jakiś rozkaz, na drugim już zapominał, kto go posłał i po co, zasnąłem mocno z tą ciężką myślą, że trzeba wstać o trzeciej, a o czwartej być już w wagonie. Nazajutrz, już po drugim dzwonku, dobiegłem do banhofu i ledwie miałem czas odebrać paszport i usiąść, gdyśmy ruszyli. W Szczakowej byłem jeszcze zaspany, w Mysłowicach¹⁴⁴ zbyt zajęty biletami i ekspedycją rzeczy; nie przyszło mi więc na myśl obejrzeć się, czy ów jegomość jest, czy go nie ma, czy jedzie sam, czy w towarzystwie tej interesującej pani, co go w Rokicinach wyglądała. W Kozel dopiero, gdzieśmy z pół godziny na pociąg wiedeński czekali, przeszedłem się pomiędzy wszystkimi podróżnymi, przeegzaminowałem wszystkie polskie fizjognomie, ale oprócz dwóch Żydów warszawskich, którzy tak jak i ja do Salzbrunn jechali, nikogo znajomego nie dostrzegłem. Kochanków nie było. Nazywam ich kochankami, bo mi instynkt mój powieściopisarski mówił wyraźnie, że nimi są rzeczywiście, i takem sobie to wbił w głowę, że o egzystencji serdecznego pomiędzy nimi stosunku nie wątpił wcale. Wszakże innymi zajęty przedmiotami, straciwszy ich z oczu, straciłem i z myśli i niemal zapomniałem o nich zupełnie, gdy trzeciego dnia w Wrocławiu znowu mi się przypomnieli.

Józef Korzeniowski (1797-1863) – powieściopisarz, dramaturg. Korzeniowski rozpoczął karierę pisarską jako dramaturg; z tego wczesnego okresu pochodzi m.in. niezachowana jednoaktówka z 1847 r. *Na stacji w Grodzisku* (sygnowana pseudonimem Kozłowski). Formę dramatu uprawiał też później, gdy zajął się powieściopisarstwem. W lecie 1855 r. pisarz przebywał na kuracji w Salzbrunn (Szczawnie-Zdroju) i Altwasser (dziś część Wałbrzycha). Realia tej podróży utrwaliło opowiadanie *Spotkanie w Salzbrunn*. Przedstawia ono historię pary przygodnie spotkanej w pociągu do Granicy. W Salzbrunn dochodzi do następnego spotkania: tu okazuje się, że młoda kobieta jest mężatką, a z mężczyzną z pociągu łączy ją ukrywany romans. Opowiadanie ma być ostrzeżeniem dla tych mężów, „którzy młode żony swe puszczają do wód same, bez opieki i kontroli”. **Bibliografia:** Józef Bachórz, *„Realizm bez chmurnej jazdy”*. *Studia o powieściach Józefa Korzeniowskiego*, Warszawa 1979, s. 351-354; Stefan Kawyn, *Józef Korzeniowski. Studia i szkice*, Łódź 1979, s. 209-240; Krystyna Poklewska, *Komedie Fredry wobec komedii Korzeniowskiego*, „Prace Polonistyczne” 1979 (35), s. 81-94.

Pierwodruk: Józef Korzeniowski, *Spotkanie w Salzbrunn opowiedziane przez...*, „Gazeta Warszawska” 1855, nr 259, 261-262, 264-266; przedruk za pierwodrukiem, nr 259, 261.

¹⁴⁴ Podróż z Warszawy do Wrocławia wiodła od Granicy przez Szczakową (pierwszą stację Cesarstwa Austriackiego), a następnie przez Mysłowice (pierwszą stację Kolei Górnośląskiej, położoną już na terytorium Królestwa Prus).

K. W.

Korespondencja znad brzegów Pilicy, Bugu i Narwi [fragment]

Dnia 8 sierpnia 1855 r.

Dzięki Bogu, jakem ja szczerze zapomnieć silił się o tej wesołej zawsze aż do zbytku Warszawie, tak Warszawa zdaje się, że zapomniała o mnie. Tak mi było pilno za rogatki miasta, żem pod pozorem wymaganej w ucywilizowanym świecie punktualności wyruszył do banhofu na godzinę przed odejściem pociągu. Kto sie przypatrzył miał ochotę charakterowi ruchu i obyczajów w banhofie warszawskim, dostrzegł już zapewne, że to ustronie inaczej całkiem wygląda jak sąsiednie o kilkanaście tylko kroków oddalone ulice miasta, chociaż porządek pewien, twarze pewne przypominają jak najmocniej Warszawę, chociaż chwilowo nagromadzona ludność z murów tego miasta pochodzi. Na godzinę i mniej przed odejściem pociągu cisza tu taka, jakby wśród najgłębszej nocy – nawet tu i owdzie drzemiące na ławkach członki służby kolejowej złudzenie obrazu tego powiększają. Na placu przed gmachem czysto i pusto zarazem; w sali czy sieni wielkiej banhofu cicho tak, że słycać wyraźnie ruch zegara; w bufecie jak po wielkiej maskaradzie służba zaspana kiwa się, ani zważa na przybywających, którzy by radzi jaką taką zawiązać gawędkę; zza okna zaś wygląda długi szereg wagonów, milczący, ponury, z wyrazem jakimś tajemniczym a srogim, ale w ogóle także drzemiący – a o kilkadziesiąt kroków w stronie ku alejom i miastu gwar w najlepsze; pocziwy ludek w połamanych nieforemnie pasmach spieszy się, kupuje, sprzedaje, słowem tak się krząta czynnie, jakby za chwilę już było dlań za późno. Podróżnik tymczasem błakający się po galerii banhofu tak mało zda się do tego bliskiego mu, zakłopotanego świata należeć, jakby się na wieki już z nim pożegnał, jakby go nigdy nie znał albo się nań srodze pogniewał. Wreszcie chwile oczekiwania prędko ubiegają; w mgnieniu oka pusta sala zaludnia się jakimiś myśliwcami; bo to wszystko z torebkami przez plecy, w podciętych surducikach, w różnokolorowych skrzydlatych kapeluszach, tak wesołe, tak zwinne, z wyrazem takiej determinacji i szczęśliwości w twarzy, jakby ich tam na pierwszej stacji milionowe spadki czekały. Już oni zda się nigdy do Warszawy nie wrócić, już jej nie potrzebują – nawet z siostrami, bracią, żonami, dziećmi obojętnie się żegnają. Bo też każda minuta drogą jest i niebezpieczną – już serce przeczuwa drapiący głos piszczałki; nie być wtenczas na stanowisku, przed swoim wagonem, strach, zgroza i hańba – a co najokropniejsza, strata owych tam na pierwszej stacji przygotowanych milionów. Już się stanowcza przybliżyła chwila – zapiszczała najprzerażliwiej po raz pierwszy owa piszczałka, otwierają się drzwi od sal różnoklasowych – i tłok w tej różnolicej

gromadzie tak wielki jak między drobiem, gdy mu jadło posypie karmicielka wiejska, jeden drugiemu wisi na karku, dzieci przez głowy ojcowie matkom i piastunkom podają; ktoś zapomniał oddać bileciku do matki, żony, męża i przez dziesiąte podaje go ręce; gorliwy przyjaciel zapomniał zawizowanego oddać pasportu nie myślącemu już i niewiedzącemu o Bożym świecie podróżnikowi – i błaga żandarma, tłumacząc mu się jak najobszerniej z powodów, aby go wpuścił na platformę; ten z dziecięciem zapomniał się pożegnać i zleca tę ojcowską czynność znajomemu; razem wzięwszy zamieszanie jak śród burzy, jak śród pogoni, jak śród pożaru, chociaż to zwykła, codzienna, regularna i najniezawodniejsza na wszystkie żywe i martwe posyłki okazja.

Już się wreszcie nieco uspokoiło; bieganie koło wagonów i zaglądnienie, gdzie miejsce coraz rzadszym się staje – ale ostatnia scena odjazdu nieodegrana, bo nie wszyscy potrzebni a czynni w komedii aktorowie przybyli. Kiedy powtórny a przedostatni świst gwizdawki echem się tylko powtarza i dogorywa, nowy a gwałtowniejszy, choć cząstkowy ruch, a nawet krzyk, którego dotąd brakowało, powstaje. Przybywają zadyszane i opakowane na wszelkie możliwe sposoby, zapóźnione wedle zwyczaju, podróżniczki – z wyrazem prawdziwej rozpaczki w oczach i głosie – w towarzystwie świty licznej, także porządnie pudełeczkami i woreczkami obładowanej. Wszelka pewność wygodnego siedzenia od razu sparaliżowana; jedna osoba z tego transportu przybyła do wagonu, w którym jeszcze trzech mężczyzn mogłoby się pomieścić, jest dostateczną do zapelnienia wszelkiej próżni, bo przed nią wchodzi naprzód przyzwoitej miary ręczny niby tłumoczek, z nią nie mniejszy worek na rękę, za nią na koniec jeszcze coś podręcznego, na wypadek zimna lub wilgoci. W pierwszej chwili pakuje się to wszystko bez żadnych względów na żyjące istoty; po pauzie dopiero i odetchnieniu następują przeproszenia i uprzątnięcie. Temu pozwolono się oprzeć na worku, temu usiąść na podręcznej okrywce, innemu ofiaruje się jeszcze coś pod opiekę – i tak po chwilowym zamieszaniu pakunek wagonu przychodzi do stanu, w którym już żadna zmiana, żaden przybytek miejsca mieć nie może. Przy każdym odejściu pociągu ta sama scena opóźnienia musi się powtarzać; zawsze wina opóźnienia, jak się potem okazuje, po zabranii niejakich stosunków znajomości z opóźnioną damą, spada albo na zegarek, którego ktoś zapomniał nakręcić lub nastawić z kolejowym¹⁴⁵, albo na zegar ratuszowy, który, jak utrzymuje niewdzięczna publiczność, co dzień inaczej chodzi (choć cała Warszawa świadkiem, że najpoważniej i najregularniej czas

¹⁴⁵ Czas kolejowy różnił się od czasu lokalnego. W Warszawie (i podobnie w innych miejscowościach) w połowie XIX w. zegary dworcowe wskazywały czas petersburski, zaś zegary miejskie – warszawski. Różnica wynosiła 37 minut (nastawiając zegarek na czas kolejowy, należało więc przesunąć wskazówki do przodu).

miastu naszemu wymierza), albo na koniec na dorożkę, która na czas nie przybyła. Kiedym miał przyjemność opuszczać Warszawę owego 2 lipca z rana – pociąg, nie wiem dla jakich miejscowych przyczyn, odszedł o 10 minut później, jak zwykle odchodzi, a – jeszcze otrzymaliśmy w wagonie naszym, nader wygodnym i przestronnym, powtórnym spóźniony dodatek jednej damy z pokojową służącą na pół minuty przed odejściem pociągu – i jeszcze ta dama nie miała czasu kupić biletu i zawizować pasportu – inne zaś panie na parę minut przed ostatnią przybyły w liczbie dość znacznej, bo we trzy, przyznały się potem, że miały poprzedniego dnia jeszcze odjechać i były już na kolei, ale nie zastały nic prócz wiadomości, że już od kwadransu kolej odeszła. Pomimo to jednak, nauczone już doświadczeniem, przybyły znowu za późno – tylko że tym razem szczęście przybyło z nimi, bo i pociąg później wyruszył. Zanotuję tu parę faktów ciekawych. Pierwszy, że z pięciu kobiet w wagonie cztery miało zegarki, aż z czterech zegarków jeden był nakręcony, inne zaś, jakkolwiek emaliowane, wskazywały najniewinniej godziny żadnego stosunku ze słońcem i czasem niemające; drugi fakt ciekawy – że wszystkie te panie potępiały jednozgodnie wymysł kolei żelaznych z powodu niepotrzebnej i tyrańskiej ich punktualności – a szczególnie zegar kolejowy, który, dla wygody i bezpieczeństwa pasażerów, iść, jak sądziły, powinien przynajmniej o pół godziny później od miejskich, bo, jak twierdziły także jednogłośnie, niepodobna z domu w drogę tak się wybrać jak do teatru; na koniec, że wszystkie, wedle własnoustnego zeznania, wstały dnia tego o 3 z rana, mając już wszystko w wiliją do drogi przygotowane, i... fakt ostatni, że wszystkie te panie, wchodząc do wagonu, odezwały się do żegnających je znajomych po francusku i to dobrą francuszczyzną.

Pierwodruk: K.W., *Korespondencja z nad brzegów Pilicy, Bugu i Narwi*, „Gazeta Warszawska” 1855, nr 245, 247-249, 252, 255-257; przedruk za pierwodrukiem, nr 245.

[Lucjan] Siemieński

Ustęp z wycieczki po okolicy podgórskiej

[fragment]

Ledwo kilka godzin temu, jak spieczonego czerwcowym słońcem i rozpalonym brukiem, zduszonego kurzawą i śwędem węglanym, uniósł pociąg kolei żelaznej, obdarzając niemiłym piskiem lokomotywy, dymem węgla, zaduchą wagonu i niezajmującą rozmową podróźnych. Byłem niby na świeżym powietrzu, ale

powietrza nie było; niby na polu, łące, na wsi, pod opieką szerokiego błękitu zasnętego gwiazdami, ale tego wszystkiego nie było w tym zasklepionym pudle, tylko mdlawy błysk lampy oświetlającej te same ludzkie twarze, które co dzień spotykam na ulicach... Oddałem się w ręce cywilizującej pary i pieszczącego komfortu, więc się mną opiekują jak głodnym lekarze, gdy weń wmawiają, że chory... Ale dość już tego! Pociąg się zatrzymał, a ja po chwili siedziałem w odkrytym wózku, który prędko rozstał się z nadwiślańską płaszczyzną i, wspinając się na coraz wyższe wzgórza, przeniósł mię w to szafirowe pasmo gór, tak malowniczo zamykające widnokrąg dla tysiąca siół rozsianych po obu brzegach Wisły.

Lucjan [Hipolit] Siemieński (1807-1877) – poeta, tłumacz, krytyk literacki. W 1848 r. Siemieński zamieszkał w Krakowie, gdzie najpierw był redaktorem odpowiedzialnym dziennika „Czas”, a później prowadził dział literacki pisma i redagował „Czas. Dodatek Miesięczny”. Podróż, z której relację zamieścił w tym piśmie w 1856 r., wiodła do Biecza w Małopolsce. **Bibliografia:** Adam Belcikowski, *Lucjan Siemieński*, „Biblioteka Warszawska” 1878, t. 3, s. 348-368; Maria Janion, *Lucjan Siemieński – poeta romantyczny*, Warszawa 1955, s. 259; Juliusz W. Gomulicki, *Lucjan Siemieński*, [w:] *Iskry z popiołów. 25 zapomnianych opowiadań polskich XIX wieku*, wybrał i opracował Juliusz W. Gomulicki, Warszawa 1959, s. 169-170; Maria Janion, *Zmierzch romantyzmu*, „Pamiętnik Literacki” 1963, z. 3, s. 313-332; Marian Małecki, *Lucjan Siemieński. Od wczesnych utworów do „Trzech wieszczów”*, opracowanie Stanisław Podobiński i Waldemar Skrzypczyk, Częstochowa 1997, s. 109-112.

Pierwodruk: [Lucjan] Siemieński, *Ustęp z wycieczki po okolicy podgórskiej*, „Czas. Dodatek Miesięczny” 1856, t. 3, przedruk za pierwodrukiem, s. 363-364.

[Zenon Leonard Fisz]

Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę [fragment]

Kraków, 4 listopada 1856 r.

Przestrzenie kraju naszego, nieprzecięte szosą ani żelazną drogą, są jeszcze tak ogromne, iż jadący z Ukrainy musi przebyć sto pięćdziesiąt mil drogi, zanim dojedzie do Warszawy. Dziś na Zachodzie mil sto pięćdziesiąt jest spacerem, a nie podróżą, i zajmuje najwięcej dwadzieścia godzin czasu. Bierze się podróżny tłumoczek do ręki, sygaro do ust, bilet do kieszeni i z książką wsiada do wagonu,

który go odstawi punktualnie o przepisanej godzinie i minucie na wyznaczone miejsce. U nas tę samą przestrzeń przebywa się w ciągu dni siedmiu, a często czternastu. Nic by to jeszcze; lecz podczas podróży ileż to przyjemności spotyka podróżnego! Nie licząc już do nich wypadków niezwykłych, owszem, licząc same rzeczy zwyczajne, jako to: noclegi, popasy, piaski, błota, deszcze, nocy ciemne, wyboje, mosty, mogą one stanowić pamiętny ustęp w życiu każdego, zapisać tę kartkę wspomnieniami, na które niejedyni nosi *pièces justificatives*¹⁴⁶ na własnych swych bokach. Wyznać trzeba, iż musimy posiadać dobrą dozę poetycznego pierwiastku, gdy często wszystko to nam nie przeszkadza robić odstępów poetyczne w opisach podróży i kołysać się na skrzydłach wyobraźni właśnie wtedy, gdy jedziemy po brewnach...¹⁴⁷

Lecz oto stajemy na debarkaderze warszawskiej kolei żelaznej¹⁴⁸, na tej najdalej ku wschodowi przeciągniętej nici z siatki, w którą się cała oplotła Europa. Rozstajemy się tu naraz z końmi, powozami naszymi, pocztylionami, karczmami i z miną Anglika, patrząc na zegarek, możemy powiedzieć wam, o której godzinie i minucie staniemy w Berlinie, Wiedniu lub Paryżu. Od tego punktu maleją dla nas przestrzenie, niwelują się góry, stają okazałe mosty i pyszne czekają hotele. Dwie równe, gładkie szyny żelaza leżą przeciągnięte za granicę kraju, a maszyna parowa, dysząc silnymi płucami, buchając kłębam dymu, gotową jest na pogwizd konduktora pociągnąć wężowy swój tułów po wyznaczonym ściegu. Podróżny tłumoczek w rękę, paszport i kredytywa w kieszeni – oto wszystko, co zabieramy z sobą. Nie pytamy się, czy wykarmiono konie, czy opatrzone powozy, czy wzięto wilczurę i puzderko; nie boli nas głowa o mosty, góry, noclegi, nie wyglądamy niespokojni, czy się nie zatarł biczowy i czy pijany Maciej nie zażywa zanadto dyszlowego. Zbiegamy się do wagonów na głos dzwonka, zabieramy miejsca według biletów, jak w teatrze, i naraz grupujemy się w osobne ciała, na którego chwilowe wyobrażenie złożyły się rozmaite warstwy społeczeństwa. Ileż na tych dwóch relsach¹⁴⁹ toczy się najrozmaitszych zamiarów, ile wycieka myśli, ile się tam roi wspomnień i goni celów!...

Rozpowiadać dziś czytelnikom o debarkaderze kolei żelaznej, jak wygląda i jakim sposobem odbywa się cały obrzęd przyjęcia podróżnego do wagonu; mówić o tym zwłaszcza w Warszawie, gdzie te rzeczy przestały być nowością – nie

¹⁴⁶ *Pièces justificatives* (franc.) – dowody.

¹⁴⁷ Brawno (ros.) – kłoc, kłoda.

¹⁴⁸ Debarkader (z franc. *débarcadère*) – dworzec kolejowy; mowa o okazałym i wielokrotnie utrwalonym obrazowo dworcu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (wzniesionym według planu Henryka Marconiego w 1845 r.).

¹⁴⁹ Relsy (ang. *rails*) – szyny.

wypada. Ależ moi szanowni czytelnicy! nie wszędzie w kraju naszym kolej żelazna jest rzeczą wiadomą i zaręczyć was mogę, że dziewięć dziesiątych nie widzieli jej wcale. [...] A więc, chcąc nie chcąc, musisz wysłuchać, „poczciwa” Warszawo, sprawozdania mego o tym, co ty sama wiesz daleko lepiej ode mnie.

Debarkader warszawski, mówiąc między nami, wygląda dość sobie pospolicie i w stosunku do wielu europejskich jest tym, czym stacja pocztowa w powiecie, stojąca gdzieś na partykularzu, której całym zasobem są dwie czwórki kalek i słupek malowany przed gankiem, w stosunku do stacji pocztowej stołecznego miasta¹⁵⁰. Na pół godziny przed odejściem pociągu zaczyna się ruch przy debarkaderze. Dążą z miasta karety, koczki, dorożki, przyspieszonym krokiem idą piesi podróżni, a wszyscy zaopatrzeni w rozmaite walizy, tłumoki, mantelzaki¹⁵¹ i węzłki. Wszelka indywidualność, przestąpiwszy próg kantoru, zamienia się na numer, przyjmuje stempel, odbija się jak palant z jednej strony na drugą, wreszcie grupuje się przy drzwiach głównych prowadzących do galerii i jak strzałka magnesowa zaczyna oscylować w jednym kierunku. Indeks zegaru łowi się ciągle okiem, a dzwonek uchem. Wtenczas warto jest przepatrzyć tę różnorodną grupę. Miasto zwykle przysyła tu wszystkiego po trochu, jakby próbkę każdej klasy, typu, wieku; słowem, wszystkiego, co posiada samo i prezentuje na ulicy. Tu jeszcze panuje ruch wzmożony. Każdy zajęty, śpieszący się, chwytając bilet, przeciska się z passporem, żegna się ze znajomym, siada, chodzi, przypomina, śmieje się, płacze lub zamyśla. Widzisz tu doświadczonych i niedoświadczonych podróżnych. Jedni żegnają się ze łzami, drudzy ze śmiechem, a inni z miną obojętną patrzą na zegarek i ludzi. Wtem zadzwoniono... otwały się drzwi na galerię i wszyscy posunęli się do wagonów zabierać miejsca. Wzmogło się stukanie drzwiczek, okna uniały się w twarze rozmaitego wyrazu, jeszcze rozmowy, jeszcze pożegnania, jeszcze tu i owdzie dłoń spaja się z dłonią, wtem ozwał się przeraźliwy świstek – silnym, taktowym buchaniem natychmiast mu odpowiedział kociół i cały szereg wagonów wysunął się z debarkaderu, pisząc w powietrzu jak fosforyczną zapalką ślad swojej drogi. [...]

8 listopada 1856¹⁵², Drezno

Wyjechałem z Krakowa 7 listopada. Poranek był pogodny, jasny, ale mroźny. Śnieg niewielki spadł w nocy i przyprószył ziemię i dachy. Wieże i kopuły starożytnych kościołów krakowskich powlekały się promieniami słońca, a krzyże

¹⁵⁰ Zdanie poprawione za wydaniem książkowym ([Zenon Fisz], *Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę*, t. 1, Wilno 1859, s. 132); w pierwodruku porównanie, niezgodnie z sensem, wypada na korzyść „debarkadera” Warszawy: „czym stacja stołecznego miasta w stosunku do powiatowej, której całym zasobem są czwórki kalek i słupek malowany przed gankiem”.

¹⁵¹ Pojemnik na płaszcz (z niem. *Mantelsack* – worek na płaszcz).

¹⁵² W pierwodruku omyłkowo: 1857.

błyszczały oślepiająco na tle roz pogodzonego błękitu. Rysunek całego miasta zrobił się nadzwyczaj wyraźny do najdrobniejszych szczegółów; rozmowy i kroki przechodniów dawały się słyszeć z daleka, a zarumienione twarze i żywe ruchy przypominały obrazki zimy, co już zazierała do Polski i nie dziś, jutro miała białym płaszczem okryć ziemię, a w stalaktyty poubierać lasy. W sali debarkaderu spotkałem kilku znajomych, których dłonie życzliwe ścisnąłem po raz ostatni, płacąc za ich przyjaźń współczuciem. Wreszcie odezwały się dzwonki i świstki, zwykłe sygnały pociągowe, po których się mocniej ścisną przyjazną rękę i gorętszy całus wyciska się na ustach, i oto po chwili znalazłem się sam jeden w wagonie z myślami moimi, z wrażeniami, z przewodnikiem w rękę i sygarem w ustach, niosąc to wszystko przy sobie, jak mnie samego szalonym pędem niósł wagon.

Do Mysłowic kolej żelazna krakowska jest tym w stosunku do kolei głównych, czym drożyna od sioła do sioła w stosunku do handlowych traktów. Przy stacjach pociąg zatrzyma się na chwilę, kilku Niemców poszwęda się przed taflą, chłopiec gdzieś zza węgła popatrzy na nas bezmyślnie, pykając fajeczkę pod nosem, a podróżny, nic nie mając do wyboru prócz kwadratu okna, przed którym przypadek umieścił mu kilka przedmiotów, studiuje formę imbryczka stojącego w oknie albo nagą ławeczkę pod gankiem. Zaledwie ma czas spojrzeć na to, gdy znowu odzywa się dzwonek, po nim natychmiast świstek – i znowu lecim.

W Mysłowicach panował ruch zwiększony. Drogi żelazne rozbiegają się stąd na trzy różne państwa¹⁵³; stąd każdy pociąg wytrząść tu musi pewną ilość podróżnych, a komora wytrząść i nadto przetrząść ich rzeczy. Dotąd ja, ty i on byliśmy w wagonach i tak znani byliśmy sobie; teraz ja i tłumok, ty i tłumok, on i tłumok stajemy w szeregu przed panem urzędnikiem celnym. Ma coś komicznego w sobie to przetrząsanie manatków podróżnych, gdzie często zamiast kontrabandy pan dyrektor, jak garderobiana oddająca bieliznę do prania, musi przepatrzeć koszule, majtki, spodnice, krynoliny i wtajemniczać się w rupiecia podejrzanego znaczenia, z których często żona robi sekret przed mężem i na odwrót. Mimowolnie jesteś świadkiem tego wywnętrzania się garderobowych tajemnic i podpatrujesz życie od strony odwrotnej, która niewątpliwie zasługuje na studiowanie, ale... nie na bieliźnie!... Widzisz tu, kto co kocha, na co szwankuje i czym sobie pomaga. Dziwna, iż francuscy romansopisarze, umiejący tak wszechstronnie skreślać charaktery ludzkie i budoary, nie zwrócili na ten szczegół uwagi i monopol wyłączny tych tajemnic zostaje dotąd w posiadaniu urzędników celnych... Tutaj to, niestety! podpatrzeć można, z czym nasi turyści i turystki powracają do kraju. Zamiast plonów

¹⁵³ Mysłowice leżały u styku trzech państw (Austrii, Rosji i Prus); granica przebiegała na wschód od miasta, przy zbiegu rzek Białej i Czarnej Przemszy. Bliskie usytuowanie Mysłowic zadecydowało o doprowadzeniu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej do stacji Granica (dziś Sosnowiec Maczki).

nauki, książek pożytecznych, obrazów artystycznych ten sam panicz, którego za miesiąc później obaczysz w ustawicznej pielgrzymce na jarmarki i bale, patrzącego górną na nasze polskie pisma i rozprawiającego o artyzmie i literaturze, właściwie wiezie z zagranicy tylko brodę francuską, fraki i tużurki ostatniej mody i kosmetyki; panie i panny: krynoliny, kapelusze, mantyle¹⁵⁴, bransoletki; a będzie to wyjątek, jeśli ktoś wiezie obraz kupiony u naszego artysty, notaty gospodarskie lub naukowe dzieło. Mysłowice wytrząsały właśnie balast tego rodzaju, który za chwilę miał obsiać całą Polskę wzorami cywilizacji zagranicznej, wywołać westchnienia i wykrzykniki podziwu, a więc następnie paszporta na przyszłą da Bóg doczekać wiosnę. Na komorach, podczas przeglądów podobnego rodzaju, najciekawszymi typami do studiowania są: stara elegantka i toaletowy kawaler. Co też to tam tłumoków i co tam za skarby! W Mysłowicach spotkałem dwa takie nieoczone wzory i trzeba było widzieć, z jaką zgrozą patrzali oni na świętokradzką rękę urzędnika, który z obojętnością wandalską rozrzucał po podłodze te arcydzieła, i jak je oni skrzętnie zbierali potem. Zatrzymano nas trzy godziny i pół. Salon niewielki, przeznaczony dla podróżnych, był wypełniony w całym znaczeniu tego słowa. Dano nam obiad nieszczególny, a kazano opłacić go drogo. W towarzystwie naszym było kilka ładnych towarzyszek, kilku prawdziwych turystów i gdy się zawiązała rozmowa, czas upłynął nieznacznie. Oni nam rozpowiadali o Paryżu, o Ems¹⁵⁵, o Baden; my im o Rosji, o Polsce, o urodzajach, cenach, pocztach i miejscowych odmianach. Jedna panna stara długo nie mogła przyjąć do siebie po klęsce, jaką zadał jej garderobie urzędnik, i, wsparta przez kawalera, domagali się oboje głośno reformy cel powszechnej. Zwolennicy wolnego handlu ani się domyślali zapewne, iż w Mysłowicach pozyskiwali tak potężnych stronników.

Zenon Leonard Fisz (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: [Zenon Fisz], *Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę*, „Gazeta Warszawska” 1856, nr 328; 1858, nr 345 (z przerwami); przedruk za pierwodrukiem: 1857, nr 115, 145.

¹⁵⁴ Mantyla (albo mantylka) – rodzaj welonu, okrywającego głowę i ramiona (z łac. *mantellum* – okrycie).

¹⁵⁵ Bad Ems – miasto uzdrowiskowe w Niemczech, w Nadrenii-Palatynacie.

F[ranciszek] S[alezy] Dmochowski

**Wycieczka do starych Prus, a mianowicie do ziemi
Chełmińskiej, Malborka, Gdańska i nizin
Nadwiślańskich, przez...
[fragment]**

Niewielki przeciąg bitego traktu rozdziela Świeć od Terespoła, stacji przy kolei żelaznej idącej z Bydgoszczy do Gdańska¹⁵⁶. Tam przesiadłem się do wagonu i doznałem wszelkich korzyści i niedogodności szybkiej jazdy, o której wspominałem na początku tego artykułu.

Droga żelazna, idąc w jak najprostszym kierunku, mija wsie i osady, zwraca się tylko, i to nie zawsze, do miasteczek. Przebywa zatem w zaludnionym kraju puste pól przestrzenie. Z daleka tylko widać piękne wioski, gotyckie kościoły, zamieszane folwarki. Daremnie chciałbyś tam wstąpić: parowiec, jak nieubłagane fatum starożytnych, ciągnie cię do naznaczonego kresu.

Tyle po drodze nasłuchiwałem się o moście pod Czczewem (*Dirschau*)¹⁵⁷, zbudowanym dla kolei żelaznej, która w tym miejscu przerzuca się na drugą stronę Wisły i dąży do Królewca, że umyśliłem zatrzymać się na noc w Czczewie i obejrzeć to arcydzieło tegoczesnego budownictwa, a przy tym wyboczyć do Malborka, dawnej stolicy Krzyżaków.

Wymurowano w korycie Wisły potrzebną liczbę arkad, o 172 łokci berlińskich¹⁵⁸ odległych jedna od drugiej. Ile kosztów, ile sztuki potrzebowało to przedsięwzięcie, nieraz wspominały pisma publiczne. Trzeba było umocnić piaszczysty ruchomy grunt Wisły tak, aby ciężar murów, a następnie ciężar żelaznego mostu

¹⁵⁶ Świeć (dzisiaj Świecie) – miasto położone nad Wisłą, na płn. od Bydgoszczy; Terespol – stacja kolejowa położona na szlaku Pruskiej Kolei Wschodniej (*Ostbahn*), biegnącym między Bydgoszczą a Tczewem.

¹⁵⁷ Most tczewski – najpotężniejszy obiekt inżynieryjny Pruskiej Kolei Wschodniej (*Ostbahn*), łączącej Berlin (przez Szczecin, Krzyż, Bydgoszcz) z Królewcem, dzieło inżyniera Karola Lentza i architekta Fryderyka Augusta Stülera. Budowę rozpoczęto w lipcu 1851 r., a ukończono w 1857 r. Dźwigary konstrukcji mostowej zrobione zostały ze stali zlewnej i miały postać kratownic. Długość mostu po oddaniu do eksploatacji wynosiła 785,28 m. Po obu stronach znajdowały się prostokątne wieże, między którymi wznosiło się pięć par wież filarowych. Szczegóły architektoniczne bram i wież nawiązywały do stylu gotyckiego (i do zamku krzyżackiego w Malborku). Podobnie wyglądał dużo mniejszy most przerzucony przez Nogat.

¹⁵⁸ Łokie berliński – miara długości stosowana w Prusach do 1872 r. (66,7 cm).

i przejeżdżających po nim pociągów mógł znosić. Pracą, znajomością sztuki i pieniędzmi zwalczono wszystkie przeszkody. Kiedy już gotowe były arkady, zaczęto zakładać po dwie belki żelazne, ciągnące się od jednej arkady do drugiej, a od siebie o 17 łokci odległe. Jakim sposobem belki długie na 172 łokci i złożone z kilkudziesięciu kawałów żelaza, pospajanych ze sobą nitami i śrubami, tak iż jedną całość tworzą, utrzymać zdołają i własny ciężar pokładu mostowego i pędzących po nim wagonów? Jest to pytanie, które zdumiewa nieświadomego, a którego rozwiązanie jest tryumfem tegoczesnego budownictwa. Zdawałoby się, że taka spajana żelazna belka skruszy się pod tym ciężarem, a przecież tak nie jest i nie będzie. Na belkach, idących od arkady do arkady, postawiono i przymocowano w właściwych odległościach prostopadłe słupy żelazne na 17 łokci (berlińskich) wysokie. Na nich położono z góry drugie takie belki. Dwie belki spodnie związane ze sobą poprzecznymi sztukami żelaza, a z dwoma górnymi uczyniono to samo. Lecz nie dosyć na tym. Dano ukośne sztaby od prawej strony do lewej i od lewej do prawej pod 45° kątem, wiążące górne belki z dolnymi w odległości łokcia jedna od drugiej, te sztaby przymocowano do belek górnych i dolnych, a nitami związane jedno z drugimi tam, gdzie się krzyżują. Z takiego wiązania wynikło, że cała ta budowla, ciągnąca się od jednej arkady do drugiej, tworzy jedną całość i ma taką siłę, a nawet daleko większą, jak gdyby kto ułzył jedną olbrzymią belkę żelazną wysoką na łokci 17 berlińskich, szeroką na tyleż, długą na łokci 172. Powiedziałem, że ma większą siłę, bo jest próżną we środku, o tyle więc jest lżejszą, a zachowuje tę samą moc przez powiązanie czterech ścian swoich, jak gdyby z jednolitej masy zrobiona była. Jest to więc, że tak powiem, wielka galeria z krat i belek powiązanych z sobą złożona, przez którą po podłodze ciągną się szyny podwójnej kolei żelaznej dla jadących z prawego brzegu Wisły na lewy i z lewego na prawy. Za galerią, na wystających sztukach poprzecznych belek, położone zostały chodniki dla pieszych, dosyć wąskie i galerią żelazną od strony wody zabezpieczone tak, że przechodzący nie mogą mieć żadnego zetknięcia się z parowcami i wagonami przebiegającymi po moście. Do tych wspinałych i kosztownych arkad, do tej olbrzymiej żelaznej galerii, most stanowiącej, dodajmy wspinały wjazd z kamienia ciosowego i cegły zbudowany, łączący się z dworcem kolei, a mieć będziemy chociaż słabe wyobrażenie całości tej budowli, którą sprawiedliwie Prusy chlubić się mogą.

