

Michał Skop (<https://orcid.org/0000-0001-9151-2279>)

Uniwersytet Śląski w Katowicach – Wydział Humanistyczny, Instytut Literaturoznawstwa,
Śląskie Centrum Badań nad Pamięcią Regionalną i Transgraniczną

Od „latającej skrzynki” do „latającego Ślązaka”. Kolej w twórczości wybranych niemieckich pisarzy ze Śląska nie tylko z perspektywy literaturoznawczej

Dziennikarz Wolfgang Minaty, redaktor antologii tekstów o kolei *Die Eisenbahn. Gedichte. Prosa. Bilder* (1984) dzielił się refleksją, iż kolej była wydarzeniem epokowym, ponieważ jednocześnie stanowiła rzeczywistość i ją tworzyła. Jako termin pojawiła się prawdopodobnie w 1814 roku, a literatura niemiecka odnosiła się do niej zarówno z dystansem i rezerwą, jak i z entuzjazmem i aprobatą¹. Pierwsza linia kolejowa w Niemczech została oddana do użytku 7 grudnia 1835 roku łącząc Norymbergę i Fürth. Trasę o długości 6 km pokonywała lokomotywa parowa Adler. Kolej stała się podobnie jak w Anglii swoistym *spiritus movens* komunikacji, handlu i przemysłu.

Kiedy w 1830 roku rządowy radca budowlany z Legnicy Friedrich Conrad Theodor Krause (1790–1860) przedstawił opinii publicznej wnioszek o budowę linii z Tarnowskich Gór wzdłuż rzeki Mała Panew do Opola nikt nie myślał, że będzie to jedno z wydarzeń, które zapoczątkuje rozwój kolei na Śląsku. Rozproszenie po całym regionie hut żelaza skoncentrowanych dopiero w kolejnych dekadach sprawiło, iż logicznym było utworzenie regionalnego połączenia kolejowego. Pierwszy projekt opracowany przez Krausego w 1831 roku przewidywał trasę między kopalniami rudy w Tarnowskich Górach i Nakle, a regionem węglowym Zaborza (dzisiejszej dzielnicy Zabrze) przez Tworóg – Żędowice – Chrzastowice – Łędziny – Gosławice z końcem w Opolu lub Dobrzeniu Wielkim². Celem był przede wszystkim transport produktów górniczych i hutniczych, przy czym w ogóle nie brano pod uwagę transportu pasażerskiego. Zaproponowany projekt nie został jednak zrealizowany, co nie zraziło legnickiego radcy budowlanego, który w 1834 roku przedstawił kolejny plan *Die Anlage eines Schienenweges von Breslau über Tarnowitz bis an die krakauische-galizische Grenze* dotyczący budowy linii kolejowej na prawym brzegu Odry z Wrocławia przez Tarnowskie Góry do granicy

¹ W. Minaty (Hg.), *Die Eisenbahn. Gedichte. Prosa. Bilder*. Frankfurt am Main: Insel Verlag, 1984, s. 12 (= Insel Taschenbuch, 676).

² Por. K. Fuchs, *Krause Friedrich Conrad Theodor*, „Neue Deutsche Biographie” 1980, nr 12, s. 700–701 [dostępne w Internecie] URL: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd136441041.html#ndbcontent> (04.05.2025).

krakowsko-galicyjskiej w Nowym Bieruniu, skąd uzasadnionym wydawała się jej rozbudowa aż do Krakowa³.

Kiedy trzy lata później w 1837 roku powstała spółka akcyjna o nazwie Towarzystwo Kolei Górnośląskiej [Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft] mająca zająć się projektowaniem i tworzeniem połączeń kolejowych, niemal natychmiast powołane zostały do życia inne podmioty zainteresowane budową infrastruktury kolejowej, w tym Dolnośląska Spółka Kolejowa [Niederschlesische Eisenbahngesellschaft] przedkładająca projekt linii Wrocław – Legnica – Bolesławiec – Żagań – Żary – Gubin – Frankfurt nad Odrą z odnogą od Żagania przez Szprotawę do Głogowa. Brak kapitału zmusił jednak zarząd tej placówki do likwidacji kilka miesięcy po jej powstaniu, a więc jeszcze w 1841 roku. Z kolei inny podmiot, Kolej Saksońsko-Śląska [Sächsisch-Schlesische Eisenbahngesellschaft], powołany do życia w 1843 roku, otrzymał dotację państwową na budowę linii między Wrocławiem a Berlinem przez Legnicę, Węgliniec, Żary i Frankfurt wraz dodatkowym połączeniem z Węglińca przez Görlitz do Drezna. Należy dodać, iż już po około dziesięciu latach, od 1852 roku linia Görlitz – Drezno należała do najważniejszych połączeń kolejowych w państwie podlegając dyrekcji Królewskich Kolei Państwowych w Dreźnie [Königliche Staatseisenbahndirektion zu Dresden].

Powracając do regionalnych przedsięwzięć kolejowych działających na Śląsku jeszcze w tym samym roku (1841) Kolej Górnośląska uzyskała odpowiednią koncesję na pierwszy odcinek prowadzący w kolejnych latach do górnośląskiego zagłębia węglowego, co uznaje się za datę powstania pierwszej linii kolejowej na terenach, które od 1922 roku należeć będą do Polski. Pierwsza jazda próbna odbyła się 1 maja 1842 roku, zaś 22 maja 1842 roku miał miejsce inauguracyjny przejazd na odcinku 26,5 km z Wrocławia do Oławy. Zestawiony z ośmiu wagonów skład zabrał 102 pasażerów w pierwszą podróż, która trwała 42 minuty tam i 43 minuty z powrotem⁴.

O nowo powstałych na mapie Niemiec pierwszych połączeniach tworzących podstawy późniejszej sieci kolei żelaznych informował w lipcu 1844 roku Kazimierz Władysław Wóycicki (1807–1879), redaktor warszawskiego miesięcznika „Biblioteka Warszawska”. W reportażu z podróży z Hanoweru odnotowywał:

Związek celny Niemiecki i koleje żelazne, nader przyjemnemi czynią podróżowanie, pierwszy dlatego, że nigdzie nie pytają się czyli masz co do oclenia i nie przetrząsają ci twych rzeczy, drugie że z nieznaną dotąd szybkością przenosisz się z miasta do miasta, z równą załatwiasz wszędzie twe interesa, i rzeczywiście powiedzieć można, iż za pomocą kolei żelaznych trzy razy więcej się żyje teraz w tym samym przeciągu czasu, aniżeli dawniej. Wyjechawszy rano o 6tój z Drezna, o 10tój przybywasz do Lipska, o 2giój z południa do Koethen, o 4tój do Magdeburga, a o 8mój do Brunświku gdzie przepędziwszy noc, rusza się rano o 6tój dalej koleją, i o 9tój staje się w Hanowerze. Gdy

³ Por. J. Delowicz, *Z dziejów kolejnictwa na Śląsku. W 70-lecie otwarcia linii kolejowej Rybnik – Żory – Pszczyna*. Żory: Muzeum Miejskie, 2009, s. 8.

