Acta
Universitatis
Wratislaviensis
No 3649

Ołena Hałeta
Państwowy Uniwersytet im. Iwana Franki we Lwowie

Literacki węzeł kolejowy: pociąg do Lwowa

Prace
Kulturoznawcze XVII
Wrocław 2015

W 2011 roku ukazała się we Lwowie opracowana przez Tymofija Hawryliwa antologia literatury *Pociąg nadziei oraz inne połączenia kolejowe* (*Потяг надій та інші залізничні сполучення*). Powodem jej opublikowania była okoliczność zgoła nieliteracka — wydawnictwo zostało poświęcone jubileuszowi stupięćdziesięciolecia kolei żelaznej na terenach obecnej Ukrainy. Przybycie pierwszego pociągu z Krakowa do Lwowa uczyniło lwowski dworzec kolejowy nowym punktem wyjścia do poznawania Galicji i dało początek zupełnie nowemu pojmowaniu przestrzeni. Relacje centrum i peryferii, bliskiego i dalekiego, począwszy od końca XIX wieku, zaczęto definiować ze względu na oddalenie od głównych węzłów kolejowych. Zmieniła się przestrzeń nie tylko topograficzna, lecz także fenomenologiczna — przestrzeń postrzegana i przeżywana subiektywnie[1]. Odległości mierzono odtąd czasem, a nie przestrzenią, literatura stanęła zaś przed wyzwaniem sformułowania nowego języka, który zdołałby dać temu wszystkiemu wyraz.

Przestrzeń odkrywana na nowo

Już pierwsze polskojęzyczne wydawnictwo, będące próbą zaznajomienia turystów i wszystkich spragnionych wędrówki po Galicji rozumianej jako odrębna kraina, a nie szlakiem znanych galicyjskich miejsc i zabytków, górskich kurortów czy uzdrowisk, przyznawało transportowi kolejowemu rolę główną. *Ilustrowa-*

[1] Zob. O.F. Bollnow, *Mensch und Raum*, Stuttgart 1976.

© for this edition by CNS

ny przewodnik po Galicyi[2] z 1919 roku, efekt działalności założonego w 1906 we Lwowie Akademickiego Klubu Turystycznego, skonstruowany został właśnie według sieci połączeń kolejowych.

Zasadniczą część narracji (poprzedzoną ogólną częścią wstępną) otwiera opowieść o Lwowie, a mówiąc ściślej — o jego dworcach kolejowych: Głównym, Podzamcze oraz Łyczakowskim. Przewodnik zaczyna się więc w taki sposób, w jaki Lwów otwiera swe podwoje przed turystą-podróżnikiem, gdy ten zawita do miasta: nie od strony przedmieść, lecz od strony nowego centrum tkanki miejskiej — dworca kolei żelaznych. Mimo niezwykłej zwięzłości wydawnictwa — na pięciuset stronach formatu B6 zamieszczono informacje o przeszło pięciuset miejscowościach wraz z fotografiami — opis dworca głównego we Lwowie wskazuje, że jest on czymś więcej niż tylko punktem geograficznym. Samo odwiedzenie tego miejsca ma istotne znaczenie w procesie poznawania Królestwa Galicji i Lodomerii:

> budynek zbudowany w r. 1904, cztery perony osobowe, kryte ogromną, szklaną halą, westybul, poczekalnie i sala restauracyjna ozdobiona freskami. Największy i najpiękniejszy dworzec osobowy w Galicyi[3].

Dalszy bieg narracji podporządkowano w zupełności szlakom kolejowym. Przewodnik skonstruowany został wokół głównej osi Lwów–Kraków, czyli miast, z których rozchodzą się w różne strony odgałęzienia kolei. To nie przypadek, że wśród ważnych lokalizacji we Lwowie wymieniono biuro podroży i punkt sprzedaży biletów kolejowych[4], a odległości do mniejszych miasteczek podano nie tylko w kilometrach, lecz także w godzinach — odtąd mierzono je bowiem czasem niezbędnym do pokonania przestrzeni przez pociąg osobowy lub pospieszny. Stanowiło to świadectwo świadomości nowoczesnej, zorientowanej na ruch do przodu, prędkość, wyprzedzanie. Kolej determinowała porządek oraz perspektywę zwiedzania poszczególnych okolic — autor opisywał pejzaże widoczne z okien pociągu. Obraz oglądany przez podróżnego charakteryzuje się dynamiką. Podczas wyjazdu ze Lwowa w kierunku Brodów:

> Między dworcem głównym a Podzamczem ogromnym wykrętem omija linia kolejowa Hyclowską Górę; piękny górski krajobraz. Za Podzamczem widać na prawo pasmo wzgórz z Czartowską Skałą — potem zaczyna się okolica płaska[5].

Kadry wyłaniające się z krajobrazu mienią się w okiennej ramie niczym na ekranie kinowym, tu jednak porusza się nie taśma filmowa, lecz sam widz. Nie tylko miasto — także sama natura ukazuje się pasażerowi-wędrowcy w nowym świetle:

---

[2] M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Galicyi, Bukowinie, Spiszu, Orawie i Śląsku Cieszyńskim*, Lwów 1919.

[3] *Ibidem*, s. 51.

[4] *Ibidem*, s. 54.

[5] *Ibidem*, s. 93.

© for this edition by CNS

Linia ta przecina południową część Galicyjskiego Podola, a pociąg już to wjeżdża wciąż na wyżynę Podolską, już to zjeżdża w leżące przeszło 100 m. niżej jary Dniestru, Strypy, Koropca, Seretu i Zbrucza. Najpiękniejsze partye linii za Buczaczem i zjazd do Czortkowa[6].

Mieczysław Orłowicz, autor przewodnika, opracował w sumie przeszło dziesięć wydawnictw odkrywających przed turystami różne miasta i zakątki ówczesnej Polski. On też — we współautorstwie — przygotował w 1914 roku niemiecko-języczny przewodnik po Galicji[7], który Salcia Landmann nazwała „pierwszym i jedynym"[8]. W kolejnych publikacjach Orłowicz wciąż świadomie eksploatował zamysł wędrówki koleją. W roku 1926 ukazał się w Warszawie jego *Ilustrowany przewodnik kolejowy*[9]. Niestety, była to tylko pierwsza z zaplanowanych części, a edycja galicyjska nie została nigdy opublikowana.

