

Kolej żelazna - nieodłączny element turystyki kulturowej i jej wizualne dokumentacje. Historia i współczesne perspektywy badawcze

Aleksandra Giełdoń – Paszek
aleksandra.gieldon-paszek@us.edu.pl
Uniwersytet Śląski w Katowicach
ORCID 0000-0002-7600-9824

Abstrakt: Wynalazek kolei żelaznej znacząco wpłynął na kształt turystyki kulturowej. Kolej od momentu swego powstania stanowiła też interesujący temat dla fotografików i malarzy. Można zaobserwować pewną zbieżność tematyczną i kompozycyjną w obu tych obszarach. Współcześnie istnieje duże środowisko fotografików zainteresowanych tą tematyką. Dowodem na to są liczne blogi i strony internetowe zawierające stare i nowe zdjęcia związane z koleją i podróżą koleją. Zdjęcia te można podzielić według różnych kryteriów: tematycznego, chronologicznego, charakteru estetycznego (ukazujące piękno kolei bądź reportażowe). One posłużyły jako materiał wyjściowy do tych rozważań. Fotografia kolejowa stanowi także świetny obszar badawczy dla historyków, socjologów, antropologów i badaczy turystyki kulturowej. W ramach studiów nad kulturą wizualną dobrym sposobem analizy wydaje się być metoda proponowana przez Gillian Rose, opublikowana w publikacji zatytułowanej *Visual Methodologies: An Introduction to Researching with Visual Materials*. Koncentruje się ona przede wszystkim na osobie odbiorcy fotografii i elementach determinujących odbiór. W niniejszym artykule dokonano analizy tą metodą starych zdjęć z podróży Orient Expressem, zamieszczonych na internetowej stronie magazynu poświęconego fotografii.

Słowa kluczowe: kolej, metody badawcze obrazu fotograficznego, turystyka kulturowa, historia fotografii

Wprowadzenie

Turystyka kolejowa narodziła się niemal w tym samym czasie co wynalazek kolei żelaznej. Za oficjalny początek nowego środka transportu, jakim była kolej, efekt wynalazku Georga Stephensona, przyjmuje się rok 1825. Działo się to w Anglii, a już pięć lat później została otwarta pierwsza regularna linia trakcji parowej, łącząca Liverpool z Manchesterem. Bardzo szybko kolej żelazna stała się symbolem nowoczesności i postępu technicznego XIX wieku. Jej dalsze dzieje znamionował szybki rozwój technologiczny i niezachwiany status lidera wśród środków transportu aż do II połowy XX wieku.

Wraz z rozwojem kolei i budową wciąż nowych tras niezbędne stało się także wznoszenie mostów wiaduktów (o najsłynniejszym - wiadukcie Garabit, mowa będzie w dalszej części tekstu). Wykorzystywano tu najnowsze technologie - wiadukty wznoszono jako ażurowe, co znacząco odciążało konstrukcje z kutego żelaza, a potem żeliwa [www.pbs.org/wgbh/buildingbig/wonder/structure/garabit_viaduct.html, 26.05.2022].

Intensywny rozwój kolei żelaznej nie dotyczył tylko kontynentu europejskiego. Pierwsza Kolej Transkontynentalna w Ameryce Północnej powstała już w latach 60. XIX wieku i połączyła wschodnie stany z wybrzeżem Pacyfiku. Wkrótce imponującą magistralę

kolejową zbudowano także w Rosji. W latach 1891-1916 powstała najdłuższa wówczas trasa licząca 9288,8 km, czyli Kolej Transsyberyjska, składająca się z kilku szlaków, prowadzących głównie przez kontynent azjatycki [pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_Transsyberyjska, 26.05.2022].

Współcześnie, mimo istnienia alternatywnych środków lokomocji, dawna kolej wciąż budzi wiele emocji i stanowi przedmiot badań czynionych z pozycji różnych dyscyplin naukowych, również turystyki kulturowej. Ten nurt badawczy bazuje z oczywistych względów na relacjach podróżniczych, tych pisanych, jak i wizualnych. Materiałem wizualnym są przede wszystkim fotografie, będące obrazową dokumentacją z podróży, chociaż dawna kolej utrwalona została niejednokrotnie w malarstwie a także w filmie.

Wśród wielu strategii badawczych, użytecznych do interpretacji materiału wizualnego interesująca wydaje się ta zaproponowana przez Gillian Rose [Rose 2010]. Może mieć ona zastosowanie także w przypadku zdjęć umownie nazwanych tu "kolejowymi". Fotografie te dostarczają wiedzy przede wszystkim natury socjologicznej, jak i historycznej, co oczywiście nie wyklucza ogromnego potencjału estetycznego w nich zawartego. Są zatem cennym materiałem do analiz dla krytyka i historyka sztuki.

Kolej żelazna w służbie turystyki

Dynamiczny rozwój kolei żelaznych, który następuje od lat 30. XIX wieku traktowany był jako dobrodziejstwo zarówno w sferze ekonomii, jak i z perspektywy zwykłego obywatela, który mógł wreszcie przemieszczać się w odległe rejony. Popularny w XVIII wieku Grand Tour, który już i tak w XIX wieku przechodził znaczącą metamorfozę, był teraz znacznie wygodniejszy i zaczął obejmować inne regiony geograficzne¹. Kolej spowodowała, że podróżowanie w odległe rejony stało się bardziej egalitarne, aż w końcu całkowicie spowszedniało. W II połowie XIX wieku, dzięki gęstej sieci połączeń kolej zaczęła służyć więc już nie tylko do dalekich wojaży, ale stała się nieodłącznym elementem potocznego życia.

Najbardziej spektakularnym środkiem transportu, umożliwiającym peregrynacje przez całą Europę aż do Istambułu był legendarny Orient Express. Pomysł tej formy podróżowania pochodził od urodzonego w Belgii, zamożnego bankiera Georgesa Nagelmackersa, który od dawna marzył o stworzeniu luksusowego pociągu przejeżdżającego przez cały kontynent, na wzór kolei amerykańskiej. W tym celu powstała

¹ Grand Tour, zapoczątkowany w XVII wieku był podróżą odbywaną przez młodych mężczyzn w celu pogłębienia wiedzy i nabycia ogłady, w XVIII wieku przekształca się z podróży edukacyjnej w kulturową, a celem podróży staje się przede wszystkim Italia. Coraz częściej też obok młodych arystokratów taką podróż odbywają także damy.

Compagnie Internationale des Wagons-Lits, dzięki której te marzenia mogły się ziścić. Pierwszy skład Orient Expressu wyruszył w podróż 4 października 1883 roku. Wydarzeniu temu nadano bardzo efektowną oprawę. Z czasem linię rozbudowywano. Pociągi kursowały nieprzerwanie, za wyjątkiem I i II wojny światowej. Ostatni kurs Orient Express odbył w roku 2009, jednak obecnie trwają prace nad wskrzeszeniem tego historycznego środka transportu, co ma nastąpić w roku 2023.

