

Marta RACZYŃSKA-KRUK
Wydział Geografii i Studiów Regionalnych
Uniwersytet Warszawski
e-mail: m.raczynska-kr@uw.edu.pl
ORCID: 0000-0002-1792-5267

**MIĘDZY DOMEM A „WIELKĄ WODĄ”. REKONSTRUKCJA PRZESTRZENI
PRZEŻYWANEJ W OPARCIU O LISTY Z DROGI EMIGRANTÓW
Z KRÓLESTWA POLSKIEGO DO BRAZYLII I STANÓW ZJEDNOCZONYCH
1890–1891**

**Between the house and the ‘big water’. Reconstruction of lived space based on
Letters from the road by emigrants from the Polish Kingdom to Brazil and the United States
in the years 1890–1891**

Abstract: The aim of the article is to reconstruct the ‘lived space’ of emigrants from the Kingdom of Poland to Brazil and the United States during the journey between home and the European port in the years 1890–1891. The sources were letters found by Witold Kula, compiled and published for the first time in the 1970s in the book *Listy emigrantów z Brazylii i Stanów Zjednoczonych 1890–1891* (1973). The article contains an anthropological interpretation of the changing and meaningful relationship between migrants and space, and an indication of stages of the journey as elements of migrants’ geobiographies on the basis of letters from the road.

Key words: transatlantic migrations, lived space, journey, 19th century, Congress Kingdom of Poland

WPROWADZENIE

„Teraz, kochana żono, opisze ci czałą swoją podrósz (...)” [pisownia oryginalna] – od tych słów rozpoczyna się list wysłany z Bremy przez Ludwika Koronowskiego do żony Emilii z Kieślینگów, pozostającej wraz z dziećmi we wsi Zielona nieopodal Żuromina¹. Nie dotarł on nigdy do adresat-

¹ Akt ślubu Ludwika Koronowskiego i Emilii z Kieślینگów (pisownia oryginalna), Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Mławie, Archiwum Państwowe w Warszawie Oddział w Mławie, sygn. 76/54/0, akt nr 12/1881, s. 210.

Wpłynęło: 18.10.2021
Zaakceptowano: 20.01.2022

Zalecany sposób cytowania / Cite as: Raczyńska-Kruk M., 2022, Między domem a „wielką wodą”. Rekonstrukcja przestrzeni przeżywanej w oparciu o *Listy z drogi* emigrantów z Królestwa Polskiego do Brazylii i Stanów Zjednoczonych 1890–1891, *Prace i Studia Geograficzne*, 67.1, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 93–107, DOI: 10.48128/pisg/2022-67.1-06.

ki. Podobnie jak kilkaset innych listów emigrantów, wydobytych na światło dzienne przez Witolda Kulę w czasie drugiej wojny światowej i po raz pierwszy opublikowanych jako zbiór w 1972 roku (wydanie drugie: 2012²). Zatrzymane przez carskich cenzorów, listy spoczęły jeszcze u schyłku dziewiętnastego wieku pośród akt Kancelarii Ober-Policjmajstra Warszawskiego, a w międzywojniu przejęte zostały przez Archiwum Główne Akt Dawnych (więcej na temat zbioru listów: Kieniewicz 1974, Brodowska-Kubicz 1999, Starczewski 2012b).

Tematyka dziewiętnastowiecznej migracji zarobkowej z ziem polskich do Ameryki i Brazylii od lat przyciąga badaczy zjawisk społecznych. Zgłębiana z reguły przez pryzmat socjologii i historii migracji (klasyczne dzieło Thomasa i Znanieckiego wydane w latach 1920–1922, a wśród publikacji polskich m. in.: Groniowski 1967; Wrzesiński 1981; praca zbiorowa pod redakcją A. Pilcha z 1984 roku; Kowalski 2003; Leszczyńska 2019 – tam więcej literatury), działalności agentów emigracyjnych (Starczewski 2012a) oraz dyskursu prasowego i literackiego (Ziomek 2018), często umyka analizom z pogranicza geografii i antropologii kulturowej. Celem tego artykułu jest rekonstrukcja przestrzeni przeżywanej przez emigrantów na etapie podróży między domem a portem wyjściowym, w którym żegnano się z Europą i wsiadano na pokład statku pasażerskiego do Brazylii lub Stanów Zjednoczonych oraz uchwycenie mechanizmów rządzących percepcją przestrzeni. List, z którego pochodzi otwierający cytat, włączony został przez Kulę do liczącej równo dwadzieścia jeden dokumentów kategorii tzw. *Listów z drogi* (1–21). Kategorii wyjątkowej, bo odzwierciedlającej stan bycia w drodze: zaledwie chwilę po opuszczeniu ziemi rodzinnej i odłączeniu się od wspólnoty, a jeszcze przed wejściem na pokład, podczas kilkudniowego pobytu w Bremie lub Hamburgu, w oczekiwaniu i zawieszeniu³. „Jednostka liminalna nie należy ani tu, ani tam” – przypomina socjolog K. Podemski, przywołując klasyczną koncepcję liminalności Victora Turnera (Podemski 2005, s. 44). Doświadczenia podróży utrwalone w listach do krewnych są doświadczeniami granicznymi, a ich wymowne, pełne detali opisy przywołują żywe jeszcze odczucia i wrażenia zmysłowe, dopiero co przeżyte zdarzenia i towarzyszące im emocje lub nawet atmosferę odwiedzonych po drodze miejsc. W odróżnieniu od listów pisanych z Brazylii i Stanów Zjednoczonych (pozostałe części zbioru opracowanego przez Kulę) czy źródeł o charakterze wspomnieniowym (por. *Pamiętniki emigrantów. Ameryka Południowa* opublikowane w 1939 roku), na których treść wpłynęła praca pamięci ludzkiej⁴ – spisywane były one bądź dyktowane tak zwanemu „pisennikowi”⁵ na gorąco, pod wpływem chwili, swoistego impulsu. Z punktu widzenia geografii percepcji czy antropologii przestrzeni stanowią więc doskonałe źródła do badań nad przestrzenią przeżywaną w przeszłości, we właściwym sobie kontekście kulturowym i historycznym. Jeżeli zaś dokonamy ich interpretacji w świetle archiwaliów (np. metryk stanu cywilnego, ksiąg adresowych oraz map Królestwa Polskiego i Królestwa Prus z końca XIX wieku itp.) pozwalających odtworzyć etapy wędrówek i tym samym uchwycić rzeczywiste miejsca na trasach, całość zyska głęboko geobiograficzny i mikrohistoryczny charakter.

² *Listy Emigrantów z Brazylii i Stanów Zjednoczonych 1890–1891*, do druku podali, wstępem opatrzyli W. Kula, N. Assorodobraj-Kula, M. Kula, Warszawa 2012.

³ Zbiór listów z drogi – stosunkowo wąski w porównaniu z korpusem listów pisanych już z Brazylii i Stanów Zjednoczonych, które przede wszystkim przykuwają uwagę badaczy – nie został nigdy poddany osobnej analizie.

⁴ Do kluczowych publikacji, które poruszają problematykę pamięci w kontekście XIX-wiecznej migracji, należy opracowanie autorstwa Natalii Bloch pt. *Wszyscy jesteśmy migrantami – aspekt pamięci i kulturowej roli narracji migracyjnych* (Poznań 2016).

⁵ *Pisennik* – osoba posiadająca umiejętność pisania (określenie zaczerpnięte z listów migrantów).

W STRONĘ PRZESTRZENI PRZEŻYWANEJ – FUNDAMENT TEORETYCZNY

W badaniach nad społecznym wytwarzaniem przestrzeni, przestrzeń przeżywana (ang. *lived space*) stanowi jedną z jej trzech, tuż obok przestrzeni postrzeganej i wyobrażonej, możliwych konceptualizacji w ramach tzw. triadyki przestrzeni (Soja 1996, s. 8–12)⁶. To jednocześnie bardzo złożone pojęcie, które – jak podkreślał H. Lefebvre – rozpatrywać należy zawsze w świetle dwóch pozostałych elementów zarysowanej „triady” (Lefebvre 1991, s. 39–40). W pewnym sensie możemy je utożsamiać z *die Lebenswelt* („światem przeżywanym”) w filozofii Edmunda Husserla⁷, czy też, sięgnąwszy do dorobku anglosaskiej geografii humanistycznej, w tym geografii codzienności – *lifeworld* w ujęciu Davida Seamona (1979, s. 15–19). Na przestrzeń przeżywaną składa się wielość znaczeń, wrażeń zmysłowych, odczuć, emocji i skojarzeń – to przenikające się sfery percepcji, pamięci, przywoływanych symboli, a wreszcie konkretnych, cielesnych praktyk, w efekcie których przestrzeń jest społecznie reprodukowana (Wójcik 2016, s. 126–127). Przestrzeń przeżywana trwa w ciągłym ruchu; jest dynamiczna, żywa, współgrająca z sensoryką, a zarazem ulotna i tym samym łatwo poddająca się przekształceniom (Low 2003; Simandan 2016). Relacja zachodząca między człowiekiem a przestrzenią w wymiarze rzeczywistym to rzecz jasna jeden z głównych kierunków refleksji fenomenologicznej i to właśnie w fenomenologii upatrywać należy korzeni koncepcji Lefebvre’a. Sensotwórczą rolę ciała zgłębiał M. Merleau-Ponty w *Fenomenologii percepcji* (1945); A. Schütz (1964) i G. Simmel (1975) zwracali z kolei uwagę na dialektykę obcości i swojskości w doświadczaniu przestrzeni oraz wpływ, jaki wywiera ona na praktyki kulturowe związane z byciem w drodze i eksploracją świata.

