

Teksty Drugie 2006, 1-2, s. 286-295



Kolej i nowoczesna tożsamość. Trzy mikroanalizy.

Wojciech Tomasik

Wojciech TOMASIK

Kolej i nowoczesna tożsamość. Trzy mikroanalizy

The modern world began with the coming of the railways.
They turned the known universe upside down.

(N. Faith, *The World the Railways Made*, New York 1991)

Diagram Becka

Kolej wymyślono po to, by uformować tożsamość człowieka epoki nowoczesnej. A zupełnie poważnie: kolej wymyślono do przewozu węgla i innych towarów masowych. Nowoczesna tożsamość zaczęła się kształtować w momencie, w którym do prymitywnych węglarek wsiedli ludzie, i kiedy pierwsi pasażerowie zdecydowali się – w zamian za szybkość – znosić kolejowe niewygody i upokorzenia. John Ruskin ubolewał nad losem tych, którzy skazani byli korzystać z usług nowego wynalazku. Pisał:

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.

A dalej –

Kolej przemienia podróżnego w żywą przesyłkę pocztową. Na czas podróży człowiek zrzuca z siebie szlachetniejsze cechy ludzkiej natury dla dostosowania się do tego ziemskiego środka lokomocji.¹

^{1/} J. Ruskin *Siedem blasków architektury*, w: tegoż *Sztuka. Społeczeństwo. Wychowanie. Wybór pism*, przeł. Z. Doroszowa i M. Treter-Horowitzowa, wstęp i kom. I. Wojnar, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1977, s. 102-103.

Sądy, jakie przytoczyłem, wypowiada Ruskin w kontekście rozważań nad architekturą dworca, a dokładniej – argumentując swój sprzeciw wobec praktyki ozdabiania budynków, które zasługują na miano „świątyń niewygody”, i które obsługują system komunikacyjny, będący dla wiktoriańskiej Anglii „złem koniecznym”. Warto zapamiętać charakterystykę podróźnego, jaką daje filozof. Warto przechować w pamięci obraz człowieka-paczki, człowieka, który – wskutek specyficznych warunków podróżowania – zmuszony jest wyrzec się lepszej części swojego Ja. Z obrazem tym łączy się ściśle inny, też godny utrwalenia. Chodzi o dworzec kolejowy jako miejsce nieprzyjazne, nieludzkie, nowoczesne *loci horridi*.

Uwagi, jakie nastąpią, dotyczyć będą kilku świadectw, w których znaleźć można – jak sądzę – potwierdzenie diagnoz stawianych przez Ruskina. Będą to świadectwa niejednorodne, czytelnie wszakże odbijające procesy cywilizacyjne, które formowały nowoczesną tożsamość. Wśród rozpatrywanych tekstów znajdą się oczywiście utwory literackie. Ale wraz z nimi (i na równi z nimi) analizie poddane zostaną wypowiedzi zrealizowane w kodach od językowego bardzo odległych: plastycznym (graficznym) i architektonicznym. Wybór materiału przykładowego to zawsze sprawa umowna. Aby analizowanemu zespołowi wypowiedzi nadać pewne ramy, zdecydowałem się na świadectwa pochodzące z tego samego czasu, tj. z początku lat 30. ubiegłego stulecia. Zacznę od mapy sieci londyńskiej kolei podziemnej, jaką zaprojektował Harry Beck. Przejdę następnie do założeń architektonicznych, które patronowały wzniesieniu nowego gmachu Dworca Głównego w Warszawie. Na koniec zaś – i na dłużej – zatrzymam się na dwóch literackich portretach warszawskiego dworca: opowiadaniu Heleny Boguszewskiej i wierszu Józefa Czechowicza. We wszystkich wymienionych tekstach szukać będę odpowiedzi na pytanie, jak zmienia się tożsamość człowieka żyjącego w epoce nowoczesności.