Pasażerowie składu podróżowali w eleganckich, czteroosobowych przedziałach z rozkładanymi siedzeniami, które zamieniały się w nocy w wygodne łóżka. Potrawy i trunki podawane w pociągu były niezwykle wykwintne. Przewoźnik oferował także podróżnym nocleg w hotelach specjalnie budowanych na potrzeby linii (do legendy przeszedł już Hotel Pera Palace, pierwszy europejski hotel w Istambule, zbudowany w roku 1892 na potrzeby między innymi pasażerów Orient Expressu). Podróż tym luksusowym składem stała się wizytówką statusu społecznego podróżnych, gdyż w początkach rozruchu linii bilet kosztował mniej więcej jedną czwartą dochodu rocznego przeciętnego Francuza [pl.wikipedia.org/wiki/Orient_Express, 26.05.2022]. Pociągiem wojażowali nie tylko turyści, ale przemysłowcy i dyplomaci w celach służbowych. W dobie coraz większej emancypacji okresu *Belle Epoque* Orient Expressem przemieszczały się także kobiety bez towarzystwa męskiego.

Pierwsza trasa pociągu przebiegała z Paryża do Istambułu (Konstantynopola) i liczyła 2880 km, wiodąc przez takie miasta jak Strasburg, Monachium, Wiedeń, Budapeszt, Bukareszt i Warzę. Do Istambułu pociąg dojeżdżał tylko dwa razy w tygodniu. Wybuch I wojny światowej spowodował skrócenie trasy, kończąc przejazd w Bukareszcie. Trasę w okresie funkcjonowania pociągu modyfikowano, na przykład poprzez drażenie tuneli kolejowych. Najbardziej znany to tunel pod przełęczą Simplon w Alpach, łączący Szwajcarskie Brig z włoskim Domodossola. Pierwszą nitkę tego tunelu zbudowano w roku 1906, następnie dodano w 1921 drugą. Obie biegną w linii prostej na przestrzeni niemal 20 kilometrów. Znacząco skróciło to czas przejazdu Orient Expressu, który początkowo wynosił 63 godziny [inzynieria.com/tunele/rankingi/57923,najdluzsze-tunele-kolejowe-w-europie, 26.05.2022]. Z czasem wyodrębniły się też trzy linie kursowania pociągu przez Europę.

Podróż składem jadącym z Istambułu znalazła znakomite odzwierciedlenie w literaturze popularnej, choćby w *Morderstwie w Orient Expressie* Agathy Christie z 1934 roku, która to książka, obok wątków sensacyjnych zawiera sporą dozę obserwacji obyczajowych. Zdarzeniem mającym wpływ na fabułę powieści Christie jest utknięcie pociągu w zaspach śnieżnych, co wydarzyło się naprawdę w roku 1929 w Turcji

i zainspirowało pisarkę. Morderstwa w Orient Expressie dokonano w rzeczywistości, ale dopiero rok po wydaniu książki. Pisarka, nawiasem mówiąc, nie stroniła od umieszczania akcji swych książek w pociągach (np. *Tajemnica Błękitnego Expressu*, *4.50 z Paddington* i inne).

Dokumentacje obrazowe kolei

Jak można się spodziewać, Orient Express został wielokrotnie udokumentowany w fotografii [www.atlasobscura.com/articles/an-illustrated-history-of-the-orient-express, 23.02.2022]. Posiada też bogatą ikonografię związaną z kampanią reklamową. Liczne materiały reklamujące linię utrzymane są w stylistyce czasów, w których powstawały. Są to przede wszystkim pocztówki i plakaty. Najsłynniejsza jest pierwsza reklama autorstwa najwybitniejszego plakacisty epoki Jules'a Chereta z 1888 roku. Warto w tym miejscu dodać, że kampanie reklamowe środków transportu wpisują się w odrębny dział historii sztuki plakatu, jaką jest plakat turystyczny, który wypracował własne środki ekspresji wizualnej.

Choć rola kolei żelaznej w rozwoju turystyki kulturowej jest ogromna, miała ona przede wszystkim znaczenie gospodarcze. Kolej była znakomitym źródłem inwestycji kapitału, przynoszącym niebagatelne zyski. Większość linii należała do prywatnych spółek, których akcje pojawiały się na giełdzie. Nie dziwi więc fakt, że traktowana jako dobrodziejstwo epoki bardzo szybko stała się popularnym tematem dzieł malarskich i fotograficznych. Nie do przecenienia są zdjęcia samych pociągów i infrastruktury kolejowej, ale i notacje z podróży pociągiem. Fotografie dokumentujące podróż w celach turystycznych mają najczęściej charakter archiwaliów pozostających w prywatnych zasobach. Obok sztabowych, pozowanych zdjęć z interesujących kulturowo miejsc, znacznie bardziej frapujące są fotograficzne rejestracje o charakterze rodzajowym, które powstawały jako nurt poboczny. Przykładem takim mogą być fotografie publikowane w internetowym magazynie *MonoVisions Black & White Photography Magazine* [monovisions.com/vintage-a-journey-with-the-orient-express-from-vienna-to-constantinople-1903/, 23.02.2022]². Uwieczniono na nich podróżującą, wieloosobową rodzinę i na podstawie tych ujęć możemy wyciągnąć wielorakie wnioski dotyczące tej kolejowej wyprawy. Początek podróży miał miejsce w Lohr am Main w kierunku Wiednia, gdzie rodzina przesiadła się do Orient Expressu i udała w drogę do Stambułu, zatrzymując w Bułgarii i w Rumunii³. W rumuńskim Giurgiu pasażerowie Orient Expressu

² Zdjęcia w większym wyborze opublikowano także na stronie <https://www.bygonely.com/german-family-trip-vienna-to-constantinople/> [23.02.2022]

³ Wiadomości te zawarte są na stronie <https://www.bygonely.com/german-family-trip-vienna-to->

przesiadali się bowiem na prom płynący przez Dunaj, a następnie w Ruse w Bułgarii wsiadali do mniej luksusowego pociągu, jadącego przez Warnę do Konstantynopola. Wspomniane fotografie rejestrują rodzinę nie tylko na tle zabytków, ale także wszystko to, co jej towarzyszyło - ówczesną ludność w odwiedzanych miejscowościach w Bułgarii i Turcji, bezpańskie psy na ulicach, pracę rolników i tym podobne komponenty ówczesnej rzeczywistości, wiele mówiące o społeczeństwie początku wieku (nie tylko europejskim) i panujących w nim relacjach. Zważywszy na koszty i trudności związane z samym fotografowaniem i uzyskaniem odbitek, nieporównywalne do realiów dzisiejszych, takie świadectwa robione z naturalnej potrzeby i ciekawości świata, utrwalania go w różnych aspektach są szczególnie cenne. Archiwalna fotografia z podróży jest więc niezgłębionym rezerwuarem wiedzy o przeszłości, a najbardziej wtedy, gdy dokumentując podróż mimochodem uwiecznia znacznie więcej niż obowiązkowe zabytki.