Przyjęta poniżej metoda „wglądu” w przestrzeń przeżywaną przez emigrantów ciążyć będzie w stronę analizy geobiograficznej. J. Kaczmarek (2004, s. 54) zaproponował dwie płaszczyzny takiej analizy: faktograficzną, opartą na danych geograficznych, i emocjonalną. Łącząc je, przyjrzymy się pierwszym etapom podróży autorów listów jako doświadczeniom granicznym, związanym z opuszczeniem domu i wkraczaniem w nową rzeczywistość.

ZA PROGIEM DOMU

L. Stomma w książce *Antropologia kultury wsi polskiej XIX wieku* wspomina „powszechny wśród emigrujących chłopów zwyczaj zabierania w nieznaną woreczka z życiodajną ziemią z centrum – z rodzinnego zagonu” (Stomma 2000, s. 115). To właśnie dom i wieś rodzinna wyznaczały środek świata chłopów polskiego⁸, a horyzont – granice swojskiej ekumeny. Jako kluczowy punkt odniesienia wpływały na identyfikację kulturową i sposoby przeżywania przestrzeni, strategie jej rozgraniczania i waloryzacji. Wychodźstwo, stawiając jednostkę lub fragment wspólnoty oraz ich tożsamość w obliczu świata zewnętrznego, uruchamiało więc szereg szczególnych zachowań i praktyk – nierzadko obarczonych tradycją i mających charakter rytualny. Z reguły uczestniczyli w nich adresaci listów – najbliżsi krewni, stąd też w treści nie znajdujemy szczegółowego opisu pożegnań z domownikami

⁶ Zainspirowany refleksją Henriego Lefebvre’a, zwłaszcza jego dziełem *La production de l’espace*, teoretyk geografii Edward Soja zawarł w swojej książce *Thirdspace* ideę „trialektyki przestrzeni”, dzieląc przestrzeń na postrzeganą, pojmowaną (abstrakcyjną) oraz powstającą niejako na ich przecięciu, przestrzeń przeżywaną (doświadczalną zmysłowo i daną naszej świadomości).

⁷ Do koncepcji „świata przeżywanego” nawiązywał między innymi również Alfred Schütz.

⁸ Aż siedemnaście spośród wszystkich dwudziestu jeden *Listów z drogi* to pisane w języku polskim listy autorstwa ludności wiejskiej, trudniącej się przede wszystkim rolnictwem. Autorami pozostałych byli głównie Żydzi (listy pisane w jidysz) pochodzący z miast (Lipno) lub niegdysiejszych miasteczek zdegradowanych do roli wsi (Kikół, Radziki Duże), siłą rzeczy mających odmienny charakter i determinujących inne związki z przestrzenią.

(obydwie strony mają je bowiem w pamięci). Pewnych przesłanek dostarczają natomiast odnotowywane zdarzenia: ostatni obiad u matki, przejazd drogą obok parafialnego kościoła, cmentarza, czy przybycie rodziny na stację, a także zapisy towarzyszących temu emocji. Nie wszyscy nadawcy mieścili się jednak w schemacie chłopskiej emigracji „za chlebem”: dla niektórych była to okazja do ucieczki – jak choćby dla Abrama Chaima Dawidowicza, dezertera, który pisał z Glasgow do swej narzeczonej pozostałej w Radzikach Dużych pod Rypinem (list nr 19). Niezależnie od szczegółowego celu wychodźstwa, w pamięci autorów listów z drogi – inaczej niż w przypadku tych pisanych już zza Oceanu – moment opuszczenia domu był relatywnie „świeży” oraz nieokrzepły w dodatku, nadbudowane w toku migracyjnych doświadczeń warstwy wyobrażeń. Dotyczył on sytuacji, które miały miejsce przed kilkoma lub kilkunastoma dniami. Podejrzewać więc można, że w chwili ich sporządzania migrantów nie opuszczały emocje, które doszły do głosu jeszcze w momencie żegnania się z bliskimi.

W każdym z wymienionych przypadków punktem odniesienia jest dom. Obok relacji z pierwszych etapów podróży, listy obfitują w formuły powitań członków rodziny. Możemy więc mówić o ich legitymacyjnej funkcji polegającej na niekiedy wielokrotnym zapisywaniu ciągów imion i rytualnych zwrotów, a tym samym utrwalaniu więzi rodzinnych i układów sąsiedzkich. Jak pisze Podemski, powołując się na rozumienie pojęcia domu przez Schütza:

Dom według Schütza to Cooleyowska grupa pierwotna. Życie innych jej członków jest częścią naszej własnej biografii. Wyjazd, opuszczenie domu, przerywa tę ciągłość. Wyjeżdżający żyje w innym „społecznym wymiarze”, dom przestaje być dlań żywą rzeczywistością, żyje przede wszystkim we wspomnieniach, a w najlepszym wypadku w listach (Podemski 2005, s. 30).

Nie zawsze jednak rozumiany w ten sposób „dom” stanowi ostatnie miejsce pobytu lub zamieszkania imigrantów. Pod listami o numerach 2–4, które wysłano z Bremy w dniu 23 maja 1891 roku, widnieją podpisy: „Piotr i Ludwika Buczek z dziećmi”. Listy te pisane były przez członków rodziny wspólnie; głównie przez Piotra (o czym świadczy m.in. fragment: „oddaj ten list do Szwagra mego Jana Krupy”) i jego najstarszego syna, szesnastoletniego wówczas Jana („ospę szczepili nam wszystkim oprócz Ojca i mnie Jana”), według metryki urodzonego w Kocierzewie pod Łowiczem i ochrzczonego w kocierzewskim kościele, w którym rok wcześniej roku pobrali się także rodzice⁹. Kolejne dzieci Piotra i Ludwiki z Krupińskich/Krupów¹⁰ rodziły się w warszawskim Śródmieściu¹¹: przy ulicy Chmielnej pod nr 37¹² (Franciszek Julian ochrzczone w kościele pw. Św. Antoniego Padewskiego), na rogu ulic Zgoda i Chmielnej pod nr 16 (Antoni ochrzczone w kościele pw. Św. Krzyża), przy ulicy

⁹ Akt chrztu Jana Buczka, Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Kocierzewie, Archiwum Państwowe w Łodzi, sygn. 39/1514/0, akt nr 63/1875, s. 32; akt ślubu Piotra Buczka i Ludwiki Krupy, Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Kocierzewie, AP w Łodzi, sygn. 39/1514/0, akt nr 19/1874, s. 197.

¹⁰ Pisownia zależna od danego źródła [przyp. MRK].

¹¹ Akt chrztu Franciszka Juliana Buczka, Akta stanu cywilnego parafii rzymskokatolickiej św. Antoniego w Warszawie, Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72/1218/0, akt nr 56/1875, s. 14; akt chrztu Antoniego Buczka, Akta stanu cywilnego parafii rzymskokatolickiej św. Krzyża w Warszawie, AP w Warszawie, sygn. 72/158/0, akt nr 876/1882; akt chrztu Heleny Buczek, Akta stanu cywilnego parafii rzymskokatolickiej Wszystkich Świętych w Warszawie, AP w Warszawie, sygn. 72/1219/0, akt nr 109/1884, s. 78; akt chrztu Marianny Buczek, Akta stanu cywilnego parafii rzymskokatolickiej Wszystkich Świętych w Warszawie, AP w Warszawie, sygn. 72/1219/0, akt nr 1819/1886, s. 455; akt chrztu Anny Buczek, Akta stanu cywilnego parafii rzymskokatolickiej Wszystkich Świętych w Warszawie, AP w Warszawie, sygn. 72/1219/0, akt nr 1284/1889, s. 321.

¹² W księgach stanu cywilnego podano numery hipoteczne; konieczne było przełożenie ich na numery policyjne (Chmielna 1387 – 37; Zgoda 1529 – 16, róg Chmielnej; Złota 1440 – 8, róg Wielkiej; Złota 1487 – 26; Sosnowa 1487 – 6). *Taryfa Domów Miasta Warszawy i Przedmieścia Pragi*, Warszawa 1890.

