



Dariusz Opaliński¹

„Świat drży, wre, pędzi” – sensoryczne doświadczenie podróży koleją na ziemiach polskich na podstawie dziewiętnastowiecznych wspomnień, pamiętników i listów

Streszczenie

Wynalezienie i upowszechnienie kolei, które dokonało się w ciągu XIX wieku, diametralnie zmieniło postrzeganie świata przez społeczeństwa. Nieśpieszny i spokojny rytm życia człowieka został poważnie zakłócony. Kolej ze swą prędkością, dla ogółu wówczas zawrotną, i masą różnych bodźców sensorycznych, które generowała, wymusiła na pasażerach konieczność dostosowania się do tej nowej technicznej rzeczywistości. Artykuł jest próbą prześledzenia, jak ten proces przebiegał na ziemiach polskich z perspektywy użytkowników kolei. Do analizy wykorzystałem dziewiętnastowieczne pamiętniki, wspomnienia i listy podróżnych, a więc materiał źródłowy, który jest kluczowy dla poznania tego zagadnienia. Uwagę skoncentrowałem na bodźcach wizualnych i dźwiękowych docierających do podróżnych. Wszystkie te impulsy miały swoje znaczenie. Funkcjonowały oficjalnie w kolejowej przestrzeni, regulując porządek jazdy, ale miały też rolę symboliczną, którą każdy podróżny na własny użytek interpretował.

Słowa kluczowe: zmysły, pasażerowie dróg żelaznych, wrażliwość sensualna, kolejowe relacje podróżne, sensualny szok

„Świat drży, wre, pędzi” [“The World Trembles, Boils, Rushes”]:
The Sensory Experience of Railway Travel in the Polish Lands
Based on Nineteenth-Century Memoirs, Diaries, and Letters

Abstract

The invention and popularization of the railway in the 19th century radically transformed how societies perceived the world. The previously slow and steady rhythm of

¹ Dr. Dariusz Opaliński, Instytut Historii, Wydział Humanistyczny, Uniwersytet Rzeszowski, al. Rejtana 16c, 35-959 Rzeszów, e-mail: dopalinski@ur.edu.pl, nr ORCID: 0000-0001-7919-8600.

human life was significantly disrupted. With its dizzying speed and a multitude of sensory stimuli, the railway forced passengers to adapt to this new technological reality. This article seeks to trace how that process unfolded in Polish lands from the perspective of railway users. For this analysis, 19th century diaries, memoirs, and travellers' letters were accessed, primary sources that are essential for understanding the issue. The focus is placed on the visual and auditory stimuli experienced by passengers. These impulses were not only part of the official railway system, helping to regulate the order of travel, but they also carried symbolic meanings that each traveller interpreted individually.

Keywords: senses, railway passengers, sensory sensitivity, travel narratives of the railway, sensory shock

Wstęp

Refleksja nad zmysłami i ich znaczeniem w życiu człowieka to problematyka od dawna absorbująca uwagę humanistów. Sprzyjają temu licznie organizowane seminaria i konferencje, na których historyczny i antropologiczny dyskurs jest dominujący. Ostatnie trzydziesto-, czterdziestolecie także przynosi wysyp prac naukowych dotyczących tego problemu. Wśród nich są i takie odnoszących się wprost do doznań sensorycznych zasygnalizowanych w tytule pracy (Schivelbusch 1993; Harrington 2001; Caplan 2001).

W artykule chciałbym poruszyć zagadnienie, które w polskiej historiografii jest od lat marginalizowane. Jednym z nielicznych badaczy, który zwrócił uwagę na sensoryczność dawnych podróży koleją, był Wojciech Tomasik. Jego celna analiza została oparta w głównej mierze na polskich dziewiętnastowiecznych dziełach literackich, głównie beletrystycznych, a więc na źródłach będących wytworem literackiej fantazji (Tomasik 2014: 39–61). Wspomniany autor w swej analizie wykorzystał także źródła epistolograficzne i wspomnieniowe, jednakże w niewielkim zakresie. Przykłady przytoczone przez Tomasika są dobrze osadzone w realiach epoki i trafnie oddają dziewiętnastowieczną rzeczywistość podróży. Pochodzą jednakże w większości ze świata literackiej fikcji, co może rodzić u historyków pewien dystans – zupełnie zresztą niesłusznie. Innym badaczem, który dostrzegł sensoryczność dawnych podróży koleją, był Jacek Kurek. Autor ten, wykorzystując literaturę piękną, wspomnieniową i dzieła ikonograficzne, ukazywał zawile i nieoczywiste asocjacje społeczne wynikające z użytkowania kolei. Rola zmysłów w tym procesie była przez niego wielokrotnie podnoszona (Kurek 2012: 119–132; 2013: 235–242).

Wybrane przeze mnie przykłady są autentycznym świadectwem kolejowych doznań sensorycznych, których doświadczyli podróżni na ziemiach polskich w okresie zaborów. Pochodzą one z dziewiętnastowiecz-

nych pamiętników, wspomnień i listów, a więc źródeł, które w badaniu wspomnianej problematyki odgrywają kluczową rolę.

Syntetyczny, a zarazem spójny obraz udziału zmysłów w odbiorze podróznego świata zamieścił John Urry w swej *Socjologii mobilności* (Urry 2009: 113–148). Dominująca rola w przyswajaniu tej rzeczywistości przypadła zmysłowi wzroku. Idąc za Richardem Rortym (1994), Urry stwierdził, że kilka ostatnich wieków to swoista „hegemonia wzroku” (Urry 2009: 117). Przyczyniły się do niej założenia architektoniczne różnych epok i stylów, wynalazki optyczne, osiągnięcia drukarskie czy nowe rozwiązania w malarstwie. W XIX wieku poczucie dominacji wizualności wyraźnie wzrosło. Nastąpiło „rozdzielenie zmysłów” – zmysł wzroku okazał się wyraźnie nadrzędny względem pozostałych. Stało się to za sprawą wynalazków z epoki (fotografii, filmu, karty pocztowej, czasopism ilustrowanych, szyb wystawowych itp.) oraz dzięki umiejętnemu wykorzystaniu zabiegów socjotechnicznych, wzmagających wizualny zachwyt nad sobą i otaczającym światem. Wtedy też zaczęto dostrzegać i doceniać środowisko naturalne okalające najpierw duże aglomeracje, z czasem także mniejsze skupiska ludności. Krajobraz naturalny stał się obiektem zachwytu, stąd konieczność jego uchwycenia aparatem fotograficznym, pędzlem, ołówkiem i kontemplowania go, sycenia się nim w zurbanizowanej przestrzeni czy domowym zaciszu. Skutki tej „spektaklizacji” podmiejskiej natury opisał m.in. Nicholas Green (1990). Pod koniec XIX wieku wzrok uległ wyostreniu, wdając się w estetyczną ocenę krajobrazu (Urry 2009: 146–147).

Dominację widzenia wzmagają także inne popularne wówczas rozwiązania kierowane do mas, sprawiające jednocześnie, że same społeczeństwa stawały się widzialne za sprawą organizowanych z wielkim rozmachem wystaw (światowych, krajowych, branżowych).

Pozawzrokowe sposoby odbioru świata, choć ważne, były jednak w XIX i na początku XX wieku zepchnięte na dalszy plan. Warstwy stojące wyżej w hierarchii społecznej świadomie izolowały się od warstw niższych. Przestrzeń do życia prywatnego i zawodowego tak aranżowano, by wzrokiem bezpiecznie ogarniać i kontrolować najbliższe otoczenie, jednocześnie odseparowując obserwatora od niechcianej woni, dotyku (stąd projekty domów jednorodzinnych dzielonych na strefy, drapacze chmur, balkony). Brud i odór napawały obrzydzeniem i lękiem, były bowiem trudne do zlokalizowania i zneutralizowania. Szczególnie skażone było miasto, a jako oaza względnej czystości coraz częściej jawiła się wieś, choć i tu od smrodu nie dało się uciec. Przykre wonie wydawały zwierzęta hodowlane, obornik i stęchlizna (bliskość mokradeł, wszechobecne błoto). Szukano zatem miejsc poza miastem, blisko natury, ale nietkniętych odo-

rem wsi. Stąd tak popularne stały się na przełomie wieków sobotnio-niedzielne pikniki „kolejowe” organizowane w otoczeniu przyrody, z dala od niechcianych zapachów, wielkomiejskiego gwaru i tłoku, oraz pociągi spacerowe, które kursowały do kurortów i lotnisk (Estreicherówna 1968: 185–187; Müldner 1877: 4, 37–38).

W społeczeństwach nowoczesnych, których narodziny przyniósł wiek XIX, pojawia się i utrzymuje awersja do przykrych i silnych woni; instaluje się rozmaite systemy, technologie oraz rozwiązania pozwalające eliminować te zapachy z życia codziennego. Udogodnienia te należy przypisać dziewiętnastowiecznej reformie sanitarnej i tzw. cyrkulacji różnicowej, separującej cielesne funkcje i procesy fizjologiczne, w których opanowaniu pomagały wydzielone przestrzenie (łazienki, toalety) i praca instalacji sanitarnej (Urry 2009: 141). Receptą – równie skuteczną – na pokonanie przykrych woni była także wentylacja, odkażanie i dezodoryzacja przestrzeni publicznej (Corbin 1998: 119–175).

Przełom wieków XIX i XX przyniósł całą kakofonię bodźców: zgiełk fabryczny i uliczny, uciążliwe hałasy z i pomiędzy domostw gęsto stojących obok siebie (Michalska 2024), wonie przemysłowe, żywieniowe, pralnicze, to wszystko przemieszane z bliskością drugiej osoby, wymuszoną cielesnością (przeludnienie miast) i wizualnymi doznaniem – te ostatnie, jak już wspomniałem, triumfowały. To całkowite, nieuchronne i zarazem mimowolne zanurzenie się człowieka w złożony świat bodźców, wówczas zainicjowane, utrzymuje się do dziś.

