

## STOI NA STACJI [AUSCHWITZ] LOKOMOTYWA...

### Wstęp

Kolej w świadomości współczesnego człowieka budzi różne skojarzenia. W swojej około dwustuletniej tradycji stała się źródłem licznych odwołań literackich, a zarazem symbolem niezwykle bogatym w treści. Odczytywanie motywu pociągu wymaga obecnie od czytelnika wiedzy na temat okresu, z którego dzieło zawierające ów motyw pochodzi lub do którego się odnosi, ponieważ zależy od tego kierunek interpretacji.

XIX wiek był czasem rewolucji przemysłowej. Okresem, w którym człowiek zwrócił się ku nauce i zaczął nie tylko marzyć o postępie, ale także przystąpił do jego urzeczywistnienia. Locomotywa była wówczas jednym z największych osiągnięć techniki, a jej innowacyjność sprawiła, że bardzo szybko stała się głównym symbolem całego XIX wieku. Kojarzyła się z nadludzką siłą, prezentowała niezłomny wysiłek, miała spektakularny, nowoczesny wygląd, umożliwiała rzeczy dotychczas niewyobrażalne. Jednym słowem skupiała fascynacje ludzi wierzących w nieograniczony postęp. Ponadto całkowicie odmieniła czasowo-przestrzenne postrzeganie świata. Poruszała się z niewyobrażalną wówczas prędkością i w krótkim czasie pokonywała olbrzymie odległości. Możliwość zwielokrotnienia perspektywy poznawczej, przybliżenie tego, co dalekie i poza zasięgiem, budziło zachwyt ówczesnego człowieka. W latach trzydziestych i czterdziestych XIX wieku, głównie w Wielkiej Brytanii, organizowano wystawy, których eksponatem była właśnie lokomotywa i które odpłatnie przychodziły oglądać tłumy. Była ona wówczas największą i najbardziej imponującą maszyną, jaką zwykły człowiek mógł podziwiać z bliska. Jej praca wprawiała w przerażenie, budząc przy tym różne skojarzenia, które zawsze związane były z potęgą (porównywana była np. do żywego organizmu, nierzadko do potężnego smoka).

Gloryfikowany w XIX wieku postęp wiele zawdzięcza kolei, która znacząco wpłynęła na sukces i tempo rewolucji przemysłowej. Umożliwiła przemieszczanie na duże odległości najpierw surowców i produktów, a następnie także siły roboczej, a tym samym przyczyniła się do koncentracji ludności w strategicznych punktach.

Silne oddziaływanie kolei na świadomość człowieka, a także rola, jaką odegrała w rewolucji przemysłowej, sprawiły, że lokomotywa stała się czymś więcej niż symbolem postępu, a mianowicie ikoną nowoczesności w ogóle, dowodem zwycięstwa nad naturą,

potwierdzeniem nieograniczonych możliwości człowieka. Przemiany demograficzne, w konsekwencji których ukształtowały się nowoczesne formy życia, pociągały za sobą kult nowoczesności, młodości i witalności. Człowiek zaczął być traktowany nie jako jednostka, ale jako element masy (członek grupy, obywatel miejscowości, składowa narodu, rasy). Wsiadając do pociągu, stawał się częścią nowego, nowoczesnego świata, ale tracił jednocześnie indywidualność. W ten sposób marzenia i ideały oświeceniowe w XX wieku zaczęły się urzeczywistniać. Kierunek przemian był oczywisty – celem było uszczęśliwienie wszystkich (przy czym szczęście było wartością wspólną). Powstało społeczeństwo uprzemysłowione, dla którego największą wartością była nauka.

Choć wydarzenia I wojny światowej ukazały niebezpieczeństwo, jakie przynosić może postęp technologiczny (chodzi o wykorzystywanie na ogromną skalę osiągnięć techniki: broni, środków transportu itd.), to literatura dwudziestolecia międzywojennego, głównie awangardowa, wciąż go gloryfikowała.

W nowym świecie kierunek rozwoju wyznaczały tory kolejowe. Wyznaczały także kierunek podróży śmierci milionom ofiar Holocaustu. Nauka, którą wykorzystywano, dążąc do ogólnego szczęścia, podczas II wojny światowej przechodziła swój największy kryzys, który w granicznym stadium przerodził się w zbrodnie ludobójstwa. Badania toposu pociągów śmierci pozwalają na pewne wnioski dotyczące korelacji człowieka i maszyny. Pasażer nowoczesnego pociągu przełomu XIX i XX wieku często zwracał uwagę na obecność w nim kolejarza. Zaznaczał, że jest to twór ludzki, że nowoczesność jest triumfem człowieka. To człowiek wprawia w ruch skomplikowaną maszynę, człowiek ją kontroluje. W przypadku nazistowskich transportów śmierci zazwyczaj nie pojawia się postać maszynisty kierującego pociągiem. Lokomotywa jest jedynie jedną z części wielkiej maszyny Zagłady. Porusza się jakby sama, ma z góry wyznaczoną trasę i określone momenty przystankowe. Motyw kolei w literaturze nabiera negatywnego znaczenia, ponieważ prowadzi do dezindywidualizacji i dehumanizacji.