Złotej pod numerami 8 (róg Wielkiej) i 26 (Helena i Marianna) oraz przy ulicy Sosnowej nr 6 (Anna) należących do parafii pw. Wszystkich Świętych. Miejsce zamieszkania rodzina zmieniała jednak częściej; wiosną 1889 roku, na moment przed emigracją, Piotr Buczek wspomniany został w *Kurjerze Warszawskim* jako „włościanin z łowickiego” i lokator kamienicy pod adresem Złota 40¹³. W tym samym roku odnotowano w księgach USC, że był on właścicielem kawiarni (*Владелец кофейни*) na Śródmieściu¹⁴. Warszawę jako punkt wyjściowy dla rodziny emigrantów potwierdza list nr 4 („mieliśmy bileta z Warszawy do Torunia”, „wydaliśmy pieniędzy z Warszawy do tej pory przeszło dwieście rubli”, „blizkich znajomych z Warszawy, którzy jadą z nami to nie mamy”). Możemy tylko zakładać, że dzieci urodzone i wychowane w Warszawie odczuwały z nią silniejszą więź i zapewne traktowały ją jako dom, natomiast dla rodziców kluczowym miejscem autobiograficznym/pokoleniowym (*Generationenorte* – Assmann 1999) był rejon Kocierzewa, w którym choć nie mieszkali od kilkunastu lat, to był on zawsze blisko, niejako „pod ręką”¹⁵. Ich symboliczne pożegnanie z domem i ostatnie spojrzenie na znany od dziecka krajobraz odbyło się już w podróży drogą żelazną Warszawsko-Bydgoską, podczas niespełna pięciominutowego postoju na stacji w Łowiczu, gdzie zebrła się najbliższa rodzina („i było nam bardzo przykro i żal, gdyście przyjechali do Łowicza na kolej – pisał Jan – a tak krótko się widzieliśmy bo tylko pięć minut” – list nr 4)¹⁶. „Mama się bardzo martwi i jest trochę słaba – kontynuował jeszcze w tym samym liście – gdyż nam żal opuszczać rodzinne strony i familję (...)”.

Dla tych, którzy ruszali za Atlantyk jako pierwsi, a także jedyjni z kręgu domowników, pożegnanie z rodzinną okolicą nie musiało być w założeniu ostatnim – na przykład Abraham Icchok Cudkowicz planował powrót do Lipna w celu uregulowania płatności z Izrealem Makowiczem (list nr 18). Płomianowski natomiast planował wrócić do Duninowa po swojego jedynego brata, Jana¹⁷. Pisał w liście nr 11: „[T]y nie jać jasz ja do ciebie przyjada jak my Pan Bóg da doczekać, na jesieni albo na wiosnę”. Również Józef Talarowski zaznaczał w liście do żony, że powróci po nią i zabierze ze sobą. Przykłady te dają wgląd w łańcuch migracji, czyli zachowania i praktyki skupione na dochowaniu ciągłości strumienia migracyjnego.

Dla Ludwika Koronowskiego (list nr 5) moment pożegnania wiązał się z przejazdem przez szereg miejsc autobiograficznych (wieś Zieloną, gdzie zostawił swoją żonę Emilię z dziećmi, po drodze najpewniej również kościół pw. Św. Andrzeja Apostoła w Lubowidzu, w którym został ochrzczony – interpretacja tekstu wskazuje na to, że najprawdopodobniej mijał go podczas drogi, następnie dom matki w Zieluniu). Autor listu opuścił dom i rodzinę w porze przednówka, 25 lub 26 lutego 1891 roku, kiedy na polach leżał jeszcze śnieg – to obserwacja o tyle istotna, że zapamiętane wówczas obrazy ziemi rodzinnej rzutowały na postrzeganie kolejnych miejsc w podróży, w tym różnice w lokalnym klimacie. „Od Zielonij przyjechałem szczęśliwie do Zielunia, wstępowałem do matki, zjadłem obją i wystąpiła się prowadnika” – pisał w liście do żony („przyjechałem” – do Zielunia pod granicę dotrzeć musiał wozem). Podobnie emigrant z Duninowa, Franciszek Płomianowski, pisząc z Bremy do brata wspominał wizytę u bliskich krewnych jako ostatni punkt na trasie tuż przed przekroczeniem granicy (list nr 10). Wcześniej, w domu rodzinnym, żegnał brata Jana, siostry (m. in. Józefę)

¹³ Wiadomości Bieżące, *Kurjer Warszawski*, R. 69, nr 112 (24 kwietnia 1889), s. 4.

¹⁴ Akt chrztu Anny Buczek (patrz. przypis 11). W poprzednich metrykach występuje jako oficjalista, kupiec (ros. *торговецъ*) oraz utrzymujący się z własnych środków.

¹⁵ Piotr Buczek pochodził ze wsi Różyce w parafii Kocierzew Południowy (por. przypis 9).

¹⁶ „[Pociąg] osobowy z Warszawy do Aleksandrowa, stacja Łowicz (przychodzi: 9:28, przystaje: 4 minuty, odchodzi: 9:32)”. Źródło: *Rozkład Jazdy dla Służby Dróg Żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej Wprowadzonych od Dnia 3 maja 1881 Roku*.

¹⁷ Jak podaje *Kurjer Warszawski* z dn. 9 lutego 1892 roku do Duninowa – swojej rodzinnej miejscowości położonej nad Wisłą – powrócili z Brazylii dwaj wychodźcy: Jan Płomianowski (brat Franciszka) i niejaki Pabisiak. Anons prasowy zawiera również informacje o zamrzniętej wówczas Wiśle, która służyła jako szlak pieszy w porze zimowej. Por. *Kurjer Warszawski*, R. 72, nr 40 (9 lutego 1892), s. 5.

i zięciów. Matkę swoją – Łucję, która zmarła trzy lata wcześniej, 5 lutego 1888 roku¹⁸ – pożegnać mógł jedynie wstępując na duninowski cmentarz parafialny, nie mamy jednak pewności, czy to uczynił. Warto nadmienić, że Franciszek ruszał jako samotny wędrowiec: z rodzinnej wsi przedostał się przez nadwiślański las do Nowego Duninowa i wsiadł na statek płynący do Dobrzynia nad Wisłą, następnie zaś szedł po Zawisłu „5 mil do Kykula”, by przenocować u „bratowej brata”. Wspomniane przez autora listu pięć mil równa się około ośmiu kilometrom, tymczasem rzeczywista odległość między Dobrzyniem a Kikułem wynosi 36 km – odczuwany w ten sposób dystans mógł wynikać z emocji, które towarzyszyły sytuacji. Zarówno Koronowski, jak i Płomianowski dopiero po stronie pruskiej przyłączyli się do większych grup podróżujących koleją emigrantów. Pewne tropy sugerujące, jak wyglądać mógł moment pożegnania, znajdują się również w listach wysłanych przez Mariana Zanoszewskiego (list nr 17: „[d]onosze wam kochani Rodzice o swojej podruzy, ze dosyć z łaski Pana Boga jestem zdrowy cego i wam zyce z całego serca zece [=żeście] mnie [w] podróż oddali”) czy Leona Wysockiego (list nr 6). Najprawdopodobniej Wysockiemu, dwudziestodwuletniemu młodzieńcowi, oddano w chwili pożegnania pod opiekę kilkuletnie dziewczynki: Bronię i Franię Hecht, dzieci wspomnianej przez niego w liście „pani [Pelagii] Hecht”. Kwiatkowski z kolei prosił, by list jego dać do czytania wszystkim tym, którzy podobnie jak on i jego towarzysze wyszli ze wsi Bielawy pod Łowiczem, ale którym nie udało się przejść „w Słupiu” (tj. Słupcy k. Strzałkowa – por. kolejny akapit). Na sam aspekt zbiorowego czytania listów emigrantów, niezwykle ważny z punktu widzenia socjologii wsi polskiej, zwracali uwagę nie tylko opracowujący listy Kula (*Listy...* 2012, s. 38), ale również Znaniecki i Thomas (1976). Tak jak pożegnanie z domem równało się pożegnaniu z całą wspólnotą, podobnie adresowany do rodziców lub żony list przechodził we wsi z rąk do rąk. Przepływ wiadomości podtrzymywał proces kształtowania wyobrażeń o świecie zewnętrznym i byciu w drodze utartymi i opisanymi przez poprzedników szlakami, tropem znaków początkowo w postaci obiektów geograficznych, spotykanych w pobliżu granicy strażników i przewodników, a na dalszych etapach – miast, wsi, dworców kolejowych, hoteli, pracujących w danej okolicy żandarmów czy działających w konkretnych rejonach miast portowych agentów.

