

Piotr Kulpa\*

# Piekło XIX-wiecznych przemian. Henryk Sienkiewicz o kolei, fabrykach i kopalniach

DOI: <http://dx.doi.org/10.12775/LC.2018.010>

## Wstęp

**XIX** wiek w dziejach ludzkości okazał się momentem, w którym mieliśmy do czynienia ze znacznym przyspieszeniem. Henryk Sienkiewicz żył zatem w czasach zmian i rewolucji. Na otaczającym pisarza świecie swoje największe piętno odcisnęły trzy podstawowe przewroty – rewolucja komunikacyjna, przemysłowa i urbanistyczna. Przedmiotem pracy staną się zwłaszcza dwa pierwsze aspekty XIX-wiecznej rzeczywistości. Już nie natura i nie kultura sprawują władzę nad społeczeństwem. Dominującą rolę przejmują technika. Wynalezienie maszyny parowej zmieniło nie tylko rzeczywistość materialną, ale także sferę przeżyć duchowych. Mechaniczne stają się podróż, praca i życie w mieście. Człowiek w wagonie kolejowym przeistacza się w niewolnika i pełni rolę przesyłki, w kopalni i fabryce jest jedynie trybikiem w wielkiej maszynie do zarabiania pieniędzy, a w mieście okazuje się wyłącznie szarą częścią hałaśliwego i zabieganego społeczeństwa, które dba tylko o materialny zysk. Już na podstawie tych kilku spostrzeżeń łatwo zauważyć, że człowiek w epoce nowoczesności gubi swoją podmiotowość, ulegając procesowi reifikacji. W efekcie goniony za postępem świat bardziej przypomina piekło niż ziemski raj. Sienkiewicz nieco żartobliwie wypowiada się na ten temat w *Listach z podróży do Ameryki*. Litwos pisze o przeświadczeniach, jakoby w jego czasach na świat miał przyjść Antychryst, o czym pisarza zapewniała

---

\* Absolwent filologii polskiej, obecnie doktorant na Uniwersytecie Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy. Główne zainteresowania: nowoczesne przeobrażenia świata z przełomu XIX i XX wieku, twórczość Henryka Sienkiewicza. E-mail: piotrkulpa7@wp.pl.

kuzynka z Wołynia. Innym razem podobnym tropem poszedł jeden z autorów „Kroniki Soblonowskiej”, który doszukiwał się nadejścia apokaliptycznych potworów w kontekście lektury artykułów pozytywistów walczących o postępowe ideały (mowa była m.in. o Prusie i Sienkiewiczu; Sienkiewicz 1978: 6–7). Społeczne przeświadczenia, z których naigrywa się polski noblista, okazały się jednakże istotne. W świadomości wielu ludzi rolę Antychrysta będą pod koniec XIX wieku pełnić nowoczesne przemiany. Z grona tych osób nie można wykluczyć samego Sienkiewicza. Szybki postęp sprawia, że pisarzowi trudno przyzwyczaić się do nowych realiów. Stąd pociąg przypomina mu piekielny korowód, fabryki i kopalnie są rzeczywistym piekłem, a miasto wydaje się hałaśliwym potworem.

Aby mówić o widzialnych znakach nowoczesnych przemian, należy na wstępie zdefiniować samą nowoczesność, która jest pojęciem bardzo szerokim. Nie zamierzam w swojej pracy dokonywać wyczerpującej eksplikacji tego terminu. Chciałbym natomiast mówić o jej przejawach w życiu codziennym, które tak znakomicie potrafił wychwycić Sienkiewicz. Z tego powodu najbliższe mi do rozumienia nowoczesności za Ryszardem Nyczem jako doświadczenia, choć, jak zauważa badacz, doświadczenie nowoczesne odwołuje się w sposób obligatoryjny do doktrynalnych założeń, m.in. przez odczuwanie negatywnych konsekwencji procesu modernizacji, np. dezintegracji, uprzedmiotowienia i ubezwłasnowolnienia człowieka (Nycz 2006: 9). Nycz dodaje, że nowoczesność jako doświadczenie odczuwano w spotkaniach z nowymi w XIX wieku osiągnięciami człowieka, których efektem były zwykle dyskomfort, konflikt, szok i przymus. Spotkanie z nowoczesnymi emblematami zazwyczaj pozostawiało w psychice ludzkiej niezatarte ślady (ibid.: 10–11). W odniesieniu do Sienkiewicza warto dodać, że częstokroć, choć nie zawsze, były to ślady wprost traumatyczne.

## Piekielny korowód, potwór i zaburzony ład – kolej w nowoczesnej wyobraźni

Kolej to zdaniem wielu najważniejszy emblemat nowoczesności, a zarazem jej element, który w sposób najbardziej dosadny i wyrazisty oddziaływał na wyobraźnię Henryka Sienkiewicza. Bardzo trafne z punktu widzenia podejmowanej tematyki są słowa Wojciecha Tomasika, który w XIX-wiecznych pociągach widzi dotkliwie, traumatyczne doświadczenie nowoczesne, a nie romantyczną wzniosłość. Cierpienie jest w jego odczuciu elementem towarzyszącym odkrywaniu nowoczesności. Badacz pisze:

Traumatyczny charakter doświadczenia nowoczesnego nigdzie nie daje o sobie znać dokuczliwiej niż w XIX-wiecznym podróżowaniu pociągiem. To kolej, a nie miasto, jest źródłem cierpień, o jakich nie śniło się wcześniej filozofom. To droga żelazna prowadzi do nowoczesności (Tomasik 2014: 16).

Również na podstawie spostrzeżeń poczynionych przez Sienkiewicza bardzo łatwo zauważyć, że podróż koleją prawie nieodłącznie wiąże się z fizycznym i duchowym cierpieniem, ale i szeregiem infernalnych wizji. W dalszym toku pracy będę usiłował na te zjawiska zwrócić uwagę.

Litwos niejednokrotnie wspomina w swoich zapiskach o chorobach i fizycznym dyskomforcie, jakiego doświadcza w przedziale pociągu. Niemiecki badacz XIX-wiecznych przemian – Wolfgang Schivelbusch podkreśla, że wagon kolejowy stał się w czasach autora *Trylogii* miejscem, które wywoływało wśród podróżnych zupełnie nowe i dotąd nieznanne symptomy chorobowe. Naprzemienne zimno i gorąco, mechaniczne wstrząsy i wibracje oraz ciągle pozostawanie w jednej wymuszonej pozycji to wyznaczniki komfortu podróżujących koleją. A dochodził jeszcze szybko zmieniający się za oknem krajobraz, który męczył nieprzyzwyczajony do tego wzrok. Nieustający hałas negatywnie oddziaływał na słuch. Wszystko razem wpływało zaś na ogólne zmęczenie psychiczne i złe samopoczucie pasażerów (Schivelbusch 1979: 106–109). Tym negatywnym wpływom podróży koleją wyjątkowo łatwo ulegał Sienkiewicz. Najczęstszą dolegliwością, na jaką się skarżył, były silne bóle głowy. Wyjątkowo trudno zliczyć wszystkie wzmianki pisarza na ten temat. Choroba dla Litwosa wydaje się nieodłącznym elementem podróżowania koleją. Z pewnością wpływ na ten stan rzeczy miały choć po części wszystkie wymienione przez Schivelbuscha czynniki. Dla przykładu chciałbym przytoczyć fragment listu do Jadwigi Janczewskiej z 22 września 1888 roku, w którym Sienkiewicz opisuje swoją dokuczliwą wyprawę pociągiem z Paryża do Barcelony.

Wyjechałem z Paryża onegdaj wieczorem i chciałem jechać wprost do Barcelony. Tymczasem po nocy dość dobrej nastał dzień upalny, w wagonie było strasznie gorąco, wskutek czego dostałem jeszcze straszniejszej migreny i po 24 godzinach jazdy musiałem zatrzymać się na ostatniej stacji francuskiej Cerbere, leżącej już w Pirenejach. Wysiadłem tu wczoraj koło siódmej wieczór – głowa mi pękała i miałem mdłości. Dziś wszystko przeszło – i jestem kontent, bo chorować w wagonie to ostatnia rzecz (Sienkiewicz 1996: 573).

Długa podróż w upalny dzień okazała się ponad siły nawet doświadczonego podróżnika. Uczucie gorąca spotęgowane przebywaniem w kolejowym wagonie wywołało u pisarza silny ból głowy i mdłości. Jedynym ratunkiem w zaistniałej sytuacji stało się przerwanie podróży i opuszczenie pociągu, ponieważ Sienkiewicz uznawał to miejsce za najmniej odpowiednie na chorobę. Dolegliwości przeszły bardzo szybko po wyjściu na świeże powietrze. Przerwa w podróży okazała się najlepszym lekarstwem – pozwoliła odetchnąć od spiekoty panującej w kolejowym przedziale.