W poszukiwaniu sensualnego wzorca

Po tych ogólnych uwagach, wrywkowo zresztą traktujących o roli zmysłów w odbiorze dziewiętnastowiecznej rzeczywistości, jak i o samych bodźcach, pora odnieść się do meritum zagadnienia, czyli do doznań sensorycznych towarzyszących podróży koleją.

Na wstępie chcę zaznaczyć, że owe kwestie są źródłowo bardzo trudno uchwytnie. Problematyczny jest nie tylko dobór samych źródeł, ale również sposób ich interpretacji. Wydaje się, że jednostkowe doświadczenia dotyczące zmysłowego przeżywania podróży koleją mogą nam posłużyć do snucia bardziej ogólnych wniosków. Wrażliwość jednostki, jej wybory, reakcje, poparte często innymi relacjami osób wywodzących się z tego samego kręgu, mogą być egzemplifikacją postaw właściwych całej społeczności, którą te osoby reprezentują. Jest to zresztą częsty zabieg stosowany przez historyków.

Dwa przykłady, które chciałbym na początek przytoczyć, pokazują, że nie było jednego klucza w sensualnym odbiorze kolejowej rzeczywistości. Każdy indywidualnie ją chłonał, co nie ułatwia badania tej sfery. Pierwszy fragment pochodzi z 1855 r. z listu arystokratki Elizy z Branickich Krasińskiej do Zofii Potockiej:

mknęłam jak prawdziwa strzała, jak pakunek rzucały z wagonu do wagonu, z jednego peronu na drugi, nie zatrzymując się ani na chwilę. Pokonuje się przestrzeń jak we śnie. Nigdzie nie trzeba się zatrzymywać, ani we Frankfurcie, ani w Heidelbergu. Ma się tylko tyle czasu, żeby galopując zdążyć z jednego peronu na drugi, w ciągu 21 i pół godziny jest się w Baden. To niesłychane (...) w tym samym tempie można jechać do Paryża – wyruszając z Drezna o 6-tej wieczór (...) o 5-tej rano jest się w wielkim Babilonie! (Krasińska z Branickich 1996: 125).

Branicka – choć doświadczyła trudów podróży, czuła się traktowana przedmiotowo, niczym pakunek, w ciągłym pośpiechu, bez chwili wytchnienia – była zachwycona koleją. Tempo jazdy ją oszalało, mimo że nie pierwszy raz korzystała z tego środka transportu².

Drugi fragment pochodzi z rękopisu księdza Józefa Rokosznego i jest o pół wieku późniejszy³. Powstał w trakcie podróży tego autora z Triestu przez Wiedeń do Krakowa. Relacja Rokosznego utrzymana jest w zgoła innym tonie:

z prześlicznego otoczenia natury – z nad morza, z przeczystego powietrza, ciszy i spokoju – dostać się na stację kolejową i pędzić sznelzugiem dwanaście godzin. Przecież to wstrętne. Te stacje wielkie kolejowe to istne piekło. Wszystko tam brzydkie, cuchnące, krzykliwe, czarne. Lokomotywy – jakieś olbrzymy czarne, (...) kapiące w oliwy, śmierdzące przypalonym tłuszczem; sapia, chrapia, stuką, piszczą, wrzeszczą. Huczą i zieją wybuchami wstrętnego czarnego i duszącego dymu. A w nocy – te dwa wielkie przerażające, jak ślepiec potwora, latarnie. (...) Nigdy takim wstrętem nie byłem przejęty dla urządzeń kolejowych jak teraz (Rokoszyński: 34).

² Kolejowy debiut Elizy Branickiej nastąpił zdecydowanie przed 1855 r. Branicka wspomina w swoich listach korzystanie z tego środka transportu już w 1847 r., a więc około 8 lat wcześniej niż w przywołanym fragmencie (zob. Krasińska z Branickich 1995: 321). Nie zawsze arystokratka traktowała entuzjastycznie kolej. Wielokrotnie w swych listach wytykała panującą tam ciasnotę, zmęczenie odbytą podróżą. Prorocze okazały się jej wynurzenia z 1847: „wszystkie te drogi (żelazne), wagony, restauracje i omnibusy przekonują mnie, że o ile nie zmierzamy prosto i szczęśliwie ku komunizmowi, jak wielu twierdzi, to jednak wszystko zmierza ku zrzeszeniu – jednostka gubi się coraz bardziej w masach” (Krasińska z Branickich 1995: 322).

³ Nie jest nam znany pierwszy kontakt Rokosznego z koleją, niemniej jednak musiał on się wydarzyć na pewno przed tym napawającym go odrazą powrotem z Triestu. W chwili redagowania przytroczonego listu Rokoszyński liczył już 38 lat.

Rokoszny poddał ocenie doznania wzrokowe, zapachowe i dźwiękowe, pominął zaś względy praktyczne, które wzbudzały zachwyt Branickiej. Ta negatywna ocena doznań sensorycznych, była skutkiem wymuszonej i zarazem diametralnej zmiany otoczenia. Z pięknego, adriatyckiego entourage'u, gdzie wszystko było harmonijne i zanurzone w naturze, Rokoszny dostaje się do świata, w którym te estetyczne kategorie nie grają już żadnej roli. Triumfuje kolejowa technologia, ze wszystkimi jej negatywnymi efektami. Naturalne zapachy, czystość powietrza, cisza, którymi żył nasz wrażliwy bohater, zostały stłumione i zastąpione doznaniem na wskroś odmiennymi.

Dystans czasowy, jaki dzieli obie relacje, ma swoje znaczenie. Zachwyt nad koleją, jej osiągnięciami oraz sensualny szok, jaki wywoływała u pasażerów w pierwszych latach, były o wiele silniejsze i trwalsze niż podobne doznania pół wieku później, kiedy przewrót techniczny i komunikacyjny związany z koleją zdążył już spowszednieć. Z drogiego i elitarnego przewoźnika kolej staje się na przełomie wieków, po obniżeniu taryf przewozowych, środkiem transportu bardziej dostępnym, ciągle jeszcze kosztownym, ale jednak osiągalnym dla przeciętnego podróżnego. Potwierdzają to statystyki przewozowe (Szuro 1997: *passim*).

Te dwie przytoczone relacje dowodzą tego, z jak skrajnymi emocjami mieliśmy do czynienia w odbiorze kolejowej rzeczywistości. Nie było jednej słusznej narracji. Każdy z pasażerów indywidualnie odbierał docierające doń bodźce.

Sensualny szok i pierwsze oznaki znudzenia koleją

Pierwsza podróż koleją niemal zawsze wywoływała sensoryczny szok. Był on największy u dzieci oraz u osób nieobytych z techniką, osiadłych na terenach niezindustrializowanych i pozbawionych elementarnego wykształcenia.

U chłopów, zamkniętych we własnym świecie, wrażliwość na wszelkie bodźce zmysłowe była wzmożona. Potęgowały ją nieznanomość podstawowych prawideł fizyki i lęk przed „nowym”, czyli koleją, którą brano za diabelski wynalazek (Wiktor 1958: 11). Świetną ilustracją procesu osvajania chłopów z nowym środkiem transportu, w tym także z nieznanymi wcześniej doznaniem sensorycznymi, były opowiadki zamieszczane w prasie dla ludu (*Kolej żelazna...* 1860, nr 5, 6; Bartek Szkolarz 1870, nr 15, 16, 17).

Osoby ze społecznych nizin, nieobeznane z techniką kolejową, w odbiór nieznaną rzeczywistość angażowały głównie zmysł wzroku, w mniej-

szym stopniu pozostałe zmysły. Tak pierwszą podróż koleją zapamiętał Józef Biedroń, góral z Naprawy:

po raz pierwszy jadąc pociągiem, całe 24 godziny stałem jak wryty na skostniałych nogach w oknie pociągu przypatrując się, jak błyskawiczną szybkością przesuwały się przecudne krajobrazy, jakby w jakiś olśnioną niesamowitym urokiem panoramy (Biedroń 1938: 256).

Wydaje się, że jeszcze intensywniej, bo z wykorzystaniem wszystkich zmysłów, kolejową rzeczywistość odbierały dzieci. Zetknięcie z nieznaną techniką tak wspominał Stefan Krzywoszewski, wówczas kilkuletni chłopiec:

na widnokręgu zamajaczył ciemny dym. Zajączkał gwałtownie dzwon stacyjny, pociąg, skrzypiąc boleśnie, zatrzymał się przed peronem. Oszalał nas ruch podróżnych, bieganie służby kolejowej, gwar i pośpiech. Zgrozę i lęk budził barczysty i brodaty żandarm, posępnie czuwający na peronie nad bezpieczeństwem caratu. Znów trzykrotny jęk dzwonu, okrzyki pożegnalne (...) Pociąg zgrzytnął łańcuchami i ruszył (Krzywoszewski 1947: 8–9).

W podobnym duchu utrzymana jest relacja Jerzego Szczanieckiego, który mając 4 lata, tak zapamiętał zetknięcie z kolejami rosyjskimi:

słyszę także zapamiętany gwizd lokomotyw rosyjskich, inny niż u nas, w tonie niskim, złowrogim, jak mi się wtedy zdawało (Szczaniecki: 57).

W tych krótkich opisach mamy całą gamę określeń dopełniających sensualne doświadczenia. Oba są nasycone dziecięcym niepokojem, niepewnością i wyczuwalną bezradnością wobec nieznaną technikę, obcych dźwięków i doznań wizualnych. W tych dziecięcych relacjach odnajdujemy także echa późniejszych doświadczeń autorów wyniesionych z dorosłego życia. Przytoczone fragmenty nie były spisywane na bieżąco, zostały zanotowane po latach, co niesie ze sobą ryzyko zniekształcenia emocji przeżytych w dzieciństwie.

Relacje Krzywoszewskiego i Szczanieckiego to przykłady dziecięcych interpretacji nowej kolejowej rzeczywistości. Inne dziecięce opisy, którymi dysponujemy, pozbawione są bojaźni lub emanuje z nich zachwyt:

rozumiałem, że pociąg pędzi w jednym kierunku i wówczas dopiero stanąłem przy jednym oknie, podziwiając w ten piękny słoneczny dzień szybko zmieniający się krajobraz, a świat stawał się w mych oczach jeszcze bardziej czarujący. Podobne uczucie oszalańcujące ogarniało mnie z pewnym zachwytem przy obserwowaniu pasażerów wysiadających z pociągu w stacji docelowej tj. zaleszczyckim dworcu (Sulatycki: 8).

