

AGNIESZKA ZGRAJA

(Uniwersytet Śląski)

„PODRÓŻ DOŚĆ NUDNA” – UDREKA NOWOCZESNEGO PODRÓŻOWANIA W „SZKICACH” JULIANA KALISZEWSKIEGO

Julian Kaliszewski, znany także jako Klin, dziewiętnastowieczny publicysta i satyryk, którego Dobrosława Świerczyńska nazwała „interesującym typem dziwaka czy pozera, trochę nihilisty trochę predekadenta”¹, w latach 1868–1870 oraz 188–1885 wydał dwie części różnorodnego cyklu tekstów pod tytułem *Szkice*². Istotny fragment tego zbioru stanowią relacje z podróży po Europie, które odbywał między 1867 oraz 1877 rokiem. Jest to czas, kiedy upowszechniały się nowe środki transportu, głównie kolej żelazna i parostatki. Nie dziwi więc, że fakt ten odcisnął ślad na pismach podróżnika. Teksty Klina z wielu przyczyn stanowią oryginalny przykład literatury podróżniczej, co ujawnia się już w formule tytułowej, zrywającej z utrwalonymi konwencjami gatunkowymi: *KARTKI nie Kraszewskiego z PODRÓŻY nie Stern’a*. Kaliszewski wielokrotnie neguje klasyczny sposób postrzegania podróży i podważa stereotypy związane z odwiedzanymi miejscami. Jak zauważa Agnieszka Czyżak, autorzy relacji podróżniczych z reguły starali się udowodnić, że dzięki wojażom w ich życiu zdarzyło się coś niezwykłego³. Kaliszewski, tytułując tak podróżniczą część *Szkiców*, czyni zupełnie odwrotnie, ukazuje, że jego podróż nie jest wyjątkowa, a tym bardziej nie jest podróżą sentymentalną. Zofia Sinko zauważa, że Yorick przedkłada paryską pokojówkę czy perukarza nad Wersal i Luwr, a ważniejsze niż droga są jego odczucia⁴. Jak twierdzi badaczka: „W *Podróży* nie ma przygód błahych, spotkań banalnych, ludzi nieciekawych, pejzaży jałowych”⁵. Biorąc to pod uwa-

¹ D. Świerczyńska, *Julian Kaliszewski – pisarz zapomniany*, „Pamiętnik Literacki” 1986, z. 4, s. 174.

² Tamże, s. 177.

³ A. Czyżak, *Nuda podróżowania*, w: *Nuda w kulturze*, red. P. Czapliński, P. Śliwiński, Poznań, 1999, s. 216.

⁴ Z. Sinko, *Wstęp*, w: L. Sterne, *Podróż sentymentalna przez Francję i Włoch*, przeł. A. Gliniczanka, Wrocław 2009, s. LII.

⁵ Tamże, s. LII.

gę, można stwierdzić, że, nawet jeśli istnieje pozorne podobieństwo Klina do bohatera powieści Sterne'a, to tak naprawdę ich postawy są różne, ponieważ w przypadku tego drugiego: „Wszystko ma zdolność zaciekawienia i wzruszania”⁶, a Kaliszewskiego nic nie jest w stanie poruszyć.

Aluzję do *Kartek z podróży* Kraszewskiego w tytule można czytać jako odwołanie do gatunku⁷, który reprezentuje utwór. Kaliszewski pisze bowiem, że jego tekst także do niego przynależy, jednak różni się od szkiców podróżniczych autora *Starej baśni*. Podróż Kraszewskiego nie była jednak aż tak odmienna od wojażu Klina, ponieważ jak zauważa Stanisław Burkot, tytuł nadany przez tego pierwszego ściśle nawiązuje do przemian sposobów podróżowania⁸. Pisarz ten także poświęca uwagę pociągom i wspomina między innymi o przejeździe tunelem pod przełęczą Semmering. Jak zaznacza Wojciech Tomasik, było to jednak dla niego doświadczenie zupełnie odmienne niż dla Klina, ponieważ traktował je jak rodzaj spektaklu, którym wkrótce stała się ta trasa kolejowa, traktowana powszechnie jako atrakcja turystyczna⁹. Według badacza, podróżnik dostrzegł, że ciągłość dawnego stylu podróżowania w unowocześnionym świecie jest już niemożliwa. Joanna Stożek natomiast dopatruje się w tym tytule także wskazania na charakter reportażowy tekstu: „Znamienne, że podróż stanowi oś tematyczną *Kartek z podróży*. Sytuacja penetrowania nieznanej wcześniej przestrzeni wywołuje ciekawość, która przejawia się w dążeniu pisarza do maksymalnie dokładnego poznania nowego miejsca i przedstawienia własnych obserwacji czytelnikowi”¹⁰.

Tym właśnie Kraszewski różni się od Kaliszewskiego, u którego odkrywanie nowych miejsc, zamiast pobudzać ciekawość – zabija ją. Twórca *Laterni czarnoksięskiej* skupia się w tekście na najważniejszych widzianych atrakcjach turystycznych, ale także na szczegółach, takich jak na przykład miejscowa kuchnia¹¹. Kraszewskiego wszystko interesuje i detalicznie opisuje swe wojaże, często uzupełniając wywód o liczne konteksty, pisząc zatem o Wenecji, przybliży najpierw historię miasta, a następnie drobiazgowo

⁶ Tamże, s. LII.

⁷ Joanna Stożek przytacza stwierdzenia Czesława Niedzielskiego, który stwierdził, że po 1864 roku określenie „kartki” zyskuje charakter quasi-gatunkowy. Zob. J. Stożek, „*Kartki z podróży*” Kraszewskiego a poetyka reportażu, „Zeszyty Prasoznawcze” 2018, t. 61, nr 4 (236), s. 778–792, s. 780.

⁸ S. Burkot, *Kraszewski. Studia historycznoliterackie*, Warszawa 1988, s. 134.

⁹ W. Tomasik, *Semmering 1858*, w: *Kraszewski i wiek XIX. Studia*, red. A. Janicka, K. Czajkowski, P. Kuciński, Białystok 2014, s. 124.

¹⁰ J. Stożek, dz. cyt., s. 781.

¹¹ A. Czajkowska, *Józef Ignacy Kraszewski wobec postępu cywilizacyjnego w Europie. Na marginesie relacji z podróży*, „Pamiętnik Literacki” 2015, z. 2, s. 5–25.

ją rekonstruuje. Warto wspomnieć choćby opis Placu Świętego Marka¹², jednego bodaj z najważniejszych miejsc turystycznych w Wenecji. Z kolei Klin, odwiedzając to miasto, najpierw zauważa, że jest niezwykle zaniedbane: „No rzeczywiście, nie ma co... duże, wysokie domy, ba! wszakżeć to pałace, ale... hm! jakoś... gdyby cokolwiek nie tak stare... tak brudne, fi! tak odrapane”¹³ (S. 1. 57) Pisarz wyraża jednak nadzieję, że Plac Świętego Marka wynagrodzi mu to rozczarowanie, ale kiedy dochodzi do opisu tego miejsca, nie wspomina słowem ani o jego wyglądzie, ani o pobliskich budowlach, które Kraszewski tak dokładnie przybliży czytelnikom. (S. 1. 58) W dodatku na zakończenie opisu swojego pobytu w mieście umieszcza kontrowersyjną opinię o tym, że kanały należałoby zasypać, a gondole zastąpić wiedeńskimi autobusami (S. 1. 59)

