

**Kamila Gieba**

Uniwersytet Zielonogórski  
Zielona Góra

**„Pociąg wypluł z siebie ludzką zawartość”.  
Rzecz o depatryanckiej podróży traumatycznej  
na przykładzie polskiej literatury osadniczej**

**„The Train spat out a Human Content”.  
About Traumatic Journey on the exemple  
of the Polish Settlement Literature**

**Słowa kluczowe:** literatura osadnicza, tzw. Ziemie Odzyskane, pociąg, dworzec, przestrzeń, nie-miejsce, trauma, podróż

**Key words:** settlement literature, so-called Regained Territories, train, train station, space, non-place, tauma, journey

## **Wprowadzenie**

W XIX wieku kolej stała się symbolem panowania człowieka nad przyrodą oraz jego nieograniczonych możliwości kreatywnych i poznawczych – „Pędząca lokomotywa zaczęła funkcjonować jako znak inteligibilności dziejów”<sup>1</sup>. Jednak już na przełomie XIX i XX wieku droga żelazna implikuje inne konotacje – pociągi zaczynają być postrzegane jako miejsca rozmycia tożsamości, ograniczenia i ubezwłasnowolnienia jednostki. Podobnie traktowano przestrzeń dworca: „to miejsce, w którym ja-kość zmienia się w ilość, nazwisko – w cyfrę, osoba – w funkcję”<sup>2</sup> (na marginesie warto zaznaczyć, że w XX wieku taka wizja kolejnictwa została wpisana w koncepcję nie-miejsca Marca Augé<sup>3</sup>). Okazało się, że kolej wcale nie jest cudownym wynalazkiem świadczącym o człowieczej potędze, ale że zdehumanizowała świat. Taka kolejowa dehumanizacja osiągnęła swoje apogeum w czasie II wojny światowej, gdy pociągi były używane w celu transportowania więźniów do obozów koncentracyjnych. Jednak nie jest to jedyny przypadek, w którym podróż komunikacją kole-

---

<sup>1</sup> W. Tomasik, *Życie jest podróżą (kolejową)*. W: idem, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*. Wrocław 2007, s. 24.

<sup>2</sup> Idem, *Kolej i nowoczesna tożsamość. Trzy analizy*. W: idem, *Ikona nowoczesności...*, s. 215.

<sup>3</sup> M. Augé, *Nie-miejsce. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, tłum. Roman Chymowski. Warszawa 2010.

jową spowodowała masowe doświadczenie traumatyczne. Tuż po II wojnie światowej Polskę ogarnęła fala migracji na niespotykaną dotąd skalę. Przesunięcie granic państwowych kraju było przyczyną przemieszczania się wielkich mas ludzkich. Tużpowojenne władze nie tylko zachęcały do osadnictwa na tzw. Ziemiach Odzyskanych, ale często to osadnictwo wymuszały, szczególnie w przypadku mieszkańców kresów wschodnich – terytoriów, które po konferencji w Jałcie znalazły się poza granicami kraju.

W większości przypadków podróz „z kresów na kresy”<sup>4</sup> odbywała się właśnie koleją. Pomimo tego że oficjalna propaganda przedstawiała Ziemię Zachodnie jako krainę szczęśliwości, czekającą tylko na zagospodarowanie przez Polaków i otrzymaną po wojnie w wyniku sprawiedliwości dziejowej, to opisy podróży depatriackiej w literaturze osadniczej często przeczą takiej optymistycznej wizji. Zanim jednak przejdę do bardziej szczegółowych analiz, scharakteryzuję pokrótce ten powojenny nurt literacki<sup>5</sup>. Proponuję następującą definicję literatury osadniczej: jest to odmiana literatury migracyjnej z lat 1948-1989, której głównym tematem pozostaje proces zasiedlania tzw. Ziemi Odzyskanych w wyniku dobrowolnych i przymusowych migracji. Literatura ta realizuje określony program polityczny i ideologiczny w celu legitymizacji powojennego kształtu terytorialnego Polski, poprzez angażowanie elementów mitotwórczych i nadawanie narracjom osadniczym funkcji meta-narracji narodowej.

