



GRZEGORZ PIOTROWSKI  
Bydgoszcz  
ORCID: [0000-0003-4109-2127](https://orcid.org/0000-0003-4109-2127)

## STACJA KOLEJOWA JAKO MIEJSCE GRANICZNE NA DRODZE DO NOWOCZESNOŚCI. *SÓL ZIEMI. POWIEŚĆ O CIERPLIWYM PIECHURZE* JÓZEFA WITTLINA

RAILWAY STATION AS A BORDER ON THE WAY TO MODERNITY. *SÓL  
ZIEMI. POWIEŚĆ O CIERPLIWYM PIECHURZE* [SALT OF THE EARTH.  
A NOVEL ABOUT A PERSISTENT WALKER] BY JÓZEF WITTLIN

**ABSTRACT:** In the present article, I utilize the first part of Józef Wittlin's novel *Sól ziemi. Powieść o cierpliwym piechurze* [*Salt of the earth. A novel about a persistent walker*] to present changes in the perception of railway in the wake of World War I. On the example of Piotr Niewiadomski – the main character of the discussed work – I analyze how owing to this mean of transport millions of people were moved into a new dimension of reality, in which humanity has been reduced to the role of replaceable parts of immense machineries – railway and war.

**KEYWORDS:** Józef Wittlin, novel *Sól ziemi* [*Salt of the earth*], railway, modernity, war

Na początku chciałbym wspomnieć o mało znanym wierszu Jana Brzechwy pt. *Ekspress*, będącym w stosunku do słynnej Tuwimowskiej *Lokomotywy* specyficznym „spojrzeniem w dal”. Uwagę poety, będącego synem inżyniera kolejowego, w utworze tym przyciągnął pociąg w pełnym biegu. Unieruchomiony parowóz w wierszu Tuwima symbolizował potęgę kolei i siłę europejskiej cywilizacji. W tekście Brzechwy ten sam pociąg jest znakiem globalnego kryzysu, w jakim znalazła się Europa po I wojnie światowej o zasięgu globalnym. Poeta zapisał w wierszu m.in. takie słowa<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> Jan Brzechwa, *Ekspress*, [w:] *idem, Oblicza zmyślone*, Warszawa 1926, s. 91.

Co się stało? Co się stało?  
Coś się w świecie naderwało?  
Skąd ten rozpęd, skąd ten pęd?  
Tunel, sygnał, most czy skręt,  
Nie czas wracać już na powrót –  
Coś porwało nas w kołowrót [...]

Dramatyczny akcent w postaci powtarzanego bezradnie (i mechanicznie) pytania przypomina, „co” się stało. Wybuchła I wojna światowa, która, jak naiwnie sądzono, zakończy wszystkie wojny. Tymczasem jedynym, co się wówczas skończyło, był wiek XIX z jego optymistyczną wiarą w dobrodziejstwo postępu. Doszło do społeczno-politycznych przewrotów, upadły trzy dynastie, w kilku krajach wybuchły rewolucje, na nowo kreślono granice państw, w tym odrodzonej Polski. Wielka Wojna była pierwszym konfliktem zbrojnym w dziejach świata, który tak znacząco dotknął miliony ludzi na całym globie. Jej totalny charakter odcisnął piętno nie tylko na biografiach milionach żołnierzy obu walczących stron, ale też na wielokrotnie większej rzeszy cywilów żyjących poza liniami frontów.

Nawet w Polsce, której wyniszczające zmagania państw zaborczych przyniosły długo wyczekiwaną niepodległość, humanistyczna refleksja nad charakterem konfliktu miała podobne oblicze jak w krajach Europy Zachodniej. Konfrontacja zbrojna o takiej skali i jej następstwa musiały znaleźć oddźwięk w literaturze. Anna Nasiłowska trafnie oddaje ówczesne problemy i dylematy: „I wojna światowa to ukryty kompleks całej literatury dwudziestolecia, kompleks drążący ją dogłębnie, mający swoje odbicie w poczuciu zachwiania ładu. Radość odzyskania niepodległości tylko częściowo zagłuszyła poczucie absurdu tkwiącego w historii i tragiczne wyzwanie, na które trzeba odpowiedzieć”<sup>2</sup>.

Z pamięcią o I wojnie światowej nierozzerwalnie zrosły się pociągi. Dotyczy to zarówno wspomnień weteranów, jak i ludności cywilnej na terenach objętych działaniami bojowymi, okupacją, przemarszami wojsk i epidemiami oraz kontrolą władz. A ta była w Europie po raz pierwszy w historii kontynentu totalna, tak jak i sama wojna. Wspomniane doświadczenie miało się okazać dla pisarzy bardzo istotne. Ukazując w swoich dziełach horror zmechanizowanej rzezi, propagowali idee pacyfistyczne, ale też przestrzegali przed groźbą nowego konfliktu o jeszcze większej skali. W przyszłej wojnie widzieli bowiem istotne zagrożenie dla fundamentów

---

<sup>2</sup> Anna Nasiłowska, *Trzydziestolecie 1914–1944*, Warszawa 2013, s. 6.

ogólnoludzkiej kultury. Elementy te możemy znaleźć w powieści Józefa Wittlina *Sól ziemi*<sup>3</sup>, która tylko pozornie jest historią o doświadczeniu wojennej przemiany.