Tożsamość epoki nowoczesności kształtowana była przez zespół różnorodnych czynników, spośród których wybitną rolę przypisuje się procesom standaryzacyjnym i specjalizacyjnym, jakie uruchomiła rewolucja przemysłowa, i jakie wzmogła dynamicznie rozwijająca się gospodarka rynkowa. Procesy te nie byłyby możliwe bez kolei, a dokładniej – bez sprawnego i masowego transportu, który mógł integrować działania produkcyjne realizowane w różnych miejscach. Kolej pozwoliła rozciągnąć produkcję w przestrzeni i zaangażować do niej wielkie zbiorowości. Jeśli symbolem specjalizacji w produkcji fabrycznej jest ruchoma taśma, to pociąg wyrażałby specjalizację dokonującą się na wyższym pięttrze organizacji życia społecznego. Chodzi mi o oddzielenie miejsc, gdzie się mieszka i pracuje, odpoczywa i sprzedaje swą pracę. Specjalizacja w fabryce to pochodna podziału, jaki oddalił przestrzeń pracy i odpoczynku. Kolej zrewolucjonizowała świat. Także w tym sensie, że narzuciła i ugruntowała specjalizację przestrzeni. Pociąg umożliwił szybki i sprawny transport nie tylko towarów (półproduktów), ale też – siły roboczej. Dom i fabryka znalazły się za sprawą kolei w odrębnych strefach zagospodarowania przestrzeni społecznej. Pociąg – jak taśma produkcyjna – łączył miejsca, w których przestrzeń wymaga od każdej jednostki czegoś innego, anga-

zuje inną część ludzkiej osobowości. Za sprawą transportu kolejowego człowiek w różnych miejscach stawał się inny.

W doskonale nawet zorganizowanej produkcji musi być wszakże luka, swoista dziura, „międzyprzestrzeń”, dystans, gdzie między dwoma sąsiednimi stanowiskami nic się nie dzieje. Dokładniej: miejsce, gdzie nic nie może się dziać, bo wytwarzany („obrabiany”) przedmiot znajduje się w ruchu, w czasie między dwoma kolejnymi manipulacjami. Taką „międzyprzestrzenią” (i „międzyczasem”) staje się w końcu XIX wieku podróż kolejowa, a zwłaszcza – codzienny dojazd do pracy. To, co przedstawia wartość (dom i fabryka), lokuje się na obu krańcach kolejowej linii. Samo zaś przemieszczanie się wzdłuż tej linii to stan tymczasowości, zawieszenia, trwania „między”. To czas, który najlepiej w jakikolwiek sposób „zabić”: snem, grą w karty, bezmyślnym wpatrywaniem się we współpasażerów, lekturą wagonowego romansu.

Rewolucyjność diagramu Becka bierze się stąd, że obraz Londynu pokrytego siecią podziemnej kolei nie jest tu przestrzenią geograficzną². Nie odwzorowuje bowiem fizycznych cech angielskiej stolicy, lecz dokumentuje jej ekonomiczną fizjonomię. Pokazuje szlaki, po których krąży kapitał. Tłumacząc istotę pomysłu, Beck kładł nacisk na to, że jego mapa służy nie lokalizowaniu, lecz robieniu biznesu. Ważne są na niej nie poszczególne miejsca, lecz „połączenia” między nimi. Na diagramie Becka stacje i przystanki rozmieszczone zostały w mniej więcej równych odstępach, wzdłuż linii, które biegą bądź równoległe do siebie, bądź tworzą ze sobą kąty 45 i 90 stopni. Aranżacja taka pomija rzeczywiste odległości oraz faktyczny czas, jaki potrzebny jest do ich przebycia. Chodzi bowiem o czas szczególnie, wyłączony z codziennego rachunku ekonomicznego. To czas, który nie służy ani pracy, ani wypoczynkowi. Okres swobodnego zawieszenia. Bycia w ekonomicznej próżni. To „czas bez wartości”³. Mapa Becka jest idealnym obrazem nowoczesnego doświadczania czasu i przestrzeni. Dwóch kategorii, które cechuje elastyczność i użyteczność.

Co mapa Becka powiada wszakże o podróżnych? Beck zaprojektował swój diagram, wzorując się na schemacie instalacji elektrycznej. Od takiego wzoru niedaleko do innych modeli, które równie chętnie (lub jeszcze chętniej) wykorzystywane były w mówieniu o kolei. Myślę o układzie krwionośnym i siatce włókien nerwowych⁴. W przypadku londyńskiej kolei podziemnej trzeba przywołać jeszcze jedną ważną analogię: sieć wodociągową. Podziemne tunele wraz z pędzącymi przez nie „potokami” pasażerów nasuwały krytykom całego przedsięwzięcia skojarzenia

^{2/} Mapa Becka poszczycić się dziś może sporą literaturą przedmiotową. W swoich uwagach wykorzystuję przede wszystkim inspirujący szkic: J. Hadlaw *The London Underground Map: Imaging Modern Time and Space*, „Design Issues” 2003 nr 1.