Za pierwszą powieść osadniczą uważa się wydany w 1948 roku *Trud ziemi nowej* Eugeniusza Paukszty, chociaż w tym samym czasie nad utworami podejmującymi temat zasiedlania tzw. Ziemi Odzyskanych pracowali już inni pisarze – Natalia Bukowiecka-Kruszona pisała *Rubież*, a Henryk Worcell *Odwet*. Co prawda wcześniej powstawały już teksty dotyczące „odzyskanego” Zachodu, jednak były to raczej narracje reportażowe, publicystyczne lub krótkie formy literackie. Dopiero książka Paukszty stała się rozbudowaną opowieścią, starającą się uchwycić specyfikę powojennych migracji na tzw. Ziemi Odzyskanej i wyznaczającą wzorce opisu pojałtańskiego Okcydentu<sup>6</sup>, często powielane w późniejszej prozie nurtu zachodniego.

---

<sup>4</sup> Jest to sformułowanie Mirosława Maciorowskiego, który w ten sposób zatytułował zbiór reportaży i relacji uczestników depatriacji, zob. *Sami swoi i obcy. Z kresów na kresy*, red. M. Maciorowski. Warszawa 2011.

<sup>5</sup> Poza formułą literatury osadniczej w refleksji badawczej funkcjonują równolegle również inne propozycje terminologiczne, takie jak: literatura migracyjna (B. Bakuła, *Między wygnaniem a kolonizacją. O kilku odmianach polskiej powieści migracyjnej XX wieku (na skromnym tle porównawczym)*. W: *Narracje migracyjne w literaturze XX i XXI wieku*, red. H. Gosk. Kraków 2012), przesiedleniowa (H. Gosk, *Nie-mieszkańcy nie-miejsca. O powojennym osadzeniu się „gdzieś” ludzi „skądś”*. W: *Narracje migracyjne...*), przesiedleńcza i osiedleńcza (I. Iwasiów, *Hipoteza powieści neo-post-osiedleńczej*. W: *Narracje migracyjne...*)

<sup>6</sup> Terminu „Okcydent” używam w znaczeniu, jakie nadaje mu Joanna Szydłowska. Według niej „polski Okcydent” czy też „pojałtański Okcydent” oznacza terytoria wcielone w 1945 roku do Polski i towarzyszące inkorporacji implikacje ideologiczne. Według badaczki „polski Okcydent jest określonym [...] tworem demograficznym, socjologicznym, politycznym, kulturowym i mentalnym. To określony projekt kultury i ideologii, mający własny mit fundacyjny, określoną historię i epistemologię, specyficzną estetykę i system aksjonormatywny”. J. Szydłowska, *Narracje*

Wśród autorów opisujących powojenne procesy osadnicze znajdują się m.in. Halina Auderska (*Ptasi gościniec, Babie lato*), Jan Brzoza (*Ziemia*), Józef Hen (*Toast*), Anna Kowalska (*Uliczka klasztorna*), Henryk Panas (*Bóg, wilki i ludzie, Grzesznicy*), Leszek Prorok (*Wyspiarze*), Igor Newerly (*Archipelag ludzi odzyskanych*), Stanisław Srokowski (*Repatrianci, Płonący motyl*), Zygmunt Trziszka (*Wielkie świniobicie, Dom nadodrzański, Dopala się noc, Żyłasta ręka ojca*), Wojciech Żukrowski (*Skąpani w ogniu*).

W przedstawionej wyżej formule definicyjnej mieści się kryterium funkcjonalne literatury osadniczej. Nadrzędna funkcja, jaką miała ona spełniać, wynika z jej uwarunkowań politycznych i ideologicznych. Ponieważ ta literatura miała m.in. sankcjonować powojenny kształt terytorialny Polski, stała się narzędziem realizacji oficjalnej polityki państwa. Miała służyć m.in. legitymizowaniu nowego porządku terytorialnego, a więc wytwarzaniu powszechnej społecznej akceptacji, a przez to wspomaganie asymilacji ziem poniemieckich z resztą kraju. Legitymizacja angażuje narracyjne elementy mitotwórcze, które z kolei wytwarzają metanarrację narodową. Metanarracja jest tu rozumiana – za Jean-François Lyotardem – jako dominująca narracja w obrębie określonego dyskursu, która porządkuje historię i wyznacza perspektywę jej odczytywania oraz interpretowania, a przez to nadaje dziejom odgórnie określone znaczenie – jest to więc „opowieść legitymizująca wiedzę”<sup>7</sup>. Wydarzeniem przełomowym, które zdyskredytowało takie opowieści w kontekście tzw. Ziemi Odzyskanych, była transformacja ustrojowa – po 1989 roku literatura osadnicza wygasa, ponieważ zniknęło też jej podstawowe źródło, czyli polityczna propaganda powrotu Polaków na „prapolskie”, piastowskie ziemie<sup>8</sup>.