Zdjęcia tego typu utrwalają również kolej, którą fascynacja wciąż trwała i wydaje się, trwa do dnia dzisiejszego. Współcześnie fotografia kolei żelaznej w jej różnych odsłonach doczekała się sporej grupy entuzjastów, których aktywność widoczna jest na internetowych forach fanowskich tzw. fandomach, choć określenie to kojarzy się przede wszystkim z fantastyką. Ilość zamieszczanych na tych stronach zdjęć współczesnej i dawnej kolei jest imponująca i wyraźnie dowodzi, że istnieje mnóstwo podgatunków w tej dziedzinie fotografii. Funkcjonujące tam podgrupy tematyczne można wyodrębnić według różnych kryteriów⁴. Podstawowy podział, dokonany ze względu na charakter zdjęcia dzieli zasoby tych stron na fotografie reportażowe i artystyczne. Inny rodzaj podziału dokonany jest według kryterium tematycznego. Mamy zatem fotografie infrastruktury dworcowej, taboru kolejowego z wyszczególnieniem typów lokomotyw i pociągów, wnętrza przedziałów, itp. Opcje wyszukiwarki oferują także podział fotografii pod kątem kraju i regionu wstępowania, wreszcie autorów zdjęć. Jedną z ciekawszych możliwości wyszukiwania klasyfikuje zdjęcia według kryterium popularności, jeszcze inna według daty powstania. Szczególny rodzaj stanowią zdjęcia katastrof kolejowych.

Do klasyki gatunku zaliczyć można reporterskie zdjęcie katastrofy kolejowej na dworcu Montparnasse w Paryżu [pl.wikipedia.org/wiki/Katastrofa_kolejowa_na_Gare_Montparnasse, 23.02.2022]⁵. Doszło do niej 22 października 1895 roku. Pociąg relacji

constantinople/ [23.02.2022]

⁴ Podany tu adres strony internetowej jest przykładowy. Podobnych stron jest znacznie więcej. <https://www.facebook.com/groups/1444178385837290/> [23.02.2022]

⁵ Fotografia znajduje się w kolekcji Musée d'Orsay: https://www.musee-orsay.fr/en/collections/works-in-focus/photography/commentaire_id/accident-at-the-gare-de-louest-10773.html?tx_commentaire_pi1%5BpidLi%5D=847&tx_commentaire_pi1%5Bfrom%5D=844&cHash=e7a3cd5e1d [23.02.2022]

Granville – Paryż z impetem wjechał w ścianę dworca, przebił ją i wypadł przez duże dworcowe okno wraz ze składem 12 wagonów. Maszynista nie zdążył wyhamować. Pociąg pokonał ścianę grubości 60 cm. Na zdjęciu zrobionym przez anonimowego fotografa, który w tym czasie uwieczniał na kliszy fasadę dworca, widać wiszącą lokomotywę, która spadła na kiosk z gazetami z wysokości 10 metrów, przyczyniając się do śmierci pracującej tam kobiety. W wagonach było w sumie 131 osób, ale tylko kilkoro pasażerów w ciężkim stanie znalazło się w szpitalu. Zdjęcie przedstawiające katastrofę na dworcu Montparnasse opublikowano w czasopiśmie „La Nature”, a miejsce wypadku stało się obiektem zainteresowania ciekawskich [Richou 1895]. Spowodowało to konieczność reorganizacji ruchu w okolicy, a nawet posunięto się do tego, że za możliwość oglądania tego miejsca trzeba było uiszczyć opłatę. Lokomotywa po remoncie wróciła na tory, sprawcę wypadku ukarano więzieniem, a dwie fotografie wiszącego pociągu przeszły do historii. Pierwsze zdjęcie zarejestrowało wypadający pociąg, drugie moment tuż po zdarzeniu. Zdjęcia znajdują się obecnie w kolekcji Musée d'Orsay w Paryżu.

Publikacja zdjęcia spadającego pociągu rozpoczęła jego późniejszą karierę w pop kulturze. Fotografia ta, mająca już status kultowego zdjęcia, zaistniała jako dekoracja wielu pamiątkowych gadżetów, niekoniecznie związanych z kolejnictwem (na przykład zdobi pamiątki z Musée d'Orsay). Stała się inspiracją dla projektanta okładki płyty *Scrabbling at the Lock* holenderskiej grupy The Ex, wydanej w 1991 roku. Pojawiła się także na okładce płyty *Lean into It* amerykańskiej grupy Mr. Big. Doczekała się nawet przestrzennej repliki w muzeum kolejnictwa w brazylijskiej Caneli. Dynamiczną scenę przebijającego mur pociągu odtworzył Martin Scorsese w filmie *Hugo i jego wynalazek* [pl.wikipedia.org/wiki/Katastrofa_kolejowa_na_Gare_Montparnasse, 23.02.2022].

Katastrofa na Montparnasse, choć spektakularna, nie była jednak pierwszą kolejową kraksą we Francji. 8 maja 1842 roku w Meudon, na linii łączącej Wersal i Paryż rozpędzony skład uderzył w pierwszą lokomotywę (były dwie), w której złamała się oś. Intensywne rozbryzgi ognia przeniosły się na wagony. Spłonęło wówczas od 50 - 200 osób, wracających z ogrodów wersalskich, zamkniętych w przedziałach. Wagony, dostępne w ówczesnych pociągach bezpośrednio z peronu były zamykane ze względu na gapowiczów, dosiadających się tuż po wyruszeniu pociągu ze stacji. Katastrofa ta wstrząsnęła opinią publiczną i dała argument przeciwnikom kolei, określających ją jako „diabelski wynalazek”, negatywnie wpływający na człowieka. Niestety, nie istnieją zdjęcia wypadku, gdyż fotografia - wynalazek Daguerre'a z 1839 roku, nie była jeszcze w powszechnym użyciu. Znamy jedynie obraz katastrofy na podstawie rysunku anonimowego autora [en.wikipedia.org/wiki/Versailles_rail_accident#/media/File:Meudon_1842.jpg,

23.02.2022].

W pierwszych dekadach rozwoju kolei żelaznej pociągi budziły równocześnie fascynację i lęk. Wyrazem tego lęku może być słynna już reakcja kinomanów na projekcji filmu braci Lumière *Wjazd pociągu na stację w La Ciotat* (*L'arrivée d'un train à La Ciotat*). Premiera filmu odbyła się 28 grudnia 1895 roku. Film, nakręcony za pomocą kinematografu na taśmie filmowej 35 mm trwał 50 sekund i przedstawiał wjazd lokomotywy parowej na stację w mieście La Ciotat. Było to właściwie jedno ujęcie, kręcone w czasie rzeczywistym, które skutecznie wystraszyło publiczność. Widzowie siedzący najbliżej ekranu mieli z krzykiem opuszczać swe miejsca na sali kinowej. Jest to jednak informacja niepotwierdzona [M. Loiperdinger 2004]⁶. Biorąc pod uwagę nieodległe daty katastrofy w Gare Montparnasse i premiery filmu braci Lumière (8 października 1895 i 25 stycznia 1896 roku) nie dziwi przerażenie publiczności, choć film z perspektywy dzisiejszego widza jest całkiem niewinny i nie powinien budzić niepokoju.

Uwiecznianie kolei przez artystów wkrótce zaczęło być traktowane jako wyraz postępu współczesnych czasów. Uderzająca jest zbieżność ujęć malarskich i fotograficznych i to nie tylko pochodzących z tego samego okresu. Wymowa zdjęć i prac malarskich zaczyna być coraz bardziej urozmaicona. Wnętrze wagonu jest tematem obrazu Honore Daumiere'a *Wagon trzeciej klasy* z roku 1862. Wagony trzeciej klasy z drewnianymi ławkami, były przeznaczone dla ludzi biednych. Wagon w obrazie Daumiere'a jest zatłoczony. Nie wynika to tylko z cen biletów za jazdę w I klasie, zaporowych dla biedaków (choć wśród ówczesnych pasażerów 9 na 10 osób wybierało jazdę w gorszych wagonach), ale z powszechności kolei już w II połowie XIX wieku. Obraz Daumiere'a należy do grupy tych prac poświęconych kolei, które koncentrują się na społecznych aspektach tej tematyki. Takie podejście do tego zagadnienia pojawia się także coraz częściej i w fotografii.