W podobnym nastroju upłynęła podróż w 1872 r. Stanisławowi Trzebińskiemu, wówczas jedenastoletniemu chłopcu, późniejszemu wybitnemu lekarzowi, historykowi i filozofowi medycyny, który po nauce w Krzemieńcu przenosił się do Poznania, by tam kontynuować naukę. Niemal całą podróż do stolicy Wielkopolski Trzebiński odbywał trzecią klasą. Jej początkowy etap tak został przez niego zapamiętany:

na przejazd kilkowiorstowy (...) z Wołoczysk do Podwołoczysk wziął ojciec bilety kl[asy] I. Niestety przecież zapomniano w wagonie zapalić światła, to też cała imponująca wspaniałość pierwszoklasowego środowiska wówczas pozostała dla nas obojga rzeczą zupełnie straconą.

I nieco dalej, po pokonaniu granicy rosyjsko-austriackiej dalsza jazda pociągiem przebiegała już u małoletniego Trzebińskiego bez zawodów, za to z pełną paletą doznań zmysłowych:

przez oszklone drzwi poczekalni widzieliśmy odchodzący pociąg pospieszny, którego żółte – przy sztucznym oświetleniu prawie biało wyglądające – wagony austriackiej I klasy przesunęły się nam przed oczami. Z wrażeń powonieniowych zapamiętałem, pierwszy wtedy raz zauważyłem, zapach węgla kamiennego. Potem nareszcie i my ruszyliśmy w oddzielnym przedziale 3 kl[asy]. Czystym i pełnym woni olejnej farby (Trzebiński: 49).

Przywołane przykłady dowodzą, że kolejowa inicjacja u małoletnich podróżnych odbywała się z wykorzystaniem wszystkich bardzo wyostrzonych zmysłów. To pierwsze sensoryczne doświadczenie było niezwykle trwałe i głębokie, skoro po wielu latach w szczegółach powracało do tych doznań.

Zachwyt tempem jazdy, ruchliwością pasażerów, oddziaływaniem kolei na zmysły z upływem lat naturalnie tracił na intensywności i znaczeniu. Józefowi Kraszewskiemu, który sceptycznie odnosił się do tego środka transportu, kolej spowszedniała już na przełomie lat 50. i 60. XIX wieku, a więc w kilka- lub co najwyżej kilkanaście lat po pierwszej podnóży pociągiem (Kraszewski 1977: 31). Podobne odczucia towarzyszyły wydawcy i literatowi Kazimierzowi Władysławowi Wojcickiemu, który już w 1858 r. odnotował znużenie tym środkiem transportu (Wojcicki 1859: 81), czy publicystce Sewerynie z Żochowskich Pruszkowej, która podobne odczucia zanotowała w 1863 r. (Pruszkowa z Rzochowskich 1863: 19). O pewnej obojętności na wrażenia zmysłowe można mówić jedynie w odniesieniu do osób, które wielokrotnie podróżowały koleją, były obyte ze światem i z nowinkami technologicznymi. U pasażerów, którzy sporadycznie korzystali z tego środka transportu – zwykle olbrzymim wysiłkiem finansowym – styczność ta wywoływała silne emocje i na długo zapadała w pamięć.

Świat dźwięków

Wyraźnym i zarazem trwałym doświadczeniem sensorycznym, często przywoływanym w źródłach poddanych analizie, były bodźce dźwiękowe. Kolej generowała ich całą masę. Na tę kolejową fonosferę składały się dźwięki nieadresowane wprost do pasażerów, w mniejszym stopniu wpływające na planowanie samej podróży, bardziej zaś na sam jej przebieg (mniej lub bardziej komfortowy), a także dźwięki z rozmysłem kierowane do użytkowników kolei, regulujące porządek podróży na różnych jej etapach.

Te pierwsze bodźce słuchowe były pochodzenia mechanicznego, pośrednio wywoływał je człowiek z pomocą urządzeń działających na kolei (skrzypienie i stukot kół pociągu, zgrzyt łańcuchów, hałas związany z wyrzutem pary czy pracą wentylatora, pisk hamulców, odgłosy towarzyszące zatraskiwaniu drzwiom, rozsuwanym oknom, obstukiwanym młotkiem kołom itp.). Emitował je także bezpośrednio, werbalnie inny człowiek (obsługa, współpasażer), stąd na kolei wszechobecny gwar rozmów, dobiegające z przedziałów odgłosy nabożnych i patriotycznych pieśni, nawoływania personelu itp. Ta nieadresowana część fonosfery była wszechobecna. Dla podróżnych obytych z koleją były to bodźce oczywiste i przez nich zaakceptowane, wpisane niejako w specyfikę tego środka transportu. Osoby niezaznajomione z realiami kolejowymi i nieobeznane z techniką reagowały na niektóre z tych dźwięków strachem i zadziwieniem. Ilustracją tych stanów są opowiadanki kierowane do chłopstwa osławiające ich z tym wynalazkiem:

kiedy już dojeżdżałem sobie zwyczajną drogą do Łańcuta, mówili mi ludzie, że będę musiał jechać przez Ajzyban (...) I nie strachając się niczego, ukrzeszałem sobie powoli ognia do fajki i tylko co chciałem sobie pyknąć trochę, aż też coś jak zaświszcze, jak zadudni nagle (...) Wytrzeszczyłem oczy, powiadam wam, mało mnie paralusz nie uderzył z przestachu. Z daleka już widać wam było kłęby dymu jakby ze stu kominów na raz, i tak coś dudniło i terkotało, że aż ziemia trzęsła się pod nogami (...) Ale wyobraźcie sobie, mój panie Walenty, co mi się działo kiedy tuż koło nas z świstem i szumem przeleciała sama Ajzyban. Na Boga żywego! taki chyba czarownice pędzą na Łysą Górę. I nim się jeszcze człek mógł napatrzeć na to wszystko, furknęło i przemknęło nam jak wiatr w polu, tylko dym zawiął na nas jak po siarce piekielnej i biednej chudobie aż grzywa się najeżyła z przestachu, a nam wszystkim włosy stanęły na głowie (*Kolej żelazna*... 1860, nr 5: 77–79).

W tej chłopskiej relacji zawarte są wszystkie lęki i zabobony właściwe ludziom nieobeznanim z koleją. Sensualne doświadczenie, w które zaangażowane były wszystkie zmysły, nakazywało łączyć owe dźwię-

ki, a także – jak wynika z przytoczonego fragmentu – zapachy, obrazy i dotyk z działaniem sił nieczystych. Ta naiwna narracja była obecna w dyskursie społecznym od samego początku kolejnictwa na ziemiach polskich. Szczególną popularność zyskiwała wśród chłopów. Próbowano z nią walczyć na przeróżne sposoby, posiłkując się rymowanymi opowiastkami (*Parochód...* 1847) czy prowadząc wieloletnią akcję uświadamiającą na łamach prasy. Wraz z masową emigracją zarobkową, która na ziemiach polskich zawałała społecznością wiejską od ostatniej ćwierci XIX wieku, można mówić o względnie trwałym i powszechnym pokonaniu uprzedzeń i lęków wywoływanych koleją. Konieczność dotarcia do portów dalekomorskich w szybki i sprawny sposób, w dodatku na masową skalę, wymusiła na chłopach przyspieszony kurs osławiania kolei.

Druga część kolejowej fonosfery składała się z dźwięków adresowanych wprost do pasażerów. Rola tych bodźców była oczywista, miały one za zadanie ostrzegać użytkowników kolei przed zagrożeniami i informować ich o należnych im prawach, obowiązkach, aktualnych na daną chwilę procedurach. Obrazowo ujął to Oskar Kofler, podolski ziemianin:

gdy mijała pora postoju, kierownik pociągu dawał długi sygnał gwizdkiem, po którym pasażerowie spacerujący przy pociągu lub jeszcze dochodzący z dworca pospiesznie wchodziłi do wagonów dopingowani przez konduktorów zamykających drzwi. Następnie kierownik dawał sygnał trąbką, po którym wskakiwali do wagonów ostatni spóźnialscy, a konduktorzy po zatrzaśnięciu drzwi podnosili rękę do góry wołając „gotów!” Wtedy dopiero maszynista długim gwizdem zapowiadał odjazd i po chwili pociąg ruszał w dalszą drogę (Kofler 1999: 220).

Inaczej kwestię tę uregulowano w zaborze rosyjskim. Taki ciąg sygnałów przy odjeździe pociągu zapamiętał książę Janusz Radziwiłł:

odjazd pociągu miał swój specjalny ryt. Pierwszy dzwonek zwracał podróżnym uwagę, że trzeba się powoli przygotować do odjazdu. Drugi dzwonek – że czas już również powoli wsiadać do wagonów. Po nim następował trzeci dzwonek – ale i to nie był jeszcze koniec, ponieważ po trzecim dzwonku rozlegał się świstek konduktora, odpowiadało mu buczenie syreny, poczem taki sam świstek drugi – i znów odpowiedź syreny – i wreszcie z daleka słyszał było trąbkę robotnika, który pilnował pierwszego rozjazdu szyn, czy są one ustawione w pożądanym kierunku. I dopiero wtedy następował odjazd (Jaruzelski 2001: 93).

