

Jeszcze inna zabawa *Lalką*

Another Way of Playing with The Doll

Wojciech Tomasik



Electronic version

URL: <http://journals.openedition.org/td/7181>

ISSN: 2545-2061

Publisher

The Institute of Literary Research of the Polish Academy of Sciences

Printed version

Date of publication: 1 février 2016

Number of pages: 367-382

ISSN: 0867-0633

Electronic reference

Wojciech Tomasik, « Jeszcze inna zabawa *Lalką* », *Teksty Drugie* [Online], 1 | 2016, Dostępny online od dnia: 15 février 2016, Ostatnio przedlądany w dniu 11 juin 2019. URL : <http://journals.openedition.org/td/7181>

Przechadzki

Jeszcze inna zabawa *Lalką*

Wojciech Tomasiak

TEKSTY DRUGIE 2016, NR 1, S. 367–382

DOI: 10.18318/td.2016.1.22

Sprzedż lalki Barbie, ikony firmy Mattel, w 2014 spadła trzeci rok z rzędu [...].

(J. Kell, *Mattel's Barbie sales down for a third consecutive year*, „Fortune” 2015 nr z 30 stycznia)

Lalką Prusa można się bawić na różne sposoby: Stefan Godlewski robił to z planem Warszawy w rękę, Henryk Markiewicz – z rocznikami warszawskich gazet, ja proponuję wariant z rozkładami jazdy¹. Do komentowania Prusowego arcydzieła kolejowe rozkłady badał jako pierwszy wykorzystał Józef Bachórz. W nieprześcignionym opracowaniu powieści, przygotowanym przed laty do edycji Biblioteki Narodowej, w zamkniętym

Wojciech

Tomasiak – prof. dr hab., kierownik Katedry Kultury Współczesnej UKW w Bydgoszczy. Ostatnio publikował: *Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe* (2014), *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej* (wyd. 2: 2015), *Szalony bieg. Kolej i ciemna nowoczesność* (2015). Kontakt: woj55@poczta.onet.pl

¹ Zob. S. Godlewski *Bawię się „Lalką”*, „Wiadomości Literackie” 1937 nr 1; tegoż *Proszę o różę*, „Wiadomości Literackie” 1937 nr 25; H. Markiewicz *Inna zabawa „Lalką”*, w: tegoż *Tradycje i rewizje*, Kraków 1957 (pierwotna wersja tego szkicu: *Prawdziwe życie Izabeli Łęckiej*, „Przekrój” 1949 nr 246). Zarówno szkic Godlewskiego (*Bawię się „Lalką”*), jak i Markiewiczowska *Inna zabawa „Lalką”* doczekały się przedruków.

w przypisach przebogatym aparacie krytycznym, wśród setek przywołanych utworów literackich i dokumentów z epoki, Bachórz znalazł także miejsce dla źródeł, które pozwalają wystawić ocenę kolejowemu realizmowi Prusa². Ten składnik komentarza dostrzegł i skomplementował recenzujący wspomnianą edycję Stanisław Fita, pisząc:

Szczególne odkrycie przyniosły studia nad ówczesnymi rozkładami jazdy pociągów. Okazało się, że Prus z nich chyba nie korzystał, a terminy i trasy przejazdów ustalał dość dowolnie.³

Wśród kolejowych wątków powieści szczególnie ważny jest ten, który znajduje kulminację w przerwanej w Skierniewicach podróży Wokulskiego do Krakowa. Po lekturze komentarzy Bachórza Fita nie ma wątpliwości, że konfrontacja fikcyjnych zdarzeń z pozaliterackimi realiami kolejowymi pokaże także tutaj rozmaite „niedokładności”⁴.

Czy nie popełniam grzechu pychy, czytając na nowo *Lalkę* i biorąc do ręki kolejowe rozkłady jazdy? Czy warto sprawdzać to, co ustalili i zadekretowali najwybitniejsi znawcy Prusa – Bachórz, Pieścikowski i Fita? Warto. Bo czuję potrzebę, by wystąpić w obronie Prusa i pokazać, iż jego realizm jest najwyższej próby, że przyjęty w powieści sposób obrazowania oznacza wierność nie tylko względem najdrobniejszych szczegółów z topografii Warszawy, ale też rozciąga się na sferę, która – podobnie jak powieściowa siatka ulic – względnie łatwo poddaje się procedurze weryfikacji. Prus, co świetnie udokumentowali Godlewski i Markiewicz, ułożył perypetie swych fikcyjnych postaci w scenarii prawdziwej Warszawy, ściśle respektując jej przestrzenno-czasową fizjonomię z dwóch lat: 1878 i 1879. Markiewicz odnotował w powieści tylko jeden anachronizm, dla którego znalazł zresztą uzasadnienie⁵. Gdyby pociąg,

2 Zob. B. Prus *Lalka*, oprac. J. Bachórz, t. 1 2, Wrocław 1991, wydanie 2 przejrzone: Wrocław 1998. Wszystkie wykorzystane w tym szkicu fragmenty z *Lalki* i z komentarza Józefa Bachórza pochodzą będą z tego drugiego wydania (z tomu 2). Lokalizuję je w tekście głównym, wskazując liczbą stronę.

3 S. Fita [rec.:] B. Prus, *Lalka*, oprac. J. Bachórz, t. 1 2, Wrocław 1991, „Pamiętnik Literacki” 1996 z. 4, s. 231.

4 Zob. tamże. Do kolejowych dociekań Bachórza odniósł się też Edward Pieścikowski, który napisał: „[Bachórz] przyłapał Prusa na paru nieściśnościach, na przykład w rozkładach jazdy” (*Zrazy po nelsonsku, czyli jak czytać „Lalkę”?*, „Teksty Drugie” 1993 nr 2, s. 74).