Pojawienie się kolei w Galicji, podobnie jak w innych częściach Europy, było ściśle związane z poszerzaniem się świadomości nowoczesnej. Drogi żelazne stanowiły podsumowanie wielkiej epoki w dziejach Europy, zapoczątkowanej przez nowożytną żeglugę morską — za jej początkową cezurę uznawane jest zazwyczaj odkrycie Ameryki przez Krzysztofa Kolumba. Omawiając historię myślenia nowoczesnego, Mike Crang i Nigel Thrift wskazują na jego zespolenie z przestrzenią: „To ciało, w które przyodziano kościec teorii"[10]. Jeśli w XVI wieku żeglarze odkrywali Nowy Świat, to w XIX wieku kolej umożliwiła ponowne odkrycie Starej Europy. Jak przekonuje historyk Ihor Żałoba, kolejnictwo w początkach jego rozwoju uważane było za „emanację siły ducha ludzkiego"[11], rękojmię dołączenia do cywilizowanego świata, industrializacji i awansu ekonomicznego. Zauważmy, że choć w Nowym Świecie kolej zaczęła ustępować transportowi samochodowemu, a potem lotniczemu, to jednak w Europie pozostaje do dziś nieodłącznym elementem krajobrazu. Za główne wydarzenie uchodzi w tym kontekście rok 1808, kiedy zdecydowano o budowie połączenia kolejowego zamiast kanału między Wełtawą i Dunajem, który miałby połączyć dwa morza — Czarne i Północne. Lwów dołączył do tej wspólnej przestrzeni geograficznej wraz z przybyciem pierwszej lokomotywy. „Galicję przykuto do cywilizowanego Zachodu"[12] — brzmiał komentarz ówczesnej prasy wiedeńskiej cytowany przez Hawryliwa w przedmowie do pierwszej ukraińskiej antologii utworów literackich, które obrazują dzieje transportu kolejowego.

---

[6] *Ibidem*, s. 139.

[7] R. Kurdys, M. Orłowicz, *Illustrierter Führer durch Galizien*, Wien 1914.

[8] З. Ляндман, *Останній путівник Галичиною*, [w:] *Була собі Галичина...*, red. А. Паславська, Ю. Прохасько, Т. Фогель, Львів 2012, s. 31.

[9] M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik kolejowy*, Warszawa 1926.

[10] M. Crang, N. Thrift, *Introduction*, [w:] *Thinking Space*, red. M. Crang, N. Thrift, London-New York 2003, s. 1.

[11] І. Жалоба, *Прометей, прикутий до Заходу*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, red. Т. Гаврилів, Львів 2011, s. 21.

[12] Т. Гаврилів, *Потяг сподівань та інші залізничні сполучення*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 12.

© for this edition by CNS

Ferment językowy

Przez półtora wieku kolej nabierała znaczenia i potęgi, zmieniała sposób percepcji czasu i przestrzeni oraz uruchamiała nowe możliwości nie tylko przemieszczania się, lecz również myślenia i wyobraźni. Nie jest więc przypadkiem, że Pociąg nadziei rozpoczyna się od eseju historycznego, by następnie przeobrazić się w tom utworów literackich. Pierwsi komentatorzy prasowi, relacjonując epokowe wydarzenie, zmuszeni byli do poszukiwania odpowiedniego języka, który zdołałby w zwyczajny sposób wyrazić to, co niezwykłe. Na łamach gazet pojawiły się pierwsze metafory informujące czytelnika o „koniach żelaznych".

W opowiadaniach Petera Roseggera *Jak po raz pierwszy jechałem pociągiem parowym* (*Als ich das erste Mal auf dem Dampfwagen saß*) oraz Iwana Franki *Zanim ruszy pociąg* (*Поки рушить поїзд*) uchwycono rozbudowę słownika metafor, przemianę pojedynczych obrazów w płótna malarskie i, co za tym idzie, zdolność przekazywania całej gamy uczuć — od mistycznego strachu po zachwyt miłosny. W oczach wiejskiego ludu i mieszkańców niewielkich miasteczek (opowiadanie Roseggera) ruch pociągu wyglądał tak, jakby „turlała się cała wioska chatynek z oknami", on sam zaś przypominał „bestię", w której wnętrzu ustawiono ławki „prawie jak w kościele"[13]. Świat zwyczajny nader gwałtownie ruszył z miejsca, za oknami w szalonym pędzie przelatywały wszystkie nieruchome dotychczas wyznaczniki przestrzeni: góry i zabudowania, słupy telegraficzne i drzewa. Pierwsza podróż miała w sobie coś z ulegnięcia pokusie i złożenia ofiary zarazem. Naiwny obserwator tłumaczył sobie zasady działania techniki wpływem nieczystej siły, lecz nie był w stanie oprzeć się jej czarowi.

Rzecz wszakże nie tylko w specyfice poetyki Roseggera. W jego opowiadaniu pobrzmiewają jeszcze echa mitu antyurbanistycznego XIX wieku, zgodnie z którym miasto — wytwór postępu technicznego, który oddala od natury i tradycji — to miejsce moralnego upadku[14]. Rosegger uprawiał poetykę „niewinnego oka"[15], a więc oka nieuległego pokusie spoglądania dla samego zaspokojenia wzroku. Jak przestrzegał już św. Augustyn, tylko Bóg dysponuje „prawem do spojrzenia, które unosi się w przestrzeni i widzi wszystko"[16].

Rut i Dieter Grohowie sądzą, że właśnie miejski sposób życia dał początek nowej perspektywie estetycznej postrzegania otoczenia. To, co dla wieśniaka było

---

[13] П. Розеґґер, *Як я вперше їхав на паротязі*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 41.

[14] Zob. E. Rybicka, *Modernizowanie miasta: Zarys problematyki urbanistycznej w nowoczesnej literaturze polskiej*, Kraków 2003, s. 81.

[15] E. Rybicka, *Geopolityka (o mieście, przestrzeni i miejscu we współczesnych teoriach i praktykach kulturowych)*, [w:] *Kulturowa teoria literatury: Główne pojęcia i problemy*, red. M.P. Markowski, R. Nycz, Kraków 2006, s. 485.

[16] Ґ. Штромаєр, *Простір. Територія: Новий час*, [w:] *Історія европейської ментальности*, red. П. Дінцельбахер, Львів 2004, s. 669.

© for this edition by CNS

polem uprawnym, pastwiskiem czy innym terenem w jakikolwiek sposób użytecznym bądź niezdatnym do praktycznego spożytkowania, w oczach mieszkańca miasta stało się krajobrazem — użytecznym dla wzroku[17]. Mówiąc obrazowo: aby wsiąść do pociągu, należało przedtem dotrzeć do miasta.