Trasy wędrówek migrantów opisane są w listach w sposób nie zawsze oczywisty dla współczesnego czytelnika, odzwierciedlając deformacje językowe, różne od dzisiejszych punkty widzenia czy mechanizmy percepcji przestrzeni i czasu. „Piotr wrócił się nazad od granicy i jest Ktokoczynie¹⁹” – informował Smera (list nr 6), sugerując przebieg trasy między ziemią rodzinną a granicą z Prusami. Punktem wyjściowym była w tym przypadku wieś Bielawy i zapewne sąsiadujący z nimi Stary Wieliszew, gdzie zamieszkiwali rodzice Wincentego. Na trasie znalazły się wspomniany Kłokoczyn i pobliska Kłodawa – miejsce spotkania z jakimś Janem (który został następnie pozdrowiony w liście), dalej zaś nadwarciańskie wioski między Kołem a Koninem. Piechurzy spędzili w drodze przez ziemie Królestwa przynajmniej dwie doby (140 km na odcinku Bielawy-Słupca oznacza bowiem około 30 godzin nieustannej wędrówki). W przypisach do listu nr 6 Kula podaje miejscowość o nazwie Słupia w powiecie sierpeckim (*Listy...* 2012, s. 134). Po dokładnym prześledzeniu tej trasy i analizie wędrówki powracającego Piotra (we fragmencie autorstwa Ludwika Smery) okazuje się jednak, że ze wsi Bielawy pod Łowiczem grupa wychodźców podążała wyraźnie w kierunku granicy rosyjsko-pruskiej na terenie Wielkopolski. Miejscowość odczytana w opracowaniu jako „Słupia” tożsama jest z miastem Słupcą, z którym sąsiaduje Strzałkowo i ówczesne rosyjsko-pruskie przejście graniczne. Miejsce to – ostatnie, do którego dochodziła na wschodzie kolej berlińska – było i wciąż bywa jeszcze postrzegane przez Wielkopolan z dawnego zaboru pruskiego jako symboliczny „kraniec Europy” (Schmidt 1997, s. 6).

¹⁸ Akt zgonu Łucji Pomianowskiej (pisownia oryginalna), Akta stanu cywilnego parafii rzymskokatolickiej Duninów, Archiwum Państwowe w Płocku, sygn. 50/208/0, akt nr 12/1888.

¹⁹ Kłokoczyn, pow. kolski, woj. wielkopolskie. Nazwa nierozszyfrowana przez Redaktorów (*Listy...* 2012, s. 135).

NA GRANICY

Granica funkcjonująca w przestrzeni na poziomie politycznym i administracyjnym — w omawianym przypadku oddzielająca dwa państwa zaborcze, Imperium Rosyjskie i Cesarstwo Niemieckie — nie w pełni odpowiada granicy jako kategorii antropologicznej, określającej podział obszaru według kryterium swojskości i obcości czy różnicy kulturowej. Nie znaczy to jednak, że jako taka nie jest okupiona wyobrazeniami i symbolami. Określona terytorialnie granica determinuje w zbiorowości szereg wyobrażeń przestrzennych i związanych z nimi zachowań (Kurczewska 2005, s. 365). Podczas przekraczania tak zwanej „zielonej granicy” migrantom towarzyszyć mógł niepokój czy zdenerwowanie, bowiem rozciągała się nad nimi moc sprawcza i kontrolna wynikająca z istnienia granicy państwowej. Z drugiej strony to właśnie kontakty rodzinne i więzi lokalne (oznaki kulturowej bliskości determinujące praktyki dnia codziennego, np. wędrowniki na jarmarki, uroczystości rodzinne, takie jak wesela i pogrzeby) w pasie przygranicznym były pomostem, który łączył zamieszkujących po obu stronach granicy Polaków czy Żydów. To dlatego Koronowski spędził bezpiecznie dwie noce po pruskiej stronie — u stryja w Lidzbarku, a Płomianowski przemocował w Golubiu.

Podróży koleją odbywanej przez Piotra i Ludwika Buczków z dziećmi towarzyszył także lęk i niepewność, lecz były to odczucia związane z opuszczaniem rodzinnej ziemi i wyruszeniem w nieznaną — bardziej aniżeli z aktem przekraczania granicy. Zgromadziwszy oszczędności podczas kilku lat spędzonych w Warszawie, Buczkowie należeli zresztą do emigrantów posiadających przy sobie stosunkowo dużo pieniędzy. Mogli wobec tego przemieszczać się w stosunkowo komfortowych warunkach i przekroczyć granicę państwową w Aleksandrowie Kujawskim²⁰ zgodnie z rozkładami jazdy, za oficjalną opłatą graniczną — w przeciwieństwie choćby do Ludwika Koronowskiego (list nr 5), Wincetego Kwiatkowskiego wraz z grupą towarzyszy (6), czy wreszcie Franciszka Płomianowskiego (10), którzy korzystali z pomocy innych osób, wręczali strażnikom granicznym łapówki lub przeprawiali się przez zieloną granicę pod osłoną nocy, kiedy ograniczona była widoczność, a czujność pilnujących uspioła. Sam Koronowski podszedł pod granicę w Zieluniu, „na budy”, w asyście „prowadnika” — niejakiemu Jarzynki. Spędził tam wiele godzin, oczekując na zmianę warty („podeślim pod granicę, od południa, aż do 6 godziny pilnowalim na ruszka [Ruska] aż była zmiana aż o godzinie 6 wieczór akórat nadszidl drugi — relacjonował — i dopiero zaczęlim przez granicze wyrwać do Licbarka”). Działania takie jak opisane powyżej wiązały się z dużym ryzykiem — nie każdemu udawało się bowiem przedostać na pruską stronę. Najbezpieczniej było pokonywać granicę w parach lub małych, kilkuosobowych grupach. „Warszawskij dziennik donosi — czytamy bowiem na przykład w wydaniu *Kurjera Warszawskiego* z 22 października 1890 roku — że emigranci z powiatu nieszawskiego, w liczbie około trzechset, usiłowali przemocą przejść przez granicę w d. 13-ym października”.

Straż pograniczna strzelała; jeden człowiek zabity i jedna kobieta została zraniona. Całą partję zatrzymano i odesłano z powrotem na miejsce zamieszkania²¹.

W geograficzne detale związane z przekraczaniem zielonej granicy obfitują relacje Płomianowskiego. Po nocy spędzonej w Kikule wyruszył on do Dobrzynia nad Drwęcą, pokonując pieszo około dwudziestu pięciu kilometrów. Wędrownika, najpewniej z przerwami (ciągła zajęłaby około sześciu godzin), trwała od wczesnego ranka do północy. Granicę przekroczył on w asyście carskiego strażnika po uiszczeniu opłaty w wysokości czterech rubli, po czym spędził noc w Golubiu po stronie pruskiej. Nie wiemy jednak, u kogo i w którym towarzystwie. Pochodzący spod Łowicza autorzy wiadomości ujętych w liście nr 6 (Kwiatkowski, Talarowski i Smera) przechodzili z kolei przez granicę w Strzałkowie wraz z dwiema innymi osobami: „od pięciu ludzi kosztowała nas granica 30 rubli, a przez

²⁰ Oczekiwano 15 minut na pociągi jadące w głąb Prus. Por. *Rozkład Jazdy dla Służby...*

²¹ Relacja Adolfa Dygasinskiego. Źródło: *Kurjer Warszawski*, R. 70, nr 300 (30 października 1890), s. 2.

granicę 22 ruble (...)"'. Nie wszystkim udawało się tymczasem tego dokonać. „Przes granice nie jest tak bardzo tródn – podkreślał Płomianowski – ale jednak tsza się dobrze kierować przy granicy”.

ŚWIAT BLISKI, ŚWIAT DALEKI. PERCEPCJA W PODRÓŻY

Po stronie pruskiej wychodźcy łączyli się w większe skupiska. Ich droga wiodła najczęściej przez Toruń. Ukończona 5 grudnia 1862 roku droga żelazna łącząca Warszawę i Bydgoszcz jako siedzibę rejencji w Prowincji Poznańskiej biegła do stolicy Królestwa Prus – Berlina, a następnie dalej w głąb Cesarstwa (Piątkowski 1996.), umożliwiając emigrantom dotarcie do portu po około dwóch dobach podróży, w relacjach przeliczanych osobno na dnie i noce. Percepcja przestrzeni państwa niemieckiego odbywała się przez pryzmat podróży koleją, ewentualnie pobytu na dworcach. Niektórzy z autorów listów docierali prosto do Berlina z pomniejszych miejscowości, jak choćby wspomniany już Płomianowski przemieszczający się pociągiem ze stacji w Golubiu, Wawrzyniec Bluszcz z żoną z listu nr 1 oraz Marianna i Franciszek Zalewscy z listu nr 16 (z Włocławka) i Antoni Stasiak z listu nr 12 (z Gniewkowa k. Torunia). Koronowski w liście nr 5 tak opisywał swoje doświadczenia związane z podróżą koleją:

Jechało nasz jednem wagonem przesło 40, jachaliśmy [z Lidzbarka] aż do Jabłonowa [Pomorskiego²²], tam się przesiada na drugi wagon, my jakośmy ostrozni byli i baczni na wszystko, jak tylko pociąg stonął, zaraz my przešli nie na te strone, gdzie stał foksal tylko na drugą strone za wagony i pošlim za foksal, aby nasz nikt nie widział, dawalim baczność na to wszystko co się tam działo, a ci reszta jak wychodzieli z wagonów tak wszystkich zieńdary zabrali i podobno ich wrócieli do kraju, to nasz tylko tych wszystkich zostało nas 6ciu.