⁴ Por. S. Bufe, G. J. Klaer, *Eisenbahnen in Schlesien*. Düsseldorf: Alba Buchverlag, 1971, s. 8.

z tego miasta będzie do Hamburga kolęj ukończona, będzie można z Drezna do Hamburga za 1½go dnia zajechać, nie rachując nocy, w czasie której jazda się nie odbywa na kolejach żelaznych⁵.

Motyw kolei, widok ogromnych pędzących parowozów, wagonów towarowych i pasażerskich coraz bardziej zajmował uwagę odbiorców nie tylko w gazetach i dziennikach, ale także w szkicach i wspomnieniach literackich, opowiadaniach, powieściach i wierszach. Koleją zainteresowali się również pisarze wywodzący się z Dolnego i Górnego Śląska, którzy rejestrowali zmiany w regionalnym krajobrazie, powstawanie linii kolejowych, a sama podróż nowoczesnym środkiem lokomocji z upływem czasu wydawała się niemal nierozzerwalna z ich życiem i twórczością.

I tak spoglądając do tomu *Niegdyś przeżyłem*, który w zamyśle Josepha von Eichendorffa (1788–1857) stanowić miał nie tyle księgę ze wspomnieniami, co zostać uznanym za jego autobiografię, interesująca wydaje się przedmowa do dwóch rozdziałów *Szlachta i rewolucja* oraz *Halle i Heidelberg*. Teksty te zostały ostatecznie zredagowane w 1857 roku podczas pobytu poety na Górnym Śląsku, gdzie spędził ostatnie dwa lata życia. Autor *Z życia nicponia* przebywał w rodzinnych stronach od 1855 roku towarzysząc rodzinie córki, Theresy von Eichendorff (1817–1894), która na skutek rozkazu przeniesienia do twierdzy nyskiej męża Ludwiga Bessera von Dahlfingena (1809–1858)⁶, osiadła w mieście nad Nysą Kłodzką⁷.

Odbywając nie tylko jedną z ostatnich w życiu podróży na Śląsk sędziwy literat najprawdopodobniej korzystał również we wcześniejszym okresie z połączeń kolejowych. Świadczy o tym m.in. jego pobyt w Wiedniu od października 1846 roku do czerwca 1847 roku wraz z żoną i rodziną córki. Epigon niemieckiego romantyzmu w przedmowie do *Niegdyś przeżyłem* dzielił się refleksją:

⁵ K.W. [K.W. Wóycicki], *Do Redakcji Biblioteki Warszawskiej*, „Biblioteka Warszawska. Pismo poświęcone naukom, sztukom i przemysłowi” 1844, t. 3, s. 674. W cytowanym fragmencie zachowano pisownię oryginału.

⁶ O życiu rodzinnym w jednym z artykułów pisze Margareth Korzeniewicz: „Małżonkowie Eichendorff mieszkali od 1843 roku w Gdańsku u córki Therese, której mąż Ludwig Besserer von Dahlfingen był wykładowcą gdańskiej szkoły wojskowej. Kiedy w 1847 roku Ludwiga przeniesiono do Berlina, starzy Eichendorffowie, nie chcąc rozstawać się z dziećmi i wnukami Otto i Maxem, także postanowili wyjechać. Decyzja o kontynuacji wspólnoty mieszkaniowej z dziećmi podyktowana była również koniecznością finansową. Joseph i Luise nie mogli sobie pozwolić w tych kryzysowych czasach na wynajmowanie mieszkania miejskiego na swój własny użytek.” [W:] M. Korzeniewicz, *Eichendorff na emeryturze/Eichendorff im Ruhestand*, „Zeszyty Eichendorffa. Eichendorff-Hefte. Historia – Kultura – Literatura. Geschichte – Kultur – Literatur“ 2005, z. 10, s. 9.

⁷ Por. W. Kunicki, *Joseph von Eichendorff. Ein Leben im langen Jahrhundert/Joseph von Eichendorff. Życie w długim stuleciu*, [w:] Joseph von Eichendorff, *Niegdyś przeżyłem. Erlebtes. Edycja dwujęzyczna. Zweisprachige Ausgabe*. Przekład Wojciech Kunicki, przypisy Natalia Źarska, wstęp Wojciech Kunicki, posłowie Ortwin Beisbart, przekład posłowania Monika Witt. Kraków: Wydawnictwo Arcana, 2007, s. 57.

W pewien piękny gorący dzień jesienią tak gwałtownie jechałem pociągiem z krańca Niemiec, jakby chodziło o to, aby pod groźbą kary śmierci jak najszybciej położyć kres podróży, która była wszak moim jedynym celem. Te podróże kolejną parową przesypują świat, składający się właściwie już tylko z dworców, jak w kalejdoskopie, w którym migające krajobrazy, na krótko zastygłe w jakiejś fizjonomii, przybierają coraz to nowe oblicza, latający salon sprzyja tworzeniu się coraz to nowych towarzystw, zanim jeszcze otrząśniemy się z oddziaływania tych dawnych. Tym razem jednak jakaś ruina po prawej stronie nad lasem nadzwyczaj długo pozostawała w polu widzenia. Znużony nudną Europą zapytałem (...) o nazwę, pochodzenie i znaczenie starej budowli; usłyszałem jedynie, ku własnemu zdumieniu, coś nadzwyczaj nieoczekiwanego, a mianowicie, że tam w górze mieszka pustelnik. (...) Nikt z towarzystwa w latającej skrzyni nie był w stanie udzielić mi zadowalających informacji o tym impertynenckim wstecznictwie, nikt nie widział samego pustelnika. (...) Dlatego postanowiłem wysiąść na następnej stacji i odwiedzić osobliwego puchacza w jego gnieździe – o ile to możliwe. Nie było to jednak takie łatwe, jak sobie wyobrażałem. Na dworcach panuje taki pośpiech, że z tego pośpiechu niczego potrzebnego nie można się dowiedzieć. Ludzie wiedzieli co do minuty, o której godzinie mógłbym znaleźć się w Paryżu, Trieście czy Królewcu, dokąd nie zamierzałem jechać, jednak o drodze do i odległości od tajemniczego lasu, gdzie właśnie zamierzałem dotrzeć, nie dowiedziałem się nic pewnego; ktoś zagadnięty zerkał zdziwiony w podanym przeze mnie kierunku i wydaje mi się, że do tej pory w ogóle nie dostrzegał tej ruiny. (...) Już dymiący wąż pociągu wślizgnął się w znikające doliny, zamiast lokomotywy świsnęły ptaki leśne, tak samo jak przed wielu, wielu laty, gdy jako student chciałem obejrzeć sobie świat, i jakby pytały mnie, gdzie byłem tak długo⁸.

Impresyjne reminiscencje z podróży Eichendorffa, gorączkowy pośpiech podróży, hałas nadjeżdżających i odjeżdżających pociągów ustępują miejsca w konfrontacji z kolejnym przykładem motywu kolejowego w utworach prozatorskich literatów z rodowodem śląskim. W powieści Gustava Freytaga (1816–1895) *Soll und Haben* (1855) z życia kupiectwa wrocławskiego – określanej przez m.in. publicystę Karla Szodroka⁹ jako „Kaufmannsroman”¹⁰ a przez Hansa Heckela¹¹ „Breslauer Kaufmannsroman”¹² – pociąg pełni funkcję nie tylko nowoczesnego środka lokomocji, co sposobu ucieczki przed prześladowcami i pościem.