Motywy kolejowe w narracjach o osadnictwie na tzw. Ziemiach Odzyskanych wydają się szczególne ze względu na to, że stanowią w pewnej mierze odejście od silnie zideologizowanego wzoru opisu rzeczywistości pojałtańskiej, narzucanego literatom przez władzę. Taki metanarracyjny wzór opisu powojennej migracji organizowały określone obostrzenia cenzuralne – do repertuaru tematów zakazanych należało m.in. używanie terminu „deportacja”, przedstawianie procesów wykorzenia i degradacji kulturowej oraz opisywanie dramatu wysiedlenia – zamiast tego należało tworzyć obrazy zakorzenienia i wrastania<sup>9</sup>. Tymczasem motywy kolejowe w literaturze podejmującej temat zasiedlania terenów inkorporowanych niejednokrotnie zaprzeczały propagandowej wizji arkadyjskości tzw. Ziemi Odzyskanych. W swojej refleksji chcą przyjrzeć się właśnie tym motywom, przy czym wyróżniam trzy strategie ich realizacji. Można je hasłowo określić jako dehumanizację człowieka, animizację pociągu oraz rozpad przestrzeni dworcowej.

---

*pojałtańskiego Okcydentu. Literatura polska wobec pogranicza na przykładzie Warmii i Mazur (1945-1989)*. Olsztyn 2013, s. 55-56.

<sup>7</sup> J.F. Lyotard, *Kondycja ponowoczesna*, tłum. M. Kowalska, J. Migasiński. Warszawa 1997, s. 97.

<sup>8</sup> Więcej na ten temat zob. H. Tumolska, *Mitologia Kresów Zachodnich w pamiętnikach i beletryście polskiej (1945-2000)*. Toruń 2007.

<sup>9</sup> Zob. B. Bakula, *Między wygnaniem a kolonizacją...*, s. 171.

## Dehumanizacja człowieka

Dehumanizacyjny charakter podróży depatryanckiej jest przedstawiany w narracjach osadniczych na kilka sposobów. Do jednego z nich należy animalizacja podróżnych, a nawet ich reifikacja, polegająca na przykład na sprowadzeniu ich do roli paczki czy też towaru. Figura człowieka-paczki kolejowej pojawiła się już w XIX wieku. „Kolej przemienia podróżnego w żywą przesyłkę pocztową”<sup>10</sup> – pisał w 1849 roku John Ruskin. W podobnym tonie wypowiadał się Józef Ignacy Kraszewski, opisujący swoje wrażenia z podróży drogą żelazną: „Ściśnięty w wagonie, zanumerowany jako rzecz [...], jedzie król zdegradowany do roli tłumoka”<sup>11</sup>. XIX-wieczną ilustracją figury człowieka-paczki jest grafika Honoré Daumiera z 1853 roku, na której widzimy w wagonie tłum, ściśnięty do granic możliwości, bezwolnie poddany pędowi pociągu<sup>12</sup>. Jednak o ile w XIX wieku – jak pisze Kraszewski – pasażerowie upodabniali się do żywego towaru, znajdującego się jednak w pociągach pasażerskich, o tyle depatryanci byli podobni raczej do towaru zwierzęcego lub nawet nieożywionego, wtłoczonego w wagony bydłce lub towarowe. Na czas podróży stawali się przesyłką, którą należało po prostu przewieźć z miejsca na miejsce. Jeśli po drodze trzeba było dokonać przeładunku, po prostu to robiono, nikomu niczego nie wyjaśniając – z towarem przecież się nie dyskutuje.

Z animalizacją człowieka wiąże się też przedstawianie pociągu jako klatki. „To wagon dla zwierząt [dziwi się jeden z bohaterów *Repatriantów* Stanisława Srokowskiego], zapchają nas jak świnie do klatki”<sup>13</sup>. Skojarzenie z klatką oddaje hermetyczny charakter depatryanckiego wagonu, stanowiącego przestrzeń zamkniętą, klaustrofobiczną, z której nie można się wydostać bez zezwolenia – to klatka-pułapka. Właśnie w taki sposób określają wagon bohaterowie opowiadania *Po prostu list* Zenona Łukasiewicza: to pudło, które przypomina pułapkę<sup>14</sup>. Zaryglowany towarniak szczelnie izoluje od wszystkiego, co znajduje się na zewnątrz, „od przestrzeni, która – w momencie zagrożenia – staje się alternatywą, daje szansę ucieczki i uratowania zdrowia lub życia”<sup>15</sup>.