### **Lokomotywa Juliana Tuwima**

Wiersz *Lokomotywa* Juliana Tuwima ukazał się w 1936 roku w „Wiadomościach Literackich”. W dwudziestoleciu międzywojennym literatura adresowana do najmłodszego czytelnika publikowana była wyłącznie w książeczkach dla dzieci lub w nielicznych pismach (np. „Promyk”). Nie pojawiała się ona ani w prasie, ani w zbiorczych dziełach. Kolumna prowadzona od 1934 roku w „Wiadomościach Literackich” przez Tuwima była osobliwym przypadkiem. Był to przełom dla wierszy pisanych dla najmłodszego czytelnika, ponieważ zaczęły być one zaliczane do poezji. Miejsce publikacji *Lokomotwy* świadczy o podwójnym jej sensie, różnych możliwościach interpretacji. Był to z jednej strony wiersz adresowany dla dzieci (celowo pomijam tutaj wszelkie stanowiska jakoby *Lokomotywa* nie była wierszem dla dzieci, ponieważ treść i budowa

utworu [wersyfikacja, stylistyka, rytmika], a także popularność, jaką zdobył wśród najmłodszych kręgów czytelników/słuchaczy, świadczą niezaprzeczalnie, że odebrany we właściwy sposób z powodzeniem odpowiada wymogom wiersza dla dzieci). *Lokomotywa* była spełnieniem artystycznym Tuwima, które to spełnienie mogło być dostrzeżone w pełnym wymiarze jedynie przez czytelnika dorosłego, posiadającego ukształtowane wymagania literackie. Co ważne, dwa wymienione kręgi odbiorców nie wykluczają się nawzajem.

Podmiotem mówiącym w utworze jest człowiek nowoczesny – poeta, który zwraca się do dziecka. Bohaterem z kolei osoba dorosła – mężczyzna, który przyszedł na peron oglądać pociągi. Szczyt techniki, którym pod koniec XIX wieku była lokomotywa, jest elementem świata dorosłych, domeną dojrzałości, siły, mądrości. Kolej w czasach, w których żył Tuwim, była obiektem fascynacji wymykającym się często poczuciu realności. Była rzeczywista, ale jednocześnie jako element owej rzeczywistości była dotychczas niespotykana. Była tajemnicza, prezentowała niespotykaną siłę, dlatego przypisywano jej cechy magiczne. Eliza Orzeszkowa w *Ostatniej miłości* mówi: „Kolej żelazna – urocze to słowo. Magiczny wyraz zamykający w sobie dobrobyt ludzkości XIX wieku”<sup>1</sup>. Popularne stało się wówczas hobby nazywane *trainspotting*<sup>2</sup>, polegające na wyczekiwaniu i obserwowaniu kursujących pociągów, a także rejestrowaniu ich numerów. Widz – train-spotter<sup>3</sup> – jest bohaterem Tuwimowskiej *Lokomotywy*. Obserwuje parowóz, wagony, a także transportowany w nich towar. Pociąg jest niczym encyklopedia – kompendium wiadomości o świecie. Jest to sygnał dla młodego czytelnika: „to musisz wiedzieć, wchodząc w dorosłość”. Dzięki tej szczególnej interakcji podmiotu ze słuchaczem można mówić o drugim bohaterze wiersza, a mianowicie o małym chłopcu. Poeta-podmiot zaprasza adresata swoich słów do wspólnego mówienia, prowokuje go do głośnej lektury, czyniąc go jednocześnie bohaterem utworu.

Świat przedstawiony w utworze to świat współczesny poecie, w którym przodujący Zachód narzuca reszcie świata kierunek rozwoju. Jest to cecha charakterystyczna dla dyskursu kolonialnego, w którym Zachód ukazywany był jako dominujący względem prymitywnej, dzikiej reszty świata. Egzotyka przeciwstawiona została swojskości. Siła z kolei temu, co jej podlega (opozycją do siły nie jest tutaj słabość w uniwersalnym ujęciu, ale to, nad czym ona dominuje, czemu nadaje właściwy, z jej punktu widzenia, kierunek). Dyskurs kolonialny zawsze przedstawiał historię z perspektywy strony stojącej na wyższym poziomie rozwoju społeczno-kulturowego. Podobnie jest w wierszu Tuwima. Świat podzielony jest na to, co znajduje się poza stacją kolejową (szara codzien-

<sup>1</sup> Za: J. Cieślowski, *Najbardziej popularny wiersz Tuwima*, [w:] *idem, Literatura osobna*, Warszawa 1985, s. 123.

<sup>2</sup> W. Tomasik, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Poznań 2007, s. 223.

<sup>3</sup> *Ibidem*, s. 224.

ność) i to, co jest na peronie – symbole nowoczesności: egzotyczne towary, zwierzęta, ale przede wszystkim triumfująca nad żywiołami natury lokomotywa<sup>4</sup>.