⁸ J. von Eichendorff, *Niegdys przeżyłem...*, s. 72–77.

⁹ Karl Schodrok (1890–1978) do 1940 roku Szodrok, pisarz i publicysta, redaktor i wydawca m.in. tygodnika „Der Oberschlesier” (1923–1939), kwartalnika „Schlesien. Kunst – Wissenschaft – Volkskunde” (1956–1969).

¹⁰ K. Szodrok, *Zu unserem Gustav Freytag-Heft*. „Der Oberschlesier” 1935, r. 17, z. 6, s. 301–302, tu s. 302.

¹¹ Univ.-Prof. Dr. Hans Heckel (1890–1936), autor publikacji *Geschichte der deutschen Literatur in Schlesien*. Breslau: Ostdeutsche Verlagsanstalt, 1929.

¹² H. Heckel, *Gustav Freytags Schlesiertum*, „Der Oberschlesier” 1935, r. 17, z. 6, s. 325–328, tu s. 327.

Nawet gdybym zechciał dać wam pieniądze i dopilnować, abyście koleją dotarli do Hamburga na drugą stronę morza, nie mogę tego zrobić od razu i nie mogę tego zrobić z własnej woli. Pod osłoną nocy musimy przewieźć was kilka mil do niewielkiego dworca kolejowego; nie mogę wynająć wam bryczki, która przecież mogłaby was zdradzić, a skoro stoicie tu przede mną, jesteście zbyt słabi, by chodzić. Muszę zabrać was przy nadarzającej się okazji, ale najpierw muszę rozważyć, czy uda mi się ją wykorzystać. W międzyczasie muszę przewieźć was w inne miejsce, o którym policja nie wie, że sam w nim przybywam, ponieważ obawiam się, że będzie szukać was u mnie¹³.

W innym miejscu powieści uwagę jednej z głównych postaci zajmuje znów kolej, która umożliwia ucieczkę, zgubienie pościgu, zmianę miejsca pobytu:

Myślał o pociągach kolejowych; nie była to godzina, w której odjeżdżał pociąg, który mógłby zabrać go nad morze. Na każdej stacji kolejowej czekał na niego pościg. W zapadającą noc biegł wąskimi uliczkami do odległych części miasta¹⁴.

Kolejny ze śląskich literatów, jeden z najwybitniejszych dramaturgów europejskich, Gerhart Hauptmann (1862–1946), w noweli *Dróżnik Thiel* (1888, wyd. pol. 1894) wokół głównej postaci utworu, jego społecznej izolacji i wykonywanego zawodu kolejarza, zbudował akcję utworu.

Dziś (...) powraca się pamięcią do tego nowellistycznego studium o biednym dróżniku, który po stracie dobrej żony ożenił się powtórnie, w pożyciu ze złą i brutalnie zmysłową kobietą nie zaznał szczęścia, z jej winy stracił pod kołami pociągu jedyne, ukochane dziecko, a w końcu do rozpacz i wściekłości doprowadzony zabił żonę, sam zaś zginął marnie w szpitalu dla obłąkanych¹⁵.

Wątek niszczenia natury przez technikę umiejętnie włączony przez Hauptmanna w kontekst ludzkiej tragedii nie przesłonił jednak pewnego rodzaju fascynacji koleją. Dróżnika udającego się na swój posterunek oplatały „cienkie nitki” a nawet „monstrualne, żelazne oko sieci”. Zestawiając ze sobą pierwsze wydanie w języku polskim, które wyszło spod pióra Cecylii Niewiadomskiej (1855–1925) i które ukazało się jako dodatek do „Tygodnika Ilustrowanego”, z przekładem z lat dwięćdziesiątych XX stulecia autorstwa Piotra Knapika (*1954) pomieszczonego w drugim tomie sześcioczęściowej serii *Hauptmann – Dzieła*, otrzymujemy konfrontację niezwykle dynamicznych opisów pojazdów szynowych i infrastruktury kolejowej:

¹³ G. Freytag, *Soll und Haben*. s. 1307, [w:] *100 Romane, die jeder muss haben*. Berlin: Directmedia Publishing, 2007, s. 13328 (= Kleine digitale Bibliothek 8). Przekłady cytatów na język polski występujących w niniejszym artykule, o ile nie podano inaczej, pochodzą od autora – MS.

¹⁴ Ibidem, s. 1368 / s. 13389.

¹⁵ J. Flach, *Najnowszy dramat Gerharta Hauptmanna „Woźnica Henschel”*. „Przegląd Polski” 1899, t. 131, nr 391, z. 7, s. 37. W cytowanym fragmencie zachowano pisownię oryginału.

[CN] W tej chwili dzwonek trzykrotny oznajmił, że pociąg wrocławski wyszedł ze stacji poprzedniej. (...) Linia kolei na prawo i lewo w prostym kierunku przecinała równo ciemną gęstwinę lasu, która niby mur zielony stała sztywna i prosta po obu jej stronach, zwężając się w oddali i zamykając plant gładki i równy, wysypiany czysto czerwonym żwir. Dwie czarne szyny wyglądały na niej niby dwie cienkie nitki równoległe, opasujące ziemię i ginące pod horyzontem na północy i południu, aby tam złączyć się razem¹⁶.

[PK] (...) trzy przeraźliwe odgłosy dzwonka, powtórzone dwukrotnie, oznajmiły, że na pobliskiej stacji odprawiono pociąg z Wrocławia. (...) Tory przecinały prostą linią nieprzenikloną zieleń lasu. Po obu stronach równomiernie piętrzyły się ściany igieł, pozostawiając pośrodku wolne przejście, które zajmował pokryty żwirem czerwono-brązowy nasyp kolejowy. Czarne, równoległe ułożone tory przypominały monstrualne, żelazne oko sieci, którego końce łączyły się w jednym punkcie horyzontu, gdzieś na krańcach południa i północy¹⁷.

Hauptmann zachowując wręcz fotograficzną wierność opisu umieścił w jego centrum odgłosy nadjeżdżającego pociągu podsycające uczucie niepokoju. Częściowo rozproszony, zawarty w równoległych kadrach i obrazach przekaz skupia się na emocjach, ich dynamice. Do wewnętrznego świata Thiela pełnego niepokoju, lęku i rozterek wdziera się nowe medium – wjeżdża rozpędzony pociąg, przeraźliwe ogromne hałaśliwe monstrum wzbijające w powietrze kłęby pary, dymu i sadzy.