Depatryanci nie mają takiej możliwości. Zostają uprzedmiotowieni nie tylko z powodu fatalnych warunków, w jakich są przewożeni, ale również dlatego, że podróż odbywa się pod przymusem: „jechali, a właściwie wieziono ich do tego miasta, o którym tylko tyle wiedzieli, że po niemiecku nazywało się Landsberg”<sup>16</sup> – pisze Łukasiewicz. Depatryanci nie jadą, depatryanci są więzieni<sup>17</sup> – użycie strony biernej sugeruje, że nie są sprawcami działania podejmowanego zgodnie ze swoją

<sup>10</sup> J. Ruskin, *Siedem blasków architektury*, cyt. za: W. Tomasiak, *Kolej i nowoczesna tożsamość...*, s. 198.

<sup>11</sup> J.I. Kraszewski, *Kartki z podróży 1858-1864*. Warszawa 1977, s. 31.

<sup>12</sup> H. Daumier, *Impressions et Compressions de voyage*, 1853.

<sup>13</sup> S. Srokowski, *Repatrianci*. Warszawa 1988, s. 43.

<sup>14</sup> Z. Łukasiewicz, *Po prostu list*. W: *Podróż do zielonych wzgórz. Almanach opowiadań pisarzy lubuskich*. Zielona Góra 1964, s. 119.

<sup>15</sup> W. Tomasiak, *Życie jest podróżą...*, s. 26.

<sup>16</sup> Z. Łukasiewicz, *Po prostu list...*, s. 119.

<sup>17</sup> Te i kolejne rozstrzelenia są moje.

wolą, ale raczej obiektami sterowanymi przez jakiegoś innego, bliżej nieokreślonego decydenta. Podróż koleją jest jak spektakl wyreżyserowany przez „Kogoś”, kto nie daje podróżnemu możliwości improwizacji<sup>18</sup>. W pociągu-pułapce można też znaleźć się zupełnie przypadkowo, co jeszcze bardziej wzmacnia poczucie zagubienia, niepewności i niesprawiedliwości. Takie odczucia towarzyszą tytułowemu repatriantom z powieści Srokowskiego: „Wagon przypominał wielką, mroczną i woniejącą kapustą beczkę, wewnątrz której z u p e ł n i e p r z y p a d k i e m i nie wiadomo jak znaleźli się ludzie, którzy nie wiedzieli teraz, co mają z sobą począć”<sup>19</sup>. Ich izolację wzmacnia zupełne odcięcie od świata zewnętrznego – wagon nie ma okien, nie można więc zobaczyć, jaki krajobraz znajduje się na zewnątrz, a tym samym nie można, chociażby w przybliżeniu, określić swojego punktu na mapie. W tym przypadku nie dochodzi do „widzenia koleją”, czyli do tego typu percepcji, w której – jak pisze Wojciech Tomasik – poruszający się pociąg stanowi specyficzne narzędzie poznawcze, uzbrajające oko<sup>20</sup>. Zdehumanizowani podróżni nie mają możliwości podziwiania widoków – ograniczona przestrzeń wagonu czyni ich ociemniałymi – są w nim „poupychani po kątach, przestraszeni, zamurovani z niewiarą w cokolwiek”<sup>21</sup>.

## Animizacja pociągu

Podczas gdy człowiek zostaje zdehumanizowany, pociąg podlega upiornej animizacji – już sam wygląd tego środka lokomocji budzi przerażenie, zapowiada mającą się rozegrać traumę wykorzenia. „Fatalizm związany z przybyciem na nową ziemię unaocznia metaforyka demonologiczna pojawiająca się w obrazowaniu pociągu – ‘czarciej maszyny’, którą podróżują osadnicy”<sup>22</sup>. W literaturze o osadnictwie na tzw. Ziemiach Odzyskanych pojawiają się metafory lokomotywy-potwora, lokomotywy-smoka, lokomotywy-węża, a u Srokowskiego lokomotywy-krowy, „ryczącej aż dech zapiera”, sypiącej wokół iskrami, straszącej „czerwonymi, krwawymi ślepiami”<sup>23</sup>. Potwora, który pożera swoich pasażerów, przypomina także pociąg-wąż, o którym w opowiadaniu *Uszanka* pisze Zygmunt Trziszka. Mechaniczny gad połyka i pochłania wszystko, co znajduje się w jego zasięgu: „Stoi ogromny, czerwony wąż i chłonie zawartość wozów, do czarnego brzuszyska przyjmuje brzęczące baniaki i puchowe pierzyny. Wszystko razem, zgodnie wymieszane, wybebeszone”<sup>24</sup>. Małgorzata Mikołajczak zauważa, że w tym opowiadaniu metafory pociągu stanowią sygnaturę zarówno tragizmu, jak i przygody:

<sup>18</sup> W. Tomasik, *Życie jest podróżą...*, s. 26.