Autor *Pamiętników sceptyka* w drugiej części *Szkiców* rezygnuje z tytułowania tekstu i pozostaje jedynie przy podziale na *Wycieczki*, które rozbiła na fragmenty odpowiadające wizytom w poszczególnych miejscach. Zastanawiające może być użycie przez pisarza słowa „wycieczka”, które kojarzy się z mało męczącym, niedługim wyjazdem. Według Ewy Ihnatowicz jest to krótsza podróż, która może stanowić część dłuższej wyprawy lub być osobnym przedsięwzięciem¹⁴. W świetle tych słów wydawać by się mogło, że Klin stosuje wyraz w błędnym kontekście, ponieważ nazywa tak wyjazd w jeden region, a nie na przykład do określonego miasta. W ten sposób, być może, autor chciał umniejszyć rangę tych wojaży. Istotne jest jednak inne spostrzeżenie badaczki, która pisze: „Ogólne założenie właściwe podróży poznawczej, że się wyrusza skądś w jakąś przestrzeń, zostaje zastąpione założeniem właściwym wycieczce, że dobrze określone miejsce względnie stałego pobytu [...] jest punktem wyjścia i zarazem punktem powrotu w mniej więcej zaplanowanym czasie”¹⁵. Tak jest w przypadku Kaliszewskiego, który za jedną wycieczkę uznaje czas między wyjazdem a przyjazdem do Warszawy. Inną cechą tego typu wyprawy, zauważoną przez Ihnatowicz, jest „powtarzalność: trasy, wiadomości o zabytkach, anegdot, informacji geograficznej”¹⁶, choć uczona zaznacza, że wycieczka może być też „demokratycz-

¹² J.I. Kraszewski, *Kartki z podróży 1858–1864*, oprac. P. Hertz, Warszawa 1977, s. 87–90.

¹³ Cytaty i wszelkie odwołania do tekstu *Szkiców* są oznaczane literą S, numerem części i strony i odsyłają do wydań: J. Kaliszewski, *Szkice*, cz. 1, Warszawa 1868; J. Kaliszewski, *Szkice*, cz. 2, Warszawa 1882.

¹⁴ E. Ihnatowicz, *Wycieczki*, w: *Podróż i literatura*, red. E. Ihnatowicz, Warszawa 2008, s. 598.

¹⁵ Tamże, s. 598.

¹⁶ Tamże, s. 600.

na inteligencko-artystowską małą podróżą”¹⁷. Można zatem powiedzieć, że Kaliszewski decyduje się na użycie tego słowa ze względu na wymienione konotacje. Co więcej badaczka, porównując wycieczki do dygresji literackiej, dochodzi do wniosku, że służą one jedynie ożywieniu rzeczywistości, a nie jej porzuceniu, pisze: „bunt wobec nudy i miernoty codzienności jest w literaturze raczej wywołany przez motyw nie wycieczki, tylko dalekiej podróży”¹⁸. Nie sposób jednoznacznie stwierdzić, czy twórca *Szkiców*, dzieląc swoją relację na części, nazywa je, kierując się założeniem, że punktem początkowym i zarazem końcowym będzie Warszawa, czy raczej chce odwołać się do aspektu znaczeniowego użytego określenia i pragnie symbolicznie zdyskredytować swoje wyjazdy.

W podróżach Kaliszewski szukał lekarstwa na nudę, o czym pisze na początku opisu pierwszej „wycieczki”, od razu jednak zaznaczając, że spotkało go rozczarowanie:

Jeżeli już odważyliście się dobyć swojej kieski na kupienie tych świstków, ha! to czytajcie, i dałby Bóg i żebyście nie żałowali swoich pieniędzy i oczu tak, jak ja moich po każdej wycieczce, co miała mnie od nudów uwolnić. Lekarze starej metody zalecają jazdę i zmianę miejsca jako kuracja na spleen. Wszyscy im wierzą, [...] ale chyba ten tylko uwolnił się od melancholii, komu poprzednio zdawało się tylko, że na nią zapada.¹⁹ (S. 1. 37-38)

Mimo że – jak wyznaje autor – podróże zawiodły jego oczekiwania i nie przyniosły ucieczki od wszechobecnej nudy, mężczyzna nadal wyruszał w coraz to kolejne. W drugiej części *Szkiców* za przyczynę podróżowania uznaje pragnienie ruchu: „W życiu moim posiadałem i dotąd jeszcze posiadam tylko namiętność: ruchu, która na przemian pod trzema formami zwykła się objawiać; kobiety, podróży i wiedzy...”. (S. 2. 4). Kolejne wyjazdy nie są już więc tylko próbą ucieczki przed spleenem, ale zostają umotywowane również w inny sposób. To oczekiwanie jednak również musi zawieść autora, ponieważ: „podróż dwudziestowieczna przestała być czynem, monotonny ruch zaś przerywany kolejnymi postojami w miejscach zbyt do siebie podobnych, by mogły być ciekawe, tylko pozornie różni się od trwania w miejscu”²⁰. Choć Julian Kaliszewski podróżował jeszcze w wieku XIX, w jego relacji można dostrzec znamiona tego zjawiska. Warto zwrócić uwagę na konstrukcję przekazu; au-

¹⁷ Tamże, s. 602.

¹⁸ Tamże, s. 610.

¹⁹ Cytaty i wszelkie odwołania do tekstu *Szkiców*, będą oznaczane literą S, numerem części i stroną. Wykorzystane tu wydanie tego tekstu to: J. Kaliszewski, *Szkice* cz. 1, Warszawa, 1868 oraz J. Kaliszewski, *Szkice* cz. 2, Warszawa, 1882. W cytatach zachowuję oryginalną pisownię.

²⁰ A. Czyżak, dz. cyt., s. 217.

tor opisuje swoje wizyty w poszczególnych miejscach i choć czasem wspomina o drodze do nich, wzmianki te nie zajmują wiele miejsca²¹. Tak jakby przestrzeń pomiędzy miejscem A i B nie istniała lub przebycie jej nie było na tyle ciekawe (istotne, wyrażalne itd.), by o nim mówić. Zdaniem Wolfganga Schivelbuscha, zanik tej przestrzeni, wywołany przemianami technologicznymi, doprowadził poszczególne obszary do utraty tożsamości²², sprawiając, że stały się do siebie podobne, a więc niewarte oglądania. Co więcej, przemieszczanie się z jednego do drugiego punktu jest czymś niezwykłym: przesuwaniem się w równoległej rzeczywistości poza czasem i przestrzenią. Pasażer wagonu kolejowego jest odcięty od świata zewnętrznego, gdzie zwyczajnym torem toczy się życie. Zawieszony jest w próżni; wykonuje ograniczoną aktywność, przemierzając znacznie większą przestrzeń, niż przy dużo większym wysiłku mógłby pokonać człowiek niedysponujący transportem kolejowym. W dodatku przeznaczają na to znacznie mniejszą ilość czasu.