5 Zob. H. Markiewicz *Inna zabawa „Lalką”*, s. 237.

którym Wokulski z Łęckimi i Starskim mieli rozpocząć podróż do Krakowa, nie trzymał się prawdziwego rozkładu jazdy, byłby to niewątpliwie anachronizm, taki, którym uważny czytelnik, łykający w „Kurierze Codziennym” kolejne porcje powieści, mógłby się zakrzusić. Gdyby pociąg ze Skierniewic do Warszawy nie odjeżdżał około piątej (jak odjeżdża z Wokulskim w powieści), a dopiero po siódmej (jak chce tego w komentarzu Bachórz), uważny czytelnik miałby prawo zwątpić w „prawdziwość” nie tylko tego pociągu, ale też innych składników powieściowego świata. Gdyby okazało się, że Wokulski po drugiej w nocy nie mógł liczyć na żaden pociąg zdążający z Warszawy, psychologiczna prawda sceny z próbą samobójczą nie miałaby tej siły, którą w *Lalce* niewątpliwie ma. Realizm jest pochodną przeświadczenia odbiorcy, że świat opowiedziany istnieje niezależnie od opowiadania, że go wyprzedza, a pozaliterackie doświadczenie (odnoszące się zarówno do generalistów, jak i do konkretów) jest tym, do czego chcą być stale przymierzane kształty fikcyjnej rzeczywistości. Realizm zakłada pewien typ lekturowego nastawienia. Bez gotowości czytelnika do zawieszenia wiedzy o fikcyjnym statusie świata przedstawionego nie byłoby tablicy na Krakowskim Przedmieściu (identyfikującej dom Wokulskiego), nie byłoby też pomnika, który na peronie w Skierniewicach od niedawna upamiętnia przerwana podróż bohatera *Lalki*. Powieści realistyczne powstają przede wszystkim dla czytelników, którzy z mimetycznych zobowiązań literatury skłonni są – inaczej niż badacze – wyciągać wnioski najdalej idące.

Prus był wybitnym obserwatorem, entuzjastą cyfr i matematycznej precyzji. Poziom jego wiedzy o kolejowych realiach epoki znakomicie dokumentuje aranżacja nieudanej wyprawy Wokulskiego do Krakowa. Skupiłem się jakiś czas temu na tej wyprawie, by zademonstrować, jak mistrzowsko sfunkcjonalizował w niej pisarz drobny szczegół, który charakteryzował XIX-wieczne podróżowanie drogami żelaznymi⁶. Oto trzeci dzwonek i wyjazd ze stacji oznaczały dla podróżnego stan przykrego ubezwłasnowolnienia, przedziały zamykane były bowiem od zewnątrz przez konduktora, a pomiędzy zamkniętymi przedziałami nie było żadnej wewnętrznej komunikacji. To właśnie dlatego nieprzyjemna rozmowa, której Wokulski jest świadkiem, stanowi dla bohatera prawdziwą torturę. Mógł ją przerwać (i przerwał) dopiero konduktor, gdy po zatrzymaniu się pociągu w Skierniewicach otworzył drzwi do salonki, gdzie siedzieli Wokulski z Łęckimi i Starskim. Wróć

6 Zob. szkic *O jednym przypisie „Lalki”*. (Którego nie ma), zawarty w moim tomie *Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe*, Warszawa 2014.

do tego szczegółu, by do omówionych wcześniej rozmaitych jego literackich zastosowań dorzucić jeszcze jedno – dla zrozumienia metody Prusa chyba szczególnie ważne. Sądzę, że utwór, o który mi teraz chodzi, Prus znał, skłonny jestem nawet myśleć, iż pisarz docenił atrakcyjność zastosowanych w nim rozwiązań, a nie wykluczam, że, komponując epizod z uwięzionym w wagonie Wokulskim, zdecydował się pójść śladami swego poprzednika. A był nim Kazimierz Łuniewski, który w „Kurierze Warszawskim” z 1879 roku, w felietonowych partiach numeru 54 ogłosił krótkie opowiadanie *W wagonie kolei żelaznej* (z podtytułem *Zdarzenie prawdziwe*)⁷.

Kompozycyjną ramę utworu wyznacza tu podróż do Londynu bohatera-narratora, któremu na ostatnim (mającym trwać kwadrans) odcinku towarzyszy w przedziale dziwnie zachowujący się człowiek. Przedział jest zamknięty („Konduktor zatrzasnął drzwiczki i pociąg ruszył”; 1), a współpasażer po paru wypowiedzianych zdaniach okazuje się chorym, który zbiegł ze szpitala psychiatrycznego, zamordowawszy swego lekarza-opiekuna. Poziom emocji u bohatera (i u czytelnika) podnosi się, gdy chory współpasażer wyrzuca z siebie: „oto zamorduję ciebie tak samo jak tamtego” (2). Od tego momentu zaczyna się dramatyczna walka z czasem. Żeby udaremnąć morderczy zamiar, trzeba zająć wariata rozmową i czekać, aż pociąg zatrzyma się, a konduktor zdąży otworzyć drzwi. Łuniewski eksponuje kolejowe ubezwłasnowolnienie, wprowadzając do snutej w przedziale opowieści wariata scenę jego przymusowej hospitalizacji. A wygląda ona bardzo podobnie do tej, którą podróżnemu funduje kolejowy przedział: „Zamknęli mnie w ciasnej stancyjce bez mebli i pieca, chociaż zima była sroga. Jedno tylko okno zakratowane znajdowało się w kącie” (1). Całość opowiadania kończy się szczęśliwie. „Otworzono drzwiczki, a ja wyskoczyłem jak szalony” (3). Na peronie na zbiegłego czekała już, zaalarmowana przez personel szpitalny, policja. Prus dodał kolejowemu ubezwłasnowolnieniu, którego doświadcza Wokulski, psychologicznej głębi. Kompozycyjną ramę przeniósł do *Lalki* bez żadnych zmian: tak jak dla bohatera z opowiadania Łuniewskiego, ratunek dla zdesperowanego Wokulskiego przychodzi najdosłowniej z zewnątrz. Przynosi go, wykonujący swe rutynowe obowiązki, konduktor. Tortury uwięzionemu Wokulskiemu niosła prowadzona przy nim rozmowa po angielsku. Nietrudno zgadnąć, że i w przedziale, który pojawia się w opowiadaniu Łuniewskiego, konwersacja musiała toczyć się po angielsku.

