

Grzegorz Piotrowski  
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego  
w Bydgoszczy



## Tom *Sponad* Juliana Przybosa - awangardowy eksperyment

W artykule pt. „Tom *Sponad* Juliana Przybosa – awangardowy eksperyment” w stulecie awangardy w Polsce przypominam owoc współpracy poety Juliana Przybosa z malarzem Władysławem Strzemińskim. Z tomu *Sponad* (1930) wybieram pięć tekstów, zawierających motywy związane z koleją. Moim zdaniem stanowią one bardzo udany owoc eksperymentu awangardowego, łączącego idee artystyczne ze społecznymi. Wskazane w wierszach pt. *Na kołach*, *Wóz*, *W budowie*, *Światła*, *Z błyskawic* motywy kolejowe interpretowane są jako symbole nowoczesności i postępu cywilizacyjnego.

**Słowa kluczowe:** awangarda, kolej, malarstwo, nowoczesność, poezja

In my article, by the centenary of the avant-garde in Poland, I adduced the results of cooperation of a poet Julian Przyboś with a painter Władysław Strzemiński. From the book *Sponad* (1930) I selected five texts which contain themes related to rail. In my opinion the results of avant-garde experiment combining artistic and social ideas, are very satisfying. Indicated in poems *Na kołach*, *Wóz*, *W budowie*, *Światła*, *Z błyskawic* motifs are interpreted as symbols of modernity and civilization progress.

**Key words:** avant-garde, rail, painting, modernity, poetry

\*\*\*

W 2017 roku obchodzimy w Polsce stulecie awangardy. W niniejszym tekście chciałbym przypomnieć owoc współpracy dwóch awangardzistów - poety i malarza. Mowa tu o tomie poetyckim Juliana Przybosa *Sponad* (*Z ponad*), pod względem edytorskim przygotowanym przez Władysława Strzemińskiego<sup>1</sup>. Skoncentruję się przede wszystkim na warstwie literackiej owego dzieła, poszukując dzieł, w których występują motywy kolejowe stanowiące w twórczości poety symbol nowoczesności<sup>2</sup>. Przypomnę jednak również, że *Sponad* stanowił także projekt społeczno-polityczny, zgodnie z pierwotnym znaczeniem słowa „awangarda”.

<sup>1</sup> J. Przyboś, *Sponad*, Cieszyn 1930, reprint, Kraków 1988.

<sup>2</sup> Do takiego postępowania zainspirowały mnie liczne teksty Wojciecha Tomasika poświęcone związkowi kolei i literatury. W tym przypadku była to przede wszystkim rozprawa pt. *Przyboś kolejowy*, w: Idem, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007, s. 177-197.

W czasach rewolucji francuskiej „awangardowy” oznaczało „postępowy”, co w nomenklaturze politycznej XIX wieku utożsamiono z partiami lewicowymi. U progu następnego stulecia powszechnie odnoszono to pojęcie do malarstwa, literatury, teatru czy architektury, w których jako kategoria estetyczna najmocniej odcisnęła swój ślad, ale wywodzi się ono ze słownika politycznego utopijnych socjalistów, którzy twierdzili: *Sztuka awangardowa (...) to sztuka aktywistyczna, użyteczna i społecznie użyteczna*<sup>3</sup>. W latach 20. XX wieku na miano awangardowej zasługiwała więc tylko twórczość antytradycjonalistyczna, wprowadzająca nowe koncepcje piękna i dzieła sztuki, ale zawierająca też ładunek propagandowy. Była to epoka kultury masowej, której część stanowił wolny rynek idei. Ścierające się na nim koncepcje ładu społecznego potrzebowały heroldów, utożsamiających się z rywalizującymi grupami społecznymi. Rolę tę przyjmują na siebie artyści: *Za ich sprawą sztuka i polityka tworzyły wspólny obszar awangardowych oddziaływań*<sup>4</sup>.

Na gruncie literackim ideologia awangardowa najbardziej spójny wyraz znalazła w twórczości artystów wywodzących się z kręgu czasopisma „Zwrotnica”, tworzących trzon Awangardy Krakowskiej. W wystąpieniach zwrotniczian i w ich późniejszych tomach poetyckich bez trudu odnaleźć można akcenty ideologiczne. Będą do nich należały m.in. postawa solidarności z robotnikami, budującymi miasta, ironiczna ocena mieszczańskiego światopoglądu, akcenty rewolucyjnego buntu, a także śmiałe projekty stworzenia nowego świata. Lewicowa utopia miałyby powstać dzięki rozwojowi techniki, pracy maszyn i nowego, miejskiego człowieka.

Akcenty polityczne zbliżały poetów z kręgu „Zwrotnicy” do artystów plastyków. Redaktorem pierwszej serii czasopisma był Tadeusz Peiper, a do grona jego współpracowników należeli m.in. poeta Julian Przyboś i malarz oraz teoretyk sztuki plastycznej Władysław Strzemiński. Przyboś w jednym z artykułów wyznaczył pole przyszłej współpracy awangardowych twórców: *Poemat jest taką organizacją rzeczy i faktów, aby pośrednio, z przenośni artystycznej całości, wychyliło się uczuciowe oblicze człowieka, który ten poemat stworzył*<sup>5</sup>. Dla pisarza niewątpliwie najważniejszą częścią owego manifestu była idea metaforyzacji języka, natomiast dla malarza ciekawym wyzwaniem mógł być postulat stworzenia graficznego odpowiednika wiersza, składającego się z samych puent<sup>6</sup>. Chociaż Strzemiński publikował w swoje teoretyczne artykuły o konstruktywizmie w pierwszych sześciu numerach „Zwrotnicy”, do ściślejszej współpracy z Przybosiem doszło dopiero po upadku pisma latem 1927 roku. W roku 1929 obydwaj twórcy założyli grupę „a.r.”. „Artyści rewolucyjni” to tylko pięciu twórców (oprócz wymienionych wyżej Katarzyna Kobro, Henryk Stażewski, Jan Brzękowski), ale konsekwentnie promujących idee nowej sztuki poprzez pokazy, zbiorowe wystawy, publikacje rozpraw teoretycznych.