W opowiadaniu Franki *Zanim ruszy pociąg* lokomotywa w oczach mieszkańców miasta i kolejarzy staje się częścią zwyczajnego świata, a nawet więcej — ona sama zaczyna być ich światem. Lokomotywa, „Żółw", podobna jest do żywej istoty — widzimy, jak śpi w przestronnej szopie, a jej cielsko tonie w gęstym mroku, następnie budzi się i niemrawo opuszcza nocną kryjówkę, wzdryga się, gwiżdże, bucha kłębami dymu i pary, by w końcu zerwać się z miejsca i ruszyć, błyskawicznie połykając przestrzeń. Franko ożywił potężną maszynę, umieścił jej „istotę" w samym centrum opowieści i wypełnił nią całą przestrzeń opowiadania, stwarzając tym samym nowy język literatury, właściwy dla nowej realności. „Uderzenie niewidzialnego bata po grzbiecie ogromnego żelaznego konia"[18] przywołuje pamięć o świecie sprzed epoki technicyzacji, na obraz i podobieństwo którego rozwijana jest opowieść o świecie współczesnym. Jednak lokomotywa to zupełnie inny zwierz. Ma on indywidualne cechy i charakter, niepodlegające ani demonizacji, ani sakralizacji. Spojrzenie z bliska pozwala uchwycić nowe detale: koła i liny, osie i lampy, klapy i wentyle, a także puls-manometr, który nie tylko bije niczym serce — on właściwie jest sercem, a jego uderzenia podtrzymują funkcje życiowe organizmu. Jeśli w utworze Roseggera pociąg jawi się jako wyzwanie rzucone demonizującej świadomości tradycjonalisty-agrariusza, to w opowiadaniu Franki staje się on wyzwaniem dla poetyzującej świadomości autora-modernisty, przedstawiciela zurbanizowanego i stechnicyzowanego świata.

Natomiast w *Wielkiej podróży* (*Велика подорож*) Bohdana Ihora Antonycza, także zamieszczonej w antologii, nowy (zmodernizowany) język autora stał się znacznikiem, którym zamanifestował on własną filozofię ludzkiej egzystencji: „i nie wiem, dokąd wyruszę razem z szarą ciżbą tych ludzi / dokąd nas pociąg powiezie, kolebiąc niby dzieci w kołysce"[19]. Z wiersza Antonycza wyłania się wizja dworca głównego we Lwowie, znanego z imponujących jak na ówczesne czasy arkopodobnych sklepień nad peronami. Kolej przeobraża się tu płynnie w głęboką i treściwą metaforę ludzkiego bytowania. Przemiana poetyki świadczy o zmianie świadomości kulturowej: gwar na stacji i ruch pociągu stają się powszedniością nowoczesnego miasta, jego codzienną realnością, jego symbolem.

Aby zrozumieć *Wielką podróż* Antonycza, nie wystarczy ujrzenie pociągu i odbycie nim przejażdżki. Należy zżyć się z nim do tego stopnia, by nie zauważać już jego obecności, dostrzegać natomiast jego brak — jeśli nie w swoim życiu,

[17] Zob. D. Groh, R. Groh, *Von den schreklichen zu den erhabenen Bergen*, [w:] *Vom Wandel des neuzeitichen Naturbegriffs*, Konstanz 1989, s. 58.

[18] І. Франко, *Поки рушить поїзд*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 83.

[19] Б.І. Антонич, *Велика подорож*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 141.

© for this edition by CNS

to bodaj we własnym mieście. Mowę Antonycza zdoła pojąć jedynie prawdziwy *homo viator* — człowiek wędrówki, człowiek wyrwany z korzeniami, człowiek nowoczesnego świata — zmuszony do uzasadniania swej obecności w tej czy innej przestrzeni i podający „swe bez lęku serce niczym bilet”[20]. Odczytany w takim porządku wybór utworów Roseggera, Franki i Antonycza pokazuje, że w ciągu kilku dziesięcioleci w Galicji (i w świadomości jej mieszkańców) pociąg utorował sobie drogę od cudowności do codzienności, od niewymownego do ekspresywnego.

Zmiana orientacji

Należy dodać, że odmienne strategie retoryczne zastosowane przez Frankę i Antonycza pojawiają się na kartach antologii także u Juliana Tuwima i Franza Kafki. Żaden z nich, notabene, nie miał bezpośrednich związków ani ze Lwowem, ani z galicyjskim transportem kolejowym w ogóle. Tuwim w wierszu *Lokomotywa*, podobnie jak Franko, nazywa pojazd „żółwiem ociężałym”[21], obdarza go duszą i wyprowadza na trasę. Jeśli Franko poetyzował maszynę i nie ukrywał zachwytu nią, polski poeta opisywał ją z przerysowanym patosem i w żartobliwym tonie (pociąg mający duszę widzimy też w wierszu Viktora Wittnera *Ekspres*). U Kafki natomiast — w odróżnieniu od młodzieńczego maksymalizmu, który obserwujemy u Antonycza — pociąg pełni funkcję symbolu drogi życiowej człowieka:

> Jesteśmy, z ziemską skazą w oku, w położeniu podróżujących koleją, którym przydarzył się wypadek w długim tunelu, i to w miejscu, do którego nie dochodzi już światło od wlotu, światło od wylotu zaś jest tak nikłe, że coraz to znika z pola widzenia, przy tym nawet trudno ustalić, gdzie jest początek, gdzie koniec[22].

Uwzględnienie w antologii Tuwima i Kafki, choć niezupełnie zrozumiałe, umożliwia podjęcie nieco innej kwestii: jak rozwijała się wizja artystyczna i środki wyrazu, w jakim stopniu głosy Franki i Antonycza współbrzmiały z twórczością autorów europejskich i w jaki sposób komunikacja kolejowa stała się użyteczna w praktyce do budowy wspólnej przestrzeni kulturowej — nawet jeśli kolej nie łączyła Lwowa bezpośrednio z Warszawą czy z Pragą.

O tym że pociąg, jako nowoczesna metafora życia ludzkiego, „wjechał” do literatury na dobre przekonuje też zamieszczony w antologii wiersz Iwana Mał-

[20] *Ibidem*, s. 142.

[21] W ukraińskim przekładzie — „blaszanym żółwiem”. Zob. Ю. Тувім, *Паротяг*, przeł. І. Малкович, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 126 [przyp. tłum.].

[22] F. Kafka, *Osiem notatników*, przeł. B. Surowska, Gdańsk 1995, s. 20. Stosowny fragment w cytowanej przez autorkę antologii zob. Ф. Кафка, *Залізничні пасажири*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 97 [przyp. tłum.].