Od Czczewa do Malborka jeszcze nie była otwarta kolej żelazna; dokończano budowy mostu pod Czczewem i drugiego na Nogacie pod Malborkiem¹⁵⁹.

¹⁵⁹ Szlak między Czczewem a Malborkiem uruchomiony został 12 października 1857 r.; mimo uruchomienia linii prace przy obu mostach (tj. pod Czczewem na Wiśle i pod Malborkiem na Nogacie) jeszcze trwały: budowle ostatecznie wykończono 8 grudnia 1858 r. (ceramiczne reliefy zdobiące most czczewski umieszczono rok później).

Franciszek Salezy Dmochowski (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: F[ranciszek] S[alezy] Dmochowski, *Wycieczka do starych Prus, a mianowicie do dawnej ziemi Chełmińskiej, Malborka, Gdańska i nizin Nadwiślańskich, przez...*, „Jana Jaworskiego kalendarz astronomiczno-gospodarski na rok zwyczajny 1858”; przedruk za pierwodrukiem, s. 69.

Józef Kremer

Podróż do Włoch¹⁶⁰

t.1: Droga z Krakowa do Triestu, opisanie Wenecji
[fragment]

*Dworzec kolei w Mysłowicach
(pogranicze pruskie)*

Cóż to się stały za dziwy! Te tłumy podróżnych, co z nami przeleciały koleją do Mysłowic, takie jakies rozmowne, gestykujące, uprzejme i gładkie. Mieszkańcy chwilowi wagonów tak dla siebie usłużni, poufali, jak gdyby byli jedną, dobrze wychowaną rodziną! Wszyscy względem wszystkich przesadzają w grzecznościach; zwłaszcza też piękna płeć odbiera od mniej pięknej dowody kornego hołdu. Ten przywleka stołki dla dam, ów objuczył się górą szalów, mantylek, torb i torebek podróżnych, haftowanych, ów przybiega z limoniadą, a znów inny skrapia chusteczki wódką kolońską. Wszak i sami panowie podróżni między sobą są nader uprzejmi, a do tego gwar, rozmowy, a czasem i uśmiechy skryte. Te uprzejmości i grzeczności iście cudem w naszym przecywilizowanym, samolubnym świecie. Dziwniejsza atoli jeszcze, że cała geometria wystąpiła na twarzach i twarzyczkach figurami czarnymi jak węgiel: koła, elipsy, trójkąty, trapezy, prostokąty itd. wykwitły to na skroniach, to na czołach lub brodzie.

Widzę jednak, że tych zjawisk dziwnych nikt sobie bez komentarza nie wyjaśni. Więc wytłumaczę, co się święci. Pociąg nasz, wyruszywszy ze Szczakowey, już, już dosięgał samej między krakowskiego i Prus, gdy szereg wozów naładowanych podobno cynkiem, umocowany z tyłu pociągu, odczepił się jakoś. „– Stój!

¹⁶⁰ W 1852 r. Józef Kremer otrzymał trzymiesięczny urlop od zajęć, który przeznaczył na wspólną z żoną wyprawę do Włoch.

stój!” – wołają konduktory. Maszynista, nie żałując sobie, jak zakręcił, tak osadził w miejscu nasz pociąg, który też stanął jak wryty. Lecz one wozy z cynkiem, rozmachane pierwotnym rozpędem, choć odcepione, goniły jeszcze śpiesznie za nami; dopędziły więc i ogromnym co się zowie szturkańcem dały znać o swoim przybyciu. Rozumie się, że podróżnym siedzącym w wagonach¹⁶¹ ani śniło się o całej tej historii. Jedni dumali spokojnie, inni ćmili cygara, a inni drzemali snem prawego; aż tu hałas i szturkanie ów straszliwy, zamaszysty; więc niektóre szyby pękły, kalecząc choć z lekka; więc zderzenia głów naprzeciw siebie umieszczonych; byli i tacy, co się z siedziska zsunęli; a jeszcze na dobytek skrzyneczki, cybuchy, pudła, zawieszane nad głowami, znienacka spadały na przestraszonych wojażerów. To wszystko odbyło się szybkością gromu. Wrzask i hałas. Wśród burzy i zamętu słychać tylko różne głosy gamy: „– Uciekajmy!” „– Ja wyskoczę!” „– Otworzyć okna!” „– Dalej wezwania i modlitwy. I znów: „– Nic to! nic to! Bądźcie spokojni!”. Ale daremnie. „– Gwałtu!” „– Wrzask, krzyk się wzmacnia. „– Uciekajmy! Ratujcie!” „– Ja wyskakuję!” – woła jakiś otyły jegomość, wciskając się w okno. „– Otwierajcie wagony!” – ktoś krzyknął głosem grzmiącym. „– Daję słowo honoru, że nie ma obawy” – krzyczy co gardła jeden z oficjalistów pociągu. „– Co mi tam po pańskim honorze!” „– Otwierać!” „– Wody! wody! Dama zemdlą!” „– Doktora! Doktora!” – woła drugi. Na koniec przecież się uspokojono, bo całe towarzystwo, wydostawszy się z wagonów, przekonało się, że nie ma czego się obawiać. Już i kilku skocznych kawalerów pobiegło do bliskiej strugi i do swoich kaszkiecików podróżnych nabrawszy wody, otrzeźwili zemdlone damy. I wszystko już się jakoś uspokoiło, gdy, niby znów na przyczynę, jakaś pani, co inne trzeźwiła i uspokajała, z wielkiego poruszenia sama doznała spazmów, nowe hałasy. Znów woda ze strugi, znowu wódka kolońska w robocie.

Teraz już burze hałaśniejsze ucichły, żwawy tylko gwar słychać. Podróżni, stojąc grupami około wagonów, nawzajem sobie opowiadają, co każdy myślał i o czym nie myślał w chwili zderzenia. Każdy zapewnia, że od razu był przekonany, że nie ma niebezpieczeństwa. Przecież dana wzajemna pomoc i wspólny strach zbliżyły ludzi do siebie; stąd wywiązała się ta grzeczność i uprzejmość, tak rzadka na kolejach żelaznych. Nawet owo zderzenie się osób jakoś spoufaliło ludzi. Ten pan, co z guzem po lewej stronie czoła, i ta dama, co z guzem po prawej stronie czoła, to pewnie *vis-à-vis*¹⁶² z wagonu. Przeprósiwszy się nawzajem, patrzcie jak teraz się prowadzą, miląc się do siebie. Ochłódł też i ów jegomość gruby, co to

¹⁶¹ W pierwodruku „na wagonie”; poprawiono za wydaniem: *Dzieła Józefa Kremiera z dodatkiem życiorysu i rozbioru prac Kremiera oraz notatek uzupełniających*, oprac. H. Struve, t. 6: *Podróż do Włoch*, t. 1: *Droga z Krakowa do Triestu, opisanie Wenecji*, Warszawa 1878, s. 30.

¹⁶² *Vis-à-vis* (franc.) – tu: siedząca naprzeciw.

gwałtem chciał wyskakiwać i z wielkim trudem ledwie zdołał uwolnić się na powrót z uciśnienia okna, w które się był zrazu wtłoczył. On to, stojąc wśród grup, najżywiej rozprawia, a dobywszy z pugilaesu nożyczek i kitajki angielskiej¹⁶³, której ogromny zapas z sobą woził, wystrzyga owe figury jeometryczne, stosując się niby do formy ran, czyli plasterki, potrzebne lub nie, wszystkich nimi częstuje, dyrygując ich ulokowaniem; a co który plasterek szczęśliwie umieści na twarzy, przy każdym powtarza: „– Wiecie, państwo, że ja miałem naprawdę wyskoczyć; jakże kontent jestem z tego małego przypadku”. „– Ja bym się był zupełnie i bez najmniejszego przypadku obszedł” – odpowiedział jakiś pan, który, jak znać z wymowy, berlińskiego rodu. „– To pewnie Sas” – rzekł z cicha do mnie ów pan z Berlina. „– A to dlaczego?” „– Bo oni wszyscy tacy, polują na awantury, aby się czym mieli przed żoną i dziećmi pochwalić, a najczęściej arcydziwacznie się do tego zabierają”. „– Czyli pan nie słyszałeś, co się niedawno stało w Dreźnie z onym Murzynem?” „– Nie słyszałem, ale wielce rad bym słyszeć”. „– Otóż jedna z najgłośniejszych kawiarni drezdeńskich, dla dodania sobie splendoru, przyjęła za garsona Murzyna. Jakiś jegomość przybywa z prowincji do stolicy, a słysząc o tym, co tchu śpieszy do kawiarni i każe, aby mu Murzyn podał kawy. Otóż – prawi sam do siebie – będę mógł już powiedzieć w domu, że mi istny Murzyn usługiwał; trzeba by go jeszcze jakoś zaczepić i wdać się z nim w rozmowę. I wiesz pan, jak on sobie w tym począł? Oto rzekł do Murzyna: – Waszeć zapewne nietutejszego pochodzenia?”

Tak mi rzecz opowiedział ów pan z Berlina. Co do mnie, ja tyle tylko wiem, że trudno o ludzi grzeczniejszych, rozumniejszych, pracowitszych jak Sasi.

Józef Kremer (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: Józef Kremer, *Podróż do Włoch napisał...*, t. 1, Wilno 1859 (fragmenty drukowane były w „Gazecie Warszawskiej” w 1856 r., od numeru 260, i w 1857 r.); przedruk za pierwodrukiem, s. 32-36.

¹⁶³ Kitajka angielska – gładka tkanina jedwabna (od ros. *Kitaj* – Chiny).

Józef Korzeniowski

Majątek albo imię. Komedia w 5 aktach [fragment]

REGINA:

Pani zapewne do nas przybyła koleją?

SĘDZINA¹⁶⁴:

Naturalnie. Choć stara, cenię wynalazki,
Gdy dobre. Znikły teraz wyboje i piaski;
I gdy kogo interes w termina zaprzagnie
Lub jak mnie, gdy serdeczna niecierpliwość ciągnie,
Miło jest spieszącemu tym żelaznym szlakiem
Kilka mil na godzinę przelatywać ptakiem.
Jedna jest tylko przykrość dla podeszłych ludzi,
Że czasem są w kompanii, co gniewa lub nudzi.
Tak i mnie się zdarzyło. Do tegoż wagonu
Weszły trzy młode panie. Z ich stroju i tonu
Poznałam, że to damy z możnych domów były,
Ciągłe też po francusku do siebie mówiły.
I ja także ten język i niezłe posiadam;
Lecz tylko z Francuzami po francusku gadam.
Nie chcąc się więc przechwalać zasługą tak lichą,
Przyczaiłam się w kącie i siedziałam cicho.

BASIA:

Domyślam się, co było rozmów tych przedmiotem.

SĘDZINA:

Naturalnie, najczęściej rozmawiały o tem,
Jak prędko się z nich której z domu wyrwać uda,
Jakie są za granicą rozkosze i cuda,
Jak to tam wszystko tanie, jak tu wszystko drogo,
Jak Francja jest bogatą, Polska jak ubogą.
Chociaż mię świerzbiał język i od gniewu wrzałam,
Ścisnęłam jednak wargi i milcząc słuchałam.
Aż jedna z nich przypadkiem drugiej zapytuje,
Czy się tak światły kapłan w Warszawie znajduje,

¹⁶⁴ Pisarz lokuje swą sympatię po stronie rzeczników tradycji i szczerego uczucia, a pochwałę kolei wkłada w usta Sędziny, najgłośniejszemu rezonującemu za tym, co naturalne i swojskie.

Co by ją po francusku wysłuchał spowiedzi?
Tu już nie dałam tamtej przyjść do odpowiedzi
I rozżalonym głosem rzekłam: Moje panie!
Przepraszam was, że polskie powiem wam kazanie,
Bo czuję, żeście Polki, chociaż tak mówicie.
Więc nie dość, że na obcych książkach się modlicie,
Jeszcze, by złożyć Bogu swe grzechy i żale,
Cudzoziemca wam trzeba i w konfesjonale?
Na cóż to? czy się chcecie dystygować¹⁶⁵ w tłumie?
Czy myślicie, że Pan Bóg po polsku nie umie?
I na to mu francuskie przesyłacie modły,
By prędzej poszły w górę i niebo przebodły?
Oj! nie wiecie, na jaką drogę was popchnięto,
Gdy mowa przodków nie jest dla was arką świętą,
Gdy gardzicie tym głosem, którym przed wiekami
Bóg ściśle się sprzymierzył z waszymi ojcami.
Macie rozum, niejedna was zaszczyca cnota,
Lecz to są właśnie grzechy waszego żywota.

(*Uśmiechając się dobrodusznie*)

Takie verba¹⁶⁶ im cięłam w żalu i w zapale.
A one zrazu niby nie zważały wcale;
Lecz potem, czcząc, jak myślę, moje białe włosy,
Słuchały mię z pokorą, pospuszczawszy nosy,
I nie zapomną pewnie danej im nauczki. (*Oddychając*)
Oj! trochę się zmęczyła. No, kochane wnuczki!
Czy jest dla mnie pokoik? bo już stare kości
Chcą spocząć.

ANIELA: (*chcąc jej przewodniczyć*)

Proszę, niech się babunia rozgości.

Józef Korzeniowski (zob. notka wcześniej). **Bibliografia:** Andrzej Wyśiński, „*Majątek albo imię*” w *Teatrze Rozmaitości przed powstaniem styczniowym*, „Pamiętnik Teatralny” 1962, nr 1, s. 120-124.

Wystawienie: Lublin 1859; Kraków 20 XII 1859; Wilno 31 grudnia 1859; pierwodruk: Józef Korzeniowski, *Majątek albo imię. Komedia w 5 aktach wierszem*, „Gazeta Codzienna” 1859, nr 261-265; przedruk za pierwodrukiem, nr 264.

¹⁶⁵ Dystygować – wyróżniać.

¹⁶⁶ *Verba* (łac.) – słowa.

Józef Korzeniowski

Podróżomania. Komedia w 4 obrazach przez...

[fragment]

(Scena na granicy¹⁶⁷. – Teatr przedstawia wielką izbę rewizyjną na komorze. Z boku stół, na nim papier, pióro i kałamarz; w kącie kilka pak i kufrów, para prostych stołków. Z lewego końca tylnej kurtyny wielkie drzwi wchodowe, z prawego wielkie drzwi wchodowe; z prawej strony z boku jedne drzwi do kancelarii, nad którymi napis: „Kancelaria”. Bliżej sceny drugie drzwi z okienkiem, nad którymi napis: „Przedaż biletów”).

Dwóch Strażników

PIERWSZY: *(ziewając)* Już zaczynają wracać bociany do gniazda.

DRUGI: *(ziewając)* A już, chwała Bogu, to może człek co oberwie. A dużo ich jechało do wód? bo ja tu nie byłem wtedy.

PIERWSZY: *(ziewając)* Ba, ba! co niemiara. Jak bywało uderzy dzwonek i po ciąg warszawski przychodzi, to ja zaraz ot, w te drzwi, na galerię i nuż ich rachować. Raz narachowałem pięćdziesiąt, znowu ośmdziesiąt, znowu wieczornym cugiem czterdzieści, znowu rannym sto, znowu wieczornym siedmdziesiąt, znowu rannym dwieście, wreszcie jak zaczęło być coraz więcej, plunąłem i dałem pokój.

DRUGI: Toż musieli wywieźć pieniędzy! żeby to człek miał choć z połowę.

PIERWSZY: Oho! żebyś miał choć połowę tyle groszy, ile oni wywieźli rubli, tobyś sobie dobra kupił i sam potem jeździłbyś za granicę.

DRUGI: Co to ja głupi albo chory, czy co? Diabli by mi kazali tłuc się po drogach i walczyć się po karczmach, kiedy by mi dobrze było i w domu.

PIERWSZY: Jakbyś był panem, to by cię diabli ponieśli tak, jak ich niosą. Czy to oni dlatego jadą, że chorzy? ani jednego nie widziałem chorego, a pojechało ich ze trzy tysiące i więcej.

¹⁶⁷ Akcja tej części sztuki rozgrywa się na położonej na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej stacji Granica (dziś Sosnowiec Maczki), dokąd dochodziła linia ze Szczakowej (stacja na terenie Cesarstwa Austriackiego, dziś Jaworzno Szczakowa). *Podróżomania* (odwołująca się do doświadczeń Korzeniowskiego z podróży śląskiej, ale napisana podczas pobytu pisarza w Nicei, zimą 1858 r.) wykpiwa modę na zagraniczne wojaże, której szerzeniu sprzyjały udogodnienia komunikacyjne. Wskutek braku funduszy bohaterowie kończą eskapadę we Wrocławiu, skąd wracają do kraju, usiłując przewieźć kontrabandę. Na granicy denuncjacja naraża podróżnych na rewizję osobistą i dotkliwą karę pieniężną. Przed finansową ruiną ratuje ich bogaty i rezolucyjny krewny.

DRUGI: A po cóż jeżdżą?

PIERWSZY: At! tak to już w nich coś wstąpiło, że jak przychodzi lato i najpilniejsza robota około gospodarstwa, to oni wtedy fajt¹⁶⁸ z domu za granicę, a tam sobie ekonom gospodaruje jak chce.

DRUGI: A podobno pań to zawsze dwa razy tyle co panów?

PIERWSZY: Eh! na te nie ma co gadać. Te przynajmniej nakupują za granicą różnych rupieci i jak powysiadają z wagonu i poznoszą ich kufry takie wielkie, żebyś sam się w nie schował, to zaraz obstąpią człowieka jak wrony, ta prosi, inna się uśmiecha i mruga oczkami, a niejedna wścibi człeku w rękę rubelka, żeby nie bardzo przetrząsał ich manatki. A co z panów, to nie ma żadnej pociechy. Każdy wraca goły jak święty turecki, tak ich tam gdzieś Niemcy i Francuzi obierają do czysta. Chyba że który przekrada trochę cygar, to się oberwie od nich jaką dwuzłotówkę.

DRUGI: Więc trzeba najwięcej pilnować imości?

PIERWSZY: Zwłaszcza, kiedy która tak jakoś bardzo gruba i strasnie się kręci koło swego kufra, i przysięga się na męża i dzieci, że nic nie wiezie.

DRUGI: To ta ma kontrabandę?

PIERWSZY: Ta pewniusięńko ma, choć żadna bez jakiej takiej kontrabandy nie wraca, bo one po to tylko i jadą.

DRUGI: Cicho! pan naczelnik. (*Wchodzi Naczelnik i Rewizor*)

NACZELNIK: (*ziewając*) Nie ma jeszcze sygnałów?

PIERWSZY STRAŻNIK: Zaraz, wielmożny naczelniku, w Szczakowej już dzwonieli.

NACZELNIK: Panie rewizorze! Czy to prawda, czy nie, co panu mówiłem, tego nie wiem. Dostyc, że się niektóre osoby skarżyły. Proszę być ścisłym, ale grzecznym. Łatwo jest bardzo poznać z fizjonomii tych, co nie wiozą. Nie należy więc bez potrzeby przerzucać kufrów do samego dna i miąć i targać rzeczy ułożone.

REWIZOR: Proszę wielmożnego naczelnika, toteż się tego nie robi, chyba że jest podejrzenie albo denuncjacja.

NACZELNIK: A teraz nie ma żadnej denuncjacji?

REWIZOR: Jest tu jakiś Żyd spod Rawy, który przyjechał wczorajszym cugiem z zagranicy i mówił mi, że chciałby wielmożnemu naczelnikowi coś powiedzieć.

NACZELNIK: Może to jaki łajdak i łgarz, który nam na próżno narobi ambarasu i przykrości podróżnym.

REWIZOR: Przepraszam wielmożnego naczelnika, że ośmielę się ostrzec, aby z nim pomówił. On nie ma wcale miny łajdaka. Owszem, zdaje się z Żydów majątniejszych. Napomknął mi, że ma ważną depozycję¹⁶⁹ do złożenia.

¹⁶⁸ Fajt – wykrzyknik, nagły skret.

¹⁶⁹ Depozycja – zeznania świadka.

Boję się więc, aby jej nie poniósł wyżej, jeśliby wielmożny naczelnik nie chciał go wysłuchać!

NACZELNIK: Gdzież on?

REWIZOR: Czeką w kancelarii.

NACZELNIK: Każe go pan zawołać.

REWIZOR: (*do Strażnika*) Małecki, zawołaj tu tego Żyda. (*Pierwszy Strażnik w[y]chodzi – słycać dzwonek*)

NACZELNIK: Otóż sygnał! (*Patrzy na zegarek*) Idź, niech posługacze znoszą prędko kufry podróżnych. Pociąg spóźnił się, mało mamy czasu.

(*Strażnik Drugi wychodzi w drzwi główne z drugiej strony. Mortko wchodzi ze Strażnikiem Pierwszym, który się oddala.*)

Józef Korzeniowski (zob. notka wcześniej).

Wystawienie: Kraków 1859; pierwodruk: Józef Korzeniowski, *Podróżomania. Komedja w 4 obrazach przez...*, „Pismo Zbiorowe Wydawane przez Józefata Ohryzko”, 1859, t. 2; przedruk za pierwodrukiem, s. 103–106.

[Jadwiga Łuszczewska]

Wycieczka do Gdańska przez Deotymę

[fragment]

Pozostając w Czczewie¹⁷⁰, niespokojnym okiem ogarniałam krajobraz, wskutek krzyżackiej burzy jeszcze wodą zalany; lecz mieliśmy kilka godzin czasu do rozporządzenia, można jeszcze było pójść odpocząć we dworcu kolei żelaznej.

Oprócz jednego Brunswiku, gdzie banhof słynie grecką harmonią swej budowy, nigdzie nie widziałam równie pięknego jak we Czczewie¹⁷¹; jest to prawdziwy

¹⁷⁰ Czczewo (dziś Tczew; niem. Dirschau) – miejscowość na południe od Gdańska.

¹⁷¹ Bahnhof w Brunswiku – mowa tu o zaprojektowanym w stylu klasycystycznym dworcu Braunschweig (Niemcy), dziele Carla Theodora Ottmera (okazały budynek, inspirowany Łukiem Konstantyna Wielkiego w Rzymie, zastąpił w 1846 r. wcześniejszą bryłę – zrealizowaną przez Ottamera w stylu neogotyckim). Budynek, o którym mowa, przetrwał do dzisiaj (choć nie pełni już funkcji dworca). Budynek tczewskiego dworca wybudowany został w latach 1856–1857, według projektu Fryderyka Augusta Stülera. Dworzec usytuowany był w rozwidleniu dwóch

wzór architektury dziewiętnastego wieku, utwór z samego żelaza i kryształu: najtrwalsze z najniebezpieczniejszym, połączenie dziwne a pociągające, jak ślub powiewnej dziewczycy z pancernym rycerzem, jak przejrzystość myśli ujęta w moc czynu.

Najpierwej wchodzisz do sali z trzech stron wyłożonej zwierciadłami, z czwartej ogromna szklana ściana przedziela ją od drugiej sali półkolistej; ta cała jest ulana ze szkła oprawionego w sieć żelaznych słupków, wiotkich i powikłanych, jakby gałązki rozłożystych drzew. Kierunek budowy tak zwrócony, iż gdziekolwiek staniesz, na wskroś wszystkich ścian, jak przez jedno okno, widzisz cały most¹⁷².

Rozgościwszy się na karmazynowej otomance, kazaliśmy podać podwieczorek i niedługo, przybrani w odzież stosowną na po-burze, idziemy złożyć pokłon miejscowemu zjawisku.

W parę minut byliśmy u wejściowej bramy. Wtedy coś mi się dziwnego stało, nie mogłam się odnaleźć z myślami, jak osoba, która ma sen tak nadzwyczajny, że nawet śpiąc mu się dziwi.

Most czczewski nie jest ani oparty na arkadach, ani zawieszony na drutach; siedm słupów, ogromnych jak pagórki, wznosi się, dwa na dwóch brzegach, pięć w Wiśle, między nimi niezmiernie przedziały, z których każdy czterystu stóp dochodzi; na nich położona jest skrzynia przezroczysta, z żelaza spleciona, tak długa jak rzeka. Składa się z czterech wstęp utworzonych przez belki szczożelazne, pozbijane i nitowane; dwie takie wstęgi ciągną się na dole, dwie w górze; cztery ściany między nimi są uwiązane z szyn żelaznych uplecionych ukośnie, jak szachownica, której by kwadraty pozostały próżne. Ta ukośność sprawia, że siła ciężaru leżącego w budowie mostu i ciężarów po nim przejeżdżających rozpryskuje się i rozdrabnia w tyle kierunków, iż wszędzie sama sobie znajduje równowagę; główna jednak moc leży w belkach górnych, których jest dwa razy więcej jak na dole.

Wybrano taki rodzaj budowy dla uniknięcia zniszczeń, jakie sprawia kra, kiedy się przerzyna między wąskimi arkadami; tu słupy są w odległościach zdolnych przepuszczać całe skały lodowe, a wydźwignięte tak wysoko nad wodę, że największe statki z podniesionymi masztami mogą pod mostem przepływać. Każdy słup taki zdaje się wysepką; usypany z granitów, bazaltów i niezliczonych innych

linii kolejowych *Ostbahn*: z Berlina (przez Bydgoszcz) do Królewca (Königsberg) i z Gdańska do Królewca. Obie linie zbiegały się tuż przed mostem na Wiśle; dworzec czczewski wzniesiony został na planie zbliżonym do trójkąta. Bryła uległa poważnym zniszczeniom w 1945 r.; po wojnie wzniesiony został nowy gmach, położony ok. 600 m na zachód, w osi linii: Bydgoszcz – Gdańsk. Resztki tzw. starego dworca obecnie niszczeją.

¹⁷² Scharakteryzowane tu pomieszczenie to obszerna poczekalnia z bufetem, oddzielona szklaną ścianą od poczekalni I i II klasy. Tę ostatnią zamykała od wschodu trójboczna, przeszklona ściana, położona w osi widokowej skierowanej ku bramie mostu kolejowego.

potęg przeciw wodzie, wygląda jak warownia falom niezdojta. Siła wiązań żelaznych sprawia, że pomimo, iż filary są tak rzadko na Wiśle rozstawione, skrzynia może od jednego do drugiego bez załamania się być przeciągnięta.

Wjeżdża się więc i wchodzi w samą skrzynię; jej ściana spodnia, równie przejrzysta jak inne, wyłożoną została drzewem, na którym pośrodku biegną szyny dla kolei żelaznej, po bokach drogi dla konnych i pojazdów; dla pieszych są dwa otwarte ganeczki na zewnątrz krat biegnące.

Wszedłszy nie tylko na most, ale tu można powiedzieć: w most, długo używaliśmy przechadzki pełnej co chwila niespodzianych uroków. Już sama moc budowy, tak dziwnej, że nic znanego nie przypomina, byłaby zdolną zdumieć najbardziej wymagające oko; lecz co powiększa wrażenie, to uczucie estetyczne, z jakim ją ozdobiono. Na dwóch brzegach u wejścia i wyjścia mostu wystawione są dwie bramy wspaniałe jak tryumfalne łuki; z każdego słupa wystrzelają dwie wieże, które po dwóch stronach skrzyni stoją niby jej strażniczki; bramy i wieże wybudowane są z mozaiki cegieł różnobarwnych, bladofiołkowych, niebieskich, seledynowych, pieścących wzrok swoją wzorzystością równie jak polotem gotyckich kształtów. Ale to wszystko można i w innych gmachach znaleźć; widok dopiero samej skrzyni nie ma nic sobie podobnego; wysoka jak nawa najwyższej katedry, lekka a silna jak upleć dziewiczych lasów, odznacza się jeszcze swoim kolorem; dla uchronienia żelaza od rdzy umalowano ją farbą gorąco czerwoną, i wygląda jak szpaler z ognia. Długość jej taka niezmierna, że kto stanie u wejścia, nie może dojrzeć wyjścia nawet w kształcie jasnego krążka; tylko mu się przed oczami coraz gęściej mieni zamęt czerwonej kraty. Za każdym poruszeniem widza pokrzyżowanie kratak inaczej się przedstawia, a jemu się wydaje, że to kratki się poruszają i w coraz nowy rysunek wiążą; jest więc w tej budowie nawet ułuda życia.

Toteż kto most ów tylko zamkniętym wagonem przejeżdżał, nie może mieć pojęcia o jego cudownej sztuce, a tym mniej o fantastycznym wrażeniu, jakie sprawia na wzroku przechodnia.

W połowie purpurowego krążanku ogarnęło nas mocne zdumienie; nadchodził ku nam człowiek, a raczej dziwo mające tylko kształt człowieka. Jego suknie, ręce, rysy twarzy i nawet włosy były czerwone, ale to tak czerwone, jak bywają krwawe widma ukazujące się w gorączce lub w baśni ludowej. Po niejakiem czasie poznaliśmy w nim jednego z malarzy powlekających czerwienią kraty mostu, który wówczas dopiero kończono. Nad bramami tylko co zostały umieszczone rzeźby z pięknymi alegoriami¹⁷³.

¹⁷³ Most w Tczewie oddany został do użytku w 1857 r., zaś dopiero w 1859 r. wstawiono w oba portale (zachodni i wschodni) ceramiczne reliefy („rzeźby”), wykonane przez Gustava Bläsera i Hermanna Schivelbeina. Kompozycja z portalu zachodniego (Bläsera), wychodząca na dworzec w Tczewie, przedstawiała otwarcie mostu przez króla Prus Wilhelma IV (władca ukazany

Ale nie dość nam było przechadzać się wewnątrz skrzyni i po zewnętrznych gankach; pragnęliśmy znaleźć jakie bardziej oddalone stanowisko, skąd by oczy nasze mogły całość mostu ogarnąć. Pokazano nam schody pięknie wymurowane, zstępujące nad samą wodę, od nich wywija się chodnik kamienny tak przeprowadzony, że można pod mostem przechodzić. Widzieliśmy nad głowami naszymi zawieszoną ową długą jarzącą klatkę, w której lokomotywy przelatujące niby małe czarne ptaszyny świegotały poświstem pary.

Nieco dalej wstąpiliśmy na wzgórze nadbrzeżne i stamtąd dopiero cały ogrom dzieła nam się uwiadomił; owe słupy samotne a mocne jak skały, czternaście owych wież kraśnych, we dwie grzedy rozkwitających, a między nimi aleja z płomieni, wszystko to mi się wydało urzeczywistnieniem tych czarodziejskich ogrodów, co prowadzą do miedzianych zamków o szklanych wschodach, gdzie mieszka królowna w niebieskich różach na głowie.

Z wolna, wielokrotnie oglądając się, odchodziłam od mostu i, wróciwszy do dworca kolei, jeszcze przez kryształowe ściany wpatrywałam się w pomnik, którego słupy świadczą o sile ludzkiej ręki, a żelazna pręda świadczy o twórczości ludzkiej myśli, nikłej a trwałej jak ta sieć kruszcowa. Przy tym wpatrywaniu się i herbacie upłynęło nam parę godzin. Parę godzin spędzonych na banhofie jest to album pełne jaskrawych obrazków; od czasu do czasu jakiś pociąg odchodzi; przez chwilę można widzieć krocie różnych pożegnań, w których oko dostrzega wszystkie stopnie uczuć odmalowane w uściskach, krótkich wyrazach i długich spojrzeń; za chwilę wszyscy pożegnani już są daleko, pozostali w milczeniu się rozchodzą i cisza zalega salę. Wkrótce inny pociąg nadjeżdża z hukiem podobnym zbliżającej się burzy, fala nowych gości zalewa komnaty, obsiada stoły i już jej nie ma... Między osobami wraz z nami oczekującymi malowała się także różność usposobień: jedni siedzieli samotnie zatopieni w gazetach lub podróźnych rachunkach, a wyraz ich twarzy dawał poznać, że umysłowe zajęcie przemienia godziny w chwile; inni wesoło biesiadowali, jakby chcąc dowieść, że w tym życiu, co pędzi szybko jak parowóz, trzeba szybko chwycić przelotną uciechę.

Przy zwiększającym się mroku lekkie filary i rzeźby przejrzysto wycinane, rzucając wielkie, fantasmagoryczne cienie, zdawały się rosnąć i kołysać. Około

został na koniu w centralnej części reliefu; na prawo od króla sportretowani byli twórcy mostu). „Alegorie”, o których tutaj mowa, to najpewniej płaskorzeźby umieszczone w trójkątach po obu stronach archiwolty: z lewej strony była to postać hutnika, trzymającego młot i arkusz blachy, z prawej – architekta ze zwojem rysunków (obie płaskorzeźby znalazły się na reprodukcjach, wkomponowanych w tekst relacji Deotymy). Ceramiczne reliefy (drugi, na portalu wschodnim, przedstawiał misję ewangelizacyjną Prus za panowania Wielkiego Mistrza Winricha von Kniprode) zostały zniszczone około 1925 r.

dziesiątej zapalono ogromne świeczniki, które wczoraj tylko w przejeździe do Malborka nam błysły; ich światła, powtarzane i łamane przez okna i zwierciadła, wokół gmachu łunę białą roztoczyły. O jedenastej i na nas zadzwoniono. Z widzów przemieniwszy się w aktorów, z nawałem tłumu rzuciliśmy się ku wagonom, które po jednogodzinnej jeździe zatrzymały się w Gdańsku przy dźwięku dziwnych i posepnych karylionów¹⁷⁴, głoszących północ z lasu miejskich wież.