Organizując „a.r.” Władysław Strzemiński informował Przybosia, że jego zamiarem jest stworzenie grupy radykalnie nowatorskiej łączącej działania artystów różnych dyscyplin<sup>7</sup>. Inicjatywa miała dwa cele praktyczne: ukazanie rozwoju środowisk związanych z nowoczesną plastyką i poezją oraz pozyskanie nowych

---

<sup>3</sup> G. Gazda, *Awangarda*, w: *Słownik literatur polskiej XX wieku*, zesp. red. Alina Brodzka, Mirosława Puchalska, Małgorzata Semczuk, Anna Sobolewska, Ewa Szary-Matywiecka, Wrocław 1992, s.63.

<sup>4</sup> *Ibidem*, s. 65.

<sup>5</sup> J. Przyboś, *Człowiek w rzeczach*, „Zwrotnica” 1926, nr 7, s.210..

<sup>6</sup> A. K. Waśkiewicz, *Julian Przyboś i Awangarda Krakowska*, Gdańsk 2001, s. 12.

<sup>7</sup> T. Kłak, *Czasopisma awangardy. Część I: 1919-1931*, Wrocław 1978, s. 169.

zwolenników dla tej formacji. Licząc na efekt świeżości i zainteresowanie czytelników nowym tytułem, Strzeмиński dawał do zrozumienia, że awangardowość w sztuce traktuje jako zadanie, które trzeba nieustannie podejmować na nowo. Julian Przyboś, po upadku „Zwrotnicy” poszukujący nowej trybuny ideowej, również uznawał imperatyw aktywizmu i po wymianie listów ze Strzeмиńskim przystąpił do „awangardy rzeczywistej”. W *Komunikatach* „a.r.” jej członkowie głosili potrzebę współpracy artystów plastyków i poetów, a także kwestię oddziaływania awangardowej sztuki na społeczeństwo. Nie udało im się stworzyć wychodzącego regularnie pisma, ale rolę praktycznej wykładni awangardowych postulatów odgrywała seria wydawnicza Biblioteki „a.r.”, w której swoje dzieła opublikowali Przyboś, Brzękowski oraz Strzeмиński i Kopro. Zakładano, że kolejne *Komunikaty* będą dołączane do książek publikowanych przez członków „a.r.”, pełniąc potrójną niejako rolę: manifestu programowego, wykładni interpretacyjnej tekstu oraz reklamy nowego ugrupowania. Pierwszym tomem serii był tom Juliana Przybosia *Sponad*, wydany w roku 1930 i uznany wówczas za najbardziej nowatorski przykład połączenia poezji z malarstwem<sup>8</sup>.

Publikacja ta jest wynikiem kompromisu pomiędzy dwoma koncepcjami liryki nowoczesnej. Strzeмиński rozumiał ją bowiem jako „poezję drukowaną”, w której interpretacji istotną rolę odgrywają druk, kształt czcionki i kompozycja stronicy. Przyboś, zrywając z Peiperowską wykładnią „pseudonimowania”, myślał o poezji awangardowej jako skondensowanej wizji, zawierającej, podobnie jak nowela czy powieść, elementy fabularne, ukryte w zmetaforyzowanej składni<sup>9</sup>.

Tom *Sponad* liczy 26 utworów, z których do interpretacji wybrałem pięć ze względu na obecność w nich motywów kolejowych. W pierwszym jednak rzędzie warto przyrzeć się okładce książki, ponieważ można w niej dostrzec manifest unizmu. Tak Strzeмиński nazwał swoją koncepcję malarstwa, polegającą na odrzuceniu jakiegokolwiek iluzyjności dzieła. Miało ono być płaszczyzną pokrytą kolorami i liniami zespoleniem (jednością) z płaszczyzną obrazu koloru, linii i kształtów, prezentującą jednocześnie ścisły związek sztuki z epoką, w której powstaje<sup>10</sup>. Dlatego w pozornie chaotycznym plątaninie barw i kształtów dostrzec można malarskie wyobrażenie miasta z jego racjonalnym planem, opartym na geometrii. Krzykliwe kolory to odpowiednik gwaru, wypełniającego ulice i place. W grafice Strzeмиńskiego odnajdziemy także różnorodność otwartych i zamkniętych przestrzeni, tworzących nowoczesne miasto, ułatwiających antycypację, ale też utrudniających zapamiętywanie przestrzeni. Miasto wykreowane przez malarza to twór dynamiczny i byt paradoksalny - wiecznie nieskończony i zarazem gotowy (w formie planu), żyjący własnym życiem, odrębnym rytmem każdej dzielnicy czy kwartału, pełen budowli i ludzi, podobnych i jednocześnie niepowtarzalnych.

Łącznikiem koncepcji malarskiej i poetyckiej wydaje się być w zbiorze *Z ponad* dążenie do jednolitości artystycznego wyrazu w obydwu obszarach dzieła. Przyboś mówił o nowoczesnej liryce, w której główną rolę odgrywa skondensowana w metaforze wizja rzeczywistości<sup>11</sup>. Natomiast Strzeмиński, zgodnie z postulatem

<sup>8</sup> M. Wróblewska, *Grupa „a.r.”*, [online], [dostęp 06.05.2017], dostępny w:

<http://culture.pl/pl/tworca/grupa-ar>

<sup>9</sup> T. Kłak, *op. cit.*, s. 178-179.

<sup>10</sup> „Władysław Strzeмиński”, [w:] *Encyklopedia sztuki polskiej*, pod red. A. Śledzikowska, A. Doboszevska, J. Langer, A. Włodarczyk-Kulak, M. Kulak, M. Pluta, słowo wstępne J. K. Ostrowski, Kraków 2002, s. 618.

<sup>11</sup> T. Kłak, *Czasopisma awangardy. Część I...*, *op. cit.*, s. 182.

unizmu, ograniczył paletę barw, zastosował powtarzalny krój liter, a przede wszystkim pamiętał o geometrycznych elementach, tworzących fundament miejskiego mikrokosmosu: o kącie prostym, odcinkach równoległych, kołach, liniach prostych. Konstrukcje budynków, trasy ulic, miejskie place, zestawione w pionie i poziomie proste odcinki w książce zamieniły się w czarno-biały schemat, stanowiący unistyczną treść miasta. Tak radykalna postawa Strzemińskiego jest praktycznym wykładem znaczenia kryptonimu grupy „a.r.”.