Gorąco doskwiera podróżnikom nie tylko letnimi miesiącami w krajach śródziemnomorskich. Podobnych wrażeń dostarcza letnia podróż polskim pociągiem. W XIX wieku systemy grzewcze wciąż pozostawiały wiele do życzenia. Siedzenia na polskiej kolei podgrzewano od dołu, przez co pasażer odczuwał nie tylko gorąco – miał wrażenie, że jest naczyniem postawionym na żywym ogniu.

Wkrótce w wagonach zrobiło się tak gorąco, że niepodobna było wysiedzieć. Wagony nasze, jak wiadomo, ogrzewane są od spodu siedzeń, skutkiem czego od czasu do czasu zdawało mi się, że jestem imbrykiem siedzącym na samowarze.

- Ciepło, panie, co? – rzekł do mnie nader okrągły staruszek, jedyny mój towarzysz w wagonie, który nie mogąc wytrzymać, unosił się ciągle na siedzeniu.
- O, ciepło!
- Pewno rozboli mnie głowa (Sienkiewicz 1987: 13).

Podróżni smażą się jak w piekle, odczuwają ogromne gorąco, które niechybnie musi skończyć się bólem głowy. Złudnym ratunkiem jest nieustanne podskakiwanie na siedzeniu, ale, co oczywiste, przed ciepłem ognia takie zabiegi podróżnych nie uratują. Gorąco wywołuje bóle głowy i mdłości, jednak kiedy zimą opuszcza się rozgrzany do granic możliwości przedział, to gwałtowna zmiana temperatur może doprowadzić także do licznych przeziębień, które zdaniem Sienkiewicza stały się częstsze od momentu wynalezienia tego nowego środka transportu. Do Janusza Dmochowskiego Litwos pisze, że „łatwo się teraz ludzie przeziębiają, zwłaszcza na kolejach!” (Sienkiewicz 1977: 220).

Jak widzimy, diagnoza Schivelbuscha związana z nowymi symptomami chorobowymi wywołanymi przez kolej bardzo bezpośrednio odnosi się także do autora *Trylogii*. Kolejny z przykładów potwierdzających obserwacje niemieckiego badacza odnajdziemy w noweli *We mgle*. Schivelbusch pisał o hałasie i drganiach, które w pociągu nie pozostają bez wpływu na samopoczucie człowieka, mogąc oddziaływać na jego ciało, ale także psychikę. W utworze Sienkiewicza Gabriel w kolejowym przedziale bije się z własnymi myślami. Istotne, że miejsce, w którym przebywa, ma wyraźny, destrukcyjny wpływ na jego proces myślowy. Narrator w ten oto sposób komentuje to zjawisko: „Myśli i wrażenia poczęły mu bezładnie napływać do głowy, drgać, zbiegać i rozbiegać się, mieszać i przeskakiwać się nawzajem. W uszach huczał mu turkot kół wagonu, oddech lokomotywy, szwargot podróżnych Żydów” (Sienkiewicz 1976b: 357). Bohater stara się zebrać myśli, ale stan jego umysłu jest w pewien sposób zdeterminowany przez przebywanie w poruszającym się pociągu. Kolejowe drgania i hałas wywołany przez pracującą maszynę i pasażerów w pewien sposób przejmują władzę nad jego świadomością i sprawiają, że proces myślowy nie kończy się wyciągnięciem wniosków, lecz dezorientacją, pomieszaniem i emocjonalnym rozedrganiem. Warto przytoczyć tutaj jeszcze jeden fragment, w którym odgłosy wydawane przez pociąg znacząco wpływają na myśli Felicjana i Gabriela. Litwos pisze: „przykre i dziwne wrażenie, jakie uczyniły na chłopcach ostatnie [...] słowa, rozproszył dopiero świst lokomotywy” (ibid.: 355–356). Łatwo zaobserwować, że i w tym przypadku hałas wytwarzany przez lokomotywę stał się czynnikiem, który w jednej chwili odwrócił ludzkie myśli. Okazuje się więc, że fizyczny wpływ, jaki wywiera na jednostkę kolej przez wydawane dźwięki i wywoływane wstrząsy, niejednokrotnie jest w stanie przerodzić się w problemy odnoszące się do sfery psychiki, co bardzo trafnie dostrzegali Sienkiewicz. Huk i drżenie potrafią dogłębnie przeniknąć fizyczność i umysł podróżnika, o czym przekonujemy się również na podstawie spostrzeżeń poczynionych przez pisarza w Ameryce. Podczas tygodniowej wyprawy koleją Dwóch Oceanów Litwos miał tak bardzo przywyknąć do hałasu i wstrząsów, że kilka nocy po podróży nie mógł usnąć „bez zwykłego kolejowego huku i zwykłego kolejowego drżenia” (Sienkiewicz 1987: 88). Ta na pozór prozaiczna refleksja daje nam pewne wyobrażenie o sile, z jaką kolej może oddziaływać na człowieka nie tylko w momencie podróży, ale i wiele czasu po niej.

Właśnie tym problemem zajmował się Schivelbusch, a rozwijał go w odniesieniu do zjawiska kolejowych katastrof. Sienkiewicz nie był człowiekiem, który akurat szczególnie

obawiałby się przytrafiających się pociągom wypadków. W *Listach z podróży do Ameryki* Litwos pokusił się nawet o zaskakujące stwierdzenie, że uwielbia wszystkie wypadki, jakie przytrafiają się na kolei (ibid.: 27). Mimo to warto jednak omówić problem wpływu nowoczesnych katastrof na psychikę ludzką, choćby z powodu dostrzeżenia przez Sienkiewicza zależności między nowym, zmechanizowanym środkiem transportu a ludzką fizycznością i duchowością oraz przez wzgląd na obecność tego wątku w polskiej świadomości epoki nowoczesności.

Schivelbusch podkreśla, że nowoczesny techniczny wypadek jest w XIX wieku zjawiskiem nowym, ponieważ jego przyczyn należy doszukiwać się w rozwoju przemysłu i ogólnym wykorzystaniu techniki samej w sobie, co w pewien sposób zerwało z panującym wcześniej ładem (Schivelbusch 1979: 119). Niemiecki badacz odnotowuje dalej zaskakujący związek między doświadczeniem kolejowej katastrofy a jej oddziaływaniem na sferę psychiki, pisząc:

Niszczycielska przemoc wypadków kolejowych ukazuje nie tylko fizyczne wyniszczenie aparatury technicznej i podróźnych, ale skutkuje również czymś innym. U licznych ofiar wypadków, które nie odniosły ran lub doznały tylko niewielkich obrażeń, po pewnym czasie występują objawy psychicznego i fizycznego rozstrojenia, które często prowadzi do całkowitej niezdolności do pracy, a w niektórych przypadkach do śmierci (Schivelbusch 1979: 121; tłum. własne)<sup>1</sup>.

Te interesujące objawy stały się przedmiotem badań medycyny, odkąd na towarzystwa kolejowe nałożono obowiązek ponoszenia odpowiedzialności cywilnej – w Anglii doszło do tego w 1864, natomiast w Niemczech w 1871 roku. Okazuje się, że przerażająca katastrofa z udziałem pociągu na tyle mocno potrafiła utrwalić się w psychice ofiar wypadku, że mogła ona całkowicie zdeterminować późniejsze ich życie, mimo że osoby te nie poniosły żadnych obrażeń. Omawiane doświadczenie bywało na tyle silne, że mogło nawet doprowadzić do ludzkiej śmierci niezwiązanej bezpośrednio z wypadkiem. Przykładów tego zjawiska nie trzeba daleko szukać. W 1900 roku katastrofie kolejowej uległ Władysław Reymont, w wyniku czego zdecydowanie bardziej niż fizycznie ucierpiał na psychice. W pewnym momencie pojawiły się nawet wątpliwości, czy po tym wydarzeniu będzie nadal zdolny do pracy umysłowej (Tomasik 2007: 77). Tego typu objawy chorobowe to z pewnością, jak określa to Schivelbusch, „Hochinteressanten Erklärungsmodell des Seelenlebens in der Moderne” („bardzo interesujący model wyjaśnienia życia duchowego w nowoczesności” – Schivelbusch 1979: 122; tłum. własne). Jej pełnoprawnym uczestnikiem był Henryk Sienkiewicz, dlatego opisane zjawiska przynajmniej częściowo musiały oddziaływać także na jego myśli i odczucia, współtworząc przepełnione infernalną metaforyką opisy kolei.