Jadwiga Łuszczewska [pseud. Deotyma] (1834-1908) – poetka. W 1843 r. z rodzicami odwiedziła Kraków, a następnie Wiedeń (po raz pierwszy jadąc pociągiem). Debiutowała jako poetka w 1852 r. Towarzyszyła ojcu w podróżach „do wód”: w 1854 r. do Karlsbadu, a w 1855 r. do Ostendy. W następnym roku, zbierając materiały do poematów historycznych (do „tła malowniczego”), była w Poznaniu, Gnieźnie i Kruszwicy. W 1857 r. pojechała z ojcem na wyspę Rugię, a w sierpniu 1858 r. udała się do Malborka i Gdańska. **Bibliografia:** *PSB t. 18* (Andrzej Biernacki), s. 581-583; Zygmunt Kaczkowski, *Deotyma w Krakowie. List Zygmunta Kaczkowskiego do redaktora Gazety Warszawskiej*, Warszawa 1854, s. 44-45; Hajota [Helena Janina Pajzderska], *Deotyma. Sylwetka jubileuszowa*, „Tygodnik Ilustrowany” 1897, t. 1, s. 402-405, 434-435, 473-475; Adam Pług [Antoni Pietkiewicz], *Deotyma (Jadwiga Łuszczewska). Pamiętka jubileuszowa 1852-1897*, Warszawa 1900, s. 100; Aleksander Kraushar, *W sprawie Deotymy (Nieco uwag i wspomnień)*, „Tydzień Polski” 1922, nr 33-37; Józef Rokoszný, *Wspomnienia o Deotymie*, Radom 1934, s. 32; Juliusz W. Gomulicki, *O salonie literackim dwóch pań Łuszczewskich*, [w:] Jadwiga Łuszczewska, *Pamiętnik 1834-1897*, wstępem i przypisami opatrzył Juliusz W. Gomulicki, Warszawa 1968, s. 5-36.

Pierwodruk: [Jadwiga Łuszczewska], *Wycieczka do Gdańska przez Deotymę*, „Tygodnik Ilustrowany” 1861, t. IV, s. 155-156; przedruk za pierwodrukiem.

¹⁷⁴ Godzinna jazda z Tczewa kończyła się na gdańskiej stacji położonej z dala od Śródmieścia (obecnej stacji Gdańsk Główny), przy dzisiejszej ul. Toruńskiej; karyliony – zespół dzwonów na wieży ratusza w Gdańsku.

Aleksander Fredro

Z Przemysła do Przeszowy. Komedia w 2 aktach [fragment]

Amalia, Józia, Gamciewicz, Melania, później Kompozytor
(*Gamciewicz ma dużą torbę przez ramię, kapelusik węgierski, nieco przy-
ciasny. Spodnie nankinowe¹⁷⁵ za krótkie, krawatka niebieska; surducik ze świecą-
cymi guzikami i niezliczonymi kieszeniami. Torba druga w ręku i parasol*).

GAMCIEWICZ (*pierwsze słowa mówi za siebie, przy drzwiach. Potem
wskazując pierwszy stolik na lewo, do Tragarza niosącego płaszcz, potem zawie-
sza torbę na poręcz krzesła od ściany, parasol kładzie na stole*): Melanciu! uważaj
tam, dwa schody. Nigdy nie można być dosyć ostrożnym. No!... połóż to waćpan
tu. No!... a kuferek?... Żeby nie zapomnieli... No!... prędko przyjdzie pociąg
lwowski!¹⁷⁶

TRAGARZ: Tylko co nie widać.

GAMCIEWICZ: Gdzież kartę na kufer podziałem?... (*szuka po wszystkich
kieszeniach*). A to co!... Zdaje mi się, że miałem w ręku. A to co!... Może wypa-
dła przy wadze (*idzie ku drzwiom*). Ha!... jest! Nie można nigdy być dość ostroż-
nym, jadąc koleją. (*do Tragarza*) Czegoż chcesz? A! na piwo... Dobrze. Gdzież
podziałem sakiewkę? Maleńciu, nie wzięłaś?

MELANIA: Nie wzięłam.

GAMCIEWICZ: Poszukaj przy sobie. Przecież płaciłem za bilety... A bile-
ty? Dopiero miałem.

MELANIA: Bilety już mam.

GAMCIEWICZ: Dobrze. No!... ale sakiewka... (*szuka po kieszeniach*). Była
razem z paszportem... A paszportu nie masz?

MELANIA: Włożyłeś w boczną kieszeń.

GAMCIEWICZ: No!... prawda, w boczną kieszeń... Bo ja lubię ostroż-
ność... (*szuka po kieszeniach*). O!... O!... O!... Gdzie sakiewka zalazła, pod-
szewka rozpruta... błazen nie zaszył. (*Rozwiązuje bardzo długą sakiewkę i rozsy-
puje drobne pieniądze*) Otóż masz!... Niechże cię wszyscy diabli! (*Zbierając ze
Służącym*) Tego mi jeszcze brakowało... No!... O, tu i tam. Diabli nadali! Ot tam,

¹⁷⁵ Nankin – rodzaj tkaniny bawełnianej, nazwa od chińskiego miasta Nankin.

¹⁷⁶ Scena rozgrywa się w „salonie gościnnym” (w poczekalni i restauracji) na dworcu w Prze-
myślu.

jeszcze jeden szóstaczek¹⁷⁷. (*Tragarz, podnosząc pieniądze, posunął krzesło, na którym wisiała torba, aż pod samą ścianę*) Ot!... na, masz!... No!... (*do Służącego*) Prędko przyjdzie pociąg lwowski?

SŁUŻĄCY: Tylko co nie widać.

GAMCIEWICZ: Czas jeszcze napić się kawy?

SŁUŻĄCY: O! i bardzo. Pociąg zatrzymuje się tu dwadzieścia minut. Będą dzwonić, jak się zbliżać będzie.

GAMCIEWICZ: No!... proszę o dwie porcje kawy... bez cykorii... Bułeczki z masłem, a nie bardzo starym. No!... Ha, panie!... podróż to nie przelewki... A!... Pani Dorska!... Całuję rączki. Do nóg upadam.

AMALIA: Jak się masz, panie Ganciewicz. Co tu robisz?... Jedziesz gdzie?... daleko?

GAMCIEWICZ: Do Kalisbadu¹⁷⁸, łaskawa pani... Cierpię często na... No! ale tego nie wypada mówić... No! Doktorowie wyprawili mnie do Kalisbadu... Mówią, że jak dobrze... No!... ale tego nie wypada mówić... A panią gdzie Pan Bóg prowadzi?

AMALIA: Do Wiednia.

GAMCIEWICZ: Pojedziemy więc razem czas jakiś¹⁷⁹. No!... Będziemy trzymać się z sobą.

AMALIA: Bardzo chętnie.

GAMCIEWICZ: Małeńciu, nie wzięłaś mojej chustki? (*kicha*).

MELANIA: Nie wzięłam.

GAMCIEWICZ: Dziwna rzecz. No!... Dopiero nos ucierałem... (*kicha*). Mam taki katar... A!... jest. No!... Ale mego parasola nie widzę.

MELANIA: Kto jest ta pani?

GAMCIEWICZ: Pani Amalia Dorska.

MELANIA: Amalia.

GAMCIEWICZ: Może został w fiakrze?...

MELANIA: Amalia!... Czy nie rozwiedziona żona mojego narzeczonego, o której tyle słyszałam?

GAMCIEWICZ: A tak. Rozwiodła się z Karolem Dorskim, twoim teraz narzeczoną. Nie pamiętasz numeru fiakra?

MELANIA: Nie pamiętam... Ale oto parasol, leży na stole... (*stawia na stronie*). A to dziwne spotkanie!

¹⁷⁷ Szóstaczek (albo szóstak) – drobna moneta austriacka.

¹⁷⁸ Kalisbad (właśc. Karlsbad; czes. Karlovy Vary) – uzdrowisko w zachodnich Czechach ze źródłami alkalicznymi.

¹⁷⁹ Wspólna podróż musiała prowadzić przez Kraków do stacji węzłowej Przeszowa (Přerov).

GAMCIEWICZ: Nie widzę w tym nic dziwnego.
MELANIA: Pan Karol przyjedzie ze Lwowa, zastanie tu pierwszą swoją żonę. Jak to będzie?! Jak to będzie?!
GAMCIEWICZ: Jak ma być? No!...
MELANIA: Rozwiedzione małżeństwo teraz razem?
GAMCIEWICZ: Przecie się nie zjedzą.
MELANIA: Najwięcej, jeżeli zawarczą... i to prawda. Ależ ta pani Amalia bardzo ładna, czemuż się z nią rozwiódł?
GAMCIEWICZ: Alboż ja wiem. Rozwiódł się, a teraz może ożenić się z tobą. No!... A ona rozwiodła się z Karolem Dorskim, a teraz może pójść za naszego sąsiada, Kazimierza Alińskiego. No!
MELANIA: Prawda, prawda, słyszałam o tym.
SŁUŻĄCY (*do wchodzącego Kompozytora*): Uwważaj pan, abyś się znowu nie spóźnił jak wczoraj.
(*Kompozytor, włosy długie, bluza, czapeczka faldzista aksamitna, trzyma w ręku książkę i ołówek. Staje na środku sceny zamyślony, potem w głąb odchodzi. Ciągłe spotyka się z przechodzącymi, z którymi minąć się nie może*).
GAMCIEWICZ: A bilety nasze?
MELANIA: Ale mam, mam.
GAMCIEWICZ: Dobrze, pij kawę i zapłać, na mnie nie czekaj. Ja pójdę pierwszej... No!... trzeba być przezornym... (*idzie i wraca*). Deszczyk kropi, wezmę parasol. Ale gdzież podziałem. Dopiero miałem w ręku!...
MELANIA: Oto jest.
GAMCIEWICZ: Podróż, panie, koleją to nie przelewki! Śpiesz się zawsze, śpiesz, a nikt się nie spyta – można czy nie można. (*spotyka się z Kompozytorem, którego minąć nie może*). A to co! Tfy!... Nie mam czasu tańcować. No!

Aleksander Fredro (zob. notka wcześniej).

Powstanie: 1867; wystawienie: 20 lutego 1897 Kraków; pierwodruk: Aleksander Fredro, *Z Przemysła do Przeszowy. Komedia w 2 aktach*, „Biblioteka Warszawska” 1897, t. 1; przedruk za pierwodrukiem, s. 64-66.

Jakub Gordon [Maksymilian Jatowt]

Gdy się było młodym. Wspomnienia z podróży po szerokim świecie przez...

[fragment]

Już nie pomnę miejsca, dnia ani godziny – wspomnienia wielkich zdarzeń rozpościerają się na wiekiistości żywota – dosyć, że działo się to, czyli raczej miało początek, na którejś ze stacji między Lipskiem a Frankfurtem nad Menem.

Nudząc się samotnością pośród obcych wojażerów, zoczyłem tam był jej-mościankę, która mię bardzo zainteresowała.

I ona siedziała sobie samotnie jak milczący posążek na złożonym futrze, ale dziwna rzecz! że drugie leciuchne futerko z pętlicami miała na sobie, choć dzień był wprawdzie nieco chłodnawy, lecz wcale nie mroźny.

Ha! może jedzie z daleka, spod strefy lodowatej, z Petersburga lub Sztokholmu, i dlatego się wyfutrzyła. Zresztą, któż to zgłębi gusta kobiece?...

Tak rozumując, nie spuszczałem wzroku z pasażerki, a gdy w dzwon uderzono, poszedłem za nią do wagonu i, usiadłszy naprzeciw, zajrzałem jej w oczy – miała ciemne, przenikające, z gęstymi powieki, które się samorodnie fryzowały.

Oprócz tego zgrabny był owal jej twarzy i dowcip igrał na koralowych ustach. Spod kapelusza spadało w nieładzie kilka splotów tęgiego ciemnoblond futerka. Przy tym kibić miała proporcjonalną, nie tłustą, nie chudą, cerę jednostajną, poruszające się nozdrza i zadarty nosek, przez który rad byłem dojrzeć, co się w główce święci.

Trzeba dodać i na rękach dołeczki.

Tyle czytałem w życiu rozmaitych opowieści, tyle widziałem dramatów i komedii, gdzie intrygi miłosne postępowały szybko jak na welocypedzie¹⁸⁰, gdy mężczyźni umieli się należycie wziąć do dzieła, gdy potrafili tak urządzić sytuacje, że niewiasty nie miały powodu rumienić się za nich, iż nic szczególnego, skoro zdjęła mię ochota... być grzecznym dla nieznajomej.

Kupić, nie kupić, potargować nie zawadzi!

Tylko dwóch Anglików, sąsiadów, mi bruździło. Ich oczy bladoniebieskie, zimne, nieubłagane, zuchwałe, utkwione w nas jak dwa sztylety, śledzące najmniej-szego ruchu, gniewały mię i niepokoiły.

Niecnoty ośmielili się nawet przypinać mi łatki, a moją damę garnirować¹⁸¹. I tak:

¹⁸⁰ Welocyped – rodzaj roweru z pedałami napędzającymi przednie koła.

¹⁸¹ Garnirować – tu: komplementować.

Rudowłosy: Nieszpetna.

Chuderławy (z powagą): *Yes, sir!*

Rudowłosy: Apetyczna.

Chuderławy (tonem powątpiewania): *Yes*.

Rudowłosy: Uprzedził nas.

Chuderławy: *Ooo! yes!*

Rudowłosy: Patrzaj na jego ślepie... lubuje się jej warkoczami, bo sam łysy.

Chuderławy: Ale diabełki ślizgają mu się po łysinie.

Rudowłosy: Ha, ha!... he, he!... oh, oh!... hu, hu!... uf!... *Yes!*

Chuderławy: Jak się ruszy, to się posuń na jego miejsce.

Rudowłosy (z zapytaniem): *Yes?*

Chuderławy (z potwierdzeniem): *Yes!*

Obydwaj (spoglądając na nieznaną): *Yes!!* –

Bodajeście popękali, nudziarze, z waszym *yes* – pomyślałem – a ciemnooka uśmiechnęła się, zabawiona chorałem Anglików.

– Czy pani uwierzy – ozwałem się po francusku, korzystając z okoliczności – że oni na nas spisek knują, ci pocieszni przedstawiciele splenowego Albionu?¹⁸²

– Doprawdy?

– Najniezawodniej!... A jakkolwiek pewien jestem, że wdzięki pani nie są narażone na niebezpieczeństwo wobec tych oryginałów z porcelanowymi oczyma, wszelakoż...

– Proszę dokończyć! – rzecze słabą francuszczyzną.

– Wszelakoż... nazwałbym się szczęśliwym, gdyby mię pani przyjęła za swego *cavalier-servant*¹⁸³ podczas podróży. –

Uśmiechnęła się figlarnie, przyzwalając; ja zaś potoczyłem wzrokiem dumnie po Anglikach, aby im dać poznać, że już łoża zajęta, i zawiązałem z córeczką Ewy bliższą gawędkę tak, jak gdybyśmy się od dzieciństwa znali.

I pokazało się, że nieznaną była Litwinką, prześladowaną przez rząd ofiarą, zdążającą do Paryża, gdzie miała krewnych... możnych obywateli; lecz po drodze winna była zatrzymać się na pewien czas w Heidelbergu.

Po kilku stacjach oddalił się rudowłosy turysta wraz z chuderławym.

Spojrzałem na nóżki sylfidy¹⁸⁴, lecz te nie omieszkały schować się pod sukienkę (musiały być duże).

¹⁸² *Spleen* (ang.) – stan przygnębienia, ponury nastrój; Albion – starożytna nazwa Wysp Brytyjskich, nazwa pochodzi prawdopodobnie od białego koloru skał wapiennych (*albus* – łac. biały) lub od celtyckiego słowa *alp* (*alip*), oznaczającego skałę, klif, górę.

¹⁸³ *Cavalier-servant* (franc.) – mężczyzna opiekujący się zamężną kobietą.

¹⁸⁴ Sylfida – tu: dziewczyna z gracją.

Lecz wkrótce przyszło do tego, że głośna nasza rozmowa zamieniła się w mrućka, że Litwinka dziergała drobnymi paluszkami sznureczek od mego ćwikiera¹⁸⁵, i że ożywiona, zapomniawszy o swych troskach, o nieszczęsnym Wallenrodzie i przekwitłej romantycze Aldonie, mówiła mi wiele pięknych rzeczy.

Aż nareszcie ręce się nasze jakoś splątały, uściśnięły z animuszem i daliśmy sobie *rendez-vous* w Fuldzie¹⁸⁶, gdzie razem przepędzić postanowiliśmy dniówkę, iżby użyć miłego spoczynku, nasycając się widokiem czarownej okolicy.

Jakub Gordon [Maksymilian Jatowt] (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: Jakub Gordon [Maksymilian Jatowt], *Gdy się było młodym. Wspomnienia z podróży po szerokim świecie przez...*, Lipsk 1871; przedruk za pierwodrukiem, s. 129-131.

Notatki z wagonu [fragment]

Dirschau! – ozwał się chrypliwy głos pruskiego konduktora i zajechaliśmy na duży, wspaniały dworzec. Słyszając jednak nazwę tej stacji, zacząłem jej szukać w pamięci i mimo woli wąpiłem w moją umiejętność geografii, gdyż o takiej stacji nigdy nie słyszałem...

– Wszak to Czczewo, mój panie – ozwał się jakiś sąsiad z Poznańskiego, widocznie zdziwiony moją nieświadomością.

Więc z pocziwego Czczewa Dirschau się zrobiło i pod taką nazwą figuruje już na wszystkich podręcznych mapach. A stacja to ważna, bo leży na głównej drodze pomiędzy Petersburgiem a Berlinem i Paryżem, a wszyscy rosyjscy dygnitarze jadący do kąpieli i wszystkie śpiewaczki dążące na północne sceny jadają tam kolację i pijają szampana. Na żadnej też z większych stacji kolejowych, nawet w takim Hof w Bawarii albo w Avricourt¹⁸⁷, nie spotkasz tyle oryginalnie ubranych dam, nie zobaczysz tyle wagonów do spania znanej angielskiej kompanii¹⁸⁸ – co w Czczewie; petersburski świat kobiecy ma bowiem to do siebie, że nieraz

¹⁸⁵ Ćwikier (albo cwikier) – binokle, okulary.

¹⁸⁶ *Rendez-vous* (franc.) – spotkanie; Fulda – miejscowość w Niemczech, położona na trasie Lipsk – Frankfurt nad Menem.

¹⁸⁷ Hof – miasto w Bawarii w Niemczech i węzeł kolejowy; Avricourt – miasto w północnej Francji, ważny węzeł kolejowy.

¹⁸⁸ Anonimowy autor może mieć na myśli belgijską firmę Compagnie Internationale des Wagons-Lits, założoną w 1874 r. przez Georges'a Nagelmackersa.

w najoryginalniejszy sposób przesadza paryskie mody, a że lubi jeździć wygodnie, toć rzecz także wiadoma.

Przed kilku laty był w „Kłosach” lub „Tygodniku Ilustrowanym” rysunek mostu na Wiśle pod Czczewem¹⁸⁹, a rzeczywiście most ten wart ilustracji, należy bowiem do najwspanialszych mostów środkowej Europy i przewyższa co do wielkości i wspaniałości swego rywala spod Torunia¹⁹⁰.

Pierwodruk: *Notatki z wagonu*, „Gazeta Lwowska” 1875, nr 200; przedruk za pierwodrukiem.

¹⁸⁹ Mowa o ilustracji *Most kratowy pod Czczewem*, dołączonej do relacji Jadwigi Łuszczewskiej (Deotymy) w „Tygodniku Ilustrowanym” 1861, t. IV (nr 109).

¹⁹⁰ Most kolejowy w Toruniu (między dzisiejszymi stacjami Toruń Główny a Toruń Miasto), wybudowany został w latach 1870-1873 dla linii: Toruń – Insterburg (Pruskiej Kolei Wschodniej). Most, wzorowany na budowli tczewskiej, liczy 996,78 m długości. Podobieństwo rozwiązań architektonicznych dotyczyło m.in. dwuwieżowych bram wjazdowych i dekoracji rzeźbiarskich portali.





III. Czarowna jazda





Tomasz Łubieński

List do ojca [fragment]

Londyn, 14 czerwca 1839

Drogi Ojczy¹,

dzisiaj dopiero rano wróciłem z Birmingham, dokąd jeździłem z Walerym Krasińskim². Dnia onegdajszego wsiedliśmy na drogę żelazną o godzinie w pół do dziesiątej rano i stanęliśmy o godzinie w pół do drugiej w Coventry. Czas był prześliczny i z największym ukontentowaniem oglądałem te tak śmiejące się pola, czyli raczej łąki angielskie, rozwijające się następnie przed naszymi oczami coraz piękniejsze obrazy. Wjeżdżając zaś raptownie i niespodziewanie w te tunele, niepodobno nie doznać wzruszenia nieprzyjemnego przez pozbawienie raptowne zupełnego światła i przez ten szum od sklepieniów się odbijający.

Tomasz Łubieński (1784-1870) – generał, przedsiębiorca. Uczestnik kampanii napoleońskiej, brał udział w szarży pod Samosierrą, w bitwach pod Essling i pod Wagram oraz w forsowaniu Berezyny. W wojsku Królestwa Polskiego służył do 1816 r., a po dymisji zajął się działalnością gospodarczą. W 1825 r. współtworzył Towarzystwo Kredytowe Ziemskie, którego był także dyrektorem. Wspólnie z bratem, Henrykiem, uruchomił młyn parowy w Warszawie, zaś w 1829 r. uruchomił w swoich dobrach w Rudzie Guzowskiej (dzisiejszym Żyrardowie) fabrykę wyrobów lnianych. W 1830 r. razem z Henrykiem utworzył dom handlowy „Bracia Łubieńscy”. Uczestniczył w powstaniu listopadowym i dosłużył się rangi generała. W początkach 1839 r. udał się do Anglii, zabiegając o kredyty dla mającej powstać Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. W latach 1840-1841 był dyrektorem budowy tej kolei. **Bibliografia:** *PSB t. 18* (Stefan Kieniewicz), s. 502-505; *Tomasz hrabia Łubieński*, „Kłoso” 1870, t. 11, s. 201; Ryszard Kołodziejczyk, *Bohaterowie nieromantyczni. O pionierach kapitalizmu w Królestwie Polskim*, Warszawa 1961, s. 81-104.

Pierwodruk: Roger Łubieński, *Generał Tomasz hrabia Łubieński*, t. 2, Warszawa 1899, s. 257; przedruk za pierwodrukiem.

¹ Chodzi o Feliksa Łubieńskiego (1758-1848) – prawnika i polityka.

² Walery (właśc. Walerian) Skorobohaty Krasiński (1795-1855) – historyk i publicysta. W czasie powstania listopadowego wyjechał z misją dyplomatyczną do Anglii, skąd już nie wrócił, osiadł na stałe w Londynie i poświęcił się pracy naukowej.

Ł. z ks. G. Rautenstrauch [Łucja Rautenstrauchowa]

Ostatnia podróż do Francji. Ostatnie jej wrażenia przez... [fragment]

Jadąc do Wiednia, w Brunn³ dopiero kończy się to pasmo wyścigających się pięknnością widoków. Tam za to przywitał mię postęp, cywilizacja tegoczesna, ze swymi sztucznymi przemysłami. Para mię swą siłą porwała i lotem ptaka przez 20 mil niemieckich niosąc, w pięć godzin⁴ u bram Wiednia postawiła.

Łucja [Barbara] z Giedroyciów Rautenstrauchowa (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: Ł. z ks. G. Rautenstrauch [Łucja Rautenstrauchowa], *Ostatnia podróż do Francji. Ostatnie jej wrażenia przez...*, Lipsk 1841, s. 10-11; przedruk za pierwodrukiem.

Fryderyk Hechel

Człowiek nauki taki jakim był

Rozdz. X. Wyjazd za granicę z Nowowiejskim⁵ [fragment]

W lipcu 1843

Dnia 1 lipca o godzinie 7 po południu wyjechaliśmy z Krakowa; wielu łaskawych przyjaciół, jako p[an] Benoe z synem, major Miecznikowski, dr Woźniakowski, p[an] Liehman, rezydent austriacki, rozumie się, iż i moja luba Albertyna

³ Brunn – dziś Brno. Brno połączyła z Wiedniem odnoga Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda. Uruchomienie odcinka Lundenburg (dziś Břeclav) – Brunn (Brno) nastąpiło 7 lipca 1839 r.

⁴ Mila niemiecka liczyła 7419 m.

⁵ Wyjazd, o jakim mowa, miał posłużyć poratowaniu zdrowia profesora, faktycznie jednak był rodzajem podróży edukacyjnej (w stylu *grand tour*). Stanisław Nowowiejski był osiemnastoletnim młodzieńcem, który jesienią 1842 r. trafił do domu Hechla z Wołynia – dla nabycia ogłady

z Helenką byli przy naszym wsiadaniu do powozu. Za uderzeniem 7 ruszył wóz pocztowy, a my z łzami w oczach pożegnaliśmy nas odprowadzających.

Po przybyciu do Opola udaliśmy się do dworca za miastem, gdzie się nowo założona kolej żelazna rozpoczyna⁶. Jużem w kilku miejscach widział rozpoczęte koleje żelazne, ale nigdzie nie widział w ruchu tej maszyny nie widział i nigdzie nie widział jeszcze tą koleją nie jechał; od tego bowiem czasu przed 8 laty, gdy do kraju powrócił, w różnych miejscach w Niemczech koleje żelazne zakładać poczęto. Nie opisuję tutaj kolei opolsko-wrocławskiej⁷, bo komuż skład tego całego przyrządu nie jest wiadomy, przy tym w tej chwili, kiedy tę moją bazgraninę czytelnik czyta, koleje żelazne zapewne na wyższym nierównie stopniu doskonałości stoją. Atoli nie można nie dziwić się tej niezwykłej chyżości, z jaką taka masa ludu z jednego miejsca na drugie przenoszona jest. Istotnie, między wielu innymi wielkimi wynalazkami, w naszych czasach uczynionymi, wozy parowe i heliotyp⁸ tryumfem rozumu ludzkiego nazwać można. We trzy godziny przejechaliśmy z Opola do Wrocławia (12 mil niemieckich), gdzieśmy po 9 stanęli u znajomego nam konduktora pruskiego Lehmana⁹.

Fryderyk [Bogumił] Hechel (1795-1851) – doktor medycyny, profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego. Studiował w Wilnie, dyplom doktorski otrzymał w 1818 r. W 1820 r. rozpoczął kilkunastoletnią podróż po Europie, zwiedzając Warszawę, Kraków i Wiedeń. Poznał też Włochy, Francję, Anglię, Holandię, Skandynawie i Niemcy. W 1835 r. został profesorem medycyny na Uniwersytecie Jagiellońskim. Od 29 listopada 1839 r. do 1851 r.

i w celu uczęszczania na niektóre zajęcia uniwersyteckie. Ponad trzymiesięczna podróż (zakończona 15 października) w niewielkim stopniu realizowała cele zdrowotne (w pamiętniku mowa jest tylko o kąpielach w morzu), w dużo większym służyła celom poznawczym – zarówno dla Nowowiejskiego, jak i dla jego opiekuna.

⁶ W lipcu 1843 r., kiedy Fryderyk Hechel podróżował z Opola do Wrocławia, jego podróż mogła się rozpocząć na prowizorycznej stacji, która ulokowana była w rejonie dzisiejszego przystanku Opole Zachodnie (kolej dotarła tu krótko wcześniej: otwarcie odcinka do Brzegu nastąpiło 29 maja 1843 r.). Dworzec znajdował się zatem istotnie „za miastem” (po drugiej stronie Odry).

⁷ Faktycznie chodzi o Kolej Górnosląską.

⁸ Heliotyp – właśc. heliotypia, światłodruk; technika drukowania (reprodukcji), gdzie formą drukarską jest płyta pokryta substancją światłoczułą. Heliotypia pozwalała na osiągnięcie dużej wierności w reprodukcji.

⁹ Podczas wyjazdu na Zachód podróżnicy wielokrotnie jeszcze korzystali z pociągów; podsumowując podróż, Hechel drobiazgowo wyliczał: „Od czasu naszego wyjazdu z Krakowa dnia 1 lipca 1843 aż do naszego powrotu [15 października] ujechaliśmy: powozem zwyczajnym mil 294 $\frac{1}{2}$, statkiem parowym mil 297 $\frac{1}{2}$, wozem parowym, czyli koleją żelazną mil 164 $\frac{1}{2}$. W ogóle więc w tej podróży przez 3 i pół miesiąca zrobiliśmy mil niemieckich 756 $\frac{1}{2}$ ” (s. 201).

spisywał pamiętnik (jego wydawca dokonał w nim wielu poprawek i nadał tytuł). **Bibliografia:** *PSB t. 9* (Ludwika Krukowiecka), s. 327-328; Fr[yderyk] Ka[zimierz] Skobel, *Wiadomości o życiu Fryderyka Hechla prof. Wydziału Lekarskiego w Uniw. Jagiell.*, „Rocznik Towarzystwa Naukowego Krakowskiego z Uniwersytetem Jagiellońskim połączonego” 1852, t. 22, s. 118-134; Władysław Szumowski, *Nieznane portrety prof. Fryderyka Hechla i jego rodziny. Komunikat*, „Sprawozdanie Polskiej Akademii Umiejętności”, t. 44: 1939, nr 6: Wydział Lekarski, s. 262.

Pierwodruk: Fryderyk Hechel, *Człowiek nauki taki jakim był. Pamiętniki profesora Uniwersytetu Jagiellońskiego Fryderyka Hechla*, wydał z rękopisu oraz opatrzył przedmową, przypiskami i skorowidzem Władysław Szumowski, t. 2: *W Wolnym Mieście Krakowie 1834-1846*, Kraków 1939; przedruk za pierwodrukiem, s. 167-168.

[Lotem ptaka spadliśmy na Pruszków...¹⁰; fragment]

Lotem ptaka spadliśmy na Pruszków, gdzie zgrabny foksal według planu p[ana] Löwe¹¹ ma być wkrótce ukończony, a jak słyhać, zimą mają tam być bale i baliki. Cieszcie się warszawianie! Nie mogliśmy obejrzeć sali, bo rozdałana lokomotywa syczy, gwizdże; więc dalej na miejsca i zaledwie można było przekonać się, że jedziemy, aż tu przed nami stoi Grodzisk, a przy nim znowu piękny foksal z wieżą podług projektu p[ana] Schillera¹². I w nim będzie duża sala, gładka posadzka, gdzie niejedna Polka prześliźnie się przy odgłosie muzyki. Znowu lokomotywa zaśpiewała swoją piosenkę; posłuszni tej wielowładnej pani popędziliśmy

¹⁰ Prezentowana relacja ukazała się w numerze z 8 października 1845 r. (tj. z 20 października według kalendarza gregoriańskiego), pięć dni po otwarciu nowego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z Rudy Guzowskiej (Żyrardowa) do Skierniewic. Droga żelazna – czytamy we wstępie – „sięgnęła swym ramieniem Skierniewic”; autorem relacji miał być „jeden z odwiedzających to miejsce”.

¹¹ Foksal (foxał) – dworzec kolejowy; wyraz ten pierwotnie oznaczał w polszczyźnie miejsce publicznych zabaw (Szarmancki chwali się: „Potem koło dziesiątej, kończąc dzień przyjemny, / Foksalowe zabawy okrywał mrok ciemny”; J.U. Niemcewicz, *Powrót posła. Komedia w trzech aktach* [1791] oraz *wyбір bajek politycznych*, wyd. 9, opracował Z. Skwarczyński, Wrocław 1981, s. 51) i miał źródło w nazwie podlondyńskiej miejscowości (dziś w granicach miasta) Vauxhall, gdzie znajdował się park przeznaczony na rozrywki (tzw. Vauxhall Pleasure Gardens). Nowy sens powstał pod wpływem języka rosyjskiego: wyraz *wokzał* (od *Vauxhall*) nazywał budynek, który w kompleksie parkowym Pawłowska (dokąd w 1838 r. dotarła linia z Petersburga) pełnił funkcję sali koncertowo-teatralnej. Adolf Löwe (1811-1885) to znanym architekt warszawski.

¹² Nazwa „foksal z wieżyczką” odnosi się tutaj nie do budynku dworca, lecz do willi, zaprojektowanej przez Teofila Schillera (Szyllera, Szullera) (1819-1861), a wzniesionej na skraju parku w Grodzisku, w niedużej odległości od stacji kolejowej.

do Rudy Guzowskiej, mignęły się przed nami dachy osady fabrycznej Żyrardów¹³, a już trzeba było patrzeć na foksal w guście szwajcarskim przez p[ana] Gay zbudowany; będzie tu pięknie i wygodnie. „Komu w drogę, temu czas”, a więc dalej, lecimy przez piękny most sklepiony na Rawce, wyglądamy już Skierniewic. Wpadliśmy jakby do miasta szturmem zdobytego, do foksalu w guście mauretańskim podług projektu p[ana] Idźkowskiego¹⁴. Wrzawa, krzyk, stuk, służba kręciła się jak mucha w ukropie, jednakże pomału każdy coś dostał, a posiliwszy się i nasłuchawszy muzyki, puścił się oglądać osobliwości. Wszedłszy do parku, nie można opuścić altany w wysokim wiązcie urządzonej; pyszny widok, tu pałac, tam foksal, dalej most prześliczny o trzech arkadach pod drogą żelazną, jakby bogaty klejnot, tak sztucznie i misternie obrobiony¹⁵. [...]

Jak prędko leci lokomotywa, tak również prędko trzeba było zwiedzać Skierniewice. Odgłos dzwonka i gwizdanie maszyny zwołało podróżnych, zmrok zapadł, po ciemku więc gawędka prowadziła się, aż tu Warszawa zamigotała tysiącami światełek; każdy więc do domu z nowym projektem na przyszłość, a tą przyszłością droga już ukończona do Łowicza¹⁶. Szczęśliwa podróż, do widzenia w Łowiczu.

Pierwodruk: „Kurier Warszawski” 1845, nr 267, s. 1286; przedruk za pierwodrukiem.

¹³ Ruda Guzowska to nazwa wsi, gdzie znajdowały się dobra hrabiego Henryka Łubieńskiego i gdzie powstała stacja Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej; nazwa osady fabrycznej Żyrardów wzięła się od nazwiska Filipa de Girarda, wynalazcy i dyrektora przędzalni lnu, która przeniesiona tu została z podwarszawskiego Marymontu w 1829 r. Wspomniany tutaj Jan Jakub Gay (1801 lub 1803-1849) zaprojektował m.in. budynek Banku Polskiego (1828-1830) w Warszawie (przy dzisiejszym pl. Bankowym).

¹⁴ Pierwszy dworzec skierniewicki został zaprojektowany przez wybitnego warszawskiego architekta, Adama Idźkowskiego (1798-1879); szczegóły architektoniczne i ozdoby budynku wykorzystywały motywy orientalne (mauretańskie) i renesansowe.