7 Zob. K. Łuniewski *W wagonie kolei żelaznej. Zdarzenie prawdziwe*, „Kurier Warszawski” 1879 nr 54. Wszystkie cytaty z opowiadania pochodzą z tego źródła. Liczba oznacza numer strony.

Łuniewski podtytułem opowiadania zgłosił pretensje do prawdziwości pokazanej historii. Sugestię autentyczności mają wzmocniać także realia kolejowe. Wiadomo, że rzecz dzieje się w przedziale pierwszej klasy, że pociąg pędzi z prędkością 50 mil na godzinę, że ostatni etap przed końcową stacją ma trwać około kwadransa. W opowiadaniu padają nazwy, które pomagają dostroić podane parametry do realiów geograficznych Anglii: literacki pociąg zdąża do Londynu, a szpital, z którego uciekł wariat-morderca, mieści się w Hardward. Pierwszoosobowy narrator ma pewne rysy prawdziwego autora. Z biografii Łuniewskiego zachowało się bardzo niewiele szczegółów, łatwo wszakże sprawdzić, że gdy ogłaszał swoje opowiadanie w „Kurierze Warszawskim”, pisarz miał już w dorobku (publikowany najpierw w „Kłosach”) przekład *Podstępnej gry*⁸, musiał zatem znać angielski na tyle, by radzić sobie ze swobodną konwersacją w tym języku. Nie mogę dziś wykluczyć, że opowiedziane zdarzenie (w wielu drobiazgach – pretensjonalnie literackie) miało jakieś źródło w biografii Łuniewskiego⁹. Ekspediując Wokulskiego w przerwana w Skierniewicach podróż, Prus mógł też odwołać się do własnego doświadczenia, które zafundował sobie we wrześniu 1877, gdy jako młody korespondent warszawskich gazet udawał się do Krakowa i Wieliczki. Kiedy czyta się relacje z tej podróży, to trudno nie dostrzec osobliwej pedanterii, z jaką początkujący pisarz odnosił się do kolejowych szczegółów swej eskapady. A rozpoczęła się ona – przypomnijmy – na warszawskim dworcu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, gdzie trzeba się było znaleźć przed dziesiątą wieczór¹⁰. A kiedy rozpoczyna się niefortunna podróż Wokulskiego? Ustalmy najpierw, bo to niezmiernie ważne, przybliżoną choćby datę dzienną.

Jest rok 1879, co wprost komunikuje czytelnikom subiekt Rzecki, jest maj, co wiemy od trzecioosobowego narratora: „Pewnego dnia, już w maju, wezwał go [tj. Wokulskiego] pan Łęcki” (510). Co jednak kryje się pod formułą „pewnego dnia”? Czy to początek, czy raczej koniec miesiąca? Prus jest genialny w swojej dokładności, fikcyjne wypadki rozkłada w czasie z dokładnością

8 Zob. K. Reade, D. Boucicault *Podstępna gra*, przeł. K. Łuniewski, Warszawa [1873].

9 Hardward, skąd zbiegł wariat-morderca, jest nazwą zmyśloną i mówiącą: „hard ward” czytałbym jako ‘oddział szpitalny dla ciężkich przypadków’, ‘oddział zamknięty’ („locked-ward”). W XIX wieku na południowym przedmieściu Londynu (St. George’s Fields) mieścił się słynny szpital psychiatryczny Bethlem (znany też jako Bedlam Hospital). Dziś jego zabudowania zajmuje Imperial War Museum.

10 Podróż tę analizuję w szkicu *Dworzec Gołuchowski (i inne atrakcje). Jeszcze o tym, skąd się wzięło kino*, zawartym w moim tomie *Szalony bieg. Kolej i ciemna nowoczesność*, Warszawa 2015.

charakteryzującą pisarza pozytywistę, który, kreśląc fikcyjne perypetie wymyślonych postaci, czuje się zobligowany do naukowej ścisłości. Po przerwaniu podróży w Skierniewicach i po próbie samobójczej Wokulski dłużej dochodzi do siebie, o sprawach sklepowych jest w stanie porozmawiać ze Szlangbaumem dopiero 1 czerwca („Pierwszego czerwca odwiedził go Szlangbaum”, 566). Wcześniej nie umie skupić się na interesach, trwa w stanie dziwnego letargu, odbiera wprawdzie listy, ale nawet ich nie otwiera. W dniu spotkania ze Szlangbaumem zainteresował się wreszcie nieczytaną korespondencją. „Spojrzenie jego znowu padło na biurko, gdzie od kilku dni leżał list z Paryża” (568). List ten przyszedł „pewnego dnia”, a zatem – od daty 1 czerwca trzeba odjąć „kilka dni” (które upłynęły od przyniesienia z poczty korespondencji) i jeszcze kilka dni, które dzieliły powrót Wokulskiego od momentu, gdy „pewnego dnia przyniesiono mu z poczty gruby pakiet” (564). Ile to razem daje? Przyjmuję każdy zakład, że nie więcej niż dwa tygodnie.

Niefortunna podróż do Krakowa rozpoczęła się nie wcześniej niż 15-16 maja. Prus musiał wiedzieć, że 15 maja (a wedle kalendarza juliańskiego – 3 maja!) Drogi Żelazne Warszawsko-Wiedeńska i Warszawsko-Bydgoska (podobnie jak inne) wprowadzają nowy (letni) rozkład jazdy. Prus doskonale orientował się, że Wokulski z całym towarzystwem musiał przybyć na dworzec przed 22.00, by rozpocząć podróż pociągiem kurierskim nr 1. Pociągu tego nie było w rozkładzie, który obowiązywał w sezonie zimowym i tracił moc 2 (14) maja 1879! *W Lalce* zaś mamy:

Wokulski załatwił najpilniejsze interesa, na kolei zamówił wagon salony do Krakowa, a około ósmej wieczór wyekspediował swoje rzeczy, był u państwa Łęckich. Wypili herbatę we troje i przed dziesiątą udali się na kolej. (511)

Gdyby akcja rozgrywała się w początkach miesiąca, ten porządek nie byłby możliwy: wieczorny pociąg do Granicy (osobowy nr 11) odchodził o 20.20¹¹.