W efekcie okładka tomu *Przybosia* jest jednym z najciekawszych połączeń doktryny malarskiej i poetyckiej<sup>12</sup>. Nie wszyscy jednak podzielają tę opinię. Jerzy Kwiatkowski w monografii poety stwierdził, że Strzemiński stworzywszy arcydzieło typografii, skupił uwagę czytelników na grafice kosztem znaczeń wyrazów. W efekcie, dodaje Kwiatkowski, narzucił odbiorcom własną interpretację tekstów *Przybosia*. Krytyk przypomina, że sam poeta cztery lata po wydaniu uznawał *Sponad* za „dzieło chybione” ze względu na układ graficzny właśnie, nie tyle intrygujący i dopełniający wizję poetycką, co irytujący<sup>13</sup>.

Sądzę, że *Przyboś* zbyt surowo potraktował dzieło, będące wynikiem współpracy poetycko-malarskiej. Idąc tropem Janusza Sławińskiego, można wszakże doszukiwać się licznych walorów tomu *Sponad*. Wprawdzie los postulatów awangardowych jest specyficzny (bardzo szybko się starzeją, wymagając nieustannej reinterpretacji), ale dzieło z 1930 roku do dzisiaj stanowić może oryginalny przykład połączenia nowoczesnego malarstwa z współczesną mu koncepcją języka poetyckiego.

Tekst liryczny według awangardzistów powinien być konstrukcją, w której każda linijka stanowi puentę, dynamicznym związkiem metafory z kontekstem. Każde słowo ma być niejako odkryciem nowego znaczenia, rewelatorskim działaniem na poziomie pojedynczego wersu i całości kompozycji poematu. Teoria unizmu natomiast określała cel działań artystycznych jako dzieło, w którym wszystkie środki wyrazu malarskiego są nasycone jednakową ekspresją<sup>14</sup>. Zatem poeci i plastycy dzielali zamiar tworzenia kompozycji złożonych z jednakowo ważnych elementów, obdarzonych indywidualnym sensem i harmonijnie wpisujących się w znaczenie całości. Dla *Przybosia* i Strzemińskiego ważna była również redukcja środków wyrazu do niezbędnego minimum. W grafice tomu *Sponad* znajdzie to odzwierciedlenie w monochromatycznej kompozycji barw i syntetyzacji kształtów przestrzeni miejskiej do kilku nie stykających się albo krzyżujących pod kątem prostym linii. Natomiast w materii słowa podstawowymi narzędziami będą elipsy i metafory kojarzące odległe realnie treści. Zgadzam się z Beatą Śniecikowską, że deklarowany przez Strzemińskiego i *Przybosia* unizm udało im się w *Sponad* osiągnąć jedynie w sferze deklaratywnej koncepcji całości<sup>15</sup>. Uważam jednak, że w efekcie ich współpracy powstało dzieło eksperymentalne warte uwagi.

Zasada minimalizmu elementów przy jednoczesnej maksymalizacji treści wpisana jest we wszystkie „kolejowe” wiersze z tomu *Sponad*. Jest ich tu tylko pięć. Skromna liczba utworów odwołujących się do motywów technicznych pozwala

---

<sup>12</sup> J. Sławiński, *Koncepcja języka poetyckiego Awangardy Krakowskiej*, Kraków 1998.

<sup>13</sup> J. Kwiatkowski, *Świat poetycki Juliana Przybosia*, Warszawa 1972, s. 107; J. Przyboś, *Sponad*, Cieszyn 1930, reprint, Kraków 1988, s. 32.

<sup>14</sup> J. Sławiński, *Koncepcja języka poetyckiego...*, op. cit., s. 174-175.

<sup>15</sup> B. Śniecikowska, *Słowo - obraz - dźwięk. Literatura i sztuki wizualne w koncepcjach polskiej awangardy 1918-1939*, Kraków 2005, s. 236-240.



sformułować tezę, że wątek cywilizacyjnego optymizmu zaczyna w poezji Przybosia powoli ustępować miejsca rozczarowaniu nikłymi postępami nowoczesności i zwrotowi ku tematyce wiejskiej, a sam zbiór wydaje się być punktem granicznym w twórczości autora *Śrub*. Ciągłe jednak w tomie *Sponad* Przyboś model świata wpisuje w koło. Do symboliki tej figury twórca odwołuje się w utworze *Na kołach*, zamieszczonym jako drugi w zbiorze. Wersy inicjalny i końcowy okalają treść poematu zasadniczym pytaniem o kierunek działania człowieka i artysty. Pierwszy z nich pyta: *jak swój dzień wywieść z obiegu?* Interpretacja cytatu na poziomie dosłownym będzie próbą rozwikłania kwestii, czy możliwe jest wyodrębnienie się z ludzkiej ciżby i potwierdzenie indywidualności w miejskim tłumie, dzień po dniu odprawiającym swoje rytuały w koleście toczącym się obiegu czasowym. Gdy jednak wspomnimy, że poeci awangardowi często wykorzystywali moc homonimów, za sprawą czasownika „wywieść” otworzymy nowe pole interpretacyjne. Bliźniacze w warstwie brzmieniowej słowo „wywieźć” skieruje naszą uwagę na wers ostatni, w którym poeta pyta o to, *jak zatoczyć poemat na kołach?* Przyboś zadaje więc w utworze zasadnicze pytanie o możliwość zdystansowanego a zarazem wiarygodnego odzwierciedlenia w poezji atrybutów nowoczesności, wśród których poczesne miejsce zajmuje koło, symbol dynamiki miejskiego życia.

Wersy zawarte między ramą kompozycyjną w formie pytań stanowią mistrzowski zapis pracującej niczym pas transmisyjny wyobraźni twórcy. Każdy wers odnosi się do obydwu zagadnień, „pracując” jednocześnie na dwóch poziomach: językowym i sensorycznym. W warstwie językowej Przyboś zapisze kolisty charakter świata przedstawionego na poziomie głosek (dominują wśród nich otwarte samogłoski), zgłosek, wyrazów (ich rdzeniami wydają się być kształty liter o, a, e), składni (przerzutnie), kompozycji (okalające tekst pytania retoryczne).