¹⁵ Rozległy skierniewicki park krajobrazowy położony jest w sąsiedztwie dworca, nad rzeką Łupią (Skierniewką); mieści się tu pałac arcybiskupów gnieźnieńskich (wzniesiony w początkach XVII w.). Od 1820 r. park stał się własnością Wielkiego Księcia Konstantego. Wspomniany obiekt inżynierski to kamienny most na Skierniewce (o długości 30 m), wzniesiony na odcinku Skierniewice – Łowicz (później: Skierniewice – Piotrków Trybunalski).

¹⁶ Odcinek ze Skierniewic do Łowicza uruchomiony został 3 (15) listopada 1845 r., a zatem prawie miesiąc po publikacji przedstawionej relacji.

[Henryk] Manswet Aulich

Dziennik dwunastoletniej misji apostołskiej na Wschodzie przez księdza..., reformata z Krakowa [fragment]

Nareszcie dnia 23 sierpnia [1843], podziękowawszy szanownym zakonnikom za chętnę przyjmowanie mnie w swoim klasztorze, wyjechałem z Wiednia koleją żelazną i bez żadnego wypadku stanęliśmy o 3 godzinie po południu w Lipniku¹⁷. Nie mam co tu opisywać, bo ciągły jednostajny turkot maszyny, pobudzającej do ruchu za pomocą pary cały ciąg wozów, i chwilowe zatrzymywanie się tylko na stacjach właściwych nie nastroczały mi żadnej myśli, a ja tym jedynie zajęty byłem, aby lotem sokoła przelecieć można przestrzeń otaczającą mnie jeszcze od starożytnego naszego grodu¹⁸, a bardziej jeszcze od, dawne wieki pamiętających, murów naszego spokojnego i cichego klasztoru, gdzie znowu tylko rodzinną mą mowę słyszeć, znowu między swoimi ziomkami i braćmi znajdować się i znowu wspólnie z Polakami będę mógł zasyłać modły przed tron Najwyższego. Tymi myślami zajęty, przybywszy do Lipnika, ostatniej stacji kolei żelaznej, wsiadłem do dyliżansu i w towarzystwie kochanego Sokalskiego, obywatela tu-tejszego, i innych czterech Polaków wyjechałem z Lipnika zadumany; [...].

Manswet [imię chrzestne: Henryk] Aulich (1793-1861) – franciszkanin, misjonarz. Pod koniec 1831 r. wyjechał do pracy duszpasterskiej do Konstantynopola, a potem do Smyrny. W sierpniu 1843 r. wrócił do Krakowa (statkiem do Warny, potem Dunajem do Wiednia, a stamtąd koleją do Lipnika i dalej dyliżansem; *PSB* mylnie podaje, że chodzi o Lipnik pod Białą). **Bibliografia:** *PSB t. 1* (Ks. Józef Krzesikowski, T. J.), s. 186-187.

Pierwodruk: [Henryk] Manswet Aulich, *Dziennik dwunastoletniej misji apostołskiej na Wschodzie przez księdza..., reformata z Krakowa*, t. 2, Kraków 1850; przedruk za pierwodrukiem, s. 234-235.

¹⁷ Podróż z Wiednia do Lipnika nad Beczwą odbył Aulich po trasie Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (*Kaiser Ferdinands-Nordbahn*).

¹⁸ Idzie o Kraków.

Józef Brzowski

Jazda koleją żelazną (Wrażenia artystyczne w podróży po Niemczech i Francji przez...)¹⁹

Wiek dziewiętnasty, wiek wygórowanego przemysłu i zadziwiających wynalazków, jest epoką, w której wymysł ten, jakby czarodziejski, ogarnął myśl powszechną, a użytecznością swoją niesłychane korzyści społeczeństwu zapewniając, wywołał wszystkie prawie krainy do przyjęcia go w praktykę pomimo olbrzymich wysiłków materialnych, jakie za sobą pociąga!

W rzeczy samej, dowcip i rozum ludzki zdobył się na dzieło, któremu zeszłe wieki, jak improwizowanej bajecznej fikcji, ledwie wiarę by dały, a przyszłe podziwiać i uwielbiać będą, ciesząc się nieobrachowanym z niego owocem.

Kolej żelazna, która dziś w tak rozlicznych punktach kraje niemieckie przecina, w roku czterdziestym trzecim nie była tyle upowszechniona; dlatego drezdeńska była ważnym dla podróżnych przedmiotem²⁰, tym bardziej, iż prowadziła do miasta Lipska, które w handlu lądowym tak znakomite miejsce zajmuje.

We wszystkich sprawach ludzkich jakże znaczącym jest zysk czasu i łatwość komunikacji; zaiste, gdy się zapędzimy w obrachunek tego zysku, jaki nam kolej żelazna daje, niezawodnie znajdziemy go zwiększającym się w geometrycznym postępie.

W czasie jarmarku lipskiego kurs takowy kilka razy się dziennie odbywa i wówczas tysiące osób zalega wagony; na czas wyznaczony i ja pospieszyłem, aby się zapoznać z czarowną jazdą. Lokomotywa już wrzała napełniona ogniem, a skutkiem parcia pary kapryśnie syczała. Stała jak ogromne działo mające zionąć tysiącem gromów, jak balon, który co chwila obiecuje wzbić się w nadpowietrzne szlaki, a ludzie zataczają wagony, administracja czyni rozporządzenia, zaś publiczność, zalegająca przybytek przedmurza wyprawy, spokojnie oczekuje jakby rozpoczęcia uroczystości i z należąca pilnością wygląda skinienia, co ma jej spodziewany los zawyrokować.

¹⁹ Szkic rejestruje wrażenia z przejazdu pociągiem, co miało miejsce podczas podróży, jaką Józef Brzowski odbył w 1843 r. do Poznania, Wrocławia, Salzbrunn, Töplitz i Drezna. Muzykowi towarzyszyła jego utalentowana córka Jadwiga. Podtytuł może wskazywać, że szkic miał zostać dołączony do relacji z pierwszej zagranicznej podróży z 1837 r. (*Wrażenia artystyczne z podróży po Niemczech i Francji...*), opublikowanej po latach we fragmentach.

²⁰ Kolej drezdeńska – pierwsza niemiecka linia kolejowa, łącząca Lipsk (Leipzig) z Dreznem (Dresden), oddawana do użytku sukcesywnie w latach 1837-1839.

Wtem oddźwięk dzwonu zawezwał podróżnych do zajęcia miejsc im należnych, wszystkie wagony przepełnione, lokomotyw jeszcze bardziej swe pomruki rozdał, wymiarkowano siłę pary, wszystko w pogotowiu, a jakby dzwon niedostatecznym był do oznaczenia ostatniej chwili, piekielna machina długim, przeciągłym i straszliwym świstem zawyła, i ten cały wspaniały orszak, cudowną sztuką ludzką porwany, posunął się po żelaznych szynach.

Zrazu z wolna się pomykał, ale ruch przyspieszany wyraźnie się dawał uczuć; już prędkość biegu do wysokiego stopnia dochodziła, szalone *accelerando* wzrosło do *vivacissimo*²¹ i gromada trzydziestu wagonów, goniąca za rozbrykaną lokomotywą, wyrównywała gromadzie rozbijałych jaskółek. Leciało wszystko jak w piekło, rozżarzone węgle, które dymiący komin maszyny wyrzucał, wpadały światło ogniem pod spody wagonów i daleko zostawione błyszczwały jak ślady przelatującego złego ducha; tętniała machina, szyny szumiały od szorującego je ciężaru, przedmioty migały się wkoło, parciem powietrza oddech się tamował i myśl słupem stanęła.

Ale stacja już blisko, szal powściągał swój pęd po trosze, z *vivacissimo* zrobiło się *vivace*, później *allegro*, *allegretto*, *andantino*, *andante*, na koniec dobrze umiarkowane *rallentando* łagodnie doprowadziło do *adagia*²², wszyscy przyszli do oddechu i myśl się ocuciła. Zatrzymanie na stacji trwało tylko kilka minut, nie dano czasu do spoczynku i posiłku, wrażeń twoich nie mogłeś nawet obrachować i drugim je objawić; czarowna jazda rozpoczęła następny bieg swój i kiedy w najwścieklejszym jest pędzie, z przeciwnej strony ukazuje się podobna ku nam lecąca karawana szaleńców; widok straszny, bo myślisz, że się spotkają, uderzą z wściekłością o siebie i na miazgę zdruzgocą... ale przemignie ci się te drugie trzydzieści wagonów wedle głowy twojej jak pojedynczy ptak lub gzygzak piorunu, obejrzy się, a oko twoje ledwie go dojrzy, szum tylko po sobie zostawi, co zawarczał w uchu; i znów swobodnie lecimy, to na równej drodze, to przez wyniosłe mosty, to nad grupą chat w dolinie, to wskrós wykutej skały, i tak za parę godzin ujrzysz Lipsk, cel twojej szalonej podróży.

Józef Brzowski (1803/1805-1888) – muzyk, kompozytor, pedagog muzyczny. Ukończył Konserwatorium Warszawskie. Pracował jako dyrygent w operze warszawskiej i uczył gry na fortepianie. Komponował duże dzieła muzyczne (opera *Hrabia Weseliński*, msze)

²¹ *Accelerando* (wł.) – przyspieszenie tempa wykonywania utworu muzycznego; [*presto*] *vivacissimo* (wł.) – bardzo żywe tempo wykonania utworu.

²² *Vivace* – w muzyce: żywe, szybkie tempo wykonania; *allegro* – ruchliwie, wesoło (o tempie wykonania); *allegretto* – ruchliwie (umiarkowane tempo wykonania); *andantino* – tempo umiarkowane, trochę szybciej niż *andante*; *rallentando* – stopniowe zwalnianie tempa wykonywania utworu; *adagio* – wolno; wszystkie terminy włoskie.

oraz drobne utwory (m.in. na fortepian). W 1837 r. odbył podróż do Niemiec i Francji, z której powstały *Wrażenia artystyczne z podróży po Niemczech i Francji odbytej w 1837 roku* (fragmenty ogłosiła „Kronika Rodzinna” 1871, nr 17-19, 22-23). W 1843 r. pojechał do Poznania, Wrocławia, Salzbrunn (dziś Szczawno-Zdrój), Töplitz (dziś Teplice, uzdrowisko w pñ. Czechach) i Drezna (w podróży tej towarzyszyła mu utalentowana córka, pianistka). Był szwagrem Karola Lipińskiego. **Bibliografia:** *PSB t. 3* (Tadeusz Ochlewski), s. 57-58; Em[manuel] Kania, *Józef Brzowski*, „Kłosy” 1886, t. 43 (nr 1108), s. 197-198; Jan Kleczyński, *Józef Brzowski*, „Echo Muzyczne, Teatralne i Artystyczne” 1886, nr 155, s. 379-380; T.J. Rola, *Wyjątki z podróży artystycznej do Niemiec i Francji odbytej w 1837 roku przez J. Brzowskiego* [sic!], „Kronika Rodzinna” 1871, nr 17, s. 261-262.

Pierwodruk: Józef Brzowski, *Jazda koleją żelazną (Wrażenia artystyczne w podróży po Niemczech i Francji przez...)*, „Dziennik Warszawski” 1852, nr 92; przedruk za pierwodrukiem.

[Zenon Leonard Fisz]

Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę [fragment]

I oto lecim pod wpływem wrażeń najrozmaitszych, któreśmy wynieśli z Warszawy i tych, co nas otaczają, i tych wreszcie, które jak powietrze przecinamy w szybkim naszym pędzie. Obok zwykłych typów Warszawa posiada już pewną dozę takich, które się wyrabiają wyłącznie na żelaznych drogach. Machiny wszelkie mają to do siebie, iż na swój regularny, ale bezduszny wyraz przerabiają człowieka zostającego z nimi w zetknięciu się ciągłym. Poezja podróży znikła od czasu, jak kocioł parowy zamienił dla nas konie, i któż dziś z podróżnych może sumiennie powiedzieć sobie, że widział kraj, który przeleciał? Zaciekawiony widokami okolic nowych dla mnie, patrzałem z początku na nie i pragnąłem notować ich wyraz; lecz wkrótce ta ciągle uruchomiona przestrzeń, co się zdała z przerażającą szybkością wylewać na mnie, znużyła oko i zaledwie miałem możliwość dopatrzeć zarysów ogólnych. Miedze, drogi, drzewa, leżące w liniach równoległych do kolei żelaznej, uciekały tak szybko, że je wzrok na chwilę jedną zatrzymać nie był w stanie; gdy tymczasem wszelkie linie opierające się o kolej zdawały się być promieniami jakiegoś olbrzymiego koła, wirującego ciągle. Z tej siatki, ustawicznie jak kaskada lecącej przed wzrokiem, zaledwie gdzieś na krańcach widnokregu plamki lasów, cętki wiosek, przeciągały wolniej i można było spojrzeć na ich rysunek. Lecz po chwili mrok wieczorny zasłonił przedmioty, poczerniały tafle okien,

zapełgała lampa w wagonie i podróżni zaczęli zwracać uwagę na osoby, którymi ich wypadek otoczył. Gdy się znajdziesz w towarzystwie wesołym, zawiązuje się łatwo rozmowa i czas upływa niepostrzeżenie; lecz zwykle o północy sen nuży wszystkich i natenczas wewnątrz wagonu przybiera jakieś hoffmannowskie kontury. Silnie pocienione figury, zebrane w jedną, malowniczą nieładem grupę, siedzą w fotelach i pomimo zupełnego uspienia od szybkiego pędu maszyny w jednostajny sposób kołyszą się wszystkie; lampa bladym światłem łączy im po obliczach i sukniach; szyby u okien brzęczą ogłuszająco, a od strony zewnętrznej co chwila otrze się o taflę szary tułów dymu albo uderzy snóp iskier i rozsypie się po ziemi.

W tym na pozór martwym obrazie jest wszakże życie i ten niespokojny sen tych głęboko uspiionych postaci, ta pozorna nieruchomość przy szybkim pędzie, owe głuche, taktowe uderzenia dolatujące ustawicznie do uszu i ten na koniec fantastyczny zawój z iskier i kłębow dymu, który cię w jakiś czarnoksięski węzeł zawija ciągle – robią wrażenie, nie powiem żeby przykre, ale bardzo podobne do tego, któreśmy w dziecięcym wieku odbierali z bajek o strachach. Oczywiście, są one przelotne i nawiedzają li niewdrożonych do jazdy. Wezwyczajeni śpią najwyborniej lub marzą o swych ziemskich kłopotach, a w razie najgorszym uczą się na pamięć rysów twarzyczki kobiecej, jeśli los dobry umieścił jaki piękny wzór obok. *À propos* tej uwagi powiedzieć muszę, iż nie znam niegrzeczniejszego spojrzenia nad to, jakim dokuczyć można kobiecie pięknej i młodej, jadącej z kilku mężczyznami w wagonie. Przedział bywa często kilkocalowy i biada dziewczynie, jeśli ma twarzyczkę, na którą patrzeć warto, a nie ma zasłony, pod którą ją skryć można. Właśnie mieliśmy towarzyszkę, której profil był zachwycający, i obok siedział jeden z tych typicznych staruszków, których siły fizyczne są już w ustawicznej walce z siłą woli i, mówiąc nawiasem, ogromnie szkodzą mesmeryzmowi²³.

Towarzysze moi zamieniali się ustawicznie na innych podróżnych w ciągu drogi. Urzędnicy, wojskowi, policjanci, gospodarze wsiadali lub wysiadali przy stacjach i toczyły się rozmowy o rozmaitych przedmiotach, jak je kto zagać potrafił.

O czwartej po południu wyjechałem z Warszawy, a o dwunastej w nocy stanąłem na debarkaderze częstochowskim, ubiegłszy w ciągu ośmiu godzin 32 mil polskich²⁴. Odebrawszy mój podróżny tłumoczek, wynająłem dorożkarza, który mnie odwiózł do miasteczka leżącego o ćwierć mili od debarkaderu, pod górą częstochowską. [...]

²³ Mesmeryzm – w XIX w. teoria zakładająca emisję fal (fluidów) przez żywe organizmy.

²⁴ Milla używana w Królestwie w poł. XIX w. (i stosowana w rozkładach jazdy) liczyła 7467 m (dzieliła się na 7 wiorst).

Kraków, 4 listopada 1856 r.

Wracam do podróży. W debarkaderze częstochowskim zastałem kilkanaście osób czekających na przybycie pociągu. Jedne przechadzały się, drugie zasiłały herbatą, inne drzemały, trzymając saki, tłumoczki lub flanelowe kołdry w ręce. Wreszcie przyleciał „żmij ognisty”, jakby go nazwał lud ukraiński, i poruszył wszystkich. Buchnął kłębam dymu, zastukał, zaszypiał²⁵, gwizdnął na koniec i, połknąwszy nas w węzowy swój tułów, przepadł w ciemnej otchłani nocy. Zbliżyłem się do granicy. Za godzin parę miałem pożegnać Polskę, a nie mogłem obaczyć jej oblicza. Nic wam też o okolicy, którą przeleciałem od Częstochowy do Mysłowic²⁶, powiedzieć nie mogę. Stacje i latarnie tylko migają mi w oczach, a chwile zatrzymania się tak były ściśle obliczane na minuty, iż o tłumokach, biletach, passporcie i szklance herbaty pamiętać tylko wolno i trzeba. Pomimo pewnego już wezwyczajenia się u nas do tego sposobu podróży widziałem jednakże kilka egzemplarzy, dla których dawny nałóg przekształcić było trudno. [...]

Przebycie dwóch granic²⁷, rewizje tłumoków, passportów i wyżej opisane sceny zabrały nam noc całą i poranek. Na rozgałęzieniach kolei żelaznych zmniejszało się nasze towarzystwo, następnie zaledwie kilku pozostało mi towarzyszy, którzy jechali razem ze mną do Krakowa. Przejeżdżaliśmy okolice dość smutne, pofalowane w niewielkie wzgórza, porosłe drobną sosniną lub zasypane drobnymi kamieniami, na których iskrzył się mróz jesienny. Wymijaliśmy ubogie wioski, lud biedny, błagające się stada lub pasterzy grzejących się przy ogniskach. Różowało się niebo od wschodu i zapowiadało dzień jasny; wreszcie słońce przestrzeliło ukośnymi promieniami cały ten smutny krajobraz, gdzieś nie spotkał wesołych krakusów, ani posłuszał ich pieśni. Pod Krakowem okolice zaczęły przegłądać weselej wioskami i domami; na koniec zarysowały się góry na widnokręgu, droga idąca obok żelaznej ożywiła się ludem; pasek z domków i wież kościelnych wyrastał nagle, rozszerzał się, na koniec wyolbrzymiał, przedłużył się i zakrył sobą dalsze widoki; masy dymu kłębiły się nad miastem i oto z bliska po chwili patrzałem już na Kraków, na jego starożytne mury i piękne wieże, a zaledwim mógł kilka historycznych przywołać wspomnień, gdy pociąg wleciał przed debarkader i ja, porwany ruchem ogólnym jak prozaiczny podróżny, przesiadłszy się do dorożki, wtoczyłem do miasta. [...]

²⁵ Zaszypiał – zasyczał, zaszeleścił.

²⁶ Przeleciałem od Częstochowy do Mysłowic – w 1856 r. podróż z Częstochowy do Mysłowic mogła odbyć się tylko przez Granicę (stacja graniczna Królestwa) i Szczakową (stacja graniczna w Cesarstwie Austriackim). Wybór takiego wariantu trasy z Warszawy do Krakowa (tj. przez pruskie Mysłowice) wiązał się – jak się zdaje – z procedurą wizową: przekroczenie granicy z Prus nie wymagało bowiem od podróżnego posiadania wizy.

²⁷ Przebycie dwóch granic – chodzi o granicę Królestwa i Cesarstwa Austriackiego oraz Cesarstwa Austriackiego i Prus.

Nicea... 1857 r.

Nigdy nie zapomnę drogi, którą przebyłem z Lyonu do Marsylii. Wyjechałem z Lyonu o 8 z rana, a o 4 czy 5 po południu już byłem u celu podróży. Spójrzycie na mapę, a przekonacie się, że ekspres-cugiem przelata się dziś niemal przez pół Francji w przeciągu ośmiu godzin! Nic by to jeszcze; ale kiedy wyjechałem z Lyonu, był to ranek bezbarwny, zimny, wilgotny; drzewa stały nagie, pola leżały żółte, słowem, był to dzień, jakich i w naszym kraju nie brak w marcu. Stopniowo, godzinami, w moich oczach, w miarę tego, jakieśmy się pomykali ku południowi, robiła się metamorfoza z powietrzem, z niebem, z okolicą, zadziwiająca. Już obiad jedliśmy wśród bukietów i przy otwartych oknach, pola nas otaczały zielone, niebo było błękitne i dobrze grzało słońce. Jeszcze godzina – i oto masy drzew zakwitły przed nami i białym albo różowym kolorem powlekały się sady. Doliny Rodanu²⁸ robiły się zieleńsze, góry błękitniały jakby zadzierzgnięte gazem, słońce majestatycznie złoćło widnokrag i chmurki białe, lekkie, łabędzie, co się u nas pokazują wśród lata, tu już żeglowały sobie cicho ponad tym ślicznym krajem. Kiedyśmy wreszcie przebyli sławny nertowski tunel²⁹, nagle znaleźliśmy się wśród najzupełniejszej, najpiękniejszej wiosny. Drzewa szumiały ciemnozielonym liściem, pachniały łąki pokryte kwieciami, kłaniały się od wiatru zboża, a wille wyrzucone po wzgórzach, otaczających Marsylię, białeły wśród zieleni i kwiatów. Była to cudowna panorama, na którą przed rozpowszechnieniem dróg żelaznych może tylko ptak mógł patrzeć w ten sposób, jak ją widziałem teraz. A też czarowna dolina Rodanu, po której toczył się nasz pociąg, ileż to nam pokazała widoków zachwycających, gór popielatych, jezior, zamków, miast i wiosek! W nieprzerwanym ciągu wszystko to rozwijało się przed nami jak dwie wstążki, zamalowane w najrozmaitsze desenie. Napasłem oczy widokami, których nigdy jeszcze w moim życiu i tyle nie widziałem w przeciągu kilku godzin.

Przybywszy do Marsylii, rady sobie dać nie mogłem z wiosną – i pełną pierśią, i ciekawym okiem chwytałem jej powietrze i wdzięki. Czulem, że było w tym wiele naiwności dziecięcej, a pomimo to uspokoić moich wzruszeń nie mogłem. Kwiaty, groch zielony, ogórki i truskawki zajmowały mię bardziej jak samo miasto.

Zenon Leonard Fisz (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: [Zenon Fisz], *Listy z podróży. Przez Tadeusza Padalicę*, „Gazeta Warszawska” 1856, nr 328; 1858, nr 345 (z przerwami); przedruk za pierwodrukiem: 1857, nr 115, 117; 1858, nr 21.

²⁸ Rodan – rzeka w południowej Francji, uchodząca do Morza Śródziemnego.

²⁹ Tunel de la Nerthe (o długości 4638 m), usytuowany na północ od Marsylii, był jedną z pierwszych tego typu konstrukcji inżynierskich we Francji (oddany został do użytku w styczniu 1848 r.).

Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz]

Podróż swojaka po swojszczyźnie

[fragment]

Jesteśmy już w granicach Księstwa Poznańskiego. Cug³⁰ leci 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 odległości od Wrocławia i Poznania³¹. A miejscowości to ważne; niejedną chciałoby się zwiedzić, rozpatrzeć, obudzić w sobie wspomnienia dziejowe, do nich przywiązane. Ale nieubłagany świst pary, jak głos nad uchem wiecznego Żyda³², woła wciąż: „Dalej, a dalej!” Niewidzialna siła z szybkością niesie przez wielkie przestrzenie, nie dając ani pożałować, cośmy minęli, ani rozpatrzeć się w tym, co mamy przed oczyma, ani przygotować się do tego, co mamy widzieć. Wyobraźnia za czym pośpieszy utrwalić jakiś obraz, już się ten obraz drugim zamienia, zostawiwszy 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 Bojanowo³³, gniazdo rodu Bojanowskich herbu Junosza, gniazdo twojego rodu, zacny mój sąsiadzie Borejkwoszczyzny pod Wilnem, kapitanie Janie Bojanowski! [...]

Przez wieś Stare Bojanowo, które Niemcy przezwali „Alt-Bojen”, gdzie jest stacja kolei żelaznej, stanęliśmy w Kościanie³⁴, mieście niegdyś należącym do dzielnicy śląskiej, sławnym ongi, fabrycznym, uprzywilejowanym i handlowym, które dziś jest stolicą powiatu tegoż nazwiska.

³⁰ Cug (niem. *Zug*) – pociąg.

³¹ Ludwik Kondratowicz podróżuje otwartą w październiku 1856 r. linią Wrocław – Poznań, należącą do pruskiej Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahn*).

³² Wieczny Żyd – *Ahaswerus*, legendarny Żyd, który za znieważenie Chrystusa, idącego z krzyżem na Golgotę, ukarany został wieczną tułaczką po świecie.

³³ Bojanowo – miasto i stacja kolejowa położone na północ od Rawicza.

³⁴ Stare Bojanowo, Kościan – miejscowości i stacje kolejowa położone na szlaku Kolei Górnośląskiej, na południe od Poznania.

Już tylko sześć, już tylko cztery, już tylko dwie mile do Poznania! Mijamy Czempin i Mosiny³⁵, ubiegamy milę na kwadrans, ale mi się zdaje, że cug leci powoli, że się nigdy nie skończą 30 minut, za które mam ujrzeć stolicę Wielkopolski. Nie wysiadałem na stacjach z wagonu, bo mi się zdawało, że w ten sposób przyśpieszę jazdę i cel podróży przyśpieszę. Ale pośpiech parowozu wcale nie odpowiada pośpiechowi niecierplivej myśli, która, straciwszy nadzieję rozmarzać się wrażeniami podróży, rada by już co prędzej spocząć u jej celu.

W wagonie siedzę sam jeden. Między Leszmem a Czempinem wsiadł do niego poważny jegomość, poprosił u mnie po niemiecku o ogień do cygara, podziękował i, milcząc, palił je przez całą stację. Rozmowniejszym był ksiądz katolicki, wikary probostwa niemiecko-katolickiego, które się znajduje w kościele pofranciszkańskim w Poznaniu. Ten, wsiadłszy w Mosinach do wagonu, w którym jechałem, był tak grzeczny, że się wdał od razu w rozmowę po niemiecku, gdyż po polsku nie umiał ani słowa. Opowiadał mi kilka szczegółów dotyczących się swojej parafii, cokolwiek o stanie gospodarczym Wielkiego Księstwa, po czym umilkliśmy. On się gotował na jutrzejsze kazanie; ja rozdartą myśl posyłałem w dwie strony świata – to wstecz, na Litwę, gdzie nikt po mnie nie tęskni, to naprzód, do Poznania, gdzie nikt mnie nie czeka.

– Za kwadrans będziemy na miejscu – powiedział ksiądz, patrząc na zegarek z zimną krwią, która dziwnie odbijała od mojej niecierpliwości.

Ale ten kwadrans ciągnął się długo, jak wieczność. Wagony, których ruch dotykał nie czujemy, dygocą, zda się, na miejscu. Krajobraz jednak, a raczej jedna równina, zielonym zbożem porośła, przesuwa się przed nami. Znaczno, że się naprzód posuwamy.

Słońce zaszło, na kolei pozapalano latarnie sygnałowe; świst krótszy, potem długi dał znać, że przybywamy do miasta. Nie widziałem z daleka jego panoramy, bo Poznań od strony Wrocławia wcale nie daje widoku. Kilka domów z miejską fizjognomią, mimo których przelecieliśmy, i kilkanaście wiatraków na polu – oto wszystko, co zwiastowało większą osadę ludzi.

Na stacji ruch, krzątanina, szwargot niemiecki, ani jednego słowa polskiego. Sieroce jakieś uczucie mię ogarnęło³⁶. Czuję, że jestem na ziemi polskiej, a wokoło było mi tak obco, tak tęskno, że kiedy służba pocztowa krzątała się przy naszych tłumokach, jam mimowolnie zapłakał.

Przy stacji pełno dorożek³⁷. Każdy z podróżnych śpieszy ze swym tłumokiem zająć jedną z nich, wymienia ulicę i numer domu, do którego śpieszy.

³⁵ Czempin, Mosiny (dziś Mosina) – miejscowości na trasie Kolei Górnośląskiej.

³⁶ Por. wrażenia anonimowego autora *Wyimka z listy z 1848 r.* (przedruk w niniejszym tomie).

³⁷ Budynek pierwszego dworca poznańskiego wzniesiony był na terenie wsi Jeżyce, w miejscu, które dziś zajmuje stary ogród zoologiczny. Komunikację z miastem (przez Bramę Berlińską, która znajdowała się w ciągu ul. Św. Marcin) zapewniały dorożki.

Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz] (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz], *Podróż swojaka po swojszczyźnie*, „Gazeta Codzienna” 1858, nr 286-288 (*Słówko przedwstępne* i rozdz. 1); pierwodruk całości: Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz], *Podróż swojaka po swojszczyźnie*, z rękopisu ogłosił Władysław Korotyński, Warszawa 1914; przedruk za pierwodrukiem całości, s. 28-29, 32-35.

Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz]

Wrażenia pielgrzyma po swojej ziemi. Poemat

I. Z Litwy do Wielkopolski
[fragment]

Pole, góra, las, rzeka, wioska na uboczu,
Jak szybka błyskawica przeszły mimo oczu,
A wszystko w jeden zamęt zlewa się... kojarzy,
Nie schwycisz kształtu drzewa ani ludzkiej twarzy...
Jeden, drugi przystanek, lecz na krótką chwilę,
To wszystko ziemia nasza – wszędzie wspomnień tyle,
Wszędzie plon dla pielgrzymich rozmyślań bogaty,
Tu jest lud – chciałbyś zajrzeć do mazurskiej chaty³⁸,
Przeznac zwyczaj, obyczaj i łąkę, i pole,
Posłuchać jego pieśni, zapytać o dołę,
Pogwarzyć z nim o dziatwie, o jego niebodze
I *Ojczy nasz* odmówić przy krzyżu na drodze;
Ale próżna ochota – para niecierpliwa
Wybuchnęła... świsnęła... do podróży wzywa,
Do podróży, pielgrzymie! bo wnet wóz pobieży,
A cóż tam maszynicie do twoich pacierzy? [...]

Ale parowóz dzwoni, zaświstał i dymi,
Zagruchotał w powietrzu jego głos olbrzymi,

³⁸ Mazurskiej chaty – geograficzna nieścisłość: mowa wszak o terenach południowego Mazowsza i ziemiach zachodniej Małopolski.

W sto nóg powolnym ruchem zgrzyta po żelezie.
Droga jeszcze daleka – niech dalej nas wiezie!
I znowu na okutej łańcuchami osi
Chyżej wiatru skrzydlaty potwor nas unosi,
Zatrzyma się na chwilę po zasiłki świeże...
Świeżej wody i węgla w swój gardziel nabierze...
A syty nowym żerem w pęd się rozkołysa,
Przerzyna smugi wiatru i z drogi je spycha. [...]

Lecimy godzin kilka, co chwilę to milę,
Lokomotywa pędząc ustaje na sile,
Już jej baczny sterownik węglem nie podsycy.
Stój!... koniec ziemi polskiej! – tu Niemców granica³⁹.

Skręcimy w lewo!... chcę widzieć wielkopolskie kraje,
Wóz się skręcił... poleciał... lecz za chwilę staje...
Człowiek obcej postaci i stroju obcego
Pyta się obcą mową, a Pan Bóg wie, czego?
Zrozumiałeś nareszcie, że mu prawo służy
Przejrzeć tłumok pielgrzymi i kartę podróży.
I znów Niemiec popatrzał oczami bystremi:
W tłumoku nic nie było – prócz cegieł i ziemi,
Którym zebrał u swoich – a nie stało w karcie,
Że Niemca syn słowiański nie cierpi otwarcie.
Więc mój tłumok i kartę znalazłszy najczyściej
Przepuścił kontrabandę mojej nienawiści.

I zaświstała para – i lokomotywa
Znowu orlim polotem daleko porywa.
Kraj obcy... mowa obca... na słowiańskie płuca;
Dym od fabryk giermańskich szkodliwie się rzuca,
Ale wiatr coś swojskiego piersiom przypomina,
Tutaj Szląsk, starych Piastów odwieczna dziedzina.

³⁹ Tu Niemców granica – podróż Syrokomli z Warszawy do Wrocławia (i dalej do Poznania), odbywana w 1858 r., musiała prowadzić przez stację Granica w Królestwie do Szczakowej (na terenie Galicji), a stamtąd dopiero do stacji granicznej Mysłówice (w Prusach). Skrót sugerowany narracją (tj. bezpośrednie połączenie Królestwa z siecią kolei pruskich: z Ząbkowic przez Sosnowice do Katowic) powstał później (jego uruchomienie nastąpiło w sierpniu 1859 r.).

Nazwiska siół giermańskie, brzmią jakoś nieładnie,
Ale w nich swoje brzmienie Słowianin odgadnie.
I jeszcze nie zapomniał ziemianin tej strony
Powitać cię: „Niech będzie Chrystus pochwalony!”

Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz] (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz], *Wrażenia pielgrzyma po swojej ziemi. Poemat I. Z Litwy do Wielkopolski*, Wilno 1860; przedruk za pierwodrukiem, s. 23-24, 25-26, 38-39.

Józef Ignacy Kraszewski

Kartki z przejażdżki po Europie w r. 1858

Niemcy – Włochy – Francja

[fragment]

Dojeżdżając do Seibersdorf⁴⁰, zakręcamy się w prawo; w Oderbergu⁴¹, niewolnicy godziny i porządku ustanowionego (bo nigdzie człowiek takim nie jest niewolnikiem jak na kolei), musimy jeść, choć się nam nie chce, bo już gdzie indziej nie dadzą nam na to czasu. A więc podają jakiś rostbraten...⁴², siadamy wszyscy, w długich *ad hoc*⁴³ szklankach podają narodowe piwo! Zapach jego z każdych drzwi już wychodzący nową nas atmosferą otacza, oznajmując, że jesteśmy w kraju piwofilów.

W Hruszowie (Hruschau) wspaniale się nam przedstawia *Erste Österreichische Soda-Fabrik*⁴⁴ Z uszanowaniem kłaniamy się tej instytucji, która majestatycznie

⁴⁰ Seibersdorf – dziś Zebrzydowice, miasto (i stacja graniczna) na granicy z Czechami.

⁴¹ Oderberg (czes. Bohumin; pol. Bogumin) ważny węzeł na Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda, stacja styczna z Koleją Wilhelma (*Wilhelmsbahn*), biegnącą do Koźła (niem. Cosel) i stanowiącą fragment połączenia Wiedeń – Berlin.