11 Wykorzystane tu i dalej informacje pochodzą z dwu służbowych rozkładów jazdy: „Rozkładu jazdy dla służby Dróg Żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej, wprowadzonego od dnia 3 (15) października 1878 r.” i „Rozkładu jazdy dla służby Dróg Żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej, wprowadzonego od dnia 3 (15) maja 1879 r.” (odesłania do tego drugiego rozkładu lokalizować będą skrótami R i numerem strony; odesłanie do *Instrukcji dla służby Dróg Żelaznych Warsz[awsko]-Wied[ei]ńskiej i Warsz[awsko]-Bydg[oskiej]*, objaśniającej rozkład jazdy zaprowadzony od dnia 3 (15) maja 1879 roku – skrótami RI i numerem strony).

Dla Prusa realisty i dla jego uważnych czytelników wysyłanie bohaterów na stację po 22.00 (gdy pociąg odchodził o 20.20) byłoby trudnym do usprawiedliwienia anachronizmem. Józef Bachórz zacytowany fragment zaopatrzuje w odsyłacz, a w przypisie kładzie informację: „W 1879 r. z Warszawy do Granicy (stamtąd do Krakowa) odjeżdżały następujące pociągi: kurierski (pospieszny) o 7.00, osobowy o 11.00 i 20.15” (511, przypis 4). Sprostujmy zatem: w 1879 roku do 14 maja z Warszawy do Granicy można się było wybrać któryś z następujących pociągów: 7.05 (kurierski nr 1), 11.15 (osobowy nr 3) i 20.20 (osobowy nr 11); od 15 maja pasażer miał zaś do dyspozycji taki oto plan: 6.00 (pospieszny nr 11), 11.05 (osobowy nr 3), 22.15 (kurierski nr 1). Dodam nawiasem, że z Granicy nie jechało się „do Krakowa”, a – co Prus znakomicie udokumentował w swej reporterskiej relacji z 1877 roku – do Szczakowej. Tam trzeba było się przesiąść na pociąg do Trzebini, by stamtąd dopiero móc udać się do Krakowa. Wynajęta salonka miała pozwolić Wokulskiemu i jego towarzyszom uniknąć kłopotliwych przesiadek (bo byłaby prawdopodobnie doczepiana do zmienianych pociągów). Powtórzę z całym naciskiem: rok 1879 nie był dla użytkownika kolei jednością!

Mamy tedy rok 1879, maj, jakiś dzień po połowie miesiąca. Pociąg, co wiemy z powieści, wyjeżdża po 22.00 (o 22.15; zob. R 1), z powieści też wiemy, że Wokulski słucha Łęckiego do Pruszkowa – „Za Pruszkowem zmęczony i jednostajny głos pana Tomasza zaczął go męczyć” (512). Uprzejmość Wokulskiego względem Łęckiego, co łatwo sprawdzić, kończy się po 20 minutach, potem uwaga bohatera przenosi się na zachowanie Izabeli i Starskiego. Oboje „rozmawiali tonem tak lekkim, jakby chodziło o rzeczy obojętne” (512). Wokulski zrozumiał w pewnym momencie, że „tym swobodnym tonem chcą kogoś w błąd wprowadzić” (512). Bohater łowi teraz uważnie słowa, które padają „jak krople ołowianego deszczu...” (513). Prus z naukową dokładnością lokalizuje ten moment: „Właśnie pociąg wyjechał z Radziwiłłowa” (513). Mamy tu wyraźnie wskazany parametr przestrzenny: pociąg, po krótkim przystanku w Radziwiłłowie, ruszył ku Skierniewicom. Rozkład jazdy umożliwia precyzyjną lokalizację czasową: jest 23.28, podróż trwa już ponad godzinę, męczarnie Wokulskiego mają potrwać niespełna kwadrans (do 23.41; to niemal dokładnie tyle, ile trwały katusze bohatera z opowiadania Łuniewskiego). Skąd wiem, że tyle? Oczywiście z rozkładu jazdy. Ale czasowe informacje dotyczące godziny przyjazdu do Skierniewic dostajemy też w *Lalce*. Po powrocie do domu Wokulski godzi się przyjąć doktora Szumana. Od doktora Rzecki dowiaduje się o szczegółach tego, co zdarzyło się

w Skierniewicach. W swoim pamiętniku stary subiekt tak zreferuje usłyszane rewelacje:

Mówił [Szuman], że Wokulski wysiadł z pociągu około północy w Skierniewicach, udając, że otrzymał telegram, że potem zniknął sprzed stacji i wrócił dopiero nad ranem, powalany ziemią i jakby pijany. Na stacji myślą, że on naprawdę podchmielił sobie i zasnął gdzieś w polu. (551)

„Okolo północy” przypadał dwunastominutowy postój prawdziwego pociągu kurierskiego nr 1 w Skierniewicach (23.41–23.53).