[CN] Na horyzoncie, gdzie szyny łączyć się zdawały, ukazał się punkt ciemny, i nie zmieniając miejsca, rósł z każdą sekundą. Nagle stał się ruchomym, zaczął się zbliżać widocznie. Drżenie przebiegało ziemię, i potem dźwięk rytmiczny, zrazu cichy i głuchy, potem coraz głośniejszy, w końcu podobny nieco do tętentu. Jednocześnie odgłos ciężkiego sapania, szum dyszący przeszył powietrze i zmienił się natychmiast w huk, wrzawę, pęd, szyny ugięły się i zadrżały, buchnęły czarne kłęby dymu, kurzu, pary, powietrze uderzyło na dwie strony, i potwór przebiegł i zniknął w przestrzeni. Stopniowo wzmagające się odgłosy teraz ucichły stopniowo, mgła się rozproszyła, punkt czarny znieruchomiał znowu w oddali, i uroczyste milczenie na nowo zapanowało w lesnej, bezludnej ustroni¹⁸.

[PK] Na horyzoncie, tam, gdzie tory łączyły się ze sobą, pojawił się ciemny punkt. Rósł z sekundy na sekundę, zdawało się jednak, że stoi w miejscu. Nagle poruszył się i zaczął zbliżać. Po torach przeszło wibrowanie i brzęczenie, rytmiczny chrzęst, głuchy stukot, który stawał się coraz głośniejszy, wreszcie jakby dudnienie kopyt pędzącego szwadronu jeźdźców. W powietrzu rozbrzmiewało na przemian sapanie i dyszenie. Nagle ciszę rozerwał szalony huk, a przestrzeń wypełniła się stukotem i łoskotem, szyny wygięły się, ziemia zadrżała, wzrosło ciśnienie powietrza, kłębow pary, dymu oraz kurzu i obok Thiela przemknął czarny, prychający potwór. Hałasy tak jak się nasilały, tak teraz stopniowo zanikły. Rozwiał się dymy. Skurczony do małego punktu pociąg ginął w oddali dawny niezmacony spokój znów panował nad tą częścią lasu¹⁹.

¹⁶ G. Hauptmann, *Dróżnik Thiel*. Przekład C.N. [Cecylia Niewiadomska]. Warszawa: Gebethner i Wolff, 1899, s. 19–20. W cytowanym fragmencie zachowano pisownię oryginału.

¹⁷ G. Hauptmann, *Dróżnik Thiel*. Przekład Piotr Knapik. Wrocław: Wydawnictwo Europa, 1997, s. 34 (= Hauptmann – Dzieła 2).

¹⁸ G. Hauptmann, *Dróżnik Thiel*, 1899, s. 21.

¹⁹ G. Hauptmann, *Dróżnik Thiel*, 1997, s. 35.

Pędzący parowóz na czele składu jak szybko się pojawił w równie szybkim tempie oddalił się. Należy przy tym zauważyć, iż „der schlesische Schnellzug”²⁰ w przekładzie Cecylii Niewiadomskiej występuje jako „śląski kurier” sugerując kategorię ekspres, kurier [Kurierzug], jako najszybszy środek lokomocji po pociągu pospiesznym [Schnellzug] i przyspieszonym [Eilzug]. Z kolei Piotr Knapik zaproponował określenie opisowe:

[CN] Sygnał oznajmił śląski kurier, i dróżnik pośpieszył na stanowisko. Za ledwie stanął w pogotowiu przy baryerze, usłyszał go zdaleka. Pociąg już widać, zbliża się, wyrzucając z głośnień sapaniem niezliczone ukłęby ciemnej, wilgotnej pary. Potem-raz-dwa-trzy, trzy obłoki mleczno białe wzniosły się prosto w górę, i jednocześnie prawie rozległ się świst urwany krótki, przerażający. Powtórzył się raz, drugi, potem trzeci²¹.

[PK] Zapowiedziano pociąg ze Śląska i Thiel musiał udać się na swój posterunek. Ledwie stanął w postawie służbowej przy szlabanie, usłyszał pędzącą lokomotywę. Pociąg był już widoczny, zbliżał się, spieszenie prychał kłębamii pary z czarnego komina parowozu. Jeden, drugi, trzeci – białe mleczne obłoki unosiły się w niebo, prosto jak świece, a zarazem potem lokomotywa zagwizdała, trzy razy, krótko, przenikliwie, zatrzważająco²².

Dróżnik Thiel różni się jednak znacząco od innych pracowników kolei, tym bardziej od Miłosza Pipki (w oryginale Miloš Hrma), głównej postaci opowiadania *Pociągi pod specjalnym nadzorem* (1965) Bohumila Hrabala (1914–1997). Dzieło czeskiego pisarza to nie tylko jeden z najpiękniejszych w całej literaturze światowej wizerunków dyżurnego ruchu pełniącego służbę na stacji Kostomlaty, ale przede wszystkim pełne humoru i łagodnej ironii studium perypetii człowieka wkraczającego w dorosłe życie opowiedziane przez pryzmat rodzinnych zawodowych tradycji, pociągów i transportów wojskowych. Spopularyzowane również za sprawą adaptacji filmowej pt. *Ostrě sledované vlaky* (1966) w reżyserii Jiří’ego Menzla (1938–2020), na podstawie scenariusza Bohumila Hrabala, które w 1968 roku zdobyło Oscara, Nagrodę Akademii Filmowej, w kategorii najlepszego filmu nieanglojęzycznego.

Najwięcej doznań estetycznych dostarczała jednak obok kwestii technicznych już na początku lat trzydziestych XX wieku – sięgając po nowoczesne określenie – ówczesna „kolej dużych prędkości”. Okres prosperity Spółki Niemieckiej Kolei Rzeszy [Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft] (DRG), przypadł na trzecią dekadę XX stulecia, kiedy 2 września 1932 roku pojawiły się na torach składy w ramach tak zwanych „szybkich połączeń w regionie Ruhry” [Ruhrschnellverkehr]. Kursujące między Dortmundem a Essen przez Bochum zmieniły wyobrażenie o podróży kolejną, skracając czas przewozów pasażerskich, dzisiaj podstawowej formy ekologicznego transportu w Europie. Obok szybkich połączeń regionalnych rewolucyjne okazało się również wprowadzenie taktowania pociągów odjeżdżających w regularnych

²⁰ G. Hauptmann, *Der Apostel. Bahnwärter Thiel. Novellistische Studien*. Berlin: S. Fischer, 1892, s. 44.

²¹ G. Hauptmann, *Dróżnik Thiel*, 1899, s. 31.

²² G. Hauptmann, *Dróżnik Thiel*, 1997, s. 42.

odstępach kilkugodzinnych. Wykorzystanie osiągnięć aerodynamiki doprowadziło na początku lat trzydziestych XX wieku do wprowadzania w Niemczech pojazdów spalinowych kursujących w szybkim ruchu międzymiastowym.

Przykładem był skład konstrukcji inż. Franza Kruckenberga (1882–1965) tak zwany „Sterowiec na szynach” [Schienenzeppelin], który w 1931 roku na linii Berlin – Hamburg między Karstädt a Dergenthin uzyskał prędkość 230,2 km/h. Charakterystyczną cechą tej wykonanej z aluminium eksperymentalnej konstrukcji stanowił napęd pojazdu w postaci umieszczonego na tyle pojazdu śmigła. Korzystający z testowanych aerodynamicznych rozwiązań „Sterowca” wagon spalinowy o konstrukcji dwuczłonowej, tak zwany „Latający Hamburgczyk” [Fliegender Hamburger], który oczywiście nie posiadał śmigła, lecz napędzany był przez spalinowe silniki wysokoprężne w 1933 roku osiągnął 175 km/h.