Główną przyczyną tych przemian było pojawienie się nowych środków lokomocji, o których Wojciech Tomasik pisze: „Kolej przeformowała przestrzeń (świat pod jej wpływem »skurczył się«), czas (który nabrał ekonomicznej wartości stał się fizycznie odczuwalny), relacje społeczne (przyspieszając formowanie się »ciała zbiorowego«), a także człowieka (»modernizując« zmysły i świadomość)”²³. Z kolei Schivelbusch stwierdza, że anihilacja czasu i przestrzeni dotyczyła wrażeń pasażerów pierwszych pociągów²⁴, słowa te jednak można odnieść do całego wieku pary i elektryczności. Uczony podkreśla, że przestrzeń, która zniknęła, była związana z dawnymi sposobami podróżowania. Została zastąpiona przez inną, powstałą dzięki włączeniu w sieć transportową nowych miejsc²⁵. Podobnie stało się z czasem; z jednej strony, jego percepcja została zaburzona wskutek szybkości pociągów, z drugiej zaś to właśnie upowszechnienie wynalazku kolei żelaznej było przyczyną jego standaryzacji. Przed pojawieniem się pociągów obowiązywały różne czasy lokalne. Nawet po umasowieniu nowego środka lokomocji miary czasu poszczególnych linii nie były takie same. W Stanach Zjednoczonych na stacjach używanych przez kilku przewoźników ustawione były różne zegary, z których każdy pokazywał inną godzinę²⁶. W innych krajach przewoź-

²¹ Warto zaznaczyć, że Kaliszewski czasem tytułuje poszczególne fragmenty nazwą inną, niż nazwa miasta (np. *Na Śródziemnym morzu*, S. 2. 75).

²² W. Schivelbusch, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space, in the Nineteenth Century with a New Preface*, Oakland 2014, s. 52.

²³ W. Tomasik, *Ikona nowoczesności*, Wrocław 2007, s. 8.

²⁴ W. Schivelbusch, dz. cyt., s. 49.

²⁵ Tamże, s. 51.

²⁶ Tamże, s. 57.

nicy ustanawiali wspólny czas dla całej sieci kolejowej, jednak nie miał on zastosowania poza koleją i rozkładami jazdy²⁷. Mimo to wkrótce zaczął wypierać czasy lokalne, co doprowadziło to do jego powszechnego uznania. W 1880 został wprowadzony na Wyspach Brytyjskich, a trzynaście lat później w Niemczech²⁸. O procesie tym Tomasik pisze: „Modernizację czasu da się najprościej przedstawić jako zastąpienie zegara naturalnego, [...] przez zegar mechaniczny, pokazujący czas ponadlokalny i zsynchronizowany z czasomierzem wzorcowym, dyktującym wskazania z odległego centrum władzy”²⁹. To właśnie w tej nowej poszerzonej przestrzeni i w tym nowym, jakby przyspieszonym, ale też sztywnie, odgórnie zaaranżowanym czasie odbywa się kolejowa podróż Kaliszewskiego, który, przemieszczając się pociągami i statkami parowymi, nigdy nie mógłby zaspokoić pragnienia ruchu, ani wyrwać się z nudy, ponieważ to właśnie same pojazdy i wytworzone przez nie sposoby podróżowania są jedną z podstawowych przyczyn znużenia i poczucia bezruchu.

Klin doświadczenie jazdy pociągiem opisuje znamiennymi słowami: „Bodaj to jazda w XIX wieku. Zdrzymnąłem się cokolwiek, a tymczasem, jak w baśni Scheherazady, morze i trzy kraje przemknęły się przede mną” (S. 1. 49). Zdanie to zdaje się świetnie oddawać fantastyczność oraz wymiar oniryczny jazdy pociągiem. Autor przez porównanie do baśni przenosi podróż w rejon nierzeczywistego doświadczenia – między prawdą a zmyśleniem. Kaliszewski śpi, jednak nierealne marzenie senne rozgrywa się w rzeczywistości, w której znajduje się śpiący, nie w jego głowie. Sen zostaje wpisany w sferę rzeczywistości kolejowej.

Pojawienie się kolei żelaznej nie tyle zlikwidowało czas i przestrzeń, ile nadało tym pojęciom zupełnie nowe desygnaty. Podobnie stało się z dystansem. Anna Geurts stwierdza, że zanim napędzane parą środki lokomocji weszły do powszedniego użytku, dystanse były postrzegane jako większe³⁰. Badaczka zauważa, iż doświadczenie dystansu niekoniecznie zostało zdeterminowane przez czas i prędkość, a raczej wiązało się z wysiłkiem włożonym w pokonanie drogi, z obserwacją różnorodności krajobrazów pomiędzy początkiem i końcem, podróżą, zaznajomieniem z przestrzenią, jej podobieństwem do miejsca zamieszkania lub wreszcie przerwana komunikacją (właściwie niemożnością pełnej komunikacji)³¹. Jak twierdzi uczona, społeczeń-

²⁷ Tamże, s. 57.

²⁸ Tamże, s. 57.

²⁹ W. Tomasik, *Rozkład jazdy*, Warszawa 2018, s. 12–13.

³⁰ A. Geurts, *Trains, bodies, landscapes. Experiencing distance in the long nineteenth century*, „The Journal of Transport History” 2019, nr 2, s. 166.

³¹ Tamże, s. 176, 180–181, 183. Geurts pisze, że w XIX wiek listy, książki, pamiętniki, ryciny, a później także kartki pocztowe czy telegraf były podstawowym

stwo przemysłowe (oraz poprzemysłowe), to takie, gdzie ciała, dzięki którym ludzie pokonują dystanse, oraz krajobrazy, towarzyszące pokonywaniu dystansów, nie są już ściśle ze sobą powiązane w doświadczeniu ruchu w przestrzeni³².

Rozmarzony zapominałem o czasie. A godziny szybko snadź mijały, pociąg jeszcze szybciej niósł mnie przed siebie skorom się ani spostrzegł, jak przemknąłem przez dwudziestomilową przestrzeń i na raz ujrzałem jakąś masę kamieni dziwnie zbitych ze sobą, płaskich, równych, bez wież i wysoków słynną stolicę Kalifatu...

(S. 2. 115)

Słowa te można powiązać ze spostrzeżeniami Geurts: krajobraz widziany przez okno, skrajnie różny od percypowanego, w miejscu rozpoczęcia podróży, pozwala Klinowi doświadczyć dystansu, a poczucie to nie jest zdeterminowane przez szybkość jazdy. Kolej sprawiła, że pojęcia, takie jak czas, przestrzeń i dystans, nabrały nowego znaczenia, a ich wcześniejsze sensy, związane z doświadczeniem materialności podróży oraz krajobrazu, zostały bezpowrotnie zniszczone. Przekształceniu uległ także inny, wcześniej nieodłączny, aspekt wypraw – przyroda. Jak zauważa Tomasik, budowa dróg żelaznych była pierwszą wielką ingerencją w krajobraz naturalny: „Ziemie pokryła sieć torów; nowymi elementami pejzażu stały się mosty, wiadukty, wieże wodne, zabudowania stacyjne i hale warsztatów. Kolej tworzy własną przestrzeń i zmienia istniejącą”³³. Zdobywcze rewolucji przemysłowej przekształciły naturalny krajobraz oraz zminimalizowały zagrożenia czyhające na podróżnych, co dotyczyło chociażby sztormów na pełnym morzu. Jak bowiem zauważa Jonathan Stafford, statki parowe nie musiały czekać na odpowiednie warunki pogodowe, mogły płynąć nawet w czasie burzy³⁴. Doświadczenie takie stało się również udziałem Klina: „Gdyśmy wpłynęli do cieśniny gibraltarskiej, powitała nas burza i to podobno prawdziwa burza, jak mnie zapewniał kapitan, któremu w tym względzie kategoryczne zapytanie stawilem” (S. 2. 126). Ta przemiana nie dotyczy jednak jedynie natury otaczającej ludzi, ale także ich biologiczności, dzięki pociągom znika w znacznym stopniu zmęczenie, wcześniej nieodłączna część podróży (np.

mediami komunikacyjnymi podróżnych, którzy dzięki nim mogli nawiązać kontakt z odwiedzanymi miejscami. Badaczka podkreśla, że gdy którakolwiek z tym metod nie działała poprawnie, zaburzając komunikację, turyści interpretowali dystans jako znacznie większy, niż gdy wszystko funkcjonowało poprawnie.