Pedanteria, z jaką Prus wykreśla parametry niefortunnej podróży Wokulskiego, nie kończy się z przyjazdem do Skierniewic. Wiemy z powieści (od Rzeckiego, który wypytał o to Szumana), że przyjazd pociągu nastąpił „około północy”. Tortury, których doświadczał bohater w wagonie, trwały niespełna kwadrans, kolejne minuty (już po odjeździe pociągu z Łęckimi i Starskim) mają w sobie także potężny ładunek traumy. Ale nim jeszcze podstęp pozwoli Wokulskiemu przerwać podróż w Skierniewicach, znakomitą orientacją w planie kursowania pociągów wykaże się... Izabela. Przypomnijmy, dochodzi północ, za moment odjedzie ze Skierniewic pociąg kurierski nr 1 do Granicy, Wokulski tłumaczy się, że odebrany przed chwilą telegram wzywa go do powrotu do Warszawy. Tu Izabela błyska kolejową bystrością: po co samotnie czekać na pociąg powrotny w Skierniewicach, skoro można z całym towarzystwem wyjechać mu naprzeciw i przesiąść się na ten sam, którym wyjedzie się rano ze Skierniewic. Nie ulegajmy czarowi pięknej kobiety! Tę kolejową bystrość ma Prus, bez niej z rozkładem jazdy nie radziłaby sobie żadna, nawet najbardziej inteligentna, fikcyjna heroina. To Prus doskonale wie, że pociąg kurierski nr 2 (z Granicy do Warszawy) mijają się z jadącym z naprzeciwka numerem 1 (oficjalnie: „krzyżował się”) na stacji w Górkowicach (zob. R 1 i 2). Ze Skierniewic jechało się tam pociągiem kurierskim nr 1 prawie dwie i pół godziny i to był czas, na który Izabela mogła jeszcze zatrzymać przy sobie Wokulskiego: „Musi pan czekać na pociąg, a w takim razie lepiej niech pan jedzie z nami naprzeciw niego. Będziemy jeszcze parę godzin razem...” (518). Wokulski, by wybrnąć z sytuacji, mówi, że woli jechać na lokomotywie, niż tracić czas do rana.

O której Wokulski wyjechał ze Skierniewic już po tym, jak nie udało mu się targnąć na życie? Prus nie pozostawia w tej materii cienia wątpliwości. Wyjeżdża około piątej rano. Po raz pierwszy mówi o tym tajemniczy człowiek, którego Wokulski spotkał koło dworca:

Była już druga po północy. W biurze telegrafu paliła się lampa z zielonym daszkiem i słychać było pukanie aparatu. Obok dworca przechadzał się jakiś człowiek, który zdjął czapkę.

– Kiedy jedzie pociąg do Warszawy? – spytał go Wokulski.

– O piątej, wielmożny panie – odparł człowiek, robiąc ruch, jakby chciał pocałować go w rękę. (523-524)

A potem tę informację powtarza na samym początku rozdziału *Dusza w letargu*:

Leżąc albo siedząc w swoim pokoju Wokulski machinalnie przypominał sobie, w jaki sposób ze Skierniewic powrócił do Warszawy.

Około piątej kupił na dworcu bilet pierwszej klasy, nie był jednak pewny, czy takiego żądał, czy dano mu go bez żądania. (555)

Józef Bachórz tę pierwszą informację o godzinie zaopatruje w odsyłacz i w mocno pokomplikowany sposób tłumaczy:

W 1879 r. pociąg ze Skierniewic do Warszawy odchodził nie o piątej, lecz dopiero o 7.22. Zdaniem Z. Przybyły („Lalka” *Bolesława Prusa. Semantyka – kompozycja – konteksty*, [Rzeszów 1995], s. 25) Prus „mógł się kierować rozkładem z 1889 r. (drukowanym często m.in. w «Kurierze Codziennym»), według którego pociąg kurierski przyjeżdżający do Warszawy o godz. 6.10 powinien dokładnie o godz. 5.00 (jak w powieści) odjeżdżać ze Skierniewic (jeśli się przyjmie dzisiejszy czas biegu pociągu pospiesznego na tym odcinku). Wydaje się jednak, że w tej kwestii bardziej pouczające byłoby porównanie momentu niedosłego samobójstwa Wokulskiego z czasem śmierci Carkera – w powieści Karola Dickensa *Dombey i syn* – pod kołami pociągu jadącego przed świtem”. (523-524, przypis 19)

A sprawa jest prosta: według rozkładu jazdy obowiązującego od 15 maja 1879 roku pierwszy pociąg ze Skierniewic do Warszawy odchodził po piątej! Był to pociąg kurierski nr 2 z Granicy do Warszawy, ten, którym wrócić proponowała Izabela i którym Wokulski ostatecznie zdecydował się do domu pojechać. Pociąg kurierski nr 2 przyjeżdżał do Skierniewic o 5.10 i wyprawiany był w dalszą drogę do Warszawy o 5.25. I do tego pociągu, zakładałam się raz jeszcze, wsadził swego bohatera Prus, skoro kazał mu dotrzeć do domu przed godziną ósmą („Do swego mieszkania [Wokulski] dostał się ledwie po półgodzinnym dzwonienu, choć była blisko ósma rano”; 555). Policzmy znów:

przed godziną ósmą Wokulski wchodzi do domu, forsowanie drzwi zajmuje mu prawie pół godziny, z dworca Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (róg Alei Jeruzolimskich i ul. Marszałkowskiej) podróż do mieszkania (ul. Krakowskie Przedmieście nr 4) zająć mogła drugie tyle. Dostajemy w przybliżeniu godzinę siódmą. Potwierdza to rozkład jazdy, w którym pociąg nr 2 melduje się w Warszawie właśnie o 7.00. A o 7.32 odchodził ze Skierniewic już następny pociąg do Warszawy – „osobowo-miejscowy” nr 8 jadący z Piotrkowa (zob. R 8). Żaden z pierwszych czytelników *Lalki* nie mógł zakrzuszyć się, czytając o godzinach odjazdu pociągu z Warszawy do Granicy i pociągu ze Skierniewic (a zdążającego z Granicy) do Warszawy. Wszystko tu bowiem idealnie gra. Trudno zresztą sobie wyobrazić, by Prus w tym zakresie swobodnie manipulował realiami. Bo to prawie tak, jakby fikcyjnemu Krakowskiemu Przedmieściu kazać biec aż do samych Łazienek. Topografię Warszawy mógł sprawdzić każdy, a bardzo wielu pierwszych czytelników z 1887 roku miało w żywej pamięci rozkład jazdy, który na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej obowiązywał w drugiej połowie maja 1879 roku. Można go było też łatwo sprawdzić, wertując, tak jak zrobił to Henryk Markiewicz, pożyczkę roczniki warszawskich dzienników.