*Powieść o cierpliwym piechurze* została opublikowana w 1935 r. Kanwą utworu są wspomnienia autora z dwuletniej służby w wojsku austriacko-węgierskim podczas Wielkiej Wojny. Zostały one przetransponowane na postać Piotra Niewiadomskiego, prostego i niezbyt rozgarniętego żołnierza z zapadłej huculskiej prowincji. Tematykę wojenną podjął wcześniej Wittlin w esejju pt. *Wojna, pokój i dusza poety*, w którym zawarł „przeświadczenie o alienującym charakterze cywilizacji, która ludzkim wytworom nadaje cechy panującej nad człowiekiem mocy”<sup>4</sup>. W *Soli ziemi*, gdy cesarz wyprawia swoją armię na wojnę, apokaliptyczny żywioł wdziera się do świata ładu, panującego na stacji Topory-Czernielica. Historia anonimowego żołnierza ukazana zostanie w powieści w perspektywie mitycznej, a motywy wojskowych pociągów i stacji kolejowych odegrają w niej zasadniczą rolę. Opowieść o stwarzaniu świata i jego zagładzie snuć będzie narrator pokazujący wędrówkę Piotra Niewiadomskiego z małej stacji do wielkiego miasta z imponującym dworcem.

Warto jednak zauważyć, że status narratora powieści jest nieoczywisty. Ewa Wiegandt co prawda określiła sposób prowadzenia opowieści jako formułę auktorialną<sup>5</sup>, uznając jednocześnie, że nie mamy tu do czynienia z czystą formą narracji personalnej ani auktorialnej. Będzie to widoczne już na pierwszych kartach powieści. Oto w *Prologu* pozornie narrator w pełni identyfikuje się z ludźmi z gminu takimi jak Niewiadomski: „Mój brat jest prostym człowiekiem. Moi bracia to ludzie prości: fryzjerzy, szewcy, kolejarze, konduktorzy tramwajowi, giserzy w olbrzymich odlewniach żelaza, manipulanci biurowi, kelnerzy, chłopci. Chłopci. Moja siostra jest prostą kobietą. One wszystkie takie: proste i gadatliwe. Przekupki, prasowaczki, modniarki, szwaczki, »dziewczęta do wszystkiego«, mamki do dzieci, lepszych niż moje”<sup>6</sup>.

Wymieniając te gminne zajęcia i zawody, narrator jednak wprowadza do tekstu element oceny („one wszystkie takie”), co dość wyraźnie sugerować może odmienny od ludowego punkt widzenia. Nawet więc w sytuacji, w której narrator wydaje się przyjmować perspektywę bohatera, często jego wiedza wykracza poza świat przedstawiony. Sygnalizują to przede wszystkim tekstowe znaki dystansu

<sup>3</sup> Józef Wittlin, *Sól ziemi. Powieść o cierpliwym piechurze*, oprac. Ewa Wiegandt, Wrocław 1991 (Biblioteka Narodowa I, 278).

<sup>4</sup> Ewa Wiegandt, *Sól ziemi*, [w:] Wittlin, *Sól ziemi*, s. XLVIII.

<sup>5</sup> *Ibidem*, s. LVIII.

<sup>6</sup> Wittlin, *Sól ziemi*, s. 4.

narratora wobec postaci głównego bohatera, umieszczane konsekwentnie na sąsiadujących stronicach albo nawet powtarzane na tej samej stronie. Czytamy więc na przykład: „Ten ciemny Hucuł był przecież jego człowiekiem”<sup>7</sup>, „Piotr, chociaż i analfabeta, rozumiał dobrze znaczenie szyldu”<sup>8</sup>, „W głowie Piotra coś zaczęło świtać”<sup>9</sup> albo „Piotr znów przestał rozumieć” i „Skoro nie wie, gdzie lewa, a gdzie prawa strona, może nie wiedzieć, gdzie przód, a gdzie tył”<sup>10</sup>. Ta pośrednia charakterystyka ukazuje postać godną szwejkowskiego miana kompanijnego idioty, a zatem niemożliwego do utożsamienia z pozycją z narratora.

Uniemożliwia to także wszechwiedza osoby prezentującej powieściowe wydarzenia. W eposach Homera dzięki tej wszechwiedzy charakteryzowane były dwie równoległe rzeczywistości: ludzka i boska, u Wittlina natomiast pojawia się w takich chwilach dwojaka perspektywa: świata materii i świata ducha. Obydwa płynnie się przenikają. Przykładem może być scena, w której pociągi mobilizacyjne wtaczają się na perony budapeszteńskiego dworca. Naszym oczom ukazuje się wówczas kosmiczny spektakl, w którym najpierw zburzone zostaną fundamenty świata, by następnie zostać odbudowane i uświęcone. Widzimy więc moment symboliczny i scenę apokaliptyczną: „Nagle wśród nocy zaskoczył ich biały dzień. Jak gdyby odwrócone zaćmienie słońca. Jasność dnia wśród ciemnej nocy. Obudziły ich potężne wstrząsy, cały pociąg słaniał się, balansował, wyginał, przerzucany z szyn na szyny, z szyn na szyny. Sznury pociągów mijały ich w biegu, całe tabory wagonów stały w bezruchu na nieprzeliczonych ślepych torach. Ogłuszająca mieszanina dźwięków: stukotu żelaza, gwizdów i dzwonków”<sup>11</sup>. Może się wydawać, że oglądamy zwykły dzień pracy w kolejowej przestrzeni. Jednak wstrzymanie ruchu, a następnie jego gwałtowne przyspieszenie, wyrazisty kontrast pomiędzy światłem a ciemnością, gwałtowność zmian zachodzących momentalnie na naszych oczach, właściwy raczej poezji niż prozie paralelizm składniowy i hiperbolizująca tonacja fragmentu stanowią tekstową zapowiedź przemiany zwykłej „kolejowej szopy” w świątynię: „Wielki gwar panował w tym przedziwnym kościele kolei żelaznej, gdzie kilkanaście lokomotyw modliło się żarliwie słupami dymu i kadzidłem pary”<sup>12</sup>. To jeden z fragmentów podkreślających istotną rolę

---

<sup>7</sup> *Ibidem*, s. 111.