³² Tamże, s. 168–169.

³³ W. Tomasik, *Ikona nowoczesności*, s. 24.

³⁴ J. Stafford, *A sea view: perceptions of maritime space and landscape in accounts of nineteenth-century colonial steamship travel*, „Journal of Historical Geography” 2017, nr 55, s. 70.

jazdy dyliżansem pocztowym). O realiach jazdy wozem Antoni Mączak pisze: „Nie brak plastycznych opisów jej niewygód, które można by określić iloczynem nierówności drogi przez sztywność konstrukcji pojazdu pozbawionego resorów”³⁵. W jednym z opracowań Tomasiak przytacza etymologię angielskiego słowa *travel* (podróż), pochodzącego od francuskiego *travail* (praca): „Podróż przedindustrialna była rodzajem pracy, wysiłku fizycznego”³⁶. Można tu wrócić do kwestii „wycieczek”, Kaliszewski musi tak nazwać swe wyjazdy, ponieważ, za sprawą środków lokomocji, w ich trakcie jego ciało nie wykonuje żadnej pracy.

Podróż koleją nie jest całkiem pozbawiona czynnika zmęczenia, jednak udręka jazdy była czymś innym, niż „fatyga” w tradycyjnych środkach lokomocji. Jest to raczej znużenie, doświadczane przez Klina: „Było to czterdzieści dni bezustannego forsownego ruchu ciała, pracy mózgu i wysiłku oczu. Siedemset przeszło mil przewożonych [...] w wagonie i na parowcu, nie licząc tego co się zrobiło nogami, a robiło się to literalnie po dniach całych – w ciągu sześciu tygodni [...] to nieco nuży” (S. 2. 128–129). Zmęczenie spowodowane wysiłkiem ciała, wraz z pojawieniem się kolei, w znacznej mierze zmienia się w znużenie wywołane długimi godzinami czekania, na dworcach, czy spędzonych beczynnie w przedziale kolejowym, choć Kaliszewski mówi tu także o klasycznym zmęczeniu wynikającym z pokonywania dystansu na piechotę.

Dziewiętnastowieczna podróż koleją nie wyglądała tak samo dla wszystkich, w zależności od tego, w której klasie się jechało doświadczenie znużenia, czy raczej zmęczenia było różne. O przypadku podróżujących w najgorszych warunkach Waław Forajter pisze:

Mordęga ich stłoczonych ciał, ocierających się o siebie wśród brudnych przedmiotów, resztek żywności i wydzielin organicznych, sytuowała się na antypodach doświadczeń zamożnego kupca czy wytwornej damy, zatopionych w lekturze lub kontemplacji mijanego krajobrazu na miękkich, pluszowych fotelach luksusowej kuszetki lub wagonu pierwszej klasy.³⁷

Pociąg stawał się demokratyczny dopiero w chwili katastrofy³⁸, w normalnych warunkach nie było w nim równości. Jak zauważa badacz, najbardziej niejści pasażerowie najczęściej nie podejmowali podróży w celach rekreacyj-

³⁵ A. Mączak, *Peregrynacje. Wojaże. Turystyka*, Warszawa 1984, s. 46.

³⁶ W. Tomasiak, *Inna droga. Romantycy a kolej*, Warszawa 2012, s. 55.

³⁷ W. Forajter, „Krwawa droga” i „czarowna jazda”. *Z socjologii podróży w wieku XIX*, „Teksty Drugie” 2017. nr 6, s. 168.

³⁸ J. Sosnowski, *Czas żelaznych potworów*, w: *Szybko i szybciej*, red. D. Siwicka, M. Bieńczyk, A. Nawarecki, Warszawa 1996, s. 131.

nych, a z konieczności³⁹. Warto zwrócić uwagę na fakt, iż autor *Szkiców*, mimo że najprawdopodobniej odbywał swoje wyjazdy jedynie w celach turystycznych, także podróżował w najgorszych dostępnych warunkach:

Jedźcie bo trzecią klasą (wstyd nie wyznać); szukajcie godziny jak najtańszego hotelu; dostańcie potem na piątym piętrze gorącą jak czyściec, ciemną jak zmrok wieczysty, a drogą jak apartament izdebkę; [...]; zwiedzajcie piechotą najodleglejsze punkta miasta, a zgłodniali i zmordowani liczcie się jeszcze żeby budżet wasz nie stracił równowagi [...] to słowo wam daje i podziwiać bezdaszny Neapol i unosić się nad widokiem z lekka dymiącego Wezuwiuszu [...] od razu wam się odechce. (S. 1. 64)

Znużenie Kaliszewskiego jest częściowo powiązane z warunkami, w których podróżuje i przebywa w czasie „wycieczek”. Realia jazdy trzecią klasą i ciągle oszczędzanie sprawiają, że monotonna i odrealniona podróż staje się jeszcze bardziej nieznośna.

Jeśli kolej ma służyć artystom do mówienia o kondycji ludzkiej⁴⁰, to z tekstu Kaliszewskiego wysnuć można ponurą refleksję. Podróż od wieków symbolizowała człowieka, „którego życie jest uporczywym dążeniem do odległych lub nieosiągalnych celów”⁴¹. Wojciech Tomasik pisze: „Pozytywistyczna *peregrinatio vitae* odbywa się prawie wyłącznie drogami żelaznymi”⁴². Wyprawa Kaliszewskiego ukazuje więc nieciekawe i bezcelowe życie nowoczesne, które ucieleśnienia kolej. Nie spełnia ona swojego celu, rozczarowuje i utwierdza w przekonaniu, że przed nudą życia nie da się uciec.

Kolej bardzo szybko stała się alegorią postępu oraz nowych tendencji, co obrazuje winieta „Przeglądu Tygodniowego” przedstawiająca parowóz o nazwie „Postęp”, wyłaniający się z ciemnego tunelu⁴³. Ta fetysyzacja techniki kontrastuje z pojawiającym się w literaturze motywem śmierci pod kołami pędzącego pociągu⁴⁴ oraz z częstymi porównaniami wynalazku do siły nieczystej:

Kolej ma [...] charakter „chtoniczny”: jest wynalazkiem pochodzącym spod ziemi [...]. Porusza ją ogień, pracownicy służba kolejowej zwracają uwagę „brudnymi od maszynowego czadu rękami”... Wyobraźnia ludzka nie może reagować na tak oczywiste sygnały przynależności do wynalazku królestwa boga Wulkana, na niedwuznaczne przejawy demonizmu.⁴⁵

³⁹ W. Forajter, dz. cyt., s. 168.

⁴⁰ W. Tomasik, *Ikona...*, s. 17.

⁴¹ Tamże, s. 18.

⁴² Tamże, s. 23.

⁴³ Tamże, s. 23.

⁴⁴ Tamże, s. 24.