Każdy z emigrantów posiadał spektrum wiedzy wynikającej z przeżyć własnych oraz przekazów („a teraz podróż nasza jak macie wyobrazenie jak to podróż” – pisał Buczek). O ile więc tereny przygraniczne, zamieszkiwane przez Polaków niejednokrotnie znane były emigrantom z codziennego doświadczenia, a ostrożność wynikała z bliskości przejścia granicznego i obecności pruskich żandarmerów, to lokalizacje znajdujące się poza obszarem przedrozbiorowej Rzeczypospolitej oznaczały już konfrontację z obcością i odmiennością. Świat obcy – taki, w którym panują odmienne porządki, inna jest architektura, stroje, klimat czy krajobraz – obserwowano z okien pociągu. Pamiętać trzeba bowiem, że percepcja w trakcie podróży jest percepcją dynamiczną, a na omawianym etapie drogi dokonuje się za pośrednictwem „maszyny widzenia”, jaką jest pociąg. Kadry widziane z okien pociągu są streszczeniem przestrzeni, którą przemierza emigrant – ukazują zaledwie fragment, obraz zamknięty w ramie okiennej, a jednak stanowią całość doświadczenia. Deformując krajobraz, pozabawiają go widoku materialnej „gęstości” (Forajter 2017, s. 170). To spojrzenie nieustannie rodzące się i pozostające w ruchu nazywane jest wizją kolejową (Lyden 2003; Virilio 2001).

Obserwacja nieco innej natury miała miejsce w czasie pobytu migranta w mieście przesiadkowym. Doświadczenie miasta zamykało się w obrazie dworca lub jego najbliższej okolicy („Foksal na jakie półtory wiorsty – relacjonowali Buczkowie – cały pod szklanym dachem, oświecony elektrycznością i różnokolorowemi lampkami”). Koronowski zaś pisał:

Później nadszedł drugi pociąg i myśmy wszedli i jechalim z tem strachem aż do Berlina. O godzinie 5 rano w poniedziałek, jakem tylko zešlim z wagonu na foksal, przeprowadzili nasz bez niego jak bez jaki raj, bo to jest precudne mniasto. Tam jus był spokój, zaraz [nas wziął] na formankę tego agenta pošłanies, bośmy mnieli adres do jednego agenta i zawieźli nasz do tego mniejszcza, gdzie ten agent

²² Redaktorzy utożsamiali Jabłonowo wymienione w liście nr 5 z Jabłonowem w powiecie działdowskim (*Li-sty...* 2012, s. 131). W rzeczywistości chodzi o Jabłonowo Pomorskie, gdzie znajdował się dworzec kolejowy.

mięszkał i wykupił szyfrkartę, i wieźli nas przez Berlin, tu już się robota rozpoczęła, molaże murują. Tu tak ciepło jak w maju u was w Polsce. Odwieźli nas do Bremskiego foksalu o godzinie 3ciej po południu to jest w poniedziałek. Jakażmy jechali do Brymu to było w dzień, widzieliśmy ludzkie w polu robili, orali, gnój trzęśli na koszułę bo tu ciepło, żyto zazieleniło, a tam w Polsce może jeszcze śnieg leżał.

Relację z podróży przez obce, nieznaną dotąd ziemię zdawał Płomianowski w liście do brata. Pierwotnie wyruszył z Golubia do Berlina, a stamtąd do Hamburga, ponieważ „żandary zaczęli gadać, żeby nie jechać do Brazylii bo niepuszczają”. Decyzja, by popłynąć z Hamburga do Ameryki okazała się jednak niepomyślną. „Ja się zacząłem martwić i chodzić po Amburgu jak głupi, bo nie rozumiałem po niemiecku dopiero okropnie się martwiłem obłąkany – żalił się – łyżmy w oczach stanyły i sobie pomyślałem, ac Boże żebyśmy muk jeszcze raz w życiu swojego brata widzieć i do niego się użalić bo wiemy to nie mam nikogo, no i dosyć na tym, poszedłem na Foksali i wykupiłem bilet do Brymu, przyjechałem w nocy do Brymu o 12 godzinie”. Wątek Płomianowskiego przywołuje Waław Forajter w tekście o socjologii podróży w XIX wieku; „Płaczący z bezsilności, pogrążony w niemocie mężczyzna, który niewątpliwie poznał grozę życia na powłaszczeniowej wsi polskiej – zauważa autor – nic chyba dobitniej nie jest w stanie opisać sytuacji tych obcych miejskim przechodniom, wykorzenionych przybyszów” (Forajter 2017, s. 174). Czynniki niewiadomej, poczucie zagrożenia i nadmiar bodźców podczas podróży z jednej strony bowiem wzmagają koncentrację oraz pobudzają, z drugiej wywołują mogą poczucie bezradności i zagubienia (Lyden 2003).

Podróż koleją to jednak nie tylko percepcja świata zewnętrznego, ale i doświadczenie przestrzeni środka lokomocji. W przeciwieństwie do listów, pewnych przesłanek na ten temat dostarczają obserwacje Adolfa Dygasińskiego. Pamiętać jednak należy o jego punkcie widzenia, a w konsekwencji różnicach w odczuciach i wrażeniach. „W Toruniu wsiadłem do wagonu 4tej klasy, udając się do Bremy: wagon taki jest to klatka 12 łokci długa, 4 szeroka; na ścianie napis opiewa: Normale Besetzung: 30 Sitzplatze, 15 Stehplatze, ale szranki przepisów przekraczają się i w wagonie naliczyłem 50 osób” – pisał²³. Korespondent *Kurjera Warszawskiego* zwracał uwagę na wszechobecną wilgoć („temperatura taka, jak w cieplarni dla roślin z ciepłych krajów”) i inne czynniki determinujące sposób przeżywania przestrzeni środka lokomocji emigrantów („na podłodze (...) porozlewane jest mleko, woda, pełno okruszków chleba, kości, ściany zamazane masłem, miodem i Bóg wie czym”, „(...) aż ciemno od dymu z fajek i papierosów”)²⁴. Charakter i treść tych spostrzeżeń kontrastuje z deficytem wzmianek na temat warunków podróży w listach migrantów, gdzie w zamian dominują opisy emocji, odczuć i przemyśleń. To, co zmysłowe i namacalne, odgrywa znacznie mniejszą rolę.

Podróż na odcinku dom-port opisywana jest w listach jako ryzykowna, obfitująca w zdarzenia niebezpieczne, inicjowane choćby przez osoby, w których pułapkę mogą wpaść niedoświadczeni, naiwni migranci (tj. zaczepki, prowokacje, wysyłane w ich kierunku błędne komunikaty). „Uważajcie na tego agenta co będzie miał biały papir za kapeluszem. (...) A jeśli w Berlinie jak wysiadzicie przyjdzie do was dwóch i będą wam mówić, że w Brazylii jest źle, żebyście jechali do Ameryki i żebyście pokupili od nich szyfrkarty to nie słuchajcie ich, bo oni by was wywieźli, pieniądze zabrali i do ciężkich robót naganiłi, bo to są fałszywe” – pisał do rodziców i brata Wawrzyniec Bluszcz (list nr 1), z kolei Franciszek Płomianowski (list nr 10) i rodzina Buczków (listy nr 2–4) ostrzegali bliskich: „nie dajcie[się] ułudzić na drodze”, „nie uważajcie wcale co wam będą w drodze mówić i nie marnujcie wiele rzeczy”. „Jak będziecie mieli jechać – radził jeszcze swoim bliskim Bluszcz w kwestii bezpiecznej podróży koleją – to jadźcie do Włocławka, i zaraz z wagonu wołajcie No 12, albo 11, (...) a w Włocławku ten, który was zabierze zajmie się waszym interesem jak najlepiej”. Lęk towarzyszący wędrówce i przekładający się na treść listów do rodziny był również bardzo mocno związany z ekonomicznym aspektem migracji. Troskano się, czy wystarczy pieniędzy i jedzenia na całą podróż, a przede wszystkim – czy „po drugiej stronie” znajdzie się praca.

²³ A. Dygasiński, Na szlaku wyzysku, *Kurjer Warszawski*, R. 70, nr 292 (22 października 1890), s. 2.

²⁴ Jw.

Przeważająca część *Listów z drogi* napisana została podczas parodniowego pobytu w Bremie położonej nieopodal portu w Bremerhaven (wyjątkowo w zbiorze znajdują się listy wysyłane także z Hamburga i innych portów). Był to więc czas zatrzymania wypełniony oczekiwaniem na wejście na pokład, niepewnością i lękiem przed podróżą morską, a także tęsknotą. To wówczas zapadała decyzja o napisaniu listu lub kilku listów do bliskich.