<sup>8</sup> *Ibidem*, s. 112.

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 113.

<sup>10</sup> *Ibidem*, s. 107.

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 167.

<sup>12</sup> *Ibidem*, s. 167.

kolei w przemianie świata – zarówno tego przedstawionego, w którym funkcjonują nieświadomi tego faktu bohaterowie powieści, jak i tego, w którym egzystuje jej czytelnik, znający dalszy ciąg historii zapoczątkowanej przez Wielką Wojnę.

Zresztą od samego początku tory, pociągi, semafony, perony symbolizować będą rzeczywistość uporządkowaną i stabilną. Kolej, wdarłszy się do świata natury, ucywilizuje okolicę: „W głuche zakątki huculskiej ziemi, pachnącej mięta w letnie wieczory, w senne wioski, przylepione do cichych połonin, gdzie pasterze grają na długich trombitach – wdziera się kolej żelazna. Ona jedna łączy ze światem te ustronia zabite od niego deskami”<sup>13</sup>.

W scenie, w której pisarz ukazuje zetknięcie się dwóch światów – arkadyjskiej wsi, synonimu naturalnego porządku rzeczy i technicyzowanej nowoczesności w postaci kolei – triumfuje to, co nowe. Już pierwsze chwile kulturowej agonii prowincji zapowiadają triumf hałaśliwego pośpiechu, bezwzględnej, żelaznej logiki zysku i straty oraz nieuchronną konieczność zerwania wielopokoleniowej ciągłości kulturowej. Nowoczesność obdarzona jest bowiem ogromną siłą przyciągania. Kolej uczyniła Piotra człowiekiem, i to ważnym. Wykonywał co prawda na stacji najprostsze prace, niewymagające żadnych kwalifikacji, zarabiał niewiele, ale – był na służbie. Dręczyła go co prawda świadomość, że z niewiadomych powodów nie wydano mu kolejarskiego uniformu i czapki z monogramem cesarskim, ale wiedział, że jak każdy, zatrudniony na kolei, jest człowiekiem najjaśniejszego pana i jako taki stoi w hierarchii społecznej o wiele wyżej od cywilów, których obsługuje na stacji w Toporach. Niewiadomski marzył o mundurze, rozumiał, że symbolizuje on cesarsko-królewską potęgę władającą górami, dolinami, a nawet odległymi morzami i daje noszącemu go status osoby niemal nietykalnej (bo jednak istnieje służbowa hierarchia), a co najmniej poważanej. Uniform symbolizuje bowiem odwieczny ład, kojarzony z osobą samego cesarza, panującego nad kilkoma pokoleniami obywateli państwa austro-węgierskiego.

Otrzymanie czapki dróżnika byłoby dla Piotra oznaką ogromnego awansu społecznego. Bohaterowi wydawało się, że zmiana statusu umożliwiłaby mu porządny ożenek (tzn. taki, przed którym mógłby dokonać przeglądu kandydatek na żonę) i odnowienie chałupy, czyli realizację marzeń. Zastanawiał się również, czy mógłby wsiąść do któregoś z wagonów pociągów pospiesznych, przejeżdżających przez Topory-Czernielicę w daleki świat. W ich oknach widywał niekiedy

---

<sup>13</sup> *Ibidem*, s. 29.

dystygowanych ludzi i wydawało mu się wtedy, że śni na jawie i przed jego oczyma rozgrywa się baśniowa opowieść o tajemniczych krainach.

Kolej jest cesarska, więc dla Piotra, analfabety i zwykłego popychadła, każdy jej element jest świętością, o którą należy gorliwie dbać. Nawet pojedyncza śruba czy gwóźdź w świetle tej patrymonialnej koncepcji stanowią niezbędny element monarchii. Cesarz uosabia państwo, wszystko, co do niego należy, a zatem w prostodusznym myśleniu Niewiadomskiego stanowi świętość. Takie rozumowanie pozwala bohaterowi osiągnąć stan harmonii ze światem w wypełnionym poniżającym trudem życia.

Pobyt na stacji daje bohaterowi też niemal mistyczną nadzieję i religijną pociechę. Według zwierchnika Piotra wszyscy pracownicy kolei mogą bowiem liczyć na to, że – jakkolwiek dziś nierozpoznani albo nawet wyszydzani – zapiszą się złotymi zgłoskami na kartach wielkiej historii. Zarządzona przecież przez władze kolejowe ewakuacja ludzi i wyposażenia stacji w Galicji Wschodniej naczelnikowi przypominają tę sprzed wieków, gdy nieprzyjaciel wchodził w granice imperium rzymskiego i groził unicestwieniem państwa. Według niego za sprawą wybuchu wojny wszystkim kolejarzom przyszło żyć w historycznych czasach. Nawet więc jeśli Niewiadomski zginie na służbie, jego śmierć nie pójdzie na marne, ponieważ będzie miał udział w ratowaniu kolejowego dobytku i tym samym w zaszczytnej obronie zagrożonej ojczyzny.