© for this edition by CNS

kowycza *Pociąg*. Tu również — jak u Antonycza — jego obraz powiązano z obrazami wędrowcy-przybłędy i obrazem serca otwartego na świat. Uwzględnienie w tomie twórczości autora mieszkającego na stałe w Kijowie, tudzież poezji Natałki Biłocerkiwec czy Jewhenii Kononenko, dowodzi, że w ciągu XX wieku nastąpiła zmiana nie tylko na gruncie łączności komunikacyjno-transportowej, lecz również kulturowej. Pośród autorów współczesnych, obok lwowian, widzimy najczęściej pisarzy kijowskich. Połączenie Lwów–Kraków zastąpione zostało relacją Lwów–Kijów. Nawet wiersz lwowskiego autora Wiktora Neboraka ilustruje poranne realia wędrówki koleją, rozpoznawalne dla wszystkich, którzy choć raz przemierzali tę trasę nocnym ekspresem. Co jeszcze istotniejsze, Neborak dokonuje kolejnej modyfikacji strategii retorycznej: pociąg, pokazany i „powiedziany" od wewnątrz, przemienia się w część powszedniości, pełnej kolejnych czynności codziennych. W zestawieniu z patetyczną wymową narracji stwarza to efekt ironii i autoironii. Realistyczna dokładność wespół z pospolitym słownictwem i niezbyt wyszukanymi frazami, makaronizmami i pozornym autobiografizmem, służy tu koncepcji: „więc oto jestem jednym z milionów"[23] — zamysłowi zbanalizowania nietuzinkowego do niedawna doświadczenia.

Mapy i przewodniki

Drogi żelazne wiodą zazwyczaj od miasta do miasta, kreśląc nową siatkę przestrzenną. Nawet jeśli pociąg zatrzymuje się w kurorcie czy ośrodku narciarskim, to naturalna przestrzeń przeobraża się w przestrzeń użyteczną dla chcącego zaplanować swój wolny czas mieszkańca miasta (nie jest to wynalazek kultury miejskiej).

Jeśli wierzyć Karlowi Emilowi Franzosowi, pierwszy pociąg w Galicji odjeżdżał z Krakowa pod wieczór i przybywał do Lwowa o świcie. W ten sposób przestrzeń między dwoma miastami została niejako „wyeliminowana" — kolej wykreślała znajdujące się po drodze pola i wsie z miejskiego kontekstu. Nawet jeśli pociąg przemieszczał się za dnia, przyroda wokół była raczej dalekim tłem wydarzeń, niedotyczącym go w żaden sposób.

Miasta, w których zatrzymują się pociągi, tworzą odrębną sieć — świat mobilny i ciasny, o gęstej, uszczelnionej przestrzeni. Tym spostrzeżeniem Hałyna Petrosaniak rozpoczyna swój esej *Tranzytem przez Stanisławów* (*Транзитом через Станиславів*): „słowem, obce światy — gdyś już na dworcu — nie wydają się tak dalekie"[24]. Narracja odwołuje się tu nie tylko do emocji, lecz także do refleksji, oparta jest na doświadczeniu osobistym i kulturowym. Niewielki impuls wystar-

[23] *Ibidem*, s. 226.

[24] В. Неборак, *Автопортрет на тлі повернення в Київ з пафосним проривом*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 293.

© for this edition by CNS

cza do wywołania złożonego kompleksu przeżyć, zgromadzonego w pamięci kulturowej: pojawienie się kolei jak „globalny przewrót w głowach”[25], napływ obcych i cudzoziemców, dworzec jako „przestrzeń magiczna i symboliczna”, „kres, granica, próg, margines”[26], wreszcie — wielka kulturowa metafora przemijalności ludzkiego życia. W ciągu półtora wieku transport kolejowy stał się nie tylko symbolem, lecz także skomplikowanym fenomenem kulturowym o rozmaitych znaczeniach. Nade wszystko — nową percepcją odległości, odmierzanej czasem niezbędnym do jej przebycia. Kowel, Rachów, Symferopol czy Szepetówka — każde z tych miast leży nieomal na wyciągnięcie ręki od Stanisławowa. Nawet Wiedeń, Kraków albo Praga. Niemniej ten czas nie ma wartości stałych: zwiększa się lub zmniejsza zależnie od konieczności pokonywania granic — państwowych lub kulturowych. W istocie jednolitość przestrzeni okiełznanej przez kolej jest udokumentowaniem nie tylko wspólnej przynależności administracyjnej (albo pamięci o niej), lecz także istnienia wspólnoty kulturowej, która umacnia się wraz z ustanowieniem bezpośredniego połączenia kolejowego.

Zgodnie ze słowami jednego z badaczy problematyki przestrzeni, Johna Harleya, między mapą i władzą zawsze istnieje pewien związek[27]. Jeśli wyobrażenia kartograficzne można określić mianem wartościujących obrazów, niemogących nie stanowić oceny przedstawianego, to przewodniki należałoby uznać za wartościujące narracje, a więc takie, które nadają istotne znaczenie pewnym realiom już przez sam fakt wzmiankowania o nich, a także ze względu na ich miejsce w opowieści. Podobnie jak naniesione na mapę oznaczenia, nigdy nie są one ograniczone do prostego odnotowania walorów krajobrazu czy pasywnego odzwierciedlenia „świata przedmiotów”[28], wykorzystują bowiem obrazy do konstruowania świata społecznego oraz — dodajmy od siebie — kulturowego.

Esej *Express Venezia* Wasyla Machno pomyślany został jako odpór geopolityce. Autor opowiada historię przekroczenia granicy austriackiej w pociągu relacji Budapeszt–Lublana. Było to przekroczenie nielegalne, albowiem opowiadający i jego żona nie mieli wizy austriackiej, a więc prawa wstępu na terytorium państwa, którego poddanym był dziadek piszącego, państwa, z którym wiąże go wspólna przeszłość rodzinna. I nie tyle samo wydarzenie (granicę jednak udaje się szczęśliwie przejechać, i to w obie strony), ile opowieść o własnym odcięciu od wspólnej ongiś przestrzeni frasuje opowiadającego. Tory kolejowe wiodą nie tylko do innego państwa — prowadzą do minionego czasu, w którym przestrzeń podzielona była w inny sposób (tenże motyw pojawia się też w eseju Ołeksandra

[25] Г. Петросаняк, *Транзитом через Станиславів*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 295.

[26] *Ibidem*, s. 297.

[27] J.B. Harley, *Maps, knowledge, and power*, [w:] *The Iconography of Landscape: Essays on the symbolic representation, design and use of past environtments*, red. D. Cosgrow, S. Daniels, Cambridge 2004, s. 277.

[28] *Ibidem*, s. 278.

© for this edition by CNS

Hawrosza *Z Zakarpacia na Iwanofrankiwszczyznę*, dotyczącego linii Użhorod–Rachów, której kawałek znalazł się w obecnych granicach Rumunii). Esej nie jest wszakże nostalgiczny — mowa tu nie o powrocie do dawnej wspólnej przestrzeni, lecz o wkraczaniu w przestrzeń nową.