Wojciech Tomasik mówi w odniesieniu do kolejowego przedziału o nowoczesnym zniewoleniu. Przedziały pociągów były początkowo zamykane na klucz od zewnątrz, co „stanowiło [...] w drugiej połowie XIX wieku ważny problem kulturowy” (Tomasik 2014: 120). Bolesnie doświadczył tego m.in. Wokulski, jeszcze zanim dotarł do Skierniewic, cierpiąc psychicznie w zamkniętym wagonie. Schivelbusch z kolei mówi o obecnym

<sup>1</sup> W oryg.: „Die destruktive Gewalt der Eisenbahnunfälle zeigt sich nicht nur in der physischen Vernichtung der technischen Apparatur und der Reisenden, sie wirkt auch noch anders. Bei zahlreichen Unfallopfern, die keine bzw. nur geringfügige Verletzungen erlitten haben, treten nach einiger Zeit Symptome psychischer und physischer Zerrüttung auf, die oft zu vollkommener Arbeitsunfähigkeit, in manchen Fällen zum Tode führen”.

w XIX-wiecznej świadomości strachu przed izolacją w zamkniętym na klucz przedziale zwłaszcza podczas wykolejenia się pociągu, ale także – o obawie dotyczącej przebywania z innymi podróżnymi sam na sam (Schivelbusch 1979: 75). Dość łatwo można było trafić na przestępców lub po prostu doświadczyć nieprzyjemności związanych z podróżą w kolejowym przedziale – rodzaju wypełnionego po brzegi pomieszczenia, swoim wyglądem przypominającego poruszającą się na kółkach celę. Tłum ludzi ściśnięty na niewielkiej przestrzeni był wystarczającą zachętą do działania dla złodziei. Pasażerowie starali się możliwie dobrze przed tymi niebezpieczeństwami zabezpieczyć. Zamożniejsi z nich często wykupywali wszystkie miejsca w przedziale, inni natomiast podróżowali często uzbrojeni. Podobnie starał się postępować Sienkiewicz, ale i on podczas podróży z Paryża do Barcelony został najprawdopodobniej okradziony.

Wyjeżdżając z Paryża, wahalem się, czy nie kupić rewolweru [...]. Koniec końcem nie kupilem [...]. Otóż, minąwszy Portbou, gdzie jest granica i rewizja, nie znalazłem ani guzika, ani pugilaresu. Tłok tam był wielki i pewno mi ukradziono (Sienkiewicz 1996: 574).

Dworce i pociągi w epoce nowoczesności były zazwyczaj przepelnione, ponieważ podróż stała się dobrem dostępnym dla wszystkich. Demokracja dochodziła do głosu zwłaszcza na kolei. W jednym wagonie często spotykali się już przecież przedstawiciele wszystkich grup społecznych i typów ludzkich – od uczciwych arystokratów po wyrachowanych złodziei. Rozdźwięk ten jest widoczny nie tylko przy okazji zdarzających się często kradzieży, ale także w zwykłej podróży w styczności z odległymi społecznie, przez co obcymi sobie grupami ludzi. Niedogodność ta była potęgowana przez charakterystyczne ukształtowanie przestrzeni na kolei. Schivelbusch podkreśla, że w XIX wieku „[d]ie Sitzanordnung im Abteil zwingt die Reisenden in ein Verhältnis, das für sie nicht mehr lebendiges Bedürfnis sondern peinlicher Zwang ist” („porządek siedzenia w przedziale zmusza podróżujących do stosunków, które nie są żywą potrzebą, lecz przykrym przymusem” – Schivelbusch 1979: 71; tłum. własne). Konieczność znoszenia niechcianego towarzystwa podczas podróży była wyjątkowo nieprzyjemna zwłaszcza podczas wyprawy odbywanej w jeszcze bardziej zatłoczonym niż pozostałe, a przez to często dusznym i brudnym wagonie trzeciej klasy. Takiej podróży doświadczyli bohaterowie noweli *We mgle*.

Na sali panował jednak duży natłok, a wagon trzeciej klasy, do którego dostali się chłopcy, zapchany był podróżnymi, po największej części Żydami. [...] Towarzystwo, w którym jechali, nie razilo ich w teorii bynajmniej, czuli jednakże, że między ich własną wewnętrzną egzaltacją a tym napelniającym wagon ohydny szwargotem, którego treścią mogły być tylko zyski pieniężne, leży przepaść. Odrapane i brudne wnętrze wagonu, mdłe światło okopconych olejnych lamp i duszna atmosfera napelniała ich na wpółświadomym, ale gnębiącym poczuciem lichoty życia (Sienkiewicz 1976b: 353–353).

Tłok wpływa wyraźnie negatywnie na samopoczucie podróżnych. W teorii kolej stała się emblematem nowoczesnych, egalitarnych przemian, jednak w praktyce bariery społeczne były o wiele trudniejsze do przekroczenia. Podziały uwidaczniały się zwłaszcza wtedy, kiedy niewygodą potęgowała rozdrażnienie pasażerów. Przepelniony, brudny i duszny wagon zamiast łagodzić, wyostrza społeczne antagonizmy i nie należy się temu zjawisku dziwić. W dalszej części utworu czytamy, że podczas nocnej podróży koleją podróżni

są jeszcze bardziej utrudzeni. W dusznym, przepelnionym wagonie niełatwo zasnąć. Czas dłuży się do granic możliwości. Świeże powietrze wpada do przedziału wyłącznie podczas przystanków na stacjach kolejowych. Pasażerowie są odurzeni tą atmosferą. Wszystko to sprawia, że zmysły chłopców „pod wpływem znużenia i jednostajnego odgłosu maszyny poczęły dębieć” (ibid.: 354). Niewygoda negatywnie odbija się na psychice podróżnych. Można powiedzieć, że właśnie przez odczuwanie wielkiego dyskomfortu podczas przemieszczania się, bohaterowie noweli *We mgle* stają się na wskroś nowocześni. Bardzo celne wydaje się w tym kontekście spostrzeżenie Wojciecha Tomasika, który stwierdza, że „to w wagonie (bardziej niż na ulicy) czuło się, że przejście do nowoczesności jest »ciasne i niewygodne«” (Tomasik 2014: 38).

Także bohaterowie noweli *Na jasnym brzegu* trafiają do wyjątkowo zatłoczonego pociągu, dlatego są zmuszeni jechać w wagonowym korytarzu. Podróż koleją ich zdaniem to „prawdziwy exodus”.

Świrski spojrzal na Kresowicza, jakby chcąc się przekonać, czy nie mówi w gorączce, ale tymczasem doszli do kolejowego dworca, na którym roilo się od ludzi.

Goście nicejscy wyjeżdżali, jak zwykle, rano do Monte Carlo. W chwili, gdy Świrski kupował bilet, Wiadrowski spostrzegł go i zbliżył się ku niemu.

– Dzień dobry! – rzekł. – Do Monte?

– Tak jest. Masz pan już bilet?

– Mam miesięczny. Będzie nam ciasno w pociągu.

– Pojedziemy w korytarzu wagonowym.

– To prawdziwy exodus? co? (Sienkiewicz 1976c: 294).

Podróż koleją odbywa się na gigantyczną skalę. To wielka wędrówka ludów, która dosadnie daje się odczuć swoją ciasnotą i niewygodą. Wiadrowski uznaje kolej za wierne odzwierciedlenie rzeczywistości przełomu wieków. Zatłoczone pociągi są także znakomitym punktem wyjścia do snucia filozoficznych refleksji. Wydaje się, że równie dobrym jak niegdyś kwestia prawdy, dobra, piękna i szczęścia.

– Jaki to wierny obraz życia ... na złamanie karku! – rzekł Wiadrowski.

– Co jest tym wiernym obrazem?

– Ten pociąg. Mógłbym nad tym filozofować aż do śniadania (Sienkiewicz 1976c: 295).

Nowym źródłem filozoficznych rozważań stają się więc zjawiska kształtujące epokę nowoczesności, zaś głównym tematem do przemyśleń okazały się zrewolucjonizowane w XIX wieku kategorie czasu i przestrzeni, które zyskują charakter bardziej racjonalny, ale jednocześnie ograniczający wolność jednostki i degradujący jej podmiotowość. Słusznie stwierdza Ryszard Nycz, że za nowoczesność trzeba zapłacić „niemałą wszakże cenę: podporządkowania człowieka i wspólnoty normom instrumentalnej racjonalności. Podporządkowanie życia jednostkom abstrakcyjnie mierzonego czasu i funkcjonalnej organizacji przestrzeni [...]” (Nycz 2006: 10). W swoim dalszym wywodzie badacz pisze, że nowoczesne doświadczenie często zyskuje charakter szoku, konfliktu czy wykluczenia, co może pozostawić w psychice człowieka ślady, których nie da się wymazać z pamięci. Spostrzeżenie to wydaje się wyjątkowo celne w odniesieniu do Sienkiewicza i innych przedstawicieli jego epoki. Podróż koleją to dla wielu wydarzenie częstokroć bardzo bolesne, któ-

re wywołuje w zbiorowej świadomości skrajnie negatywne wyobrażenia o nowoczesnych środkach lokomocji. Nierzadko są to apokaliptyczne wizje, w których nowoczesne wynalazki współtworzą piekielną scenierię. Łatwo dostrzec ten motyw w XIX-wiecznych opisach kopalń, fabryk i miast, o czym będzie mowa nieco później, ale jest on obecny zwłaszcza w opisach kolei. Pędzącemu pociągowi towarzyszy drażniący słuch hałas oraz silnie oddziałujący na wzrok widok pary, iskier i mechanicznego ruchu maszyny. Sienkiewicz tak oto opisuje przejeżdżający z dużą prędkością przez stację skład kolejowy:

Tymczasem odgłos zbliżał się, doszedł do zenitu i nagle ujrzelśmy pociąg wypadający z lasu. Dziwny to był widok na tej pustyni! Tłoki maszyny, widziane z daleka, poruszały się z szybkością, jakby nogi jakiegoś potwora, paszcza jego ziała kłębami dymu. Była w tym jakaś niepojęta siła, jakaś wściekłość; cały pociąg wydawał się jak olbrzymie zwierzę goniące na oślep za łupem. Nie biegł, ale rwał naprzód, jak wichur albo huragan. Przeleciał na kształt jakiegoś piekielnego korowodu, dysząc, dzwoniąc i hucząc, wpadł na równiny stepowe i leciał dalej, aż zniknął wreszcie w stepach w kierunku Los Angeles (Sienkiewicz 1987: 280).