Przedtem jednak bohater powieści musi przejść kontrolę lekarską w komisji poborowej. Przypomina ona beznamiętny ogląd maszyny (jej obudowy i manometrów). Niewiadomski jednak nie odczuwa upokorzenia przedmiotowym traktowaniem. Dla niego to swoisty awans egzystencjalny, gdy ciało kolejowe upodabnia się do maszyny, to wstąpienie na wyższy stopień ewolucji w drodze ku doskonałości. Przemiana ta stała się zresztą zauważalna także dla innych. W drodze na front rekruci ujrzeli w Piotrze autorytet (miał na głowie kolejarzką czapkę) i z ogromnym szacunkiem słuchali jego objaśnień dotyczących rozkładu jazdy.

Większość z nich, wsiadając do wagonów towarowych w Toporach, pierwszy raz na własne oczy widziała pociąg i budynki stacyjne. Przyjazd do Budapesztu musiał więc być dla nich swoistą epifanią. Ujrzeli tam przeszklony budynek dworca, przypominający świątynię i znaleźli się w rzeczywistości mistycznej, wypełnionej światłem i życiem. Oczom zdumionych żołnierzy ukazały się też ofiarne dymy (wyziewy lokomotyw) i „święty czas kolejowy” na wielkich zegarach. Mimo nocy w olbrzymim wnętrzu panował niezwykle gwar w obcym rekrutom języku. Mieli

poczucie, jakby wstępowali w progi ziemi obiecanej, mlekiem i miodem płynącej (tutaj po raz pierwszy od dawna porządnie ich nakarmiono). Wrażenie religijnego doznania musiały też wzmacniać wyglądające jak posągi świętych rzeźby Jamesa Watta i George'a Stephensona umieszczone we wnękach fasady trzydziestoletniego wówczas dworca. Bohaterowie *Soli ziemi* nie wiedzieli jeszcze wówczas, że to piękne miejsce będzie ostatnim kolejowym przystankiem w świecie ładu i szczęścia.

Już na początku powieści widać bowiem, że kolej reprezentuje także żywioł chaosu i zniszczenia. Koncentracja pociągów towarowych w pobliżu linii potencjalnego frontu staje się oznaką nadciągającej wojny. Zwiastują ją także stada czarnych ptaków, spłoszonych przez nadciągające wojska. Wittlin nie przypadkiem odwołuje się w tym miejscu do homeryckiego obrazowania i budując paralełę, zwiastuje koniec pewnego świata: „Ruszyło. Ruszyli ludzie, ruszyły konie, osły, muły, bydło rzeźne. Ruszyło żelazo, mosiądz, drzewo i stal”<sup>14</sup>. Niepokój ogarnia wszystko, co żyje, porusza też materię nieożywioną, przenika fundamenty świata „pięknej epoki”. Jego kres budzi strach i żal, więc płaczą dworce, przez które przejeżdżają złowróżbne pociągi, pełne „mięsa armatniego”. Ludzie, wepchnięci do wnętrza maszyn, bezradnie obserwują początek tańca śmierci na peronowych tablicach (oznaczają go wojenne obwieszczenia, afisze, plakaty), który unieważnia cywilne rozkłady jazdy. Nikogo z tych, którzy obsługują wojenną maszynę, nie cieszą przyspieszone awanse, ponieważ zdają sobie oni sprawę, że tak samo przyspiesza bieg ich życia w stronę zagłady<sup>15</sup>.

Gdy nadchodzącą wojnę już oficjalnie obwieszczono, świat zastyga w śmiertelnej ciszy. Ustają też transporty. Nienawistna moc bije z każdego urzędowego pisma. Mnożą się zakazy, nakazy i ostrzeżenia, zewsząd czyha śmiertelne niebezpieczeństwo, którego widowym znakiem są pociągi wiozące pokonane oddziały, jęczących z bólu rannych i przeraźliwie ryczące bydło rzeźne. Nad świat opanowany przez złe moce nadciąga apokaliptyczna ciemność. Odjeżdżających w stronę wojennego piekła rekrutów żegnają płaczący bliscy. Wiejska znachorka błogosławi tory, jakby tym sposobem chciała przebłągać wroga ludziom potęgę, której służą pociąg i cała kolej<sup>16</sup>.

Wybuch wojny podporządkowuje kolei całą ludność monarchii, a będący dotąd pracownikami cywilnymi kolejarze zostają zmilitaryzowani. Jak trafnie

<sup>14</sup> *Ibidem*, s. 22.

<sup>15</sup> *Ibidem*, s. 37–40.

<sup>16</sup> *Ibidem*, s. 145–147.