W opisach Koflera i Radziwiłła mamy do czynienia z całą kaskadą dźwięków, w której pojawienie się jakiegoś sygnału uruchamiało następny. To następstwo z perspektywy procedur kolejowych było bardzo ważne. Brak któregoś z nich oznaczał tyle, że kolejne nie miały prawa

wybrzmieć, dopóki nie zostaną dopełnione określone przepisy odjazdowe (zatrzaśnięcie drzwi, okrzyk „gotów!”, dźwięk trąbki itp.). Powtarzalność tych sygnałów – w dodatku w takiej samej sekwencji na całej linii czy w obrębie zaboru – sprawiała, że pasażer, poddając się temu rytmowi, wzbogaconemu także o inne sensoryczne doznania, mógł popaść w rutynową ocenę kolejowych krajobrazów, czego doświadczył np. Mieczysław Jałowiecki, litewski ziemianin:

była to typowa, mała stacyjka nie różniąca się niczym od tysięcy podobnych stacyjek rozrzuconych po całej Rosji. Ten sam zapach lamp naftowych, machorki i dymu parowozu. Paru takich samych brodatych chłopów, czerwona czapka naczelnika, żandarm kolejowy i posługacz, wydzwaniający w odstępach trzyminutowych godzinę odejścia pociągu (Jałowiecki 2000: 162–163).

Regularność foniczna, która cechowała procedury odjazdowe, dawała podróżnym poczucie ładu i harmonii oraz pewność, że ktoś cały czas czuwa nad sprawnym i bezpiecznym przebiegiem jazdy. Na podstawie zachowanych świadectw opisujących kolejową fonosferę można zaryzykować stwierdzenie, że większą uważność w rejestrowaniu owych sygnałów przejawiali przedstawiciele warstw średnich i wyższych, co należy wiązać z ich generalnie większą skłonnością do rozumienia i przestrzegania obowiązujących prawideł – w tym wypadku kolejowych. Biedota, na co dzień niekorzystająca z kolei, nie przywiązywała wagi do tej kwestii, zbywając ją milczeniem. Tę grupę podróżnych, najczęściej emigrantów zarobkowych, absorbowały inne problemy: nieuchronna konieczność rozłąki z rodziną, aprowizacja na czas wyjazdu, ceny biletów, cel podróży i planowane przesiadki, bezpieczeństwo (*Pamiętniki...* 1971; Łodziński; Drygas 1970; Turek 1973; Fiederkiewicz 1956; *Robotnicy piszą...* 1938; *Listy chłopskie...* 2014).

Bicie dworcowego zegara czy stacyjnego dzwonu, świst pociągu zbliżającego się do stacji, odgłosy konduktorskich gwizdków, dzwonek, trąbek, świstawek, znaków dawanych linką sygnałową, okrzyki obsługi, nawoływania przygodnych handlarzy to tylko ułamek całej dźwiękowej infosfery obecnej w kolejowej przestrzeni – infosfery, która z upływem czasu zmieniała się wraz ze zmianą procedur, regulaminów, odmiennych dla w każdego z zaborów (por. *Instruction für die Ober-Schaffner* 1847; *Instruction für die Schaffner* 1847; *Ustawa o sygnałach* 1877; *Vorschriften* 1906; *Signalvorschriften* 1906). Chcąc sprawnie i świadomie poruszać się w tym świecie sygnałów, zrazu zupełnie nowych, należało go zrozumieć, a to wymagało czasu i było okupione niespodziankami, mniej lub bardziej bolesnymi dla podróżnych. Jak przebiegał ów proces wśród warstw stojących na dole drabiny społecznej, dobrze

ilustruje opowiadanie zamieszczone na łamach „Dzwonka” – pisma dla ludu (Bartek Szkolarz 1870, nr 15, 16, 17). Dla zdecydowanej większości podróżnych wywodzących się z wyższych sfer i stanów średnich przyswajanie i interpretacja zaadresowanych sygnałów dźwiękowych nie stanowiła większego problemu, przebiegała sprawnie, bez niepotrzebnego lęku i uprzedzeń (Szymanowska: 11; Jaruzelski 2001: 93; Połoniecki 2006: 108, 153; Müldner 1877: 10; Grabowski: 22; Kieniewicz 1989: 125; Lepszy 1895: 8; Solski 1955: 100). Nie wszystkie oficjalne sygnały obowiązujące na kolei, w tym także dźwiękowe, były adresowane do pasażerów. Część z nich była zakodowana i dostępna właściwie tylko personelowi kolejowemu. Tylko dobra znajomość przepisów pozwalała na poprawną ich interpretację⁴.

Niektóre z dźwięków wprost kierowane do podróżnych, informujące o odjeździe pociągu lub jego rychłym nadejściu, wywoływały u pasażerów ciąg interpersonalnych reakcji, których w rzeczywistości, w zgodzie ze swym pierwotnym przeznaczeniem, nie miały za zadanie regulować. Trafnie ujął to Tadeusz Padalica, przedstawiciel kresowej inteligencji, w swych listach podróżnych „wreszcie odezwały się dzwonki i świstki, zwykłe sygnały dźwiękowe, po których się mocniej ściska przyjazną rękę i gorętszy całus wyciska się na ustach” (Padalica 1859: 201). Bernard Połoniecki zaś zanotował, „gdy po raz trzeci zadzwoniono, jeszcze każdy wychylał się z wagonu, śląc pożegnania zostającym” (Połoniecki 2006: 152). Tak więc można stwierdzić, że przynajmniej część dźwięków rozlegających się w przestrzeni dworcowej i wagonowej miała dwojaką funkcję. Oprócz swego nominalnego znaczenia (informacyjno-ostrzegawczego), regulującego porządek na kolei, była znakiem dla pasażerów inicjującym rytuały pożegnalne (najczęściej) lub powitalne, wyrażane poprzez gesty (uścisk dłoni, objęcie drugiej osoby, machanie ręką, pocałunek, znak krzyża), słowa (błogosławieństwo, modlitwa, okrzyki), emocje (ronienie łez, egzaltacja, uporczywe myśli).

Ta wielobarwna fonosfera spełniała jeszcze jedną funkcję. Służyła niektórym podróżnym za „wehikuł”, dzięki któremu przywoływali z przeszłości wydarzenia, ludzi i miejsca, zarówno te bliskie, przyjazne, jak i te przykre, napawające lękiem. Dźwięki te nastrojały także nostalgią, towarzyszyły

⁴ Za przykład może posłużyć przywołany już uprzednio zbiór przepisów (*Ustawa o sygnałach* 1877). Według tego urzędowego druku na służbową infosferę składały się: sygnały liniowe komunikowane za pomocą dzwonków elektrycznych, umownych znaków dawanych przez obsługę torową, sygnałów emitowanych przez urządzenia na stałe zamontowane wzdłuż linii kolejowych, oznaczeń na przedzie i tyle składu pociągu, w końcu sygnałów dźwiękowych i wizualnych wywoływanych przez maszynistów, konduktorów i robotników manewrowych.

podróżnym przy pożegnaniach z ich rodzinnymi stronami (*Pamiętnik krakowski*... 1962: 270–271; Krzywoszewski 1947: 8–9).

Kolejowe doznania akustyczne na swój sposób także antycypowały to, co niebawem stanie się udziałem podróżnych. Rytm kół pociągu zapowiadał cel podróży. Zofia Szymanowska tak wspomina swoją podróż z Wiednia do rodzinnego majątku, do Tymoszwówki:

teraz zajął się nami wygodny, szerokotorowy, miękko wyścielany rosyjski wagon. Unosząc nas z sobą, puścił się z dworca ciężkim kłusem. Sapiąc i zacinając się, powtarzał zdyszany: Tymo... Tymo... Tymo... Tymo... Po czym uchwyciwszy rytm, rozpędził się i mknął (...) Kołysał nas miękko, nucąc nam do ucha jednostajnie i czule: Tymoszwówka, Tymoszwówka... (Szymanowska: 11).

W podobnym duchu utrzymane są także inne relacje:

wagony pędzą, a nam w cichym, jednostajnym turkocie zdaje się ciągle, że słyszymy: Kraków! Kraków! Kraków! Wreszcie woła konduktor: „Bieżanów”, a wkrótce potem przez okna wagonu ukazuje się nam Kociopek Krakusa oświetlony wschodzącym słońcem, dalej nieprzeliczone szczyty kościołów, kominów i domów (*Wycieczka*... 1892: 3).

Anonimowy autor tej relacji nie był odosobniony w swych przeżyciach. Kraków był miastem, który w XIX wieku poruszał serca i wyobraźnię wielu Polaków, był obowiązkowym celem rodzimych wycieczek patriotycznych i turystyczno-krajoznawczych. Zetknięcie z nadwiślańskim grodem rozpoczynało się zazwyczaj już w wagonie kolei żelaznej, gdy z przedziału podziwiano piękno miasta. Pierwsze wrażenia sensualne i towarzyszące im emocje były bardzo silne, na długo zapadały w pamięć podróżnych (Modrzejewska 1957: 8; Domeyko 1963: 105).

Przywołane przykłady dowodzą, że dominującym obiektem zmysłowego zainteresowania koleją były szeroko rozumiane rozwiązania techniczne, logistyczno-organizacyjne, architektoniczne, osiągi pociągów oraz mobilność pasażerów. W ocenę tej rzeczywistości angażowano przede wszystkim zmysł wzroku. Równie ważny w odbiorze tego techniczno-logistycznego świata był zmysł słuchu, który uzupełniał i wzmacniał doznania wzrokowe. Niekiedy nawet, co ilustrowały niektóre przytoczone wyżej przykłady, słuch odgrywał rolę nadrzędną. W tę ocenę angażowano także zmysł węchu.

Zmysły versus współpasażer

Sensoryczne wyczulenie, po tym pierwszym techniczno-organizacyjnym zauroczeniu lub zawodzie, bo i tak przecież reagowano, było kie-

rowane w inną stronę – na drugiego człowieka, na współpasażera. Okoliczności kolejowe temu sprzyjały. Ograniczona przestrzeń przedziałów, brak możliwości komunikacji w obrębie wagonu (konstrukcje z wzdłużnym bocznym korytarzem pojawiły się dopiero w ostatniej ćwierci XIX wieku, a na szerszą skalę włączono je do eksploatacji na przełomie wieków), dłuższe postoje na posilek zarządzane dla wszystkich o jednej porze zgodnie z rozkładem jazdy, sposób dystrybucji biletów w kasach, ograniczona przestrzeń i mobilność pasażerów w obrębie dworca (w Galicji aż do końca lat 90. XIX wieku brakowało swobodnego przepływu podróżnych między poszczególnymi pomieszczeniami dworcowymi, dopiero przebudowa dworców, według nowych rozwiązań ułatwiła komunikację stacyjną), dawały sposobność, by taka sensualna relacja mogła zaistnieć (zob. Opaliński 2000; 2001; 2014; Komorowski, Sudacka 1995).