Pociąg to bestia, która nie biegnie, lecz rwie naprzód jak huragan. Nie pokonuje konkretnej odległości, ale ją pożera. Kolej zrewolucjonizowała XIX-wieczną rzeczywistość, pozytywnie wpływając na jej kształt, jednak w pierwszych latach jej funkcjonowania w obiegowej świadomości istniał wciąż ciężki do przezwyciężenia lęk przed potęgą napędzanej parą i iskrami maszyny. Na cichym, bezludnym stepie ten widok musiał wyrzucić ogromne wrażenie na człowieku, który nie był przyzwyczajony do podobnych zjawisk. Świat natury, choć często imponował swoją drapieżnością, nigdy nie był w stanie z tak wielką siłą oddziaływać na ludzką wyobraźnię. Czujny obserwator, chcąc opisać ten niecodzienny widok, musiał więc zdobyć się na porównanie wykraczające poza obserwowalną za pomocą zmysłów rzeczywistość. Kolej została zatem przez Sienkiewicza przyrównana do piekielnego korowodu, na czele którego stał zionący parą potwór. W innym miejscu autor *Trylogii* w podobny sposób opisuje lokomotywy odśnieżające tory. Te „potwory” nie są już aż tak przerażające jak wcześniej. Odczucie grozy łączy się tu z radością. W czasach Litwosa maszyny toczące zwycięskie boje z naturą budziły bowiem częściej podziw niż strach<sup>2</sup>, choć z pewnością ten ostatni nie został jeszcze całkowicie wyparty. Potęga lokomotyw, zwłaszcza po zmierzchu, wciąż wywołuje na obserwatorach nieklamane wrażenie.

Nigdy nie zapomnę tej chwili, gdy nadeszły. Był już wieczór [...]. Nagle usłyszeliśmy z dala lokomotywy, a wkrótce ujrzelśmy je w pomroce. Był to raczej cały pociąg złożony tylko z maszyn. Pierwsza z nich, uzbrojona olbrzymim pługiem, cała obsypana śniegiem, nosiła na sobie wyraźne znamiona ciężkiej pracy. Zbliżały się bijąc we dzwony, hucząc, gwizdząc, sypiąc snopami iskier z kominów i buchając kłębami dymu. Ten gwar, bicie we dzwony, szum pary i odgłos gwizdania dziwnie majestatyczne sprawiały wrażenie. Zdawało się, że czarne te potwory święcą w ten sposób tryumf, że są to odgłosy radości po trudnej walce i zwycięstwie; zdawało się, że lokomotywy są zmęczone i zziębnięte, wściekle jeszcze po walce, ale pijane własną siłą i radosne. Sądzilbyś, że żyją i czują, a owe odgłosy tryumfu powiększały jeszcze złudzenie. Jakaś nieopi-

<sup>2</sup> Kolej w XIX wieku bardzo często stawiała się symbolem zwycięstwa techniki nad naturą. Tę zwycięską dla ludzkiej myśli naukowej walkę obserwował Sienkiewicz, ale – dla kolejnego przykładu – także Kraszewski, który uznał, że kolej w Alpach należy „pomysłem i wykonaniem do najpiękniejszych zwycięstw człowieka nad naturą” (Kraszewski 1866: 49).



sana potęga biła od tego czarnego korowodu maszyn i kominów, który przesunawszy się koło nas [...] niki i topniał z wolna w ciemnościach jak nocne olbrzymie widziadło (Sienkiewicz 1987: 130).

Odśnieżające tory lokomotywy zdają się toczyć zwycięską walkę z naturą. Nowoczesna maszyna trzyma w ryzach władzę nad światem przyrody. Co ciekawe, pociąg będąc odzwierciedleniem osiągnięć techniki, ulega w zacytowanym opisie animizacji. Walcząc z naturą, staje się w pewien sposób jej częścią. Lokomotywy wyglądają na zmęczone, są zziębnięte, wściekłe i radosne jednocześnie. Po raz kolejny pociąg zostaje określony potworem, ale i zjawą – nocnym widziadłem. W nocnej scenerii pędząca kolej wydaje się czymś całkowicie nierealnym – majestatycznym i jednocześnie groźnym.

Równie wyjątkowe tło dla obserwacji kolei kreuje świat podziemi. Wojciech Tomasik stwierdza, że „tunel to zarazem przestrzeń esencjonalnie nowoczesna, jeden z najczytelniejszych symboli kulturowych XIX wieku, materializacja idei postępu, świadectwo mariażu nauki i technologii” (Tomasik 2014: 216). W tym kontekście interesujące jest spostrzeżenie, że wejście do londyńskiego metra nasuwa Sienkiewiczowi skojarzenie z jamą, za którą znajdują się schody wiodące w dół. Wydaje się, że wejście na peron kolejowy przypomina bramy piekła, które w zbiorowej świadomości znajdują się pod powierzchnią Ziemi. Podczas podróży koleją podziemną w powietrzu unosi się woń siarki i węgla wywołująca duszności. Odgłos pracującej maszyny jest zupełnie inny. Półmrok oraz brak punktów odniesienia za oknem wagonu potęgują poczucie dezorientacji i zagubienia. Lęk wobec kolei odczuwany na powierzchni, w podziemiach wydaje się znacznie spotęgowany. Jürgen Osterhammel pisze, że w XIX wieku największe metropolie tworzyły tajemniczy świat, który znajdował się pod wieloma z nich. Sieć wodociągów, kabli i przede wszystkim kolejowych tuneli otwierała przed ludźmi nieznane przestrzenie. Istnienie tej nowej, podziemnej rzeczywistości dawało asumpt do fantazji związanych z lękiem i chęcią ucieczki na powierzchnię (Osterhammel 2013: 327). Aby właściwie zrozumieć to zjawisko, warto przytoczyć wspomnienie spisane przez Sienkiewicza po londyńskiej wyprawie podziemną koleją.

Czym dla Paryża są omnibusy jeżdżące na wszystkie i we wszystkie strony, tym dla Londynu podziemne koleje żelazne. Rozchodzą się pod całym miastem; biegną pod domami, pod ulicami, pod Tamizą. Przechodzimy nad jakąś obszerną jamę w kamienicy, w której to jamie widać schody wiodące w dół. [...] Mdle światelka lamp oświetlają całą scenę. Pociąg biegnie jak szalony! Lokomotywa huczy zwyczajnie jako w podziemiu. Powietrze jest duszne, napelnione wonią węgla i siarki: zaczyna nam brakować oddechu [...] Nie wiem, gdzie jesteśmy i gdzie wysiąść należy (Sienkiewicz 1987: 33–34).

Kolej wciąż zdobywa nowe przestrzenie. Inteligentny podróżnik w XIX wieku wie, że na świecie istnieje już niewiele miejsc, które nie mogłyby zostać skolonizowane przez człowieka w epoce pary i żelaza. Pociągiem z zadziwiającą szybkością można zdobywać podziemia i niebezpieczne górskie przełęcze. Nie bez powodu w zbiorowej wyobraźni funkcjonował model kolei toczącej zwycięską walkę z czasem i przestrzenią. Znakomicie dostrzega to zjawisko Wolfgang Schivelbusch, który pisząc o tym przeświadczeniu, stwierdza, że „[d]ie Eisenbahn, die als Raum und Zeit vernichtende Kraft auftritt, wird immer wieder als Projektil beschrieben” („kolej, która przejawia się jako druzgocąca przestrzeń i czas siła, wciąż jest opisywana jako pocisk” – Schivelbusch 1979: 52; tłum. własne). Jak stwierdza

badacz, pędzący pociąg często jest charakteryzowany jako wystrzał z krajobrazu. Wzrok i słuch nie są przyzwyczajone do odbioru tego typu wrażeń, co pobudza ludzką wyobraźnię. Choć Sienkiewicz nie posługuje się bezpośrednio tym porównaniem, to jednak bardzo łatwo odnieść je do jego wizji, które zostały wyżej zarysowane.