zauważyła Ewa Wiegandt, ich rozmowy uwypuklają podstawowy rys bohaterów. Są oni dwiema różnymi osobami w życiu prywatnym i służbowym. Pisarz charakteryzuje ich w działaniu, tak jak ma to miejsce w narracji filmowej. Widziani są przede wszystkim jako trybiki instytucji kolejowej, a po 21 sierpnia (symbolicznym dniu końca świata pokoju) stają się elementami maszyny wojennej. Postępujące uprzedmiotowienie ludzi Wittlin ukazuje za pomocą metaforycznych skojarzeń, tworzących ciągi obrazów rozpiętych pomiędzy ową reifikacją człowieczeństwa i sakralizacją wojny<sup>17</sup>. Ten poetycki model prozy narracyjnej<sup>18</sup> można zilustrować typowym przykładem. Oto w dzień końca znanego świata (21 VIII 1914 r.) ogłoszono wiadomość o śmierci papieża, a Piotr Niewiadomski razem z innymi powołanymi odjeżdża do wojska. Dzień wcześniej przez Topory-Czernielicę przejeżdżały pociągi z ewakuowanymi z Pokucia Żydami. W „dzień Pańskiego gniewu” na stacji z kilkugodzinnym wyprzedzeniem pojawił się tłum ludzi z całej okolicy i dla wszystkich oczywista była niezwykłość tej chwili: „A peron tego dnia zapełnił się ludźmi, którzy nigdy przedtem nie jeździli koleją”<sup>19</sup>. Ludzie mają świadomość, że nieodwołalnie kończy się normalne życie, a nadciąga jakaś nowa, straszna, bo nieznaną rzeczywistość. Wielu ma nadzieję, że przez ten historyczny próg pomoże im przejść ksiądz, który obiecał przyjść i odprawić mszę w intencji odjeżdżających na wojnę. Podniosła atmosfera udziela się stopniowo innym istotom żywym, a następnie przestrzeni, w której trwała ich egzystencja: „Miało się wrażenie, że przyjdą jeszcze wszystkie krowy ze wsi, wszystkie konie, wszystkie barany i świny, że przybiegnie rzeczka, płynąca środkiem wsi i opuszczą swe koryta Prut i Czeremosz, święte rzeki huculskie”<sup>20</sup>.

Odgłosy kanonady artyleryjskiej dobiegające z nieodległego już frontu zmieniły bieg myśli czekających na peronie ludzi. Przestali myśleć o dotychczasowym życiu, zaczęli natomiast myśleć o śmierci w odległych, nieznanych krajach, już czekającej na ich ojców, braci i synów. Lęk zaczął rosnać, gdy pociąg, spodziewany o szóstej, nie pojawił się. Okazało się, że nawet kolej, instytucja o nienaruszalnym porządku, podlega ważniejszym od niej prawom wojny. Nigdy niespóźniający się pociąg do Toporów przyjeżdża ostatecznie z prawie godzinnym opóźnieniem. Nawet dla Piotra Niewiadomskiego, kolejarza, jest to chwila wstrząsająca.

<sup>17</sup> Ewa Wiegandt, *Inne postacie*, [w:] Wittlin, *Sól ziemi*, s. LXIII–LXIV.

<sup>18</sup> *Ibidem*, s. LXV.

<sup>19</sup> Wittlin, *Sól ziemi*, s. 143.

<sup>20</sup> *Ibidem*, s. 144.



Wydaje mu się, że widzi pociąg po raz pierwszy w życiu: „Cisza zaległa peron, cisza tak głęboka, że słycać było pulsowanie aparatów w kancelarii naczelnika. Krótki, histeryczny gwizd brutalnie przeciął ciszę”<sup>21</sup>. W dalszej części opisu lokomotywa ciągnąca skład zostanie porównana do wielbłąda. To rzadkie w literaturze „kolejowej” porównanie ma logiczne uzasadnienie nie tylko w charakterystycznym kształcie parowozu, którego komin może kojarzyć się z wielbłądzim garbem, ale również w planie powieściowym. Większość z Huculów zapewne nigdy nie miała możliwości zobaczenia tak egzotycznego zwierzęcia, które w ich oczach urastało w tej szczególnej chwili do rangi symbolu nieznanego, rządzonego prawami wojny świata, jadącego w dodatku w groźną ciemność („Zadzwończyły wszystkie łańcuchy, i pociąg cofnął się o krok, jak człowiek w ciemności zawadził o mur”<sup>22</sup>). Głośno brzęczące w powszechnej ciszy łańcuchy sprzęgów dodatkowo wzmacniały lęk, ponieważ łatwo kojarzyć się mogły z kajdanami, a więc odbieraniem wolności i surową karą, spadającą na Boga ducha winnych ludzi.

Pociąg wjeżdża więc na stację w nabożnej ciszy. Moment ten stłoczonym na peronie ludziom mógł kojarzyć się również z ceremonią pogrzebową i ostatnią drogą – żyjących jeszcze przecież – żołnierzy. Dopiero gdy parowóz się zatrzymał, wypuszczając parę z tłoków i jak gdyby wydając ostatni dech, przestał onieśmiać patrzących. Ze zwierzęcia zamienił się w ich oczach w niegroźny przedmiot, niewzbudzający już nabożnego lęku. Umiejętnie wykorzystując pochodzący z poetyki ekspresjonistycznej „efekt obcości”<sup>23</sup>, Wittlin w tej i szeregu podobnych scen desakralizuje mit wojny. Najpierw uwzniośla chwilę, pozwalając swym bohaterom upatrywać jej pozornej niezwykłości i tajemniczości, po czym demaskuje jej zwyczajność, ukazując lokomotywę już tylko w postaci zwykłej maszyny parowej, niemającej w sobie nic groźnego

Jednak żywioł wojny metodycznie ogarnia stale rosnący tłum żołnierzy. Wojna czaruje ich widokami mijanych przez pociąg okolic, podsuwa gorzałkę, aby stępić zmysły i pozwolić zapomnieć o bożym świecie podczas żołnierskiej pijatyki<sup>24</sup>. Ale we wnętrzach bydłujących wagonów, swoistej ruchomej wieży Babel, zaczyna budzić się wrogość wobec innych nacji. Ta sama nienawiść, która zapisana została w archetypicznej opowieści o Kainie i Ablu. Dzisiaj już wiemy, że

<sup>21</sup> *Ibidem*, s. 144.

<sup>22</sup> *Ibidem*, s. 145.

<sup>23</sup> Wiegandt, *Sól ziemi*, s. XLIX.