Na uwagę zasługuje budowa wiersza. Rządzą w nim dwa porządki: wizualny i foniczny<sup>5</sup>. Wizualny przejawia się w wyliczaniu przedmiotów wiezionych w wagonach, a foniczny w organizacji dźwiękowej tekstu. Naturalna muzyczność *Lokomotywy* Tuwima wynika z upodobnienia warstwy brzmieniowej utworu do dźwięków, które wydaje pędzący pociąg. Na ową muzyczność składają się nie tylko regularna liczba sylab w wersach, konsekwentnie rozmieszczone akcenty, rymy parzyste, ale również zbitki i nagromadzenia poszczególnych głosek, np. syczących (s, c, sz, cz itd.), oraz pojawiające się znaki przestankowe (wszystkie z przytoczonych przykładów można zaobserwować na jednym z wersów: „Ruszyła — maszyna — po szynach — ospale”<sup>6</sup>). Tuwim w ten sposób narzuca wręcz czytelnikowi poetykę mówienia. Dzięki temu podczas lektury tekstu niemal słyhać rytmiczny stukot kół, wyrzucaną z gwizdem parę wodną czy dźwięk klaksonu. U Tuwima lokomotywa „narzuca swoim stukotem rytm”<sup>7</sup> wiersza o niej traktującego.

Nie ulega wątpliwości, że świat przedstawiony w *Lokomotywie* jest światem wspaiałym, o którym człowiek marzy i do którego dąży; światem, który fascynuje do granic możliwości. Podstawową kategorią prezentowaną przez Tuwima w wierszu jest postęp. Tytułowa lokomotywa gna wbrew naturze, wykorzystując jej żywioły. Łączy elementy, które w środowisku naturalnym nie współwystępują. Przedstawia świat daleko przetworzony – poddany obróbce w celu udoskonalenia. Jedynie delikatnie zaznaczona jest cena, jaką za ów postęp trzeba zapłacić.

## **Lokomotywa Stanisława Wygodzkiego**

Stanisław Wygodzki, polski pisarz i poeta żydowskiego pochodzenia, przeżył getto będziańskie, po czym wraz z rodziną trafił do obozów: Auschwitz-Birkenau, Sachsenhausen-Oranienburg i Dachau. W Auschwitz stracił wszystkich bliskich: od rodziców, przez żonę i córki, po rodzeństwo i dalszych krewnych. W krytycznym momencie podał żonie i córeczce Mindel, a także sam zażył cyjanek potasu. Przeżył, ponieważ dawka trucizny okazała się dla niego za mała. Jego powojenna twórczość obraca się wokół nieopuszczającej go rozpacz po stracie ukochanych.

*Lokomotywa* Wygodzkiego została opublikowana w 1948 roku w Warszawie, w tomie *Pamiętnik miłości*. Utwór ma ten sam tytuł, co przywoływany wiersz Tuwima. Pojawia

<sup>4</sup> *Ibidem*.

<sup>5</sup> J. Cieślowski, *op. cit.*, s. 124.

<sup>6</sup> J. Tuwim, *Lokomotywa*, [w:] *Antologia poezji dziecięcej*, wyb. i oprac. J. Cieślowski, wyd. 2, BN I 233, Wrocław 1981, s. 147.

<sup>7</sup> M. Ostasz, *Dialog z tradycją w poezji nie tylko dla dzieci*, Kraków 2013, s. 141.

się w nim motyw pociągu/lokomotywy, ale tym razem konotujący zupełnie inne treści. Wiersze różni bowiem nie tylko okres, ale i realia powstania. Poza tym w świadomości współczesnego człowieka na skutek wydarzeń wojennych utrwalił się nowy, pozbawiony dziewiętnastowiecznego optymizmu obraz pociągu.

Wygodzki rozpoczyna swój wiersz cytatem z Tuwima: „Stoi na stacji lokomotywa || ciężka, ogromna i pot z niej spływa...”. Nawiązanie do utworu z 1936 roku jest więc oczywiste. Te same początki upodabniają wiersze pod względem stylistyczno-wersyfikacyjnym. Oprócz rytmiki podobna jest też tematyka. Lokomotywa w obydwu wierszach robi na bohaterach takie samo wrażenie (możemy się jedynie domyślać, że wygląda zupełnie inaczej) – jest ciężka, potężna, ukazuje dynamizm nawet gdy stoi, może przerażać. Wygląd powojennej lokomotywy ulega spotwornieniu w kontakcie z bohaterką wiersza – małą dziewczynką, „wiotką niczym drzewko”. To, jak mówi poeta w wierszu, jego córka. Z biografii autora możemy uzupełnić tę wiedzę o imię – Mindel. Dziecko znajduje się bliżej maszyny niż Tuwimowski obserwator, ponieważ w pewnym momencie staje się mimowolnym pasażerem jednego z wagonów. Kontrast jest bardzo wyraźny i niezwykle wymowny. Wielka, silna maszyna, a tuż obok mała dziewczynka. Takie zestawienie potęguje bezbronność oraz niewinność bohaterki, a także może budzić duże emocje, ponieważ czytelnikowi znany jest kierunek podróży tego pociągu. W przeciwieństwie do Tuwimowskiej lokomotywy, która zmierza do stacji znajdującej się bardzo daleko, „gdziekolwiek” na mapie nowoczesnego świata, lokomotywa Wygodzkiego wie gdzie do konkretnego celu – do Oświęcimia, miejsca określonego geograficznie i historycznie, z którym wiąże się bardzo mocno zarysowany w świadomości człowieka obraz. Warto zaznaczyć, że Mindel znajduje się przy maszynie sama. Nie ma wokół niej nikogo. Dysponując szerszą wiedzą na temat transportów śmierci, możemy jedynie przypuszczać, że dziewczynka nie wyrusza w tę podróż jako jedyna. Wręcz przeciwnie, może to świadczyć o masowości dokonanej przez nazistów zbrodni. W tym kontekście możemy odbierać Mindel jako samotną w tłumie więźniów, którym odebrana została tożsamość. Bezbronne dziecko wprowadza do przedstawionego obrazu niepokój (silne oddziaływanie krzywdy dziecka na widza dostrzegli i wielokrotnie wykorzystali twórcy okładek do książek i plakatów filmowych traktujących o Holocaustie<sup>8</sup>). „Zielona śpiewka” dziecka nie pasuje do dźwięków wydawanych przez maszynę. Bohaterka jest niczym łąka – naturalny, spokojny obszar pozbawiony znamion technologii. Pozwala to na sformułowanie wniosku, że niewinność Mindel zostaje pogwałcona przez brutalność pociągu śmierci, którego, z przyczyn rasistow-