<sup>19</sup> S. Srokowski, *Repatrianci...*, s. 53.

<sup>20</sup> W. Tomasik, *Przyboś kolejowy*. W: idem, *Ikona nowoczesności...*, s. 191-192.

<sup>21</sup> S. Srokowski, *Repatrianci...*, s. 54.

<sup>22</sup> M. Mikołajczak, *Czarcia kraina... o lubuskim kontr-micie tożsamościowym*. W: *(P)o zaborach, (p)o wojnie, (p)o PRL. Polski dyskurs postzależnościowy dawniej i dziś*, red. H. Gosk, E. Krasowska. Kraków 2013, s. 283.

<sup>23</sup> S. Srokowski, *Repatrianci...*, s. 51.

<sup>24</sup> Z. Trziszka, *Uszanka*. W: idem, *Dom nadodrzański*. Łódź 1968, s. 38.

Pociąg-wąż jest wehikulem zła (co każe opatrzyć znakami zapytania „drogę do rajy”), a zarazem w tym samym fragmencie metaforyzacja pojazdu uruchamia wyobrażenia konia, który „sapie mocniej niż szkapą Hawryły”. Dwie, nakładające się na siebie, animalizacje transmitują ambiwalentne ujęcie exodusu – w kategoriach tragizmu i przygody, ścierania się siły fatalnej (demonicznego fatum) z siłami natury. W ten sposób dziejowy determinizm (pociąg parowozem dziejów) zestawiony zostaje z nieokielznaną wolą życia, która jest w stanie pokonać ograniczenia i przezwyciężyć przeciwności losu<sup>25</sup>.

Bohaterem *Uszanki* jest dziecko, podobnie jak w *Repatriantach*. W utworze Srokowskiego chłopięca imaginacja podsuwa potworne obrazy – nie dość, że lokomotywa jest jak pożerająca ludzi krowa, to jeszcze instykt podpowiada mu, „że jakieś koślawe, szkaradne nieszczęście pędzi za pociągiem”<sup>26</sup>. Tymczasem w *Uszance* zostało przedstawione naiwne spojrzenie chłopca, który znajduje się w swoim mikroświecie i w istocie nie wie, co właściwie oznacza ta podróż – jego największą tragedią jest pozostawienie w kresowym domu ulubionego misia, a pociąg przypomina mu raczej posłuszne zwierzątko niż potwora: „Taka lokomotywa też mądra bestia, wie, że dziadkowi uprzykrzyła się jazda, że Krasuli grzbiet wysechł i wymię przyrosło do brzucha, [...] lokomotywa mądra i drapie do przodu, ile sił w stalowych płucach”<sup>27</sup>. Jednak u kresu podróży taka dziecięca optyka nie dochodzi już do głosu. Gdy pociąg się zatrzymuje, „wtedy od wybebeszonych już z ludzkiej niedoli towarniaków ruszyli wszyscy w stronę nieznanego jeszcze domu”<sup>28</sup>. Pociąg zostaje „wybebeszony”. Według *Słownika języka polskiego* „bebeszyć” oznacza „usuwać organy wewnętrzne z zabitego zwierzęcia, patroszyć”<sup>29</sup>. W tym cytacie mamy więc zarówno informację sugerującą dehumanizację – podróżni to bebechy, wnetrznoci – jak i animizację pociągu, który na stacji końcowej staje się martwym, opróżnionym zwierzęciem, jakie wykonało swoje zadanie, więc nie jest już potrzebne.

W opowiadaniu tego samego autora *Plecami do wielkiej wody* mamy natomiast do czynienia z antropomorfizacją – teraz pociąg staje się ciężarną kobietą: „dowlókl się do rzeki, stanął, z zadowoleniem wypluł z siebie ludzką zawartość; musiał poczuć się lekko jak kobieta po ciężkim rozwiązaniu, bo odsapnął”<sup>30</sup>. Motyw narodzin, czy też ponownych narodzin z brzucha pociągu, sugeruje, że po zakończeniu podróży ludzie muszą nauczyć się życia na nowo, co przypomina naukę chodzenia: „nie długo potem zajechał towarowy wąż. Z trudem gramoliła się z niego stłoczona ciżba, ich nogi odoczyły się najprostszych ruchów”. Podróż stanowi więc coś w rodzaju liminalnego etapu obrzędów przejścia, towarzyszących wszelkim zmianom i przechodzeniu od starego do nowego<sup>31</sup>.