<sup>24</sup> Wittlin, *Sól ziemi*, s. 162–163.

zasiana w wojskowych transportach 1914 r. po ćwierćwieczu zaowocuje ludobójstwem podczas lat II wojny światowej. Używając „kolejowej” metaforyki, można powiedzieć, że Wittlin pokazuje, jak w mroku bydlęcych wagonów wśród zwykłych ludzi rodziło się zło. Wiegandt komentuje to w następujący sposób: „Wojna to następstwo ludzkiej dążności do wydarcia Bogu jego tajemnic, wykwit cywilizacji, która niszczy podmiotowość człowieka, prowadzi do nacjonalizmów i religijnej nietolerancji”<sup>25</sup>. Zastosowana w powieści narracja i perspektywa bohatera-prostaczka, którego naiwne przemyślenia podane zostały w formie mowy pozornie zależnej, uwypuklają obraz świata wojny, której w takiej postaci i w takim rozmiarze ludzkość miała doświadczyć po raz pierwszy<sup>26</sup>.

Kończąc te rozważania, warto przyjrzeć się jeszcze raz niezwykłemu statusowi Piotra Niewiadomskiego. Jest on jedynym bohaterem w obszarze prozy „kolejowej” dwudziestolecia pochodzącym z ludu. Od pierwszych kart powieści widzimy, że kolej darzy prawdziwie nabożną czcią. Jak to wytłumaczyć? Wiemy, że Piotr pochodzi ze wsi, a narrator informuje nas, że nie posiadał nawet własnego gospodarstwa. Skoro tak, nie miał też żadnych własnych narzędzi ani tym bardziej maszyn. Świat kolei tworzą zaś przede wszystkim maszyny i urządzenia mechaniczne. Podziw dla instytucji kolei rodzi się w umyśle Piotra Niewiadomskiego jako wynik zestawienia własnego stanu posiadania z jednej strony i technicznego bogactwa prowincjonalnej przecież stacji z drugiej. Ta cześć dla nowoczesnej instytucji udziela się później jego kolegom, którzy w Piotrze widzą kogoś mądrzejszego, znającego tajemną prawdę o mechanizmach rządzących koleją, która jest dla nich wszystkich znakiem najwyższej, cesarskiej władzy. Mówiąc inaczej – podziw prostych ludzi wobec kolei zasada się na ogromnej różnicy sięgającej kilku poziomów technologicznych (według typologii Mumforda). Żyjący od wielu pokoleń na wsi szeregowi żołnierze na stacji kolejowej po raz pierwszy konfrontują swoje ciało, czyli paleotechniczną „maszynę społeczną” z neotechniczną „megamaszyną”<sup>27</sup>, w której zdyscyplinowane ludzkie ciała stanowią część gigantycznej energii, zdolnej zmieniać oblicze świata. Oderwani od swojej kultury poborowi zostają błyskawicznie (według ich pojmowania czasu) przeniesieni w rzeczywistość zdominowaną przez maszyny. Ich ciała, stanowiące dotychczas podstawowe narzędzie komunikacji ze światem zewnętrznym, w świecie kolei stykają się z nieznaną

<sup>25</sup> Ewa Wiegandt, *Bohater i narrator*, [w:] Wittlin, *Sól ziemi*, s. LX.

<sup>26</sup> *Ibidem*, s. LVIII–LIX.

<sup>27</sup> Lewis Mumford, *Mit maszyny. Technika a rozwój człowieka*, t. 1–2, Warszawa 2012.

materią. Na wsi tworzyła ją przede wszystkim woda, ziemia, drewno, powietrze pełne naturalnych aromatów i odorów, a także rzadko spotykane metalowe narzędzia, konstruowane z żelaza, pozyskiwanego najczęściej z rudy darniowej i przetwarzanego w niezmiennych się przez tysiące lat wiejskich kuźniach. W świecie nowoczesnym, do którego żołnierze zostali niejako „wwiezieni” rozkazem, dominuje stal, widoczna wszędzie: na ziemi (szyny, urządzenia sterowania ruchem) i w powietrzu (ramiona semaforów, lampy stacyjne, linie telegraficzne, kładki nad torami). Nawet woda na stacji dostępna jest wyłącznie dzięki urządzeniom wytwarzanym we wciąż modernizowanych hutach (stalowych żurawiach i metalowych kranach). Większości poborowych nieznane były też zapewne tworzywa sztuczne, tworzące istną część kolejowej „megamaszyny”: bakelit (używany m.in. do produkcji telefonów), ebonit (z którego tworzono np. izolatory na liniach telefonicznych), gutaperka (m.in. używana do izolacji kabli), syntetyczny kauczuk (wytwarzano z niego wówczas np. węże dla straży pożarnej) czy lateks (spotykany m.in. w uszczelnkach okien). Świat zbudowany ze stali i tworzyw przemysłowych mógł wydawać się zwykłym żołnierzom nieludzki, to znaczy nienaturalny lub nawet nadnaturalny, czyli cudowny. Ciało człowieka wydawało się do niego nie przystawać. Przymusowy kontakt z rzeczywistością kolei niejako musiał więc budzić u współtowarzyszy Piotra Niewiadomskiego zdumienie, podziw, lęk lub nawet nabożną trwogę wobec czegoś, co przekracza pojęcie ludzi przyzwyczajonych do niezmiennego od pokoleń świata. To, że nie przynależą oni do nowoczesności, wizualnie wyraża nawet ich strój. Ubrani w stroje ludowe wieśniacy wyraźnie odróżniają się od umundurowanych żołnierzy i kolejarzy.