Natomiast na poziomie zmysłowym miasto niepokoi. Najpierw jest tylko słyszalne (*miasto kołami woła*), a jego jednostajny szum kojarzyć się może z odgłosami natury. Dźwięki jednak ulegają zmianie. Oto do *uszu robotników, którzy / zarobiony dzień niosą na plecach* wdziera się miarowy odgłos stukających kół pociągów podmiejskich. Zmierzający w ich stronę ludzie niosą ze sobą doświadczenie kolejnego dnia cyklu pracy. Są też zmęczeni, bo tak można interpretować frazę *zarobiony dzień*. Wprowadzając ją poeta stworzył neologizm bazujący na potocznej polszczyźnie. W kontekście następnego fragmentu wiersza neologizm ten ukazuje zasadniczą różnicę między człowiekiem a maszyną. Ten pierwszy po wielu dniach monotonnej pracy i cyklicznym powtarzaniu identycznych czynności zaczyna odczuwać znużenie. Maszyny nie męczą się nigdy. Poziom ich energii można określić wręcz jako nadmierny. Skumulowana „wylewa się” z zastygłych w bezruchu pociągów i jak rzeka porywa za sobą ciężkie gmachy oraz znajdujących się w pobliżu ludzi. Potencjalna energia kolei (*stacje ruszyły z miejsca*) zamienia się w kinetyczną i z każdą chwilą wzmacnia swój impet. Gwałtowne przyspieszenie pędu automatycznie zwiększa tempo życia ludzi, którzy powolny marsz zamieniają w szybki bieg, by nadażyć za dworcowym rozkładem jazdy. Zmęczeni i wlokący się noga za nogą pobudzeni przez emanującą z kolei siłę robotnicy odżywają. Należy też zauważyć, że ruch, w planie symbolicznym oznaczający życie, w przestrzeni miejskiej pojawia się za sprawą regularnie (co przypomina figurę koła) kursujących pociągów i pulsujących energią stacji. Wydaje się więc, że motywy kolejowe służą tu apoteozie codziennego wysiłku ludzi pracy (*zarobiony dzień* jako metafora zdobyczy), a także ukazaniu rytmu miejskiego życia w awangardowej kompozycji. Przyboś w typowej dla poezji „Zwrotnicy” wizji ukazał w wierszu *Na kołach* poetycki odpowiednik materii miasta.

Osiągnął ten rezultat dzięki serii wyrazów zestawionych szeregowo w niemal filmowej jukstapozycji<sup>16</sup>, wersyfikacji zdynamizowanej poprzez brak tradycyjnej interpunkcji. Na poziomie metaforycznym energetyzm wizji został przez poetę podkreślony dzięki dominacji czasowników i rzeczowników oraz zastąpieniu przymiotników konstrukcjami imiesłowowymi.

Strzemiński zilustrował wiersz wyróżniając czcionką tytuł (umieszczony jakby poza nawiasem, który ujmuje cały tekst) oraz zamykające wiersz pytanie. Elementy te za sprawą pogrubionych ciemnych odcinków wydają się biec w stronę hipotetycznego punktu przecięcia. Grafik zastosował tu kompozycję półtwartą. Luka pomiędzy frazami (tytułową *Na kołach* i retoryczną *jak zatoczyć poemat na kołach?*) sygnalizuje możliwość „wytoczenia się” wiersza poza obręb placu, po którym krąży wyobraźnia poety, zaprzątniętego obserwacją życia miasta i jednoczesnym konstruowaniem kształtu poematu mającego ten fenomen opisać.

Również w następnym, trzecim w tomie *Sponad* wiersz pt. *Wóz* poeta i malarz wykorzystali symbolikę miejską i pracy maszynowej. Strzemiński zarysował na stronie trzy kształty: linię przypominającą rampę kolejową (i jednocześnie rekonstruującą kierunek pracy wyobraźni poety: *dwie wargi jak dwie szyny*), symetryczny schemat tłoka cylindra oraz asymetryczną krzyżówkę torów - miejsce, w którym pracuje *zwrotniczy ust*. Dwuwiers, zamykający utwór, zajmuje miejsce pod kreską wyrysowaną u dołu, co można interpretować jako wynik równania, przeprowadzanego przez poetę a opartego na analogii pracy fizycznej i poetyckiej.

Przyboś rozpoczął tekst od parafrazy ludowego przysłowia (*okolica wymknie się mowie, / jeśli dróg nie okoli mozół*), aby wskazać „pracopodobieństwo” jako naczelną zasadę postępowania artysty, zgodnie z postulatem awangardy „sztuka - życie - działanie”<sup>17</sup>. Wykorzystując energię tworzywa językowego poeta kieruje „transporty” znaczeń w stronę metaforycznych analogii. Cytat z kultury ludowej sygnalizuje, jaką postawę twórczą zamierza przyjąć poeta, świadomy, że bez umysłowego wysiłku i wytrwałej pracy nad językiem rzeczywistość wymknie się opisowi. Tak jak łączą się szyny, z taką dokładnością słowa muszą przystawać do opisywanej materii.

Awangardowa idea maszynizmu pogłębia tę analogię. Człowiek zostaje w wierszu zrównany z maszyną, ponieważ żyje i pracuje jak ona. Ludzkemu oddechowi, a także wypowiedaniu słów, podobnie jak pracy silnika parowego lokomotywy, towarzyszy ruch wydychanego powietrza. Neologizm zapisany w metaforze *oddechy: konie parowe* w trafny sposób oddaje zarówno kształt rzeczywistości, jak i trud poety, dążącego aby charakter tej rzeczywistości uchwycić. Parowozy, będące w utworze metonimią kolei, symbolizują nowoczesną technikę, wykorzystującą siłę maszyn. Poeta zaś, wypowiadając słowa, wykorzystuje tę samą energię potencjalną powietrza, która napędza lokomotywę parową. Epitet *parowe* w wierszu nie jest więc przypadkowy. Po pierwsze sygnalizuje analogię pomiędzy pracą maszyny i poety, a po drugie, odwołując się do potocznych wyobrażeń, wskazuje, że lokomotywa i człowiek biegną w tej samej parze zaprzęgu. Parowóz wykorzystuje okiełznaną energię żywołów, a wyobraźnię poety napędza siła słów. W konsekwencji zespolona praca człowieka i maszyny pozwala na zamianę ról, toteż Przyboś pisze: *zamiast słów użyję wozu*. Dbając o dokładną przystawalność opisu do rzeczywistości, można ją ukazać w „umaszynowany” sposób.