---

<sup>8</sup> Między innymi okładki do książek: *Dziewczynka w zielonym sweterku* Krystyny Chiger i Daniela Paisnera, *Dziewczynka w czerwonym płaszczku* Romy Ligoockiej; plakat promujący film *W ciemności* w reżyserii Agnieszki Holland; czy choćby kadr do czarno-białego filmu *Lista Schindlera*, na którym w szarym tłumie ludzi widzimy samotną dziewczynkę w czerwonym płaszczu.

skich, stała się częścią. Dziewczynka reprezentuje świat natury, podczas gdy naziści reprezentują kulturę. Zarówno lokomotywa Tuwima, jak i pociąg Wygodzkiego ukazują więc przemoc kultury wobec natury (dominację opartą na agresji).

Tuwim wyliczał zawartość czterdziestu wagonów. Były w nich towary egzotyczne, luksusowe, z różnych części świata. Połączył rzeczy, zwierzęta, które w naturalnych warunkach nie występują razem. Miały one jednak cechę wspólną – były przetworzone (przetworzenie polega tutaj na wytworzeniu w wyobraźni pewnych obrazów – produktów wyobraźni, które nie przynależą do rzeczywistości). Ilustratorzy licznych wydań *Lokomotywy* również to dostrzegali, czego dowodem są ich ilustracje<sup>9</sup>. Przedstawiają one świat odrealniony, w którym przedmioty, zwierzęta i ludzie tworzą razem obraz daleki od rzeczywistego. Na niektórych składowane produkty spożywcze, a nawet same wagony żyją własnym życiem – ilustracje przedstawiają ich historie<sup>10</sup>. Na innych żyrafy i słonie swobodnie spacerują między ludźmi po peronie (niektóre ze zwierząt same niosą własne bagaże)<sup>11</sup>. Na uwagę zasługuje sposób przedstawienia ludzi. Zaprezentowani półnaczy atleci (zazwyczaj wszyscy identyczni) nieustannie dźwigają ciężary, grubasy nie przestają jeść tłustych kiełbas. To nie są realne postaci, to są karykatury – wytwory ludzkiej wyobraźni, które kojarzyły się z odległym, egzotycznym, ale i nierzeczywistym światem. Ilustracje eksponują sztuczność przedstawianej rzeczywistości. W poezji Tuwima często pojawiają się elementy groteski. *Lokomotywa* nie jest odosobniona. Groteskowy obraz świata/pociągu jest stwarzany za pomocą kilku elementów, m.in. chwytu odrealnienia, struktury wersyfikacyjnej, rytmu (przypominającego monotonne, choć energiczne ruchy obracających się kół lokomotywy), gry słowem. Tak skonstruowany opis jest wyrazem stosunku Tuwima do nowoczesnego świata, do miejsca, jakie zajmuje w nim człowiek (często w twórczości poety pojawia się bohater wyobcowany, samotny w zmechanizowanym świecie). Cały wykreowany przez Tuwima świat był więc przetworzony – stanowił efekt pracy człowieka, był świadectwem postępu. U Wygodzkiego proces ten obejmuje także ludzi. Zagłada była jednym z etapów na drodze stworzenia rasy idealnej, pozbawionej jednostek bezwartościowych. Postęp, o którym pisał Tuwim, doprowadził do masowej zbrodni. U niego pociąg symbolizuje wielkość człowieka, a u Wygodzkiego jest symbolem ludzkiej samodestrukcji. Produktem końcowym przemysłowego zabijania miało być czyste rasowo społeczeństwo.

Wygodzki świadomie prowadzi grę międzytekstową z utworem Tuwima. Świadczy o tym także budowa. Początkowo zbliżona, regularna rytmika wraz z kolejnymi wersami staje się chaotyczna. Wiersz Tuwima biegnie niczym pędząca lokomotywa – jest

<sup>9</sup> Na podstawie ilustracji Marcina Szancera, Franciszka Maśluszczaka i Olgi Siemaszko.

<sup>10</sup> J. Tuwim, *Lokomotywa*, [w:] *idem, Lokomotywa i inne wesole wierszyki dla dzieci*, il. M. Szan- cer, Warszawa 1974, s. 3-20.