Oprócz zetknięcia się z nowoczesną techniką rekruci na dworcu i w pociągu weszli w kontakt z jeszcze jedną ważną instytucją nowoczesną – wojskiem. Jest to o tyle istotne, że zdaniem Mumforda armia stanowiła swoisty pas transmisyjny megamaszyny pomiędzy kulturami<sup>28</sup>. Mechanizm rejestrowania poborowych, wcielania rekrutów do oddziałów, ich skoszarowania i dyslokacji na front jest jednym z trybów przyspieszonego pokonywania dystansu dzielącego świat przednowoczesny od nowoczesności. W trybie tym istotną rolę, o czym mówiłem już wcześniej, odgrywała też kolej.

Co o procesie tym myśleli żołnierze? Piotr Niewiadomski to postać literacka, wykreowana zgodnie z ekspresjonistyczną konwencją biedaczyny bożego. Ale

---

<sup>28</sup> *Ibidem*, s. 281.

w jego figurze dostrzegam punkt wyjścia do refleksji, co naprawdę o kolei, wojsku i wojnie myśleli polscy chłopcy na początku XX w. Nie dowiemy się tego z kart powieści, bowiem ludowa twórczość należała wówczas wyłącznie do sfery kultury oralnej, ale idąc tropem kolei, docieram do interesującego źródła. Otóż kiedy powstawała *Sól ziemi*, dorobek kultury ludowej był już częściowo opisany przez etnografów. Jednemu z nich zawdzięczymy zapis żołnierskich pieśni z Galicji, a więc z krainy, która względem „małej ojczyzny” Niewiadomskiego lokuje się w tej samej przestrzeni polityczno-kulturowej – w granicach c.k. monarchii Habsburgów.

Główny bohater *Soli ziemi* jest człowiekiem naiwnym i pokornym. Wydaje się jednak, że w jego środowisku społecznym bardziej prawdopodobna była postawa buntu wobec przymusowej konfrontacji z rzeczywistością neotechniczną, reprezentowaną w powieści przez kolej. W domniemaniu tym utwierdza ludowy utwór z końca XIX w., przypomniany przez zespół R.U.T.A. jako *Związali mnie w powróż*<sup>29</sup>. Ta wielowątkowa pieśń przymusowych rekrutów w oryginale zawiera m.in. takie zwrotki:

17. Cysarzu, cysarzu, nie werbuj nas więcy,

Bo nas matki płacą, aże ziemia jęczy

[...]

52. Cysarzu, cysarzu, najaśniesz panie,

dałeś mi trzewiki, na... bym ci na nie

oraz

56. Jak ci mie oddali, związali mnie w powróż,

Najstarszy braciszek na kolej mie odwióz<sup>30</sup>.

W przytoczonych tu fragmentach ludowego utworu zapisany został głos, nieobecny w kulturze oficjalnej. Jest to głos buntu, rozpacz i odrzucenia tego, co nowoczesne – armii z poboru, kolei oraz żołnierskich butów. Są one metonimiami nowoczesności, instytucjami i przedmiotami jednakowo niewolącymi ludzi, ich ciała i umysły. Współczesna im społeczna megamaszyna ma wszystkie cechy wymienione przez Mumforda: urzeczywistnia władzę cesarza za pomocą wojennych obwieszceń, oficerowie i kolejowi urzędnicy realizują ją wśród lokalnych społeczności na kolejowych dworcach, będących odpowiednikami starożytnych

<sup>29</sup> Zob. R.U.T.A., *Związali mnie w powróż*, [w:] *Gore – pieśni buntu i niedoli XVI–XX wieku*, Karrot Kommando 2011, CD; [https://www.youtube.com/watch?v=\\_UBe8nWv3Ss](https://www.youtube.com/watch?v=_UBe8nWv3Ss).

<sup>30</sup> Szymon Udziela, *Lud polski w powiecie ropczyckim w Galicyi*, Kraków 1892, s. 213.

świętyń, a każda wciągnięta w tryby tej maszynierii jednostka może mieć wrażenie uczestniczenia w kosmicznym porządku świata<sup>31</sup>.

Potęga cesarsko-królewskiej kolei i armii stopniowo degradowe człowieczeństwo Piotra Niewiadomskiego. Uniform kolejjarza czyni go najpierw drobnym trybikiem leżącej na odludziu stacji, co bohater w swej naiwności interpretuje całkowicie opacznie jako synonim wyróżnienia. Dopiero otrzymany w jednostce wojskowej karabin numer 46 821 uświadamia mu, że stał się tylko dodatkiem do wielkiej maszyny mobilizacyjnej<sup>32</sup>, który można łatwo wymienić, tak jak wymienia się żołnierski ekwipunek. W jego skład wchodzi nie tylko rzeczy wydawane nowym rekrutom, gdy przybywają z dworca do koszar. Także ciała szeregowców od tej chwili stanowią część zasobów magazynowych: „Żołnierz składa się z bluzy, spodni, płaszcza, butów, karabinu, pasa, dwóch ładownic, bagnetu, tornistra, chlebaka, łopatki (albo bajlpiki), menażki, manierki, dwóch koców, jednego celtblatu, czyli płótna rozpinania namiotu, z wielkiej ilości rzemieni oraz z siebie. No i czapki. Bez czapki jest prawie kaleką, jest jak lampa bez abażuru, jak łodyga bez kwietnej korony”<sup>33</sup>. Ironiczne porównania żołnierza pozbawionego cesarsko-królewskiego nakrycia głowy do uszkodzonych sprzętów (nie tylko przedmiotów, ponieważ reifikujące porównanie obejmuje też istoty żywe i samego człowieka) wypuklają dramat ludzi rzuconych na pożarcie wojennej machinie.