Tu wyrasta przed nami problem interpretacyjny, któremu na imię „próba samobójcza Wokulskiego”. Dochodzi do niej, jak wynika z powieści, gdzieś niedaleko na wschód od stacji w Skierniewicach. Wiemy też, o której bohater kładzie się na szynach. Rozmowa z tajemniczym człowiekiem, którą wcześniej zacytowałem, nie kończy się na informacji o godzinie odjazdu pociągu do Warszawy. Dowiedziawszy się, że pociąg odjeżdża dopiero „o piątej”, Wokulski pyta o pociąg z Warszawy. Pada odpowiedź, którą bohater sobie szeptem powtórzy: „– Za trzy kwadransy” (524). Wiemy, że jest godzina druga w nocy. To by oznaczało, że powieściowy pociąg ma dotrzeć do Skierniewic gdzieś około trzeciej w nocy. Józef Bachórz informację, którą Wokulski dostaje z ust tajemniczego człowieka, traktuje jako niezgodną z pozaliteracką rzeczywistością kolejową. I w przypisie kładzie kategoryczne zdanie: „Z Warszawy do Skierniewic w 1879 r. nie przyjeżdżał o tej porze żaden pociąg” (524, przypis 20).

Rok 1879, co już pokazywałem, nie był z punktu widzenia organizacji ruchu na kolejach okresem jednolitym. Co innego mogło dziać się przed 15 maja, co innego – po tej dacie. To pierwsza ważna wskazówka, której nie wolno lekceważyć. Ustaliłem już (i pewność tego ustalenia wyraziłem gotowością przyjmowania zakładu), że wyprawa do Krakowa rozpoczyna się na początku drugiej połowy maja, a zatem w grę wchodzi uregulowania,

które obowiązywały latem (nie zaś zimowe – wprowadzane przez rozkład jazdy z października 1878 roku). Co jeszcze wiemy? To przede wszystkim, że informator mówiący o porządku kursowania pociągów, ów tajemniczy i nierozpoznany człowiek, jest rodzonym bratem Wysockiego, „dróżnikiem”, który swą nową posadę zawdzięczał protekcji Wokulskiego. Trudno wyobrazić sobie, by Prus mógł wprowadzić do tej sceny informatora o wyższym stopniu wiarygodności. O kursowaniu pociągów mówi kolejarz, ktoś zatem, kto zna doskonale także ten ważny składnik kolejowego ruchu, o którym nie jest informowany przeciętny pasażer. Pasażer korzysta tylko z części oferty przewozowej jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego. Dróżnik musi orientować się w całości. Dla skromnego Wysockiego każdy pociąg jest taki sam. W wykonywanych obowiązkach zaciera się różnica między pociągiem kurierskim a osobowym, pociągiem pasażerskim a towarowym. Wszystko wskazuje na to, że narzędziem wykorzystanym do zadania sobie samobójczej śmierci miał być dla Wokulskiego pociąg towarowy. Mamy o tym pociągu bardzo niewiele informacji, ale jego kształty dają się z grubsza wyrysować. Po pierwsze wiemy, że pociąg jedzie wolno:

Wtem z daleka zobaczył [Wokulski] dwa światła, powoli zbliżające się w jego stronę; za nimi majaczyła ciemna masa, za którą ciągnął gęsty snop iskier. [...] Pociąg z wolna zbliżał się. Wokulski nie zdając sobie sprawy z tego, co robi, upadł na szyny. (528)

Po drugie, co sugeruje wyrażenie „ciemna masa”, pociąg ten nie ma w swym składzie wagonów, w których oknach palilyby się światła. Czasy Prusa (a i późniejsze) znały klasę pociągów osobowo-towarowych, zestawionych z kilku wagonów osobowych (przeważnie tylko trzeciej klasy), które doczepiane były do składów towarowych. Ale te pociągi odnotowywane były w publicznych rozkładach jazdy, były pociągami pasażerskimi, choć – co łatwo zgadnąć – przeraźliwie wolnymi. „Ciemna masa” wskazuje, że Prusowy pociąg był składem zestawionym wyłącznie z wagonów do przewozu towarów, a zatem – że był pociągiem towarowym, jednym z tych, które Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej miały zapewniać rentowność. Żaden publiczny rozkład jazdy nie da informacji o ruchu towarowym. Ale służbowy rozkład jazdy – owszem, da. Wypada zatem odwołać się do tego źródła. Potrzeba przestudiowania rozkładów służbowych oznacza, że badacz staje przed naprawdę pokaźną przeszkodą, bo (tak jest, niestety, do dzisiaj) tych rozkładów się nie archiwizuje, nie gromadzą ich nawet najbardziej

renomowane biblioteki narodowe. Tu w poszukiwaniach trzeba liczyć na przypadek...