<sup>11</sup> *Idem, Lokomotywa*, [w:] *idem, Wiersze dla dzieci*, il. F. Maśluszczak, Poznań 2008, s. 16-17.

miarowy i powtarzalny. U Wygodzkiego rytm *Lokomotywy* przypomina psujący się mechanizm. Dukt wiersza wprowadzony fragmentem zapożyczonym od Tuwima jest przerywany. Jednolita długość wersów zostaje z czasem zaburzona. Znikają początkowe rymy kłamrowe. Klarowna składnia „wykoleja się”.

*Lokomotywa* Wygodzkiego przypomina strukturą tren, dlatego też odwołania do biografii autora są konieczne przy jej interpretacji. Najważniejsze doświadczenie w życiu poety, czyli Zagłada, jest kluczem do zrozumienia utworu. Wiersz jest skargą człowieka po stracie ukochanej córki. Śmierć dziecka była od dawna okazją do tworzenia poezji. Ponieważ jest przedwczesna, nienaturalna, zawsze jest bardziej niesprawiedliwa, bardziej bolesna, trudniejsza do zniesienia, okrutniejsza. W historii literatury tren poświęcony dzieciom charakteryzowała pewna konwencjonalność – pojawiały się w nim te same elementy: wyraz wielkiej rozpacz, wzniosły styl, opis niewinności zmarłego potomka, jego naturalności, dobroci, piękna, dialog z Bogiem, prośba o opiekę i wreszcie zaliczenie dziecka, które odeszło, do grona roześmianych, już zawsze szczęśliwych i bezpiecznych aniołów. Choć Wygodzki nie odwołuje się do konwencji trenu, to temat *Lokomotywy* nasuwa nam takie skojarzenia. Analizując jego wiersz pod tym kątem, łatwo zauważyć, że konwencja trenu w pewnym momencie zostaje przełamana, ponieważ śmierć bohaterki utworu była inna. Dziecko nie było chore, nie zmarło z głodu, nie zaginęło. Zostało zamordowane. Słowo „śmierć” wydaje się tutaj zostać wyparte przez słowo „zbrodnia”. Śmierć w komorze była inna, wykraczała poza swoje kulturowe i religijne znaczenie. Pierwotnie zawsze wskazywała na istnienie i działanie jakiejś siły spoza ludzkiego świata, siły transcendentnej, niemieszczącej się w percepcji poznawczej człowieka, nie zawsze nazwanej. Śmierć w tradycyjnym, kulturowym ujęciu oddala kategorię odpowiedzialności za nią, dzieje się samoistnie, spada na człowieka, nie można z nią dyskutować. O śmierci w obozie koncentracyjnym nie można myśleć w ten sposób, ponieważ pomija się wówczas oczywistą odpowiedzialność Niemców za zbrodnię. Zbrodnię wyjątkową, bo obliczoną na korzyści ekonomiczne – zaplanowaną od początku do końca. Masowa śmierć w komorach gazowych to śmierć przemysłowa. Ze wszystkich wymienionych elementów należących do konwencji trenu u Wygodzkiego najwyraźniej widać olbrzymie zaangażowanie emocjonalne podmiotu, szczególnie w opisach córki: „Była małeńka jak wiotkie drzewko || brzoźka, jodełka, jabłonka. || Mała dziewczynka z zieloną śpiewką || jak łąka”. Natan Gross określił tom *Pamiętnik miłości* jako „Żydowskie treny”<sup>12</sup>, w których brakuje słów bólu, ponieważ one całe są niemym bólem.

Nie można czytać *Lokomotywy* Wygodzkiego bez *Lokomotywy* Tuwima. Wcześniejszy z utworów przedstawia nowy świat rozwijający się z prędkością, z jaką pędzi po sieci linii kolejowych lokomotywa; świat, który z podobną prędkością zapełnił się cudami

<sup>12</sup> N. Gross, *Poeci i Szoa. Obraz zagłady Żydów w poezji polskiej*, Sosnowiec 1993, s. 70.

techniki; świat, którego już wkrótce jednym z najbardziej niechlubnych elementów stały się piece krematoryjne obozów Zagłady. Wygodzki, pisząc swoją *Lokomotywę*, świadomie i celowo odwołał się w sposób najbardziej oczywisty do wiersza Tuwima – cytując go. Nawiązanie to przywołuje szerszy kontekst kulturowy. W literaturze często pojawia się motyw zapożyczania początku wiersza – zdaje się to dotyczyć w dużej mierze literatury dla dzieci. Należy postawić tutaj pytanie o sens intertekstualności. Poszerza ona pole semantyczne wiersza, wprowadza nowy kontekst, nawiązuje do funkcjonujących już w literaturze obrazów, by je gloryfikować, by wejść z nimi w dialog bądź by z nimi polemizować. Autor wymaga tym samym większej aktywności od czytelnika, odwołuje się do jego literackiej i kulturowej świadomości. Zestawiając wiersz Tuwima z utworem Wygodzkiego, otrzymamy dwa wyobrażenia dotyczące świata, w którym prym wiedzie nauka. Wyobrażenia te, skontrastowane ze sobą, dają wyraz kompromitacji dziewiętnastowiecznej optymistycznej wizji postępu. Wydarzenia II wojny światowej są świadectwem upadku marzeń, które w trakcie powstawania *Lokomotywy* Tuwima były ciągle żywe.