⁴⁵ J. Sosnowski, dz. cyt., s. 132.

Choć jest to popularny motyw w literaturze XIX i pierwszych dekad XX wieku (warto wspomnieć choćby o *Demonie ruchu* Grabińskiego) Kaliszewski w opisach podróży drogą żelazną nieczęsto się do niego odwołuje, choć pisze o „czarnodymnej kicie” lokomotywy i parowca, celnikach, kontrolowanych przez nich podróżnych oraz pstrym, hałaśliwym, brutalnym tłumie na stacjach i w portach morskich. (S. 2. 44) Widać tu więc, że pociąg już w wieku XIX uosabiał, oba dwa wyróżnione przez Agnieszkę Czyżak uczucia towarzyszące dwudziestowiecznym podróżnikom: nudę i grozę⁴⁶.

Kaliszewski w turystycznym *theatrum mundi*

Kolej od początku swojego istnienia zajmuje ważne miejsce w literaturze, a jej symbolika zmienia się w okresie XIX stulecia kilkakrotnie, jednak dopiero w ostatnich dekadach tego wieku zauważono jej sztuczność⁴⁷. W przedziale spotykali się ze sobą przypadkowi ludzie, byli pozbawieni prywatności i narażeni na niechciane interakcje z innymi. Mimo że wcześniej podobnie było na przykład we wnętrzu dyliżansu czy oberży, to kolejowa przestrzeń stała się „czymś radykalnie nowym”⁴⁸. Wynika to z faktu, że w dużo większym stopniu niż te miejsca przedział jest swego rodzaju teatrem, a przebywający w nim człowiek aktorem. Anna Wieczorkiewicz za Guyem Deborde stwierdza, że wszystko, co kiedyś stanowiło bezpośrednie przeżycie, zmieniło się w przedstawienie⁴⁹. Twierdzenie to świetnie odnosi się do pociągu, który sprawił, że podróż, kiedyś przeżywana bezpośrednio, staje się spektaklem, a podróżni odtwórcami ról⁵⁰. Społeczna gra, mająca miejsce w pociągu jest szczególnie niebezpieczna, ponieważ może dojść do zatarcia granic i po opuszczeniu zamkniętej przestrzeni przedziału, nie łatwo określić, co jest prawdą, a co pozą⁵¹. Kolej jako symbol nowoczesnej jazdy odzwierciedla więc nowoczesne społeczeństwo, w które wpisana jest idea gry, a ono samo jest „gigantycznym nagromadzeniem spektakli”⁵².

⁴⁶ A. Czyżak, dz. cyt., s. 217.

⁴⁷ W. Tomasik, *Ikona...*, s. 26.

⁴⁸ Tamże, s. 26.

⁴⁹ A. Wieczorkiewicz, *Apetyt turysty*, Kraków 2012, s. 164.

⁵⁰ Świetnym tego przykładem tej gry jest opisany przez Tomasik motyw pocałunku w tunelu (W. Tomasik, *Szalony bieg. Kolej i ciemna nowoczesność*, Warszawa 2015, s. 87-137).

⁵¹ W. Tomasik, *Ikona...*, s. 26. Znakomity przykład takiej sytuacji pojawia się w *Marzycielu* Władysława Stanisława Reymonta. Zob. W. Forajter, *Pragnąć. Szkice o literaturze nowoczesnej*, Katowice 2017.

⁵² A. Wieczorkiewicz, dz. cyt., s. 164.

Jazda pociągiem ma też wiele wspólnego z kinem: zdaniem autora *Szalonego biegu*, przygotowywała ona podróżników do roli przyszłych widzów filmowych⁵³. Okno, przez które podróżni kierowali swoje spojrzenia, miało wkrótce zostać zastąpione przez ekran⁵⁴. Starając się patrzeć na rzeczywistość kolejową, tak jak patrzy się na resztę otaczającego świata, nie można jej w pełni zrozumieć, ponieważ, jak zauważa Tadeusz Sławek, oko, dawny symbol naukowego poznania, bez odpowiedniego treningu, nie jest w stanie pojąć rzeczywistości kolejowej⁵⁵. Jeśli podróżnik nie patrzy przez okno wagonu tak, jakby oglądał film, to nigdy nie będzie w stanie zinterpretować właściwie doświadczenia jazdy koleją.

Wzrok to zmysł pozwalający w pełni przeżyć podróż i to właśnie ta jego rola zdaje się upodabniać nowoczesne wyprawy do spektaklu. John Urry stwierdza: „Spojrzenie turysty obejmuje znaki, a turystyka polega na kolekcjonowaniu znaków”⁵⁶. Można to odnieść do roli semiotyki w sztukach performatywnych, na scenie wszystko jest symbolem, odsyłającym do swojego pozateatralnego znaczenia. Zastanawiać może więc, że Kaliszewski niewiele wspomina o widzianych miejscach, w zasadzie wcale ich nie opisuje. Z pewnością po części wiąże się z niechęcią autora do stylu oraz idei przewodników turystycznych. Twórca wielokrotnie zaznacza, że jego *Wycieczki* nie mają wiele wspólnego z tego typu informatorami. Na przykład pisząc o Bolonii, zamieszcza w swojej relacji skrótową ocenę miasta oraz sformułowanie: „Resztę *vid. Baedeker et cons.*” (S. 2. 82). Ihnatowicz pisze na ten temat:

Posługiwanie się przewodnikami podsuwającymi obowiązkowe trasy, programującymi uwagę i wrażenia, skutkujące zastąpieniem przeżycia przez mechaniczne zaliczenie kolejnego obiektu, przez potwierdzenie tego, co oczekiwane; a w efekcie mamy jałową rutynę filistrów albo frustrującą nudę dekadentów oraz rozczarowanie amatorów prawdziwych wrażeń komercyjnością przedeptanych szlaków.⁵⁷

Przewodniki są jednym z najważniejszych elementów „turystycznego teatru”, od którego Kaliszewski stara się odciąć, niestety nie jest świadomy, że on także jest w nim aktorem. Ze względu na swoją naturę outsidera przybiera dość niezwykłą rolę; kogoś kto pozornie opiera się teatralizacji świata turystycznego. Wieczorkiewicz pisze o takim typie turystów: „Czasem pragną przełamać przymus schematycznego zwiedzania i szerokim łukiem omi-

⁵³ W. Tomasik, *Szalony bieg*, s. 121.

⁵⁴ Warto zauważyć, że tematem pierwszego filmu jest właśnie kolej. Powiązanie tych dwóch wynalazków jest więc obustronne.

⁵⁵ T. Sławek, *Demon Grabińskiego, próba fenomenologii kolei żelaznej*, w: *Z problemów literatury i kultury XX wieku*, red. S. Zabierowski, Katowice 2000, s. 158.

⁵⁶ J. Urry, *Spojrzenie turysty*, przeł. A. Szulżycka, Warszawa 2007, s. 17.