---

<sup>16</sup> J. Sławiński, *Koncepcja języka poetyckiego...*, op. cit., s. 85.

<sup>17</sup> G. Gazda, *Awangarda*, op. cit., s. 68.

Powstaje także pytanie o kierunek owego wspólnego „biegu” parowozu i artysty. Poeta pisze: *idziecie, przysiadając, po kraniec*. Interpretując ten wers, powracamy do sfery ideologicznej koncepcji awangardowych. W monografii dwudziestolecia międzywojennego Jerzy Kwiatkowski<sup>18</sup> jako ich trzon wskazuje m.in. dynamizm. Cel dążeń współczesnego człowieka awangardziści widzą w procesie transformacji rzeczywistości, opartym na racjonalnych planach. Ogromną rolę w tym planie odgrywa technika, przyspieszając procesy cywilizacyjne. W wierszu pt. *Wóz maszyny* ukazwane są jako uzupełnienie tandemu roboczego. Przyboś pisząc: *wprężnąwszy rampy w pomoc waszym nogom* chciał najprawdopodobniej zasugerować, że infrastruktura kolejowa przyspiesza pochód cywilizacji, choćby zdejmując część ciężarów, które musiał do tej pory dźwigać człowiek oraz ułatwiając mu pracę.

Projekt stworzenia nowego świata na miarę nowoczesnego człowieka, wpisany w ideologię europejskiej awangardy, Przyboś przywołuje w kilkunastu wersach. Znajdziemy w nich tropy prowadzące do koncepcji zakorzenionych w tradycji: antropocentryzmu (*w stawach kości dźwigacie nowe kamienne stacje/ pod niebo, nie wyższe od waszych podniesionych oczu*), kultu pracy (kolejowe nasypy to ślady zmaterializowanego trudu robotników), wreszcie mitu progresywnego. Bohaterami lirycznymi są w wierszu *budowniczości podróży*, czyli grupa robotników, tworzących nowy szlak kolejowy. Nie będzie on jednak tylko nitką komunikacyjną, ponieważ symbolizuje także materializację marzeń i planów zbiorowości, której część stanowią. Awangardowy poeta pochwałę pracy wyraża w poetyce typowej dla klasycznej ody. Zbiorowy trud wyraźnie monumentalizuje, pisząc:

uziemieni w czeluściach pracy  
tunelem zbliżacie odległości, stworzone z kroczeń.

Pierwszy wyraz cytatu można odczytywać wielorako. Może oznaczać determinację robotników, przyrośniętych do ziemi, a więc uporczywie, dzień po dniu i godzina po godzinie usuwających przeszkody. Może też sygnalizować czasochłonność pracy lub jej pospolitość. Jednak to ostatnie stwierdzenie nakazuje przywołanie kontekstu pozytywistycznego. Praca fizyczna przyziemną może wydawać się wyłącznie komuś, kto patrzy krótkowzrocznie. W szerszym planie historycznym zbiorowy wysiłek ma znamiona tytaniczne. Taką interpretację zdaje się potwierdzać drugi wers cytowanego fragmentu. Tunel symbolizuje przyspieszenie procesu przemiany świata, a „zbliżanie odległości” sygnalizuje zwycięskie podporządkowanie świata nowemu, „technicznemu” człowiekowi. Krok po kroku (stąd neologizm zamykający cytat) realizuje on ideę postępu, z wysiłkiem przekraczając kolejne bariery (*zmęczeni horyzontem*) i powoli materializując przyszłość (marzenia i plany zamieniają się w konkret, w *kamienne stacje*). Wspomagany przez maszyny nowy człowiek dzień po dniu przesuwając swój zasięg oddziaływania i granice własnych możliwości (*ciała bez cienia granic*), kreując przestrzeń jako zrealizowany zamiar zbiorowy (*stanąwszy na swej woli*). Nakaz aktywizmu staje się w nowym społeczeństwie postulatem moralnym, dlatego na skrzyżowaniu pozornie odrębnych dróg życiowych wysiłek robotniczy spotyka się z poetyckim (*Na skrzyżowaniu torów czuwam*). Pisarz także wykonuje pozornie nieistotną pracę, jednak w rzeczywistości jego zajęcia wymaga ogromnej odpowiedzialności. *Zwrotniczy* ust musi bowiem zadbać, by wiersz był „pracopodobny” i przybliżył kształt nowoczesnego świata.

<sup>18</sup> J. Kwiatkowski, *Dwudziestolecie międzywojenne*, Wwa 2000, s. 95-96.

Moc celowej pracy ukazana została także w wierszu pt. *W budowie*. Plac, opisywany w poemacie, na pozór chaotycznie poustawiane dźwigi. Obraz taki przypomina o awangardowym postulatcie odrzucenia kultu natury i pochwalę nowoczesnej techniki. Dźwigi stanowią więc nowoczesny odpowiednik siewek drzew, jednak w przeciwieństwie do nich każdy obiekt znamionuje potęgę ludzkiej woli. Zamiast podziwiać piękno natury, awangardzista zachwyca się maszynami, w nich upatrując nowy wzorzec energii. Trud poety układającego tekst odpowiada zbiorowemu wysiłkowi budowniczych, którzy tworzą uładzony krajobraz według racjonalnego planu, mając przede wszystkim na myśli społeczną użyteczność konstrukcji.

Źródłem energii, przenikającej obraz, jest prąd elektryczny. Jerzy Kwiatkowski wskazuje trzy źródła występowania tego motywu w wierszach Przybosia. Pierwszym powodem miałyby być moda literacka (prąd jako synonim nowoczesności), drugim archetypiczny podziw i lęk chłopskiego syna dla błyskawic i piorunów, utożsamionych z destrukcyjną siłą energii elektrycznej, a trzecim, i ten chyba tłumaczyłby pojawienie się motywu w analizowanym wierszu, lewicowa ideologia (o komunizmie mówiono wszak jako o połączeniu władzy rad ludowych z elektryfikacją)<sup>19</sup>.