<sup>25</sup> M. Mikołajczak, *Czarci kraj*..., s. 284.

<sup>26</sup> S. Srokowski, *Repatrianci*..., s. 61.

<sup>27</sup> Z. Trziszka, *Uszanka*..., s. 46-47.

<sup>28</sup> Ibidem, s. 50.

<sup>29</sup> *Słownik Języka Polskiego*. <http://sjp.pl/bebeszy%E6> (20.03.2014).

<sup>30</sup> Z. Trziszka, *Plecami do wielkiej wody*. W: idem, *Wielkie świniobicie*. Warszawa 1965, s. 5.

<sup>31</sup> Por. A. van Gennep, *Obrzędy przejścia. Systematyczne studium ceremonii*, tłum. B. Biały, wstęp J. Tokarska-Bakir. Warszawa 2006.

## Rozpad przestrzeni dworcowej

Traumatyczność doświadczenia podróży depatryanckiej dotyczy nie tylko przestrzeni pociągu, ale także przestrzeni dworcowej – zarówno tej, która stanowi początek podróży, jak i tej będącej jej końcem. Przesiedleńcy często całymi tygodniami koczowali na stacjach w oczekiwaniu na maszyny jadące na zachód. Trziszka w *Uszance* pisze, że taka stacja przypomina tabor nie kolejowy, ale cygański. W literaturze nie brakuje opisów licznych postojów na trasie podróży – trwały nawet kilka, kilkanaście dni, podczas których stacja kolejowa zamieniała się w obóz koczowniców: „Na stacjach było pełno ludzi, gwaru, gryzący dym ognisk, bieganina i kłótnie. Pociągi z repatryantami stały tu od tak dawna, że ludzie zdążyli się już prawie zadomowić. Chodzili na rynek, handlowali, pili wódkę”<sup>32</sup> – tak w powieści *Ziemia* Jan Brzoza opisuje przestrzeń dworcową. Ludzie wyprowadzają z wagonów swoje zwierzęta, rozpalają ogniska, wykonują prowizoryczne kuchnie. Taki widok przedstawia się bohaterom opowiadania Łukasiewicza, gdy pociąg zatrzymuje się na stacji węzłowej Krzyż – depatryanci siedzą wszędzie, na ławkach, na bagażach, wprost na peronach. Krzyż pojawia się zresztą również w innych tekstach osadniczych – dla przykładu Trziszka zaznacza, że za Krzyżem zaczyna się nowa ziemia. Rzeczywiście miejscowość, która powstała w XIX wieku jako niemiecka osada kolejarska, do końca II wojny światowej należała do Niemiec i z racji swojej lokalizacji (tuż przy granicy z Polską) pełniła funkcję punktu granicznego. Pomimo tego że jej nazwa wzięła się od skrzyżowania szlaków kolejowych, to w literaturze funkcjonuje w innych znaczeniach: „Już nazwa miejscowości Krzyż, leżącej na skrzyżowaniu kolejowych szlaków, którymi przybywały pociągi z osadnikami, dawała assumpt do utrzymanej w religijno-magicznym duchu fatalistycznej interpretacji przesiedleńczych losów”<sup>33</sup>. Takie konotacje odnajdziemy w opowiadaniu Janusza Olczaka *Z Krzyża zdjęty* – przejazd bohatera przez stację węzłową uruchamia – jak pisze Małgorzata Mikołajczak – skojarzenia pasyjne. W innej powieści osadniczej, *Rubieży* Natalii Bukowieckiej-Kruszony, Krzyż staje się miejscem legendarnym, obrastającym w lokalne mity (np. mit tzw. Ziemi Odzyskanych jako Dzikiego Zachodu). Tuż po wyjeździe na zachód grupy osób z Polski centralnej w ich rodzinnej miejscowości zaczynają krążyć pogłoski: „Od razu rozeszła się plotka, że wszystkich przed Krzyżem obrabowano z koszul, przy czym kilku straciło życie”<sup>34</sup>.

Rozpad przestrzeni dworca końcowego był zwiastowany przez zrujnowany wojną krajobraz, który dało się podpatrzeć zza wagonowych desek. Bohaterowie wspomnianej *Rubieży* „ze szczytu wagonu widzieli dalekie łuny. Drogi były zawałone rozbitymi czołgami i samochodami”<sup>35</sup>. Przybywając do Rubieży, wjeżdżają „w potrzaskane mury jakiegoś płonącego miasta. Budynek dworcowy był w gruzach”<sup>36</sup>. To samo widzą kresowianie z powieści Brzozy: „Wjechali teraz w kraj, gdzie

<sup>32</sup> J. Brzoza, *Ziemia*. Katowice 1956, s. 130.