Warto było przytoczyć spostrzeżenie Schivelbuscha również dlatego, że metafora określająca kolej samą w sobie wskazuje także na jej następne, tym razem złowrogie zastosowanie dostrzegane przez Litwosa. Chodzi tu mianowicie o wykorzystywanie pociągów podczas prowadzenia działań wojennych. Na ziemiach polskich kolej żelazna była poważnie eksploatowana już podczas powstania styczniowego, o czym przekonuje Stanisław Łaniec pisząc, że „koleje żelazne na terenach objętych powstaniem styczniowym odegrały poważną rolę w walce zbrojnej i pracy konspiracyjnej. Ówczesny masowy i szybki transport wykazywały obie walczące strony, choć polska sieć kolejowa w 1863 roku była jeszcze słabo rozbudowana” (Łaniec 1974: 5). Literackie opisy używanej podczas wojny kolei zamieścił Sienkiewicz zwłaszcza w *Bartku Zwycięzcy*. Jej obecność jest w noweli wyjątkowo silnie wyeksponowana. Już same odgłosy wydawane przez przygotowany do odjazdu pociąg świadczą w opinii narratora o zbliżającej się wojnie. Na kartach utworu czytamy:

Rozlega się dzwonek: świst! z dala słychać gwałtowny oddech lokomotywy. Coraz bliżej, wyraźniej. To wojna zdaje się przybliżać.

Drugi dzwonek! Dreszcz przebiega wszystkie piersi. Jakaś kobieta poczyna krzyczeć: „Jadam! Jadam!”. Woła ona widocznie swego Adama, ale kobiety podchwytną wyraz i wołają: „Jadą! [...] Wojska widocznie jak mrowia. Na węglarkach czernieją posępne, podługowate ciała armat; nad otwartymi wozami jeży się las bagnatów. Widocznie kazano żołnierzom śpiewać, bo cały pociąg aż dygoce od silnych głosów męskich. Jakaś siła i potęga bije od tego pociągu, którego końca nie dojrzeć (Sienkiewicz 1976a: 305).

Wynalezienie kolei żelaznej ułatwiło przemieszczanie żołnierzy i sprzętu wojskowego na niespotykaną dotąd skalę. Od pociągu bije siła i potęga zniszczenia. Na większości stacji składy kolejowe zatrzymują się na dłużej, ponieważ z wojną związany jest wzmożony ruch pociągów, które nadjeżdżają ze wszystkich stron, by dowieźć kolejnych ludzi na front. Stojąca na dworcu kolej doprowadza do rozpaczki kobiety – niepewne swojego losu. Odczuwany strach przywodzi na myśl interesujące skojarzenia. W pewnym momencie pociąg zdaje się oddychać „jak smok, zionąc pod siebie strumienie pary”. Właśnie wtedy „lament kobiet dochodzi do najwyższego stopnia” (ibid.: 306). Śpiewający żołnierze są w o wiele lepszym nastroju – po pierwszych chwilach niepewności ze spokojem jadą w nieznaną. Pociągi przybywające na linię frontu kursują jednak w obie strony. Wciąż przywożą zdolnych do walki żołnierzy, ale jednocześnie ewakuują rannych z pola bitwy. Ten widok dotyka Bartka, który na dworcu kolejowym pierwszy raz w życiu poznaje prawdziwe oblicze wojny.

O ile z Pogńębina wszyscy wyjeżdżali smutni, o tyle teraz pełni są zapału i ducha. Pierwszy pociąg z pierwszymi rannymi przybywającymi z Francji psuje jednak to dobre usposobienie. Staje on w Deutz i stoi długo, by przepuścić te, które śpieszą na plac boju. Ale nim wszystkie przejdą przez most do Kolonii, potrzeba kilku godzin czasu. Bartek leci razem z innymi oglądać chorych i rannych. Niektórzy leżą w zamkniętych, inni dla braku miejsca w otwartych wagonach, i tych można widzieć dobrze. Po pierwszym spojrzeniu duch bohaterski Bartka ulatuje znowu na ramię (ibid.: 313).

Można powiedzieć, że podczas wojny kolej pełni rolę taśmy produkcyjnej śmierci. Na front wciąż dostarcza gotowych do walki młodzieńców, a odbiera już niezdarnych do militarnego wykorzystania żołnierzy dotkniętych wojną. Dobrze, gdy są jeszcze żywi. Kolej zwiłokrotniła mobilność wojsk. Wymiana żołnierzy stała się o wiele prostsza, więc łatwiejsza okazała się również śmierć. Pole bitwy bardzo szybko zamieniało się w morze krwi. Z niespotykaną prędkością w towarzystwie zachodzącego słońca pociąg przybliżał żołnierzy do walki o własne życie. Sienkiewicz pisze:

Tymczasem pociąg fukał, huczał i leciał w dal. Co stacja przyczepiano nowe wagony i lokomotywy. Co stacja widać było tylko pikielhauby, armaty, konie, bagnety, piechurów i chorągiewki ułanów. Zapadał z wolna pogodny wieczór. Słońce rozlało się w wielką czerwoną zorzę, wysoko na niebie unosiły się stada drobnych, lekkich obłoków o brzegach poczerwieniałych od zachodu. Pociąg wreszcie przestał brać ludzi i wagony na stacjach, trząsł się tylko i leciał naprzód w ową jasność czerwoną, jakby w morze krwi (ibid.: 307–308).

Trudno dostrzec w tych opisach wspomniany na początku rozdziału podziw i zachwyt wobec kolei odnotowywany przez niektórych badaczy. Z większości poczynionych przez polskiego noblistę obserwacji wynika, że kolej jest najczęściej rozpatrywana jako wynalazek, który zaburzył panujący w społeczeństwie ład, stąd pociąg przypomina częstokroć dzikie zwierzęta, szalone bestie i groźne potwory. Podróż koleją oznacza niewygodę, ograniczenia i liczne nieprzyjemności. Niesie śmierć ludziom, a także potrącanym często zwierzętom (Sienkiewicz 1987: 291). Ostatecznie mimo swoich licznych minusów kolej jest w oczach Sienkiewicza wynalazkiem wyjątkowo potrzebnym. Pisarz doceniał jej korzystny wpływ na rozmaite dziedziny życia. Strach przed nią z biegiem lat wraz z rozwojem techniki coraz łatwiej przezwyciężyć. Nowoczesne osiągnięcia, jak słusznie odnotowuje Tomasz Sobieraj, kształtowały się w sposób bardzo gwałtowny, co sprawiało, że „wywoływały one poczucie niestabilności świata, oprócz wielkich nadziei rodziły także lęk” (Sobieraj 2012: 52). Podróże stają się jednak wciąż bardziej bezpieczne i wygodne. Dowodem na te słowa może być list Sienkiewicza do Jadwigi Janczewskiej z września 1887 roku. Litwos opisuje w nim podróż luksusowym pociągiem Orient Express, który od 1883 roku pokonywał drogę z Paryża do Stambułu. Autor *Trylogii* zachwala saloniki z wygodnymi kanapami, restaurację, komfortowe toalety, bezpieczne przejścia między wagonami oraz brak tłoku i nadmiernego gorąca wywołanego paleniem w pociągowych piecach. Cały opis podsumowuje słowami: „wszystko razem jest wielka dogodność” (Sienkiewicz 1996: 436–437). Wyobrażenie pociągu jako bestii zniknie więc wtedy, kiedy najważniejszy wynalazek nowoczesności zostanie odpowiednio udoskonalony. Na to zjawisko zwraca uwagę Schivelbusch, który pisze, że po pewnym czasie funkcjonowania kolei strach powoli zanikał, a wraz z rozwojem techniki został ostatecznie niemal całkowicie wyparty (Schivelbusch 1979: 143).

# Fabryki i kopalnie – dalszy ciąg XIX-wiecznego piekła

Według Jürgena Osterhammela XIX wiek śmiało można nazwać stuleciem węgla. To on napędzał pracę kolei, fabryk i kopalń, w których był wydobywany, oraz wpływał na obraz większości miast. Niemiecki badacz zwraca także uwagę na słowa Wilhelma Ostwalda – laureata Nagrody Nobla w dziedzinie chemii, który na początku XX wieku stwierdził, że każda rewolucja kulturowa spowodowana jest nowymi warunkami energetycznymi, a takie zostały stworzone zwłaszcza w drugiej połowie XIX stulecia, kiedy to wystarczająco dobrze udoskonalono technologię przemysłowego wykorzystania węgla (Osterhammel 2013: 866–870). Pozyskiwanie i spalanie czarnego złota na szeroką skalę można więc uznać za początek narodzin kultury epoki nowoczesności.