Leży przede mną egzemplarz „Rozkładu jazdy dla służby Dróg Żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej wprowadzonego od dnia 3 (15) maja 1879 r.”, którym mogę przetestować realizm kolejowy Prusa. I spytać, czy fikcyjna próba samobójcza Wokulskiego mogłaby zakończyć się tragicznie w, odpowiadającej parametrami przestrzenno-czasowymi, rzeczywistości pozaliterackiej. Rozkłady służbowe, z których dotąd intensywnie korzystałem, są źródłem informacji rozmaitej treści. Z rozkładu wynika na przykład, że pociąg kurierski nr 1 miał dla swej nazwy uzasadnienie w dopuszczalnej prędkości. Czytamy o nim mianowicie: „Szybkość jazdy na godzinę wiorst 52,5” (R 1). Wystarczy przemnożyć 52,5 przez 1067 metrów i dostaniemy prędkość, do której mogła się rozpędzać lokomotywa pociągu nr 1. Wspomniany wcześniej „osobowo-miejscowy” nr 8 (ten z Piotrkowa do Warszawy mógł rozpędzać się do prędkości 42 wiorst na godzinę (zob. R 8). Pociągi towarowe miały rozkładową prędkość jeszcze niższą. Zanim powiem jaką, spróbuję zidentyfikować pociąg z Warszawy, o którym mógł mówić dróżnik Wysocki. Jedynym kandydatem jest pociąg towarowy nr 45 z Warszawy do Sosnowca. Pociąg ten wyjeżdżał z Warszawy o godzinie 0.00 i w Skierniewicach meldował się o 3.08 (zob. R 32). To on mógł być tą „ciemną masą”, którą dostrzegł Wokulski (sierp księżycy oblewa scenerię wydarzeń „ponurym światłem”; 525). To on poruszał się bardzo wolno. W rozkładzie mamy: „szybkość jazdy na godzinę wiorst 23,3” (R 32). Mój kieszonkowy kalkulator szybko wyliczył, że to dokładnie 24,8611 kilometra na godzinę. Z rozkładu wynotowuję jeszcze jeden szczegół eksploatacyjny. Pociąg nr 45 to tzw. pociąg ekstra (pociąg „nadzwyczajny”), tzn. wysyłany na trasę „w miarę potrzeby” (R 19). Nie widzę żadnych przeszkód, dla których pociąg towarowy nr 45 nie miałby być ekspediowany w dniu feralnie zakończonej wyprawy, którą przedsięwzięli prawdziwymi pociągami fikcyjni bohaterowie Prusowego arcydzieła. Od maja 1879 roku w rozkładzie jazdy były też przewidziane nadzwyczajne pociągi uruchamiane dla obsługi ruchu pasażerskiego. Jeden z takich pociągów dyrekcja Dróg Żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej wyekspediowała 19 (31) maja do Częstochowy¹².

Czymże jednak dla świata nowoczesnego, zapytam na koniec, jest rozkład jazdy? Czy respektowanie przez pisarza kolejowego rozkładu jazdy może stanowić miarę realizmu? Najpierw zajmę się pierwszą sprawą i zacznę od

12 Zob. [ogłoszenie], „Gazeta Warszawska” 1879 nr 111 (z 8 [20] maja).

banalnego stwierdzenia, że kolejowe rozkłady jazdy (zarówno te służbowe, jak i te publiczne) nie doczekały się dotąd jakiegś imponującej listy kulturoznawczych opracowań. Powiedzmy wprost: jest to lista przeraźliwie krótka i z całą pewnością za krótka. Zatrzymam się na jednej pozycji, starszej i dość dobrze znanej. Mam na uwadze klasyczny esej Geорга Simmela *Mentalność mieszkańców wielkich miast* z samego początku XX wieku. Wątek dotyczący rozkładów jazdy jest w tym eseju rzadko wskazywany i wykorzystywany, z moich obserwacji wynika, że czyni to tylko w swoich książkach John Urry¹³. A wątek ten wkracza do eseju zaraz po tym, jak Simmel dowodzi, że cechą charakteryzującą życie wielkich metropolii jest poddanie się gospodarce pieniężnej. Czytamy zatem:

Nowoczesny umysł staje się coraz bardziej umysłem liczącym. Ideałem nauk przyrodniczych jest przekształcenie świata w zadanie rachunkowe, przedstawienie każdej jego cząstki w postaci formuły matematycznej. Otóż ideałowi temu odpowiada rachunkowa dokładność życia praktycznego, narzucona przez gospodarkę pieniężną. Ona dopiero wprowadziła w życie wielkiej liczby ludzi rozważanie, liczenie, określenia liczbowe, sprowadzanie wartości jakościowych do ilościowych. Dzięki rachunkowej istocie pieniądza do naszego życia wkroczyła precyzja, ściśle określanie podobieństw i różnic, jednoznaczność umów i postanowień – na co zewnętrznie wpłynęło upowszechnienie zegarków kieszonkowych.

Simmel pisze dalej o potrzebie synchronizacji ludzkich działań w ogromnym i wielce skomplikowanym organizmie metropolii oraz o tym, że najdrobniejsze zakłócenie w funkcjonowaniu miejskich zegarów „powoduje niepowetowaną stratę czasu”. I dalej – wciąż nie używając terminu „rozkład jazdy” – mówi o wymuszanych przez takie rozkłady ludzkich zachowaniach:

Tak więc technika życia wielkomiejskiego byłaby niemożliwa, gdyby wszystkie czynności i stosunki wzajemne nie były włączone najdokładniej w stały, transsubiektywny schemat czasowy. [...] Punktualność, wyrachowanie, dokładność, jaką życiu wielkomiejskiemu narzuca jego złożoność i zasięg, nie tylko wiąże się najściślej z cechującą je gospodarką pieniężną i intelektualizmem, ale siłą rzeczy zabarwia także treść życia

13 Zob. J. Urry, *Socjologia mobilności*, przeł. J. Stawiński, Warszawa 2009; tegoż, *Mobilities*, Cambridge 2007.

i sprzyja wykluczaniu owych irracjonalnych, instynktownych, autonomicznych cech i impulsów, które chciałyby własnowolnie kształtować formę życia – zamiast przyjmować ją z zewnątrz w postaci powszechnego, precyzyjnego schematu.¹⁴

Czy ten elegancki wywód nie przypomina tego, o czym Wokulski rozmawia z Szumanem, gdy pocziwy doktor bada swego pacjenta? Pada tam ważna rada człowieka, który w nowoczesnym świecie szczęśliwie zdołał uleczyć się „z marzycielstwa”: „Kto chce żyć, musi trzeźwo patrzeć na świat...” (557). A na odchodne, wysłuchawszy jeszcze Wokulskiego, doktor rzuci mocne oskarżenie: „– Romantyzm” (558). Wracam do postawionego pytania. Powieść, ta „mieszkańska epopeja”, mówi o świecie, którym rządzą rozkłady jazdy. Główny bohater *Lalki do świata* „transsubiektywnych schematów czasowych” pasuje nie w pełni, licealiści doskonale wiedzą, że to w połowie pozytywista, a w połowie jeszcze romantyk. *Lalkę* trzeba czytać z rozkładem jazdy w rękę! I trzeba kolejowe rozkłady włączać do konstelacji intertekstualnych odwołań tej powieści.