^{3/} Tamże, s. 34.

^{4/} Zob. R. Harrington *Biological metaphor and railway systems: nineteenth-century perceptions of the railway*; artykuł dostępny na stronie internetowej: www.ralphharrington.com/papers/biolog.html

z rurami, za pomocą których do domów i fabryk tłoczona jest woda. Jedno z ironicznych przewisk londyńskiej kolei miejskiej brzmiało: *the sewer railway*.

We wszystkich przywołanych metaforach sieci kolejowej (obwód elektryczny, wodociągi, krwiobieg, system nerwowy) do głosu dochodzi idea podporządkowania jednostki na rzecz organizmu (względnie – maszyny), któremu ta jednostka służy. Podróżujący to swoista drobina w strumieniu niosącym energię. To ładunek elektryczny przemieszczający się po obwodzie, krwinka czerwona z tlenem, tłoczona przez tętnice i spływająca żyłami. Dyskurs biologii do dziś żyje u socjologów, którzy charakteryzują fizjonomie wielkich miast. Richard Sennett tak przedstawia przeobrażony Londyn:

Chociaż za sprawą metra – systemu tętnic i żył – miasto teraz było przemieszane, owa mieszkanka miała ściśle granice w czasie. Za dnia krwinki płynęły pod ziemią do serca; wieczorem podziemne tunele przekształcały się w żyły i opróżniały centrum. Masowy transport takiego typu ukształtował „czasoprzestrzeń” współczesnego śródmieścia: tłoczono i zróżnicowanego za dnia, nocą opustoszałego i jednorodnego. Co więcej, przemieszanie wcale nie zadzierzgnęło silniejszych więzi między klasami. Ludzie pracowali, robili zakupy, a później wracali do domu.⁵

Jeśli ruch oznacza tu użyteczność, to – przeciwnie – bezruch, opadanie na dno staje się znakiem zmian, które zagrażać mogą całości układu. Gdy na ścianach rur gromadzić się zaczyna rdza lub kamień, gdy na ściankach naczyń krwionośnych osadzać się zaczyna cholesterol, zmniejsza się światło, co w następstwie zwiększa opór ruchu. Bezużyteczne cząstki zaczynają utrudniać normalną cyrkulację. Stacja kolejowa z zasady nie ma stałych mieszkańców, ludzi na stałe z nią związanych. Jeśli się tacy pojawiają, to są jak przeszkody, które spowalniają cyrkulację. Na londyńskich stacjach kolei podziemnej koczują ludzie z „marginesu”. Tacy, którzy wypadli z obiegu. I którym mapa Becka do niczego nie służy.

Warszawa funkcjonalna

Dworzec Główny, wznoszony w miejscu Dworca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, miał być częścią wielkiego projektu architektoniczno-urbanistycznego, którego istotę streszczał tytuł pracy Jana Chmielewskiego i Szymona Syrkusa: *Warszawa funkcjonalna*⁶. Odzyskanie przez Polskę niepodległości zrodziło palącą potrzebę integracji terenów, które wcześniej wchodziły w skład państw zaborczych,

^{5/} R. Sennett *Giało i kamień. Człowiek i miasto w cywilizacji Zachodu*, przeł. M. Konikowska, Marabut, Gdańsk 1996, s. 266-267.