Jako źródło energii wykorzystywano go od lat 80. XIX wieku w kopalniach, hutach, fabrykach, w tym także do napędu lokomotyw przemysłowych. Miejskie elektrownie wytwarzające prąd zmienny od schyłku XIX wieku dostarczały energię sieciom tramwajowym i dworcom kolejowym<sup>20</sup>. W wierszu Przybosia bezpośredniego odwołania do kolei wprawdzie nie ma, ale niewątpliwie pozostaje ona w polu skojarzeniowym, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę, jak mocno elementami kolejowymi nasycony jest następny tekst, którego „bohaterem” poeta uczynił energię elektryczną (*Światła*). Wiersz *W budowie* prezentuje dynamiczną scenę dźwigania w górę materiałów budowlanych (*sięgając po zwieszane owoce czół*) i jednoczesnego podnoszenia oczu wzwyż. Ruch pionowy (stanowiący kolejny stały element wczesnej twórczości Przybosia), jaki wykonują dźwigi oraz wyobrażenia, symbolizuje oczywiście nie tylko rosnące miasto, ale też nadludzka moc. Boska energia została ujarzmiona (*zeglinał w krwi elektrycznej grom*), a jej destrukcyjna siła zamieniona w twórczą, posłuszną woli człowieka.

Ostatni wers utworu (*z pod kół unoszę okrągłe Żywie*) ma charakter podwójnej elipsy. Pierwszą lukę wypełniają oczywiście „oczy”, ponieważ o ruchu wzroku informuje poeta na początku poematu. Uwaga podmiotu lirycznego zatoczywszy koło powraca do tego samego punktu i wtedy obserwator z radosnym zdumieniem symbolicznie przyłącza się do pracy budowniczych. Wzrok wędruje w górę, zamieniając zwykłą budowę w gigantyczne, podniebne dzieło tytanów. Źródłem ich siły jest oczywiście niewidzialna moc prądu. Tą samą energią napędzane są koła pociągów, spod których wzrok poety wymyka się w górę. Domniemanie, iż w cytacie mowa o pociągach, uprawdopodobnia kontekst historyczny. Kolej mogła wydawać się wówczas poecie jedyną wyspą nowoczesności.

Przedwojenne roczniki statystyczne pokazują bowiem odległy od awangardowych postulatów stan kraju. Na początku lat 30. XX wieku większość polskich obywateli (prawie 73%) mieszkała na wsi, a 97% wiejskich domów pozbawionych było energii elektrycznej. W miastach tylko w co trzecim budynku

<sup>19</sup> J. Kwiatkowski, *Świat poetycki Juliana Przybosia*, op. cit., s. 32.

<sup>20</sup> A. Lewińska, *Fabryki, których już nie ma. Co zostało z naszego przemysłu?*, „Gazeta Wyborcza Bydgoszcz” 13 maja 2013, s. 4; J. Żarnowski, *Polska 1918-1939. Praca - technika - społeczeństwo*, Wwa 1992, s. 21-22.



podłączono prąd. Pod koniec dekady moc wszystkich krajowych elektrowni wynosiła zaledwie 1,7 tys. megawatów<sup>21</sup>.

Tymczasem stołeczne pociągi już od 1927 roku obsługiwały linię Elektrycznej Kolei Dojazdowej do Milanówka i Grodziska Mazowieckiego. Jej właścicielką była spółka o znamiennej nazwie „Siła i Światło”, stworzona przy pomocy kapitału zagranicznego. Podziw warszawiaków budziły duża prędkość pojazdów (ok. 70 km/h), automatyczny system prowadzenia pociągów oraz duża częstotliwość ich kursowania. Nieustannie modernizowana EKD pod koniec lat 30. przewoziła ok. 4 tysiące pasażerów dziennie. Sześć elektrowozów od 1933 roku obsługiwało także kolej średnicową na linii aglomeracyjnej. Ponadto do 1939 roku w węźle warszawskim zelektryfikowano 109 kilometrów szlaków kolejowych. Planowano zrobić to na kolejnych 300 kilometrach, tak aby lokomotywy elektryczne ze stolicy mogły dojeżdżać do najbliższych parowozowni. Dalsza elektryfikacja miała objąć linie z Warszawy do Poznania i Katowic, a także ze Śląska przez Kraków do Lwowa<sup>22</sup>. Mimo niespełnionych planów stała się źródłem dumy polskich kolejarzy nadrabiających cywilizacyjne zapóźnienie państwa.

Skoro więc Przyboś w wierszu umieszcza napędzane energią elektryczną koła, najprawdopodobniej przywoływał skojarzenia związane z pociągami. Dla poety zelektryfikowana kolej, synonim nowoczesnego państwa, stanowi źródło cywilizacyjnego optymizmu. Ostatnie słowo poematu ma zwielokrotniony ładunek semantyczny i emocjonalny. Słowo *żywię* może stanowić przedeliptyczny człon frazeologizmu „żywię podziw, żywię nadzieję”. Źródłem takiej postawy podmiotu lirycznego może być efektywność obserwowanej pracy. Drugie znaczenie może kojarzyć się z syceniem się czymś. W takim kontekście obserwacja byłaby źródłem radości i cywilizacyjnego optymizmu. Trzecie odczytanie pozwala w tym słowie widzieć staropolską formę 1. osoby liczby pojedynczej czasownika „istnieć”. Wówczas kolektywna praca mogłaby być rozumiana jako źródło nowoczesnego życia. *Żywię* można też rozszyfrować jako „żywienie kogoś, czegoś”, dostarczanie pokarmu, umożliwiającego wzrost i rozwój. Wówczas enigmatyczne słowo kończące wiersz byłoby symbolem nowoczesnej poezji, dostarczającej odbiorcom estetycznych (technika) i moralnych (zbiorowa praca) wzorców, mających zmienić mentalność społeczną. Wydaje się, że w utwór uprawomocnia wszystkie odczytania jednocześnie. Jest to rozwiązanie zgodne z koncepcją awangardowej liryki. Przebudowa rzeczywistości społecznej powinna zostać w poezji odzwierciedlona dynamizującymi odpowiednikami<sup>23</sup>. Trud poety wspomagany więc będzie pracą wyobraźni czytelników, stanowiąc ekwiwalent pracy zbiorowej na budowie, a zmianie świata towarzyszyć będzie przemiana świadomości podmiotu lirycznego i odbiorców za sprawą racjonalnej konstrukcji stylistycznej.