Emocje nagromadzone na pierwszym etapie wędrówki znajdowały ujście pod postacią wylewnych życzeń, pozdrowień, prośb czy obietnic składanych krewnym, jak również detali zawartych w opisach doświadczeń i obserwacji. „Donosim wam, żeśmy przyjechali do Bremen dnia 20 maja o godzinie 11 i pół wieczorem, to jechaliśmy przez 2 dni i półtorej nocy — pisał Buczek z rodziną (list nr 5) — przyjechaliśmy dzięki Bogu szczęśliwie przy zdrowiu”. Koronowski, który równie dokładnie odnotował moment swojego przybycia (tj. 2 marca, poniedziałek, godzina jedenasta wieczorem) zapragnął opisać miasto Bremę przez pryzmat swojej codzienności: odpoczynku w miejscowym hotelu i dobrego wyżywienia. Samotna, pełna zwrotów akcji podróż Płomianowskiego okazała się być wyjątkowa na tle pozostałych historii; o ile większość migrantów wędrowała przez niemieckie ziemie i docierała do miasta portowego w grupie, on dokonał tego z pojedynkę, po drodze gubiąc się, co spotęgowało lęk i wyobcowanie. Dopiero przestrzeń Bremy, jak wnioskować można po lekturze jego listu, jak również innych relacji, zyskiwała swojski aspekt w postaci innych migrantów: pochodzących z tych samych miejscowości, regionów, a przede wszystkim mówiących tym samym językiem i zmierzających do tego samego celu („[...] w Bremen jest także dużo znajomych z naszej Guberni, teraz masę ludzi idzie do Brazylii”, „[...]jest także i pani Witkowska, w Bremen także odjeżdża w sobotę, tylko pojedziemy razem do Baltymorje” – list nr 15, „do Brema przybylim dnia 7 grudnia to jest w niedzielę i spotkaliśmy się z bratem Adamem, ale on jest sam bez żony w Bremie” – list nr 6). To w jej obrębie powstawały miejsca, w których grupowali się oczekujący emigranci polscy (opisy tego typu praktyk widzianych okiem przechodnia znajdziemy u Dygasińskiego, por. rozdział II: *Biwaki w Bremie*). Wreszcie obecność przewodników i agentów czy strumień informacji płynący w łańcuchu migracji powodowały, że podróżujący wychwytywał tropy obecne w przestrzeni, tworząc w niej sieć miejsc pewnych, sprawdzonych i bezpiecznych. Przekazywał je również swoim następcom, jak na przykład Piotr Buczek: „Teraz dajemy wam wiadomość – pisał – że te trzy kartki to mają tę wartość, że gdyby kto przyjechał do Bremy to niech jedną kartkę przyczepi do czapki to dostanie nocleg, życie i szyfkartę w tem samym hotelu w którym i my byliśmy”. Powstawała w ten sposób subiektywna mapa miasta, a poczucie zagubienia w obcej, widzianej po raz pierwszy w życiu przestrzeni, wyraźnie traciło na sile. W listach znajdujemy również szereg innych wskazówek mówiących o tym, jak poradzić sobie w porcie. Takie rady i sugestie przekazywał rodzinie choćby Płomianowski (list nr 10), który – dowiedziawszy się, że z uwagi na status kawalera nie może legalnie odpłynąć – podłączył się do rodziny z Czerska podając się za ich syna i wszedł na pokład.

W listach z Bremy i innych miast portowych znajdujemy wreszcie szereg porównań i odniesień do ziemi ojczystej i rodzimej kultury. To one, wraz ze stojącą u podłoża kultury ludowej zasadą „swój-obcy”, determinowały percepcję przestrzeni, a w konsekwencji również jej waloryzację. Emigrantów zaskakiwały zarówno różnice (zwłaszcza w cenach biletów i towarów, a także kursach walut – to najczęściej podawane rodzinie i znajomym wskazówki; „myśmy przyjechali dosyć w czas, tośmy musieli czekać na okręt długo, a tu życie drogi kosztuje” – relacjonowali Bluszcz z żoną), jak i podobieństwa („widzieliśmy się z księdzem katolickim i nie wierzyliśmy, żeby to był ksiądz bo chodzi po cywilnemu w surducie i czarny krawat pod szyją – pisali Buczkowie – dopiero w Kościele przekonaliśmy się, że to ksiądz bo odprawia mszę świętą tak samo jak u nas i nawet z większą uwagą, uszanowaniem i pobożnością”²⁵). Uczestnicy zdarzeń – w zdecydowanej większości chłopcy – w swoich listach

²⁵ O kazaniu (zrozumiałym, czyli wygłoszonym po polsku) wspomina również Michał Luczyński: „[d]onosze wam najpierw byliśmy na kazaniu w kościele Brym w Prusach, więc wam tylko w krótkości pisze jak tam ksiądz opowiadał, że jest w Brazylei bardzo dobrze i do tego bardzo wielu narodu idzie wraz z namy [...]” (list nr 7).

porównywali dwa światy: czasem zbieżne, czasem całkiem się od siebie różniące pod kątem architektury, obyczajów, jedzenia czy atmosfery i stosunków międzyludzkich (wymowny fragment listu nr 15: „[...] i wszyscy ludzie w Bremen daleko lepsze niż w Polsce”). W przypadku braku punktu odniesienia, trudno byłoby wszakże określić znaczenie napotkanego zjawiska i zaklasyfikować je. Piotr Buczek z żoną i dziećmi, którzy przed paroma dniami opuścili Warszawę i mają ją w pamięci jako ostatnio widziane duże miasto, tak piszą o Bremie (list nr 2): „Miasto Bremen jest to miasto bardzo bogate, tu nie ma żadnego domu drewnianego ani żadnych parkanów”. I kontynuują, skupieni na cechach miejskiego pejzażu:

Každy dom wygląda jak najładniejszy pałac i całe miasto stoi na kanale, a jak te miasto jest duże tego nie wiemy bo jest ogromne, gdyśmy do niego wjechali tośmy się zastanawiali co za bogactwa. [...] [A] od Bremy do morza to się jeszcze jedzie 2 godziny”.

Liczący od kilku do kilkunastu dni okres, który spędzano w mieście nieopodal portu, okupiony był wreszcie troską o przebieg dalszej podróży drogą morską. Niemal każda z dwudziestu jeden narracji współtworzących zbiór *Listów z drogi* zawiera pożegnanie, nierzadko wymownie nazywane „ostatnim”. „Kochani Szwagrowie i Siostry i wy kochana Matko – pisze Buczek z rodziną. – Kląniamy się wam i żegnamy was jeszcze raz, a może i po raz ostatni bo już wsiadamy na okręt (list nr 2)”. Podobny wydźwięk ma fragment: „(...) listu nie bendziemy pisali, aż dostaniemy się na miejsce jeżeli Pan Bóg da” (list nr 4). W innych odnaleźć możemy następujące zdania: „[żegnamy się] bo może już nie będziemy się nigdy widzieli” (...), „jak mnie Pan Bóg przeprowadzi [przez wodę]” (5), „proście Pana Boga, żebym przejechał przez wodę szczęśliwie” (8), „jak bende miał siadac na okrynt to pujde do spowiedzi bo wszyscy ludze chodzą to ci co na okrynt siadają”, „[p]roście Boga za mnie, żebym szczęśliwie zajechał (...), ja bende jechać przez dwa morza okryntym” (10), „[żegnaj się] bo może się wiency nie zobaczymy” (10), „w zmartwieniu jesteście, gdyż mówią nam że dzieci mogą nam morskiej podróży nie wytrzymać” (4), czy „żegnamy was raz jeszcze, a może i po raz ostatni po już wsiadamy na okręt”. Wiele lęku kryje się w listach pisanych przez rodzinę Buczków – kilkakrotnie zostało tam wszakże podkreślone zatroskanie matki o przebieg podróży, zdrowie i życie dzieci. W jednym z listów jej syn, Jan, wspomina wizyty w Bremerhaven, podczas których przyglądał się z ojcem przybijającym do portu i odpływającym statkom: „jeździliśmy z Ojcem koleją do morza i widzieliśmy już okręty, są bardzo ładne i duże, bardzo nam się podobały” (4). Przestrzeń miasta portowego, a więc znajdującego się na styku kontynentu i „wielkiej wody”, już sama w sobie nasyciona była granicznością, uruchamiając myśli o tym, czy podróż jest możliwa do przetrwania. Przed spotkaniem z żywiołem migranci przystępowali do spowiedzi, pisali listy, by wyrazić uczucia, tęsknotę za bliskimi czy poprosić o wybaczenie przewin. Nadziei dodawały oczekującym na okręt przede wszystkim relacje tych, którym już wcześniej udało się przepłynąć Atlantyk („donoście wam, że rozmawiałem stem samem co nas zapisywał do Brezelij i go się zapytałem o rzemieśnika, cto rzemieśnik to zapisuje, a kto robotnik to zapisuje – czytamy w liście nr 16 – więc powiedział mi, że jest wszystko tak samo jak u nas, fabryki, miasta tak samo jak u nas”). Z narracji Płomianowskiego (list nr 10) dowiadujemy się z kolei o planowym dwuetapowym przebiegu podróży morskiej, która rozpoczyna się w Bremie i obejmuje przesiadkę lub krótki pobyt w Belgii (najprawdopodobniej chodzi o port w Antwerpii). „[Jak] dojadę do Belgii to tysz bende lyst pisał do was” – informuje bliskich autor, podkreślając potrzebę siania listów.