⁴² Rostbraten – (albo rozbratel, niem.) pieczeń z rusztu.

⁴³ *Ad hoc* (łac.) – do tego.

⁴⁴ Hruszów (Hruschau), *Erste Österreichische Soda-Fabrik* – miejscowość i stacja kolejowa na trasie Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (dziś Hrušov, część Ostrawy, stacja nieczynna). Ważny ośrodek przemysłowy Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego (kopalnie węgla kamiennego). W 1851 r. uruchomiono tu pierwszą w Cesarstwie Austriackim fabrykę sody (produkująca także inne chemikalia).

dymi z komina.... Piwo! Soda! I dziwią się potem, że Austriacy przegrywają, gdy się im z Francuzami spotkać przyjdzie!.. Tak ich flegmatyzują i chłodzą, że muszą w końcu wszelką odebrać energię.

Za tą pierwszą fabryką zaraz występuje 6ma kominów i różnych zakładów mnóstwo. Kraj cały sfabrykowany, nawet napisy na słupach mają fabrykowaną minę; przedystylowano je ze słowiańskich na niemieckie.

W lewo ukazują się w sienie mgłę góry w oddali, których profil zębaty to się zjawia, to znika. Lud, który szybko przemyka się nam przed oczyma, charakter ma słowiański, poznajemy w nim brata.

Ja oka oderwać od gór nie mogę, których pasmo coraz się wyraźniej zarysowuje, sinieje ciemniej i zalega głębi obrazu. Przykrywa je czasem chmura i znów powiew wiatru odsłania, my lecim równinami do Stauding, może jakiej starej Studziny?⁴⁵

W Weisskirchen (rodzaj Białocerkwi *mutatis mutandis*⁴⁶) otoczyły już nas wzgórza z obu stron, coraz wyższe. Między tym miejscem a Leipnik (Lipniki) zmienił się kraj nagle, przebywamy pierwszy tunel, czarny jak dno piekiel... i nieprzyjemne wcale czyniący wrażenie⁴⁷.

Na górze ukazuje się zamek pusty w lewo, malowniczo uczepony i rozbity; kraj otaczający poszachowany w zagony, drogi coraz cieńsze, jak sznurczki, zdaje się, żeśmy wjechali w świat zabawek dzieciennych, takie to czegoś maleńkie. E! Podolaku spod Bałty i Tulczyna⁴⁸, jakbyś ty to zobaczył, w duszy by ci się ścisnęło, i mnie nie lepiej, myślę o naszych stepach... tam szerzej i swobodniej.

Okolo Przyrowu (Prerau) kraj gęsto zasiany wsiami, a wsie wyglądają gdyby miasteczka, góry się podnoszą obrosłe i ozienione polami, gdzieniegdzie z lasów wydartymi... pejzaż wielki i przepyszny, zamki drzemią po wyżynach, po dolinach wioski siedzą, a mgły po nich wędrują. Chmurzy się, chmurzy powoli i krakowskiego wesołego słońca ani śladu.

Dojeżdżamy do Napagedl, zamku Jellaczyców w pięknym położeniu⁴⁹, stacja także pod górą dobrze sobie miejsce wybrała, wcale ładna; dalej w Hradisz,

⁴⁵ Stauding, Studzina – dziś Studénka, miasto w Czechach na granicy Śląska i Moraw.

⁴⁶ Weisskirchen, Białocerkiew – dziś Hranice na Morawie, miasto i stacja kolejowa, położone nad Beczwą w Bramie Morawskiej; *mutatis mutandis* (łac.) – z niezbędnymi zmianami.

⁴⁷ Leipnik, Lipniki (czes. Lipník nad Bečvou) – miejscowość i stacja kolejowa; do 1847 r. końcowy punkt Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda. Przed stacją znajduje się jedyny na całej trasie tunel (wzniesiony w latach 1845-1846).

⁴⁸ Bałta, Tulczyn – miejscowości na Podolu.

⁴⁹ Napagedl – dziś Napajedla, miejscowość i stacja kolejowa na Morawach; zamek Jellaczyców (Jelačičowie – stary ród chorwacki).

jakimś słowiańskim Grodzisku⁵⁰, znów zamek na wyniosłości. W dziwnych ubiorach okazują się nam Kroaci⁵¹: płaszcze białe, kapelusze z piórami, kurtki, szarawary szerokie, lud piękny, rysy czysto słowiańskie. Jeszcze trochę wzgórzów i od Neudorf zaczyna się znowu płaszczyna, naddunajska, jak okiem zajrzeć, równina... Około Wagram, gdzie się przebywa rzeczkę Russbach⁵², płasko jak na dłoni, czujesz dobrze wybrane miejsce walki, które sam Bóg wyznaczył i wyrównał, ale gdy pamiętne to nazwanie usłyszysz i szukasz, co by ci bój przypominało, śladu go nie ma. Nie dojrzałem przynajmniej ani pomnika, ani mogiły, zielone kłosa bujnie kołyszają się w polu i szumią piosenką wiosny, wsie i domki białe świecą, o umarłych ani słowa. Właśnie na samym polu bitwy nasz pociąg minął się, z szumem i świstem, z pociągiem drugim przeciwko niemu lecącym... Oto walka dzisiejsza, co zamknęła dawne, dwie maszyny parowe witające się ognistymi grzywami.

Deszcz i szary mrok nas otoczył, po mostach przebywamy Dunaj i jego odnogi, zielonymi drzewy opasane, pociąg wpada do dworca, jesteśmy w Wiedniu. [...]

Powtórzmy tu sobie raz jeszcze, co nam na sercu leży, że chyba konie i bydło wiezione na targ kolejną i sznelcugiem⁵³ mogą być rade z tego sposobu podróży, choć i o nich nawet wątpię; ludzie dla siebie większej niewoli wymyśleć nie mogli, stając się dobrowolnie numerem i pakunkiem. Jeżeli gdzie, to na drodze z Wiednia do Triestu najmocniej ubolewać przychodzi nad sposobem, w jaki się przelatuje, w jeden dzień od szóstej rano do jedenastej wieczorem, sześćset osiemdziesiąt wiorst...⁵⁴ i jakimże krajem! jak cudowną okolicą! Co potem napisać o tym błysku i mignieniu czarownych widoków? [...]

Cała ta podróż, minawszy Wienerwald, Arsenał, Belweder, potem cmentarz w Matzleinsdorf i piękny pomnik gotycki zwany *Spinnerin am Kreuz*⁵⁵, z równiną otaczającą miasto, jakby snem i widzeniem czarownym.

⁵⁰ Hradisz, Grodzisko – dziś Staré Misto u Uherského Hradište, stacja kolejowa na terenie miasta Staré Misto, sąsiadującego z Uherské Hradište.

⁵¹ Idzie o etnicznych Chorwatów, którzy w niewielkiej liczbie zamieszkiwali północne prowincje Cesarstwa Austriackiego.

⁵² Russbach – rzeka w północnej Austrii, prawy dopływ Dunaju.

⁵³ Sznelcug (niem. *schnellzug*) – pociąg pośpieszny.

⁵⁴ Wiorsta – miara długości stosowana na terenie Cesarstwa Rosyjskiego, licząca 1066 m.

⁵⁵ Wienerwald – Las Wiedeński, pasmo niewysokich wzgórz, otaczających Wiedeń od północy, zachodu i południa; Arsenał – okazały kompleks budynków wojskowych, które wznosić zaczęto po stłumieniu rewolucji marcowej w 1848 r., położony w bezpośrednim sąsiedztwie dworca *Gloggnitzer Bahnhof* (dziś *Südbahnhof*, wkrótce *Hauptbahnhof*); Belweder – zespół budynków pałacowych księcia Eugeniusza Sabaudzkiego (dwa pałace przedzielone parkiem), na północ od

Kolej ta zuchwała, pomysłem i wykonaniem do najpiękniejszych zwycięstw człowieka nad naturą należąca, przebywa odnogę Alp Noryckich, do których należy Semmering⁵⁶, wije się wyniosłymi szczyty i przedstawia zdumionemu oku pasmo nieprzerwane najcudniejszych widoków. Baron de Sina⁵⁷, który się ośmielił przedsięwziąć to dzieło, dał wielki dowód wiary w ludzką umiejętność i siłę; Carlo di Ghega, inżynier, stworzył pomysł kolei⁵⁸, którą studiowano od r. 1841 do 1848, a pracowano nad nią do r. 1854. Nieco wprzód nawet część jej była gotową⁵⁹. Wspomnijmy tu nawiasem, że do robót inżynierskich przy drodze wielu naszych ziomków użytymi byli, jak K[azimierz] Pilarski, który nimi kierował, J[an] Osiecki, A[ntoni] Lewicki, A[nastazy] Meciszewski, Rychlewicz, Ripelli (w Polsce urodzony) i [Feliks] Szynglarski⁶⁰.

dworca *Gloggnitzer Bahnhof*; cmentarz w Matzleinsdorf – duży cmentarz ewangelicki w południowej części Wiednia; pomnik *Spinnerin am Kreuz* (Przędka na krzyżu) – jeden z dwóch o tej nazwie (drugi wzniesiony został w Wiener Neustadt), powstały w 1375 r. na wzgórzu w południowej części Wiednia, dzieło Michaela Knaba, przerobione później przez Hansa Puchsbauma. Pomnik wyznaczał południową granicę miasta, stanowiąc zarazem punkt orientacyjny dla wędrowców.

⁵⁶ Alpy Noryckie – pasmo w Alpach Wschodnich, położone między dolinami Drawy i Murzy; Semmering – przełęcz w Alpach między Dolną Austrią a Styrią, leżąca na wysokości 984 m.

⁵⁷ Baron Sina de Hodos et Kizdia (Simon György) (1810-1876) – bankier wiedeński.

⁵⁸ Carlo di Ghega (Carl Ritter von Ghega, 1802-1860) – genialny inżynier włoski (tytuł doktora matematyki uzyskał w wieku 18 lat), projektant wielu linii kolejowych w Europie. Jego największym dziełem jest pierwsza w świecie wysokogórska linia kolejowa: kolej *Semmeringbahn* z Gloggnitz do Mürzzuschlag przez przełęcz Semmering, stanowiąca fragment Państwowej Kolei Południowej (*Südlliche Staatsbahn*).

⁵⁹ Chodzi o odcinek z Wiednia (z dworca *Gloggnitzer Bahnhof*) do Gloggnitz, uruchomiony w 1842 r.

⁶⁰ [Kazimierz] Pilarski (1804 [w Oświęcimiu]-1884) – inżynier budowlany, absolwent Politechniki w Wiedniu, zdobywał doświadczenie przy budowie Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (*Kaiser Ferdinands-Nordbahn*), był zatrudniony przy wznoszeniu *Semmeringbahn*; [Jan] A[ntoni] Lewicki (1815 [w Krościenku]-1882 [w Warszawie]) – inżynier budowlany, absolwent Politechniki w Wiedniu, brał udział w projektowaniu linii Mürzzuschlag – Graz i budowie *Semmeringbahn* (współpracował z Ghegą przy projektowaniu trudnego odcinka między stacjami Gloggnitz a Eichberg), od 1879 r. inspektor Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Częstochowie; A[nastazy] Meciszewski (ok. 1840-1858) – syn krakowskiego reżysera i publicysty, Hilarego Meciszewskiego (1803-1855), inżynier budowlany, współpracował przy wznoszeniu wiaduktu Abfaltersbach; Rychlewicz (?-?) – inżynier budowlany, zatrudniony przy wykończeniu wiaduktu Abfaltersbach; Ripelli (to prawdopodobnie Franz Xaver Riepl; 1790 [w Graz]-1857 [w Wiedniu]) – profesor Politechniki w Wiedniu, brał udział w projektowaniu Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (stąd być może skojarzenie o związkach z Polską), [Feliks] Szynglarski (?-1850) – współpracownik Kazimierza Pilarskiego; [Jan] Osiecki (1827-1901) – inżynier. W partiach erudycyjnych relacji z przejazdu koleją *Semmeringbahn* Kraszewski posiłkował się niewątpliwie pracą Jana Kryspina Pietraszka *Kolej żelazna przez Górę Semmering przez...*, ogłoszonej w „Księżde Świata” 1857, cz. 2.

Kolej ta śmiało rzuca się w góry, wije ku wierzchołkowi Semmeringu, przerywa go długim tunelem, doliny długimi zarzuca wiaduktami i cała wysiła się na okazanie, że dla człowieka nie ma trudności, których by nie mógł zwyciężyć. Machiny, które prowadzą pociąg, zastosowane do potrzeb miejscowych, naumyślnie być musiały stworzone i robione dla kolei, wedle ostatniego planu Engertha⁶¹.

Zaledwie minęliśmy Wiedeń, w prawo zaraz ukazały się nam wzgórza, które rosły i podnosiły się w oczach, w miarę oddalenia od niego. Powoli przybrały one rozmiary olbrzymie i kraj fizjonomii alpejskiej rozwinął się przed zdumionymi oczyma. Jest to tak piękne, iż zrazu wydaje się nam przeszliczną, nieprawdopodobną, przesadzoną dekoracją teatralną.

Góry wyniosłe pokryte jodłowymi i modrzewiowymi lasami, poprzecinane ogromnymi złomy skał szarych; szczyty zielone, czarne, białawe, otaczają gościnniec, piętrzą się nad nim, kładą u stóp i, co chwila mieniając, tworzą coraz nowej piękności obrazy.

Droga pomiędzy nimi wije się po wspaniałych, piętrzących się wiaduktach, przez długie czarne tunele, zakręca kapryśnie, wygina nagle, a oko nie może się nasycić coraz zmieniającą panoramą. W prawo staje Schneeberg⁶², obwita snującymi się chmurami, bliżej na wyżynach sterczą stare zamku zwaliska, u stóp w dolinach rozłożone bieleją wioski i wieże kościołów spiczaste; co chwila widok inny, piękność nowa, ale próżno byśmy silili się ją opisać.

Krajobraz wybitnie alpejski, taki, jak go nam przedstawiają widoki Tyrolu i Szwajcarii, nawet nieosobliwe, ale w pewien sposób prawdziwe, jaskrawych barw i kolorytu dzikiego. W miarę zbliżania się ku wierzchołkowi Semmeringu góry rosą coraz, pod stopami głębieją przepaście, droga przesuwa się brzeżkiem otchłani zielonych, na których dnie, daleko, rozsiane chatki, domki jak drobne wyglądają plamki. Powiew powietrza górskiego poi, widok oczarowuje.

Ranek dosyć pogodny, niekiedy przebiegające chmury białe dawały pejzażowi oświetlenie fantastyczne, zmienne i wielce malownicze; słońce nagle oblewało złotem część gór, zostawując doliny w sinawym mroku, to znowu Semmering czerniał, a promyk wciskał się w głębiny, złotymi strzępki obwieszając lasy, pasy jasnymi szmaragdowe uścielając łąki, ostrym profilem odcinając góry jedne od drugich. Sen i czary!

⁶¹ Lokomotywa według planów Engertha – Wilhelm Freiherr von Engerth (1814 [w Pszczynie] -1884) był projektantem lokomotyw przeznaczonych do obsługi kolei przez przełęcz Semmering. Lokomotywy według projektu Engertha miały tender z węglem i wodą skonstruowany w ten sposób, że zwiększał on nacisk na koła napędowe lokomotywy.

⁶² Schneeberg – szczyt w Alpach Północnych (dosł. Góra Śnieżna) o wysokości 2076 m n.p.m.

Droga, snując się węzłem pomiędzy skałami, góry, to po olbrzymich i majestatycznych wiaduktach, to przez nieskończone, ciemne otchłanie, których do Triestu przebywa się dwadzieścia kilka, a niektóre z nich przy dość szybkiej jeździe po kilka minut potrzebują do przejazdu – dozwala krajobraz oglądać z różnych stron i żałować, że się mu dłużej przypatrzeć niepodobna, bo co chwila, z powodu zakrętów drogi, inaczej się przedstawia, a zawsze z niespodziewanym urokiem.

Ta pierwsza część podróży do wierzchołka Semmeringu ciągle jest niezrównanej piękności obrazem, ale różnaitość widoków gmatwa się w pamięci dla pośpiechu, z jakim się coraz mieniają: szczyty, doliny, lasy, zamki, skały, miasteczka i dzikie przepaście.

Od Gloggnitz⁶³ począwszy, kolej wspina się ciągle, czepia brzegów dolin, przeskakuje strumienie górskie, drapie na góry, zakręca i zdaje się zbudowana na podziw i pokazanie, czego dokazać można nauką, pracą i pieniędzmi. Jakby dla odpoczynku, dojechawszy do Grazu⁶⁴, kończy się ta cudna panorama i miasto z zamkiem swym na stożkowatej górze, pobudowane w dolinie, pomimo piękności położenia, po tych fantastycznych widowiskach znowu nas w świat zwyczajniejszy wprowadza. Doliną poza nim jedzie się dosyć długo, znowu powoli okrążać zaczynają podróźnego góry, dziksza jeszcze, ale nie mniej piękna okolica skalista. Na głowami zwieszają się i piętrzą ogromne głazy czerwonawe, gdzieniegdzie lasami jodłowymi i modrzewiowymi odziane, wśród nich znowu zamki, kościołki, domy, ruiny. [...]

Pierwsza też część drogi do wierzchołka Semmeringu jako obraz jest majestatycznej piękności, której nic potem nie dorównywa; a dla nieznanego widoków alpejskich, tylko z rycin i obrazów, jest jakby urzeczywistnieniem linii i barw, które mógł sądzić przesadzonymi i nieprawdopodobnymi. Szczególniej dalsze plany, sine, liliowe, góry okryte chmurami i mgłami, które jak dymy wulkanów snują się u ich szczytów, przy silnych tonach skał i zieloności lasów na pierwszym planie, odbijają się uroczo. Wysokość gór, które się przebywa tak szybko drogą coraz podnoszącą się ku obłokom, zdumiewa, gdy od podnóża ich stopniami czujemy się porwani ku wyżynie i potem z wierzchołków wzrokiem mierzym przebyte przepaście. Tu ramy tak są olbrzymie, wrażenie widoku tak przejmujące, że chciałoby się choć na chwilę sam na sam z nim pozostać. Podróż tę należałoby przedsiębrać z ołówkiem i książką, pieszo, powolnie, a wówczas zostałyby w pamięci na życie całe.

⁶³ Gloggnitz – miejscowość na trasie kolei *Wien-Gloggnitzer Eisenbahn*, która dotarła do miasta w 1842 r.

⁶⁴ Graz – miejscowość w południowej Austrii, stolica Styrii, położona na trasie Państwowej Kolei Południowej (*Südlliche Staatsbahn*).

Kolej żelazna, zbudowana przez Carlo di Ghega, jest arcydziełem w swoim rodzaju i staje na równi z najzuchwalszymi pracami naszego wieku, sam jej pomysł zdumiewa. Potrzeba było bowiem dla nowych i niezwykłych warunków nowe maszyny i środki zarazem obmyślać, a zadanie było dwoiste: pokonanie trudności, jakie przedstawiała miejscowość alpejska, i dotąd praktykowane sposoby dźwigania się po żelaznych drogach. Spadki drogi tej, jej zakręty nagle, roboty około przebicia gór, zrównania głębin, zdumiewają nawet nieobytego z nadzwyczajnością tych zadań człowieka. Budowy wiaduktów i tunelów są pięknego charakteru, wspaniałe i proste, i nie psują wielkiej panoramy alpejskiej, wśród której ten pas obmurowany żelźnicy, ze swymi arkady, monumentalnymi mostami i wrotami podziemiów, piękny stanowi widok. Droga to się czepia boku skał, to sunie się za rzek biegiem, to przestrzenie znaczne przelatuje po sklepieniach, nieraz zakręca się tak dziwnie, że przebiegłszy stacją, znajdujemy się z podziwieniem nieco wyżej, ale wprost o kilkaset zaledwie od niej kroków, gdy sznur przebytej drogi gdzieś za nami zniknął w górach, a dwie budowy patrzą sobie w oczy przez dolinę, co je dzieli.

Na jednym z przystanków dzieci przyniosły nam wiązki maluczkie alpejskich kwiatków, między którymi przywitałem i u nas znane żółte anemony⁶⁵; daliśmy im chętnie po krajcarze⁶⁶, żeby się chwilę tym uśmiechem wiosny w górach pocieszyć.

Zwiędły prędko biedne górnych łąk dzieci.

Drugiego czerwca obudziliśmy się w Trieście

Józef Ignacy Kraszewski (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: Józef Ignacy Kraszewski, *Kartki z przejażdżki po Europie w r. 1858. Niemcy – Włochy – Francja*, „Gazeta Codzienna” 1860, nr 21-60 (z przerwami); przedruk za pierwodrukiem, nr 27, 36.

⁶⁵ Anemon – zawilec, kwiat z rodziny jaskrowatych.

⁶⁶ Krajcar (albo grajcar) – moneta bita w Cesarstwie Austriackim (1/100 złotego reńskiego).

Feliks Boron

**Podróż do Rzymu i Paryża odbyta w roku 1861
przez Feliksa Borunia [sic!], włościanina wsi Kaszowa
pod Krakowem, spisana za opowiadaniem pielgrzyma
przez Walerego Wielogłowskiego
[fragment]**

Kraj francuski bardzo mi się podobał, wszędzie porządek i piękne budynki, a chociaż z wagonu niewiele widzieć można, tom się i tak na obiedwie strony rozpa-trywał. Jadąc koleją żelazną, bardzo mnie zadziwiło, kiedy od razu wjechaliśmy w podziemną jamę, która się nazywa t u n e l, a której długości będzie cała mila⁶⁷. Strach przejmuję, kiedy się jedzie taką ciemnicą jakby, nie przymierzając, korytarzem do piekła. Maszyna świszczce i iskry miecie, straszny hałas od kół i żelaza głuży, jakby brzęk łańcuchów, bałwany dymu przez okienka się tłoczą, tak że nawet okno od wagonu zamykałem; już mi się przykrzyło taką ciemnicą jechać i byłbym rad słońce Boże znowu ujrzeć, a tu zaledwo maszyna na świat z jamy wyjrzała i dzień się ukazał, zaraz jak szczur do drugiej jamy wpadła. Takich jam było kilka, przez któreśmy przejechali, a ja się dziwowałem, co tam za koszt musieli ludzie łożyć, aby te dziury przez skałę przebijać i drogę popod górą prowadzić. Wielkie cuda Pan Bóg na tym świecie robi, że ludziom daje na takie rzeczy rozum, ale mi o to najbardziej chodzi, aby ludzie tego na chwałę Bożą użyli, a nie byli w pomyśleniu, że Boga samego przemądrzeli, bo ludzie tego rozumu z siebie by mieć nie mogli, gdyby im go Bóg nie dał.

Feliks Boron (1802-1864) – włościanin. W maju 1861 r. wyruszył pieszo na pielgrzymkę do Rzymu (niektóre odcinki pokonał koleją). Drogę powrotną odbył przez Francję (także korzystając z pociągów). Później wyprawił się jeszcze do Palestyny. Obie podróże, „za opowiadaniem pielgrzyma”, utrwalił drukiem Walery Wielogłowski (1805-1865), pisarz i działacz katolicki. **Bibliografia:** *PSB t. 2* (Karol Buczek), s. 342-343; Władysław Maleszewski, *Feliks Boron [sic!]*, „Tygodnik Ilustrowany” 1865, nr 276, s. 40-41; Stanisław Grodziski, *Feliksa Boronia pielgrzymka do historii*, Kraków 1984, s. 75-83.

Pierwodruk: Feliks Boron, *Podróż do Rzymu i Paryża odbyta w roku 1861 przez Feliksa Borunia [sic!], włościanina wsi Kaszowa pod Krakowem, spisana za opowiadaniem pielgrzyma przez Walerego Wielogłowskiego*, Kraków 1861; przedruk za pierwodrukiem, s. 60-61.

⁶⁷ Boron rejestruje wrażenia z podróży z Lyonu do Paryża i ma na myśli tunel Saint-Irenée, który znajduje się zaraz za stacją Lyon-Perrache (i za wiaduktem La Mulatière). Jego długość to 2109 m („będzie cała mila” to wielkość mocno przesadzona).

Henryk Schmitt

List do żony [fragment]

Wrocław, 15 V 1862

Co za ogromna różnica przedstawia się oku jadącego, gdy tylko przejedzie granicę szląsko-pruską! Po obu stronach drogi kolejnej spostrzegasz niezliczone fabryki mniejsze i większe, z których dym tak kłębiący unosi się nad całą okolicą, że zdawałoby się prawie, jakoby ogromny pożar kraj cały niszczył. Bliżej drogi widzisz całe, a częstokroć ogromne gmachy fabryczne – a w większej odległości lub zza lasów spostrzegasz tylko wysokie kominy, z których się dymi. Tysiące tych kominów bardzo wysokich świadczą ci, że tu do najwyższego stopnia przemysł ożywiony, który niezliczone mnóstwo rąk codziennie zajmuje. Tu widzisz szereg pieców wypalających wapno, tam mnogie fabryki tkackie, indziej fabryki wyrobów żelaznych itp., itd. Ta mnogość fabryk zajmuje przestrzeń kraju na 8 mil wzdłuż drogi, czyli cały prawie Śląsk Górny. Jest to widok niedający się opisać prawie, gdyż oglądasz po obu stronach drogi olbrzymie gmachy, to w większym skupieniu przy sobie, to pojedynczo, jak daleko okiem zasięgniesz. Do niektórych większych zakładów fabrycznych idzie osobna kolej żelazna, kosztem oczywiście przedsiębiorców założona, którzy po niej swe wyroby do dworców nierównie łatwiej mogą sprowadzić. Przy wielkich gmachach fabrycznych oglądasz zwykle mnóstwo ładnych murowanych domków pokrytych dachówką, w których mieszkają robotnicy. Taki zakład fabryczny wygląda z daleka jakby małe miasteczko, a jeżeli kilka fabryk jest razem skupionych, przybiera to pozór nawet dość dużego miasteczka. I miasta zresztą, jak same zaraz Mysłowice, Opawa⁶⁸ i inne, są z samych prawie fabryk złożone. Spomiędzy wysokich kominów fabrycznych pokazują się wszędzie wspaniałe wieże kościelne, najczęściej kształtów starożytnych, a zbudowane w stylu gotyckim.

Jak zaś po obu stronach drogi to mnóstwo zakładów fabrycznych dowodzi, że na całym Śląsku Górnym przemysł do najwyższego stopnia jest ożywiony, tak jest też i w kolei ruch nieustanny. Stacji, czyli dworców, jest bardzo wiele w tej części Śląska. Pociąg zatrzymuje się co pół mili lub co milę, gdy w innych stronach od stacji do stacji jest 2 lub nawet więcej mil. Po drodze spotyka się też często pociągi ciężarowe, co jeździe nie przeszkadza, ponieważ szyny są podwójnie kładzione⁶⁹. Jadąc pociągiem pospiesznym, który zwa *Schnellzug*, doznaje się

⁶⁸ Opawa – omyłka autora: chodzi zapewne o Opole (Oppeln).

⁶⁹ Drugi tor na trasie Mysłowice – Wrocław kładziony był w latach 1853-1856.

dziwnego uczucia, gdy się spotyka z drugim pociągiem. Widzisz, że coś się z ogromną szybkością przesuwa, widzisz, że to wagony obok, jak gdyby miały otrzeć się o twój wagon – ale rozeznac nic nie potrafisz. Wszystkie również przedmioty blisko drogi przesuwały się przed twym okiem z taką szybkością, że ledwie je schwyciłeś wzrokiem, już znikły. Takim pociągiem jedzie się 6 mil na godzinę. Z Mysłowic do Wrocławia jest 26 mil, a te przebyliśmy w ciągu 4 1/2 godziny, gdy zwykłym pociągiem trzeba jechać 7 najmniej godzin.

Jeżeli ten ruch ogromny na kolei, to mnóstwo fabryk cię zachwyca, bo świadczy o potędze ducha ludzkiego, toć równie miłego doznajesz uczucia, patrząc na staranną uprawę roli. Każdy kawałek ziemi jest tu użyty najlepiej. Wszędzie widzisz, że tu mieszkają ludzie już jako tako ukształceni i myślący, którzy z roli umieją wyciągać jak największy pożytek. Pola wyglądają prawie jak ogrody i trzeba prawdziwie naocznie to wszystko widzieć, aby ocenić, jak daleko u nas jeszcze do jakiej takiej cywilizacji. Wsie wszystkie, jakie widziałem w pobliżu drogi, są porządnie zabudowane. Dachy są albo gontem pokryte, albo dachówką. Mieszkania same dość obszerne, mające po dwa okna po obu stronach drzwi wchodowych. Same domy są albo murowane, albo z drzewa. Lepianek takich, jak w pobliżu Lwowa, nie widziałem. Domy stoją rzędami, a wszystko nader wygląda schludnie i porządnie. O mieszkańcach nic Ci nie mogę powiedzieć, ponieważ z wagonu takich rzeczy widzieć niepodobna.

Henryk [Leonard] Schmitt (1817-1883) – publicysta, historyk, działacz polityczny i oświatowy. Jakiś czas utrzymywał się z pracy przy katalogowaniu zbiorów rękopiśmiennych rodziny Pawlikowskich. W 1862 r. wyjechał w podróż naukową do Paryża (celem były materiały zgromadzone w zbiorach Czartoryskich). Podróż prowadziła przez Kraków, Wrocław, Poznań, Berlin (podróżny odwiedził też Londyn). W obszernych listach z tego wyjazdu kilkakrotnie informował żonę o szczegółach przejazdów pociągiem. **Bibliografia:** *PSB t. 35* (Stefan Kieniewicz), s. 559-563; Marcei Handelsman, *Zgłoszenie Henryka Schmitta, 1864*, [w:] tenże, *Zagadnienia teoretyczne historii*, Warszawa 1919, s. 96-99; Antoni Artymiak, *Lwowianin Henryk Schmitt (Spiskowiec, powstaniec, bibliotekarz, publicysta, historyk, organizator szkolnictwa)*, Jędrzejów 1939, s. 59; Stefan Kieniewicz, *Wstęp*, [w:] *Henryka Schmitta listy do żony (1845-1880)*, opracował Stefan Kieniewicz, Wrocław 1961, s. VII-XX.

Pierwodruk: *Henryka Schmitta listy do żony (1845-1880)*, opracował Stefan Kieniewicz, Wrocław 1961; przedruk za pierwodrukiem, s. 325-326.

Teodor Żychliński

Z Mysłowic do Krakowa

[fragment]

Był to dzień skwarny; słońce gorącym dokuczało promieniem, żadna chmurka nie zaciemniała jasnego niebios błękitu, ani wietrzyk łagodnym tchnieniem nie odświeżał przyrody. Warczały koła wagonów, lokomotywa buchała parą, szybko pędziłem ku Mysłowicom, znużony podróżą i skwarem. Przykra to jazda wśród południowego żaru, wśród niezbyt ponętnych obrazów, gdy się pragnie jak najprędzej stanąć u celu swej drogi; tym zaś przykrzejsza, gdy niespodzianie na małej stacji trzeba się zatrzymać i nie-raz w ciasnym, nieschludnym pokoju kilka godzin na odejście nowego pociągu poczekać.

Nieprzyjemności takiej doznaje każdy udający się przez Szląsk do Krakowa. Przez cztery długie godziny ma czas wypocząć w Mysłowicach i, zasiadłszy przy wąskim stoliku, zaspokoić pierwsze potrzeby żołądka twardą cielecą pieczenia i szklanicą zwietrzałego piwa. Później, zapaliwszy z nudów cygara, gdyż zwykle tutaj nienawistne losy szczupłą tylko gromadkę osób nieznających się pomiędzy sobą i rozmaitej narodowości łączą, chcąc nie chcąc, goni się wzrokiem za niebieskimi obłoczkami dymu, spogląda po okopconych ścianach i po wiszących na nich w złożonych ramach fotografiach, powoli mgłą zaszuwa się oko i w senne przechodzi marzenie.

I mnie los podobny spotkał. Byłem niemal sam w gościnnej salce, kilku Niemców, uderzając w kufle, szwargotało głośno; w drugim pokoju przy bufecie urzędnicy od kolei wesoło przy kieliszku wódki z gosposią rumianą gwarzyli. Wśród jednostajnego gwaru zacząłem z wolna składać głowę na krawędzi kanapy, coraz ciemniej mi było przed oczyma.... Zasnąłem. [...]

Wtem nagle ogromny rozległ się huk i zdało mi się, że kula przeszywa mi głowę... Obudziłem się. Rzeczywiście, uderzyłem czołem w poręcz krzesła, zsuwając się we śnie z kanapy; przy bufecie kilku wąsatych żandarmów brzękało szablami, rozprawiając, a turkot zachodzącego przed dworzec pociągu i odgłos dzwonka dawały znak, że nadeszła chwila wyjazdu.

Porwałem rzeczy i uradowany biegłem do wagonu; wkrótce odwiedził mnie komisarz policji, by zajrzeć w paszport; zadzwoniono po raz drugi i trzeci, i wytoczyliśmy się z wolna z Mysłowic, ogołoconych z zieleni drzew i położonych smutnie wśród piaszczystej równiny. Na lewo cienił się las z dala, nad nim czarne słupy dymu strzelały w górę: to Sosnowice⁷⁰, pierwsza w Królestwie stacja.

⁷⁰ Sosnowice (dziś Sosnowiec) – w sierpniu 1859 r., po wybudowaniu odnogi Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z Ząbkowic, stacja Sosnowice (dziś Sosnowiec Główny) stała się stacją graniczną między Rosją (Kongresówką) a Prusami.

Na prawo zdążając, zajechaliśmy za chwilę przed podłużny dworzec w Szczakowie i już byliśmy w Galicji. Tu przechadzało się z wolna kilku austriackich żandarmów i grenadierów⁷¹, upiętych, wysznurowanych, w białych krótkich mundurach z różowymi wyłogami; urzędnik pasportowy odebrał papiery; wszyscy podróżni spieszyli do rewizji rzeczy, która się odbyła grzecznie, ale ściśle; szukano zwłaszcza tytoniu i cygar. Tutaj znów trzeba było poczekać godzinę, aż z dala od granicy Królestwa dało się słyszeć przeraźliwe gwizdanie parowej maszyny i wkrótce nadszedł oczekiwany pociąg z Warszawy. Z jego przybyciem fizjognomia Szczakowy, dotąd przeważająco niemiecka, zmieniła się nagle; zewsząd polska odezwała się mowa, z wagonów wybiegło mnóstwo kobiet i mężczyzn, znów urzędnicy celni zaczęli przetrząsać rozliczne kufry, tłumoki i węzłki, a tymczasem zaszyły żółte austriackie wagony. Dano hasło dzwonkiem, zajęliśmy miejsca, oddano nam pasporta i ruszyliśmy nareszcie ku Krakowu, tej zgrzybiałej dawnych królów naszych stolicy.