W jaki sposób węgiel wpłynął na wyobraźnię w nowej kulturze zdeterminowanej rewolucją energetyczną? Jak zostało już wcześniej zasugerowane, piekielne wizje Sienkiewicza spisywane w odniesieniu do kolei mają swój dalszy ciąg w opisach fabryk i kopalń. Wszystkie najważniejsze emblematy nowoczesności w drugiej połowie XIX wieku, poza podziwem, wciąż budzą bowiem strach. Produkcja i wydobycie za pomocą maszyn sprawiają, że robotnicy są coraz bardziej wyzyskiwani i coraz mniej potrzebni na swoich stanowiskach pracy. Wytwarzanie i pozyskiwanie wszelkich dóbr zyskuje cały czas wciąż bardziej niehumanitarny charakter. Sytuacja nowoczesnych przemian niemal w równym stopniu dotyka pracowników fabryk i kopalń, dlatego warto o obu tych środowiskach mówić jednocześnie. To właśnie w kopalniach i fabrykach spotkamy ludzi, którzy najgłębiej mogli doświadczyć realiów nowej rzeczywistości. Słusznie stwierdza więc Wojciech Tomasik, pisząc, że „trudno o bardziej wymowny obraz rysujący kondycję człowieka nowoczesnego: robotnik to zarazem beneficjent postępu i jego ofiara, podmiot i przedmiot przemian” (Tomasik 2007: 47).

Ideolodzy spod znaku pozytywizmu zachwycając się wzniosłą wizją postępu wywalczanego przez pracujące kopalnie i fabryki, natomiast robotnicy boleśnie doświadczają na własnej skórze jego ciemnej strony. Rozpalone piece, dymiące kominy i pracujący gorączkowo ludzie to zdaniem Sienkiewicza widok, który ma dwa oblicza. Z jednej strony jest wzniosły i wspaniały, ale z drugiej – budzi grozę i poczucie chaosu. Na tle nocnego nieba hałasujące oraz emitujące specyficzny zapach węgla i saletry belgijskie fabryki tworzą w swoim otoczeniu niezwykle atmosferę, która, mimo wzniosłości, przypomina zdecydowanie bardziej „piekło Danta” niż niesiony przez postępowy raj na Ziemi. W liście Sienkiewicza do Kellerówny z 1874 roku czytamy:

Co chwila tylko na ciemnym i chmurnym tle nocy rysowały się buchające dymem i skrami kominy fabryczne, których tu taka mnogość, jak u nas sosen w borach – o wielkie piece hut czy giserni, dzień i noc rozpalone do białości. Piece te, zwłaszcza w nocy, przedstawiają wspaniały widok. Krwawe blaski płomieni, huk młotów, zgrzyt żelaza i łoskot wszelkiego rodzaju machin parowych, sylwetki ludzkie, czerwono oświetlone, kręcące się z jakimś gorączkowym pośpiechem na wszystkie strony – słupy iskier, kłęby dymu, szczególniejszy jakiś zapach węgla i saletry, który przejmuje w tych okolicach całą atmosferę, wszystko w sobie ma coś chaotycznego, dzikiego, ale i wspaniałego zarazem. Mimo woli przychodzi na myśl majestatyczne, choć pełne grozy, obrazy piekła Danta (Sienkiewicz 2006: 99).

W zasadzie identyczne refleksje towarzyszą Sienkiewiczowi kilka lat później w podróży z Londynu do Liverpoolu. Nocą w fabrykach robotnicy wydają się wyłącznie anonimowymi, czarnymi postaciami widzianymi na tle ognia w towarzystwie dymu i głośniego brzmienia maszyn. I tym razem autor *Trylogii* ma wrażenie, że scena ta przypomina obraz piekła.

Czasem tylko na ciemnym tle nieba rysowały się jeszcze ciemniejsze sylwety kominów. Czasem pociąg wpadł między wielkie zakłady, w których topią żelazo. Olbrzymie ogniska pieców, jaskrawe płomienie, czarne postacie ludzkie na tle ognistym, huk młotów, zgrzyt i wycie piłowanego żelaza, tumany dymu: wszystko to stanowiło jakby obraz rzeczywistego piekła (Sienkiewicz 1987: 41).

Fabryka jest w myśl Sienkiewicza piekłem XIX wieku, ale nie tylko ogień, dym i hałas przywodziły na myśl infernalne skojarzenia. Podobnie przerażające okazywały się ponadnaturalna szybkość pracy maszyn oraz ich wielkość i sposób poruszania. Cała fabryka podczas robót trzęsła się, co wprawiało w rozedrganie wszystkich ludzi znajdujących się na jej terenie. Sama w sobie była ona niepojętą siłą, wobec której człowiek mógł czuć się całkowicie bezradny. Działania pracowników stały się mechaniczne. Maszyna zyskała władzę nad ich uczuciami i myślami, ale także nad wizerunkiem całego społeczeństwa – nad tym wszystkim, co całe społeczeństwo konstytuuje. Zdaniem Jedlickiego nie można z tej grupy wyłączyć nawet religii. Badacz pisze, że w XIX wieku „mechaniczna stała się edukacja, religia, nauka, filozofia, polityka, ekonomia, administracja, mechaniczne stały się nie tylko działania ludzi, ale także ich uczucia i myśli, wszystkie podległe jednemu rytmowi” (Jedlicki 2000: 103–104).

Fabryka w obu przytoczonych wyżej fragmentach zapisków Sienkiewicza jest obserwowana z zewnątrz, ale już wtedy jawi się jako piekielny świat. Wizja ta staje się jeszcze bardziej wyraźna wtedy, kiedy oglądamy pracę napędzanych parą maszyn od wewnątrz. Z tego typu opisem mamy do czynienia w *Dwóch drogach*.

Fabryka była w pełnym biegu. Ogromne koła zębate i niezębate poruszały się z piekielnym rozmachem i piekielną szybkością; olbrzymie tłoki podnosiły się i spadały ruchem, mającym coś potwornego, warczenie kół, loskot, zgrzyt, przeraźliwy świst i bolesne wycie piłowanego żelaza, huk młotów, ścisnęły duszę jakimś nieokreślonym a lękliwym poczuciem owej niepojętej siły, która nadawała ruch wszystkiemu. Każda cegielka budynku trzęsła się, jak w febrze; słowa ginęły dla ucha; samo powietrze zdawało się drżeć przelękłe. [...] Tymczasem pociemniało na dworze, w budynku zabłyśły kinkiety, a przy ich blasku, przy łamaniu się światła z cieniem, sala przybrała fantastyczne pozory jakiegoś przedsionka piekiel (Sienkiewicz 1953: 181–182).

Wizje piekielne pojawiają się tu mimo tego, że nowela ma charakter wyraźnie tendencyjny. Iwaszkiewicz chce przecież zatrudniać wyłącznie swoich rodaków, ponieważ w ten sposób pragnie obudzić wśród nich zamiłowanie do przemysłu. Wbrew temu fabryka nie staje się rajem. Już sam budynek nosi na sobie znamiona choroby. Trzęsie się jak w febrze. Polscy kowale pracujący w fabryce Iwaszkiewicza śpiewają pieśń stylizowaną na modlitwę, co jest znakomitym przykładem wspomnianej przez Jedlickiego mechanicznej religii w XIX-wiecznym świecie. Nie samo miejsce pracy było więc rajem, lecz dopiero wykonywane obowiązki mogły otworzyć robotnikom bramy niebios. Fabryka wydaje się piekłem, przez które musi przejść człowiek, aby zasłużyć na zbawienie. Inną kwestią jest fakt, że

wspomniane ziemskie piekło było spełnieniem marzeń o nowoczesnym świecie, w którym postęp widziało się i odczuwało na każdym kroku. Robotnicy śpiewają swoją pieśń właściwie nie w cierpieniu, lecz w pewnym uniesieniu. Według jej słów „krwawy pot” i „krwawe lzy” wyciskane podczas pracy dają szczęście w życiu doczesnym, a po śmierci zapewniają „żelazny do nieba klucz” (ibid.: 184–185).

Robotnicy z *Dwóch Dróg* to wyznawcy mechanicznej religii. W rzeczywistości wśród współczesnych Sienkiewiczowi pracowników fabryk niełatwo znaleźć osoby, które wykonywałyby swój zawód z przekonaniem i radością. Trudne warunki pracy były spowodowane ciągłym hałasem, nieprzyjemnym zapachem siarki i dymu, gorącym bijącym od pieców i przede wszystkim wielogodzinnym przebywaniem na terenie zakładu, które sprawiało, że robotnicy trafiali do domów wyłącznie po to, aby przenocować. Z tego powodu do fabryk nie zgłaszali się miłośnicy nowoczesnych przemian albo zwolennicy idei postępu. Przy obsłudze nowoczesnych maszyn pracowali w zasadzie wyłącznie przedstawiciele najniższych warstw społecznych. Często byli to chłopci, którzy nie mogli utrzymać się z pracy na roli. Zimą w fabryce dorabiał m.in. Bartek Słowik z noweli *Bartek Zwycięzca*. Pozwoliło to biednej rodzinie podreperować domowy budżet i uratować się przed biedą, ale mimo to praca na roli była wówczas zdecydowanie wyżej waloryzowana. To właśnie ubogi Bartek wydaje się typowym pracownikiem XIX-wiecznych fabryk, a nie kowale z *Dwóch Dróg*. Jeszcze gorzej sytuacja przedstawia się w noweli *Za chlebem*, gdzie Wawrzon Toporek w żadnym stopniu nie nadaje się do pracy fabrycznej. Jest chłopcem, który zna się wyłącznie na uprawie roli i nie potrafi, w przeciwieństwie do Bartka Słowika, dostosować się do nowych warunków pracy<sup>3</sup>.