Wyścig inżynierów i specjalistów rozpoczął się na dobre. Już dwa lata później opływowy parowóz firmy Henschel-Wegmann (klasy 61) wyrównał rekord „Latającego Hamburgczyka”. Z kolei w kolejnym roku, w 1936, opływowa lokomotywa firmy Borsig (klasy 05) z pociągiem o masie 200 ton rozpędziła się do 200 km/h. Wprowadzone do regularnego użytku kolejne warianty szybkobieżnych zespołów trakcyjnych typu Hamburg, Lipsk, Kolonia, Berlin i Kruckenberg powstawały w zakładach taboru kolejowego Waggon und Maschinenbau A.G. Görlitz oraz Linke-Hofmann-Werke Breslau. Były to generacje szybkobieżnych zespołów spalinowych o zmiennej konstrukcji (dwuczłonowej, trójczłonowej, czteroczłonowej), które dzięki dwóm doładowanym 12-cylindrowym silnikom wysokoprężnym Maybach o mocy 600 KM (przy 1200 obr./min.) potrafiły uzyskać i utrzymywać prędkość handlową ponad 200 km/h, jednak niemiecka kolej wskazała wartość 160 km/h jako prędkość maksymalną dla wszystkich zespołów trakcyjnych²³.



Fot. 1 Trójczłonowy szybkobieżny zespół trakcyjny
[źródło: „Die Umschau in Wissenschaft und Technik” 1938, r. 12, z. 37, s. 839]

Pod koniec lat trzydziestych XX wieku powstały w różnych niemieckich zakładach taboru kolejowego trzy jednostki elektryczne serii ET 11 (11–01 MF Esslingen / Brown, Boveri & Cie; 11–02 MAN / Siemens-Schuckertwerke; 11–03 MAN / AEG).

²³ Więcej w: E. Hüttebräucker, *Neue Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn*, „Die Umschau in Wissenschaft und Technik” 1938, r. 12, z. 37, s. 838–840.

O jednym z kursujących w latach trzydziestych między Berlinem a Bytomiem szybkobieżnym zespole spalinowym oznaczonym kategorią szybki pociąg dalekobieżny [Fernschnellzug FDT lub Ft], który wszedł do rozkładu jazdy z dniem 15 maja 1936 roku, informowała za sprawą doniesienia agencyjnego *Die erste Fahrt des „Fliegenden Schlesiers”* [Pierwsza trasa „Latającego Ślązaka”] redakcja regionalnej gazety „Westfälischer Kurier” w Hamm:

Wśród sześciu nowych szybkobieżnych wagonów silnikowych łączących główne ośrodki przemysłowe ze stolicą Rzeszy 15 maja znalazł się odcinek najbardziej wysunięty na południowy-wschód kraju. W środę rano FDT 45/46, popularnie zwany „Latającym Ślązakiem”, z wieloma pasażerami na pokładzie po raz pierwszy wyruszył w trasę z Bytomia na Górnym Śląsku do Wrocławia i z powrotem. „Latający Ślązak” to trójczłonowy wagon spalinowo-elektryczny, który okazał się najszybszym niemieckim pociągiem podczas poniedziałkowego przejazdu sztafetowego tych najnowszych szybkobieżnych zespołów trakcyjnych spółki Deutsche Reichsbahn osiągając maksymalną prędkość ponad 200 km/h. Połączenie Górny Śląsk – Berlin jest wyjątkowe również z tego względu, gdyż porusza się po nim jeden z szybkobieżnych zespołów trakcyjnych posiadających trzecią klasę, co nie pozostaje bez znaczenia ze względu na szczególne warunki ekonomiczne przygranicznego regionu²⁴.

Redakcja katowickiego dziennika „Kattowitzer Zeitung” 14 maja 1936 roku kierowała uwagę odbiorców na wrażenia z pierwszej podróży tego typu pociągiem. W reportażu pt. *In vier Stunden von Beuthen nach Berlin. Der „Fliegende Beuthener” rast durch Schlesien* [Z Bytomia do Berlina w cztery godziny. „Latający Bytomianin” pędzi przez Śląsk] pojawiło się alternatywne określenie dla nowoczesnego wówczas składu, który w pierwszą podróż wyruszył we środę 13 maja 1936 roku.

Nawet jeśli przejechałeś tę trasę tysiące razy, gdy patrzysz w dal, widzisz zupełnie nowy krajobraz. 160 km/h, czyli 44 m/s, daje znacząco odmienne wrażenie. Szerokie otwarte przestrzenie pokryte świeżą wiosenną zielenią wydają się falować w górę i w dół. W oddali pojawia się droga, która zbliża się do nas – teraz jedziemy nad nią. Las przed nami z każdą chwilą się wyłania – już mkniemy między jego drzewami. Domy, które znajdują się bliżej niż 80 m od nasypu kolejowego, to tylko pojedyncze punkciki w tym krajobrazie. Napisy na budynkach 6 stacji, przez które przejeżdżamy już ze zmniejszoną prędkością, można dostrzec jedynie z trudem. Na nasypie kolejowym stoją ludzie, ale są to tylko postacie, których kontury są ledwo rozpoznawalne. Szczegóły ubrań i twarzy są zamazane. Niemożliwe jest rozróżnienie obiektów mijanych z prędkością 44 m/s. Wkrótce będziemy w Opolu. Oczywiście, kiedy jechaliśmy z Bytomia do Gliwic, byliśmy nieco rozczerowani. Zwykły pociąg pasażerski minął nas powoli, ale pewnie przed Zabrzem można było zobaczyć, jak palacz pośpiesznie dorzuca węgla do kotła. Latający Bytomianin pędzi przez Śląsk!²⁵

Jednym z ostatnich składów włączonych do użytku konstrukcyjnie zbliżonych do „Latającego Ślązaka/Bytomianina” była „Środkowoniemiecka strzała”

²⁴ *Die erste Fahrt des „Fliegenden Schlesiers”*, Westfälischer Kurier” 1936, r. 64, nr 113, s. 2.

²⁵ *In vier Stunden von Beuthen nach Berlin. Der „Fliegende Beuthener” rast durch Schlesien*, „Kattowitzer Zeitung“, r. 68, nr 113, s. 5.

[Mitteldeutscher Pfeil], która od połowy maja 1939 roku kursowała między Lipskiem a Wesermünde. Niestety większość zespołów spalinowych kategorii FDT/Ft została wycofana z transportu publicznego wkrótce po rozpoczęciu wojny i wykorzystywana była do operacji specjalnych i przewozu żołnierzy otrzymując charakterystyczne wojskowe malowanie w oliwkowozielonym kolorze.

Z perspektywy pasażera wagonu ciągniętego przez parowóz, a więc mniej dynamicznie i zdecydowanie wolniej od podróży „Latającym Ślązakiem”, szkicował jazdę pociągiem w powieści *Moja młodość* (1947, wyd. pol. 1950) urodzony w Szarleju na Górnym Śląsku pisarz-robotnik Hans Marchwitza (1890–1965).