Pociąg namiętności

Elżbieta Rybicka podkreśla, że u podstaw „rewolucji percepcyjnej" XX wieku leży zmiana zewnętrznego oglądu panoramicznego na wewnętrzny, zakładający zastąpienie nieruchomego punktu obserwacji ruchomym — zdolnym do przemieszczania się wewnątrz przestrzeni oglądania[29]. Za stadium przechodnie możemy tu uznać spoglądanie przez okno, które zawsze oddziela patrzącego od oglądanego aż do pełnego eskapizmu. Pociąg zapewnia szczególny sposób ruchu-bezruchu — człowiek wciąż zmienia swe położenie wobec krajobrazu, nie stanowi wszak jego części i pozostaje w nieokreślonym stanie obserwatora.

Z takiego sposobu widzenia wyrasta zjawisko literackie, które Rybicka nazywa „aktywizmem wzrokowym" dążącym do „zmysłowego upojenia, rozkoszowania się doświadczeniem", wiodącym z kolei do „erotyzacji przestrzeni"[30] zdolnej doprowadzać zmysły ludzkie do stanu ekstazy. W ten sposób, sądzi Rybicka, dochodzi do przejścia erotyki ze sfery prywatnej do publicznej. Sam erotyzm ruchu i erotyzm w ruchu staje się przelotny, płynny i anonimowy, jego opis literacki zaś — ciągłą wyliczanką nawarstwiających się kolejno i niepowiązanych z sobą doznań, poddawanych nie tyle rytmowi, ile arytmii życia. Wśród utworów zamieszczonych w antologii w sposób najbardziej udany przekazał taki stan Jurko Izdryk w opowiadaniu *Pociąg uciekinierów* (*Поїзд утікачів*). Opowieść na początku mniej więcej spójna się załamuje — i w warstwie narracyjnej, i warstwie znaczeniowej. Autor roztacza przed nami surrealistyczny obrazek. Czytelnik ogląda wagon sypialny oczyma odurzonych alkoholem i marihuaną pasażerów. Ich język rozpada się przy tym na odrębne połączenia wyrazowe — wypowiadają się wszyscy, lecz nikt nikogo nie słucha, okresy emisji głosu się skracają, mówcy wykrzykują coraz to krótsze frazy i coraz częściej zmieniają się między sobą, opowieść nabiera rytmu i rozpędu, imitując efekt ruchu szybkiego pociągu. Do w miarę składnej narracji, bez domieszki przypadkowych zwrotów, powrócimy, dopiero gdy bohater-narrator wyskoczy z wagonu.

W pociągu, niczym w miejscu, w którym nie obowiązują żadne reguły (wyjąwszy zasadę płacenia za bilet), ludzkie namiętności ujawniają się w swych najprostszych przejawach. W innym opowiadaniu zamieszczonym na kartach interesującej nas antologii — *W czepku urodzona* (*Пестунка долі*) Nadii Mokrykwas

[29] Zob. E. Rybicka, *Modernizowanie miasta*, s. 109.
[30] *Ibidem*, s. 123–125.

© for this edition by CNS

— pociąg przywozi niespodziewaną miłość, we fragmencie powieści *Imitacja* (*Імітація*) Jewhenii Konenko — namiętność, w urywku powieści Tadeusza Konwickiego *Kronika wypadków miłosnych* — gwałtowną śmierć.

Niemożliwa do poskromienia namiętność, pociąg czy też, według terminologii psychoanalitycznej, popęd seksualny i popęd ku śmierci zderzyły się z sobą w opowiadaniu Margit Hahn *Ja*. Sam ruch w pociągu (ruch pociągu) nabiera tu zabarwienia erotycznego:

> Jazda pociągiem upaja mnie; pławię się w rytmicznym rozhuśtaniu, które zupełnie zniewala moje ciało; i wspominam tamte — zaznawane nieczęsto, ale jakże przyjemne — rozkołysania miłosne, gdy splecione i rozbujane ciała wtaczały się na najwyższy ze szczytów[31].

W opowieści oddano erotyczne kołysanie pociągu i śmiertelne zagrożenie zderzenia z nim, Eros i Tanatos klasycznej psychoanalizy. Erotyczne skojarzenia (i zderzenia) przywołuje także Jurko Izdryk:

> Wagon trafił nam się wysłużony, rozklekotany, cesarsko-królewski. Na stykach szyn podskakiwał jak stara kurwa na kliencie, która posapuje, ślini się i majta cyckami, usiłując udowodnić, że pieniądze nie poszły w błoto[32].

Tu jednak pociąg nie tyle mknie ku przyszłości, ile oddala (oddziela) od przeszłości. Austriacko-królewskie minione, oddalając się w czasie, traci swój uroczy powab. Erotyka sprowadza się do banalnej kopulacji, zresztą sam pociąg w ponowoczesnym (postmodernistycznym) tekście traci nowoczesną aurę mitologizmu i przeobraża się w banał realności, przed którą ratuje (Izdryka jako autora) wyłącznie przejście do nadrealizmu za sprawą surrealistycznego listu.

Bóg z maszyny i bóg maszyny

Jakby dla przeciwwagi pełnej harmonii krajobrazu wczesnego modernizmu dynamika ruchu wywołuje dysonanse i harmonię fragmentaryczną[33], „patrzenie metonimiczne”[34] konstruujące obraz z odrębnych kawałków rzeczywistości, na które raz po raz pada wzrok. Przestrzeń jest poznawalna nie za pośrednictwem mapy — jej kompleksowego i statycznego wyobrażenia, lecz przez trasę — ruchomą, wariantywną, nieprzewidywalną. Wędrowiec poznaje świat gestem niewiernego Tomasza — wyciąga rękę i wyrusza mu naprzeciw. W akcie poznania

[31] М. Ган, *Я*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 211 [przeł. M. Gaczkowski].

[32] Ю. Іздрик, *Поїзд утікачів*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 239 [przeł. M. Gaczkowski].

[33] E. Rybicka, *Modernizowanie miasta*, s. 127.

[34] E. Rewers, *Ekran miejski*, [w:] *Pisanie miasta, czytanie miasta*, red. A. Zeidler-Janiszewska, Poznań 1997, s. 47.

© for this edition by CNS

uczestniczy nie tylko umysł, lecz także ciało. Jak sądzi Rybicka, właśnie opowieść stanowi widoczny ślad takiego dotknięcia świata[35].

Sam pociąg staje się przestrzenią szczególną, wyodrębnioną z otoczenia, przechodnim nie-miejscem, które wciąż wymyka się spod władzy prawa zewnętrznego i jego reguł, także gdy mowa o upływie czasu i ciągu przyczynowo-skutkowym. Zdarzają się tu spotkania nieumotywowane, niespodziewane rozłąki, historie zaczynają się i kończą między stacjami. Dzieje się tak w opowiadaniu Konwickiego. Bohaterowie pozostają tu nieodgadnieni, wypadki — nielogiczne, skutki zaś — nieprzewidziane i niemożliwe do wyjaśnienia.