^{6/} Zob. J. Chmielewski, Sz. Syrkus *Warszawa funkcjonalna*, „Biuletyn Urbanistyczny” 1935 nr 1. Istotę projektu oddaje następujący *passus*: „Dla okresu całkowitej urbanizacji [Warszawy maksymalnej] należałoby obecnie wytyczyć na zasadzie analizy potrzeb i możliwości elastyczny schemat kierunkowy, kierujący każdą z funkcji miasta w odpowiednie łożysko. Schemat ten miałby na celu zapobieganie tworzeniu się anarchicznego rozlewiska” (s. 32). Ważną częścią takiego schematu

i których sieci komunikacyjne kształtowały się niezależnie, w obrębie trzech różnych systemów społeczno-ekonomicznych. Sytuacja Warszawy była jeszcze bardziej skomplikowana. Miasto, rozwijające się przez długi czas na obrzeżach imperium rosyjskiego, pełniło od połowy XIX wieku rolę pomostu łączącego Wschód i Zachód. Znakiem takiego położenia i spełnianej funkcji były dwie szerokości torów, docierających do położonych na obrzeżach centrum dworców. Od wschodu doprowadzone były do Warszawy tory o rozstawie szerokim. Takimi samymi można było podróżować dalej, przesiadając się na pociągi Kolei Łódzko-Katńskiej. Skomunikowanie z Europą zapewniała również Kolej Warszawsko-Wiedeńska, o normalnym (kłasyycznym) prześwicie. Rozwój stołecznej aglomeracji hamowała u progu niepodległości niedrożność jej infrastruktury kolejowej. Sprawą pierwszorzędną stała się przeto standaryzacja, tj. ujednoczenie rozstawów szyn i budowa wspólnego dworca, który służyłby wszystkim liniom, jakie promieniście wybiegały z Warszawy. Linia średnicowa i budynek Dworca Głównego to dwie inwestycje, które śmiało nazwać można emblematami procesów modernizacyjnych, jakie przeobraziły fizjonomię międzywojennej Warszawy. W obu przedsięwzięciach – na równi ze standaryzacją – ujawniał się jeszcze inny komponent nowoczesności, ten, o którym mowa była w związku z diagramem Becka. Chodzi o pogłębiającą się specjalizację we wszystkich dziedzinach aktywności i – konsekwentnie – w czasoprzestrzennych koordynatach tej aktywności.

Linia średnicowa, spajająca dworce Wschodni i Zachodni, miała usprawnić ruch pasażerski wzdłuż niewrażliwej dla miasta osi równoleżnikowej⁷. W rejonie projektowanego Dworca Głównego następowałoby bezkolizyjne przecięcie szlaku kolejowego z drogową arterią, jaką zamierzano wytyczyć, by udrożnić w stolicy ruch z centrum ku północy i południu. Tu także, w samym sercu miasta, linia kolejowa stykać się miała ze stołeczną kolejką miejską (metrem). Miała ona łączyć północ z południem i bieć równoległe do drogowej arterii. Linia średnicowa od początku przeznaczona była do podwójnej roli: obsługi ruchu dalekobieżnego i podmiejskiego. W latach 30. następuje więc formalne usankcjonowanie specjalizacji, jaka zaznacza się w przewozach kolejowych. Osobną parą torów przecinać miały Warszawę pociągi z pasażerami odbywającymi podróż daleką i nieczęstą, osobną zaś te, które służyć miały do codziennych (i na ogół krótkich) dojazdów do pracy, z dzielnic peryferyjnych i podstołecznych miejscowości. To rozdzielenie podróży

miały być „tory komunikacyjne” – poprowadzone tak, „ażeby wyeliminować kolizje punktów węzłowych i w ten sposób przy zapewnieniu maksimum szybkości przeprowadzić konsekwentnie zaczerpniętą z wielkiego przemysłu zasadę jednokierunkowości ruchu w funkcjonalizmie planu miasta” (Sz. Syrkus *Tempo architektury*, „Praesens” 1930 nr 2, s. 9). W mówieniu o nowoczesnym mieście, dokumentowanym przez plany Syrkusa, uczestniczy – jak widać – para analogii: miasto – żywy organizm, miasto – maszyna.

^{7/} Uwagi, jakie następują, najwięcej zawdzięczają książce: M. Krajewski *Dzieje głównego dworca kolejowego w Warszawie*, Warszawa 1971.

ze względu na dystans i charakter utrzymane zostaje w projektach wewnątrz Dworca Głównego. Architekci dbali bowiem o to, by potoki pasażerskie, kanalizowane przez pociągi dalekobieżne i lokalne, nie mieszały się ze sobą, by w przestrzeni dworcowej nie dochodziło do kolizji, zwłaszcza wtedy, gdy musiała nastąpić zmiana kanałów ruchu (z dalekobieżnego na lokalny lub odwrotnie).