⁵⁷ E. Ihnatowicz, dz. cyt., s. 600.

jają Luwr i Disneyland – szukają czegoś, co ów schemat rozbije. Chcieliby uchwycić spojrzeniem coś więcej niż pozór rzeczy; pragną wiedzieć naprawdę, a nie tylko rozpoznawać widoki określane jako »warte zobaczenia«⁵⁸. Choć za czasów Kaliszewskiego nie było jeszcze parków rozrywki, takich jak Disneyland, pisarz także starał się unikać miejsc uznawanych za konieczne zobaczenia, w tym właśnie Luwru:

Wystawa powszechna – nie jestem specjalistą, [...] biblioteki, galerie i muzea – kłaniam; panowie lingwiści, artyści i archeolodzy, to do was należy. Teatra – zgoda, ale zawsze przekładam dramata i komedie bez poprzedniego na pamięć wyuczenia ról – chodźmy... do Mabilu; milej się o nim słucha niż o Luwrze. (S. 1. 46)

Pozornie Kaliszewski odcina się od turystycznego przedstawienia, tak naprawdę jednak nigdy nie mogłoby mu się to udać, ponieważ nawet wybierając nieoczywiste miejsca, wpisuje się w określoną rolę, a pragnąc uniknąć sztuczności „standardowego” zwiedzania, tylko iluzorycznie wyłamuje się z gry, w którą tak naprawdę ciągle jest uwikłany, wybiera jedynie inną rolę: pragnącego wyróżnić się z tłumu dandysa.

Autor *Szkiców* nie zawsze unika uznanych atrakcji turystycznych, choć wciąż stara się zaznaczyć swoją odmiennność, nigdy nie wyrażając dla nich podziwu. Podczas wizyty w Hiszpanii pisze: „Kto chce wiedzieć brzydkie koszary o przeszło 1000 okien zbudowane z gruntu i mające wyobrażać – ruszt na którym jakiś Wawrzyniec został niegdyś upieczony – genialny pomysł synka fanatyka ojca wariata – [...] niech jedzie do Escorjału” (S. 2. 122). Innym razem, podczas wycieczki na Północ stwierdza: „Jak to miasto wygląda, co w nim ciekawego, ile mianowicie posiada *kirków*, a ile muzeów, teatrów, pałaców i fabryk, rozumie się, nie będę tu opisywał, bo mi na to szkoda czasu i miejsca a w reszcie nie chcę wkraczać w specjalność naszych wielkich podróżników dla których wypisywanie takich rzeczy z drukowanych guide’ów stanowi główną kwalifikacją na uczoność” (S. 2. 87). Wypowiedź ta chyba najpełniej obrazuje podejście do podróży twórcy, który wyznaje, że ani powszechne atrakcje turystyczne, ani miejsca bardziej oryginalne, wcale nie są obiektem jego zainteresowań.

Mimo że Kaliszewski znaczną część *Szkiców* poświęca opisom podróży, paradoksalnie czytelnik niewiele może się z tych tekstów o nich dowiedzieć. Autor nie przedstawia szczegółowo oglądanych miejsc, chociaż pisze o doświadczeniu jazdy koleją, nie skupia się na aspektach organizacyjnych, takich jak na przykład oczekiwanie na dworcu czy przesiadki, które stanowiły ważny element tego typu podróży. Stwierdza także, iż podobne realia nie są godne opisanie: „Trzy dni i cztery noce – spania, nudów i nudności, ja-

⁵⁸ A. Wieczorkiewicz, dz. cyt., s. 162.

kich potrzeba na przebycie drogi z Aten do Palermo nie wiele dają materiału do opisu” (S. 2. 75). Nie jest to jednak temat, którego mógłby w zupełności uniknąć, nie było to też zapewne jego celem. Stacja czy dworzec zajmują istotne miejsce w literaturze związanej z koleją, pełniąc niekiedy funkcję symboliczną. To przejście między wagonem kolejowym a przestrzenią zewnętrzną, podobnie jak przedział kolejowy, należy jeszcze do odrealnionej sfery podróży kolejowej.

Twórca wspomina jednak o pieniądzach. Niejednokrotnie stanowią one dla pisarza ograniczenie. Jak zostało już wspomniane, musiał podróżować trzecią klasą i oszczędzać, wynajmując tanie kwatery. Innym razem pisze: „płynmy! dalej, dalej! póki nam dozwolą, niestety – pieniądze i pasporyty” (S. 2. 46–47) i; „Zguba «podłego kruszczu» przy szczupłych już i tak moich funduszach, nie dozwoliła mi zwiedzić pobliskiej Pompei” (S. 1. 66). Kaliszewski podlega nie tylko ograniczeniom rozkładu jazdy, ale przede wszystkim barierom finansowym. Jego podróżą rządzi pieniądz – sacrum nowoczesności, który Jöchen Hörisch nazywa światową „religią”⁵⁹. Poza takim wtrąceniami nie sposób znaleźć w *Szkicach* wielu informacji dotyczących materialnego wymiaru podróżowania. Można więc zapytać, jaki cel ma pełnić cykl *Wycieczek*, skoro jego twórca nie chce poświęcać miejsca na opis realiów podróży, ani nie jest skory do mówienia o oglądanych miejscach.

Relacja z podróży bez relacji z podróży, czyli podróż imaginacyjna Klina

Autor *Szkiców* zdaje się rozerwany między wewnętrzną potrzebą podróżowania a dandysowskim marzeniem o odbyciu wojaży bez konieczności ruszania się z miejsca. Jak zauważył Tomasik:

W utworach *fin de siècle*’u środowisko kolejowe nabiera znaczenia, miejsca, gdzie trafia jednostka przegrana, zwichnięta, która musi „pożywać” owoce swej nieopatrności, fałszu i niskiej pychy. Stacje wypełniają nieudacznicy, pragnący wyrwać się z szarości i monotonii. Najczęściej możliwe jest to tylko w marzeniach, które stają się dla bohaterów rodzajem rzeczywistości zastępczej.⁶⁰

Klin, aby uciec od nudy życia, wcale nie musiał więc jechać w podróż, która ostatecznie i tak zawodzi wszystkie jego oczekiwania.

Kaliszewski ma w sobie wiele z dandysa, ale także z flâneura. Z tym drugim łączy go fakt, że jest tak samo wyalienowany. Twórca, jeżdżąc po Europie, jest niezwykle osamotniony i – choć otaczają go ludzie – zawsze

⁵⁹ J. Hörisch, *Orzeł czy reszka. Poezja pieniądza*, przeł. J. Kita-Huber, S. Huber, Kraków 2010, s. 35.

⁶⁰ W. Tomasik, *Ikona...*, s. 27.

mówi o swoim osobistym doświadczeniu, traktując innych jak pozbawiony tożsamości, amorficzny tłum⁶¹. Sam zresztą odwołuje się do figury „nieśpiesznego spacerowicza”. Przebywając w Paryżu, pisze: „Gnała mię nuda i chęć nowości, flanujemy więc bez celu, a jeżeli się uda gdzie uciąć więc bez celu, a jeżeli się uda gdzie uciąć więcej zajmującego gapia – *utere mecum*” (S. 1. 46.) Kiedy zauważa, że w Atenach jest mniej turystów, niż w innych miastach europejskich stwierdza: „Nie ma tu tego nieznośnego rozhoworu sztywnych elegantów i o przesadzonych manierach kobiet *nonchalamment* lornetujących uznane ciekawości; nie ma rzucających się w oczy impertynenckich fizjognomii grubo-pięniężnych o baraním wejrzaniu fortuniarzów niewiedzących gdzie wyrzucać złoto; nie ma i wielu innych postaci co krok spotykanych po środkowej i południowej Europie” (S. 2. 70).