<sup>33</sup> M. Mikołajczak, *Czarcia kraina...*, s. 283.

<sup>34</sup> N. Bukowiecka-Kruszona, *Rubież*. Gorzów Wielkopolski 1998, s. 72.

<sup>35</sup> Ibidem.

<sup>36</sup> Ibidem.

wszystko, na czym oczy ludzkie mogły spocząć, było w ruinie. Sterczały kikuty kominów, na drogach i polach wały się resztki machin wojennych, tragiczne koła samochodów, szczątki samolotów, okaleczone wagony kolejowe, podobne do pudełek, które przydeptała stopa olbrzyma<sup>37</sup>. Bohaterowie *Ziemi* początkowo koczują na stacji – okazuje się, że nikt nie czeka na transporty ze wschodu, a osadnicy muszą tygodniami obozować wokół dworca. Partyzanci z *Kwartalu bohaterów* Zdzisława Morawskiego, kiedy wyszli z pociągu, również znaleźli się w otoczeniu ruin: „Wypalone mury stacyjne, kilku kolejarzy, kilku żołnierzy radzieckich, oto co mieli przed oczami. W powietrzu czuć było spaleniznę. Nikt ich nie witał, nikt się nimi nie interesował. Stali przy tobołkach zbici w szarą grupkę<sup>38</sup>. Okazuje się, że punkt kulminacyjny podróży jest równie traumatyczny jak jej przebieg. Jednocześnie stanowi zapowiedź innego życia: drzwi dworca, zamykające się za bohaterami opowiadania Łukasiewicza, jednocześnie zamknęły pewien etap ich życia.

## Wnioski

Obrazy pociągu i dworca w literaturze osadniczej to zaprzeczenie wyobrażenia kolei jako wynalazku będącego symbolem możliwości ludzkich osiągnięć. W chaotycznej rzeczywistości pojałtańskiego Okcydentu<sup>39</sup> nie obowiązywały żadne rozkłady jazdy, które mogłyby regulować pracę kolei, a tym samym ustrukturyzować czas i wprowadzić porządek w chaosie<sup>40</sup>. Tomasik pisze o latach tużpowojennych: „Trudno w tej płataninie pordzewiałych szyn i wśród gmatwaniny blach rozpoznać kształt mechanizmu, który wcześniej działał z precyzją zegarka<sup>41</sup>. W przypadku depatrianckiej podróży traumatycznej nie działają żadne zegary. Jednak narracje migracyjne świadczą nie tylko o rozpadzie kolejowego mechanizmu. Na podstawie omówionych skrótowo trzech płaszczyzn obrazowania kolei w literaturze osadniczej można stwierdzić, że motyw pociągu i dworca to nie tylko pewien wycinek literackiego świata, ale organizuje on ogólniejszą przenośnię – wizję tzw. Ziemi Odzyskanych jako miejsca tranzytowego. „Tranzytowość najlepiej wyrażała metafora dworca, który stał się integralnym komponentem literatury osadniczej i stałym elementem jej świata przedstawionego<sup>42</sup>. Ponure, pesymistyczne wizerunki podróży towarowymi wagonami i obrazy zrujnowanych stacji kolejowych – to opisy, w których

<sup>37</sup> J. Brzoza, *Ziemia...*, s. 130.

<sup>38</sup> Z. Morawski, *Kwartal bohaterów*. Łódź 1965, s. 9.

<sup>39</sup> Używam tu sformułowania Joanny Szydłowskiej, por. J. Szydłowska, *Narracje pojałtańskiego Okcydentu. Literatura polska wobec pogranicza na przykładzie Warmii i Mazur (1945-1989)*. Olsztyn 2013.

<sup>40</sup> W. Tomasik, *Deadline. Jeszcze o opowiadaniu kolejowym*. W: idem, *Ikona nowoczesności...*, s. 138.

<sup>41</sup> W. Tomasik, *Stacja końcowa: Auschwitz. O pociągach i śmierci przemysłowej*. W: idem, *Ikona nowoczesności...*, s. 263.

<sup>42</sup> M. Mikołajczak, *Nie-miejsce pod arkadyjskim szyldem*. „Teksty Drugie” 2013, nr 3, s. 252. O tzw. Ziemiach Odzyskanych interpretowanych w kategorii nie-miejsca zob. też: H. Gosk, *Nie-mieszkańcy, nie-miejsca...*

uwidacznia się fatalizm nowej ziemi i które tym samym stanowią jeden ze sposobów na wyłamanie się spod ideologicznego ciężaru, jaki spoczywał na literatach mających budować optymistyczną wizję polskiego „odzyskanego zachodu”.