Specjalizacja przestrzeni Dworca realizowała się jeszcze inaczej. Pasażerowie przyjeżdżający i odjeżdżający mieli mieć do pokonania we wnętrzu inną drogę. Jedni i drudzy korzystali z łatwego dostępu do środków komunikacji miejskiej i taksówek. Przed wejściem do hali odjazdów zaplanowano dodatkowy typ dywersyfikacji ruchu. Tu pasażer, mający skorzystać z linii dalekobieżnej, rozstawał się ze swymi bagażami, które – przez system wind i taśmociągów – wędrowały do wagonu bagażowego. Bez dokuczliwego ciężaru walizek i kufrów łatwiej można było docenić uroki dworcowej gastronomii.

Projekt warszawskiego Dworca Głównego każe widzieć w zamierzonym budynku rodzaj urządzenia sortującego, które z maksymalną sprawnością dokonywać miało formowania i rozdzielania potoków pasażerskich. W tym sensie miała to być gigantyczna maszyna lub – by zostać przy metaforze technologicznej – wielka przepompownia (stacja transformatorowa), służąca potrzebom wielkiego miasta. Nowoczesna stacja kolejowa to newralgiczny element systemu „łożysk”, z których składać się musi funkcjonalna metropolia. Szymon Syrkus pisał o architekturze, że „przez rozplanowanie miast, regulację ruchu i komunikacji [...] stwarza pewne łożyska i zmusza żyjących w nich ludzi do trybu życia, wynikającego z kierunku tych łożysk”; a dalej –

Jeżeli w fabryce obowiązuje zasada jednokierunkowego ruchu, jeśli hasłem wszelkiego przemysłu jest: kolejny przebieg wszystkich procesów pracy w jednym tylko kierunku przy możliwie najmniejszej ilości ruchów zbędnych, przeprowadzenie tej samej zasady w racjonalnie zaprojektowanym mieście odda nieobliczalne usługi.⁸

W latach 30. ubiegłego wieku dokonał się w architekturze dworcowej istotny przełom. Jest to moment, w którym dojrzałość osiągnął konkurent kolei – samochód. Począwszy od lat 30. dworzec kolejowy staje się węzłem komunikacyjnym, gdzie krzyżują się rozmaite linie, i gdzie ruch setek tysięcy pasażerów poddawany jest skomplikowanej i precyzyjnej obróbce. Sieć komunikacyjna nowoczesnej metropolii odznacza się znaczną różnorodnością: tkają ją tramwaje, autobusy, metro, pociągi dalekobieżne i lokalne, a od niedawna jeszcze – samoloty. Wizualizacja takiej sieci doczekała się swoistej konwencji. Jest nią pionowy przekrój przez budynek dworca (stacji węzłowej), odsłaniający różne poziomy i kierunki, którymi płyną „fale publiczności”⁹. Niekiedy przekroje, o jakich mowa, pokazują też inne podziemne instalacje: rury wodociągowe, linie telefoniczne, kable ener-

^{8/} Syrkus *Tempo*, s. 5, 10.

^{9/} Tamże, s. 32.

tyczne, kanały poczty pneumatycznej. W takich przypadkach trudno oprzeć się wrażeniu, że w wielkomiejskiej maszynie człowiek traci coś istotnego ze swej natury. Staje się przedmiotem, poddawanym regulacji, sterowaniu i wnikliwej kontroli.

Na dworcu i pod dworcem...

Kiedy ukazało się drukiem opowiadanie Boguszewskiej (1934) i później – kiedy pojawił się wiersz Czechowicza (1936)¹⁰, warszawski Dworzec Główny był stale jeszcze budowany. Trudno więc mówić o jakimś „dokumentaryzmie” obu utworów. Sensowniejsze wydaje się inne wytłumaczenie ich niekwestionowanych podobieństw, takie mianowicie, w którym oba teksty traktować się będzie jako równoległe literackie utrwalenia zmian cywilizacyjnych, wymuszających m.in. modernizację warszawskiego węzła kolejowego. Linia średnicowa i Dworzec Główny stanowiłyby w takiej interpretacji inną parę tekstów, w których ten sam proces pozostawił ślad nie w tworzywie słownym, lecz w projektach i rozwiązaniach architektoniczno-urbanistycznych. Spoiwem utworów o Dworcu Głównym jest nowoczesność, pojmowana jako konfiguracja różnych tendencji, z których dwie – z tej racji, że bezpośrednio określają kondycję człowieka – wysuwają się wyraźnie przed szereg. Myślę o standaryzacji i specjalizacji („tayloryzacji”).