Gwizd lokomotywy. Pierwszy raz w moim dwudziestoletnim życiu jechałem koleją. (...) Pociąg toczył się (...) Odjeżdżałem z ciężkim sercem. Ze wszystkich stron straszły upiorne zjawy naszego nieszczęsnego przeznaczenia i upadku; z największym wysiłkiem wyrwałem się z ich objęć. (...) Wyglądałem przez okno, aby równocześnie nasycić się i zniechęcić do krajobrazu, mimo wszystko czułem dziwne przywiązanie do naszego udręczonego kraju (...) Pociąg toczył się dalej. (...) Zabawa zwolna przycichała. Głowa obok głowy kołysały się zmęczone i senne²⁶.

Kolejny literat z korzeniami śląskimi Janosch (*1931), rodem z Zaborza koło Zabrza, w jednym ze swoich utworów prozatorskich p.t. *Szczęśliwy, kto poznał Hrdlaka* (1994, wyd. pol. 2014) starał się oddać zaciszny i niczym niezmącony porządek kolejowego świata na polsko-niemieckim pograniczu:

W tym samym czasie stary Dziuba siedział sobie na ławce przed nieczynnym dworcem. Linia kolejowa biegła dawniej stąd w kierunku Królewskiej Huty, wtedy nie było w tym miejscu granicy. Dworzec został zabity deskami, a na szynach rozpleniły się chwasty. Rzadko się tu kto pokazywał, bo granica przebiegała o parę metrów dalej, a kto się do niej zanadto zbliżył, temu groziła kara²⁷.

Jego kolega po piórze z pobliskich Gliwic, Horst Bienek (1930–1990), przypominając sobie obrazy, które wypełniały *Brzozy i wielkie piece. Dzieciństwo na Górnym Śląsku* (1990, wyd. pol. 1991), odnotowywał:

W zimie zaczęły się wakacje węglowe, ponieważ sał szkolnych nie można było ogrzać. Również w domu w piecu zapalało się dopiero pod wieczór, gdyż w samym centrum zagłębia węglowego, skończyły się nasze zapasy. Udałem się w drogę, by z pociągu, który przystanął pod wiaduktem Hindenburga, ukraść trochę węgla i brykietów. Musiałem uważać, gdyż brykiety posypane były wapnem i gdyby mnie z nim złapano, mogliby mi zarzucić kradzież dobra ludowego²⁸.

²⁶ H. Marchwitza, *Moja młodość*. Przełożyli Adolf Sowiński, Olga i Andrzej Ziemiłscy. Warszawa: Książka i Wiedza, 1950, s. 142 i nast.

²⁷ Janosch, *Szczęśliwy, kto poznał Hrdlaka*. Tłumaczenie Emilia Bielicka. Kraków: Znak, 2014, s. 166.

²⁸ H. Bienek, *Brzozy i wielkie piece. Dzieciństwo na Górnym Śląsku*. Przełożył Wilhelm Szewczyk. Gliwice: Wokół nas, 1991, s. 75.

A w innym miejscu wspominał:

Nie za często bywaliśmy w Karkonoszach, najwyżej co dwa, trzy lata, albowiem kilka godzin trwała jazda pociągiem, oczywiście na długi czas przedtem trzeba było się zgłosić, inaczej nie korzystało się z żadnych ulg. (...) Bogaci ludzie jeździli w zimie do Zakopanego, w lecie do Kudowej Zdroju i Dusznik Zdroju²⁹.

Beztroski czas, w którym pociąg był jedynie środkiem lokomocji kojarzącym się z turystyką i wypoczynkiem, zmienił swoją funkcję wraz z przybliżającym się frontem wojny. Parafrazując słowa Hansa Wernera Richtera (1908–1993) „naród był w podróży”, wzbierała fala ucieczek i wypędzeń, podczas których „tłum wypełniał dworce i pociągi żyjąc przy szynach”³⁰, co również zachowało się w pamięci młodego Horsta Bienka opuszczającego na początku 1945 roku Górny Śląsk:

Większość zawracała z dworca kolejowego. Odjeżdżało już niewiele pociągów, te zaś, które przychodziły z Bytomia, były już całkiem zatłoczone. Potem rozeszła się pogłoska, że Rosjanie stanęli już nad Odrą pod Koźlem³¹.

(...)

Ta kraina nie była już moją. W październiku tego roku wydalony zostałem przez polskie władze. Miałem piętnaście lat. Jechałem w nabitym ludźmi i z zewnątrz zaryglowanym bydlęcym wagonem przez Odrę a potem przez Nysę Łużycką. Na Zachód. Ani razu nie spojrzałem za siebie³².

Obrazy z połowy lat czterdziestych zdominowane przez przeżycia końca wojny wypierane były z biegiem lat przez nowe doświadczenia i współczesne obserwacje z kolejnych dekad. Bienek w swoich wierszach utrwalił sprawy niemal trywialne i codzienne, o których pisał w tomie *Vorgefundene Gedichte. Poèmes trouvés*³³ proponując zestawienie 29 utworów w kategoriach: *Gegengedichte* (9), *Fetischgedichte* (10), *Heimatgedichte* (10). Jak wskazuje tytuł „znalezione wiersze” śląskiego literata były przez krytyków literackich stawiane obok opublikowanych w tym samym roku *Deutsche Gedichte* [Wiersze niemieckie] Petera Handkego, ponieważ poezję Bienka należałoby postrzegać w kontekście tych ostatnich. Zdaniem badaczy obie publikacje cechuje „przywłaszczenie estetyki *readymade*” zaproponowanej przez dadaistę Marcela Duchampa (1887–1968), w myśl której przedmiot codziennego użytku może być tematem, inspiracją lub dziełem sztuki³⁴. W przypadku wiersza pt. *Kursbuch*, ostatniego wiersza w tomie, jest to – zgodnie z tytułem – kolejowy rozkład jazdy:

²⁹ Ibidem, s. 61.

³⁰ Por. H.W. Richter, *Unterhaltungen am Schienenstrang*. „Der Ruf” 01.10.1946, nr 4, s. 6–7.

³¹ H. Bienek, *Brzozy...*, s. 79.

³² Ibidem, s. 80.

³³ H. Bienek, *Vorgefundene Gedichte. Poèmes trouvés*. München: Carl Hanser Verlag, 1969, s. 44.

³⁴ Por. A. Estermann, *Starek! Peter Handkes »Fundstücke« in „Deutsche Gedichte“ und in „Die Innenwelt der Außenwelt der Innenwelt“*, [w:] J. Schäfer, G. Stanitzek (Hg.), *Neue Sensibilität. Vorschläge zu einem Kanon*. München: edition text + kritik, 2024, s. 125–126. doi: 10.5771/9783967079326.