Grupą pasażerów, która świadomie i najchętniej decydowała się na tę sensoryczną zażyłość, była inteligencja. Z całą pewnością potrzeba badań, by potwierdzić ten pogląd, ale zachowane świadectwa dowodzą, że była to społeczność najbardziej otwarta na drugiego człowieka, a więc siłą rzeczy poznająca przestrzeń podróżną i napotkane tam osoby najmocniej sensualnie. Oto przykłady to ilustrujące. W pierwszej kolejności relacja Ignacego Maciejewskiego z podróży Kraków – Mediolan:

owale ich twarzy podłużne [dotyczy to napotkanej na trasie grupy Słowaków – D.O.]; dobroć i łagodność patrzy im z oczu. Nie są to nasi tatrzańscy górale, o wyrazach sępów i krogulców, lecz cierpliwi, cisi, oszczędni, wytrwali, ogoleni i naiwnie uśmiechnięci. Przy nich żony i córki, w krótkich, płóciennych spódnicach, białych płachtach, zamiast chustek kolorowych, na ramionach, i białych na głowach, spiętych pod brodą chusteczkach. Młode wyglądały powabnie – wesole, ciekawe, rozbawione; starsze – skołatanе troskami życia, zmęczone biedą (Sewer 1903: 225).

Dalej głos pisarki Beaty Obertyńskiej wspominającej podróż kolejkową swojej matki, Maryli Wolskiej:

przygodni towarzysze podróży ciekawili ją, śmieszyli, wzruszali czasem. Łatwo wszczynala rozmowę. Bawiło ją incognito obu stron, świadomość niepowtarzalności przypadkowego zespołu w przedziale. Wolala też jeździć trzecią klasą nie z powodu oszczędności czy jakichś specjalnie demokratycznych upodobań, bo ich nigdy nie miała, tylko dla bezpośredniej, pocziwiej prostoty otoczenia. Tak zwani „lepsi” ludzie są najczęściej w pociągu bezosobowi. Posmarowani jakimś ochronnym pokostem. Żadni. Udają, że ich nie ma. A taka drewniana ławka trzeciej klasy – żyje! Weź te podmiejskie pocziwie grubule, wracające z pół tuzinem dzieci z odwiedzin u krewnych na wsi. Opalone to na burak, spocone, gorące... I ten kosz „prośny” od wiejskiego prowiantu, i ten wiecheć ogródkowej maruny wetknięty między zielone ogórki. I zaraz rozmowa, i zaraz pytania, i zaraz o wszystkich chorobach w całej rodzinie. Ławka bab

w trzeciej klasie to jak grzęda dyn... Dynia przy dyni i dynią pogania
(Wolska, Obertyńska 1974: 545–546).

Podobne zauroczenie i zażyłość z podróżnymi trzeciej klasy znajdziemy choćby u Hermana Diamanda, prawnika, społecznika, działacza socjalistycznego, który tak wspominał wspólne z nimi podróże:

w trzeciej klasie czułem się jak w domu, ci wszyscy biedni to jak dawni moi znajomi, starzy przyjaciele, których żywot dobrze znam i radości ich i biedę (Diamand 1932: 44).

Wydaje się, że ta intensywność inteligencji w przeżywaniu podróży była powodowana (choć oczywiście nie u wszystkich), pewną nabytą, a może wyuczoną wrażliwością wobec otwierającego się w podróży świata i ludzi, był to także niekiedy, jak u Zofii z Rodowiczów Iwanickiej, efekt wywołany długo wyczekiwaną wycieczką (w tym przypadku zagraniczną), do której autorka – będąc jeszcze dzieckiem – przygotowywała się z rodziną blisko trzy lata. Należało ją więc intensywnie przeżyć, także sensualnie (Iwanicka z Rodowiczów: 29). Inteligenckie podróże, szczególnie te dłuższe o charakterze krajoznawczym, należały raczej do rzadkości, dlatego też rejestrowano zmysłami możliwie najwięcej, czerpiąc radość z na pozór błahych, przypadkowych spotkań z innymi ludźmi.

Tej intensywności trudno doszukać się w relacjach pozostawionych przez arystokrację, ziemiaństwo i burżuazję. Czas w podróży upływał im zazwyczaj na wyszukanej lekturze, rozmowach ograniczonych konwenansem, wzajemnym kokietowaniu się, wypatrywaniu znanych, równych sobie stanem figur. Wydaje się, że naturalna żywiołowość, otwartość na bodźce była w tej społeczności hamowana. W podróży obowiązywała autokontrola i dozór współtowarzyszy zajmujących wspólny przedział czy poczekalnię. Da się to wyczuć w relacjach przywoływanej już Elizy z Branickich Krasieńskiej (Krasieńska z Branickich 1995–1996: *passim*), Edwarda Raczyńskiego (Raczyński 1997: *passim*), Konstantego Marii Górskiego (Górski: 107–108) czy Antoniego Jaroszewicza. Ten ostatni w swych wspomnieniach tak opisał swój transeuropejski „grand tour”:

nie towarzyszyły mi żadne uboczne myśli i zamiary. Daleki byłem od wszelkiego rodzaju ukrytych planów awanturnictwa w podróży. Po opuszczeniu Litwy wstąpiłem najpierw do Warszawy, gdzie odwiedziłem ciotkę (...). Jechałem najlepszymi i najszybszymi pociągami. Nie wdawałem się w zbyt poufale znajomości z ludźmi, ograniczając się tylko do niezbędnych rozmów prowadzonych łamanymi językami, to francuskim, to niemieckim na zmianę (Jaroszewicz 1968: 35).

Dystans elit wyczuwali także przedstawiciele stanów średnich (Haushofer 1911: 334). Mikołaj Ćwikiewicz, nauczyciel, syn felczera kolejowego w Brześciu, tak zrelacjonował swą podróż do Samary:

zaczęłam przysłuchiwać się rozmowom sąsiadów. Pasażerowie 3-ej klasy chętnie rozmawiają, opowiadając o swoich sprawach, troskach, niekiedy bardzo intymnych. Niekiedy o całym swym życiu. Rozmowa znakomicie skraca czas. Bawi i uczy. Czechow radził młodym pisarzom jeździć właśnie 3-cią klasą. Pasażerowie 2-ej a zwłaszcza 1-ej klasy nie zdradzają takiej chęci do wynurzeń (Ćwikiewicz: 13).

Spotkania w przestrzeni wagonowej pasażerów z nizin społecznych i elit skutkowały nieraz nieoczekiwanymi konsekwencjami, o czym przekonał się osobiście Felicjan Łodziński, który wracając w 1882 r. z wyjazdu zarobkowego do Ameryki, odcinek z Tarnowa do Nowego Sącza pokonał w przedziale II klasy wraz z Edwardem Dzwonkowskim, właścicielem Gromnika i posłem:

bardzo mile mnie witał i winszował, żem taką podróż odbył... Za parę miesięcy proponował mi posadę u siebie w kopalni, dając mi aż 60 złr. miesięcznie (Łodziński: 98).

Na przełomie lat 80. i 90. XIX wieku Łodziński pracował już jako urzędnik kopalniany. W jego przypadku awans społeczny dokonał się w ciągu zaledwie kilku lat, a stało się to za sprawą zupełnie przypadkowego spotkania w pociągu.

Trudno znaleźć w opisach zostawionych przez stany wyższe fragmenty świadczące o specjalnym wyczuleniu na bodźce sensoryczne. Dbłość konstruktorów i samych towarzystw kolejowych o należytą amortyzację, wentylację i szczelność wagonów oraz organizacja przewozów w taki sposób, by do minimum zredukować negatywne bodźce sensoryczne wywołane obecnością innych osób (niechciany dotyk, przykry zapach, nachalne spojrzenie), sprawiały, że świat przewidziany dla elity pasażerskiej był wyjątkowo sterylny pod względem doznań zmysłowych. Dopuszczalne były neutralne bodźce uprzednio zaakceptowane przez społeczność użytkującą te przestrzenie.

Utrwalony w XIX wieku podział na trzy, a na niektórych liniach na cztery klasy pasażerskie wynikał z istnienia w społeczeństwie barier ekonomicznych. Porządek ten był podtrzymywany przez stany stojące na szczycie tej piramidy, respektowały go też same towarzystwa kolejowe – to oczywiste. I na tym stwierdzeniu zwykle poprzestajemy, zapominając, że ten podział jest w gruncie rzeczy także sensorycznym podziałem. Separowanie gorzej sytuowanych podróżnych od pozostałych pasażerów (będących w zdecydowanej mniejszości), którym lepiej się powodzi,

było podyktowane także chęcią izolowania przykrych zapachów, brudu, złych manier, niepożądanych dźwięków, obrazów wywołujących odrazę. Źródłem tych bodźców byli – zdaniem użytkowników klasy I i II – podróżujący III i IV klasą pasażerską. Zachowane świadectwa dowodzą, że nie tylko klientela najwyższych klas była żywotnie zainteresowana unikaniem tych uciążliwości, ale także użytkownicy niższych klas pasażerskich aspirujący do elity. Zajęcie miejsca w przedziale o standardzie wyższym, niż opiewał wykupiony bilet, lub też wystaranie się o przedział wyłącznie do własnego użytku, bez uprzedniej jego oficjalnej rezerwacji, było możliwe wyłącznie za odpowiednią, nielegalną gratyfikacją wręczaną obsłudze pociągu. Proceder ten był nagminny, szczególnie w okresie kanikuly i przedświątecznego szczytu komunikacyjnego, celowali w nim przedstawiciele klas średnich (inteligencja, drobnomieszczaństwo). Kupowało się w ten sposób komfort należny szczególnym (czytaj najlepszym) pasażerom, ale także separację od niepożądanych bodźców oddziałujących na zmysły. Osobne coupé izolowało podróżnych od niechcianego dotyku, który był nieunikniony w przepełnionym przedziale, fizjologicznych i żywieniowych zapachów, natarczywych spojrzeń, rozmów, obecności przedstawicieli innych nacji i stanów. Za ilustrację niech posłużą fragmenty dziennika Romy Bogdańskiej opisującej podróż do Karlsbadu:

kiedyśmy wsiadli do wagonu 3 klasy [we Lwowie – D.O.], i to jeszcze do pociągu pośpiesznego, rozpacz nas ogarnęła, tak było pełno, do tego Oleś palił papierosy, więc nie mogliśmy siedzieć w niepalącym przedziale, szczęściem że choć zdobyłam 2 miejsca przy oknie, szalone było gorąco, więc wielu żydków siedziało bez surdutów co Olesia ze względu na mnie mocno irytowało, i burę mi sypał za moją oszczędność (...) W Gródku zlitował się nad nami konduktor i przesadził nas do osobnego coupé (...) w południe wyjechaliśmy z Krakowa, a Oleś pomyślał o tem by znanem passe partout okupić sobie wygodną jazdę, co rzeczewiście [sic!] skutkowało bo do Prerau konduktor nie wpuszcł do naszego wagonu [raczej przedziału – D.O.] nikogo, więc jechaliśmy bardzo wygodnie (Bogdańska: 5–6, 9–10).