Odrębna grupę reprezentują prace poświęcone dworcom. W XIX wieku w Paryżu istniało kilka dworców kolejowych: Gare du Nord, Gare de l'Est, Gare de Lyon, Gare d'Austerlitz, Gare Montparnasse, Gare Saint-Lazare [www.en-noir-et-blanc.com/les-gares-de-paris-p1-320.html, 23.02.2022]. Na fotografiach Paryża z tego czasu bywały one wielokrotnie uwieczniane [www.en-noir-et-blanc.com/les-gares-de-paris-p1-320.html, 23.02.2022]. Dworce paryskie malował Eduard Manet i Claude Monet. Dla impresjonistów hangary dworcowe były interesujące ze względu na unoszące się w ich przestrzeni dym i parę, buchające z lokomotyw parowych, specyficznie sączący się blask przez dachy ze

⁶ Na internetowej stronie tego wydarzenia czytamy: „Inni, m.in. teoretyk Benjamin H. Bratton, przypuszczali natomiast, że domniemana reakcja widowni mogła być spowodowana tym, że pomyliła ona projekcję filmu z prezentacją obrazu stworzonego za pomocą camera obscura, która wtedy była jedyną inną techniką, umożliwiającą wytworzenie naturalnego ruchomego obrazu na ścianie.”

zbrojonego szkła, które rozpraszały widmo światła białego. Były też symbolem industrializacji i postępu, co frapowało impresjonistów na równi z naturą. Wspomniane wcześniej podobieństwo ujęć malarskich i fotograficznych można dostrzec choćby na przykładzie obrazu *Dworzec Saint Lazar* Moneta z przypadkowym zdjęciem dworca King Cros, zrobionym przez miłośnika kolei i dostępnym w internecie pod adresem www.railwayblogger.com/old-railway-photos. To tylko jeden z wielu przykładów. Lektura bloga kolejowego, w którym zostało zamieszczone zdjęcie, daje pojęcie o charakterze pasji, jaką jest śledzenie historii kolei w jej różnorodnych odsłonach. Na blogu pojawiają się szczegółowe instrukcje jak fotografować poszczególne rodzaje lokomotyw i pociągów, podstrony dotyczące różnych aspektów kolei, itp. Wszystko to sprawia, że zdjęcia kolejowe zaczynają osiągać status samodzielnego gatunku.

Dziewiętnastowieczna kolej doczekała się także uwiecznienia w literaturze. Jej najsłynniejszym literackim opisem jest powieść *Bestia ludzka* (*La bête humaine*) Emila Zoli z 1906 roku. W dziele tym występuje lokomotywa, sugestywnie opisana przez pisarza, jak również środowisko kolejarzy scharakteryzowane z nie mniejszą wnikliwością. Zola, mieszkając niedaleko nowej linii kolejowej Paryż – Hawr często obserwował przejeżdżające pociągi, które z czasem stały się jego obsesją. Postrzegał rozwój kolejnictwa jako przejaw postępu, który uczyni ludzkość lepszą. Aby lepiej poznać opisywane środowisko, pisarz udawał się na dworzec w Batignolles, wgłębiał w arkana technologiczne związane z kolejnictwem, interesował się środowiskiem kolejarzy i ich pracą. Mimo dużej wiedzy na ten temat, żywił paniczny lek przez jazdą w tunelu, obawiając się zderzenia pociągów i zawalenia konstrukcji. W jego opisach zawartych w powieści pojawiają się motywy, które do złudzenia przypominają tak często oglądane na zdjęciach kolejowych puste równiny, przez które przejeżdża pociąg, samotne domy przy torach i postać przy przejeździe kolejowym [pl.wikipedia.org/wiki/Bestia_ludzka, 23.02.2022]. Motyw bezkresnej dali, urozmaiconej przejeżdżającym pociągiem możemy zobaczyć choćby na wspomnianym wcześniej blogu www.railwayblogger.com/old-railway-photos/, co jest kolejnym dowodem na wspólnotę motywów w malarstwie i fotografii. Po ten motyw sięgał także amerykański malarz Edward Hopper. W jego twórczości motyw pociągu, dworca, samotnej stacji pojawia się nader często (przykładem mogą być obrazy *The Railroad Sunset*, *Railroad Train*, *Railroad Crossing*, *House by the Railroad* i wiele innych).

W pracach malarskich, oprócz samego pociągu niezmiennie występuje motyw dworca kolejowego. Wielkie modernizujące się dziewiętnastowieczne miasta traktowały dworce kolejowe w sposób szczególny. Były one ich wizytówką, jak również firm kolejowych, które rywalizowały ze sobą na tak intratnym rynku, jakim stały się przewozy koleją żelazną.

Rozpoczyna się swoisty wyścig prywatnych inwestorów kto wybuduje większy i bardziej reprezentacyjny obiekt dworcowy. Budynki dworców przypominały wielkie bramy, do których z czasem dobudowywano wieże zegarowe. Posiadały we wnętrzu poczekalnie 1, 2 i 3 klasy. Paryski dworzec Saint Lazar należał do takich obiektów. W obrazie *Kolej żelazna* Eduarda Maneta widać co prawda tylko fragmentaryczne zarysy budynku jak i lokomotywy, bo wszędzie unoszą się kłęby pary, które były nieodłącznym kolorytem ówczesnych dworców. Obraz ten sugeruje jeszcze inny problem. Kolej jest tutaj symbolem postępu i właśnie w stronę lokomotywy, ukrytej za przesłoną białego obłoku pary zerka mała dziewczynka, z ciekawością chłonnego atrakcji małego dziecka, symbolizując pokolenie przyszłości.

Dziewiętnastowieczna architektura dworcowa jest świadectwem modnego stylu eklektycznego, ukrywającego jednak we wnętrzu nowoczesną, żeliwną konstrukcję. Zastosowanie żeliwa i modułowych elementów było w owym czasie przejawem nowoczesności. Tak zwana architektura inżynierska pojawia się najwcześniej właśnie w budownictwie związanym z koleją. Jej najsłynniejszym dziełem jest wiadukt Garabit (Viaduc de Garabit) w Masywie Centralnym we Francji, dzieło Gustave'a Eiffel'a i Léona Boyera, oddany do użytku w roku 1884. W trakcie budowy wiaduktu uwieczniano na fotografiach etapy jego powstawania, które można zobaczyć na stronie internetowej poświęconej tej inwestycji [www.garabit-viaduc-eiffel.com/spip.php?article37, 23.02.2022]. Fotografia posłużyła tu jako narzędzie dokumentujące. Wiadukt był niezwykle śmiałym przedsięwzięciem inżynierskim, w powodzenie którego wielu nie wierzyło. Gdy powstał, uznano go za symbol zwycięstwa myśli inżynierskiej nad naturą.