Dawid Osiński, pisząc o relacji podróżniczej Marii Baszkircew, zauważa, że jej podróże, choć były realne, w zapisie zostają przedstawione jako plany, co w efekcie sprawia, iż „to nie tyle samo doświadczenie, co marzenie o doświadczeniu ulega tu przełożeniu”⁶². Podobnie jest w przypadku Klina: jego relacja składa się raczej z opinii niż faktów, nie ma w niej praktycznie żadnych opisów rzeczywistości, które by pretendowały do miana obiektywnych. To bardziej relacja z podróży wewnętrznej, ruchu między opinią, przekonaniem i emocją niż opis rzeczywistego wyjazdu, który dzieje się gdzieś obok, poza tekstem *Szkiców*. Kaliszewski odbywa dwie podróże, jedną fizyczną i materialną, drugą imaginacyjną, jednak obie zawodzą jego oczekiwania. Pierwsza, ponieważ pociąg i inne nowe technologie transportowe pozbawiają możliwości doświadczenia trudu podróży, zmęczenia ciała, a zarazem satysfakcji i uwolnienia od codzienności, które zapewniała podróż tradycyjna. Warto jednak zastanowić się, dlaczego Klin nie doznaje spełnienia dzięki swej podróży w imaginacji.

W *Szkicach* autor opisuje podróże po Europie, a jego myślenie jest typowym myśleniem Europejczyka tamtych czasów, co przekłada się znacząco na podróż w jego wyobraźni. Zauważa Osiński: „Europejskość jest jej [Baszkircew] potrzebna jako proteza intelektualna, багаż kulturowy, do którego może się odwołać, by w ogóle pisać, a więc istnieć”⁶³. Według redaktorów pracy *Europejczyk w podróży 1850–1939* obszary podróży europejskiej to:

⁶¹ Gdyby podjąć próbę analizy tekstu Kaliszewskiego pod kątem występującym w nim osób, należałoby stwierdzić, że autor jest jedyną znaczącą i złożoną postacią. Poza bardzo nielicznymi przypadkami autor nie opisuje jego towarzyszy podróży.

⁶² D. Osiński, *Dandyska w podróży po Europie. Diarystyczny zapis obecności Marii Baszkircew*, w: *Europejczyk w podróży 1850–1939*, red. E. Ihnatowicz, S. Ciara, Warszawa 2010, s. 445.

⁶³ Tamże, s. 451.

Półwysep Iberyjski, będący źródłem inspiracji innych niż muzealne⁶⁴, Włochy, Szwajcaria, Francja – przede wszystkim Paryż, Anglia – głównie Londyn⁶⁵. Są to miejsca, które w czasie swych wycieczek odwiedził autor *Szki-ców*. Jak zwracają uwagę badacze, regiony te w najpopularniejszych relacjach z podróży prezentowane są przez pryzmat różnej rangi piśmiennictwa artystycznego, ponieważ ich autorzy najczęściej byli zarazem twórcami beletrystyki lub przynajmniej jej znawcami⁶⁶. Kaliszewski zwiedzane miejsca także zna z literatury i choć niejednokrotnie dostrzega niezgodność przekonań Europejczyków z rzeczywistością, nigdy nie wychodzi poza obręb poglądów kultury Zachodu, krytykuje utarte reprezentacje, ale nigdy ich nie obala.

Kaliszewski kończy serię opisów wycieczek refleksją nad cywilizacją europejską, wróżąc jej przyszły upadek, do którego miałyby doprowadzić potęga Wschodu, w szczególności Chiny (S. 2. 135). Pisarz nie jest odosobniony w tym myśleniu, które wywodzi się z przekonania o przemieszczaniu się ośrodka światowej potęgi. Pierwotnie miał on znajdować się na Wschodzie, następnie w basenie Morza Śródziemnego, później na Północy, co do dalszego jego losu zdania były podzielone; twierdzono, że przeniósł się do Ameryki Północnej lub na Wschód, jednak nie azjatycki, a rosyjski. To zjawisko w wielu przypadkach motywowano wędrówką rasy aryjskiej, według niektórych podań posiadającą jako jedyną zdolności kulturotwórcze. Inni twierdzili, że posłannictwo dziejowe Ariów dobiega końca i przejmie je rasa żółta⁶⁷. Klin ocenia cywilizację europejską jako niedoświadczoną i najmłodszą (S. 2. 133). Zastanawiając się, co upoważnia Europejczyków do narzucania swoich przekonań innym ludom, pisze: „[...] dotykalny rozwój europejskiego społeczeństwa i postęp nauki. Jaki? czy może anarchie w rządach, tysiące paragrafów w kodeksach, oszustwo w stosunkach, nikczemność charakterów i prostytutka? może zastosowania chemii i fizyki: proch, wódka, para i telegrafy? czy te wynalazki nas tak w dumę wbijają, że sądzimy, iż rasa nasza już na wieczne czasy przeznaczona do przodowania w ludzkości i przeprowadzania w niej swoich idei?” (S. 2. 134).

Kaliszewski jest sceptycznie nastawiony do cywilizacji zachodniej, a tym bardziej do postępu, którego owoce pozwoliły mu (lub przynajmniej znacznie ułatwiły) odbycie podróży. Serię *Wycieczek* opisanych na kartach *Szki-ców* kończy frazą: „Z Europą już skończyłem... Na wschód! do piramid, grot Ellory i Elefanty.....” (S. 2. 136). Warto zastanowić się jednak nad stosunkiem autora do cywilizacji Wschodu.

⁶⁴ E. Ihnatowicz, S. Ciara, *Od redaktorów, w: Europejczyk w podróży...*, s. 9.

⁶⁵ Tamże, s. 10.

⁶⁶ Tamże.

⁶⁷ E. Kuźma, *Mit Orientu i kultury Zachodu w literaturze XIX i XX wieku*, Szczecin 1980, s. 120–121.

Kaliszewski dotarł do Konstantynopola drogą morską, tak jak w wieku XIX najczęściej trafiali tam podróżni⁶⁸. Tadeusz Budrewicz zwraca uwagę, że taki sposób przybycia do miasta i związane z nim niedogodności determinowały doświadczenie poznawcze większości odwiedzających stolicę Imperium Otomańskiego⁶⁹. Biorąc pod uwagę podobieństwo procedur celnych, kwarantannę osób i rzeczy, a także specyfikę pracowników, port konstantynopolski nie różnił się niczym od innych, dlatego: „Łatwiejsza więc była adaptacja w pierwszych godzinach, kiedy zwykle zmęczenie podróży, połączone z przewlekającym się procedurami administracyjnymi, wywołuje irytację i negatywne oceny nowego miejsca”⁷⁰. To właśnie spotyka Klina: „Zanim się ze statku do hotelu dostałem, byłem coś trzykrotnie rewidowany. Pamiętam, że wyjeżdżając z Konstantynopolu tyleż razy toż samo mnie spotkało” (S. 2. 54).

Autor *Szkiców* podczas tego wyjazdu odwiedza azjatycką część miasta. Jak pisze o Stambule Budrewicz: „Podróż do stolicy Turcji była o tyle atrakcyjna, że miasto uważano za centrum, w którym krzyżowały się epoki (pogański antyk i religijne czasy nowożytne), kontynenty (Europa i Azja), kultury (Wschód i Zachód), religie (chrześcijaństwo i islam)”⁷¹. Kaliszewski tak opisuje miejsce, które ma odwiedzić: „Dwadzieścia pięć wieków historii, – szesnaście świetności – skarbnica bogactw, wiedzy, przekonań, walk, uciechy, fanatyzmu i tajemnic haremowych – niewolnica trzech panów: Greka, Rzymianina i Turka – tłusty kąsek, na który ślinka idzie władcom tego świata – to trójimienna gwiazda Bosforu: Bizancjum, Konstantynopol i Stambuł...” (S. 2. 53).