Dobrze rozwinięte fabryki są natomiast sojusznikami silnych gospodarek państw zachodnich. Jednym z bogatszych miast pod koniec XIX wieku był Berlin. Zdaniem Osterhammela wpływ na ten fakt miało to, że było to miasto w Europie najbardziej uprzemysłowione. To właśnie dobrze rozwinięty przemysł świadczył wówczas o sile państw i narodów (Osterhammel 2013: 360). O Niemczech, pod wpływem obserwacji Berlina, Sienkiewicz pisze do Marii Kellerówny w 1874 roku z zachwytem:

Ach, moja droga Pani, co za bogaty kraj! Kominów fabrycznych lasy całe – wzgórza pokryte dębowymi lasami – tu i owdzie zwierciadła wód, wszędy piękność, zamożność, wesołość i swoboda (Sienkiewicz 2007: 97).

Widok licznych fabryk w połączeniu z obrazem natury tworzy piękny krajobraz. W Berlinie fabryki są tak liczne, że kominy przypominają wielki las. Świadczy to o bogactwie kraju, a w efekcie ułatwia życie i sprawia, że wszędzie jest weselej i swobodniej. Młody człowiek, jakim wówczas był Sienkiewicz, który dobrze znał w zasadzie wyłącznie swoją ojczyznę, musiał się tym nowym dla siebie widokiem nowoczesnego państwa zachwycić.

<sup>3</sup> Mimo że w nowoczesnych fabrykach praca była w zasadzie wyłącznie przykrym przymusem, to okazywała się ona bardzo często ratunkiem w świecie industrialnych przemian, o czym przekonuje Krystyna Kłosińska. Pracę łączono z takimi pojęciami, jak: rodzina, miłość, ojczyzna i Bóg. Była ratunkiem dla sfery fizycznej i duchowej człowieka. Tego typu mechanizmu obronnego w stechnicyzowanym świecie zabrakło m.in. w *Bez dogmatu*. Płozowski jest bezproduktywny, a nowoczesny świat go wyniszcza. W XIX-wiecznej rzeczywistości trzeba pracować choćby w największym trudzie albo cierpieć, będąc niedostosowanym do nowych realiów (zob. Kłosińska 1988: 226–228).

Warto tutaj na marginesie wspomnieć, że budując fabryki, łatwo dojść do dużego majątku, ale odniesienie finansowego sukcesu wiąże się ze sporym ryzykiem. Kiedy gra idzie o duże pieniądze, nie wszyscy postępują uczciwie. Autor *Trylogii* wspomina na ten temat w noweli *Latarnik*. Nieoszczędzany przez życie Skawiński miał w przeszłości otworzyć ze współnikiem fabrykę cygar w Hawanie. Został jednak przez niego okradziony, kiedy tylko zachorował.

Tego typu wypadki nie umniejszają jednak ogólnego wrażenia, jakie potrafią wyrzucić na Sienkiewiczu nowoczesne fabryki. W jednym ze swoich reportaży Litwos z podziwem opisuje otwarcie pierwszej w Polsce fabryki betonu w Warszawie przy ulicy Czerniakowskiej. „Sztuczny kamień” był wówczas wynalazkiem zupełnie nieznanym. Nową fabrykę otwarto 22 czerwca 1874 roku. Data ta okazała się odpowiednią okazją, aby podzielić się z czytelnikami informacjami na jej temat. Sienkiewicz jest przekonany, że to doniosły moment, który sprawi, że losy stolicy wejdą na całkowicie nowe tory. Autor reportażu podkreśla, że beton ma wiele przydatnych zastosowań, m.in. przy budowie nagrobków, chodników, kanalizacji itd. Fabryka ma więc przed sobą przyszłość (Sienkiewicz 1950: 174). Wydaje się ona mieć także moc wpływania na wizerunek miasta, które dzięki taniej produkcji znakomitego materiału budowlanego może całkowicie zmienić swoje oblicze. Początek rewolucji miejskiej przestrzeni mógł nastąpić właśnie w fabryce betonu.

Wytwarzanie tego surowca budowlanego zdecydowanie ułatwiło także podbój podziemi – konstrukcję kolejowych tuneli i kanalizacji. Świat znajdujący się pod powierzchnią tego, co wszystkim dobrze znane, fascynował ludzi na przekroju całego XIX wieku. Podbój nowego świata był tym łatwiejszy, że dzięki elektryczności oświetlenie wielu kopalń i tuneli miało nie stanowić już większego kłopotu<sup>4</sup>. Zanim jednak nowa technologia trafiła do podziemi – i tak radzono sobie z tym problemem na tyle dobrze, że w kopalniach panowała wystarczająca do pracy jasność. Zdaniem Wojciecha Tomasika oświetlenie podziemi było w XIX wieku weberowskim „odczarowaniem świata”. Rozjaśnione kopalnie i tunele stały się w ten sposób, według badacza, esencją i metaforą nowoczesności (Tomasik 2014: 224–225).

Sienkiewicz z zachwytem obserwował kopalnie podczas swojej podróży po Ameryce. W podziemiach postęp jest dla polskiego noblisty chyba najłatwiej uchwytne. Już sposób wejścia do kopalni jest całkowicie nowoczesny. Zwiedzanie nowego świata rozpoczyna się od przywdziania wilgotnego, brudnego i obrzydliwego stroju ochronnego. Następnie przeszedłszy przez jamę, wchodzi się do kosza z desek, w którym z niewyobrażalną prędkością pędzi się w dół. Była to podróż windą – kolejną nowinką XIX wieku, początkowo wykorzystywaną w zasadzie wyłącznie w kopalniach. Sienkiewicz o swojej podróży do podziemi pisze z przerażeniem.

Poczęliśmy zlatywać w dół jakby na złamanie karku. Przy blasku niepełnym latarni ujrzałem tylko sznury czy też łańcuchy, odwijające się z przerażającą szybkością. Kosz leciał w dół i leciał, i leciał... myślałem, że to nigdy się nie skończy... nareszcie stanął, a raczej upadł tak silnie, że małośmy się nie poturčili głowami. Pytałem się przewodnika:

– Czy przy takiej wariackiej jeździe nie ma wypadków?

---

<sup>4</sup> W 1879 roku zespół badawczy pod kierownictwem Thomasa Alvy Edisona stworzył żarówkę, która mogła świecić już kilkadziesiąt godzin, a po kilku latach prac ten czas udało się wydłużyć do kilkuset.

- Czasem – odpowiedział – jeśli łańcuchy się pozrywają to siedzący w koszu muszą się zabić.
- A czy zdarza się to?
- Znowu spokojna odpowiedź:
- Czasem.
- Są tu przecież korby mogące elewator zatrzymać? – mówi Woothrup.
- Czasem – odpowiada obdartus służący nam za przewodnika – zdarza się raz na dziesięć razy, że zatrzymają (Sienkiewicz 1987: 330).

Już wcześniej przekonaliśmy się, że podróż koleją przypominała Sienkiewiczowi obraz życia na złamanie karku. Tutaj mamy do czynienia z podobnym określeniem. Ten fakt nie powinien dziwić. Przemieszczanie się w nowoczesny sposób wciąż budzi strach. Wyjątkowo groźna wydaje się prędkość, z jaką człowiek przedostaje się z miejsca na miejsce. Litwos zjeżdżając do kopalni, był na tyle przerażony, że miał wrażenie, iż jego podróż trwa w nieskończoność. Z tyłu głowy turysty podróżującego windą pojawia się myśl, że wyprawa ta może skończyć się śmiertelnym wypadkiem, które wówczas, jak dowiadujemy się z przytoczonego fragmentu, zdarzały się od czasu do czasu, a urządzenia zabezpieczające wciąż nie działały tak skutecznie, jak powinny. Wejście do świata znajdującego się pod ziemią jest więc wyjątkowo niewygodne i niesympatyczne. Podobnie kłopotliwy okazuje się przecież, jak już zdążyliśmy się nieraz przekonać, wizerunek całej nowoczesności, do której wejście jest pozbawione jakichkolwiek przyjemności i udogodnień. Jeśli jednak człowiek zdecyduje się przekroczyć barierę strachu i własnych przyzwyczajęń, to czekają na niego prawdziwie magiczne i wzniosłe widoki. Świat postępu jest bowiem w odczuciu Sienkiewicza niezwykły, a wizyta w kopalni to dla pisarza moment głębokiego uniesienia.