Na podobnych zasadach funkcjonuje kolej żelazna w obrazie Williama Turnera z 1844 roku *Deszcz, para, szybkość*. Mknący przez deszczowy, angielski krajobraz skład kolei żelaznej jest ledwie widoczny. Właściwie ukazany jest tylko fragment lokomotywy. Według ustaleń na obrazie przedstawiono most Maidenhead Railway, leżący na Tamizie pomiędzy Maidenhead i Taplow (kolejny przejaw ery industrializacji) [G. E. Finley 1999]. Rozpędzony pociąg jest odczytywany jako symbol nowych czasów, a przeciwstawione mu łódzie z pasażerami na rzece, jako odchodzące relikty epoki minionej.

Lecz wielu malarzy i fotografików zaczęło zwracać uwagę nie tylko na ten aspekt, ale i na specyficzną aurę dworców kolejowych. Tak odbierał je przedstawiciel malarstwa metafizycznego Giorgio de Chirico. W obrazie *Gare Montparnasse* z 1914 roku widnieje dworzec Montparnasse – ten sam, na którym wydarzył się opisany wcześniej wypadek. Tu pociąg jest ledwie widoczny na trzecim planie. I znów pojawiają się charakterystyczne kłęby dymu i pary, wyrzucane przez komin lokomotywy.

De Chirico namalował swój obraz w czasie gdy mieszkał w Paryżu. Dworzec Montparnasse powrócił w innej jego pracy, w *Melancholii odejścia* z 1916 roku. Temat dworców, podróży i odjazdów przewijał się ciągle w twórczości tego artysty, zawsze owiany aurą tajemniczości i nostalgii oraz specyficznej melancholii spowodowanej podróżą. De Chirico był bodaj pierwszym malarzem, który potraktował temat kolejowy nieco inaczej niż jako symbol postępu czy też pretekst do rozgrywek kolorystycznych. Zwrócił on uwagę na specyfikę miejsca, jakim jest dworzec. W jego obrazach ma on wymiar metafizyczny. Przestrzeń ta pozbawiona jest ludzi, a przecież mikrospołeczność dworcowa jest równie interesująca jak samo to miejsce. Podobny nastrój wyczuwalny jest w fotografii żydowskiego artysty międzywojnia Romana Vishniaka (*Stacja kolejowa Berlin Nordbahnhof* [culture.pl/en/gallery/selected-photographs-by-roman-vishniac-image-gallery, 23.02.2022]).

Przeglądając stare fotografie związane z koleją, napotkać można stosunkowo dużą ilość zdjęć, na których uwiecznieni są kolejjarze. Najczęściej pozują do ujęcia, oparci o lokomotywę [www.railpictures.net/photo/405175/, 23.02.2022], w służbowych bądź roboczych strojach. Kolej dawała dobry i pewny zarobek. Pracownicy kolei mogli liczyć na świadczenia socjalne, podobnie jak ich rodziny. Wzdłuż najpopularniejszych tras kolejowych zaczęły powstawać osiedla i miasteczka kolejowe. Tworzyły się korporacje kolejarskie, rządzące się własnymi prawami. Dzieci dziedziczyły zawód po rodzicach. Pracownicy przywiązywali się do stanowisk pracy i maszyn, na których pracowali. Pozują więc do zdjęć oparci o „swoją” maszynę, na swoim stanowisku pracy, dumni z wykonywanej funkcji. Ludzie zatrudnieni do obsługi pociągu mieli bardzo różny status. Najwyżej w hierarchii stała załoga pociągu: maszynista, później palacz. Niższą pozycję zajmowała obsługa dworca. Na wspomnianej stronie internetowej w zakładce *Railroaders* pojawiają się dawne i współczesne zdjęcia pracowników kolei [www.railpictures.net/album/1886/, 23.02.2022]. Różnica pomiędzy nimi polega przede wszystkim na bardziej reportażowym charakterze fotografii współczesnych.

Tendencje reportażowe, zauważalne są we teraźniejszych zdjęciach kolejowych również w innych podgrupach tematycznych. Choć nadal uprawiany jest rodzaj fotografii wydobywające industrialne piękno a nawet magię tego środka transportu, to przeważają fotografie o silnym zabarwieniu socjologicznym. Stanowią one znakomitą bazę badawczą dla wielu dziedzin nauki – od historii kolejnictwa i cywilizacji poczynawszy, poprzez historię architektury, obyczaju, turystyki, na szeroko rozumianych badaniach socjologicznych i antropologicznych skończywszy. Dla przykładu: analizując fotografię kolejową pod kątem historii architektury można wyróżnić tu zdjęcia samych dworców z ich charakterystyczną

zabudową, co jest znakomitym źródłem do badań nad architekturą dworcową. Biorąc pod uwagę czas rozkwitu kolei – XIX wiek, jest to najczęściej architektura historyzująca, ale dostrzec można coraz częściej, posuwając się w czasie ku współczesności jak wypiera ją coraz odważniej manifestujący się nurt inżynierski, oparty na demonstrowaniu żeliwnych konstrukcji już bez kostiumu historycznego. Interesujące jest także porównanie wyglądu obecnych dworców z ich niegdysiejszym stanem, często utrwalonym w zbiorowej pamięci⁷. Przykładem może być choćby zestawienie wielokrotnie przywoływanego w tym tekście dworca Montparnasse, który zapisał się w świadomości wielu obserwatorów zdjęć kolejowych (na przykład przez opisany tu słynny wypadek), z jego obecną, ultranowoczesną formą [paris1900.lartnouveau.com/paris14/gare_montparnasse.htm, 23.02.2022]. Warto w tym miejscu przywołać wydaną w Polsce w roku 2019 książkę Beaty M. Kowalczyk, *Tajemnica dworca Tokio. Społeczne konstruowanie przestrzeni we współczesnej Japonii*, traktującą o badaniach nad fenomenem dworca Sakariba w Tokio [B. M. Kowalczyk 2019]. Badania te wykorzystują zarówno metody stosowane w socjologii, jak i te, którymi posługuje się antropologia.

Fotografia umownie nazwana "kolejową" w swym szerokim spektrum tematycznym zawiera podgatunek łączący się mniej lub bardziej z turystyką kulturową. Współcześnie jednak znacznie trudniej go wyodrębnić niż można to było zrobić niegdyś. Stanowią go zdjęcia z podróży, rejestrowane często na tle szeroko rozumianej infrastruktury kolejowej. Współczesny kulturowy wojażer zlewa się bowiem z tłumem innych podróżujących na dworcach - molochach, rzadko też przemieszcza się koleją. Jego wyróżnikiem jeszcze do niedawna był bagaż, aparat fotograficzny bądź kamera, przewodniki, wygodny strój. W płynnej współczesnej rzeczywistości i te *signifiant* są nieoczywiste.

Dobrym przykładem tej ewolucji są zdjęcia kolejowe Witolda Jacykowskiego, profesora fotografii na wydziałach artystycznych polskich uczelni, od lat poświęcającego się tej tematyce [A. Giełdoń – Paszek 2015]. Kolekcja zdjęć kolejowych tego artysty rozrastała się w cykle z biegiem lat. Była pokazywana na różnych wystawach. Doczekała się kilku tekstów krytycznych⁸. Tworzą ją fotograficzne rejestracje zarówno miejsc, jak i ludzi, których można spotkać na dworcach, tych dużych i małych. Autor posiada niezwykle dar budowania narracji, przy jednoczesnym, obiektywnym ukazywaniu otaczającej rzeczywistości. Nie tworzy jej na nowo, a umiejętnie kadruje, by zobrazować współczesną

⁷ Na niektórych blogach internetowych można wręcz zobaczyć przenikające się z sobą zdjęcia nowych i starych dworców. <https://www.railwayblogger.com/great-western-railway-history/> [23.02.2022]

⁸ Cykl ten, ciągle kontynuowany przez Witolda Jacykowskiego, funkcjonował na wystawach w Polsce pod tytułami: *Jazda, Pociągi, Ballady kolejowe*.

polisemiczność wojażowania. Fotografie te znakomicie poddają się analizom badawczym zaproponowanym przez Gillian Rose, wpisując się w szeroki nurt badań nad wizualnością [G. Rose 2010].