Opisy podobnych praktyk znajdujemy także w innych przekazach (Maty 1936: 12; Kofler 1999: 221–222; Staszczak 1991: 79). To przeświadczenie klas średnich o konieczności równania do elit społecznych było także wyczuwalne w ówczesnych kodeksach *savoir-vivre*’u. Działy poświęcone zachowaniu w podróży, w tym podróży koleją, stanowiły ważne ogniwo kształtowania i utrwalania wzorców zachowań należnych użytkownikom dróg żelaznych (szerzej o tej literaturze użytkowej: Szymczak-Hoff 1982, tam też szczegółowe zestawienie kodeksów).

Separowanie rzeczywistości podróźnej od tej poza nią miało głębsze konsekwencje. Widać to, gdy przyjrzymy się wyekwipowaniu pasażerów. Osoby lepiej sytuowane obowiązkowo zabierały w podróż strój do tego odpowiednio przystosowany, zarówno odzież wierzchnią, jak i spodnią. Nie chodziło w tym zabiegu wyłącznie o względy praktyczne i komfort jazdy, ale także o konieczność oddzielenia tych dwóch światów – kolejowego i pozakolejowego. Ten pierwszy kojarzył się z kurzem, brudem, potem i spalinami parowozu. Wszystkie te nieczystości pozostające na ubiorze były niepożądane w wykwintnym i pachnącym świecie, w który wkraczano po zakończeniu podróży. Praktykowano także zmienianie stroju w trakcie jazdy. Po szczegółowe wytyczne należało zajrzeć do prasy modowej. Powyższe zalecenia odnosiły się do osób przykładających na co dzień wagę do schludnego i czystego ubioru, lubujących się w zbytku, których zwyczajnie było stać na tego typu „ekstrawagancje”, ale też do takich podróżnych, którzy w hierarchii społecznej zajmowali niższe szczeble (drobnomieszczaństwo, inteligencja). Kopiowanie wyszukanych manier – a do takich niewątpliwie należała zmiana garderoby – dawało tej grupie użytkowników poczucie przynależności do grona lepszych podróżnych, nominalnie zajmujących I i II klasę pasażerską.

Niwelowanie przykrych zapachów podróżnych, wynikających z fizjologii ludzkiego ciała, osiągnano także poprzez stosowanie całej gamy przyborów toaletowych zabieranych z sobą do wagonu. Ich użycie podkreślało także odrębność klasową ich posiadaczy. Człowiek pachnący w podróży to był ktoś lepszy, ktoś, z kim należało się liczyć. Wygląd i skład owych zestawów podróżnych możemy dziś ocenić, studiując ówczesne żurnale mody. Wspominają o nich niekiedy także autorzy pamiętników (Karwowski 1891: 212).

Umykający świat

Trzecia sfera sensorycznego oddziaływania, poza tym techniczno-organizacyjnym i antropologicznym obszarem, dotyczyła wrażeń wizualnych wywołanych prędkością i związaną z nią zmiennością krajobrazów przesuwających się za oknem pociągu. Prędkość osiągnięta przez kolej była czynnikiem, który chyba najbardziej – przynajmniej w początkowym okresie jej istnienia – onieśmiał i zadziwiał podróżnych.

Z czego brała się owa reakcja? Przejście z transportu kołowego (pocztowego), w którym osiągnano średnią prędkość przejazdu rzędu 8–9 km/h (Opaliński 2014: 619), na kolej oferującą przewozy w tempie kilkakrotnie wyższym, było dla pasażerów szokiem. Już w latach 50. XIX wieku skła-

dy osobowe pociągów przemieszczały się na Śląsku z maksymalną prędkością do 60 km/h, w kolejnym dziesięcioleciu mknęły już z szybkością 80 km/h. W drugiej połowie lat 70. XIX wieku składy pasażerskie osiągały 90 km/h (Jerczyński, Koziarski 1992: 58). Realne uśrednione prędkości były nieco niższe. W Galicji w drugiej połowie lat 60. na liniach pierwszorzędnych przemieszczano się w ciągu dnia ze średnią prędkością około 40 km/h, na liniach drugorzędnych w przedziale ok. 30–35 km/h. W podobnym tempie poruszano się na trasach z Krakowa do Wiednia, Wrocławia i Warszawy (Opaliński 2014: 624). Pomijając jakieś różnice, w gruncie rzeczy nieistotne dla omawianej tu kwestii, w osiągnięciach kolei pruskich i austriackich (galicyjskich), trzeba zauważyć, że przeskok prędkościowy był na tyle duży, że wyraźnie zaznaczył się w analizowanych narracjach.

Ogląd świata z okna wagonu przy tych prędkościach – nieosiągalnych wcześniej – był bardzo utrudniony. Oko ludzkie, zaskoczone tą nagłą zmianą, nie było w stanie rejestrować widzianych obrazów z należytą precyzją. Szybkość, z jaką się one przewijały, sprawiała, że pasażerowie musieli dostroić się do ogromu doświadczanych bodźców. Proces ten nie zawsze przebiegał sprawnie i bez komplikacji. O wpływie samej prędkości i oddziaływaniu bodźców wizualnych na organizm człowieka już w XIX wieku wypowiadali się lekarze różnych specjalności, zwracając uwagę na zgubne skutki owych doznań (Erichsen 1866; Jones 1869).

Zetknięcie podróżnych z „oszałamiającą” prędkością, ekspozycja na otwartą przestrzeń (mosty, wiadukty, także te jeszcze w budowie, wysokie nasypy) i zmienność zaokiennych kadrów wywoływały bardzo różne reakcje. Pierwszą i najczęstszą była fascynacja, uchwycona naiwnymi oczami dziecka (Sulatycki: 8) czy prostego chłopca (Biedroń 1938: 256). Ich uwaga koncentrowała się głównie na doznaniach wizualnych wywołanych prędkością. Braki w wykształceniu nie pozwalały tej grupie podróżnych na głębsze spostrzeżenia. Znajdujemy je u innych, bardziej obytych pasażerów, np. u pięćdziesięcioletniego wówczas Andrzeja Edwarda Koźmiana, który z matematyczną dokładnością wyliczył osiągi kolei, będąc w drodze z Heidelbergu via Berlin do Krakowa w 1854 r. Tak zrelacjonował tę podróż:

o 11-tej stanęliśmy w Berlinie, a więc w 21 godzinach ulecieliśmy 120 mil.
Przez 21 godzin byliśmy jaskółkami, gołębiami (Koźmian 1894: 256).

Obszerniejszą relację zostawił nam Kazimierz Girtler, przedstawiciel krakowskiej inteligencji, który w 1862 r. odbył podróż z Krakowa przez Lwów do Bukaczowiec, uważnie przy tym notując:

ktoż nie zna sensacji, jaką sprawia podróż koleją, zwłaszcza gdy się rusza z miejsca, stawa, lub też gdy maszyna w całym pędzie unosi nas po pro-

stych liniach kolei (...) Wyjrzę – aż tu jesteśmy w powietrzu, bo most w głębi murują, a my przelatywaliśmy jakby po dwóch belkach przezroczysto leżących (...) Mimo przekonania, że się jedzie dla przejechania i że się pewnie przejedzie, dreszcz przejmuje widok przepaści (...) W Jarosławiu grobla ogromnie wysoka, tak że stara głowa za wyjrzeniem zawraca się (Staszek 1991: 80–81).

Stwierdzeniem „któż nie zna sensacji” Girtler daje do zrozumienia, że z początkiem lat 60. XIX wieku kolej nie jest już jakimś novum. Sądząc ze wspomnianych wcześniej relacji, jazda koleją zdążyła się już nawet znudzić. Pierwszy nią zachwyt przeminął zaledwie w kilka, kilkanaście lat od jej pojawienia się w granicach zaborów. Spowszedniały też szybko zmieniające się za oknem krajobrazy. Coś, co kiedyś wywoływało zachwyt, z czasem wprawiało w rozdrażnienie i kpiarski ton. Kraszewski w 1858 r., będąc w drodze do Wiednia, zanotował:

niewiele co podróżny schwycić może w zwyczajnej wędrowce, nawet dość powolnie odbywanej, cóż dopiero w tak szparkim przelocie, gdy wspomnienie tylko co widzianego przedmiotu wnet się dziesięciną innymi zaciera! (...) Jest to już nie podróż, ale proste przenoszenie się z miejsca na miejsce, które w przyszłości powinno być ulepszone z pomocą chloroformu. Ludzi będą usypiać, administracja kolei naładuje nimi wozy, a wedle kartek poprzyklepianych na czole konduktorowie wydawać ich będą po stacjach, gdzie dopiero szwajcar w Wartesaal otrzeźwi (...) Pociąg ruszył z szybkością błyskawicy i znowu przesuwając się zaczęły pola, łąki, chatki, płoty, lasy jodeł i sosen, wiosenne zboża, gliniaste pustki, kamienne odłogi. Przebywamy widoki wspaniałe, wśród których ludźle w dole wydaje się nam malutkim i biednym. Złudzenie optyczne... (Kraszewski 1977: 31–33).