Niegdysiejszy *deus ex machina*, „bóg z maszyny", zastąpiony został przez „boga maszyny". Ten ostatni, kierując się własnymi kaprysami, łączy i rozdziela postaci literackie pośród ciasnoty przedziałów, korytarzy i przedsionków. Pospieszne narracje podporządkowane są rozkładom jazdy, przybierając zazwyczaj formę gatunkową opowiadania. Akcja osadzona w pociągu najdoskonalej odzwierciedla pośpiech literatury nowoczesnej: czas staje się ściślejszy i zyskuje na znaczeniu, lecz wzrasta również wartość „tu i teraz" — momentu teraźniejszego, który nie poddaje się przeszłości i nie bierze z niej początku. Można rzec, że właśnie pociąg zrodził „człowieka bez właściwości" doby modernizmu — epoki wielkich prędkości, której przeszłość nie potrafi doścignąć.

Motyw ten pojawia się w opowiadaniu Jewhenii Kononenko *Przedział* (*Kyne*). Podróż skojarzyła tu ludzi o nieznanej przeszłości i nieokreślonej przyszłości. W obrębie ciasnego wagonu sypialnego przeplatają się: seks, jedzenie, praca, refleksje o życiu i śmierci. Jednak być może najlepiej owo chaotyczne doświadczenie dworcowo-podróżne przedstawił Hawryliw w opowiadaniu *Poemat o dworcu* (*Поема про вокзал*). Stałym motywem organizacji tekstu oraz jego naczelną regułą jest tu fragmentaryczność i równorzędność incydentalnych obserwacji. Autor występuje w charakterze taksonomisty, który systematyzuje typy i rzędy, wyliczając skrupulatnie tytuły książek i nazwy wędlin, przypadkowe nagłówki prasowe i ogłoszenia. Dworzec nie stał się tu jeszcze realnością, pełni funkcję jej szyldu. Gazeta jest natomiast szyldem doprowadzonym do doskonałości, szyldem, za którym ukrywa się pustka. LITERY — drukowane właśnie — absorbują uwagę nie treścią, lecz wyłącznie wyglądem. Dodajmy, że ten oto szyld realności okazuje się jedynym istniejącym, to wokół niego zawiązuje się konflikt opowiadania.

Między świątynią a kramem

Przestrzeń miejska aż do XIX wieku podzielona była na odrębne terytoria etniczne, stanowiąc przyczynek do opowieści, która — analogicznie — rozpada się na odrębne etniczne narracje. Elisabeth Wilson opisywała masy miejskie

[35] Zob. E. Rybicka, *Modernizowanie miasta*, s. 145.

© for this edition by CNS

jako współistnienie różnych grup, zdających się „przebywać w alternatywnych światach, które — zrządzeniem losu — istnieją w tej samej przestrzeni, co nasze własne »realne« miasto”[36]. Istniały między nimi pewne stałe punkty styczne, takie jak centrum administracyjne miasta, rynek ze świątynią i targiem miejskim. Jednakże dopiero transport kolejowy stworzył przestrzeń wielokulturową nowego rodzaju — przestrzeń, jaka — nie należąc w pełni do żadnej z kultur — pozostaje dla wszystkich jednakowo otwarta, zmienna i dynamiczna. Dworzec właśnie jest początkiem Lwowa dla Aleksandra Granacha (wł. Jessaja Szajko Gronach) w powieści autobiograficznej *Oto idzie człowiek*[37] — ale chodzi tu głównie o ludzi, a nie o budynek. Hałaśliwa ludzka zgraja przemieszcza się w różnych kierunkach. Dworzec przeistacza się w nowe skrzyżowanie kultur, gdzie spotykają się one i poruszają za każdym razem w inny sposób, zachowując przy tym ogólne cechy miejscowe. Granach wskazuje na osobliwy charakter galicyjskiej różnorodności, odmienny od berlińskiej czy wiedeńskiej — inny jest tu nie tylko rejestr etnosów, lecz także ich wzajemne relacje.

Osobliwości dworcowego tłumu we Lwowie jako jeden z pierwszych (1875) odnotował wspomniany już Karl Emil Franzos. W opowiadaniu *Z Wiednia do Czerniowiec* (*Von Wien nach Czernowitz*) pisał: „ludzie rozpychają się jak przy poborze do wojska albo na jakimś jarmarku, albo może najtrafniej jak na jakimś balu karnawałowym”[38]. W zbliżony sposób nakreślił obraz Galicji Alexander Roda Roda. W anegdotycznej opowieści o przygodach na stacji kolejowej konstatował: „Jakże pstrokaty był to twór! Barwny azjatycki kilim, pełen zabawnych postaci, rozciągnięty od karpackich zboczy aż po Sarmację”[39]. Taka wielokulturowa przestrzeń spotkań niekoniecznie wolna była od konfliktów, wszak — jak mówi Rybicka — miasto staje się „nie tyle agorą, ile przestrzenią agonu”[40], tragicznego konfliktu między różnymi kulturami.

W odróżnieniu od tradycyjnych instytucji, gdzie każdy zajmował właściwe dlań miejsce, dworce i pociągi stawały się miejscami skrzyżowania kultur, w których przedstawiciele różnych wspólnot spotykali się i mieszali z sobą, zyskując w rezultacie nową tożsamość — tożsamość pasażera. Kolej modyfikowała także sam charakter różnorodności — tłum na dworcu i pasażerowie w pociągach różnili się za każdym razem, a dostępność wędrówki zmieniała charakter spotkania z „innym” — poznawanie stawało się aktem poznania. Tę nową tożsamość

[36] E. Wilson, *Looking Backward, Nostalgia and the City*, [w:] *Imagining Cities: Scripts, Sings, Memory*, red. S. Westwood, J. Williams, London-New York 1997, s. 133.

[37] A. Granach, *Da geht ein Mensch. Roman eines Lebens*, München 1994, s. 440.

[38] K.E. Franzos, *Od Wiednia do Czerniowiec (fragmenty)*, przeł. J. Golec, „Akcent” 2007, nr 1 (107), s. 63. Odpowiedni fragment w antologii zob. К.Е. Францоз, *З Відня до Чернівців*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 59 [przyp. tłum.].

[39] А. Рода Рода, *Гуска з Підволочиська*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 89.

[40] E. Rybicka, *Geopolityka*, s. 477.