Czy respektowanie przez pisarza rozkładu jazdy może stanowić miarę powieściowego realizmu? Oczywiście nie. Ale realizm literacki zaczyna się tam, gdzie – jak to wyraził Józef Bachórz – zjawia się skrupulatne „liczenie dni i godzin”, gdy, innymi słowy, widoczna jest „pedanteria w gospodarowaniu czasem zegarowym i kalendarzowym w obrębie świata przedstawionego”. Charakteryzując metodę powieściopisarską Józefa Korzeniowskiego, Bachórz pisał:

Rygor obrachunków, dokonywanych za pomocą powszechnie przyjętych sposobów odliczania czasu, służył najoczywiej budowaniu iluzji rzeczywistości zgodnej z potocznym poczuciem prawdopodobieństwa.¹⁵

Czy – powie teraz pewnie mój oponent – czytanie realistycznych powieści nie przerodzi się w jakąś praktykę tropienia niekonsekwencji i czasowych „nie-dokładności”? Czy jest sens dociekać, jaki pociąg mógł pod Skierniewicami

14 G. Simmel *Mentalność mieszkańców wielkich miast*, w: tegoż, *Most i drzwi. Wybór esejsów*, przeł. M. Łukasiewicz, Warszawa 2006, s. 118-119 i 119-120.

15 J. Bachórz *Realizm bez „chmurnej jazdy”*. *Studia o powieściach Józefa Korzeniowskiego*, Warszawa 1979, s. 138 i 140. Formuła „pedanteria w gospodarowaniu czasem zegarowym i kalendarzowym” jest w oryginale wypsacjowana.

przejechać zdesperowanego Wokulskiego, czy mógł to być pociąg towarowy, a jeśli tak, to – skoro był pociągiem „ekstra” – dlaczego został wyprawiony akurat wtedy, gdy nasz bohater mógł mu wyjść naprzeciw? Czy w tym rozkładowym szaleństwie jest jakaś metoda? W epizodzie skierniewickim Prus skrupulatnie trzyma się kolejowych realiów, ale posyłając Wokulskiego do Paryża Droga Żelazną Warszawsko-Bydgoską – wcale nie¹⁶. Czy termin „realizm kolejowy” jest wart upowszechnienia¹⁷? Nie czuję się w obowiązku dawać odpowiedzi na tak sformułowane pytania. Nie zapowiadałem, że zmierzę się z problemami natury zasadniczej... Nie obiecywałem nic więcej niż „jeszcze inną zabawę”¹⁸.

16 Także i tutaj komentarz Józefa Bachórze wymagałby korekt: pociąg Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej, którym z Warszawy wyjechał Wokulski, istotnie odjeżdżał po południu (a nie – jak w powieści – późnym wieczorem), nie dojeżdżało się nim wszakże do Bydgoszczy, lecz do stacji granicznej Aleksandrów i tu podróżni musieli się przesiadać do niemieckiego składu (zob. 96, przypis 7). Z Aleksandrowa do Berlina jechało się przez Piłę (Schneidemühl), Krzyż (Kreuz) i Kostrzyn (Cüstrin), nie zaś – przez Poznań (zob. 97, przypis 8). Jak wiadomo, Prus przejechał tę trasę dopiero w 1895 roku.

17 Terminu tego użyłem w przywoływanym wcześniej szkicu *O jednym przypisie „Lalki”*. (Którego nie ma).

18 „Zabawa” przeszła chyba w nazwę literaturoznawczego gatunku. Wskazywałyby na to książki Henryka Markiewicza (*Zabawy literackie*, Kraków 1992; *Zabawy literackie dawne i nowe*, Kraków 2003) i Józefa Bachórze (*Spotkania z „Lalką”*, *Mendel studiów i szkiców o powieści Bolesława Prusa*, Gdańsk 2010). Warto zauważyć, że wskutek tej terminologizacji „zabawa” wraca do swej archaiki znaczeniowej: „zabawiać się” to kiedyś tyle, co ‘zajmować się, trudnić się czymś’ (tak znaczył tytuł oświeceniowego periodyku „Zabawy Przyjemne i Pożyteczne”). Znakomicie wyczuł dokonujące się przesunięcie Józef Bachórz: komponując tom studiów o *Lalce* (gdzie dwa szkice ukazały się najpierw jako „zabawy” powieścią) dał mu podtytuł ze słowem z epoki („mendel”), w której „bawienie się” nie oznaczało jeszcze ‘wesołego spędzania czasu’.

Abstract

Wojciech Tomasiak

KAZIMIERZ WIELKI UNIVERSITY IN BYDGOSZCZ

Another Way of Playing with The Doll

The realism of Bolesław Prus's novel *The Doll* [*Lalka*] has been studied many times in relation to the topography of Warsaw, but his pedantic accuracy also extends to the domain covered by the railway. Contrary to the claims of eminent scholars (such as Józef Bachórz and Stanisław Fita), Prus's description of Wokulski's aborted journey to Cracow is perfectly in sync with the timetable from the second half of May 1879. Wokulski's return from Skierniewice to Warsaw and his earlier suicide attempt also overlap with actual train times. The train timetable appears to be a key text in the interpretation of *The Doll*. This is a novel about the life of the great metropolis, whose smooth functioning, according to Georg Simmel, demands citizens meticulously to respect the 'trans-subjective time scheme' [übersubjektives Zeitschema].

Keywords

Bolesław Prus, *The Doll* [*Lalka*], realism, realist novel, modernity, timetable