Austriackie pociągi nie pędzą tym szybkim, lotnym biegiem jak w innych krajach Europy, ale pełzają z wolna, jak gdyby tutaj i para flegmatycznej, niemieckiej była natury. Wlekliśmy się zatem wśród piaszczystej pustyni, która się za Szczakową rozciąga, a że widok ten bynajmniej nie jest malowniczym, zwróciłem oczy na wnętrze wagonu, a w nim na nowych towarzyszków podróży. Naprzeciw mnie siedziały trzy panie: z tych jedna zdawała mi się być matką, dwie drugie córkami. Obok mnie rozsiadł się młody człowiek, pięknej i dziarskiej postaci, na przeciwnym zaś rogu zajął miejsce przy otwartym oknie brodaty, ogorzały mężczyzna. Zacząłem swój przegląd, jak to łatwo można odgadnąć, od płci pięknej. Starsza dama przedstawiała prawdziwy typ polskiej matrony. Twarz spokojna, choć porwana zmarszczkami sędziwego wieku, w oku rozlana powaga obok macierzyńskiej miłości, z którą raz po raz na swe córki spoglądała. Hoże i zalotne były też to dziewczyny, prawdziwe warszawianki, smukłe, o toczonej kibici i maleńkich rączkach. Krucze warkocze miała jedna, zadarty nieco nosek figlarnego nadawał wyrazu jej twarzy, w czarnych oczach gorzały płomienie, a rumieńcem młodości i zdrowia tryskały krasne jej lica. Białą twarzyczkę drugiej otaczały gęste sploty jasnych włosów, niebieskie, smętne oczy lśniły się osłoną, po różowych usteczkach błąkał się uśmiech pełen słodyczy. Uważałem, że obiedwie siostry czasami na mego sąsiada ukradkiem przelotne rzucały spojrzenia. Był to młodzian silnie zbudowany, regularnych rysów twarzy, na której wiosna życia rozlała świeżość i szczerłość; maleńki wąsik ocieniał mu wierzchnią wargę, a wzrok i cała postawa zdradzały dzielność i ochoczość do rzucenia się w zamęt nieznanego i niezakosztowanego dotąd świata. Mimowolnie uczułem pewien pociąg ku niemu i z nim na sam przód

⁷¹ Grenadier – żołnierz doborowej jednostki piechoty.

postanowiłem rozpocząć rozmowę, w której później zamierzałem uwikłać piękne sąsiadki, zawierając w ten sposób nową znajomość i rokując sobie przyjemne wśród dalszej podróży zajęcie. Niestety, srodze zostałem zawiedziony w tych uludnych nadziejach, bo gdy wykonywając swój zamiar, zwróciłem się do sąsiada, zapytując grzecznie, czy po raz pierwszy, równie jak ja, zamyśla Kraków odwiedzić, mój sympatyczny młodzieniec ledwie kilka słówek odmruknąc raczył, po czym, natychmiast odsuwając się na róg przeciwny wagonu, widocznie dał mi do poznania, że rozmowy dalszej sobie nie życzy.

W tej samej chwili zauważyłem, jak obiedwie panienki dobyły z podróżnego węzełka w safian oprawione książeczki i pilnie w nich czytać zaczęły; mama zaś zmrużyła oczy i zdawała się zasypiać; brodaty wreszcie mężczyzna, pomarszczony czoła, wychylił się oknem, wpatrując się z uwagą w okolice, wśród których zdążyliśmy ku Trzebini. Zdziwiony i boleśnie dotknięty tym niewytłumaczonym mi wstrętem Koroniarzy do pogadanki z Wielkopolaninem, łamiąc sobie na próżno głowę, co by mogło być przyczyną zakłętego milczenia, którym się przede mną osłonięto, zacząłem smutnie spoglądać już nie na wnętrze wagonu, ale na wyrastające z piaszczystej równiny coraz to większe wzgórza, które się wkrótce w skaliste zamieniło ściany, pokryte u wierzchu mchem i zieloną murawą.

Wnet wjechaliśmy w prześliczne lasy jodłowe, z których gęsto przeglądały olsze i modrzewie; wzgórza rozsuwały się z wolna przed nami i wśród cichej doliny ukazała nam się Trzebinia. Stacja to niewielka, dworzec niepokąźny i bez piętra; przed dworcem przechadzało się kilku oficerów od węgierskich huzarów, w złotym kąpiących dolmanach⁷²; dwóch piechurów w białych mundurach, jasnoniebieskich, obcisłych spodniach i wysokich skórzanych czapkach, z karabinami zawieszonymi na ramieniu, stało nieruchomie na straży, a kilku żandarmów popielato ubranych, kręcąc się tu i owdzie, śledczym wzrokiem zaglądało do powozów.

Dwoje małych dzieci, dziewczątka i chłopczyk, biegały od wagonu do wagonu z dzbanuszkami i szklankami w ręku, wołając bezustannie: „świeża woda! woda świeża!”, co mi mimowolnie przypominało warszawskie „obwarzaneczki!”.

Po małym przestanku ujrzeliśmy pędzący ku nam pociąg wiedeński, wzmażał się tętent zbliżających się wagonów, zabrzmiał dzwonek, słychać było skrzyknięcie otwieranych drzwiczek, rój pasażerów wysypał się na stację i gwar niemieckiej, z wiedeńska zatracanej mowy, naokoło się rozległ. Lecz wrzawa krótko trwała, bo znów zadzwoniono, powiadano spieszenie na dawne miejsca, zasyczała lokomotywa i ruszyliśmy dalej ku Krzeszowicom⁷³.

⁷² Huzar – żołnierz lekkiej jazdy; dolman – rodzaj kurtki z sukna lub aksamitu, obszytej barankiem.

⁷³ Krzeszowice – miejscowość na zachód od Krakowa, na linii do Trzebini.

Im bliżej dojeżdżaliśmy Krzeszowic, tym większym wdziękiem uśmiechała się ku nam przyroda i krajobraz piękniejszym się stawał. Wśród pasma zielonych pagórków, malowniczo po obu stronach drogi porozrzucanych, wiły się wąwozy, mrucał po kamyczkach rwisty strumień, uciekając w objęcia modrej Wisły; na wąskich drożynach snuły się wózki wieśniacze. Woźnica w białej sukmanie z karmazynowymi potrzebami, scieżnionej pasem brzęczącym od mosiężnych kulek, w spiczastym kapeluszu słomianym, ozdobionym szeroką, czarną, złotem przerabianą wstęgą i pawimi piórami, zaciął ręce koniki, zaprzężone w krakowskie choma; kilka dziewcząt, okrytych białymi płachtami od słońca, niedbale spoczęło na miękkim kobiercu murawy, nadzierzganym wonnym polnym kwieciem; chłopak w koszuli, pogwizdując krakowiaka, prowadził konie do wody; z dala przysiadła wybielana chatka bez komina, nad nią rozpięła lipa cieniste konary i bocian klekotał dziobem na wysokim dębie, radując się nad pogodnym wieczorem. Na prawo od nas ciemniały na błękicie niebios skaliste wzgórza, a na posępnej i stromej skale, spoza gromady sosien i świerków, ujrzałem wspaniałe, sterczące ruiny Tęczyna⁷⁴.

Przecudny był widok! Toteż długo się nim poilem, a, tonąc w zadumie, wywoływałem w pamięci dzieje świetnego niegdyś grodu i dzielnicy jednej z najpotężniejszych i najznakomitszych rodzin w Koronie. [...]

Od Krzeszowic dwa jeszcze małe przystanki i chyżym biegiem zbliżamy się do Krakowa, starożytnej Piastów i Jagiellonów stolicy i grobu. Najprzód dojrzeć można złożone iglice licznych wieżyc, śmiało strzelające ku obłokom, i białe czoło królewskiego zamku, słabo na błękitnym tle niebios zarysowane. Po prawej stronie wita nas na górze św. Bronisławy mogiła Kościuszki, otoczona warownymi murami, wynioślejsza od mogiły Krakusa i Wandy⁷⁵, które z dala się rumienią wśród blasków zachodzącego słońca. Przed nami roztaczają się wieńce drzew rozłożystych, spoza których przegląda prześliczny pałac łobzowski, mieszczący w sobie szkołę wojskową, a wzniesiony na szczątkach lubego niegdyś schronienia Kazimierza i Esterki⁷⁶. [...]

⁷⁴ Tęczyn – zamek położony w bezpośrednim sąsiedztwie Krzeszowic, budowla wzniesiona w XIV w. przez wojewodę krakowskiego i sandomierskiego Jędrzeja; w XIX w. własność rodziny Potockich.

⁷⁵ Mogiła Kościuszki – Kopiec Kościuszki, położony na Wzgórzu Św. Bronisławy na terenie wsi Zwierzyniec; mogiły Krakusa i Wandy – Kopiec Krakusa, położony na południe od Krakowa (na Krzemionkach) i Kopiec Wandy, leżący w sąsiedztwie wsi Mogiła (dziś wszystkie w granicach Krakowa).

⁷⁶ Pałac łobzowski – zameczek myśliwski, wzniesiony przez Kazimierza Wielkiego jako letnia rezydencja królewska (później wielokrotnie przebudowywany), położony na terenie wsi Łobzów (dziś dzielnica Krakowa); Esterka – Żydówka, ukochana króla Kazimierza Wielkiego (1310-1370).

Lecz już i Łobzów znika, a natomiast kroczyć się zdaje ku nam z całym majestatem i powagą zgrzybiała stolica, oblana od południa Wisłą, opasana wzgórkami Krzemionek, najeżona wieżycami, dumna zamczyskiem i ujęta w oddali śnieżnych szczytów karpackich rąbkiem. Już ciemniej Floriańska baszta, kościół Panny Marii dwiema wieżami jako parą pobożnych ramion kornie ku niebu sięga, złocą się kopuły i krzyże świątyń, a ponad miastem wspaniale zasiadł, jak na tronie dawnych królów polskich, obszerny na Wawelu zamek, opierając skronie o mury katedry, w której 29 stycznia 1319 r. koronowano Łokietka, 13 lutego 1386 r. chrzczono Jagiełłę i przez wieki namaszczano długi szereg polskich monarchów, aż do Stanisława Augusta Poniatowskiego, tj. do 1764 roku. Zamek, odnowiony dzisiaj i zamieniony na więzienie i koszary, utonął w zadumie, cichy, ponury, ale wielki; to na miasto spogląda, to z westchnieniem na świątynię patrzy, gdzie w złocistych grobach, pod murowanymi sarkofagami, śpią dawne pany. [...]

Już gwizdże parowa maszyna, zwalniamy biegu, mijamy schludne domki przedmieścia, maleńkimi zdobne ogródkami, toczymy się wśród długich szeregów próżnych wagonów, skrzypią przeraźliwie szyny, coraz wolniej i wolniej jedziemy, aż pociąg przed obszernym stawa dworcem. Jesteśmy w Krakowie.

Teodor Żychliński (1836-1909) – dziennikarz, pamiętnikarz, wydawca. Uczestniczył w powstaniu styczniowym. Od 1864 r. współpracował z „Dziennikiem Poznańskim”. Zajmował się heraldyką. Wydał *Złotą księgę szlachty polskiej*.

Pierwodruk: Teodor Żychliński, *Z Mysłowic do Krakowa*, „Tygodnik Ilustrowany” 1863, s. 455-456; przedruk za pierwodrukiem.

Bogusz Zygmunt Stęczyński

Śląsk

Podróż malownicza w 21 pieśniach, wyśpiewał...

[fragment]

W Gliwicach jest chmielarnia, warsztaty sukienne,
Szkoły, urząd górniczy – i targi codzienne;
Jest i dworzec kolei żelaznej ozdobny,
Dla podróżnych we wszystkie potrzeby zasobny.
Widać, jak piec pociąga za sobą wagony,

A każdy jest ciężarem rzeczy napelniony,
A wagonów nie liczyć, jedne za drugimi
Pośpieszają, jak ptaki lotami szybkimi.
I my też doświadczyli, jak w promieniu oka
Zmienia się okolica długa i szeroka;
Jak w bliskości wagonu wyraźnie się zdaje,
Że ziemia nam ucieka, słupy, drzewa, gaje;
Wszystko się tylko miga, jakby mgłą oblane,
Jakby jedno za drugim było przerzucane!
A to sobie maszyna tak szalenie pędzi,
Nigdy się nie unuża, nigdy sił nie szczędzi.
Te siły wrząca woda w parę zamieniana
Utrzymuje, mniej więcej, jak trzeba, puszczana
Do narządu, co koła obraca pod sobą.
Jest sztuką wynalazku i wieku ozdobą,
Że można w krótkim czasie przebywać przestworza,
W rozmaitych kierunkach od morza do morza
I kołysać swój umysł prozą albo rymem. –
A komin szybkożwozu czarnym bucha dymem,
Rozbijając o ziemię co chwila swą chmurę
I niekiedy zasłania prześliczną naturę,
Bo ten szatan żelazny, ten parowóz skory,
Nie uważa na zmiany złej lub dobrej pory;
Jest dla jednych wygodą niewypowiedzianą,
Dla drugich, zwłaszcza u nas, zgubą niesłychaną,
Bo wszystko z obcych krajów tłumnie nam narzuca,
A rękodzielnie nasze niemało zasmuca,
Bo nie mogą wytrzymać taniości nawale,
Muszą nędznieć i gorzko wylewać swe żale.
Niegdyś w mieście Birmingham James Watt⁷⁷, z głowy,
Gdy poznał z wody parę, zrobił wóz parowy,
Który potem starannie wydoskonalono
I po wszystkich krainach go rozpowszechniono,
Ale czy wynalazcę chwalić, czy też ganić,
Czy przeklinać?... i cięższym smutkiem serce ranić?

⁷⁷ James Watt (1736-1819) – brytyjski (szkocki) inżynier, jeden z współtwórców maszyny parowej. Popularna anegdota mówiła o tym, iż myśl o silniku parowym nasunęła się młodemu Wattowi, gdy zaobserwował w kuchni podnoszące się podczas gotowania wody wieczko czajnika.

Już z daleka przed nami Raciborz⁷⁸ wystaje.
Zielenią się wokóło miłe oku gaje,
Widać prosa, jęczmiony, pszenice i żyta
I różnaitość jarzyn i sadów obfita
Bawi wzrok nasz, a handel płody przyrodzenia
Rozwozi i sprzedaje, a nawet zamienia;
A do tego przyczynia się swymi wodami
Spławna Odra, pokryta licznymi łodziami.
Lecz nas wita Raciborz, miasto starożytne
I obronne, i ludne, porządkiem zaszczytne.
Ślady swojej przeszłości dobrze zachowało,
A wiele klęsk i nieszczęść cierpliwie przetrwało.

Bogusz Zygmunt Stęczyński (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: Bogusz Zygmunt Stęczyński, *Śląsk. Podróż malownicza w 21 pieśniach, wyśpiewał...* [powst. po 1879], wydał i opracował Franciszek Pajączkowski, Wrocław 1949; przedruk za pierwodrukiem, s. 192-194.

Aneks

Zmora kolei żelaznej przez jednego sprawozdawcę dziennikarskiego

– Czy już gotowa moja ekstralokomotywa?
– Natychmiast, panie; konduktor lokomotywy⁷⁹ niebawem tu przybędzie.
Jaką szybkość pan żądasz?
– Przynajmniej milę na minutę⁸⁰.
– Bardzo dobrze; kolej żelazna jest zupełnie wolna, a z jednym lekkim wagonem z łatwością da się to wykonać.

⁷⁸ Raciborz (dziś Racibórz) – miasto w południowej Polsce, położone na trasie Kolei Wilhelma (*Wilhelmsbahn*, spajająca od 1846 r. Wrocław z Wiedniem).

⁷⁹ Konduktor lokomotywy – tu: maszynista (w oryginale: *engineman*).

⁸⁰ To jest, jak się samo przez się rozumie, angielską milę, szybkość, która w Anglii wiele razy już była doświadczana. Blisko 3 mile angielskie równa się naszej mili. Mila polska to 7467 m, mila angielska zaś liczyła 1609 m (wyliczenie nie jest zatem dokładne).

– Ja nie potrzebuję wagonu; mam moje depesze w kieszeni i chcę na lokomotywie odbyć drogę.

– Z trudnością pan oczy w głowie utrzymasz, jeżeli to uczynisz. Weź pan lepiej wagon pierwszej klasy.

– Nie troszcz się pan o to; jestem do tego przyzwyczajony. W najdłuższym tunelu nie przymrużę nawet oka.

– Zresztą, jak pan chcesz. Pan zamówiłeś pociąg, możesz przeto wedle upodobania na lokomotywie lub w jednym z wagonów jechać.

– A zatem na lokomotywie. Pospiesz się pan tylko; bo każda minuta, którą tu przepędzam, jest stracona.

Ta rozmowa miała miejsce na jednej stacji kolejowej w północnej Anglii⁸¹. Z polecenia gazety „Times”⁸² znajdowałem się na jednym wielkim meetingu (zgromadzeniu publicznym); a gdy sprawozdanie zaraz nazajutrz rano miało być ogłoszone, wypadło koniecznie nieco więcej niż w trzech godzinach przelecieć 200 mil, które ninie⁸³ jeszcze od drukarni gazetowej w Londynie oddzielały. Był to piękny latowy wieczór i promienie zachodzącego słońca oświecały żelazny dach dworca i rozległą sieć szynową, która się we wszystkich kierunkach rozciągała. Na lewo stała moja lokomotywa, „Tartarus”, ognisty wóz z lśniącego metalu, która z chrapliwym świstem długi kłębiasty słup pary z rury mosiężnej w górę pędziła. Kilku policjantów, kilku tragarzy i roznosiciele gazet czekali w pobliżu, aby widzieć nasz odjazd, a palacz, chłop z dziwnie okopconą twarzą i od płomieni zaczerwienionymi oczyma, w zasmolonej bluzie, drapał się naokoło po lokomotywie, oczyszczając olejnymi płatami⁸⁴ szklące się metalowe ściany. Z czasem zacząłem się niepokoić i tracić cierpliwość, spojrzałem w bok i dostrzegłem, że słońce nie zaglądało już do wysokich okien, stacja pokrywała się z wolna długimi cieniami wieczoru.

– Ale gdzież Westhorp? – zawołał na koniec inspektor. – Jeżeli swych obowiązków nie będzie lepiej dopełniał, niedługo tu będzie zawadzał.

– Już dwa razy posyłałem po niego – odpowiedział dozorca stacyjny. Zawiadomił dziś rano, że jest znowu do służby sposobny.

⁸¹ Ta rozmowa miała miejsce na jednej stacji kolejowej w północnej Anglii; w oryginale: *I stood during the foregoing conversation upon the platform of an extensive railway-station in a large town in the north of England. My interlocutor was the resident super-intendet.* (Stałem podczas tej rozmowy na peronie wielkiej stacji w dużym mieście na północy Anglii. Moim rozmówcą był inspektor kolejowy). Dwie dłuższe partie opuszczone w polskim przekładzie wprowadzam w nawiasach kwadratowych i zapisuję kursywą.

⁸² „Times” – w oryg. *London morning newspaper* (londyńska gazeta poranna).

⁸³ Ninie – teraz.

⁸⁴ Olejnymi płatami – w oryginale: *with a handful of oily rags* (garścią zaoliwionych szmat).

– Jak to? czy on był chory? – zapytałem.
– Zupełnie się zmienił od czasu, jak Maria Slane tak nagle umarła – rzekł dozorca.

– Tam do diabła! – zawołał inspektor – my rozkochanych inżynierów⁸⁵ nie możemy trzymać na kolei żelaznej.

– Ale dlaczego mi pan nie dajesz innego, jeżeli ten pan Westhorp niezdolny jest do służby? Sądzę, że masz pan dosyć ludzi.

– To prawda; ale cały nasz skład miał w ostatnim czasie bardzo wiele do czynienia i gdy się Westhorp dziś przedstawił, stosownie do tego urządziliśmy się.

– Już po siódmej – odpowiedziałem, spoglądając na zegarek – jeżeli mnie pan za pięć minut nie wyprawisz, zaniecham lokomotywę i zapozwę towarzystwo o wynagrodzenie szkód.

Nim jednak pięć minut upłynęło, nadszedł marudny inżynier. Miał na sobie gruby bajowy surdut⁸⁶, szal okrywał niższą część twarzy, a daszek jego czapki zaciągniony był na czoło. Mogłem jednak widzieć ponury wzrok jego oczu i trupa błądź jego twarzy, i spostrzegłem, że ręka jego drżała, gdy z roztargnieniem odpinał i zapinał surdut. Te symptomata może by mnie w innym czasie niepokoiły; ale zbyt byłem zajęty swoim odjazdem, aby szczególną do tego przywiązywać wagę.

– Słuchaj, Westhorp – odezwał się inspektor – jeżeli tak z nami będziesz postępował, otrzymasz nieograniczony urlop.

Inżynier wymruczał kilka niezrozumiałych słów i wtoczył się mechanicznie na lokomotywę.

– Na bramsbyjskiej kolei miniesz się z pociągiem pasażerskim, a w Thornley⁸⁷ z towarowym – rozumiesz, Westhorp? – daj wielkie baczenie, nie oszczędzaj puszczalki i przez stacje jedź powoli.

– O, co do tego, już ja sam będę miał o to staranie – zawołałem, wskakując na lokomotywę. – Pan wiesz, że nie jestem nowicjuszem na kolei żelaznej. Dobranoc! Nie dozwolimy rosnąć trawie pod naszymi kołami⁸⁸. Chodź pan, panie Westhorp, spiesz się pan i pokaż, co „Tartarus” dokazać potrafi.

Inżynier przyłożył rękę do czapki, pociągnął jeden drąg na dół, drugi odepchnął – koło popędowe zaczęło się poruszać, obróciło się ze dwanaście razy bez ruszania naprzód, nareszcie posuwaliśmy się wolno wzdłuż stacji, podczas gdy inspektor nam towarzyszył i inżyniera jeszcze raz mocno napominał. Głośne

⁸⁵ Inżynierów – w oryginale: *engine-drivers* (maszynistów).

⁸⁶ Bajowy surdut – baj: miękka tkanina bawełniana, grubsza flanela.

⁸⁷ W oryginale mowa o stacji Bramsby i mijance Thornley. Obie lokalizacje fikcyjne.

⁸⁸ Nie dozwolimy rosnąć trawie pod naszymi kołami – w oryginale: *we shan't let the grass grow under our wheels* (idiom: nie będziemy zasypiać gruszek w popiele).

buchające tszy! tszy! tszy! potworu parowego coraz było szybsze i wysunęliśmy się ze stacji. Przedmioty uciekały przed naszymi oczyma; głośny trzaskający turkot, z jakim popod mostem przelecieliśmy – przeraźliwe gwizdanie i syczące wyście pary i dymu i wilgotny przejmujący ciąg powietrza, gdyśmy przez krótki tunel przemykali, i niebawem ujrzeliśmy się znowu na otwartym polu; ku nam błyszczały światła i piętrzyły się wysokie kominy wielkiego fabrycznego miasta, a przed nami rozciągały się łąki po obu stronach długiej szynowej linii, osłonięj zmrkiem wieczornym, który właśnie nastąpił.

– Tylko żywo, tylko żwawo, ruszaj pan naprzód, panie Westhorp! Zjemy dobrą kolację, a jeszcze lepszą wypijemy flaszkę wina, gdy przybędziem do Londynu.

– Ślicznie dziękuję – odpowiedział inżynier, nie spojrzawszy jednak na mnie; odwrócił się raczej ode mnie, przymrużając oczy i mruczając coś z wolna pod nosem. Było coś szczególnego w postępowaniu tego człowieka i zauważyłem, że palacz z widoczną niespokojnością spoglądał na niego i ani słowem z nim nie mówił. Tymczasem lokomotywa posuwała się coraz prędzej. Trzask wentylów, gdy się zamykały lub otwierały, aby parę zatrzymać lub wypuścić, coraz był gwałtowniejszy, aż się stał podobnym do werblu na bębnie. Po bokach drogi przemigały w długiej ciemnej linii zarośle, których nie mogliśmy rozróżnić od drewnianego płotu lub kamiennego muru. Drgający bieg lokomotywy i tendra stał się lekkim, posuwistym, jak gdybyśmy lecieli w powietrzu, nie dotykając szyn kołami; białe słupy, na których są przymocowane druty elektrycznych telegrafów, defilowały koło nas jak w szturmowym pochodzie; w mgnieniu oka przesadzaliśmy mosty, pozostawiając za sobą promień syczącego dymu. Dalej żywo! Dalej żywo! Drogowskazy znikwały jeden po drugim. Potwór parowy zdawał się być obdarzony życiem, leciał jak szalony z ognistymi wnętrzościami, buchając iskrami pod niebiosa; a lubo nie wiał żaden wietrzyk, zdawało się, że się znajdujemy w prądzie orkanu, którego zimny przejmujący dech mrozi nasze członki.

Dotąd szło wszystko pomyślnie. Jechaliśmy wprawdzie z nadzwyczajną szybkością, ale nie z bezprzykładną, i byłem z tego rodzaju podróżami oswojony, aby się o co lękać. Wiedziałem, że kolej żelazna była wolna, a noc dosyć jasna, aby sygnał o pół mili można rozpoznać.

Tymczasem Westhorp pracował ciągle jeszcze około maszyny, to podnosząc, to spuszczać drągi, jak gdyby chciał powiększyć szybkość. Ani na chwilę nie stał spokojnie, ale dreptał i szurzał bez ustanku nogami. Palacz oparł się o poręcz, której się trzymał, jak mi się zdawało, z niespokojnym przerażeniem. To wszystko mogłem dobrze widzieć przy świetle jasnej lampy, która wisiała nad wodoskazem wysokości wody w kotle.

Dalej i dalej! Miła za miłą, stacja za stacją! Przez ciemne grupy lasów, przez wieś i samotne folwarki, przez pustkowia, łąki i błonia. Przelecieliśmy już może 40 mil.

– „Tartarus” trzyma się krzepko! – odezwałem się, natężając mój głos i krzy-
cząc te słowa do ucha inżyniera.

Palacz zbliżył się i czekał na odpowiedź. Spojrzenia Westthorpa przechodzi-
ły z jednego na drugiego; oczy jego błyszczały jak u dzikiego zwierza; po czym
zwrócił się nagle do palacza, wołając:

– Węgli, Jeffries, węgli! Więcej pary, więcej pary! Ten pan chce więcej pary!
Co nas obchodzi życie – pary, więcej pary!

Zmięszałem się tym wybuchem równie jak palacz, któremu, jak właśnie sły-
szałem, było imię Jeffries, a który ociągał się z dopełnieniem tego rozkazu.

– Węgli, węgli! – krzyknął znowu Westthorp – czyń, co ci każę, albo rzucę
cię głową na szyny. I kopnął nogą w drzwi parowego kotła, które odskoczyły. Tę-
tent gwałtownych płomieni zagłuszył wyjący orkan, który, jak się zdawało, szu-
miąc, przelatywał przez nas.

Wmięszałem się do nich.

– Mnie się zdaje – wybąknąłem – że my bardzo porządnie i bardzo prędko
jedziemy.

Jeffries uczynił potakujące poruszenie. – Czy pan nie chcesz prędzej jechać?
– zapytał Westthorp powolnym, ale wybitnym głosem.

Trząsnąłem głową, że nie chcę.

– Ale ja chcę! – krzyknął przeraźliwie. – Węgli, Jeffries, węgli! I gwałtowny
raz zadał pięścią palaczowi. Oszupiałem na chwilę. Byłbym teraz wszystko oddał
w świecie, byleby mnie w całości wysadzono choć na puste miejsce, przez jakie
właśnie jechaliśmy. Jeffries, nie odpowiedziawszy ani słowa, porwał szufłę i rzucił
czarnej masy na ogień, który na nowo zaczął się żarzyć i trzeszczyć. Przy jego świe-
tle mogłem spostrzec, że rysy palacza pod sadzową maską trupią błądź okazują.

Dalej, dalej! Lokomotywa zdawała się lecieć jak strzała. Ćwierćmilowe dro-
gowskazy przemykały się tak szybko jak niedawno słupy telegrafowe, a kołysanie
było straszne.

– Muzyka! – krzyczał Westthorp – muzyka! Trzeba nam muzyki! Tu są moje
wrzące organy wodne!

Przy tych słowach otworzył piszczałkę; jej przeraźliwy świst przejął mnie
dreszczem aż do kości. Spojrzeliśmy na siebie z palaczem; wyraz jego twarzy był
pełen przerażenia i obawy. Nagle ucichła nieznośna piszczałka.

– Mogłoby to posłużyć za napomnienie – mruczał Westthorp – lecz na co
i tyle pary ma ginąć?

Wzdrygnąłem się. Nagle odwrócił się inżynier od maszyny i zbliżył się do
tendra, oglądając się niespokojnie. Jeffries korzystał z tej chwili, chwycił mnie za
rękę i rzekł: – Cicho! – szepnął, zaledwie oddychając.

– Co temu człowiekowi? – zapytałem.

– Cicho! On zwariował! Już to od kilku dni spostrzegąłem.

– Wariat! – czułem, jak zimny pot występował mi na całym ciele. Miłą na minutę z szalonym maszynistą?... krew się we mnie ścięła; niemoc mnie ogarnęła.

– Musimy go opanować! – szepnął Jeffries.

– Nie widzę innego środka ratunku – odpowiedziałem. – Uderzmy na niego. Zaledwie wymówił te słowa, gdy Westhorp rzucił się ku nam.

– Ha! ha! – krzyknął – zdrada! Dwóch przeciw jednemu. Ale ruszcie się tylko!

Nastąpiła chwilowa pauza. Żaden z nas trzech nie ruszył się z miejsca. Teraz spostrzegłem, że Jeffries wyciągnął rękę po ciężki młot, który niedaleko niego leżał. Wzrok wariata od jednego do drugiego przebiegał; właśnie tamten chciał pochwycić młot, gdy Westhorp, odgadłszy jego zamiar, z wściekłym krzykiem rzucił się na niego.

– To więc uczynić zamierzałeś?... – wariat zgrzytnął zębami. – Spróbuj tylko. I szaleniec objął nieszczęśliwego silnymi rękami, z których on się, konwulsyjnie szamocząc, daremnie usiłował wydrzeć.

– Ratuj – krzyknął Jeffries – ratuj! kto w Boga wierzy!

Ale ja zdrętwiałem ze strachu. Z nadludzką siłą [Westhorp] podniósł do góry nieszczęśliwą ofiarę i jak dziecko obracał go w swych rękach przy piekielnym śmiechu.

– Ratujcie! Ratujcie! – błagał Jeffries. – O moja żona, o moje dzieci!

Były to ostatnie jego słowa.

– Idź do niej! – zawył Westhorp z diabelskim śmiechem, rzucając swą drgającą ofiarę wysoko w powietrze. Jeszcze jedna chwila a usłyszałem głucho druzgotające uderzenie na kamienistą ziemię upadłego ciała. Potem morderca nagle do mnie się zwrócił.

– Wariat? – ryknął przeraźliwym głosem, – wariat! Ha, dobrze! Jestem więc nim! Wariat! Wariat! – Porwał mnie za kołnierz, bezsilny jak dziecko skurczyłem się pod jego żelazną ręką. – Wariat! – powtórzył. – Tak! Oh, długo starałem się wybić to sobie z głowy. O! jak to usiłowałem, jak walczyłem przeciw temu. I mówiłem sam do siebie: nie, ja nim nie jestem, chociaż wiedziałem, że nim byłem. Ale teraz! teraz czuję, jakiej rozkoszy wariat doznaje. Ha, ha, ha! któż by chciał mieć zdrowy umysł, gdyby znał rozkosz szaleństwa?

Po tych słowach odepchnął mnie od siebie, a ja potoczyłem się w kącie przed kocioł parowy, nie mogąc ani słowa wymówić. Paroksyzm zdawał się na chwilę wolnieć; i on mruczał tylko jeszcze coś pod nosem; potem porwał za szufłę i zaczął podsycać ogień. Dreszcz przerażenia przenikł wszystkie moje członki. Jechaliśmy teraz z szybkością, w porównaniu z którą poprzednia była tylko dziecinna igraszka. Starałem się odzyskać przytomność umysłu i spokojnie losu mego oczekiwać. Jeżeli lokomotywa z szyn nie wyskoczy, oczywistym było, że wkrótce przybyć musimy do celu, który nas jednym uderzeniem roztrzaska i w pył zamieni.

Znowu mnie pochwyił wariat, przyciągnął do siebie i bystro patrzył mi w oczy. Dziwny blask w jego iskrzących, krwią zabiegłych oczach, trupia bladeść jego szkaradnie pokrzywionych rysów przejmowały mnie zgrozą. Na koniec przemówił z wolna, nawet obojętnie:

– Tak chyżo jak my nigdy jeszcze żaden śmiertelnik nie leciał, jak świat istnieje.

Zamilkł, a szybki jak błyskawica ruch trzaskających trybów w straszliwy sposób potwierdzał jego słowa.

– Jak wielka teraz zdaje się panu nasza szybkość? – zapytał mnie, zawsze jeszcze z zupełną na pozór spokojnością.

– Mało mniej jak sto mil na godzinę – wyjąkałem.

– Całe sto mil – odpowiedział. – Czy pan sądzisz, że duchy równie szybko lecą?

Nigdy nie zapomnę grobowego głosu, jakim mi to pytanie uczynił. Nie czekając jednak odpowiedzi, wlepił długie spojrzenie w płonący i pryskający ogień.

[Pojąłem, że w tym stanie mógłbym go uspokoić i odzyskać przewagę, którą człowiek o zdrowych zmysłach, przez chłód i opanowanie, tak często zdobywa nad ofiarami chorób psychicznych. Krzepiąc się tą iskierką nadziei, spojrzałem mu pewnie w twarz i zacząłem mówić delikatnym i przymilnym głosem.

– *Myślisz, że powinniśmy się niepokoić, utrzymując taką prędkość lokomotywy?*

– *Obawiam się, że tak – odpowiedział smutno. – W niedużej odległości, za mniej niż pół godziny, będzie przeszkoda.*

Zamilkłem, kompletnie zmieszany. Jakież były myśli przebiegające przez głowę tego szaleńca?