Metody badawcze materiału wizualnego

W naukach społecznych proponowane są dwie metody badań materiałów wizualnych: w pierwszej wytwórcą jest sam badacz; w drugiej interpretuje on materiał już wytworzony [G. Penkowska 2017]. Taki materiał wizualny jest wykorzystywany na przykład we współczesnej etnografii, której dziedzina temu poświęcona określana jest jako etnografia wizualna [S. Pink 2009]. Opiera się ona na interpretacji subiektywnych rejestracji rzeczywistości, która choć traktowana jednostkowo, daje obraz praktyk kulturowych i społecznych danej grupy. Krótko mówiąc – zdjęcie jest obrazem społeczeństwa i jego zachowań, mimo swego subiektywnego charakteru. Inną metodą badawczą, osadzającą materiał wizualny w kontekście werbalnym, zaproponowali Günther Kress i Theo van Leeuwen [G. Kress, T. van Leeuwen 1996]. Ich metoda badawcza zakotwiczona jest w obszarze semiotyki społecznej. Zakłada ona wzajemne przenikanie dwóch sposobów komunikacji (werbalnej i wizualnej), których znaczenie zależy od umiejscowienia kulturowego. Wymowa obrazów może zatem być różna w zależności od kontekstu kulturowego - miejsca i czasu. Warto przypomnieć, że autorem podobnych spostrzeżeń był Pierre Bourdieu, które sformułował w artykule poświęconym społecznej roli fotografii [P. Bourdieu 2012]. Twierdził on, że system społeczny, polityczny i kulturowy wpływa na sposób obrazowania rzeczywistości.

Jednak to metoda proponowana przez Gillian Rose wydaje się być najbardziej uniwersalna zarówno dla socjologa kultury, historyka czy historyka sztuki. Ze względu na swój kontekst społeczny najbardziej koresponduje jednak z wyodrębnioną dziedziną jaką jest antropologia i socjologia obrazu [Krzysztof Olechnicki 2003]. Autorka uważa, że istotne jest nie tylko to, co przedstawione na obrazie, ale również sposób jaki na niego patrzymy. Sposób patrzenia związany jest z kontekstem społecznym. Od niego zależy tzw. typ wizualności. Ta konstatacja wydaje się być powtórzeniem tez przywołanych tu badaczy, co więcej jest formułowana intuicyjnie przez każdego refleksyjnego odbiorcę, jednak Rose konstruuje narzędzia badawcze, które skądinąd oczywistym wnioskom nadają nieoczekiwane głębsze znaczenie i porządkują je. Badaczka wyróżnia trzy obszary rozpatrywania obrazu, innymi słowy obszary tworzenia jego znaczenia: obszar wytwarzania obrazu; samego obrazu; odbioru (publiczności). Konsekwentnie każdy z tych obszarów poddawany jest analizie w zakresie trzech aspektów, nazwanych tu modalnościami:

technologicznej, kompozycyjnej, społecznej. A zatem w obszarze wytwarzania trzy wspomniane modalności powinny odpowiadać na pytania: czy ogólny efekt obrazu ma związek z użytą technologią (obszar wytwarzania - modalność technologiczna); czy sposób wytworzenia ma związek z efektem kompozycyjnym (obszar wytwarzania - modalność kompozycyjna); czy procesy społeczno – gospodarcze mają wpływ na charakter obrazów (obszar wytwarzania - modalność społeczna).

W obszarze obrazu uwzględniane są następujące zagadnienia: w zakresie modalności technologicznej – jak wygląda dostosowanie technologii do charakteru obrazu (obszar obrazu - modalność technologiczna); w zakresie modalności kompozycyjnej – jak kompozycja dostosowana jest do charakteru obrazu (obszar obrazu - modalność kompozycyjna); w zakresie modalności społecznej – jak wyglądają wzajemne zależności wpływu obrazu na odbiorcę i odbiorcy na charakter obrazu (obszar obrazu - modalność społeczna).

W obszarze odbioru analiza odpowiada na pytania: w modalności technologicznej – w jaki sposób technologia jest w stanie zdeterminować czy wręcz kontrolować odbiór (obszar odbioru – modalność technologiczna); w modalności kompozycyjnej – jak różne mogą być sposoby interpretacji tego samego obrazu (obszar odbioru - modalność kompozycyjna); w modalności społecznej – jak odbiór determinowany jest przez warunki, w jakich ogląda się obraz, tożsamość społeczną oglądających (obszar odbioru - modalność technologiczna). Zaletą metody Gillian Rose jest jej elastyczność. Można, a wręcz należy uwypuklić ten obszar znaczenia obrazu, który jest adekwatny do jego charakteru. Metoda znakomicie sprawdza się również w przypadku dawnej fotografii. Istnieje tu dodatkowy atut w postaci możliwości porównania zdjęć starych i nowych w zakresie tej samej tematyki, a nawet tożsamej ikonografii. Pojawia się jednak też trudność wynikająca często z niemożności oceny pewnych zjawisk z perspektywy współczesnej bez odwołania się do specjalistycznej wiedzy na przykład z zakresu historii techniki i technologii fotograficznych. W przypadku fotografii kolejowej w jej wąskim obszarze związanym z turystyką, cała jej istota sprowadza się nie tyle do zgłębiania kulturowego celu podróży, ale do analizy jej wizualnych desygnatów, by w efekcie dokonać konstatacji natury socjologicznej. A zatem nie tylko miejsce i cel, autor i sposób wytwarzania są przedmiotem dociekań, ale uświadomienie sobie przyczyny sprawiającej, że odbiorca postrzega fotografię w określony sposób.

Odnosząc się do przywołanych na początku tekstu zdjęć z podróży Orient Expressem należałoby skupić się więc nie na malowniczości i historycznym potencjale fotografowanych dworców, kolei i miejsc, lecz na uzmysłowieniu sobie co powoduje,

że taka nie inaczej dzisiaj je odbieramy, na determinantach tego odbioru i wzajemnych relacjach elementów przedstawionych w obrazie.