Kursbuch	Rozkład jazdy
München Hbf 11.37	Monachium Dworzec Główny 11.37
12.12 Augsburg Hbf 12.14	12.12 Augsburg Dworzec Główny 12.14
13.03 Ulm Hbf 13.05	13.03 Ulm Dworzec Główny 13.05
14.07 Stuttgart Hbf 14.07	14.07 Stuttgart Dworzec Główny 14.07
14.34 Bietigheim (Württ.) 14.35	14.34 Bietigheim (Wirtembergia) 14.35
15.30 Heidelberg Hbf 15.32	15.30 Heidelberg Dworzec Główny 15.32
15.43 Mannheim Hbf 15.45	15.43 Mannheim Dworzec Główny 15.45
15.51 Ludwigshafen (Rh.) Hbf 15.58	15.51 Ludwigshafen (nad Renem) Dworzec Główny 15.58
16.17 Neustadt (Wstr.) Hbf 16.19	16.17 Neustadt (nad Niemieckim Szlakiem Wina) Dworzec Główny 16.19
16.43 Kaiserslautern Hbf 16.45	16.43 Kaiserslautern Dworzec Główny 16.45
17.05 Homburg (Saar) Hbf 17.06	17.05 Homburg (nad Saarą) Dworzec Główny 17.06
17.26 Saarbrücken Hbf	17.26 Saarbrücken Dworzec Główny
Gegenzug	Pociąg w przeciwnym kierunku
nach Athen/Griechenland	do Aten/Grecji
Kein speisewagen	Brak wagonu restauracyjnego
für gastarbeiter	dla gastarbeiterów
1969 ³⁵	1969

Zestawienie godzin przyjazdów i odjazdów wraz z nazwami miejscowości z Dworca Głównego w Monachium do Saarbrücken tworzy główny „szkielet” wiersza. Poza ostatnimi czterema linijkami odbiegającymi w warstwie graficznej od poprzednich i otwierającymi pole do analizy i interpretacji dokonywanej zarówno przez czytelników, ale także literaturoznawców i germanistów, zauważa się również przestrzeń dla miłośników kolei, którą zawierają informacje o godzinach przyjazdu i odjazdu z danej stacji zaczerpnięte z obowiązującego wówczas rozkładu jazdy Deutsche Bundesbahn. Wynika z niego, iż wskazane w wierszu połączenie odnosiło się do pociągu pospiesznego D335 kursującego od 29 września 1968 roku do 31 maja 1969 roku. Od stacji Kaiserslautern Hbf skład zmieniał kategorię na pociąg przyspieszony i oznaczony był symbolem E335. Kursował codziennie poruszając się po liniach kolejowych numer 274, 279, 300d, 320, 410. Należy podkreślić, iż na Dworcach Głównych w Stuttgarcie i Ludwigshafen następowała wymiana lokomotywy oraz zmiana kierunku jazdy. Kolejna istotna cecha tego połączenia wynika z faktu, iż podczas postoju na stacji w Ludwigshafen skład zestawiony był zazwyczaj z siedmiu wagonów – pięciu klasy 2 (Bm) oraz dwóch wagonów klasy 1 i 2 (ABm) – przy czym jeden wagon klasy 2 przepinano wówczas do składu zmierzającego w kierunku dworca głównego w Trewirze. Ponadto jeden z wagonów klasy 1 i 2 kursował jedynie między Stuttgartem a Ludwigshafen, czyli stacjami, na których następowała wymiana lokomotywy i zmiana kierunku jazdy³⁶.

³⁵ W. Minaty (Hg.), *Die Eisenbahn...*, s. 385.

³⁶ Informacje pozyskane z wyszukiwarki połączeń kolejowych dostępnej na stronie Pfälzische Ludwigsbahn. URL: <https://www.kbs-670.de/datenbanken/fahrplandatenbank/zugsuche/zug-detail.php> (24.04.2025).

Powyższą informację można uznać za odpowiedź na pytanie, dlaczego w wierszu gliwickiego poety i pisarza mieszkającego w Monachium w rozkładzie jazdy zaplanowano postój na peronach Dworców Głównych w Stuttgarcie i Ludwigshafen odpowiednio trwający siedem lub dziesięć minut.

W kwestii kolejnych zagadnień kolejowych należy zauważyć, że porównanie rozkładów jazdy z 1968 i 2025 roku wskazuje, iż w ciągu 57 lat czas podróży między Monachium a Saarbrücken skrócił się prawie o jedną godzinę (z 5h 49 min do 4h 50 min), przy czym w latach sześćdziesiątych pociąg zatrzymywał się na dziesięciu stacjach lub przystankach kolejowych, obecnie jedynie na ośmiu. W rozkładzie jazdy obowiązującym w 2025 roku jest to połączenie obsługiwane przez pociąg kategorii InterCityExpress ICE 562. Tworzy ją para zespołów trakcyjnych (ICE 562/ICE 563) klasy ICE 3 neo, eksploatowanych przez Deutsche Bahn od 2022 roku, które codziennie odbywają kurs ze zmianą kierunku jazdy na dworcu Stuttgart Hbf. Spoglądając do schematu połączeń IC/ICE zauważyć można, że stanowi ono przedłużenie biegu pociągu ICE 60 (Bazylea – Monachium).

Wielu ludzi i pisarzy zastanawiało się, czy kolej to tylko popularny środek transportu, czy jednak rewolucyjne osiągnięcie techniki, które zmieniło nasze życie. Kolej znalazła swoje obrazy w literaturze, ale nie zmieniły naszej codzienności, przynajmniej nie od razu, ponieważ żyjemy z nią tak, jakby istniała od zawsze. Pociągi i lokomotywy wywołują emocje, kojarzymy je zarówno z punktualnością odjazdów jak i z opóźnieniami, postępem, nowoczesnymi pojazdami szynowymi, jak i z nostalgicznymi parowozami i technicznym zacofaniem, a nawet wykluczeniem komunikacyjnym, nieraz ze wspomnieniami z dzieciństwa, z przygodą i podróżą. Nadal rozpoznajemy przykręcane tabliczki oraz napisy umieszczane na drzwiach czy ramach okien w przedziałach, czasami w kilku językach, ale w nowoczesnych wagonach już ich nie spotkamy. Ich miejsca zajęły naklejki i cyfrowe wyświetlacze. Kolej była i jest częścią życia, nieodzownym elementem rzeczywistości, narzędziem technicznym i ekonomicznym. A w czasach zmian klimatycznych postrzegana jest jako ekologiczny środek transportu.

Kiedy 2021 rok został ogłoszony Europejskim Rokiem Kolei, wielu wydarzeniom towarzyszyły hasła, że „kolej jest zielona”. Przytaczano przy tym argumenty, iż jest niemal neutralna dla środowiska, a do tego bezpieczna, wygodna i dociera do centrum każdego z miast na jej trasie. Z publikowanych danych wynika, iż 0,4% dwutlenku węgla emitowanego przez europejski transport pochodzi z transportu kolejowego. To rekordowo mało w porównaniu z emisją wywołaną przemieszczaniem się samochodem lub samolotem. W dodatku należy zauważyć, że po przeliczeniu przywoływanych danych na pasażera okazuje się, że pociągi produkują trzy razy mniej dwutlenku węgla niż samochody i aż osiem razy mniej niż samoloty³⁷.