– *Byłeś chory? – ciągnąłem tym samym, przymilnym, czułym tonem.*

– *Nie... tak, tak... och, bardzo, bardzo chory. Westhorp mówił z wyczuwalnym osłabieniem i z trudem.*

– *Zwłaszcza przez ostatnie trzy dni? – ciągnąłem.*

Odkoczył do tyłu i wykrzyknął gwałtownie: – Chory... nie, nie chory... pijany!

– *Pijany! – powtórzyłem mechanicznie; olśniło mnie: ten człowiek cierpiał na delirium tremens⁸⁹.*

– *Tak, pijany! – wrzasnął z całą poprzednią dzikością. – Pijany! tak! Byłem pijany od jej śmierci; będę dalej, moja jedyna. Pijany lub szalony – mała różnica! Mówię ci, muszę pić... to odżegnuje ją... to uwalnia mnie od niej! Ona nawiedza mnie, ona mnie prześladowa i ja musiałem pić! Pić!]*

⁸⁹ *Delirium tremens* (łac. majaczenie drżenne) – stan zaburzeń świadomości (omamy, urojenia), występujący u osób uzależnionych, a spowodowany gwałtownym odstawieniem alkoholu.

[P]otem zerwał się z wściekłością, bił się w czoło pięścią i wydobył z kieszeni małą flaszeczkę, którą mi, odwróciwszy twarz, pokazał.

– Przeczytaj pan etykietę – mówił przytłumionym głosem. Byłem posłuszny. „Kwas pruski! Trucizna!”⁹⁰ – był napis.

Wzdrygnął się i pochylił jakby sztyłem pchnięty.

– Ja jej tego nie dałem! – krzyknął przeraźliwie – sama dobrowolnie zażyła. Ale przed Bogiem jestem jej mordercą, lubo jej trucizny nie podałem. Zamordowałem jedyną kobietę, którą kiedykolwiek kochać mogłem. O Mario, Mario! Ale jesteś pomszczona. Od owej chwili nie opuszczałaś mnie nigdy. W nocy unosiłaś się nad moim łóżem. W dzień szłaś zawsze przy moim boku. Ręka twego ducha chwyciła dłoń moją, gdy gryzącego robaka w mych piersiach winem odurzyć usiłowałem. Nawet na parowozie jechałaś przy mnie! Zawsze, wszędzie widziałem ciebie. Ha, ha! widzę cię teraz. Ścigasz nas, ścigasz wśród nocy! Ale nas nie dogonisz! Nie, nie!

I szalenciec podskoczył i z straszliwym wyciem rzucił się na machinę, której koła popychał, jak gdyby wichrową szybkość ich poruszeń chciał przyspieszyć.

Do szczytu przerażony wsunąłem się znowu w kącik. W tej chwili wlecieliśmy do tunelu. Blask latarni i na pół otwartego ogniska odbił się o dach sklepiony, gdyśmy jak strzała ciemne podziemie przelatywali, i ukazał mi Westhorpa, który z drgającymi członkami i konwulsyjnie krzywiącą się twarzą do maszyny się przyczepił.

Jeszcze chwila, a ujrzeliliśmy się znowu pod otwartym niebem.

[Atak zdawał się na moment ustępować i szalenciec znow odwrócił się do mnie.

– Widziałeś jej twarz? Czyż nie była upiorna? To było tak, jakby spoglądała ze swojej trumny, jakby...!

Powiedziałem parę słów, nie wiem, co.

– Pokażę coś jej – wymamrotał wariat po chwili. – Myślę, że będzie chciała to zobaczyć.

Znów chwila milczenia.

– Otwórz to! – powiedział w końcu i dał mi paczkę starannie zawiązaną brązowym papierem. Kiedy mi to dał, odwrócił głowę, jakby nie mógł oglądać otwarcia. – Rozwiąż to – powiedział zwrócony tyłem do mnie.

Zrobiłem to. Pierwsza koperta była z brązowego papieru; wewnątrz niej była druga, zrobiona z trochę bardziej delikatnego materiału; potem było opakowanie za opakowaniem, aż w końcu, rozpakowując je drżącymi rękami, pomyślałem, że cała zawartość to tylko kłęb makulatury. Pomyliłem się wszakże. Doszedłem nareszcie do starannie złożonej koperty z jedwabistego papieru. Rozdarłem ją, osłaniając

⁹⁰ Kwas pruski – cyjanowódór, bezbarwna ciecz o zapachu migdałów; silna trucizna.

zawartość przed pędem powietrza, i ku memu największemu zaskoczeniu znalazłem zawartość: pół tuzina wyblakłych źdźbeł trawy! Mimo woli wykrzyknąłem.

– Zrobiłeś już to? – zamruczał Westhorp, zgrzytając zębami przy każdym słowie.

– Trawa! – wykrzyknąłem. – Tu nie ma nic prócz trawy!

Odwrócił się do mnie, schwycił wyblakłe zioła w ręce i, trzymając je wysoko w powietrzu, zawołał:

– Patrz, Mary Slane, patrz! Trawa z twego grobu, Mary! Trawa zerwana przez twego mordercę, Mary! O Boże! noc w noc przychodziłem na trawnik, który ciebie przykrywał, i ilekroć stamtąd odchodziłem, zabierałem trawę – na przekór sercu. O Mary! Mary! Litości, zmiłowania! Och, kochałem cię, naprawdę Mary, kochałem. Byłbym był dobrym mężem, Mary, naprawdę, naprawdę, byłbym nim był! Ale nie miałem być, moja strata, straciłem Mary!

Zamilkł; księżyc w tym momencie wysunął się zza srebrnej chmury i rzucił wspaniałą blask na nas: na ciemną okolicę, na pędzącą, błyszczącą, ryczącą maszynę, na zniekształconą twarz maszynisty i na jego spienione wargi.

Kiedy zamilkł, zdawał się słuchać. Przyglądałem mu się z bliska. Wyraz jego twarzy zmieniał się, splatał palce, wznosił ręce; i rysy twarzy, które chwilę wcześniej były zmęczone i poruszane dzikim strachem, stopniowo łagodniały; a na jego usta wkradł się uśmiech – dostrzec go było można pod pianą, jaka wciąż sączyła się z jego warg; i nagle każdy rys stał się pełen rosnącej radości, tęsknej i wdzięcznej.

– Wybaczam ci! Och... och, Mary, Mary, powiedz jeszcze raz te słowa! Niech Bóg ci błogosławi, Mary! Twoja twarz przypomina teraz twarz anioła. Powiedź, powiedź znów: „Wybaczam ci!”

Nadśluł i, o Niebiosa!, ja także nadśluł głosu ducha. Słyszałem jednak tylko grzmot naszej żelaznej gonitwy. Inaczej Westhorp; jego twarz pałała, oczy znów mu się zaiskrzyły.

– Bogu dzięki, Mary! Bogu dzięki, jest mi wybaczone! I wtedy, kryjąc twarz w dłoniach, wybuchnął głośnym szlochem; po chwili szlochająca i drżąca masa osunęła się na pomost parowozu.]

Stanowcza nadeszła chwila; teraz lub nigdy powinienem z niej korzystać. Przed nami błyszczały światełka w Derby. Były jeszcze o wiele, bardzo wiele mil odległe; ale przy naszej teraz szybkości kilka minut byłoby dostateczne, abyśmy się o mur stacji roztrzaskali. Westhorp siedział w kuczki w pozornej nieprzytomności, byłem dostatecznie z mechanizmem lokomotywy obeznany, aby w razie potrzeby umieć parę wypuścić, i, gdy jedną klapę odsunąłem, udało mi się szalony żywioł uśmierzyć.

Koła jeszcze jednego zwalnianego obrotu nie uczyniły, gdy Westhorp instynktowo się podniósł i, krzyknawszy straszliwie, od maszyny mnie odwłókł.

Jedną ręką chwycił mnie za gardło, skurczyłem się pod ciśnieniem żelaznych jego mięśni, podczas gdy drugą porwał za drag, i czułem, że parę znowu wpuszczał. Słaby jęk wydałem. Puścił moje gardło i pociągnął mnie za ramiona do siebie. Natężyłem ostatnie moje siły, aby mu się oprzeć. Założywszy moje nogi naokoło jego, udało mi się wznosić go wywrócić. Upadł z grzmiącym łoskotem, częścią na podłogę, częścią na skrzynię z różnymi narzędziami. Przewaga jednak moja była tylko chwilowa; czułem, jak z siłą Tytana podniósł się przede mną, jednym rzutem stanął na nogach i trzymał mnie silnie w swych rękach, szydząc z moich bezwładnych usiłowań.

– Ruszaj więc za tamtym! – piorunującym zawołał głosem.

Mięśnie moje skurczyły się mimowolnie, zdawało mi się, jak gdybym się w kłębek zwinął, podczas gdy on się zabierał rzucić mnie z wysokiej grobli, po której właśnie lecieliśmy. Nagle wrzasnął:

– Ha! oto światła w Derby!⁹¹ Światła na stacji! Zielony sygnał do wstrzymania się!⁹² Zatrzymać się! Ha, ha, ha! do piekieł ze stacją! Przebijemy ją raczej na wylot! Wskroś na wylot! Przebijemy mury, domy, ulice. Wszystko przed nami paść musi! Ha, ha, ha!

Nie mogłem oddychać; jego ramiona ścisnęły mnie ciągle swą gwałtowną siłą. Zaćmiło mi się w oczach, niebieskie i żółte iskry zdawały się mój mózg rozpalać; ćwierciomilowe słupy zdawały się jeden na drugi padać. Machina zaczęła trzeszczeć, grzechotać i hucząc stoczyła się po spadzistości prowadzącej do stacji. Widziałem migające światełka w zewnętrznych budynkach stacji; słyszałem wykrzyk radości szaleńca, pomieszany z krzykami, z świstaniem i odgłosem dzwonów, które ze wszystkich stron zabrzmiały, widziałem ciemne szeregi wagonów, blask jasno oświetlonej stacji, kołyszące się tłumy; widziałem słupy, lampy, maszyny – wszystko w pomieszanej bezkształtnej masie. A coraz głośniejszy dawał się słyszeć śmiech szaleńca; z krzykiem trwogi, który całą naturę w dzikie, okropne, piekielne wycie zdawał się zamieniać, jechaliśmy dalej, dalej i dalej.

– Bilety, panowie, jeżeli łaska! Stacja Derby, panowie! Dziesięć minut od poczynku!

Z ciężkim odetchnieniem zerwałem się z miejsca.

– Cóż ci to? Już od pół godziny stękasz i jęczysz we śnie.

– Westhorp! Westhorp! – wybełkotałem.

⁹¹ Światła w Derby – w oryg. *the lights of D* (światła D...).

⁹² Zielony sygnał do wstrzymania się – w latach 40. XIX w. funkcjonował w Anglii system trzech kolorów sygnalizacyjnych: czerwony oznaczał stop, zielony – zmniejszenie szybkości, biały – drogę wolną.

– On ciągle jeszcze śpi! Cóż u licha chcesz z twoim Westhorpem? Ocknij się przyjacielu! Napijmy się porteru i zjedźmy butersznyt⁹³.

Opadłem na moje siedzenie.

– Więc to był sen? – szepnąłem.

– Naturalnie! Była to zmora kolejowa. Czyż cię nie ostrzegałem przy bifsztyku w Leeds? Ale cóż ci się śniło? Zapewnie o twojej kurierskiej jeździe, nieprawdaż?

– Tak jest! Bogu dzięki, że to tylko było snem, ale snem okropnym. Nie zapomnę nigdy zmory kolejowej.

Pierwodruk: *Zmora kolei żelaznej przez jednego londyńskiego sprawozdawcę dziennikarskiego*, „Gazeta Codzienna” 1848, nr 7-9 [nieznacznie skrócony przekład opowiadania: *Nightmare on the Rails*, „Fraser’s Magazine” 1846, vol. 34, s. 522-528]; przedruk za pierwodrukiem, porównanym z angielskim oryginałem.

⁹³ Butersznyt (albo butersznit) – kromka chleba posmarowana masłem, z plasterkiem mięsa lub sera.





IV. Kolejność życia





Józef Bohdan Wagner

**Kolej żelazna wersalska. Komedia ze śpiewkami w 1 akcie
oryginalnie wierszem napisana przez...**

[fragment]

ROBERT:

W kilka minut może
Huk straszny dał się słyszeć w bliskości na drodze¹;
Tłumy ku tamtej stronie spieszą w wielkiej trwodze
I ja biegnę przecuciem nieszczęścia wiedziony.
Ach, dzieci, stokroć w walkach śmiercią otoczony,
Widziałem straszne miecza i ognia zniszczenie,
Lecz teraz obraz przechodzi wszelkie wysłowienie,
Który tu oczy moje zobaczyć musiały.
Zgruchotane wagony w płomieniach gorzały,
A ci, co się z nich spiesznie dostać nie zdołali,
Konającymi jęki serca rozdzielali.
Tu już pomoc za późna, straszna moc żywiołu
Ludzi i wozy w chwilę zmienia w stos popiołu.

NINI:

O Boże, jakże straszny zgon tych nieszczęśliwych.

ROBERT:

Trzeba było ratować innych, jeszcze żywych,
A którym z każdą chwilą śmierć groziła sroga. [...]

HRABIA:

W czwartym wagonie, który już się palił cały,
Zamknięte nieszczęśliwe ofiary czekały,
Rychło żywioł straszliwy strawił słabe ściany
I w srogich mękach zgon im zada opłakany.
Szczęściem nadbiegła pomoc, wspólne wysilenie
Rozbiciem drzwi zważył otwarło zbawienie.
Wszyscy cisną się razem, bo już dym zgęszczony
Ćmił oczy, oddech dusił, jeden padł zemdlony,

¹ Historyczne tło sztuki Wagnera to wielka katastrofa kolejowa na trasie z Wersalu do Paryża, do jakiej doszło późnym popołudniem 8 maja 1842 r.; zob. wprowadzenie.

I byliby niezawodnie zginął nieszczęśliwy,
Ale wśród ratujących był starzec sędziwy,
Co z młodzieńczym zapałem i nadludzką siłą
Biegł, gdzie niebezpieczeństwo najbardziej groziło.
On widział, jak ów upadł, z życia narażeniem
Wpada w powóz już wkoło objęty płomieniem
I na swe barki wzięwszy ciężkie ciała brzemię
Unosi wpoł żywego na bezpieczną ziemię.

Józef Bogdan [albo Bohdan] Wagner (1815-1882) – dziennikarz, muzyk, pisarz, tłumacz i drukarz. Pochodził z rodziny muzyków. Należał do cyganerii warszawskiej, a jako dziennikarz współpracował m.in. z „Gazetą Codzienną” i „Gazetą Warszawską” (której krótko był współredaktorem). Oprócz *Kolei żelaznej wersalskiej* napisał na potrzeby sceny komedię ze śpiewami *Modniś* (wystawioną w 1843 r.) i balet *Dziewica jeziora* (w 1860 r.). Interesował się kulturą fizyczną i z tej dziedziny ogłosił w 1860 r. *Gimnastykę domową dla użytku dzieci i dojrzałych osób*. Opublikował również, adresowane do młodego czytelnika, popularne wersje historii Polski: *Krótkie wiadomości z dziejów Polski* i *Ilustrowany skarbczyk polski* (z Marią Ilnicką). W czasie powstania styczniowego organizował drukarnie na terenie Warszawy, a po upadku powstania wyjechał do Paryża, gdzie spędził resztę życia. **Bibliografia:** ***, „*Kolej żelazna wersalska*”. *Nowa komedia oryginalnie wierszem napisana ze śpiewkami*, „Gazeta Warszawska” 1842, nr 188, s. 3; Henryk Seweryn Zawadzki, *Józef Bogdan Wagner – dyrektor tajnych drukarni Rządu Narodowego w powstaniu styczniowym*, Toruń 1987, s. 26.

Wystawienie: 6 (18) lipca 1842, Warszawa; pierwodruk: *Kolej żelazna wersalska. Komedia ze śpiewkami w 1 akcie oryginalnie wierszem napisana przez...*, Warszawa 1843; przedruk za pierwodrukiem, s. 12-13.

Teofil Nowosielski

Koleje życia

Wszystko w życiu ma koleje –
Młodość, szczęście, miłość z wiarą;
Railway²ami² są nadzieje,
Próżność nasza – silną parą!

² *Railway* (ang.) – kolej żelazna.

Czymże krótkie nasze życie?
Czymże życie na tej ziemi?
Czymże ono nieodbicie? –
Kolejami żelaznemi!

Z uczuciami, z nadziejami,
Wszystko pędzi w świat co żywo,
Myśli są – pasażerami,
Egoizm – lokomotywą.

Życie pędzi tak jak wagon,
Zdradnej pary się nie lęka,
Aż wtem nagle kociół ciała
Śród kolei świata pęka...

Teofil [Stanisław] Nowosielski (zob. notka wcześniej).

Pierwodruk: Teofil Nowosielski, *Pioski nie pioski T. Nowosielskiego*, Warszawa 1843, s. 52-53; przedruk za pierwodrukiem.

[Karolina Wojnarowska]³

Żelazna kolej. 1

Widzisz te wozy długim ustawione rzędem?
Już hasło przewodnika⁴ znak do biegu daje,
Już telegraf przestrzeni wieść o tym podaje;
Już wszystko poleciało nieścignionym pędem.

³ Tom, w którym znalazły się oba sonety, poprzedzony został fikcyjnym listem Antoniego W., zaadresowanym do Pana Wydawcy, gdzie czytamy m.in.: „Przed kilku tygodniami, będąc w Świdnicy, znalazłem tamże damski rękopis, widocznie przeznaczony do druku: jakaś młoda pani spiesząca na kolej żelazną upuściła go, nie mogłem jej doścignąć i wszystkie usiłowania moje, by ją odszukać były nadaremne, sądzę więc, że mi tylko jedna droga zostaje do uczynienia zadość obowiązkowi pocziwego znalazcy, a tej chwytając się, rzeczony rękopis w Pańskie składam ręce” (s. 7-8).

⁴ Przewodnik – tu: maszynista lokomotywy.

„Czekajcie !” Darmo wołać, pośpiech nie ustaje,
Chociażby go podróżni uznawali błędem,
Przewodnik żadnym także niewzruszony względem
Tam się tylko zatrzyma, gdzie z porządku staje.

Próżne są: chęć odwrotu, żal rzuconej strony,
Trzeba już gonić spiesznie do jednego celu,
Chociaż inne widoki przynęcają wielu;

Tak w lotną kolej czasu i człowiek wtrącony
Próżno by chciał dowolnie swe kierować chwile,
Nie może stawić czoła przeznaczenia sile.

[Karolina Wojnarowska]

Żelazna kolej. 2

Wstępujesz, para szumi, kocioł ogniem zieję,
Drżą niezwykłym popędem w ruch wprawione koła,
Ciśnie się obok ciebie drużyna wesoła
I wszystko bieży razem w pośpiechu koleje.

Gonicie, świszczą szyny, wiatr za wami wieje,
Znikają przed spojrzeniem lasy, góry, sioła;
Próżno teraz głos jaki o wstrzymanie woła;
Gonicie z chmurą dymu, co gwiazdami sieje.

Jak na żelazną kolej kto już raz się rzuci,
Rad nierad na niej także swej drogi dokona
I dowolnie olbrzymich zapędów nie skróci;

Tak namiętności kto się opuścił w ramiona,
Próżno się wsteczną chęcią z jej biegu odwróci,
Musi koniecznie dążyć, gdzie go niesie ona.

Karolina Wojnarowska (1814-1858) – poetka i autorka książek dydaktycznych.
Współpracowała z krakowską i lwowską prasą („Dziennikiem Literackim” i „Nowinami

Lwowskiemi”). Interesowała się wychowaniem i kształceniem kobiet. **Bibliografia:** *Karolina Wojnarowska*, „Przegląd Poznański” 1858, t. 26, s. 80-81; [Wspomnienie pośmiertne], „Gazeta Warszawska” 1858, nr 170, s. 5.

Pierwodruk: [Karolina Wojnarowska], *Bluszcze. Poezje przez Młodą Polkę*, Lipsk 1846; przedruk za pierwodrukiem, s. 134-135.

[Józef Gołuchowski]

Rozbiór kwestii włościańskiej w Polsce i w Rosji w r. 1850 [fragment]

Prawda, przemysł jest to wyborna rzecz i przemysłowe, na przykład płodozmienne, gospodarstwo, dobrze urządzone, z energią prowadzone, jest korzystniejsze jak zwyczajne. Podobnie też prawda, że po drodze bitej, szose zwanej, lepiej się jedzie jak po drodze zwyczajnej; ale droga bita kosztuje podobno kilkakroć sto tysięcy, gdy tymczasem droga zwyczajna nic albo mało co kosztuje, nadto po drodze bitej, póki się nie utrże, z początku bardzo źle jechać, i trzeba żeby byli tacy, co by ofiarą padli niejako na to utorowanie, zanim następnie jadący błogosławić tę drogę zaczną.

Na kolei żelaznej, prawda także, że jazda jest najdoskonalsza, najkorzystniejsza. Ale ileż to warunków trzeba wykonać, zanim ta kolej do tego punktu może być doprowadzona, iżby na niej jechano, jeżeli zaś już do tego stopnia doprowadzona, ileż to potrzeba sztuki, znajomości rzeczy, wprawy, starania, pilności, akuracności, jakiego to utrzymania w porządku i jakich kosztów na to wszystko, ażeby ta jazda mogła być tak bezpieczna, a razem tak szybka. Tam nakłady na jedną milę rachują się już na miliony. Prócz tego i utrzymanie w porządnym ruchu wymaga wydatków. Kto temu z boku się przypatruje, kiedy to już jest skończone, i widzi, jak wszystko najdoskonalej idzie, jak bezpieczeństwo połączone jest z nadzwyczajną szybkością i wygodą, przy tym dla podróżnych z wielką taniością, a jednak dla przedsiębiorców znaczne korzyści przynosi, tego nie dziw, że chęć bierze u siebie podobną drogę żelazną zaprowadzić. Niechże się wda w spekulację, na samym zakończeniu niech mu choć małej rzeczy zabraknie, bez której się jednak obejść nie można, to uwięźnie ze wszystkim i nie tylko żadnego użytku mieć nie będzie, ale cały kapitał straci. Ale przypuściwszy, że już swoją drogę żelazną szczęśliwie dokończył i w ruch wprowadził, to niechże całej służby nie ma w przyzwoitym

porządku i niech tam jaka mała przeszkoda zawadza, np. niech tam kłoda jaka leży nieuprzętnięta i nie ma takiego, co by o tym pamiętał, albo niech jaka szyna wyjdzie ze swego położenia, a cała jazda rozbija się o taką małą przeszkodę, która w dodatku wielkiego nieszczęścia stanie się powodem, tak iż przedsiębiorca, jeżeli tym pociągiem jechał wraz z innymi, życiem to przypłacić może. Gdy tymczasem gdyby był naszą zwyczajną staropolską drogą jechał, byłby się może włókł żółwim tempem, w niejednym miejscu byłby może zawiązał⁵, może się wyrzucił i niemało kłopotu zażył, zanim by się z tej biedy wydobył, ale nie byłby jak na kolei żelaznej życie stracił albo, jeżeli życie uratował, nie byłby ręki ani nogi złamał, a jeżeli i to nieszczęście go ominęło, nie byłby całego kapitału stracił, jakby niewątpliwie było, gdyby się przedsiębiorstwo nie wiodło albo do końca doprowadzone być nie mogło.

To jest najtrafniejsze porównanie gospodarstwa wydoskonalonego, przemysłowego, wielopolowego, płodozmiennego, z naszym niedoskonałym, staropolskim, trzechpolowym, ugorowym. Prawda, że tamto jest korzystniejsze, jeżeli jest raz zaprowadzone i jeżeli wszystko w przyzwoitym porządku jest utrzymane. Ale ileż to warunków potrzeba, aby do takiego gospodarstwa przyjść, a przyszedłszy, ileż znowu warunków potrzeba, ażeby takie gospodarstwo na odpowiedniej stopie utrzymać; jakich to pilnych, zręcznych i wprawnych robotników mieć należy, ażeby z siewnikami, ekstyrpatorami⁶, sztucznymi pługami i wszelkimi wydoskonalonymi narzędziami gospodarskimi obchodzić się umieli i starannie o to dbać chcieli, aby zawsze w przyzwoitym stanie utrzymane były. Jeżeli tego nie ma, to nie tylko, że koszt na te narzędzia łożony stracony, ale niezgrabnie użyte, zamiast użytku, szkodę przynoszą, jak np. w uprawie rządowej ekstyrpator. Jeżeli siewnik nie był prowadzony z wielką akuracją w prostych liniach; jeżeli następnie ekstyrpator dla wyplewienia chwastu między liniami nie będzie prowadzony przez zręcznego i sumiennego człowieka i przy tym konie do tego włożone, tak iż nieraz zboczenie z kierunku prostego nastąpi, wówczas taki ekstyrpator zamiast chwastów całe rzędy pszenicy wydzierać będzie, jak się to nieraz widzieć dawało u tych, co zyskami u innych widzianymi rozmarzeni, się zbyt nagle i żarliwie do takiego sztucznego gospodarstwa zabierali, zanim stopniowe przygotowania zrobione być mogły.

Na nieszczęście byłem świadkiem, jak wielu z moich współobywateli, ślachečnym popędem doskonałości wiedzeni, którzy to, co za granicą i w innych szczęśliwszych okolicach naszego kraju z takim podziwieniem widzieli, chcąc u siebie zaprowadzić, rzucili się z największą gorliwością w płodozmiennie gospodarstwo, podobnie jak kiedy by komu kolei żelaznej u siebie się zachciało.

⁵ Zawiązał – utknął.

⁶ Ekstyrpator – rodzaj kultywatora.

Józef [Wojciech] Gołuchowski (1797-1858) – filozof, działacz społeczny. W 1823 r. dostał nominację na stanowisko profesora filozofii na Uniwersytecie w Wilnie, ale wkrótce został z posady usunięty przez władze carskie. Od 1826 r. osiadł w Garbaczu (Świętokrzyskie), unowocześniając zaniedbane gospodarstwo. Zainteresowania społeczne zaowocowały pracami z tego zakresu (m.in. wydanym anonimowo *Rozbiorem kwestii włościańskiej w Polsce i w Rosji w r. 1850*). Najważniejszym dziełem filozoficznym Gołuchowskiego jest napisana po niemiecku rozprawa *Filozofia i życie* (1822; przekład polski pióra Piotra Chmielowskiego ukazał się dopiero w 1903 r.). **Bibliografia:** Stefan Harassek, *Józef Gołuchowski. Zarys życia i filozofii*, Kraków 1924, s. 575; Tomasz Kizwalter, „Nowatorstwo i rutyny”: *Spółczeństwo Królestwa Polskiego wobec procesów modernizacji (1840-1863)*, Warszawa 1991, s. 190; Stefan Zabieglik, *Józef Gołuchowski – profesor filozofii w Wilnie*, „Principia” 2003/2004 (t. 35/36), s. 123-149; *Józef Gołuchowski (1797–1858). W 150. rocznicę śmierci. Bibliografia*, Kielce 2008.

Pierwodruk: [Józef Gołuchowski], *Rozbiór kwestii włościańskiej w Polsce i w Rosji w r. 1850*, Poznań 1851; przedruk za pierwodrukiem, s. 117-120.

Z...

Dumanie na kolei żelaznej z Krakowa przez Berlin do Gdańska w r. 1857

Augustowi Bielowskiemu⁷ w upominku

Mkniesz więc za mną ojców ziemi!
Ja się posuwam w noc ciemną...
Już więc głosy rodzinne
Nikt się nie pożegna ze mną.

Lecz, choć zmysły przytępiały,
Umysł budzi czucia rzewne...
Bo ten obszar kraju cały
Zaludnia plemię pokrewne.

⁷ August Bielowski (1806-1876) – historyk, poeta, tłumacz; kustosz, a później dyrektor Zakładu Narodowego im. Ossolińskich; autor wielotomowej edycji źródeł historycznych *Monumenta Poloniae Historica*.

Śląsk dla takiej bliskiej spójni
Nosi nazwę położenia⁸.
Nie wydarli go nam zbrojni,
Ale braci poróżnienia.

Lecz przyroda nad złość człeka
Czuwa, wciąż nad nami szczodra;
Godłem tego, co nas czeka,
Tu się z Wartą łączy Odra⁹...

Witaj, puszczo *Pogorzela!*¹⁰
Chłuba myśliwych staniątek¹¹,
Grodowi twemu udziela
Nazwę: Sokolich pamiątek¹².

Rad was widzę, *brzezi Sprowy!*¹³
Dawno nam znane te ślaki...
Ciągnąc nasz orszak bojowy,
Tu zwykł był poić rumaki. –

Ponieś mię, kipiący płynie,
Ponad płaskie *Piastów morze*;
Witam cię, bratni Szczecinie!
Pozdrawiam, *Polskie Pomorze!*

⁸ Nazwa Śląsk wywodzi się najprawdopodobniej od Ślęzy – nazwy góry, słowiańskiego miejsca kultu.

⁹ Warta wpada do Odry w okolicach Kostrzyna. Wyobrażona podróż, o jakiej tu mowa, przebiega bardziej na Zachód (przez Berlin).

¹⁰ Puszcza *Pogorzela* – Puszcza Zgorzelecka, kompleks leśny na dzisiejszym pograniczu Polski i Niemiec, rozciągający się na północ od Görlitz i Zgorzelca.

¹¹ Staniątki, to samo co stanowiska; kij, na którym noszono sokoły na polowanie, zwał się *berłem* [przyp. autora].

¹² Pochodzenie nazwy Berlin nie jest pewne: ludowa etymologia wywodzi tę nazwę od niemieckiego *bär* (niedźwiedź; zwierzę to znajduje się w herbie miasta). Źródłosłów jest słowiański: chodzi prawdopodobnie o słowo *birl*, oznaczające bagno (nie zaś – jak sugeruje Z... – *berło*).

¹³ Sprowa albo Szprewa – rzeka we wschodnich Niemczech (ze źródłami na Pogórze Łużyckim), nad którą położony jest Berlin.

– Lecz, jakież to widok luby!?!...
Matka Wisła nurty toczy...
Odzywają się *Kaszuby*,
Gdańsk stawi obraz uroczy!¹⁴...

Tu królów naszych posągi...
Tu królów naszych kaplice...
Tu orły, pogonie, z ongi¹⁵,
Zdobią tysiączne wieżyce...

Złota pszeniczka w zawody
Z modrzewiowymi konary
Po falach ojczystej wody
Niesie do morza swe dary. –

Czemuż dalej siłą pary
Nie mogę zwiedzić tej strony,
Gdzie swą mową *Prusak stary*
Z bratem Litwinem złączony!¹⁶...

– Wkrótce, przyjazny wyziewie!
Na przeciwnym horyzoncie
Poprowadzisz swe zarzewie
Tam, gdzie graniczy *Pokucie*...¹⁷

A, zdwoiwszy twoje siły,
Kędy Witołdowe strzeże
Odwiecznych czasów mogiły,
Zwiedzisz żyzne *Pobereże*...¹⁸

¹⁴ Przedstawiona tu podróż na odcinku ze Szczecina do Gdańska musiała w 1857 r. prowadzić przez Krzyż, Bydgoszcz, Tczew.

¹⁵ Ongi – dawniej, kiedyś, ongiś.

¹⁶ Podróż pociągiem z Gdańska ku Prusom (do Królewca) stała się możliwa 12 października 1857 r., po uruchomieniu odcinka Tczew – Malbork. Wspomniany tu brak połączenia pozwala na datowanie hipotetycznej podróży.

¹⁷ Po rosyjsku: Pokucie [przyp. autora].

¹⁸ Kraina między Dniestrem a Bohem na południowo-wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej (dziś na terytorium Ukrainy).

Aż przejdiesz i *Dniepru* brzegi,
Tam gdzie *bratni Kozak* słynie...
Długie twych wozów szeregi
Stawisz *naszej Ukrainie*. –

Żał mi się rozstać z twą parą...
Zwiedzić mam mury *Oliwy*,
Gdzie tę naszą przestrzeń starą
Stwierdziła gałąź oliwy¹⁹.

Pierwodruk: Z... *Dumanie na kolei żelaznej z Krakowa przez Berlin do Gdańska w r. 1857*, „Wieniec” 1862, nr 7; przedruk za pierwodrukiem.

Cyprian Norwid

Na zgon ś. p. Jana Gajewskiego²⁰ polityczno-polskiego emigranta, inżyniera francuskiego, zabitego eksplozją maszyny parowej w Manchester 1858 lipca

I

Długo, patrzyli ludzie prostej wiary
Na dziwowiska oświaty zachodniej,
I myśleć śmieli: że to do pochodni
Skradziony ogień Bogu – bez ofiary!...

II

Myśleć i szemrać: że Lucyfer stary
Podchwyci święte wzajemności ludów;

¹⁹ Pokój zawarty r. 1660. W sali, w której pokojowy traktat był podpisany, jest łaciński napis na murze, zawierający aluzję nazwy klasztoru Oliwa, z gałązką oliwy, godłem pokoju [przyp. autora]. Mowa o traktacie pokojowym, kończącym wojnę polsko-szwedzką („potop”), który podpisany został w oliwskim opactwie cystersów. Podana etymologia nazwy (Oliwa – z łac. *oliva*, drzewo oliwne) jest wątpliwa.

²⁰ Jan Gajewski (1827-1858) – polski inżynier, który po 1848 r. wyemigrował do Francji; zmarł wkrótce po wypadku, któremu uległ w Anglii przy odbiorze lokomotyw w Manchesterze; zob. *Wprowadzenie*.

Nie: heroizmu i miłości – cudów
Używszy – ale, wyzysku i pary...

III

Lecz TEMU, który jest wszystko, jest wszędzie,
Nim, *wszystkim wszędzie* oprzeć się poważa;
Boga pierw zranią i *krzyż* znowu będzie
Drugi, a tenże sam, bo z ludzką twarzą.

IV

Tak, Epopeję gdy machina zgniotła,
Zgorzałych mózgów i serc objął krater;
Potrzebaż było, by, nie jak bohater,
Zacny, *Gajewski Jan*, zginął od kotła!...

V

Lecz nie !... śmierć jego nie była dla zysku -
Ciał różnych, ciało, z jednym legło licem;
Na ziemi obcej, *wyrobnik z szlachcicem*,
Z Ofiary – synem, Synowie – ucisku...

VI

Braterstwa – sztandar, i tu jeszcze buja
Żywoć, ze skonań tu jeszcze korzysta;
Jak gdy wygnaniec²¹ JAN EWANGELISTA
Śpiewał, z wrzącego kotła: „ALLELUJA!”...