GEOBIOGRAFIE MIGRANTÓW W ŚWIETLE ŹRÓDEŁ – PODSUMOWANIE

W dobie cyfryzacji zbiorów archiwalnych istnieje możliwość prześledzenia dalszych fragmentów geobiografii autorów listów. Według manifestu pasażerskiego z 11 marca 1891 roku, Marian Janu-

szewski (w opracowaniu listu nr 17 zapisany jako Zanoszewski – *Listy...* 2012, s. 147), dwudziestoletni robotnik z Rosji, dotarł do Nowego Jorku na pokładzie statku „SS Ethiopia” płynącego z portu Glasgow (list wysłany został z Hamburga, co świadczy o tym, że podróż morska miała przynajmniej dwa etapy)²⁶. Frania Hecht płynęła z kolei na pokładzie „SS America” z Bremy do Baltimore, dokąd szczęśliwie dotarła 3 stycznia 1891 roku²⁷. Z samych spisów ludności Stanów Zjednoczonych wynika, że Emilia Koronowska z Kieślینگów wraz z dziećmi szczęśliwie dołączyła do męża Ludwika i już w roku 1910 cała rodzina zamieszkiwała pod adresem Morton Street 1760 w Buffalo²⁸. Za każdym z odnalezionych i opracowanych przez Witolda Kulę listów kryje się osobna ludzka historia.

Księgi stanu cywilnego z parafii pw. Św. Anny w Różanie pozwalają tymczasem zrekonstruować migracyjną geobiografię Adama Ostaszewskiego, autora listu nr 9, jako zarysowaną w przestrzeni pętlę. Emigrant żegna wieś rodzinną, wyrusza za chlebem i oczekuje na swoich bliskich po drugiej stronie Oceanu. Po paru latach – najpewniej ze względu na przedwczesną śmierć żony – wybiera powrót. Ostaszewski tak pisał do żony Apolonii wiosną 1891 roku: „spodziewam się, że będziecie też kontentni jak ja, kiedy będziecie na ten sam adres, co włożę, przyjechać”. Ponieważ jednak nie tylko sam list nie dotarł do adresatów, bo zatrzymany został przez carskiego cenzora, ale i żona wraz z dziećmi nigdy nie dołączyła do męża – dokument uzyskał podwójnie dramatyczny kontekst. Sam Ostaszewski wspomniany został już jako wdowiec w akcie zgonu Apolonii sporządzonym w dniu 21 marca 1905 roku w Różanie²⁹. Lecz to nie on podał księdzu informację o jej śmierci. Możliwe, że zgon i pogrzeb żony miały miejsce pod jego nieobecność. Przeżywając podróż powrotną z Nowego Jorku w położone nad Narwią strony rodzinne, wpisał się w topos „powracającego do domu” (*home-comer*) oparty na mitologicznym motywie wędrowki Odysa (Podemski 2005, s. 30). Ponownie ożenił się 6 listopada tego samego roku, biorąc za żonę wdowę Antoninę Zalewską³⁰. Umarł w Różanie jesienią 1916 roku w wieku siedemdziesięciu trzech lat, mając w swej pamięci – jako mieszkaniec mazowieckiej wsi – obraz dalekiego, nowego świata³¹.

WNIOSKI

Interpretacja *Listów z drogi* potwierdza, że przebieg i skutki kontaktu z fizyczną, oddziałującą na zmysły przestrzenią oraz jej elementami różni się w zależności od poczucia bezpieczeństwa (Bańska 2002; Cobel-Tokarska 2011, s. 50–52), stopnia identyfikacji z danym miejscem, zakorzenienia lub jego braku (Podemski 2005: 28). James Clifford definiował podróż jako „praktykę opuszczania «domu», aby udać się do jakiegoś «odmiennego» miejsca” (1997, s. 66, za: Podemski 2005, s. 7)³². Nicco upraszczając, powiedzieć możemy więc, że z perspektywy emigranta przestrzeń przeżywana

²⁶ *List of Passengers District of the City New York, Port of New York*, „SS Ethiopia”, 11 March 1891, s. 2 [www.familysearch.com, dostęp online: 1.07.2021].

²⁷ *District of Baltimore, Port of Baltimore*, „SS America”, 3 January 1891 [www.familysearch.com, dostęp online: 1.07.2021].

²⁸ *Thirteenth Census of the United States: 1910-Population, Buffalo City*, s. 6642 [www.familysearch.com, dostęp online: 2.07.2021].

²⁹ Akt zgonu Apolonii Ostaszewskiej, Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Różanie, AP w Warszawie Oddział w Pułtusk, sygn. 79/638/0, akt nr 59/1905, s. 154.

³⁰ Akt ślubu Adama Ostaszewskiego i Antoniny Zalewskiej, Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Różanie, AP w Warszawie Oddział w Pułtusk, sygn. 79/638/0, akt nr 39/1905, s. 109.

³¹ Akt zgonu Adama Ostaszewskiego, Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Różanie, AP w Warszawie Oddział w Pułtusk, sygn. 79/638/0, akt nr 129/1916.

³² Omawiana w tym przypadku podróż ta ma cel stricte materialny (jako migracja zarobkowa, „za chlebem”).

w kontekście zmiany miejsca zamieszkania podzielona jest na trzy podobszary o odmiennych właściwościach: otoczony symboliką gniazda dom – miejsce pierwsze, oswojone oraz budujące tożsamość jednostkową i zbiorową (Podemski 2005, s. 7–8; Tuan 1987, s. 51), obszar znajdujący się „pomiędzy” – szlak podróży z punktu wyjściowego do punktu docelowego, a wreszcie nowe miejsce życia, które dopiero z czasem stać się może (lecz nie musi) „nowym «domem» w «obcym» miejscu” (Podemski 2005, s. 10). Podróż emigranta, czyli obszar środkowy (który sam w sobie z reguły składa się z różnych etapów), opiera się o zachowania, w których zmysły człowieka stają się bardziej wyostrzone oraz wyczulone na bodźce. Inaczej – to znaczy innymi kanałami, wyzwalając inne niż na co dzień doznania – działać mogą zmysły. Przeżywanie świata w drodze jest niecodzienne, a odczucia zintensyfikowane; ciało i umysł nastawiają się na spotkanie z tym co nieznanne lub kojarzone z przekazów pochodzących od wychodźców-prekursorów³³. Na proces konfrontacji danych sensorycznych i pamięciowych wpływa więc imperatyw poznawczy wynikający z pierwotnego kontekstu kulturowego jednostki (Bruner 1978). Oczywiście jest wobec tego, że sposób przeżywania przestrzeni w podróży i rozumienie świata przez mieszkańca dziewiętnastowiecznej wsi kształtuje w ogromnej mierze wyobraźnia zbiorowa ludu wiejskiego oraz stojące za nią mechanizmy psychologiczne i kulturowe – to one są więc kluczem do listów (Starczewski 2012b, Stomma 2000).

Kontekst ten odróżnia listy emigrantów od popularnej w tamtym czasie literatury podróżniczej i relacji korespondentów prasowych, choćby cytowanego Adolfa Dygasińskiego (1839–1902), pisarza i „znawcy ludu” zgłębiającego problemy dziewiętnastowiecznej polskiej emigracji. Jego słynna powieść pt. *Na złamanie karku* traktująca o wychodźcie chłopów do Brazylii oraz zbiór relacji z podróży pt. *Listy z Brazylii* (1891) powstały jako owoc wędrówki szlakiem polskiej emigracji zarobkowej w latach 1890–1891, w trakcie której służył on jako wysłannik *Kurjera Warszawskiego*. I chociaż relacje te zazębiają się z analizowanymi w tym artykule listami, pamiętać trzeba, że jako autor Dygasiński nie przyjmował perspektywy ludności wiejskiej, a jego reporterska narracja miała *stricte* publicystyczny, czy wręcz literacki charakter. W efekcie nie poświęcał on wiele miejsca na opis podróży z perspektywy wychodźców, z zasady osądzając i stereotypizując ich nawyki czy zachowania (Ziomek 2018, s. 153). W badaniach nad przestrzenią przeżywaną źródła tego typu muszą być zatem traktowane we właściwym sobie kontekście – różnym od oddolnej, ludowej wizji świata i swoistej subiektywnej geografii zapisanej w listach chłopów. Dziewiętnastowieczna fala migracji w poszukiwaniu lepszego życia ruszyła wszakże jako następstwo zniesienia poddaństwa w kolejnych krajach Europy, poszerzając horyzont geograficzny jeszcze nie tak dawno przywiązanej do ziemi ludności (Chwalba 2012, s. 24).