Wiersz Wygodzkiego dotyczy zupełnie innej perspektywy czasowo-przestrzennej. Jest to perspektywa wojenna, która ukazuje świat już nie jako pędzącą ku rozwojowi cywilizację, ale świat podzielony w najprostszym ujęciu na dwa obozy: cierpiących i zadających cierpienie. Taka kategoryzacja bardzo często towarzyszy człowiekowi w piśmiennych świadectwach Holocaustu. Zbrodnia dokonana przez wroga była niewyobrażalna. Jej wymiar wstrząsnął porządkiem kultury. Doprowadził do sytuacji, w której nie można było znaleźć słów opisujących ogrom spustoszenia wojennego. Zaraz po wojnie Theodor Adorno pytał, czy pisanie poezji po Auschwitz jest możliwe, ponieważ uważał to za barbarzyństwo.

Analizując obydwa utwory, zauważyć można, jak ewoluował symbol pociągu. Na podstawie wiersza Wygodzkiego i wydarzeń Holocaustu, do których ów się odnosi, widać wyraźnie, że tory kolejowe zaczęły być symbolem dehumanizacji. Zaczęły być jednym ze znaczących elementów maszyny zwanej Zagładą, która zadawała śmierć w skali przemysłowej. W podróży pociągiem można w najprostszym ujęciu wskazać trzy podstawowe etapy: peron – miejsce odjazdu, podróż, i znowu peron – punkt docelowy. W przypadku nazistowskich transportów stacja końcowa nie stanowi zamknięcia procesu. Obozowa rampa jest jakby przedłużeniem linii kolejowych, a tłum pędzony wytyczoną trasą do komór gazowych, zbity w ciasną kolumnę, przypomina wagony pociągowe. Dotychczas granicę podróży pociągiem wyznaczały perony. Końcem podróży pociągów śmierci jest piec krematoryjny, a transport, dotychczas postrzegany jako zamknięty cykl, stał się jednym z etapów unicestwiania. Pociąg jako symbol nowoczesności na skutek wydarzeń Zagłady zyskał nowe, negatywne znaczenie, zaczął być postrzegany jako symbol śmierci. Warto jednak podkreślić, że w dalszym ciągu nosił znamię nowoczesności, może nawet jeszcze bardziej wyeksponowane niż w XIX wieku.



## Zakończenie

W XIX wieku panowało przekonanie, że kolej – symbol postępu – może dotrzeć w każde miejsce na ziemi. Buduje to obraz torów jako sieci, która oplata cały świat, co świadczy o potędze człowieka. W opozycji do tego przekonania można przywołać metaforę „świata odrutowanego szynami”<sup>13</sup>, którą posłużył się Jerzy Pytlakowski w opowiadaniu *Polacy także są ludźmi*. Wydarzenia II wojny światowej sprawiły, że kolej z przestrzeni jednoznacznie pozytywnej zyskuje nowe oblicze, tym razem jednoznacznie negatywne, budzące lęk, odsyłające do śmierci masowej. Z kolei za Wojciechem Tomasiem przywołać można topografię lęków, czyli antyczny motyw *locus horridus*, za którego współczesną wersję można uznać kolej XX wieku<sup>14</sup>.

Pociąg napędził rewolucję przemysłową w XIX wieku, odegrał też dużą rolę w realizacji Zagłady. Niemieckie Koleje Państwowe – Deutsche Reichsbahn – przez całą wojnę brały udział w transporcie więźniów do obozów. Z myślą o infrastrukturze kolejowej wybierano też dla nich lokalizację. Były to miejsca położone blisko głównych linii kolejowych, znajdujące się jednocześnie na uboczu, z dala od ludności cywilnej. Organizacja zewnętrzna obozów nie pozostawiała wątpliwości – ich wygląd, upodobnienie do prawdziwych dworców kolejowych, miał skrywać ich rzeczywistą rolę, co zresztą do pewnego czasu się udawało. Dowodem są chociażby relację ocalałych, którzy, wysiadając z transportu, w pierwszej chwili byli zafascynowani wyglądem otoczenia, w tym także strażników (szczególnie dotyczy to relacji dziecięcych). Schłodna, dobrze zorganizowana przestrzeń, w której znalazło się nawet miejsce na boisko do gry, nie zapowiadała losu, jaki czekał wychodzących z transportu ludzi. Tomasiak w książce *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej pisze, że Zagłada bez kolei nie mogła być zrealizowana, ponieważ byłaby pod względem ekonomicznym nieopłacalna*<sup>15</sup>. Tytułowa lokomotywa umożliwiła więc zabijanie na skalę przemysłową. Pomogła je zautomatyzować: przyspieszyć, usprawnić jego przebieg. Na ukształtowanie toposu pociągów śmierci miały wpływ warunki, w jakich przewożono ludzi. Jeden transport liczył około 50 wagonów, a w każdym z nich zamykano od 50 do 150 osób. Liczby były różne. Łącznie za jednym razem przewożono od 2 tysięcy do 7 tysięcy więźniów. Brakowało wody i pożywienia. Okna wagonów były zbyt małe, żeby zapewnić odpowiednią cyrkulację powietrza. Podróż z niektórych państw Europy trwała nawet do kilkunastu dni, ponieważ pociągi poruszały się z prędkością około 45 km/h, a także ustępowały pierwszeństwa przejazdowi transportom broni i tym podobnym. Wszystkie te czynniki, a także mróz zimą i palące słońce latem, głównie podczas długich (nawet

<sup>13</sup> J. Pytlakowski, *Polacy także są ludźmi*, [w:] *idem*, *Wielki cień. Opowiadania*, Warszawa 1946, s. 171, cyt. za: W. Tomasiak, *op. cit.*, s. 251.