Rozczarowania nie krył również Padalica, który w 1857 r. przemierzał Królestwo Polskie:

poezja podróży znikła od czasu jak kocioł parowy zamienił dla nas konie, i któż dziś z podróżnych może sumiennie powiedzieć sobie, że widział kraj który przeleciał? Zaciekawiony widokami okolic nowych dla mnie, patrzałem z początku na nie i pragnąłem notować ich wyraz; lecz wkrótce ta ciągle uruchomiona przestrzeń, co się zdawała z prerażającą szybkością wylewać na mnie, znużyła oko i zaledwie miałem możność dopatrzeć zarysów ogólnych. Miedze, drogi, drzewa, leżące w liniach równoległych do kolei żelaznej, uciekały tak szybko, że je wzrok na chwilę jedną zatrzymać nie był w stanie; gdy tymczasem wszelkie linie opierające się o kolej zdawały się być promieniami jakiegoś olbrzymiego koła wirującego ciągle. Z tej siatki ustawicznie jak kaskada lecącej przed wzrokiem, zaledwie gdzieś na krańcach widnoką, plamki lasów, centki wiosek, przeciągały wolniej i można było spojrzeć na ich rysunek (Padalica 1859: 134–135).

Odnotujmy jeszcze uwagę Wojcieckiego poczynioną w trakcie wy-cieczki do Krakowa w 1858 r.:

w przelocie szybkim koleją nic podróżny rozważać nie może, chyba rzu-tem oka obejmować pobieżone okolice i badać towarzyszków siedzących w jednym wagonie. Spostrzeżenia te nie mają zazwyczaj żadnej wartości, bo oryginały zniknęły, humoryści rzadcy jak rarogi, a pijany wędrownik, jeżeli się częściej znajdzie, to śpi jak zabity (Wojciecki 1859: 135).

Z opisów tych przebija nuta zawodu – kolej daje iluzję, która oszukuje i mami pasażerów. Podróżny zamknięty w przedziale jest skazany na „de-lektowanie” się obrazami, które uważnego i dociekliwego obserwatora zadowolić nie mogły. Dlatego też, by wyostrzyć swoje obserwacje, nadą-żyć wzrokowo za tym, co w okamgnieniu przesuwało się za oknami, po-dróźni posiłkowali się w trakcie jazdy specjalnie przygotowanymi na tę okoliczność publikacjami złożonymi z rycin i opisów mijanych miejsc (Pol 1959: 282; Kraszewski 1977: 11).

Wszystkie trzy powyższe relacje łączy jeszcze jedno – czas powsta-nia. Zostały one zredagowane w końcu lat 50. XIX wieku. Wydaje się, że był to moment, kiedy podróżni zaczęli stopniowo oswajać tę dotych-czasową ulotność wizualnych wrażeń i wkradające się do przedziału znu-dzenie. Stan ten wyraźnie zaczął ciążyć podróżnym. Pisali o tym wspomniany Padalica, Wojciecki czy przywołany nieco wcześniej Jał-o-wiecki (2002: 128, 162–163). Lekarstwa upatrywano w owych rozkład-a-nych „widoczkach”, szkicownikach, które miały za zadanie także pomóc w utrwalaniu wrażeń wzrokowych, w kobiecych robótkach ręcznych zabieranych do przedziału czy chociażby w lekturach, indywidualnie zestawianych lub też specjalnie dedykowanych podróżnym w ramach kolejowych serii wydawniczych, jak np. Biblioteka Kolei Żelaznych (Kraśńska z Branickich 1996: 162). Częstotliwość, z jaką na łamach żurnali zaczęto proponować niektóre z rozwiązań uatrakcyjnających podróż (robótki, szkicowniki), każe przypuszczać, że proces przezwycię-żania apatii i zubożenia podróży nasilił się w latach 70. i 80. XIX stule-cia. Wydaje się też, że był to czas, kiedy ostatecznie przemijało pierwsze „romantyczne” zauroczenie koleją i jej możliwościami. Wzrost prędkości osią-ganych przez pociągi definitywnie przekreślił możliwość wzrokowego okiełznania umykających krajobrazów. W relacjach podróżnych z później-szego okresu, nasyconych już duchem pozytywizmu, pojawia się zdecy-dowanie więcej rzeczowych i chłodnych kalkulacji, realnie opisujących przemierzane przestrzenie. Ruchliwość tego co za oknem nie budzi już w ostatniej ćwierci XIX wieku szczególnego zainteresowania. Mogła ona oczywiście ekscytować kogoś, kto po raz pierwszy wyruszał w po-dróż pociągiem. Pasażerów często korzystających z kolei zajmują już

inne kwestie – szukają luksusu, wygody, sprawnej obsługi czy korzystnej ceny przejazdu. Egzaltowane opisy oddalających się w szybkim tempie krajobrazów minęły bezpowrotnie.

Zakończenie

Przywołane tu relacje dowodzą, że z perspektywy pasażera w odbiór kolejowej rzeczywistości angażowane były wszystkie zmysły. Dwa z nich, wzrok i słuch, wykorzystywane były częściej. Posługiwano się nimi w celu sprawnego komunikowania się z personelem oraz bezpiecznego korzystania z wszelkich udogodnień na kolei. Wydaje się, że podobnie jak w innych obszarach życia, tak i tu wzrok był najczęściej absorbowanym zmysłem także w ogarnianiu świata pozakolejowego, tj. przyrody, zindustrializowanych i zurbanizowanych przestrzeni. Nie wszystkie wizualne wątki podniosłem w swym tekście. Interesująco choćby jawi się perspektywa badań nad komunikacją wzrokową w obrębie przedziałów i dworcowych przestrzeni czy też to, jak reagowali podróżni na kolory pojawiające się wokół nich. Świat kolei nie był bynajmniej w odcieniach czerni i szarości, jak widział to przywołany na wstępie ksiądz Rokoszy. Strojne suknie pań, mundury kolejarzy, kolorowe pudła wagonów czy malowidła na ścianach dworcowych poczekalni, wszystko to skrzyło się feerią barw, które mogły przyprawić o zawrót głowy.

Badań wymaga także udział pozostałych zmysłów (węchu, smaku i dotyku) w przeżywaniu podróży. Kwestia ta, choć rzadziej podnoszona w wykorzystanych przekazach źródłowych, jawi się nie mniej frapująco. Zmysły te pozwalały w podróży poznawać i oceniać bardzo różne bodźce, zarówno te przyjemne związane z wykwinnym jedzeniem, pięknym zapachem perfum czy pożądanym dotykiem, jak i całą paletę niechcianych doznań smakowo-zapachowo-dotykowych, które generowali podróżni przebywający w zatłoczonych i źle wentylowanych wagonach, konsumujący w trakcie jazdy domowe jadlo o intensywnym zapachu (czosnek, cebula, jaja, pieczone), przemieszane z zapachem tytoniu i ludzkim potem. Intensywność tych doznań wzmacniały powszechny w wagonach brak toalet i bieżącej wody, kłopoty z regulacją temperatury, wydajną i sprawną wentylacją wewnątrz. Wszystkie te kwestie były zarzewiem konfliktów między pasażerami. Próby łagodzenia napięć rodzących się na tych polach odnajdujemy w kodeksach obyczajowych.

Analizie poddałem relacje osobiste zawarte w listach, wspomnieniach i pamiętnikach, a więc w źródłach absolutnie fundamentalnych dla

rozpatrywanej materii. W sumie oceną objąłem kilkadziesiąt pozycji autorów wywodzących się z różnych warstw i grup społecznych. Nie jest to próba całościowego ujęcia problemu. By ją podjąć, konieczne są dalsze badania z wykorzystaniem nowych źródeł. Kwerendę należałoby wzbogacić nie tylko o kolejne dokumenty osobiste, ale także o prasę codzienną i specjalistyczną (dotyczącą higieny, mody), źródła drukowane różnej proveniencji (np. opisy podróży, kodeksy *savoir-vivre*'u) czy materiały wytworzone na potrzeby kolei (sprawozdania, projekty architektoniczne zabudowy dworcowej, dokumentacja konstrukcyjna wagonów itp.). Ramy objętościowe pracy na to oczywiście nie pozwalają. Artykuł należy traktować jako punkt wyjścia do dalszej dyskusji nad tą słabo poznaną problematyką.

Bibliografia

Źródła rękopiśmienne

Biblioteka Narodowa w Warszawie, Dział Rękopisów

Ćwikiewicz M., *Moje życie. Wspomnienia*, sygn. akc. 12992, z. 4.

Iwanicka z Rodowiczów Z., *Wspomnienia*, sygn. akc. 13580.

Rokoszny J., *Fragment dziennika z pobytu na kuracji we Włoszech w 1908 r.*, sygn. akc. 7765/3.

Szczaniecki J., *Wspomnienia Jerzego Szczanieckiego, syna Stefana i Izabeli z Kaleńskich z Kwiatonowic k. Gorlic, cz. 1*, sygn. akc. 011355/1.

Trzebiński S., *Pamiętnik*, sygn. akc. 11806.

Biblioteka Jagiellońska, Dział Rękopisów

Górski K.M., *Notatki z podróży*, sygn. 7701 I.

Grabowski K., *Notatki z podróży do Lwowa. W sierpniu 1859 (Pisane w drodze)*, sygn. 8819.

Sulatycki, *Ze starego pamiętnika*, sygn. 9857.

Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Dział Rękopisów

Bogdańska R., *Dzienniki*, sygn. akc. 252/54.

Łodziński F., *Wspomnienia naftowca z lat 1855–1927*, sygn. akc. 51/88.

Źródła drukowane

Bartek Szkołarz [B. Łoziński], 1870, *Podróż Macieja Kołowrotka. Czytelnikom „Dzwonka” na pożytek i zabawę opowiedział...*, „Dzwonek” 1870, nr 15; 1870, nr 16; 1870, nr 17.