© for this edition by CNS

definiować możemy raczej przez negację: nieistotne skąd pochodzisz i w jakim języku rozmawiasz, na kogo głosujesz i jakiej jesteś konfesji. Posiadanie biletu zapewnia ci prawo wstępu do nowej wspólnoty: sytuacyjnej i monadycznej, konsumującej — jak zauważył Franzos — te same potrawy *à la carte* w dworcowej restauracji.

Lejtmotywem nowej epoki są słowa, które posłużyły za tytuł jednego z opowiadań Granacha: *Człowiek to nie drzewo*. Ujarzmiwszy prędkość, człowiek napotkał nie tylko „swojego innego", lecz także „obcego innego" (jak powiada Wiktor Neborak: „każde spontaniczne przemieszczanie się objęte jest ryzykiem zderzenia z innymi"[41]). Wszystko to świadczy, jak sądzi Ewa Rewers, o zanikaniu wspólnego kumulatywnego doświadczenia historycznego — zaczynają je zastępować intensywne przeżycia indywidualne wywołujące szok i zachwyt jednocześnie. W ten sposób kształtuje się miasto Georga Simmla, Siegfrieda Kracauera, Franza Hessela, Waltera Benjamina i późniejszych badaczy epoki modernizmu[42].

Czas maszyn i maszyna czasu

Poszatkowana siecią kolei żelaznych sama Galicja przeistoczyła się w strefę tranzytową, kraj przejścia — nie tyle do czegoś, ile między czymś. Przypomnijmy raz jeszcze: „Galicję przykuto do Zachodu". Otóż pierwotnie i istotnie Galicja do Zachodu nie należy, lecz nie jest także częścią Wschodu. Ona raczej ciąży ku czemuś, podąża, zmierza… Franzos, poszukując określenia tej nieokreślonej przestrzeni, zaproponował słowo „Pół-Azja" — przestrzeń, jaką niektórzy nadaremnie usiłują wydzielić wyraźną granicą.

Gmachy dworców w miastach kolejowych tworzą wspólny zespół architektoniczno-stylistyczny, swoistą siatkę znaków i znaczeń, nową przestrzeń kulturową, która przenika się z przestrzeniami kulturowymi różnych miast. Przestrzeń dworca należy zarówno do miejskiej, jak i podróżnej topografii, jest to przestrzeń przejścia (przebywanie na dworcu nie oznacza odwiedzenia miasta) albo — wedle określenia Marka Augé — nie-miejsce, „punkt tranzytowy i tymczasowe miejsce pobytu"[43]. Słowa Serhija Żadana na temat nocnego dworca — „miejsca należącego nie wiadomo do kogo"[44] — mogłyby posłużyć za ogólną definicję tego obiektu. Dworzec należy do wszystkich go odwiedzających i nie należy zarazem do żadnego z nich. Innymi słowy — nie jest to miejsce żadnej trwałej tożsamości. Stąd właśnie bierze się dziwne uczucie — wynalazek, mający służyć zbliżaniu

[41] В. Неборак, *Сум'яття*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 232.

[42] E. Rewers, *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Kraków 2005, s. 7.

[43] M. Augé, *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, przeł. R. Chymkowski, Warszawa 2012, s. 53.

[44] С. Жадан, *Вокзали*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 376.

© for this edition by CNS

i łączeniu ludzi (niwelujący odległości fizyczne między nimi), w rzeczywistości wiedzie do nieznanego wcześniej poczucia alienacji:

> Dworce to dziwne konstrukcje architektoniczne — często dzielą nas one i separują, choć — zdawałoby się — powinny czynić nas bliższymi sobie i ufniejszymi względem siebie. Straciły jednak tę zdolność łączenia, dzielą nas strumieniami powietrza i niepojętymi komunikatami[45].

Dotyczy to również pociągu — będąc w ruchu, stanowi on przestrzeń, lecz nie jest miejscem. Pasażer przepoczwarza się w indywiduum, zerwawszy więzi z grupą, trafia do tłumu podobnych doń wyjątkowych właścicieli cech ogólnych — doświadczenie drogi czyni nas przecież równymi. Zdaniem Augé takie doznanie jest doświadczeniem samotności — samotności w drodze. Podróżny to nowoczesny samotnik kultury modernizmu, a jego kondycję najtrafniej oddaje metafora Iwana Małkowycza: „śpiąca kometka twojego ciała, lecącego horyzontalnie ponad ziemią"[46], przebywając zarazem w ruchu i w spoczynku.

Uogólniajac, człowiek jako samotnik, osoba wykluczona z tradycyjnej wspólnoty — scementowanej wspólnymi doświadczeniami — staje się typowym bohaterem literatury podróżniczej. Początkowo sama podróż była nadzwyczajnym, nieznanym wcześniej przeżyciem, by następnie stać się szansą na zdobywanie doświadczeń osobistych — niezależnych od przeżyć i doświadczeń wspólnoty. Ta ostatnia nie jest w stanie zaoferować więcej gotowych sposobów percepcji oraz oceny nowych wrażeń i przeżyć. Niemniej jednak współczesny pasażer pociągu różni się od niegdysiejszego pielgrzyma czy włóczęgi — jego wędrówka odbywa się niejako przy okazji, nie przeciwstawiając się zwykłemu sposobowi życia, akcentuje zarazem jego indywidualność.

Podróżny w pociągu staje się figurą przeciwstawną wobec modernistycznej figury flâneura, choć jednocześnie ją uzupełnia. *Flâneur* gardzi czasem, spowalnia swą pozbawioną konkretnego celu przechadzkę, będąc wyraźnie zakorzenionym w otaczającej go przestrzeni. Pasażer pociągu, przeciwnie, zwycięża czas, rozwija maksymalną szybkość i jest wykorzeniony z przestrzeni, którą mija. *Flâneur* gotów zatrzymywać się co chwila z byle powodu — pasażera w ruchu zahamować niepodobna. Jego trajektoria przebiega równolegle do okolicznego krajobrazu, tylko katastrofa może zatrzymać go w takim czy innym miejscu.

Zauważmy także, iż pasażer pociągu ryzykuje bezpowrotną utratą łączności z otoczeniem, może on przeistoczyć się w wiecznego wędrowca, omijającego bez przystanków nieznajome rejony. Nowy Aswerus, Wieczny Tułacz, który nie zna swej winy, ale — dodajmy — żadnego grzechu nie musiał wcale popełniać. Taki jest bohater opowiadania Hawryliwa *Stacja końcowa* (*Кінцева станція*). Raz wsiadłszy do pociągu, opuścić go już niepodobna, nie sposób go zatrzymać — można jedynie, nie bez ryzyka, podjąć próbę ucieczki i wyskoczyć w biegu

[45] *Ibidem*, s. 381, przeł. M. Gaczkowski.

[46] І. Малкович, *Цієї ночі зеленим потягом ти наближаєшся до Києва*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 220.