<sup>14</sup> W. Tomasiak, *op. cit.*, s. 252.

<sup>15</sup> *Ibidem*, s. 263.

kilkudniowych) postojów bez wody, przyczyniały się do wielu zgonów w trakcie podróży. Ponieważ ciała wyładowywano dopiero w punkcie docelowym, pozostali więźniowie musieli przez wiele godzin, a nawet dni przebywać w zamknięciu ze zwłokami (niejednokrotnie będącymi już w fazie rozkładu)<sup>16</sup>.

Pociągi transportujące ludność do obozów Zagłady nazywano *Sonderzüge*<sup>17</sup>. Konieczność stworzenia nowej nazwy jest dowodem na to, że nawet Niemcy dostrzegli potrzebę odróżnienia pociągów tradycyjnych od tych dostarczających ludzi do obozów. Wraz z nową funkcją – masowym transportem ludzi na śmierć – symbolika kolei uległa poszerzeniu. Po wojnie kolej nie może być już postrzegana z pominięciem wydarzeń historycznych – Zagłady.

Naziści przy realizacji planu ostatecznego rozwiązania maksymalnie wykorzystali potencjał nauki. O technologicznym charakterze Zagłady świadczą również funkcjonujące określenia Holocaustu i obozów Zagłady, wskazujące na mechaniczność działania, na używanie w celach eksterminacji osiągnięć technologicznych, takie jak np. machina śmierci czy machina zniszczenia. Oprócz grozy metod zabijania uwypuklane w ten sposób jest również ich nowatorstwo. Detlev J.K. Peukert w artykule *Geneza „rozwiązania ostatecznego” wyprowadzona z ducha nauki* wspomina o zasadzie technicznego „rozwiązania”, w której dominuje myślenie w kategoriach kosztów i przydatności<sup>18</sup>. Z jednej strony wynika to z upatrywania genezy planu ostatecznego rozwiązania w myśleniu kategoriami ceny i wartości człowieka, który podlega dezindywidualizacji. Owe kategorie leżą bowiem u podstaw polityki rasowej, a ich następstwem były postulaty konieczności usuwania ze społeczeństwa jednostek z punktu widzenia dobra ogółu, a więc ich użyteczności, bezwartościowych (niepełnosprawnych, aspołecznych itd.). Z drugiej strony technologiczny charakter Zagłady wskazuje na stosowanie osiągnięć nauki w celu masowego uśmiercania. Stąd określenia: przemysłowe zabijanie, przemysłowy mord.

Fabryka to kolejny oprócz pociągu symbol nowoczesności, rozwoju, rewolucji przemysłowej, który podczas II wojny światowej poszerzony został o nowe znaczenie – piekło XX wieku (ale piekło w tym przypadku wyjęte jest z tradycji chrześcijańskiej, ponieważ nie zawiera elementu boskiego; to piekło i ta fabryka są dziełem człowieka – to on nimi zarządza). Tomasik w rozdziale *Stacja końcowa: Auschwitz* porównuje pracę obozu koncentracyjnego do nowoczesnej rzeźni. Obydwa miejsca pracują podobnie i w obydwu dokłada się wszelkich starań, by maksymalnie zwiększyć ich wydajność. Różnice są dwie: po pierwsze, w przypadku rzeźni zabija się zwierzęta, a w obozach

<sup>16</sup> J. Nazimek, *Topos pociągów śmierci w poetyckich świadectwach zagłady*, praca licencjacka, Uniwersytet Pedagogiczny im. KEN, Kraków 2012, praca niepublikowana.

<sup>17</sup> *Sonderzüge* – niem. pociąg specjalny.

<sup>18</sup> D.J.K. Peukert, *Geneza „rozwiązania ostatecznego” wyprowadzona z ducha nauki*, [w:] *Nazizm, Trzecia Rzesza a procesy modernizacji*, wyb. i oprac. H. Orłowski, tłum. M. Tomczak, Poznań 2000, s. 209.

ludzi, i po drugie, jedynie rzeźnia zmuszona jest przestrzegać szeregu zasad humanitarnego uśmiercania.

Często obozy porównuje się do maszyny, ponieważ ich praca przypominała dobrze naoliwioną, maksymalnie wydajną maszynę fabryczną. Baraki rozmieszczone były rzędami w równych odległościach, krematoria ani na chwilę nie przestawały pracować, o czym informował dym nieustannie wydobywający się z kominów i opadający z nieba popiół; pociągi kursowały regularnie, rampy wkoło zapełniały się ludźmi i były z nich opróżniane. Pociąg jako stały element życia codziennego w obozie był bardzo ważną częścią tej maszyny. Już sama idea obozów koncentracyjnych nosi znamię nowoczesności. „Deportacje ludności (przymusowe przesiedlenia) były często stosowane w przeszłości, ale idea «koncentracji» (związana z «czystką») nosi etykietę nowoczesności”<sup>19</sup>. Co znamienne, od samego początku historia obozów koncentracyjnych silnie związana była z historią linii kolejowych.