Władysław Strzemiński wiersz *W budowie* w warstwie graficznej skomponował na wzór kaligramu. Na trzynastej stronie tomu widzimy proste kąty i pojedyncze odcinki, wyglądające jak żurawie budowlane oglądane z lotu ptaka. Przypomnijmy, że Przyboś kończy tekst uniesieniem wzroku ku górze. Może się wydawać, iż dynamika tego wyobrażonego spojrzenia jest tak potężna, że grafik „przejmował” taki punkt

<sup>21</sup> K. Pilawski, *To była inna Polska*, [online], [dostęp 27.05.2017], dostępny w:

<https://www.tygodnikprzeklad.pl/byla-inna-polska/>

<sup>22</sup> A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce*, 2014, s. 135-136; *Historia EKD/WKD*, [online],

[dostęp 27.05.2017], dostępny w: <http://www.wkd.com.pl/o-wkd/historia-ekd-wkd.html>

<sup>23</sup> G. Gazda, *Awangarda*, *op. cit.*, s. 68-69.

widzenia, spoglądał już z ogromnej wysokości, z której plac budowy wygląda jak pusta płaszczyzna z tu i ówdzie zaznaczoną poruszającą się kreską dźwigu.

W następnym spośród interesujących nas wierszy pt. *Światła* Strzemiński tekst uzupełnił korytarzami i przesmykami, którymi dzięki kolei do miasta wlewa się strumień energii. Poeta nasycił nim utwór już od pierwszych wersów, pisząc o kołach zwijających szyny. Może wydawać się, iż pęd pociągu jest tak olbrzymi, że stalowe belki szyn wirują razem z kołami. Palacze lokomotywy coraz mocniej podsycają żar, nawet *maszynista pełną parą sapie*. W inicjalnym fragmencie Przyboś pokazuje nam scenę, w której ludzie stają się tożsami z maszyną, którą obsługują, jednakowo przyspieszając rytm pracy. W jedną istotę spaja ich wysiłek i wspólny trud. Gorączkowa krzątania kolejarzy i rozplómiennione palenisko pociągu (nawet ręce palaczy wydają się żarzyć) potęgują impet, który wzmagając się nieustannie wydostaje przed parowóz i w postaci fali energii biegnie w stronę miasta, pchany dodatkowo przez rozpędzoną lokomotywę. Pęd powietrza odbija się od miejskich murów i przygasa, by po chwili potrząsnąć lampami. Rozkołysane, budzą się do życia i na zasadzie przeskakującego z gałęzi na gałąź płomienia przekazują sobie iskrę energii idącą od strony dworca (*szklane kule zaniósł się światłem*). Strumień światła rozlewa się po ulicach i zaułkach, a jest tak silny, że przeskakuje z nieożywionej materii na tłum. Zaczyna on jakby falować, przechodząc przemianę pod wpływem potężnej energii, którą do miasta „pchnęła” kolej. Nie tylko rozjaśnia ona ulice, rozpala też wyobraźnię i marzenia o lepszym życiu, możliwym dzięki postępowi technicznemu. Kończący poemat obraz zmusza do odpowiedzi na pytanie, kim jest ów *człowieczyna*? Takie określenie mało znaczącego pracownika miejskiej gazowni, zapalającego jedną latarnię po drugiej specjalnym narzędziem z drewna, może funkcjonować jako pobłażliwa ocena przestarzałej technologii, którą człowiek ten reprezentuje. Jednak oprócz domniemanego poczucia wyższości poety, utożsamiającego się z nowoczesnością, zasadną interpretacją wydaje się też dostrzeżenie w końcowych wersach pociechy dla prostych ludzi, którym nowe źródło energii ujmie pracy i ułatwi życie:

to -  
człowieczyna z gazowni  
podnosi wraz z drągiem swe oczy

Motyw unoszących się ku górze oczu, podobnie jak w wierszu poprzednim, można interpretować przenośnie jako iluminację. Pojęcie to funkcjonuje w utworze na kilku poziomach znaczeniowych. Jest synonimem oświetlenia budynków i ulic, metaforą współczesnego miasta. Iluminacja jest również kategorią filozoficzną, oznaczającą przebudzenie twórczego umysłu i cywilizacji technicznej. Będzie to wreszcie motyw psychologiczny, sygnalizujący przebłysk zrozumienia, odgadnięcie wagi poszczególnych elementów rzeczywistości i ich wpływu na życie jednostki. Ryszard Nycz nazywa ten moment (charakterystyczny zwłaszcza dla późnej twórczości Przybosia) „awangardową epifanią”<sup>24</sup>. Wiersz *Światła* możemy więc odczytywać jako interpretację motywu genezyjskiego. Kolej, będąca symbolem *techné*, odgrywa istotną rolę w narodzinach miasta. Energia elektryczna i pociągi

---

<sup>24</sup> R. Nycz, *Wiersz jest „jak raca”*. *Juliana Przybosia poetyka oświecenia a estetyka nowoczesna*, w: Idem, *Literatura jako trop nowoczesności. Poetyka epifanii w nowoczesnej literaturze polskiej*, Kraków 2001, s. 142.

stają się w tej poetyckiej opowieści środkami monumentalizacji nowoczesności, a sama kolej narzędziem oczekiwanej przez lewicę modernizacji.

Pojawia się ona także w ostatnim interesującym nas wierszu tomu *Sponad*. Jednak w utworze pt. *Z błyskawic* funkcjonuje zupełnie inaczej, ponieważ jest to wiersz wspomnieniowy, poświęcony Marzenie Skotnicównie w pierwszą rocznicę jej śmierci w Tatrach. Nuta zaprawionego melancholią erotyzmu przywołuje obraz rozstania na dworcu w Cieszynie. Nad prowadzącymi intymny dialog postaciami wisi już w powietrzu (co zręcznie narysował Strzemiński) zapowiedź nieuchronnej tragedii. Rozłączające się dłonie wskazują cmentarz. Mroczną tonację utworu potęguje obraz nadjeżdżającego pociągu:

i gdzie bury upiór pociągu zabłąkanego w sygnale  
przywalony horyzontem dymił i błyskał spod darni.