Opowiadanie Boguszewskiej motyw standaryzacji wprowadza już w pierwszym akapicie. Otwierają go charakterystyczne zdania: „Wieczorem przychodzą dalekobieżne pociągi jeden po drugim. Łódź, Katowice, Kraków, Gdańsk” (s. 71). Z perspektywy rozkładu jazdy, określającego rytm życia warszawskiego Dworca, przestrzeń zewnętrzną jawi się jako doskonale jednorodna, złożona z punktów regularnie komunikujących się ze stolicą. Protokolarne wyliczenie czterech miast zaciera ich odrębność. Nasuwa się tu skojarzenie z diagramem Becka. Nazwy służą nie do identyfikacji miast, lecz do rozróżnienia przyjeżdżających pociągów; kolejność wyliczenia nie ma nic wspólnego z geografiami, odzwierciedla za to ekonomiczną mapę Polski. Kraków jest więc obok Gdańska, bo oba miasta spajają pociągi niemal równocześnie przybywające do Warszawy. Podobnie: Łódź i Katowice leżą obok siebie w porządku, jaki narzucił im kolejowy rozkład jazdy. Ekonomiczna mapa Polski, którą obrazuje fikcyjny rozkład, ma oczywiście również swoje „białe plamy”. Miejscowości, skąd pociągi do Warszawy nie docierają, nie mają znaczenia w ekonomicznym rachunku stolicy. W pewnym sensie – nie istnieją.

Zauważmy jeszcze, że pociągi, o jakich mowa w opowiadaniu Boguszewskiej, „przychodzą”, zupełnie inaczej więc niż ich pasażerowie, którzy „wpływają”, „prze-

^{10/} Zob. H. Boguszewska *Na dworcu*, w: teże *Przedmieście*, Warszawa 1934 (cytaty według wydania: *Antologia noweli polskiej 1918-1978*, wyb. i wstęp J. Kajtoch i E. Sabelanka, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1982); J. Czechowicz *pod dworcem głównym w warszawie*, „Prosto z Mostu” 1936 nr 46 (cytuje według: J. Czechowicz, *Wybór poezji*, opracował T. Kłak, wyd. 2, uzupełnione, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1985).

plywają morzem”. Z każdym pociągiem tłoczona jest na Dworzec „nowa fala ludzi” (s. 76), dworcowy hol pozwala śledzić „ze wszystkich we wszystkie strony świata płynące ludzkie rzeki” (s. 74). Ta dobitnie zaznaczona akwaticzność kolejowego ruchu przenosi się na przestrzeń. Można nawet powiedzieć, że „fale publiczności” (określenie Syrkusa) desubstancjalizują przestrzeń Dworca. Obraz otwierający wiersz Czechowicza wygląda jak martwa natura: w oknie dworcowej restauracji widzimy kwiatowe dekoracje i dobrze wyeksponowane, wykwiśnięte potrawy. Jakby za sprawą ludzkich fal, tłoczonych na Dworzec bez ustanku, przedmioty za oknem rozpuszczają się. Czytamy zatem: „z okien bryzgalo blaskiem”, „bily [...] fontanny kwiatów”, „firanki płyną”. Dworzec ożywia przedmioty (pociągi „przychodzą!”), ale w zamian za to reifikuje ludzi, odbiera im jednostkowość, pozbawia własnej biografii, upodabnia wzajemnie do siebie: „wszystkie twarze są jednakowe i wszystkie płaszczki i wszystkie walizki” (s. 71). Jeśli twarze są jednakowe, to nie wiadomo, do kogo należą. Jednostkowe rysy na Dworcu mieszają się, wymieniają, multiplikują. U Czechowicza twarze to „biedne księżycy”, gdzie indziej mowa zaś o tym, że są „wielookie”. Granica między Ja a zbiorowością znika. Podmiot, który z zazdrością patrzy w okno dworcowej restauracji, to jakieś zdeformowane, dręczone głodem „my”.