Analiza materiału fotograficznego

Analizując przywołane wcześniej zdjęcia z podróży Orient Expressem, odbytej w roku 1903 w obszarze wytwarzania, stwierdzamy że pochodzą ze starych negatywów (o czym wspomniał autor publikowanych w internecie odbitek) i stan tych negatywów jest nienajlepszy. Widać to po śladach rozkładającej się emulsji (zdjęcie *Bulgaria I*) czy też dużym ziarnie na sukniach kobiet (*Vienna, Early Morning on the Market*). Prezentowane fotografie wskazują na użycie prawdopodobnie aparatu miechowego z kasetami z materiałem światłoczułym, który mógł być przenoszony w podręcznym bagażu. Obiektyw używany przez autora zdjęć był zapewne standardowy. Nie widać w fotografiach ujęć szerokim kątem, ostrość jest ustawiona na centralny punkt kompozycji, pozostawiając nieostre brzegi kadru. Wada ta występuje w każdym zdjęciu i jest prawdopodobnie spowodowana przez obiektyw lub, co mniej prawdopodobne, fotografowaniem przy pełnym otworze przesłony. Z tego wynika zapewne mała głębia ostrości fotografii. W ujęciach portretowych postaci przy stole korzystano najprawdopodobniej ze statywu. Jednak dokładne ustalenia jakie obiektywy i sprzęt zostały użyte do wykonania tych fotografii, może stwierdzić tylko osoba biegła w zakresie historii technologii fotograficznych i przy dysponowaniu większą ilością informacji, których autor nie zamieścił w internetowej publikacji. Autor zdjęć zapewne interesował się fotografią i zabrał w podróż sprzęt, który pozwolił mu utrwalić nie tylko zabytki kultury, ale i zwykłych ludzi. Niedociągnięcia techniczne i zużycia emulsji nie są dzisiaj przeszkodą w ich odbiorze i nadają fotografiom charakter unikalnego zapisu z przeszłości.

Znacznie łatwiej jest ocenić w obszarze wytwarzania modalność kompozycyjną. Mamy tu bowiem do czynienia z ujęciami z bliska, niepozowanymi, w ruchu. Dzięki temu niektóre zdjęcia mają zdecydowanie charakter reportażowy. Autor fotografii musiał więc być szczególnie zainteresowany takim rodzajem zdjęć i wykorzystał potencjał jaki dawała przenośna kamera (jak wówczas nazywano aparat fotograficzny). Jest to tym bardziej cenne, że w owym czasie szczególnie modna była fotografia piktorialna wraz z całym arsenałem efektownych, malarskich ujęć. W prezentowanym zestawie 18 fotografii taki charakter ma zaledwie jedna (*Vienna, Early Morning on the Market*).

Najbardziej interesująca i decydująca o estetycznym odbiorze zdjęć jest analiza dokonywana w obszarze obrazu. Wśród poddawanych analizie 18 zdjęć z podróży Orient Expressem 5 zakwalifikować można jako, umownie tu nazwane, fotografie kolejowe *sensu*

stricto: Orient Express Budapest-Constantinople, Bulgaria I, Bulgaria II, The Friendly Conductor oraz *Leaving Romania. Railway station Baziaș*. Warto przeanalizować je pod kątem wartości zawartych w samej kompozycji obrazu. Mamy tu czynienia z otwartą organizacją przedstawionej przestrzeni kompozycyjnej. Na ogół autor zdjęć rejestruje trzy plany, lecz ustawienie ostrości na centralny punkt obrazu powoduje, że ta głębia zanika. W sposób być może niezamierzony wyłania się zatem główny motyw, o ostrych konturach, przyciągający uwagę widza. Obrazy są rejestracjami plenerowymi, wykonywanymi przy użyciu naturalnego oświetlenia. Odnosi się wrażenie, że panuje pogodny dzień, zapewne jesienny, sądząc po strojach osób zarejestrowanych na kliszy. Na ogół kompozycja fotografii jest statyczna, lecz sceny kolejowe dynamizuje diagonalny układ linii torów. W dwu przypadkach stykamy się z interesującymi portretami - przyjazny kolejarz został sportretowany na tle przypadkowej grupy mężczyzn, a dwóch chłopców bułgarskich na tle wagonów towarowych. Kolejarz i towarzyszący mu mężczyźni zostali uchwyceni jakby przypadkowo. Wśród licznych kolekcji starych zdjęć kolejowych portrety, nieraz całopostaciowe, pracowników kolei stanowią dość pokaźną grupę. Pracownicy kolei zazwyczaj pozują do fotografii. Wynika to nie tylko z kulturowego utrwalenia takiego typu rejestracji, ale również z prestiżu jaki łączył się z byciem pracownikiem kolei. Tutaj mamy sytuację odmienną. Z całą pewnością fotografia kolejarza w pełnym umundurowaniu w towarzystwie grupki mężczyzn i młodych chłopców zrobiona jest spontanicznie. Autor zdjęcia musiał podjąć szybką decyzję, że właśnie tak chce ich utrwalić. Druga, jakże często występująca sytuacja w fotografii kolejowej, i to zarówno na starych zdjęciach jak i tych robionych współcześnie, to moment wsiadania do pociągu. Taka czynność jest dobrym pretekstem do analiz natury socjologicznej. Stroje, rodzaj bagażu wiele mówią o statusie pasażerów. Niezmienna pozostaje sytuacja - tłoczenie się przed drzwiami pociągu. Zdjęcie zatytułowane *Orient Express Budapest-Constantinople* rejestruje właśnie takie zjawisko. Wymienione w obu fotografiach komponenty kompozycyjne jak: spontaniczność ujęcia, naturalne zachowania postaci nawet podczas pozowanych zdjęć (na fotografii z przyjaznym kolejarzem jedna z postaci się zasłania, co nadaje całości wymowę spontanicznej reakcji na sam fakt fotografowania) powodują, że obrazy te odbiera się jako bardzo naturalne, szczere, świetnie oddające klimat tej niezwyklej podróży.

Trzeci obszar proponowany w metodzie badawczej Gillian Rose - odbioru, sprowadza się przede wszystkim do analizy wrażenia wywołanego przez fotografie w korelacji z możliwościami zastosowanego tu sprzętu, charakteru kompozycji fotograficznej. Wreszcie z tym, co fotografie te mówią nam o społeczeństwie, które jest uwiecznione na zdjęciach, o infrastrukturze technologicznej, którą się posługuje, a nawet o samym ich autorze -

kim jest, jaki obraz świata starał się przedstawić i jaki z tego obrazu wynika stosunek jego samego do oddanej rzeczywistości. Bez wątpienia autor zdjęć lubił uwieczniać prawdę, choć nie stronił też od zdjęć pozowanych. Nie szuka jednak przejawów nędzy, niesprawiedliwości społecznej, czy nawet "malowniczej biedy", choć z taką zapewne musiał się zetknąć. Bułgarscy chłopcy w regionalnych strojach nie są reprezentantami zacofanego cywilizacyjnie świata. Nie wyczuwamy więc w tych obrazach sympatii lewicowych czy antykolonialnych. W 1903 roku, wtedy gdy powstawały owe fotografie, Bułgaria uzyskała już niepodległość, choć nie okrzepła jeszcze w swych granicach terytorialnych. Autor przedstawia oglądany świat bez podtekstów politycznych czy społecznych, choć ma inklinacje etnograficzne. Kolej na jego fotografiach jawi się jako środek transportu, ułatwiający poznawanie świata. Fotografie nie epatują pięknem malowniczej maszyny, jaką była lokomotywa parowa, nie są też wysublimowanymi ujęciami pełnymi przepychu wnętrza pociągu. Można je podsumować określeniem – relacje z podróży. Nie byłyby one jednak możliwe, gdyby nie cudowny środek lokomocji jakim w owym czasie była kolej. To ona jest drugoplanowym bohaterem tych zdjęć, choć nie zawsze ujawnianym.