Biedroń J., 1938, *Jak góral z Naprawy został robociarzem [w:] Robotnicy piszą. Pamiętniki robotników. Studium wstępne*, red. Z. Mysłakowski, F. Gross, Kraków.

Diamand H., 1932, *Pamiętnik Hermana Diamanda, zebrany z wyjątków listów do żony*, Kraków.

Domeyko I., 1963, *Moje podróże. Pamiętniki wygnańca, 1846–1888*, t. 3, przygotowała do druku, opatrzyła przedmową i przypisami E.H. Nieciowa, Wrocław.

Drygas S., 1970, *Czas zaprzęszty. Wspomnienia 1890–1944*, Warszawa.

- Erichsen J.E., 1866, *On Railway and Other Injuries of the Nervous System*, London.
- Estreicherówna M., 1968, *Życie towarzyskie i obyczajowe Krakowa w latach 1848–1863*, Kraków.
- Fiederkiewicz A., 1956, *Wspomnienia z Ameryki*, Warszawa.
- Haushofer M., 1911, *Sztuka życia, zagadnienia życia*, Warszawa.
- Instruction für die Ober-Schaffner der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn*, 1847, Breslau.
- Instruction für die Schaffner der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn*, 1847, Breslau.
- Jałowiecki M., 2000, *Na skraju Imperium*, wybór i układ tekstu M. Jałowiecki, Warszawa.
- Jaroszewicz A., 1968, *Libretto finansisty. Wspomnienia 1881–1947*, Warszawa.
- Jaruzelski J., 2001, *Księżę Janusz (1880–1967). Szkice. Wspomnienia Janusza Radziwiłła*, Warszawa.
- Jones J.W., 1869, *Failure of sight from railway and other injuries of the spine and head: its nature and treatment, with a physiological and pathological disquisition into the influence of the vaso-motor nerves on the circulation of the blood in the extreme vessels*, London.
- Karwowski S., 1891, *Cztery tygodnie w Galicji*, Poznań.
- Kieniewicz A., 1989, *Nad Prypecią dawno temu. Wspomnienia zamierzchłej przeszłości*, przygotował do druku S. Kieniewicz, Wrocław.
- Kofler O., 1999, *Żydowskie dwory. Wspomnienia z Galicji Wschodniej od początku XIX wieku do wybuchu I wojny światowej*, przygotowała do druku, wstępem, przypisami opatrzyła i indeks zestawiła E. Koźmińska-Frejlak, Warszawa.
- Kolej żelazna. Rozmowa Grzeli Łopucha z Walentym ze Smolnicy, „Dzwonek”* 1860, nr 5; 1860, nr 6.
- Koźmian A.E., 1894, *Listy... (1829–1864)*, cz. 1: 1830–1856, Lwów.
- Kraśńska z Branickich E., 1995, *Świadek epoki. Listy Elizy z Branickich Kraśńskiej z lat 1835–1876*, t. 1: listopad 1835 – czerwiec 1848 (listy nr 1–425), z rękopisu odczytał, wybrał, skomentował i wstępem opatrzył Z. Sudolski, Warszawa.
- Kraśńska z Branickich E., 1995–1996, *Świadek epoki. Listy Elizy z Branickich Kraśńskiej z lat 1835–1876*, t. 1–4, Warszawa.
- Kraśńska z Branickich E., 1996, *Świadek epoki. Listy Elizy z Branickich Kraśńskiej z lat 1835–1876*, t. 3: czerwiec 1853 – lipiec 1863 (listy nr 920–1539), z rękopisu odczytał, wybrał, skomentował i wstępem opatrzył Z. Sudolski, przekład U. Sudolska, Warszawa.
- Kraszewski J.I., 1977, *Kartki z podróży 1858–1864*, t. 1, przypisami i posłowiem opatrzył P. Hertz, Warszawa.
- Krzywoszewski S., 1947, *Długie życie. Wspomnienia*, t. 1, Warszawa.
- Lepszy L., 1895, *Wspomnienia artysty*, Kraków.
- Listy chłopskie z Galicji Jana Warchoła do brata Pawła z Lubeni (1877–1918)*, 2014, wybór i oprac. A. Bielenda, Lubenia.
- Maty H. [Neumanowa H.], 1936, *Życie jakich wiele*, t. 2: Powieść, Warszawa.
- Modrzejewska H., 1957, *Wspomnienia i wrażenia*, Kraków.
- Müldner H., 1877, *Przejażdżka koleją tarnowsko-lełuchowską, opisał...*, Kraków.
- Padalica T. [Zenon Leonard Fisz], 1859, *Listy z podróży*, t. 1, Wilno.
- Pamiętniki emigrantów. Kanada nr 1–16*, 1971, Warszawa.
- Pamiętniki krakowskiej rodziny Louisów (1831–1869)*, 1962, opracował, wstępem i przypisami opatrzył J. Zathey, przedmową poprzedziła J. Bieniarzówna, Kraków.
- Parochód diabłem, czyli przesady gminu*, 1847, Warszawa.
- Pol W., 1959, *Pamiętniki*, opracował K. Lewicki, Kraków 1959.
- Połonicki B., 2006, *Księgarz lwowski. Dzienniki, pamiętniki i listy z lat 1880–1943*, opracowała i wstępem opatrzyła M. Konopka, Warszawa.

- Pruszkowa z Rzochowskich S., 1863, *Beskidy, Pieniny i Tatry* (wyjątek z „Dziennika Podróży”) [w:] *Rozrywki dla młodocianego wieku. Dzieło zbiorowe w Sciu tomach obejmujące: powieści, podróże, literaturę i rozmaiłości. Przez...*, t. 4, Warszawa.
- Raczyński E., 1997, *Pani Róża z domu Potocka. Synowa Zygmunta Krasińskiego potem Edwardowa Raczyńska*, Warszawa.
- Robotnicy piszą. Pamiętniki robotników. Studium wstępne*, 1938, red. Z. Mysłakowski, F. Gross, Kraków.
- Sewer [I. Maciejowski], 1903, *Z Krakowa do Mediolanu* [w:] *Michał Kopeć. W lesie. Z Krakowa do Mediolanu. Nowele*, Warszawa.
- Signalvorschriften*, 1906, Wien.
- Solski L., 1955, *Wspomnienia 1855–1893*, na podstawie rozmów napisał A. Woycicki, Kraków.
- Staszek J., 1991, *Wspomnienia Kazimierza Girtlera z podróży do Lwowa i Bukaczowiec w 1862 roku*, „Rocznik Biblioteki PAN w Krakowie”, R. 36.
- Szymanowska Z., [b.r.], *Opowieść o naszym domu*, Lwów–Warszawa.
- Turek R., 1973, *Moja mama, ja i reszta*, Warszawa.
- Ustawa o sygnalach dla kolei żelaznych austriackich i węgierskich. Wydanie urzędowe*, 1877, Wiedeń.
- Vorschriften für die Bahn-, Block-, und Zugmeldewächter. Gültig vom 1. Oktober 1906*, 1906, Wien.
- Wiktor J., 1958, *Przeświecone wspomnienia*, Warszawa 1958.
- Wojcicki K.W. 1859, *Wycieczka do Krakowa w maju (2–14) 1858 roku* [w:] *Pismo zbiorowe*, wydane przez Józefa Ohryzko, t. 1, Petersburg.
- Wolska M., Obertyńska B., 1974, *Wspomnienia*, Warszawa.
- Wycieczka do Krakowa*, 1892, Tarnów.

Opracowania

- Caplan E., 2001, *Trains and Trauma in the American Gilded Age* [in:] *Traumatic Past. History, Psychiatry, and Trauma in the Modern Age, 1970–1930*, ed. M. S. Micale, P. Lerner, Cambridge.
- Corbin A., 1998, *We władzy wstrętu. Społeczna historia poznania przez węch. Od odrazy do snu ekologicznego*, tłum. A. Siemek, Warszawa.
- Green N., 1990, *The Spectacle of Nature*, Manchester.
- Harrington R., 2001, *The Railway Accident: Trains, Trauma, and Technological Crises in Nineteenth-Century Britain* [in:] *Traumatic Past. History, Psychiatry, and Trauma in the Modern Age, 1970–1930*, ed. M. S. Micale, P. Lerner, Cambridge.
- Jerczyński M., Koziarski S., 1992, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole.
- Komorowski W., Sudacka A., 1995, *Architektura linii kolejowej Karola Ludwika*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, R. 40, z. 2.
- Kurek J., 2013, *Kolejowa edukacja... Galicyjsko-śląskie spotkania w pociągach i na dworcach* [w:] *Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów.
- Kurek J., 2012, *Czytając gazetę w pociągu... Nowa przestrzeń komunikacji a przemiany narodowościowe na Górnym Śląsku w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku*, „Wieki Stare i Nowe”, tom specjalny: *Ludzie i elity pogranicza*, red. M. Fic, R. Kaczmarek, Katowice.
- Michalska M., 2024, *Dźwięki, ludzie i nasłuchiwanie miasta. Wybrane elementy fonosfery Warszawy na przełomie XIX i XX wieku*, Toruń.

- Opaliński D., 2000, *Wagony osobowe kolei galicyjskich*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, nr 3/4.
- Opaliński D., 2001, *Usługi gastronomiczne na kolejach galicyjskich*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, nr 3.
- Opaliński D., 2014, *Dyszlem i pod parą, czyli o galicyjskim kolejowo-pocztowym rozkładzie jazdy z 1867 r.*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, nr 4.
- Rorty R., 1994, *Filozofia a zwierciadło natury*, tłum. M. Szczubiałka, Warszawa.
- Schivelbusch W., 1993, *Geschichte der Eisenbahreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19 Jahrhundert*, Frankfurt am Mein.
- Szuro S., 1997, *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Kolej żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, red. H. Madurowicz-Urbańska, Kraków.
- Szymczak-Hoff J., 1982, *Drukowane kodeksy obyczajowe na ziemiach polskich w XIX wieku (studium źródłoznawcze)*, Rzeszów.
- Tomasik W., 2014, *Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe*, Warszawa.
- Urry J., 2009, *Socjologia mobilności*, tłum. J. Stawiński, Warszawa.