W opowiadaniu Boguszewskiej, poza jednym wyjątkiem (o którym za chwilę), bohaterowie pozbawieni zostali imion i nazwisk. Nazwa osobowa stoi na straży tożsamości. Imię chroni przed zmianami, jakimi ulegać musi noszący je osobnik. Jest gwarantem bycia tym samym, pozostawiania wciąż sobą, na przekór biografii, w której na wiele sposobów zaznaczać się mogą kataklizmy zerwań. Sprawdzanie tożsamości to elementarny zabieg kontrolny, upewniający, że ma się do czynienia z kimś zarejestrowanym, zinwentaryzowanym, policzonym, włączonym w ogólny spis danych osobowych, jakimi może manipulować nowoczesne państwo. Bohaterowie Boguszewskiej identyfikowani są w opowiadaniu w sposób odbiegający od standardów nowoczesności. Narrator posługuje się nie „twardymi” danymi, utrwalonymi w dowodach osobistych, metryczkach czy paszportach, lecz sięga po charakterystykę przygodną, bazującą na cechach czasowych, związanych z „tu” i „teraz”. Zamiast więc nazwisk, które z noszącymi je osobami złączone są na stałe i utrwalone zostały w dowodach, narrator wyodrębnia z tłumu osoby za pomocą nazw miejsc, gdzie zaczęła się podróż lub takich, które tę podróż mają zakończyć. Niekiedy postać charakteryzowana jest podwójnie: jako ktoś wyruszający „z” i jadący „do”. Warszawski Dworzec Główny stanowi w takich charakterystykach miejsce neutralne. Dla postaci będących w drodze jest to wspólna „międzyprzestrzeń”, punkt, gdzie „zlewają się” różne biografie. W dworcowym holu obserwujemy prawie wyłącznie kobiety. Jedna przyjechała z Pomiechówka, druga wybiera się do Bydgoszczy. W chórze głosów, jakie padają w obecności „pani z biało-żółtą opaską”, nie ma i nie może być harmonii: „– Chciałabym na Targową, tam pracuje moja siostra. Na Dworzec Wileński... na Wronią... na Ciepłą... na Gocławek...” (s. 72).

W tłumie, jaki przebywa na Dworcu, wyróżnia się małżeństwo Machajów. I tylko ich nazwisko pada w utworze. To para bezrobotnych, wyeksmitowanych z miesz-

kania na Ochocie, teraz kręcąca się wśród podróżnych i żyjąca z drobnych kradzieży. Ich los staje się dominantą ideową opowiadania i w największym stopniu rzutuje na jego wymowę. Warszawski Dworzec Główny określają biografie tych, którzy znaleźć się na nim nie powinni, bo nigdzie nie jada i znikąd nie przyjechali. Machajowie nie są jedynym zakłóceniem w funkcjonowaniu Dworca: „wprawne oko odróżni tych, którzy czekają na otwarcie kasy, od tych, którzy żadnego biletu nie potrzebują, tylko zwyczajnie pieniędzy na życie” (s. 74). W przeciwieństwie do podróżnych z klarownym planem podróży stali bywalcy Dworca dokuczliwie „kręcą się” (s. 74).

W mikrokosmosie Dworca podział społeczny dokonuje się wzdłuż linii praca – bezrobocie, który jest wariantem dystynkcji bardziej pierwotnej: jedzenie – głód. W systemie, którego częścią jest kolej, przemieszczanie się oznacza zarobkowanie, podróż ma ułatwiać sprzedawanie siły roboczej, jest przeto składową wielkiego rynku pracy. Można powiedzieć, że za sprawą kolei rynek ten rozszerzył się, ale też – udratyzował swe kontury. Pogłębił przepaść między sytymi i głodnymi. U Boguszewskiej los wszystkich prawie bohaterów podporządkowany został społecznemu podziałowi pracy. U Czechowicza nie ma ludzi, jest tylko „wielooki” i „zarosły” głód, oddzielony szybą od sytości dworcowej restauracji. Jeśli synonimem nowoczesności jest człowiek sprowadzony do jednej społecznej roli, to bohaterami u Czechowicza są ci, dla których roli zabrakło, ludzie wyrzuceni na margines, odarci z człowieczeństwa, zdegradowani do poziomu biologicznych potrzeb. U Boguszewskiej bezdomni „kręcą się”, w wierszu Czechowicza „żywy głód się wałęsa”. W obu wypadkach mówi się o ruchu bezcelowym, chaotycznym, niekontrolowanym. Biegunowo innym niż ten, któremu służy kolej¹¹.