### Bibliografia

- Augé M., *Nie-miejsce. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, tłum. R. Chymowski. Warszawa 2010
- Bakuła B., *Między wygnaniem a kolonizacją. O kilku odmianach polskiej powieści migracyjnej XX wieku (na skromnym tle porównawczym)*. W: *Narracje migracyjne w literaturze XX i XXI wieku*, red. H. Gosk. Kraków 2012
- Brzoza J., *Ziemia*. Katowice 1956
- Bukowiecka-Kruszona N., *Rubież*. Gorzów Wielkopolski 1998
- Gennep A. van, *Obrzędy przejścia. Systematyczne studium ceremonii*, tłum. B. Biały, wstęp J. Tokarska-Bakir. Warszawa 2006
- Gosk H., *Nie-mieszkańcy, nie-miejsca. Literackie ślady osadzania się „gdzieś” ludzi „skądś”*. W: *Narracje migracyjne w literaturze polskiej XX i XXI wieku*, red. H. Gosk. Kraków 2012
- Iwasiów I., *Hipoteza powieści neo-post-siedleńczej*. W: *Narracje migracyjne w literaturze polskiej XX i XXI wieku*, red. H. Gosk. Kraków 2012
- Kraszewski J.I., *Kartki z podróży 1858-1864*. Warszawa 1977
- Lytotard J.F., *Kondycja ponowoczesna*, tłum. M. Kowalska, J. Migasiński. Warszawa 1997
- Łukasiewicz Z., *Po prostu list*. W: *Podróż do zielonych wzgórz. Almanach opowiadań pisarzy lubuskich*, przedm. H. Bereza. Poznań 1964
- Mikołajczak M., *Czarcia kraina... o lubuskim kontr-micie tożsamościowym*. W: *(P)o zaborach, (p)o wojnie, (p)o PRL. Polski dyskurs postzależnościowy dawniej i dziś*, red. H. Gosk, E. Kraskowska. Kraków 2013
- Mikołajczak M., *Nie-miejsce pod arkadyjskim szyldem*. „Teksty Drugie” 2013, nr 3
- Morawski Z., *Kwartal bohaterów*. Łódź 1965
- Sami swoi i obcy. Z kresów na kresy*, red. M. Maciorowski. Warszawa 2011
- Słownik języka polskiego*. sjp.pl/bebeszy%56 (20.03.2014)
- Srokowski S., *Repatrianci*. Warszawa 1988
- Szydłowska J., *Narracje pojałtańskiego Okcydentu. Literatura polska wobec pogranicza na przykładzie Warmii i Mazur (1945-1989)*. Olsztyn 2013
- Tomasik W., *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*. Wrocław 2007
- Trziszka Z., *Plecami do wielkiej wody*. W: idem, *Wielkie świniobicie*. Warszawa 1965
- Trziszka Z., *Uszanka*. W: idem, *Dom nadodrzański*. Łódź 1968
- Tumolska H., *Mitologia Kresów Zachodnich w pamiętnikach i beletrystyce polskiej (1945-2000)*. Toruń 2007

### Summary

The subject of the article is motif of train and railway station on the Polish settlement literature. The theme of this literature is the journey of the population deported from the eastern borderlands to so-called Regained Territories. The theme of train travel was ana-

lyzed at three levels – dehumanization of man, animalization of train and desintegration of the space of railway station. The train metaphor not only describes the traumatic journey but also organizes symbolic signification of so-called Regained Territories.

### **Biogram**

**Kamila Gieba** – magister, doktorantka literaturoznawstwa w Zakładzie Teorii Literatury i Krytyki Literackiej Uniwersytetu Zielonogórskiego. Jej zainteresowania badawcze dotyczą głównie nowego regionalizmu oraz zwrotu topograficznego w badaniach literackich. Członek zespołu badawczego „Regionalizm w badaniach literackich. Tradycje i nowe orientacje”. Publikowała m.in. w czasopismach „Odra”, „Fraza”, „Pro Libris”, „Refleksje”, „Topos”, „Teksty Drugie”, „In Gremium”, „Bibliotekarz Podlaski” oraz w kilku tomach zbiorowych. Pełni funkcję sekretarza kolegium redakcyjnego naukowej serii wydawniczej „Historia Literatury Pogranicza”.

kamila.gieba@gmail.com