Kolej przedstawiana jest u Wittlina jako swoista maszyna dehumanizacji i śmierci, o wiele groźniejsza niż aeroplany i ówczesne czołgi. W przeciwieństwie do nich jest bowiem wszechobecna, działa także poza linią frontu, w jej skład wchodzi procedury zabijania przećwiczone już podczas wojen końca XIX w. (np. wojny francusko-pruskiej), kursuje codziennie, w każdych warunkach pogodowych i przez okrągły rok, lekceważąc tym samym jeden z fundamentów świata przednowoczesnego – chrześcijański porządek życia codziennego i świąt. Kolej pozostaje przy tym na wskroś nowoczesna, bo za jej sprawą całym ciałem doświadczają się dynamizmu epoki w postaci ruchu. Na stacji kolejowej nawet tylko biernie patrząc czy stojąc w pobliżu pociągu – słyszy się odgłosy hamujących albo ruszających pociągów/parowozów, jest się dotykany przez ludzi obcych i potrącanym przez tłum, widzi się lokomotywy i ludzi, czuje zapachy dymu, smarów.

<sup>31</sup> Zob. Mumford, *Mit maszyny*, s. 304.

<sup>32</sup> Katarzyna Szewczyk-Haake, *Nowoczesna literatura etyczna. Wokół twórczości Józefa Wittlina i Pära Lagerkvista*, Poznań 2017, s. 204–206.

<sup>33</sup> Wittlin, *Sól ziemi*, s. 248.

Za jej sprawą miliony ludzi przenoszą się w inny wymiar rzeczywistości, w którym człowieczeństwo podlega redukcji do roli wymiennych części wielkich maszyn – kolejowej i wojennej<sup>34</sup>.

## BIBLIOGRAFIA

- Brzechwa Jan, *Ekspres*, [w:] *idem, Oblicza zmyślane*, Warszawa 1926.
- R.U.T.A., *Związali mnie w powrót*, [w:] *Gore - pieśni buntu i niedoli XVI–XX wieku*, Karrot Kommando 2011, CD; [https://www.youtube.com/watch?v=\\_UBe8nWv3Ss](https://www.youtube.com/watch?v=_UBe8nWv3Ss).
- Wittlin Józef, *Sól ziemi. Powieść o cierpliwym piechurze*, oprac. Ewa Wiegandt, Wrocław 1991.
- Klimek Barbara, *Koleje habsburskie w galicyjskiej twórczości Józefa Wittlina i Josepha Rotha*, [w:] *Kolej na kolej. Pociąg, dworzec, poczekalnia w literaturze i refleksji humanistycznej*, red. Kamila Gieba, Janusz Łastowiecki, Monika Szott, Zielona Góra 2015, s. 33–44.
- Mumford Lewis, *Mit maszyny. Technika a rozwój człowieka*, t. 1–2, Warszawa 2012.
- Nasiłowska Anna, *Trzydziestolecie 1914–1944*, Warszawa 2013.
- Szewczyk-Haake Katarzyna, *Nowoczesna literatura etyczna. Wokół twórczości Józefa Wittlina i Përa Lagerkvista*, Poznań 2017.
- Udziela Seweryn, *Lud polski w powiecie ropczyckim w Galicyi*, Kraków 1892.

## SUMMARY

In depictions of World War I, railroads have a prominent position – both sides used them to transport soldiers, equipment and supplies. The motif of railway cars and stations – a common element of war reality – can be found also in literature, which is a record of humanist reflection on the character of this conflict. The novel *Sól ziemi. Powieść o cierpliwym piechurze* [*Salt of the earth. A novel about a persistent walker*] by Polish writer Józef Wittlin, which only seems to be a story of a psychological transformation caused by war, has been analyzed for this trope. The work was first published in 1935 and is based on Wittlin's own memories from his service in the Austro-Hungarian army during the Great War. These experiences have been transposed into the character of Piotr Niewiadomski, a simple man and simple-minded soldier from godforsaken back of beyond. His journey from a small country station to a big city with a grand, imposing railway station is a story about creation and destruction of the world. By means of the railway ordinary subjects of the Austrian emperor are moved into a new dimension of reality, in which humanity has been reduced to the role of replaceable parts of immense machineries – railway and war.

<sup>34</sup> O uniwersalnej wymowie powieści Wittlina przekonuje m.in. Barbara Klimek: *Koleje habsburskie w galicyjskiej twórczości Józefa Wittlina i Josepha Rotha*, [w:] *Kolej na kolej. Pociąg, dworzec, poczekalnia w literaturze i refleksji humanistycznej*, red. Kamila Gieba, Janusz Łastowiecki, Monika Szott, Zielona Góra 2015, s. 33–44.

Railway station has been described in this novel as a border on the way to modernity, at the same time in the process of dehumanization and reification. The present paper is itself a work situated on tri-border area of three research fields – history of literature, interpretation and anthropology.

#### O AUTORZE

dr Grzegorz Piotrowski – literaturoznawca, rozprawę doktorską pt. *Polskie doświadczenie nowoczesności. Kolej w literaturze dwudziestolecia międzywojennego*, pisaną pod opieką naukową prof. dr. hab. Wojciecha Tomasika, obronił na Uniwersytecie Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy w roku 2020. Pracuje jako nauczyciel w szkole średniej. Adres e-mail: [wolentalczyk@wp.pl](mailto:wolentalczyk@wp.pl)