Źródła

Listy emigrantów z Brazylii i Stanów Zjednoczonych 1890–1891, opr. Witold Kula, Nina Assorodobraj-Kula, Marcin Kula, Warszawa 2012 [wydanie drugie].

Akta stanu cywilnego parafii rzymskokatolickiej Duninów, Archiwum Państwowe w Płocku, sygn. 50/208/0.

Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Kocierzewie, Archiwum Państwowe w Łodzi, sygn. 39/1514/0.

Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Mławie, Archiwum Państwowe w Warszawie Oddział w Mławie, sygn. 76/54/0.

³³ Odnotować należy, że omawiane zjawisko to klasyczny przykład migracji łańcuchowej (ang. *chain migration*). U jego podstaw leży sieć powiązań społecznych (między innymi sąsiedzkich, rodzinnych itd.) oraz symbolicznych między migrantami, które tworzą społeczny kapitał determinujący przebieg procesu migracji (Faist 2000, s. 146). Taka strategia zmiany miejsca zamieszkania nie pozostaje bez wpływu na sposób doświadczania przestrzeni: przeciera szlaki i nadaje punkty odniesienia, niwelując poczucie obcości i wyobcowania w świecie zewnętrznym.

- Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Różanie*, Archiwum Państwowe w Warszawie Oddział w Pułtusku, sygn. 79/638/0.
- Akta stanu cywilnego parafii rzymskokatolickiej św. Antoniego w Warszawie*, Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72/1218/0.
- Akta stanu cywilnego parafii rzymskokatolickiej św. Krzyża w Warszawie*, Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72/158/0.
- Akta stanu cywilnego parafii rzymskokatolickiej Wszystkich Świętych w Warszawie*, Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72/1219/0.
- Archiwalia Biblioteki Mormońskiej (The Family History Library)*, www.familysearch.com, dostęp online: lipiec 2021).
- Dygasiński A., 1890, Na szlaku wyzysku, *Kurjer Warszawski*, R. 70, nr 292.
- Dygasiński A., 1890, [relacja], *Kurjer Warszawski*, R. 70, nr 300.
- Rozkład Jazdy dla Służby Dróg Żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej Wprowadzonych od Dnia 3 maja 1881 Roku*.
- Taryfa Domów Miasta Warszawy i Przedmieścia Pragi*, Warszawa 1890.
- Wiadomości Bieżące, *Kurjer Warszawski*, R. 69, nr 112.
- Wiadomości bieżące, *Kurjer Warszawski*, R. 72, nr 40.

Bibliografia

- Bańka A., 2002, *Spoleczna psychologia środowiskowa*, Warszawa.
- Bloch N., 2016, *Wszyscy jesteście migrantami. (Od)zyskiwanie pamięci migracyjnej*, Poznań.
- Brodowska-Kubicz H., 1999, Z listów chłopów emigrantów, *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio K, Politologia*, 6, s. 95–106.
- Bruner J. S., 1978, *Poza dostarczone informacje. Studia z psychologii poznawania*, J. M. Anglin (red.), przeł. B. Mroziak, Warszawa.
- Całek A., 2020, Podróż: przestrzeń, egzystencja, obcość, [w:] A. Całek (red.), *Topografie podróży*, Wrocław, s. 15–51.
- Chwalba A., 2012, *Historia powszechna. Wiek XIX*, Warszawa.
- Clifford J., 1997, *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, Cambridge: Harvard University Press.
- Cobel-Tokarska M., 2011, Przestrzeń społeczna: świat – dom – miasto, [w:] A. Firkowska-Mankiewicz, T. Kanash, E. Tarkowska (red.), *Krótkie wykłady z socjologii. Przegląd problemów i metod*, Warszawa, s. 45–62.
- Czarnowski S., 1939, *Przestrzeń i jej ograniczenie w religii i magii*, Warszawa.
- Faist T., 2000, *The Volume and Dynamics of International Migration and Transnational Social Spaces*, Oxford: Clarendon Press.
- Forajter W., 2017, „Krwawa droga” i „czarowna jazda”. Z socjologii podróży w wieku XIX, *Teksty Drugie*, 6, s. 166–180.
- Ghobrial J.P.A., 2019, Moving Stories and What They Tell Us: Early Modern Mobility Between Microhistory and Global History, *Past & Present*, 242, Issue Supplement 14, s. 243–280.
- Groniowski K., 1967, Gorączka brazylijska, *Kwartalnik Historyczny*, 74/2.
- Kaczmarek J., 2004, Geobiografia – historie życia a studia nad migracjami, *Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 5, s. 47–57.
- Kaźmierczak M., 2013, Podróż jako osvajanie przestrzeni, *Ethos*, 4, s. 264–281.
- Kieniewicz S., 1974, Listy, które nie doszły do celu, *Nowe Książki*, 24, 31 XII.
- Kurczewska J., 2005, Granica niejedno ma imię. Trzy podejścia teoretyczne, [w:] J. Kurczewska, H. Bojar (red.), *Granice na pograniczach*, Warszawa, s. 365–396.
- Lefebvre H., 1991, *The production of space*, przeł. D. Nicholson-Smith, Blackwell.
- Leszczyńska C., 2019, Polish Emigration Abroad: Regional Structure and Streams of Emigration in the Years 1870–1914 and 1918–1939, *Przeszłość Demograficzna Polski*, nr 41, s. 177–207.

- Low S.M., 2003, Embodied Space(s): Anthropological Theories of Body, Space, and Culture, *Space and Culture*, 6/1, s. 9–18.
- Lyden A.M., 2003, *Railroad Vision. Photography, Travel and Perception*, Los Angeles.
- Merleau-Ponty M., 2001, *Fenomenologia percepcji*, przeł. M. Kowalska, J. Migasiński, Warszawa.
- Piątkowski A., 1996, *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880*, Olsztyn.
- Pilch A., 1984, *Emigracja z ziem polskich w czasach nowożytnych i najnowszych*, Warszawa.
- Podemski K., 2005, *Socjologia podróży*, Poznań.
- Schmidt J., 1997, *Granica i stereotyp. Pogranicze zaborów w mentalności współczesnych Wielkopolan*, Poznań.
- Schütz A., 2008, *O wielości światów. Szkice z socjologii fenomenologicznej*, przeł. B. Jabłońska, Kraków.
- Simmel G., 2006, *Most i drzwi*, przeł. M. Łukasiewicz, Warszawa.
- Seamon D., 1979, *A Geography of the Lifeworld*, London.
- Simandan D., 2016, Proximity, subjectivity, and space: Rethinking distance in human geography, *Geoforum*, Vol. 75, October 2016, s. 249–252.
- Soja E. W., 1996, *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*, Malden MA, Oxford, Carlton, s. 8–12.
- Starczewski M., 2012a, Z dziejów emigracji zarobkowej: agenci emigracyjni na ziemiach polskich przed 1914 r., *Przegląd Historyczny*, CIII, 1/2012, s. 47–80.
- Starczewski M., 2012b, Elementy tożsamości polskich chłopów emigrujących do Brazylii przed I wojną światową w świetle listów i pamiętników, [w:] J. Gmitruk, A. Indraszczyk (red.), *Wież i ruch ludowy w Polsce i Europie. T. 1, W kręgu historii i tradycji*, Muzeum Historii Polskiego Ruchu Ludowego, Warszawa.
- Stomma L., 2000, *Antropologia kultury wsi polskiej XIX w.*, Gdańsk.
- Thomas W.I., Znaniecki F., 1976, *Chłop polski w Europie i Ameryce, T. 1: Organizacja grupy pierwotnej*, przeł. M. Metelska, Warszawa.
- Tuan Y.-F., 1987, *Przestrzeń i miejsce*, przeł. A. Morawińska, Warszawa.
- Virilio P., 2001, Maszyna widzenia, przeł. B. Kita, [w:] A. Gwóźdź (red.), *Widzieć. Myśleć. Być. Technologie mediów*, Kraków, s. 39–62.
- Wójcik M., 2016, Koncepcja „przedstawień przestrzennych” (*spatial representations*) w geografii człowieka, [w:] W. Maik, A. Suliborski, M. Wójcik (red.), *Podstawowe idee i koncepcje w geografii, T. 9: Nowe i stare perspektywy i ujęcia w geografii na przełomie XX i XXI wieku*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 123–139.
- Wrzesiński W., 1981, Polacy zaboru pruskiego wobec problemów wychodźstwa (1870–1914), [w:] K. Groniowski, W. Stankiewicz (red.), *Wychodźstwo a kraj. Studia historyczne*, Warszawa.
- Ziomek K., 2018, Obraz masowego wychodźstwa z ziem polskich do Brazylii w latach 1890–1897 na łamach ówczesnej prasy oraz literatury – zarys problematyki, *Zeszyty Naukowe Towarzystwa Doktorantów UJ. Nauki Społeczne*, 23/4 4, s. 145–186.