Warto w tym miejscu zestawić te archiwalne fotografie, stanowiące pierwszy z brzegu przykład rejestrujący wyprawę koleją, ze współczesnymi, wspomnianymi już wcześniej cyklami Witolda Jacykowa. Oba cykle wpisują się w ten sam obszar tematyczny. Dzieli je oczywiście zaawansowanie technologiczne, lecz oba wiele mówią nie tylko o podróży koleją, ale o człowieku i jego środowisku. W pracach Jacykowa można doszukać się śladów przeszłości, maskowanej kostiumem nowoczesności (na przykład w budownictwie dworcowym). Trudno jednak stwierdzić, czy jego podróźni przemierzają się tropami kultury. I to też potraktować można jako swoiste *signum temporis*.

Wnioski

Perspektywa badawcza Gillian Rose użyta do analizy starych fotografii jest nieco inną propozycją spojrzenia na ten rodzaj dokumentacji turystyki kulturowej. W stosunku do tradycyjnych metod wykorzystywanych przez historię sztuki uwzględnia ona w większym stopniu aspekt społeczny i jego korelacje z technologią wykorzystaną przy tworzeniu obrazu. Przedmiotem analiz stają się także dokumenty fotograficzne, które niekoniecznie przedstawiają istotną wartość artystyczną (co jest warunkiem *sine qua non* historii sztuki), ale są świadectwem istniejącej w danym czasie ikonosfery, obyczaju, kultury technicznej. Przykładem takich dokumentów są zdjęcia poddane analizie w niniejszym tekście. Wpisuje się ona w coraz bardziej poszerzające się i przenikające pole badań interdyscyplinarnych stosowanych we współczesnej humanistyce. Przy okazji

analiza ta dowodzi, że zdjęcia tzw. kolejowe zawierają w sobie niewyczerpany potencjał możliwości interpretacyjnych, estetycznych i poznawczych, również dla historyka sztuki.

Bibliografia

- Bourdieu P., 2012, *Spółeczna definicja fotografii*, [w:] M. Boguni-Borowska, P. Sztompka (red.), *Fotospółczęństwo. Antologia tekstów z socjologii wizualnej*, Wydawnictwo Znak, Kraków, s. 238-264
- Finley G. E., 1999, *Angel in the Sun: Turner's vision of history*, London, s. 138-140
- Giełdoń – Paszek A., 2015, *Praktyczne zastosowanie metody interpretacji materiałów wizualnych wg Gillian Rose w analizie cyklu fotograficznego Witolda Jacykowa "Jazda"* [w:] D. Rymar, W. Jacyków (red.), *Obraz – między realnością a wirtualnością, refleksją a praktyką artystyczną*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, s. 108-117
- Kemp W., 2014, *Historia fotografii. Od Daguerre'a do Gursky'ego*, tłum. M. Bryl, Universitas, Kraków
- Kowalczyk B. M., 2019, *Tajemnica dworca Tokio. Spółeczne konstruowanie przestrzeni we współczesnej Japonii*, Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa
- Kress G., van Leeuwen T., 1996, *Reading images. The grammar of visual design*, USA and Canada
- Loiperdinger M., 2004, *Lumière's Arrival of the Train: Cinema's Founding Myth*. „Moving Image: The Journal of Association of Moving Image Archivists”, Vol. 4, nr 1, ss. 89-11, https://pl.wikipedia.org/wiki/Wjazd_poci%C4%85gu_na_stacj%C4%99_w_La_Ciotat [23.02.2022]
- Olechnicki K., 2003, *Antropologia obrazu. Fotografia jako metoda, przedmiot i medium nauk społęcznych*, Oficyna Naukowa, Warszawa
- Penkowska G., 2017, *Interpretacja materiałów wizualnych w badaniach naukowych*, "e-mentor" nr 1(68) <http://www.e-mentor.edu.pl/artukul/index/numer/68/id/1287> [23.02.2022]
- Pink S., 2009, *Etnografia wizualna. Obrazy, media, i przedstawienie w badaniach*, tłum. M. Skiba, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, seria Cultura, Kraków
- Richou G., 1895, *L'Accident de la Gare Montparnasse*, "La Nature", No. 1171, s. 24, <http://cnum.cnam.fr/CGI/fpage.cgi?4KY28.45/0373/100/556/0/0> [23.02.2022]
- Rose G., 2010, *Interpretacja materiałów wizualnych. Krytyczna metodologia badań nad wizualnością*, tłum. E. Klekot, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa
- Rouille A., 2007, *Fotografia. Między dokumentem a sztuką współczesną*, tłum. O. Hedemann, Universitas, Kraków

Źródła internetowe

- www.pbs.org/wgbh/buildingbig/wonder/structure/garabit_viaduct.html [26.05.2022]
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_Transsyberyjska [26.05.2022]
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Orient_Express [26.05.2022]
- <https://inzynieria.com/tunele/rankingi/57923,najdluzsze-tunele-kolejowe-w-europie> [26.05.2022]
- <https://www.atlasobscura.com/articles/an-illustrated-history-of-the-orient-express> [23.02.2022]
- <https://monovisions.com/vintage-a-journey-with-the-orient-express-from-vienna-to-constantinople-1903/> [23.02.2022]
- <https://www.bygonely.com/german-family-trip-vienna-to-constantinople/> [23.02.2022]
- <https://www.facebook.com/groups/1444178385837290/> [23.02.2022]
- <https://www.musee-orsay.fr/en/artworks/accident-gare-de-louest-aujourd'hui-gare-montparnasse-le-22-octobre-1895-104934> [23.02.2022]
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Katastrofa_kolejowa_na_Gare_Montparnasse [23.02.2022]

https://en.wikipedia.org/wiki/Versailles_rail_accident#/media/File:Meudon_1842.jpg.
[23.02.2022]
www.en-noir-et-blanc.com/les-gares-de-paris-p1-320.html [23.02.2022]
https://pl.wikipedia.org/wiki/Bestia_ludzka [23.02.2022]
www.garabit-viaduc-eiffel.com/spip.php?article37 [23.02.2022]
<https://culture.pl/en/gallery/selected-photographs-by-roman-vishniac-image-gallery>
[23.02.2022]
<https://www.railpictures.net/photo/405175/> [23.02.2022]
<https://www.railpictures.net/album/1886/> [23.02.2022]
<https://www.railwayblogger.com/great-western-railway-history/> [23.02.2022]
paris1900.lartnouveau.com/paris14/gare_montparnasse.htm [23.02.2022]

Railway - an inseparable element of cultural tourism and its visual documentation. History and contemporary research perspectives

Abstract: The invention of the railway significantly influenced the shape of cultural tourism. Since its inception, the railway was also an interesting topic for photographers and painters. A certain thematic and compositional convergence can be observed in both of these areas. Today, there is a large community of photographers interested in this subject. This is evidenced by the numerous blogs and websites containing old and new photos related to rail and rail travel. These photos can be divided according to various criteria: thematic, chronological, aesthetic (showing the beauty of railways or reporting). They served as the starting material for these considerations. Railway photography is also a great research area for historians, sociologists, anthropologists and researchers of cultural tourism. As part of the study of visual culture, a good method of analysis seems to be the method proposed by Gillian Rose, published in the publication entitled *Visual Methodologies: An Introduction to Researching with Visual Materials*. It focuses primarily on the person of the recipient of the photo and the elements determining the reception. This article analyzes old photos from the Orient Express journey, posted on the website of the photography magazine, with this method.

Keywords: railway; research methods of the photographic image; cultural tourism; history of photography