Motyw błysku pojawia się w utworze trzykrotnie, powraca niczym bumerang<sup>25</sup>. W tytule oznacza burzę, ale raczej tę uczuciową, towarzyszącą definitywnemu rozstaniu niż rzeczywistość. Następnie staje się przebłyskiem strasznej intuicji, gdy odsłania przyszłość młodej taterniczki. Na koniec, błyszcząc światłami, przeraża podmiot liryczny *bury upiór pociągu*. Kolor pojazdu sugeruje rosnące przygnębienie, a upiora poeta wydobywa z dobrze sobie znanej tradycji romantycznej. „Żywy trup” symbolizuje niewątpliwie grozę, nie dającą się racjonalnie wytłumaczyć i odegnąć. *Zabłąkany* jest nie tylko on. Rzadko stosowany przez Przybosię przymiotnik w roli epitetu sugeruje, że także podmiotowi lirycznemu trudno się odnaleźć w trudnej dla niego i niepojącej sytuacji. Jeśli założymy, że poeta utożsamia się z przywołanym upiorem, wciąż cierpiąc z powodu nieistniejącej już miłości, ostatni wers możemy odczytać jako obraz pogrzebanych nadziei (przywalonych ciężarem wspomnień) albo też podświadomego niepokoju (*i błyskał spod darni*), towarzyszącego rozstaniu, w którym pociąg odegrał ważną rolę.

Widać więc wyraźnie, że motyw kolejowy tym razem posłużył Przybosiowi do opisu własnego stanu emocjonalnego. W żadnym stopniu nie dotyczy on tematyki miejskiej, ideologii awangardowej, cywilizacji technicznej. Utwór *Z błyskawic* nie zawiera już żadnego z elementów misji awangardowej lewicy: postulatów kolektywizmu, użyteczności społecznej i związku poezji z codziennością<sup>26</sup>. Może więc być świadectwem zachodzącego właśnie przełomu artystycznego w twórczości poety.

W innych wierszach zbioru nie znajdziemy już motywów kolejowych, dlatego interpretacją wizyjnego poematu pt. *Z błyskawic* kończę omówienie tomu *Sponad*. Przyniesione teksty są ilustracją tezy, że kolej stanowiła dla Przybosię na progu lat trzydziestych poręczne rekwizytorium. Dzięki czerpanym zeń elementom mógł wyrażać ideę „pracopodobieństwa” poezji i fizycznego trudu, dynamizować styl i ukazywać rzeczywistość modernizującego się kraju, konsekwentnie kreując podmiot liryczny na jednego z wielu robotników nowoczesności. Tylko w ostatnim z interpretowanych tekstów znajdziemy trop indywidualnych przeżyć.

---

<sup>25</sup> J. Prokop, *Budowa obrazu poetyckiego u Przybosię*, „Ruch Literacki”, R. I: 1960, z. 1-2, s. 73.

<sup>26</sup> Z. Jarosiński, *Literatura i nowe społeczeństwo: idee lewicy literackiej dwudziestolecia międzywojennego*, Warszawa 1983, s. 24.

## **Bibliografia:**

- Dylewski A., *Historia kolei w Polsce*, Kluki 2014.
- Encyklopedia sztuki polskiej*, red. A. Śledzikowska, A. Doboszevska, J. Langer, A. Włodarczyk-Kulak, M. Kulak, M. Pluta, słowo wstępne J. K. Ostrowski, Kraków 2002.
- Gazda G., *Awangarda*, w: *Słownik literatury polskiej XX wieku*, zesp. red. A. Brodzka, M. Puchalska, M. Semczuk, A. Sobolewska, E. Szary-Matywiecka, Wrocław 1992, s. 62-71.
- Jarosiński Z., *Literatura i nowe społeczeństwo: idee lewicy literackiej dwudziestolecia międzywojennego*, Wwa 1983.
- Jaworska A., *O Sponad Juliana Przybosa i Władysława Strzemińskiego*, „Przestrzenie Teorii”, nr 11, 2009, s. 97-130.
- Jaworski S., *Awangarda Krakowska*, w: *Słownik literatury polskiej XX wieku*, zesp. red. A. Brodzka, M. Puchalska, M. Semczuk, A. Sobolewska, E. Szary-Matywiecka, Wrocław 1992, s. 77-83.
- Kłak T., *Czasopisma awangardy. Część I: 1919-1931*, Wrocław 1978.
- Kłak T., *Czasopisma awangardy. Część II: 1931-1939*, Wrocław 1979.
- Kwiatkowski J., *Dwudziestolecie międzywojenne*, Wwa 2000.
- Kwiatkowski J., *Świat poetycki Juliana Przybosa*, Wwa 1972.
- Nycz R., *Literatura jako trop nowoczesności. Poetyka epifanii w nowoczesnej literaturze polskiej*, Kraków 2001, s. 140-152.
- Przyboś J., *Sponad*, Cieszyn 1930, reprint, Kraków 1988.
- Prokop J., *Budowa obrazu poetyckiego u Przybosa* „Ruch Literacki”, R. I: 1960, z. 1-2, s. 72-78.
- Sławiński J., *Koncepcja języka poetyckiego Awangardy Krakowskiej*, Kraków 1998.
- Śniecikowska B., *Słowo - obraz - dźwięk. Literatura i sztuki wizualne w koncepcjach polskiej awangardy 1918-1939*, Kraków 2005.
- Tomasik W., *Przyboś kolejowy*, w: Idem, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007, s. 177-197.
- Waśkiewicz A. K., *Julian Przyboś i Awangarda Krakowska*, Gdańsk 2001.
- Waśkiewicz A. K., *W kręgu „Zwrotnicy”. Studia i szkice z dziejów krakowskiej Awangard*, Kraków 1983.
- Żarnowski J., *Polska 1918-1939. Praca - technika - społeczeństwo*, Wwa 1992.

## **Źródła internetowe:**

- <http://culture.pl/pl/tworca/grupa-ar>
- <http://www.wkd.com.pl/o-wkd/historia-ekd-wkd.html>
- <http://rokawangardy.pl/pl/informacje/Rok-Awangardy-idea-obchodow,3.html>
- <https://www.tygodnikprzeglad.pl/byla-inna-polska/>