³⁷ UTK, *Kolej jest zielona – redukuje ilość spalin i dąży do bezemisyjności*. Urząd Transportu Kolejowego (29.11.2021). URL: <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/18170,Kolej-jest-zielona-redukuje-ilosc-spalin-i-dazy-do-bezemisyjnosci.html> (03.05.2025).

Bibliografia

- Bienek Horst, *Brzozy i wielkie piece. Dzieciństwo na Górnym Śląsku*. Przełożył Wilhelm Szewczyk. Gliwice: Wokół nas, 1991.
- Bienek Horst, *Vorgefundene Gedichte. Poèmes trouvés*. München: Carl Hanser Verlag, 1969.
- Bufe Siegfried; Klaer Götz J., *Eisenbahnen in Schlesien*. Düsseldorf: Alba Buchverlag, 1971.
- Delowicz Jan, *Z dziejów kolejnictwa na Śląsku. W 70-lecie otwarcia linii kolejowej Rybnik – Żory – Pszczyna*. Żory: Muzeum Miejskie, 2009.
- Die erste Fahrt des „Fliegenden Schlesiens“*, „Westfälischer Kurier“ 1936, r. 64, nr 113, s. 2.
- Eichendorff Joseph von, *Niegdys przeżyłem. Erlebtes. Edycja dwujęzyczna. Zweisprachige Ausgabe*. Przekład Wojciech Kunicki, przypisy Natalia Żarska, wstęp Wojciech Kunicki, posłowie Ortwin Beisbart, przekład posłowania Monika Witt. Kraków: Wydawnictwo Arcana, 2007.
- Estermann Anna, *Starek! Peter Handkes »Fundstücke« in „Deutsche Gedichte“ und in „Die Innenwelt der Außenwelt der Innenwelt“*, [w:] Schäfer, Jörgen; Stanitzek Georg (Hg.): *Neue Sensibilität. Vorschläge zu einem Kanon*. München: edition text + kritik, 2024, s. 125–149, doi: 10.5771/9783967079326.
- Flach Józef, *Najnowszy dramat Gerharta Hauptmanna „Woźnica Henschel”*, „Przegląd Polski” 1899, tom 131, nr 391, z. 7, s. 34–53.
- Freytag Gustav, *Soll und Haben*, [w:] *100 Romane, die jeder muss haben*. Berlin: Directmedia Publishing, 2007, s. 13328 (= Kleine digitale Bibliothek 8).
- Fuchs Konrad, *Krause, Friedrich Conrad Theodor*, „Neue Deutsche Biographie“ 1980, nr 12, s. 700–701 [dostępne w Internecie] URL: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd136441041.html#ndbcontent> (dostęp: 04.05.2025).
- Hauptmann Gerhart, *Der Apostel. Bahnwärter Thiel. Novellistische Studien*. Berlin: S. Fischer, 1892.
- Hauptmann Gerhart, *Dróżnik Thiel*. Przekład C.N. [Cecylia Niewiadomska]. Warszawa: Gebethner i Wolff, 1899.
- Hauptmann Gerhart, *Dróżnik Thiel*. Przekład Piotr Knapik. Wrocław: Wydawnictwo Europa, 1997 (= Hauptmann – Dzieła 2).
- Heckel Hans, *Gustav Freytags Schlesiertum*, „Der Oberschlesier“ 1935, r. 17, z. 6, s. 325–328.
- Hüttebräucker Ewald, *Neue Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn*, „Die Umschau in Wissenschaft und Technik“ 1938, r. 12, z. 37, s. 838–840.
- In vier Stunden von Beuthen nach Berlin. Der „Fliegende Beuthener“ rast durch Schlesien*, „Kattowitzer Zeitung“, r. 68, nr 113, s. 5–6.
- Janosch, *Szczęśliwy, kto poznał Hrdlaka*. Tłumaczenie Emilia Bielicka. Kraków: Znak, 2014.
- K.W. [Wóycicki Kazimierz Władysław], *Do Redakcji Biblioteki Warszawskiej*, „Biblioteka Warszawska. Pismo poświęcone naukom, sztukom i przemysłowi” 1844, t. 3, s. 674–677.
- Korzeniewicz Margarethe, *Eichendorff na emeryturze. Eichendorff im Ruhestand*, „Zeszyty Eichendorffa. Eichendorff-Hefte. Historia – Kultura – Literatura. Geschichte – Kultur – Literatur“ 2005, z. 10, s. 4–25.

- Kunicki Wojciech, *Joseph von Eichendorff. Ein Leben im langen Jahrhundert/Joseph von Eichendorff. Życie w długim stuleciu*, [w:] Eichendorff Joseph von, *Niegdyś przeżyłem. Erlebtes. Edycja dwujęzyczna. Zweisprachige Ausgabe*. Przekład Wojciech Kunicki, przypisy Natalia Żarska, wstęp Wojciech Kunicki, posłowie Ortwin Beisbart, przekład posłowie Monika Witt. Kraków: Wydawnictwo Arcana, 2007, s. 6–71.
- Marchwiza Hans, *Moja młodość*. Przełożyli Adolf Sowiński, Olga i Andrzej Ziemilscy. Warszawa: Książka i Wiedza, 1950.
- Minaty Wolfgang (Hg.), *Die Eisenbahn. Gedichte. Prosa. Bilder*. Frankfurt am Main: Insel Verlag, 1984 (= Insel Taschenbuch, 676).
- Pfälzische Ludwigsbahn*. URL: <https://www.kbs-670.de/datenbanken/fahrplandatenbank/zugsuche/zugdetail.php> (dostęp: 24.04.2025).
- Richter Hans Werner, *Unterhaltungen am Schienenstrang*. „Der Ruf” 01.10.1946, nr 4, s. 6–7.
- Schwab-Felisch Hans (Hg.), *Der Ruf. Eine deutsche Nachkriegszeitsschrift*. Mit einem Geleitwort von Hans Werner Richter. München: dtv, 1962, s. 241–245.
- Szczodrok Karl, *Zu unserem Gustav Freytag-Heft*. „Der Oberschlesier” 1935, r. 17, z. 6, s. 301–302.
- UTK, *Kolej jest zielona – redukuje ilość spalin i dąży do bezemisyjności*. Urząd Transportu Kolejowego (29.11.2021). URL: <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/18170,Kolej-jest-zielona-redukuje-ilosc-spalin-i-dazy-do-bezemisyjnosci.html> (03.05.2025).

Schlüsselwörter

Eisenbahn, Literatur, Schlesien, „Fliegender Schlesier“, „Fliegender Beuthener“

Abstract

From “flying box” to “flying Silesian”. Railway in the works of selected German writers from Silesia not only from a literary perspective

This article examines selected excerpts from the works of writers with Silesian roots. These excerpts contain descriptions, portraits, memoirs, reports and poems related to the railway. This brief imagological sketch presents a selection of works by authors such as Joseph von Eichendorff, Gustav Freytag, Gerhart Hauptmann, Hans Marchwiza, Horst Bienek and Janosch, which are available in Polish. The article also provides insight into the history of railways in Silesia and German high-speed trains of the 1930s.

Keywords

railway, railroad, literature, Silesia, “Flying Silesian”, “Flying Bytomian”