© for this edition by CNS

(motyw ucieczki powtarza się też w opowiadaniu Izdryka). Deformacjom temporalnym przy okazji jazdy pociągiem przygląda się również Marianna Kijanowska w opowiadaniu *Pociąg* (*Потяг*): „przypuszczałam, że czas przypomina pociąg z wieloma różnymi wagonami”[47]. Pociąg nie tylko ma powiązania z czasem — on stanowi jego uobecnienie, pozostaje z nim w bezpośrednim związku: „czas związany jest z pociągiem, z ruchem, z oddaleniem od, ze zbliżeniem do czegoś”[48]. To właśnie wędrówka koleją sprawia, że czas staje się zjawiskiem odczuwalnym, umożliwia zrozumienie, że bywa on różny — miewa odmienną prędkość i zawartość, wagę i przestrzenność. A zatem czas przestaje być wartością bezwzględną, zmienia się w miarę poruszania się w przestrzeni.

Stacje pośrednie i stacje węzłowe

Antologia *Pociąg* nadziei zawiera zaledwie część utworów opowiadających o kolei żelaznej w Galicji. Należy wspomnieć choćby o kilku, które w sposób najbardziej reprezentatywny przedstawiają fenomen kolei w czasie i w przestrzeni tudzież fenomen przestrzeni i czasu kolei. Tom nie zawiera na przykład klasycznego eseju Józefa Wittlina *Mój Lwów*, w którym autor zamieścił opis imponującego lwowskiego dworca[49]. Tu właśnie rozpoczynał się dlań Lwów w czasie corocznych wizyt po przeprowadzce zarobkowej do Łodzi w 1922 roku. Do przelanych na papier doświadczeń Wittlina odwoływał się Jan Paul Hinrichs, przekonujący że „Lwów w literaturze jest głównie miastem tranzytowym”[50]. Miał on na myśli przede wszystkim kataklizmy historyczne, w których wyniku miasto musiały opuścić całe pokolenia pisarzy — by opowiedzieć o nim później w różnych językach.

Spośród nich wymienić należy poetę Adama Zagajewskiego i jego nie mniej klasyczny wiersz *Jechać do Lwowa*. To nie przypadek, że mottem zaczerpniętym z tego właśnie utworu rozpoczyna Hinrichs swą monografię, zamyka ją zaś dokładnym omówieniem twórczości Zagajewskiego i samego wiersza, obficie go cytując.

Kolejowa wędrówka po wyimaginowanej Galicji legła też u podstaw książki Martina Pollacka *Po Galicji*[51]. Kolej również, w tym lwowski dworzec, stała się nie tylko tematycznym, lecz także strukturalnym komponentem narracji o Lwo-

[47] M. Кіяновська, *Потяг*, [w:] *Потяг надій та інші залізничні сполучення*, s. 338.

[48] *Ibidem*, s. 339.

[49] Pierwsze wyd.: J. Wittlin, *Mój Lwów*, New York 1946 [przyp. tłum].

[50] Я.П. Гінріхс, *Lemberg — Lwow — Львів: фатальне місто*, Київ 2010, s. 25.

[51] M. Pollack, *Po Galicji. O chasydach, Hucułach, Polakach i Rusinach. Imaginacyjna podróż po Galicji Wschodniej i Bukowinie, czyli wyprawa w świat, którego nie ma*, Wołowiec 2007, ss. 242 [wyd. oryg.: *Nach Galizien — von Chassiden, Huzulen, Polen and Ruthenem. Eine imaginäre Reise durch die verschwundene Welt Ostgaliziens und der Bukowina*, Wien 1984].

© for this edition by CNS

wie pióra Bohdana Niżankiwskiego, przedstawionej w nostalgiczno-surrealistycznej noweli *Powróciłem do swego miasta* (*Я вернувся до мого міста*). Autor nie bez kozery rozpoczyna wyobrażony powrót do miasta dzieciństwa i młodości od dworca głównego. Wyśnione miasto nie istnieje poza granicami pola widzenia — dlatego dworzec zmienia się z punktu geograficznego w miejsce powrotu. Nie stanowi zakończenia wędrówki, ale jej początek: cała opowieść rozwija się po drodze z dworca do starego budynku w śródmieściu, gdzie autor niegdyś mieszkał. Tam, w niewidzialnym mieszkaniu, oczekuje nań matka — do tego miejsca podąża, lecz nigdy nie zdoła ostatecznie tam powrócić.

Studia urbanistyczne tradycyjnie przeciwstawiają miasto pozostałemu terytorium (*urban studies* i *country studies*) i — równie tradycyjnie — wiążą je z okoliczną przestrzenią szlakami komunikacyjnymi. Im większe było miasto, im bardziej życie w nim różniło się od wzorca pozamiejskiego, tym więcej tras rozchodziło się z niego we wszystkich kierunkach, torując drogę do napływu i odpływu ludzi oraz towarów. Historyk Ihor Melnyk wymienia ponad dziesięć traktów wiodących z do Lwowa: Wołyński, Kijowski, Gliniański, Podolski, Wołoski, Stryjski, Węgierski, Turecki, Przemyski, Janowski, Chełmski, Żółkiewski[52]. Ta gęsta sieć trwale i niezawodnie przysznurowała miasto do okolicy, niemniej dopiero pojawienie się kolei w drugiej połowie XIX wieku zmieniło świadomość kulturową, nadając jej klarowne cechy nowoczesne. Sam będąc dzieckiem epoki nowoczesnej, z jej zamiłowaniem do dużej prędkości i swobodą indywidualnego przemieszczania się, transport kolejowy zachęcał do modyfikacji koordynat czasoprzestrzennych niczym teoria względności udostępniona pospólstwu. Nowe doświadczenia inspirowały eksperymenty językowe, przecierały szlak nowej poetyki i estetyki, by w końcu stać się zalążkiem nowych wielkich metafor nowoczesności, którymi żyjemy do dziś i którymi wyrażamy swe przeżycia oraz idee. Kolej pojawiła się w pejzażu nowoczesnym i zmieniła jego strukturę, wypychając poza centrum kulturowe i społeczne organizmów miejskich średniowieczny rynek i świątynię. Nowe miejsce, czy też nie-miejsce, jeśli uwzględnimy wyobrażenia wcześniejsze, okazało się wyposażone w potencjał nowych tożsamości — wspólnot, które formują się i rozpadają, oraz jednostek pozostających w stanie nieustającej wędrówki w poszukiwaniu własnej samotności.

Z języka ukraińskiego przełożył Marcin Gaczkowski

[52] Zob. *Галичина країна міст*, red. T. Возняк, „Ї: незалежний культурологічний часопис" 2005, nr 36.

© for this edition by CNS