Pisałem w Paryżu 1858, lipca

Cyprian [Ksawery Gerard Walenty] Norwid (1821-1883) – poeta, dramaturg, rysownik. Zadebiutował w 1840 r. utworami drukowanymi w pismach warszawskich. W 1841 r. odbył z Władysławem Wężykiem podróż po Królestwie. W maju 1842 r. pojechał do Krakowa, a stamtąd przez Wrocław do Drezna, Marienbadu i Pragi (część drogi pokonał koleją). Od jesieni 1842 r. do początków 1843 r. przebywał w Norymberdze i Monachium, a potem (do połowy 1845 r.) we Włoszech. W 1845 r. odwiedził Berlin. W 1846 r. został aresztowany przez władze carskie. Po zwolnieniu wyjechał do Belgii, a następnie do Włoch. Od stycznia 1849 r. przebywał w Paryżu, skąd wyprawił się do Ameryki (1853-1854). Po powrocie osiadł w Paryżu już na stałe. **Bibliografia:** Zofia Stefanowska, *Norwid – pisarz wieku kupieckiego i przemysłowego*, [w:] *Literatura – komparatystyka – folklor. Księga poświęcona Julianowi Krzyżanowskiemu*, Warszawa 1968, s. 423-460.

Pierwodruk: Cyprian Kamil Norwid, *Na zgon ś. p. Jana Gajewskiego, polityczno-polskiego emigranta, inżyniera francuskiego, zabitego eksplozją maszyny parowej w Manchester 1858 lipca*, Paryż [1858]; przedruk za pierwodrukiem.

²¹ Roku 95, pod Domicjanem Imp., wygnaniec na Pathmos, wrzucony był we wrzący kocioł [przyp. autora].

Feliks Gonddek

**Wspomnienia z pielgrzymki do Ziemi Świętej
w roku 1859 odbytej. Napisał ksiądz... pleban
z Krzyżanowic
[fragment]**

Ta jazda koleją, pomyślałem sobie, to istny obraz życia ludzkiego, dzisiejszego świata. Niejeden pędzi w życiu swoim tak szybko jak gdyby koleją. Niedawno młody, juźci osiwiwały, łysy, zmarszczkami poorany, prędko żył, w krótkim czasie dużo ujechał w życiu swoim, w rozkoszach światowych, zabawach, lubieżnościach, prędko się przeżył, prędko dobiegł do kresu życia swego – jak jazda koleją. Tak się czegoś gdzieś ludziom z życiem swoim spieszy, chcieliby w jednym dniu i tu, i tam być, i wiele załatwić, i nic nie omieszkać, tak jak w karnawał; bo w karnawał grajek nie próżnuje, a nogi nie wypoczną, a ci, co się bawią, chcieliby w jak najkrótszym czasie wychylić aż do dna pełny kielich uciech i rozkoszy światowej, zanim dzwon popielcowy ogłosi wielki post i pokutę za grzechy, i umartwienie, i rozmyślanie nad stanem duszy swojej. Kto to wie, może ten czas, w którym żyjemy, jest już karnawałem dla świata, a Pan Bóg w niezbadanych wyrokach i sprawiedliwości swojej ma w pogotowiu za te zbytki, których dzisiaj pod dostatkiem na świecie, jakiś rodzaj postu i pokuty, i umartwienia dla nas grzeszników?

Feliks Gonddek (1821-1891) – duchowny i pisarz religijny. Ukończył studia teologiczne, a w 1846 r. przyjął święcenia kapłańskie. W latach 1854-1882 proboszcz parafii Św. Joachima w Krzyżanowicach koło Bochni. Wczesną wiosną 1859 r. odbył pielgrzymkę do Ziemi Świętej (odcinek Bochnia – Triest i z powrotem pokonał pociągiem); relacja z podróży doczekała się trzech wydań. **Bibliografia:** Władysław Małaszewski [rec. *Wspomnienia z pielgrzymki do Ziemi Świętej w roku 1859 odbytej przez ks. Feliksa Gondka*], „Tygodnik Ilustrowany” 1864, nr 235, s. 117-119.

Pierwodruk: *Wspomnienia z pielgrzymki do Ziemi Świętej w roku 1859 odbytej. Napisał ksiądz... pleban z Krzyżanowic*, Bochnia 1860; przedruk za pierwodrukiem, s. 5.

Indeks nazw miejscowości

Indeks obejmuje nazwy geograficzne, które występują zarówno w tekstach o charakterze niefikcyjnym, jak i pojawiają się w utworach fikcyjnych – o ile związek podanego miejsca z realną lokalizacją geograficzną jest bezsprzeczny.

Stosuję następujące oznaczenia: m./cz. – miejscowość, współcześnie część miasta; = inaczej (jeśli w obiegu były/są inne nazwy). Jako hasło podstawowe przyjmuję spolszczoną formę współczesnej nazwy (np. Bruksela, Drezno, Lipsk, Londyn), odnotowując wszystkie używane warianty nazewnicze (np. Czczew, Czczewo, Dirschau).

- | | |
|---------------------------------------|---|
| Aleksandria 141 | Baltimore 105 |
| Aleksandrów zob. Aleksandrów Kujawski | Bałta 256 |
| Aleksandrów Kujawski (= Aleksandrów) | Bardonecchia 170 |
| 39, 68-69 | Baziaś (= Baziasz) 161 |
| Alt-Bojen zob. Stare Bojanowo | Baziasz zob. Baziaś |
| Altwasser zob. Stary Zdrój | Bellevue 127 |
| Amsterdam 137 | Berkeley 15, 104 |
| Angern 187 | Berlin 39, 89, 99, 111, 130, 140, 182, 201, |
| Aspern (m./cz. Wiednia) 186 | 211, 215, 219, 225, 234, 255, 264, |
| Austerlitz zob. Slavkov u Brna | 291-292, 294-295 |
| Avricourt 234 | Biała (m./cz. Bielska-Białej) 244 |
| B abilon 42 | Białobłota 39 |
| Bad Baden zob. Baden-Baden | Białocerkiew zob. Hranice na Moravé |
| Bad Ems (= Ems) 214 | Białystok 38, 180 |
| Bad Homburg (= Homburg) 204 | Biecz 210 |
| Baden 183, 214 | Birmingham 17, 173, 239, 270 |
| Baden-Baden (= Bad Baden) 204 | Bisenz zob. Moravský Pisek |
| | Błonie 122-123 |

- Bochnia 116, 135-136, 180, 182, 296
Bogumin zob. Bohumin
Bohumin (= Bogumin, Oderberg) 135, 142, 182, 255
Bojanowo 251
Bonn 130
Borejkwoszyzna 153, 251
Boulder 30
Branowice zob. Vranovice
Branowitz zob. Vranovice
Bratysława (= Presburg, Pressburg) 136, 191, 194
Braunschweig zob. Brunswik
Břeclav (= Brzeclawa, Lundenburg) 183, 185-186, 190, 240
Brest (= Brześć) 101
Brno (= Brun, Brünn, Bryn) 136, 185-187, 189-193, 240
Bruksela 58, 137, 188
Brun zob. Brno
Brünn zob. Brno
Brunswik zob. Brunswik
Brunswik (= Braunschweig, Brunswik) 224
Bryn zob. Brno
Brzeclawa zob. Břeclav
Brzeg 241
Brześć zob. Brest
Buda (m./cz. Budapesztu) 182
Budapeszt 136, 161, 182
Bydgoszcz 8, 215, 225, 293
- Cambridge (Mass.) 14, 43, 84
Carskie Sioło zob. Puszkina
Carskoje Sioło zob. Puszkina
Chorzów (= Königshütte, Królewska Huta) 77, 111
Cieplice zob. Cieplice Śląskie-Zdrój
Cieplice Śląskie-Zdrój (= Cieplice, Warmbrunn, Warmbrunn; m./cz. Jeleniej Góry) 133
Cosel zob. Kędzierzyn-Koźle
Coventry 239
Cracow zob. Kraków
Czarnolas (= Czarny Las) 181
- Czarny Las zob. Czarnolas
Czczew zob. Tczew
Czczewo zob. Tczew
Czempin 252
Czerniachowski (= Insterburg) 235
Czerniowce 136, 193
Częstochowa 69, 80, 86, 134, 140, 142, 196-197, 199, 210, 249, 258
Czufut-Kale 84
Czyste (m./cz. Warszawy) 63
- Darlington 28, 173
Dąbrowa Górnicza 134, 160
Derby 280
Deutsch Wagram (= Wagram) 180, 186, 193, 239, 254
Dęblin (= Iwangołod) 101
Dirschau zob. Tczew
Dresden zob. Drezno
Drezno (= Dresden) 58, 68, 90, 133, 161, 182, 187-188, 200, 212, 219, 235, 247, 295
Durham 30
Dürnkrot 187
Dwory 136
- Edinburgh zob. Edynburg
Edynburg (= Edinburgh) 18, 174
Eichberg 258
Elchingen 183
Ems zob. Bad Ems
Essling (m./cz. Wiednia) 186, 239
- Filadelfia 49, 182
Fiume zob. Rijeka
Floridsdorf (m./cz. Wiednia) 180, 190, 194
Frankfurt nad Menem 135, 138, 161, 179-180, 196, 200, 204, 232, 234
Freiburg zob. Świebodzice
Fulda 234
- Galati (= Gałacz) 161
Gałacz zob. Galati
Gand zob. Gandawa

- Gandawa (= Gand) 177-178
Gänserndorf 191-192
Garbacz 291
Gdańsk 5, 7-8, 99-100, 116, 141, 158-159, 215, 217, 224-225, 228, 291, 294-295
Genewa 68
Glasgow 98, 205
Glion 69
Gliwice 9, 152, 269
Glocknitz zob. Gloggnitz
Gloggnitz (= Glocknitz) 182, 258, 260
Głogów 133
Gniezno 228
Göding zob. Hodonin
Görlitz 292
Granica zob. Maczki
Graz 258, 260
Greenwich (m./cz. Londynu) 22
Grochów (m./cz. Warszawy) 166
Grodzisk zob. Grodzisk Mazowiecki
Grodzisk Mazowiecki (= Grodzisk, Grodzisko) 11, 30-32, 34-36, 38, 62-63, 96, 134, 198, 206, 242
Grodzisko zob. Grodzisk Mazowiecki
Grodzisko zob. Uherské Hradište
Gross-Raigern zob. Rajhrad
Győr (= Raab) 182
- Halle 182
Hamburg 72, 136, 141, 182
Heidelberg 200, 233
Herkulanum 72
Hermannstadt zob. Sibiu
Hodonin (= Göding) 183-184, 194
Hof 234
Höhenau 186
Homburg zob. Bad Homburg
Hornchurch 104
Hradisch zob. Uherské Hradište
Hradisz zob. Uherské Hradište
Hradisztie zob. Uherské Hradište
Hranice na Moravé (= Białocerkiew, Weisskirchen) 256
Hruschau zob. Hrušov
- Hrušov (m./cz. Ostrawy) 255
Hruszów zob. Hrušov
Hulin (= Hullein) 183
Hullein zob. Hulin
- Innsbruck 136
Insterburg zob. Czerniachowsk
Istambuł (= Konstantynopol) 162, 244
Iwangorod zob. Dęblin
Izmir (= Smyrna) 244
- Jaworzno 116
Jedlersdorf am Spitz (m./cz. Wiednia) 194
Jelenia Góra 155
Jeżyce (m. /cz. Poznania) 199, 252
Jędrzejów 264
- Kaliningrad (= Königsberg, Królewiec) 7, 38, 113, 215, 225, 293
Kalisbad zob. Karlovy Vary
Kalisz 58
Kanton 141
Karlovy Vary (= Kalisbad, Karlsbad) 133, 169, 188, 228, 230
Karlsbad zob. Karlovy Vary
Kaszów 262
Katowice (= Kattowitz) 6, 67, 160, 254
Kattowitz zob. Katowice
Kawęczyn (m./cz. Warszawy) 101
Kędzierzyn (m./cz. Kędzierzyna-Koźła) 142
Kędzierzyn-Koźle 201
Kielce 291
Kolonia 83, 166, 177, 179
Königsberg zob. Kaliningrad
Königshütte zob. Chorzów
Konstantynopol zob. Istambuł
Kopenhaga 95
Kostel zob. Podivin
Kostrzyn 292
Kościan 251
Köthen 182
Kowno 68
Kozel zob. Koźle
Koźle (m./cz. Kędzierzyna-Koźła) 142, 201, 206

- Kraków (= Cracow) 6, 11, 27, 29-30, 52, 57-58, 66, 68, 73, 77, 81, 92, 99-100, 106, 112, 121-122, 132, 135-136, 138-139, 147, 152, 159-160, 162-163, 166, 170, 174, 180, 189, 196, 202, 205, 210, 212, 217-218, 221, 224, 228, 231, 240-242, 244, 249, 262, 264-269, 291, 294-295
- Krasiczyn 174
- Kromežiž zob. Kromierziž
- Kromierziž (= Kromežiž) 184
- Krościenko 258
- Królewiec zob. Kaliningrad
- Królewska Huta zob. Chorzów
- Kruszwica 228
- Krzemieniec 68
- Krzyszowice 92, 267-268
- Krzyż 215, 293
- Krzyżanowice 296
- Leeds 98, 110-111, 113, 281
- Leipnik zob. Lipnik nad Beczwą
- Leipzig zob. Lipsk
- Leopoldau 189
- Leszno 252
- Lipnik (m./cz. Bielska-Białej) 244
- Lipnik nad Bečvou zob. Lipnik nad Beczwą
- Lipnik nad Beczwą (= Leipnik, Lipnik nad Bečvou, Lipniki) 85, 135, 180-181, 190-193, 244, 256
- Lipniki zob. Lipnik nad Beczwą
- Lipsk (= Leipzig) 13, 66, 70, 90, 118, 168, 171, 232, 234, 240, 245-246, 289
- Liverpool 28-29, 93, 97, 173-174
- London zob. Londyn
- Londyn (= London) 17, 20, 26, 30, 42, 54-55, 61, 68, 77, 93, 104-105, 149, 173, 239, 264, 272
- Los Angeles 90
- Lozanna 68
- Lubeka 188
- Lublin 23, 40, 221
- Lubonia 120
- Lundenburg zob. Břeclav
- Lwów 13, 22, 28-29, 40, 45, 58, 68, 120, 135-136, 138, 154, 172, 185, 189, 231, 264
- Lyon 42, 73, 250, 262
- Łobzów (m./cz. Krakowa) 268-269
- Łowicz 31, 64, 134, 243
- Maciejowice 113
- Maczki (= Granica; m./cz. Sosnowca) 68-69, 92, 134-135, 200, 205-206, 213, 222, 249, 254
- Malbork 7-8, 50, 158-159, 215-217, 228, 293
- Manchester 28-29, 54, 78, 93, 96-98, 104, 173-174, 294-295
- Mannersdorf 187
- Marcheck zob. Marchegg
- Marchegg (= Marcheck) 186-187
- Mariánské Lázně zob. Mariańskie Łaźnie
- Mariańskie Łaźnie (= Mariánské Lázně, Marienbad) 181, 188, 295
- Marienbad zob. Mariánské Lázně
- Marseille zob. Marsylia
- Marsylia (= Marseille) 13, 73, 99, 163, 250
- Marymont (m./cz. Warszawy) 243
- Mediolan 72, 136, 181, 188
- Merthyr Tydfil 113
- Metz 114
- Meudon 127
- Middleton 111, 113
- Mikulov (= Nikolsburg) 190
- Modane 170
- Modlin (= Nowogeorgiewsk) 65, 101
- Mogiła (m./cz. Krakowa) 268
- Moguncja 150, 179, 195
- Monachium 295
- Montpellier 99
- Moravská Nová Ves (= Neudorf) 183-184, 257
- Moravský Pisek (= Bisentz) 183
- Mosina (= Mosiny) 252
- Mosiny zob. Mosina

- Moskwa 33, 68, 101, 141
 Mrozy 65
 Mürzzuschlag 258
 Mysłowice 68, 86, 92, 132, 200-201, 206,
 213-214, 217, 249, 254, 263-265,
 269
- N**
 Nankin 229
 Napagedl zob. Napajedla
 Napajedla (= Napagedl) 183-184, 256
 Neapol 17, 72, 115, 139, 163, 172
 Neudorf zob. Moravská Nová Ves
 New Haven 43, 91, 104
 New York zob. Nowy Jork
 Newbottle 93, 110
 Newcastle 110
 Nicea 222, 250
 Nikolsburg zob. Mikulov
 Niwka (m./cz. Sosnowca) 134-135
 Norymberga 295
 Nowogeorgiewsk zob. Modlin
 Nowy Jork (= New York) 14, 91, 105,
 141, 167
- O**
 Oderberg zob. Bohumin
 Odessa 161-162
 Oliwa (m./cz. Gdańska) 294
 Olkusz 116
 Olomouc zob. Ołomuniec
 Olszynka (m./cz. Warszawy [O. Grochow-
 ska]) 68
 Oława 76, 132
 Ołomuniec 181-182, 185-188, 190-194
 Opawa 263
 Opole (= Oppeln) 135, 201, 241, 263
 Oppeln zob. Opole
 Ostenda 228
 Ostrawa 116, 180, 255
 Ostrołęka 68
 Oświęcim 135-136, 258
 Oxford 54, 74, 86, 97
- P**
 Paris zob. Paryż
 Parkside 173
 Paryż (= Paris) 15, 29, 36, 42, 44, 47-48,
 53-54, 68, 94, 96-99, 104, 113-114,
 117-118, 127-128, 136-137, 139,
 149, 161-163, 165-166, 173-174,
 188, 201, 211, 233-234, 262, 264,
 285, 295
- Pawia 177
 Pawłowsk 28, 30-34, 36-37, 62, 114, 242
 Pen-y-Darren 113
 Pest zob. Peszt
 Peszt (m./cz. Budapesztu) 73, 136, 161-
 -162
 Petersburg zob. Sankt Petersburg
 Piotrków zob. Piotrków Trybunalski
 Piotrków Trybunalski (= Piotrków) 134,
 147, 196, 202, 204, 243
 Podgórze (m./cz. Krakowa) 136
 Podiebrady 193
 Podivin (= Kostel) 186
 Pompeje 72
 Poznań 16, 68, 77, 128-130, 133, 152,
 228, 245, 247, 251-252, 264
 Praga (= Praha) 72, 126, 136, 139, 182,
 187-188, 295
 Praga (m./cz. Warszawy) 68
 Prerau zob. Přerov
 Přerov (= Prerau, Przeszowa, Przeszów,
 Przirow, Przyrów) 46, 68, 86, 169-
 -170, 180-182, 186, 190, 229-231,
 256
 Presburg zob. Bratysława
 Pressburg zob. Bratysława
 Pruszków 32, 34, 63, 96, 198, 242
 Przemyśl 46, 86, 169-170, 229, 231
 Przeszowa zob. Přerov
 Przeszów zob. Přerov
 Przirow zob. Přerov
 Przyrów zob. Přerov
 Pszczyna 259
 Puszkín (= Carskie Sioło, Carskoje Sioło)
 28, 30-33, 36, 39, 62, 114
- R**
 Raab zob. Győr
 Raciborz zob. Racibórz
 Racibórz (= Raciborz) 271
 Radom 228

Radomsko 103
Radziki Wielkie 159
Rainhill 173
Rajhrad (= Gross Raigern) 186-187
Rawa zob. Rawa Mazowiecka
Rawa Mazowiecka (= Rawa) 223
Rawicz 251
Rembertów (m./cz. Warszawy) 39
Rijeka (= Fiume) 182
Rio de Janeiro (= Rio Janeiro) 198
Rio Janeiro zob. Rio de Janeiro
Rokiciny 202-203, 206
Ruda Guzowska zob. Żyrardów
Ruda zob. Żyrardów
Rymanów 155
Rzym 139, 149, 163, 179, 183, 224, 262

Sadagóra (= Sadogóra) 193
Sadogóra zob. Sadagóra
Saint-Germain-en-Laye 36
Salzbrunn zob. Szczawno-Zdrój
Salzbrunn zob. Szczawno-Zdrój
San Francisco 42
Sankt Petersburg (= Petersburg, Sanktpeterburg) 28, 30-31, 33, 36, 39-40, 62, 68, 101, 114, 162, 232, 234, 242
Sanktpeterburg zob. Sankt Petersburg
Sanok 168
Schönbrunn (m./cz. Wiednia) 193
Seibersdorf zob. Zebrzydowice
Sèvres 95-96
Sibiu (= Hermannstadt) 136
Skawina 136
Skierniewice 31, 33, 35-36, 62, 64-65, 82, 122, 134, 196, 243
Slavkov u Brna (= Austerlitz) 187
Smyrna zob. Izmir
Sosnowice zob. Sosnowiec
Sosnowiec (= Sosnowice) 160, 254, 265
Staniątki 136
Stare Bojanowo (= Alt-Bojen) 251
Staré Město u Uherského Hradiště 183, 257

Stargard Szczeciński (= Stargard) 77, 199
Stargard zob. Stargard Szczeciński
Stary Zdrój (= Altwasser m./cz. Wałbrzycha) 206
Stauding zob. Studénka
Stockerau 192
Stockton 28, 173
Studénka (= Stauding, Studzina) 256
Studzina zob. Studénka
Suez 42
Szczakowa (m./cz. Jaworzna) 68, 92, 135, 200, 206, 217, 222-223, 254, 266
Szczawnica 67, 165-166
Szczawno-Zdrój (= Salzbrunn, Salzbrunn) 133, 202, 206, 245, 247
Szczecin 77, 130, 182, 188, 199, 215, 293
Sztokholm 232

Świdnica 287
Świebodzice (= Freiburg) 133
Świecie nad Wisłą (= Świeć) 215
Świeć zob. Świecie nad Wisłą

Tarnów 185
Tczew (= Czczew, Czczewo, Dirschau) 7-8, 50, 68, 215-216, 224, 226, 228, 234-235, 293
Teplice (= Töplitz) 245, 247
Terespol Pomorski (= Terespol) 215
Terespol zob. Terespol Pomorski
Töplitz zob. Teplice
Toruń 235, 286
Triest 116, 136, 141, 182, 217-218, 257, 260-261, 296
Trzebinia 92, 136, 163, 267
Tulczyn 256
Turyń 42, 72

Uherské Hradiště (= Grodzisko, Hradisch, Hradisz, Hradisztie, Ungarisch-Hradisch) 183-184, 256-257
Ulm 183
Ungarisch-Hradisch zob. Uherské Hradiště
Upita 165

Vauxhall (m./cz. Londynu) 242
Versailles zob. Wersal
Vranovice (= Branowitz, Branowice) 186

Wadowice 22
Wagram zob. Deutsch Wagram
Wałbrzych 133, 206
Warmbrunn zob. Cieplice Śląskie Zdrój
Warmbrunn zob. Cieplice Śląskie Zdrój
Warna 244
Warsaw zob. Warszawa
Warszawa (= Warsaw) 5-6, 9-10, 12-13,
20-24, 27-32, 34-35, 37-38, 40-41,
43-44, 48, 52-54, 58, 60, 64, 67-70,
73, 77-78, 80-87, 91, 98-99, 102,
105, 112, 116-118, 120, 122, 126,
128, 130, 132-135, 138, 140-142,
145, 147-148, 152, 158-159, 163,
166-168, 179, 196-201, 205-212,
228, 239, 241, 243, 247-248, 251,
254, 258, 264, 266, 286-287, 291
Waszyngton 43
Waterloo 41
Weisskirchen zob. Hranice na Moravé
Wenecja 79, 81, 95, 135-136, 138, 179-
-180, 188, 217-218
Wersal (= Versailles) 53, 60, 78, 93-95,
117-118, 127, 188, 285
Wiedeń (= Wien) 27, 58, 77, 85, 116, 118,
126, 132, 135-136, 138-139, 161-
-163, 179-180, 182-183, 185-194,
196, 211, 228, 230, 240-241, 244,
255, 257-259, 271
Wieliczka 116, 135, 180

Wien zob. Wiedeń
Wiener Neustadt 258
Wiesbaden 204
Wilno 10, 27, 38, 68, 71, 127, 152, 162,
164, 212, 219, 221, 241, 251, 255,
291
Wittenberga (= Wittenberg) 151, 195
Wittnenberg zob. Wittenberga
Włochy (m./cz. Warszawy) 63
Wojniłów 193
Wola (m./cz. Warszawy) 68
Wołgda 120
Wrocław 5-6, 25, 57-58, 60, 76, 79-80, 87,
121, 126, 130, 132-133, 145, 147,
152, 168, 188, 200-201, 206, 241,
245, 247, 251-252, 254, 263-264,
271, 295
Wronki 199

York 93, 110

Zadar (= Zara) 136
Załuże 153
Zara zob. Zadar
Zator 136
Ząbkowice (m./cz. Dąbrowy Górniczej)
134, 160, 265
Zebrzydowice (= Seibersdorf) 255
Zgorzelec 292
Zwierzyniec (m./cz. Krakowa) 268

Żyrardów (= Ruda, Ruda Guzowska) 36,
63, 122, 239, 243
Żytomierz 163

Spis treści

Inni romantycy, inny romantyzm

1. Literatura z przypisów i wykopkowań... 5
2. *Wszyscy i wszystkie inaczej* 41
3. Romantyzm prze-pisany 75

I. Droga żelazna

- Stanisław Janicki, *O machinach parnych rozprawa* [fragment] 109
- [Józef] Hoene-Wroński, *Maszyny parowe* [fragment] 112
- [Józef Mikołaj Wiślicki], *Koleje żelazne* [fragment] 114
- Kolej żelazna w Warszawie* 116
- Ł. z ks. G. Rautenstrauch [Lucja Rautenstrauchowa], *Ostatnia podróż do Francji. Ostatnie jej wrażenia przez...* [fragment] 117
- Franciszek [Dzierżykraj] Morawski, *Droga żelazna* 118
- Teofil Nowosielski, *Koleje żelazne i wozy parowe* 121
- Antoni Gorecki, *Droga żelazna i kuku* 127
- [Eugen] Naumann, *Uwagi co do kolei żelaznej Wielkiego Księstwa Poznańskiego* [fragment] 128
- Wilhelm Kolberg, *Drogi żelazne w Europie opisał...* [fragment] 130
- Anna Nakwaska, *Wspomnienie krótkiej podróży 1844 roku* [fragment] 132
- [Relacja z uruchomienia pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, fragment] 134

Ludwik Pietrusiński, <i>Wspomnienia z Wenecji, kolei żelaznej lipnicko-wiedeńskiej, Wiednia, Karpat Wadowickich, Frankfurtu nad Menem i przełotu z Krakowa do Tatr Spiskich zebrał doktor prawa...</i> , t. 1 [fragment] ...	135
Edmund Chojecki, <i>Czechia i Czechowie przy końcu pierwszej połowy XIX stulecia przez...</i> [fragment]	138
<i>Podróż koleją z Warszawy do Częstochowy</i> [fragment]	140
W. P. [Wincenty Pol], <i>Z wycieczki</i> [fragment]	142
Wincenty Smaczniński, <i>Kolej żelazna</i>	146
Ł. z G. R. [Łucja Rautenstrauchowa], <i>W Alpach i za Alpami</i> , t. 1 [fragment]	148
Włodzimierz Budzyński, <i>Niemcy przez...</i> [fragment]	149
<i>Parowóz</i> [fragment]	152
Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz], <i>Parowóz</i>	153
Bogusz Zygmunt Stęczyński, <i>Sudety jako dalszy ciąg poematu „Tatry” przez...</i> , autora „ <i>Okolic Galicji</i> ” [fragment]	154
Józef Rutkowski, <i>Korzyści kolei żelaznych i ich udział w cywilizacji rodzaju ludzkiego</i> [fragment]	156
F[ranciszek] S[alezy] Dmochowski, <i>Wycieczka do starych Prus, a mianowicie do dawnej ziemi Chełmińskiej, Malborka, Gdańska i nizin Nadwiślańskich, przez...</i> [fragment]	158
Kazimierz Władysław Wójcicki, <i>Wycieczka do Krakowa w maju (2–14) 1858 roku</i> [fragment]	159
[Zenon Leonard Fisz], <i>Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę</i> [fragment]	161
Józef Ignacy Kraszewski, <i>Kartki z przejażdżki po Europie w r. 1858. Niemcy – Włochy – Francja</i> [fragment]	162
Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz], <i>Wrażenia pielgrzyma po swojej ziemi. Poemat I. Z Litwy do Wielkopolski</i> [fragment]	163
[Józef Kremer], <i>Szczawnica</i> [fragment]	165
Jakub Gordon [Maksymilian Jatowt], <i>Przechadzki po Ameryce przez..., obywatela Stanów Zjednoczonych</i> [fragment]	166
Aleksander Fredro, <i>Z Przemyśla do Przeszowy. Komedja w 2 aktach</i> [fragment]	169
<i>Tunel alpejski</i> [fragment]	170
Jakub Gordon [Maksymilian Jatowt], <i>O postępie wiedzy ludzkiej</i> [fragment]	171

Leon [Ludwik] Sapieha, <i>Wspomnienia (z lat od 1803 do 1863). [Cz. 1:] 1803–1830</i> [fragment]	173
--	-----

II. Na dworcu kolei i w wagonie

Zygmunt Krasiński, <i>List do Delfiny Potockiej</i>	177
Ludwik Pietrusiński, <i>Wspomnienia z Wenecji, kolei żelaznej lipnicko-wiedeńskiej, Wiednia, Karpat Wadowickich, Frankfurtu nad Menem i przełotu z Krakowa do Tatr Spiskich, zebrał doktor prawa...</i> , t. 1 [fragment]	180
<i>Podróż koleją z Warszawy do Częstochowy</i> [fragment]	196
<i>Wyimek z listu</i> [fragment]	199
Zygmunt Krasiński, <i>List do Augusta Cieszkowskiego</i> [fragment]	200
Wł. W... [Władysław Wiślicki], <i>Listy z podróży młodego artysty</i> [fragment]	201
Józef Korzeniowski, <i>Spotkanie w Salzbrun opowiedziane przez...</i> [fragment]	202
K. W., <i>Korespondencja znad brzegów Pilicy, Bugu i Narwi</i> [fragment]	207
[Lucjan] Siemieński, <i>Ustęp z wycieczki po okolicy podgórskiej</i> [fragment]	209
[Zenon Leonard Fiszl], <i>Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę</i> [fragment]	210
F[Franciszek] S[alezy] Dmochowski, <i>Wycieczka do starych Prus, a mianowicie do ziemi Chełmińskiej, Malborka, Gdańska i nizin Nadwiślańskich, przez...</i> [fragment]	215
Józef Kremer, <i>Podróż do Włoch, t.1: Droga z Krakowa do Triestu, opisanie Wenecji</i> [fragment]	217
Józef Korzeniowski, <i>Majątek albo imię. Komedia w 5 aktach</i> [fragment]	220
Józef Korzeniowski, <i>Podróżomania. Komedia w 4 obrazach przez...</i> [fragment]	222
[Jadwiga Łuszczewska], <i>Wycieczka do Gdańska przez Deotymę</i> [fragment]	224
Aleksander Fredro, <i>Z Przemyśla do Przeszowy. Komedia w 2 aktach</i> [fragment]	229
Jakub Gordon [Maksymilian Jatowt], <i>Gdy się było młodym. Wspomnienia z podróży po szerokim świecie przez...</i> [fragment]	232
<i>Notatki z wagonu</i> [fragment]	234

III. Czarowna jazda

Tomasz Łubieński, <i>List do ojca</i> [fragment]	239
Ł. z ks. G. Rautenstrauch [Lucja Rautenstrauchowa], <i>Ostatnia podróż do Francji. Ostatnie jej wrażenia przez...</i> [fragment]	240
Fryderyk Hechel, <i>Człowiek nauki taki jakim był</i> [fragment]	240
[<i>Lotem ptaka spadliśmy na Pruszków...</i> ; fragment]	242
[Henryk] Manswet Aulich, <i>Dziennik dwunastoletniej misji apostolskiej na Wschodzie przez księdza..., reformata z Krakowa</i> [fragment]	244
Józef Brzowski, <i>Jazda koleją żelazną (Wrażenia artystyczne w podróży po Niemczech i Francji przez...)</i>	245
[Zenon Leonard Fiszl], <i>Listy z podróży przez Tadeusza Padalicę</i> [fragment]	247
Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz], <i>Podróż swojaka po swojszczyźnie</i> [fragment]	251
Władysław Syrokomla [właśc. Ludwik Kondratowicz], <i>Wrażenia pielgrzyma po swojej ziemi. Poemat I. Z Litwy do Wielkopolski</i> [fragment]	253
Józef Ignacy Kraszewski, <i>Kartki z przejażdżki po Europie w r. 1858 Niemcy – Włochy – Francja</i> [fragment]	255
Feliks Boroń, <i>Podróż do Rzymu i Paryża odbyta w roku 1861 przez Feliksa Borunia [sic!], włościanina wsi Kaszowa pod Krakowem, spisana za opowiadaniem pielgrzyma przez Walerego Wielogłowskiego</i> [fragment]	262
Henryk Schmitt, <i>List do żony</i> [fragment]	263
Teodor Żychliński, <i>Z Mysłowic do Krakowa</i> [fragment]	265
Bogusz Zygmunt Stęczyński, <i>Śląsk. Podróż malownicza w 21 pieśniach, wyśpiewał...</i> [fragment]	269

Aneks

<i>Zmora kolei żelaznej przez jednego sprawozdawcę dziennikarskiego</i>	271
---	-----

IV. Koleje życia

Józef Bohdan Wagner, <i>Kolej żelazna wersalska. Komedia ze śpiewkami w 1 akcie oryginalnie wierszem napisana przez...</i> [fragment]	285
Teofil Nowosielski, <i>Koleje życia</i>	286
[Karolina Wojnarowska], <i>Żelazna kolej. 1</i>	287

[Karolina Wojnarowska], <i>Żelazna kolej. 2</i>	288
[Józef Gołuchowski], <i>Rozbiór kwestii włościańskiej w Polsce i w Rosji w r. 1850</i> [fragment]	289
Z..., <i>Dumanie na kolei żelaznej z Krakowa przez Berlin do Gdańska w r. 1857</i>	291
Cyprian Norwid, <i>Na zgon ś. p. Jana Gajewskiego polityczno-polskiego emigranta, inżyniera francuskiego, zabitego eksplozją maszyny parowej w Manchester 1858 lipca</i>	294
Feliks Gondek, <i>Wspomnienia z pielgrzymki do Ziemi Świętej w roku 1859 odbytej. Napisał ksiądz... pleban z Krzyżanowic</i> [fragment]	296
Indeks	297