Kolej nie powstała z myślą o ludziach. Drogi żelazne miały zrazu uzupełniać sieć kanałów, które w XVIII wieku budowano w Anglii głównie z myślą o transporcie węgla, drewna, rudy i innych towarów masowych. Pierwsze stacje były w istocie placami wyladunkowymi, dlatego we wczesnym nazewnictwie kolejowym – obok *station* – znajdziemy określenia wzięte ze słownika żeglugi. W Anglii można było spotkać słowo *wharf*, we Francji – *embarcadère*, w Polsce – francuską kopię: „debarbader”. Słowo *station* znaczyło pierwotnie w angielszczyźnie jakiekolwiek miejsce postoju, w tym – miejsce zatrzymywania się statków: *naval station*. Od połowy XIX wieku *station* łączy się na trwałe z koleją i zaczyna obrastać takimi konotacjami, jak: dyscyplina, porządek, organizacja. Wpływ na to miał nie tylko dynamiczny rozwój transportu kolejowego. Równie istotne były tu przemiany, jakim ulega nowoczesne państwo. Synonimem nowoczesności – na równi z *railway station* – stają się bowiem *police station* i *military station*¹².

11/ Sz. Syrkus pisał w stylistyce manifestu (*Tempo*, s. 32): „Nie bezmyślne kręcenie się w kółko, ale świadome, celowe przewyciężanie czasu i przestrzeni. Wszystko, co stałe, niezmienne, sztywne, nieruchome, jest martwe i nie interesuje nas”.

12/ Zob. J. Richards, J.M. MacKanzie *The Railway Station. A Social History*, Oxford 1986, s. 14.

Słowo *station*, warto na końcu dodać, ma w angielszczyźnie jeszcze jedno znaczenie. Oznacza mianowicie pozycję społeczną, status, poziom życia. Wyrażenie: *getting above your station* – to tyle, co przekraczać społeczną barierę, próbować zakłócić utrwalone *status quo*. Socjalne użycie słowa *station*, jak łatwo zauważyć, pozostaje w języku angielskim w jaskrawej sprzeczności z użyciem kolejowym. Pierwsze bowiem aprobejuje trwanie, drugie – pozytywnie waloryzuje ruch. Można zatem powiedzieć, że *station* funkcjonuje w systemie, gdzie premiuje się ruchliwość przestrzenną, związaną z podziałem pracy i cyrkulacją kapitału, odrzuca zaś (kwestionuje) mobilność społeczną, na osi: góra – dół. Gdzie, innymi słowy, ruch poziomy (dokonujący się w przestrzeni fizycznej) ma blokować ruch jednostek ku społecznym wyżynom. Jeśli weźmiemy pod uwagę semantyczne zmiany, jakim uległo słowo *station*, i jeśli zgodzimy się, że zmiany te pozostają w korelacji z procesami, które przetoczyły się nie tylko przez Anglię, to łatwiej przyjdzie nam zrozumieć ostatni wers z wiersza Czechowicza, w którym pada znamienne określenie Dworca Głównego: „twierdze Jerycha”.

W obu analizowanych utworach kolejowe akcesoria są wykorzystywane w retoryce buntu. Dworzec Główny jest i u Boguszewskiej, i u Czechowicza symbolem społecznej krzywdy, emblematem niesprawiedliwości i poniżenia. Czechowicz w przywołanej formule powiada o „twierdzach”, nie zaś – jak można byłoby oczekiwać – o „murach”. Dworzec Główny nabiera wskutek takiego zabiegu dodatkowych nacechowań. Przypomina biblijne miasto, ale nade wszystko – Bastylię epoki nowoczesnej.