Dla mnie, który bardzo mało zwiedzałem kopalni, były to widoki nowe, niezwykle i zajmujące. Widziałem w tym wszystkim nowy dowód potęgi człowieka – tego niby robaczka w stosunku z całą Ziemią, który jednak przepływa oceany, świdruje się we wnętrzu Ziemi, każe żelaznym potworom kasać skałę, zwraca koryta rzek, wierci tunele w górach lub rozrzuca je, jeśli się ośmieli stanąć mu na drodze. W tych podziemiach brzmiących pracą uwidoczniła mi się ruchliwość ludzka, owe ciągle „naprzód! i naprzód!”, ta jakaś zawziętość i wytrwałość w doskonaleniu warunków życia, w zbogacaniu się, w ulepszeniu bytu – tak jakby życie było wieczne. Ale też i jest wieczne, bo jednostki mrą, a ogół pozostaje. Masy srebra wyrzucane rokrocznie przez te kopalnie będą wprawdzie zmieniać właścicieli, ale raz wydobyte, muszą pracować bezprze-stannie jako dźwignie postępu, stawszy się smarowidłem jego koła toczącego się coraz szybciej i z większym rozpędem (ibid.: 331).

Widok kopalni jest przyczynkiem do zachwyty nad wzniosłą ideą postępu. Praca w podziemnym świecie to według Sienkiewicza „nowy dowód potęgi człowieka”. Niezwykłość tego świata nie opiera się jednak wyłącznie na osiągnięciach ludzkości, która wciąż dąży do ulepszeń. Zdziwiająca jest w nim również praca maszyn, które w tym przypadku po raz kolejny przypominają Litwosowi potwory. Kopalniane urządzenia nie drążą skały, lecz na rozkaz człowieka kasać kolejne jej fragmenty. Sienkiewicz w swojej wyobraźni wciąż wraca do tego motywu. Nowoczesne maszyny mają w sobie coś przerażającego i nienaturalnego, co wiąże je skojarzeniowo ze stworzeniami, których próżno szukać na tym świecie.

Ostatecznie wizyta w kopalni nie trwała zbyt długo. Towarzysz Sienkiewicza spieszył się bowiem do miasta, ale nade wszystko w podziemnym świecie „zbyt było mokro, dymno,



gorąco” (ibid.). XIX-wieczni górnicy musieli natomiast w tych warunkach pracować godzinami. Słowa zachwycającego się postępowaniem turysty, który stwierdza, że jednostki umierają, lecz ogół pozostaje, są w tym kontekście przerażające. Jednostki w kopalniach faktycznie umierały na wielką skalę. Sienkiewicz po krótkiej wizycie w świecie robotników stwierdza: „Wydostawszy się na światło dzienne odetchnąłem”. Jednostki walczące o postęp takiej szansy nie miały. Wciąż pracujące maszyny parowe sprawiały, że uczucie duszności w podziemiach momentami było nie do zniesienia. Najwyższą cenę za nowoczesne przemiany płacili zarówno w fabrykach, jak i kopalniach wyłącznie najbiedniejsi pracownicy.

## Zakończenie

Wiek XIX obfitował w wiele niesamowitych odkryć. Świat zmieniał się z niespotykaną dotąd prędkością. Przedmiotem ludzkiej refleksji był zwłaszcza wyjątkowo szybki rozwój techniki, który dawał wszystkim nowe możliwości, ale jednocześnie stwarzał nieznane wcześniej ograniczenia. W świecie nowoczesnych przemian człowiek jest zatem rozdarty – z jednej strony zachwyca się kolejnymi osiągnięciami myśli technicznej, z drugiej jednak tęskni za dawnym światem, który wydaje się już bezpowrotnie utracony. Dawniej człowiek był zależny od siebie i swoich umiejętności. Pod koniec XIX wieku natomiast bezwolnie oddaje się on pod jurysdykcję potężnej mocy pary i napędzanej przez nią maszyny będącej symbolem nowej epoki w dziejach ludzkości.

Bacnym obserwatorem nowych realiów okazuje się Henryk Sienkiewicz, który stara się pogodzić ambiwalentne uczucia, jakie towarzyszą podczas spotkania z nowoczesną rzeczywistością. W jego twórczości możemy odszukać wszystkie charakterystyczne dla ówczesnych ludzi niepokoje i lęki, ale także nieklamany podziw wobec osiągnięć człowieka. Zwłaszcza kolej, fabryki i kopalnie wywołują u pisarza infernalne skojarzenia. Stechnicyzowany świat przypomina Sienkiewiczowi częstokroć piekielną bestię, której jest przeciwstawiony zwykły człowiek, dla którego najdogodniejsze miejsce do życia stanowi tradycyjny świat natury. Jest to wyobrażenie bardzo konwencjonalne, a jego przejawy zostały w pracy wielokrotnie zobrazowane.

Jak zatem w drugiej połowie XIX wieku znaleźć dla człowieka właściwe miejsce? Zdaniem Sienkiewicza nowoczesne osiągnięcia są potrzebne i potrafią być wzniosłe, ale powinno się je wspierać tradycyjnymi wartościami. Piekło stechnicyzowanej rzeczywistości odejdzie w zapomnienie wtedy, kiedy wszystko, co nowe, zostanie połączone w jedno z tym, co stare i dobrze znane. Litwos w swoich czasach nie wzbrania się przed jakimikolwiek wynalazkami, ale wyraża głośny sprzeciw wobec procesu odczłowieczania podróży, pracy czy życia w ogóle. Nowoczesność to doświadczenie, w którym Sienkiewicz brał udział i którego był pełnoprawnym oraz świadomym uczestnikiem. Jego zapiski są wyjątkowo trafnym i wartościowym źródłem informacji o ówczesnych przeobrażeniach świata.

Stanisław Brzozowski we *Współczesnej powieści polskiej* pisał, że „Prus nie czuje się wykojeńcem w nowoczesnym życiu, kocha je i ufa mu” (Brzozowski 1990: 420). Z pewnością za wykojeńca w epoce nowoczesności nie można uznać także Sienkiewicza. Litwos jest otwarty na nowości, ale jednocześnie podchodzi do nich ze zdroworoządkową rezerwą; innymi słowy – stosując zasadę ograniczonego zaufania. Ostatecznie relację autora

Trylogii z nowoczesnością bezpieczniej będzie nazwać dobrą przyjaźnią niż miłością żywioną wobec nowego świata. Sienkiewicz jest umiarkowanym zwolennikiem wszelkich ulepszeń, a nie bezmyślnym wyznawcą jakichkolwiek zmian.

## Bibliografia

- Brzozowski, Stanisław 1990. *Współczesna powieść polska*. W: Stanisław Brzozowski. *Eseje i studia o literaturze*. T. 1. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Jedlicki, Jerzy 2000. *Świat zwyrodniały. Lęki i wyroki krytyków nowoczesności*. Warszawa: „Sic!”.
- Kłosińska, Krystyna 1988. *Powieści o „wieku nerwowym”*. Katowice: Wydawnictwo „Śląsk”.
- Kraszewski, Józef Ignacy 1866. *Kartki z podróży 1858–1864 r.* T. 1. Warszawa: G. Sennewald.
- Łaniec, Stanisław 1974. *Partyzanci żelaznych dróg roku 1863. Kolejarze i drogi żelazne w powstaniu styczniowym*. Warszawa: Książka i Wiedza.
- Nycz, Ryszard 2006. „O nowoczesności jako doświadczeniu – uwagi na wstępie”. W: Ryszard Nycz, Anna Zeidler-Janiszewska (red.). *Nowoczesność jako doświadczenie*. Kraków: Universitas.
- Osterhammel, Jürgen 2013. *Historia XIX wieku. Przeobrażenie świata*. Przeł. Izabela Drozdowska-Broering. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- Sienkiewicz, Henryk 1950. „Sprawy bieżące”. W: Henryk Sienkiewicz. *Dzieła*. T. 47. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- 1953. „Dwie drogi”. W: Henryk Sienkiewicz. *Humoreski z teki Worszyłły*. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- 1976a. „Bartek Zwycięzca”. W: Henryk Sienkiewicz. *Nowele*. T. 1. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- 1976b. „We mgle”. W: Henryk Sienkiewicz. *Nowele*. T. 3. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- 1976c. „Na jasnym brzegu”. W: Henryk Sienkiewicz. *Nowele*. T. 3. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- 1977. *Listy*. T. 1, cz. 1. Oprac. Maria Bokszczanin. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- 1987. *Listy z podróży do Ameryki*. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- 1996. *Listy*. T. 2, cz. 1. Oprac. Maria Bokszczanin. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- 2007. *Listy*. T. 3, cz. 1. Oprac. Maria Bokszczanin. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Sobieraj, Tomasz 2012. *Przekroje pozytywizmu polskiego. W kręgu idei, metody i estetyki*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza.
- Tomasik, Wojciech 2007. *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego
- 2014. *Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe*. Warszawa: Instytut Badań Literackich PAN.
- Schivelbusch, Wolfgang 1979. *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt am Main: Ullstein.