Według niektórych relacji Konstantynopol sprawiał, że podróżni czuli się jak w labiryncie⁷². Gwar, natłok bodźców, sensualizm opisów obfitość barw i kolorów, to kategorie za pomocą, których najczęściej opisywano Wschód, często zaznaczano także odmienność fizyczną i kulturową jego mieszkańców. Jako Europejczyk Kaliszewski w naturalny sposób odwołuje się do kategorii orientalizmu, która w światowej humanistyce pojawiła się za sprawą Edwar-da Saïda – autora słynnej książki z 1978 roku⁷³. Erazm Kuźma, który równoległe doszedł do bardzo podobnych wniosków, pisał, że opozycję Azji i Europy postrzegano jako zakorzenioną w strukturach psychologicznych, filo-

⁶⁸ T. Budrewicz, *Oko w oko z islamem. Europejska tożsamość turysty w: Europejczyk w podróży...*, s. 20.

⁶⁹ Tamże, s. 21.

⁷⁰ Tamże, s. 21.

⁷¹ Tamże, s. 20.

⁷² Tamże, s. 25.

⁷³ E.W. Saïd, *Orientalizm*, przeł. M. Wyrwas-Wiśniewska, Poznań 2018.

zoficznych i kulturowych⁷⁴: „To Zachód stworzył ideę Orientu, do którego tęsknił co najmniej od epoki romantyzmu”⁷⁵. Kaliszewski tą ideą jest wyrażnie zafascynowany, a Wschód zdaje się w nim budzić, grozę połączoną z fascynacją, co pozwala mu się na chwilę wyzwolić się z nudy.

Baszkircew mogła odbyć dandysowską podróż imaginacyjną dzięki swej europejskości i odwoływaniu się do spuścizny kulturowej Zachodu⁷⁶. Kaliszewski rezygnuje z bedekerów, a wyprawa po jego poglądach nie przynosi pożądanego skutku ze względu na ambiwalentny stosunek pisarza do kultury, z której czerpie swe przekonania. Wielokrotnie krytykuje on „starą i stetryczalą” Europę: „Co to jest?... Małe, ciasne, nudne, zarozumiałe, krzykliwe, często głupie, nieraz podłe gniazdo niesfornych ludków, które się popychają, tłuką, biją, drapią po twarzy, zupełnie jak dzieciaki w nieobecności nauczyciela.” (S. 2. 132)

Należy zaznaczyć, że nie chodzi tu jednak o to, iż Kaliszewski nie zgadza się z optyką eurocentryczną i pragnie zanegować jej struktury. Problemem jest raczej to, że nowa, zmodernizowana przez rewolucję przemysłową, rzeczywistość zawodzi jego oczekiwania. Jak pisze Osiński, Baszkircew fascynuje gwar Paryża, dostrzega „ruch Florencji”: „Zapisy te [...] ujawniają owo oszołomienie miastem, feerią kolorów, anonimowością ludzi. Europejskie miasto napędza pragnieniem życia i intensywności”⁷⁷. Kaliszewski nie doświadcza czegoś podobnego. W efekcie jego fizyczna podróż jest niezwykle nudna, a praktycznie każde z miejsc, które widzi zawodzi go, dlatego choć niejednokrotnie przed przyjazdem do danego miasta cieszy się z nadchodzącej wizyty, finalnie zawsze doznaje rozczarowania lub przynajmniej obojętności. Przed przyjazdem do Paryża jest podekscytowany, jednak ostatecznie podsumowuje wizytę słowami, w których czuć nutę rozgoryczenia: „Paryż daje wszystko: naukę, zabawę, doświadczenia, poznanie ludzi, a nawet pieniądze, jeżeli do tego wziąć się umiemy – natchnienia nigdy” (S. 1. 48).

Najbardziej rozczarowujące dla Kaliszewskiego jest zwiedzanie Grecji, źródła cenionej przez niego kultury antycznej. W drodze do Aten autor *Szkiców* wyraża nadzieję związane z wizytą w tym mieście: „[...] za godzinę będę – w Grecji.... Za godzinę! tam gdzie się pieśni Homera rozlegały, gdzie żył Peirykles, Plato, bogowie chodzili sobie jak najzwyczajniejsi śmiertelnicy po łąkach, Afrodytę raczyła się ukazywać bez żenady w najpowabniejszej postaci – za małą godzinę!... Ja, moją własną stopą wejść na wschody Propyle-

⁷⁴ Tamże, s. 119.

⁷⁵ Tamże, s. 120.

⁷⁶ Zob. D. Osiński, dz. cyt., s. 454.

⁷⁷ Tamże, s. 447.

ów, zasiądę w Parthenonie, a oczy moje będą też same oglądać pagórki nieśmiertelnej Attyki, na których spoczywał wzrok największych myślicieli, wieszczów i artystów świata” (S. 2. 62).

Wyobrażenie Kaliszewskiego o świecie antycznym jest ukształtowane przez kulturę i literaturę. Po zobaczeniu Aten stwierdza: „Dosyć widziałem miast rozmaitych, ale wiercie mi, że tak kapitalnie nudnego jak Ateny chyba nigdzie nie znaleźć” (S. 2. 74). Odczucie autora ma coś z bowaryzmu. O częściowym podobieństwie tej postawy do dandyzmu, z którym bywa kojarzony, pisze Osiński. Badacz zauważa, że w obu przypadkach jednostka myśli o sobie, jako o kimś innym, stwierdza też: „W dandyzmie przeżycie zmienności ról i zachowań, zmiana masek, nieustanne podróżowanie jako sposób wyzwolenia z formy natury i więzów konkretnej przestrzeni dokonuje się. Natomiast bowaryzm dotyczy ról niedostępnych doświadczeniu rzeczywistości”⁷⁸. Kaliszewski z pewnością nie wpisuje się w oryginalną definicję postawy bowarystycznej autorstwa Jules’a de Gaultiera, jednak z bohaterką powieści Flauberta, łączy go to, że zaspokojenie pragnień może odnaleźć jedynie w marzeniach, które po urzeczywistnieniu tracą swój status i przemieniają się w element nudnej, męczącej rzeczywistości.



Agnieszka Zgraja (University of Silesia in Katowice)

ORCID: 0009-0002-1236-5755, e-mail: aga.zgraja.2809@gmail.com

“A TRAVEL THAT IS QUITE BORING” – THE TORMENT OF MODERN TRAVEL IN JULIAN KALISZEWSKI’S “SKETCHES”

ABSTRACT

The article is a proposal to interpret Julian Kaliszewski’s travel accounts, which consist of opinions rather than facts, and there are practically no descriptions of reality that would pretend to be objective. It is more of an account of an internal journey, a movement between opinion, conviction and emotion than a description of an actual trip somewhere nearby, outside the text of *Sketches*. Kaliszewski makes two journeys, one physical and material and the other imaginary, but both fail to meet his expectations. The first is that the train and other new transport technologies deprive the possibility of experiencing the hardships of travel, the fatigue of the body, and, at the same time, the satisfaction and release from everyday life that traditional travel provided.

KEYWORDS

Julian Kaliszewski, journey, modernity, orientalism

⁷⁸ Tamże, s. 448.