Paradoks reżimu narodowosocjalistycznego polegał na tym, że miał zapewnić bezpieczeństwo rasowe i trwanie społeczeństwa w czystości rasowej, a więc był nastawiony na ochronę życia, w rzeczywistości stanowił jego negację. Dążenie do szczęścia ogółu społeczeństwa doprowadziło do masowej eksterminacji, która była urzeczywistnieniem rasistowskich utopii. Stanowiła bowiem kluczowy krok od izolacji i zapobiegania rozmnażania się jednostek niepełnowartościowych do otwartego ich unicestwienia. Rozwój przemysłu w XIX i XX wieku wpłynął na sposób, w jaki realizowane było rozwiązanie ostateczne, wpłynął na industrialny charakter Zagłady.

Jak parowóz jest pomnikiem XIX wieku, tak bydlęcy wagon można uznać za pomnik XX wieku. Pomnik niechlubny, kontrowersyjny, przypinający o zbrodni. Zagłada jest jednym z najważniejszych doświadczeń nowoczesności, a topos pociągów śmierci z niej wykształcony ma w literaturze wiele realizacji. Choć obecnie kolej wciąż kojarzy się z Zagładą, to coraz częściej pozbawiona jest takich konotacji. Powodów tego jest kilka. Rolą pociągów podczas wojny było dostarczanie ludzi do obozów Zagłady. Nie były więc główną przestrzenią uśmiercania (oczywiście pomijam tutaj przypadki śmierci na torach, próby ucieczki zakończone rozstrzelaniem itp., ponieważ takie wydarzenia wymykały się niemieckim planom). Kolej jest więc symbolem mniej jednoznacznie nacechowanym niż np. piec krematoryjny, drut kolczasty czy rampy obozowe. Funkcją kolei jest transport, dlatego człowiek, korzystając po wojnie z infrastruktury kolejowej, na nowo oswoił się z pociągiem, który traktowany jest obecnie, głównie przez młodsze pokolenia, jako środek służący wyłącznie do pokonywania przestrzeni. Największe znaczenie ma jednak fakt, że podróż w bydlęcych wagonach była przymusowa. Przymusowość jest w tym przypadku jednym z głównych czynników, które

---

<sup>19</sup> W. Tomasiak, *op. cit.*, s. 253, za: W.R. Everdell, *Valeriano Weyler y Nicolau: Inventing the Concentration Camp, 1896*, [w:] *idem, The First Moderns. Profiles in the Origins of Twentieth-Century Thought*, Chicago 1997.

wpłynęły na odbiór pociągu jako przestrzeni jednoznacznie negatywnej. Dzisiejsza podróż jest pozbawiona tego czynnika. Korzystamy z infrastruktury kolejowej z własnej nieprzymuszonej woli.

Po wojnie człowiek po raz kolejny wpłynął na zmianę obrazu pociągu w świadomości ogółu. Tym razem jednak nie było to, jak podczas II wojny światowej, poszerzenie symboliki o elementy negatywne, ale rozdzielenie jej na dwa odrębne motywy wywodzące się z jednego rdzenia. Są to pociąg codzienny (z podkreśleniem jego funkcji transportowej, pokonywania przestrzeni) i nazistowski pociąg śmierci (jako jeden z elementów maszyny Zagłady).

Na koniec należy jeszcze zaznaczyć, że obecnie motyw pociągu śmierci przechodzi kolejną ewolucję. Na skutek częstego wykorzystywania w konwencjonalnym kontekście uległ popularyzacji, stał się więc utartym symbolem Zagłady, dlatego nie oddziałuje już tak mocno. Dotyczy to wielu symboli przypominających o zbrodni Holocaustu. Z tego względu za wyjątkowe, choć kontrowersyjne, należy uznać próby ucieczki od schematyzacji owych symboli podejmowane przez artystów, pisarzy, poetów i reżyserów filmowych. Przykład stanowi chociażby film *Pociąg życia* Radu Mihăileanu czy projekt Zbigniewa Libery *Lego. Obóz koncentracyjny*.

**Streszczenie.** Artykuł dotyczy związku utworu *Lokomotywa* Juliana Tuwima z wierszem o tym samym tytule Stanisława Wygodzkiego. Celem jest ukazanie ewolucji obrazu kolei w świadomości współczesnego człowieka, a także odpowiedź na pytanie: w jakim stopniu II wojna światowa wpłynęła na postrzeganie kolei? Czy wciąż jest to ikona nowoczesności, czy może ikona, która stała się symbolem śmierci?

**Słowa kluczowe:** XIX-wieczny postęp, dehumanizacja, Holocaust, ikona nowoczesności, lokomotywa, nazistowskie pociągi śmierci, rewolucja przemysłowa, Sonderzüge, topos pociągu śmierci, trainspotting, Zagłada

**Summary.** The article refers to connection between Julian Tuwim's and Stanisław Wygodzki's poems of the same title – *Lokomotywa*. The aim is to show evolution of the image of railway in the consciousness of the modern man, as well as to show to what extent the World War II affected the perception of the railway. Is it still an icon of modernity, or maybe an icon of death?

**Keywords:** XIX-century progress, dehumanization, Holocaust, icon of modernity, locomotive, nazi death trains, industrial revolution, Sonderzüge, death train topos, trainspotting, Extermination