

Dekonstrukcja „nie-miejsca” w *Żółtej Strzale* Wiktora Pielewina

MAGDALENA OCHNIAK

Uniwersytet Jagielloński
magdalena.ochniak@uj.edu.pl

Wprowadzenie

Motyw wędrowki, podróży czy też drogi jest jednym z najstarszych toposów obecnych w literaturze od tysiącleci, by wymienić chociażby *Odyseję* czy *Księgę Wyjścia*. Jak przypomina historyk i teoretyk literatury Wojciech Tomasik: „literatura od wieków sięgała po metaforę drogi, usiłując wyrazić trudy ludzkiego bytowania. [...] Droga, podróż, peregrynacja, w różnych ujęciach kompozycyjnych i tonacjach stylowych, symbolizowały człowieka, którego życie jest uporczywym dążeniem do odległych lub nieosiągalnych celów” (Tomasik 2007: 18).

Droga, którą bohaterowie fizycznie pokonują, bywa niejednokrotnie obrazem wykorzystywanym do wyrażania w utworze literackim problematyki bycia doświadczonym przez los czy też przeżywania własnej drogi życiowej w kontekście przeszkód i wyzwań, dzięki którym człowiek się doskonali. Symbolicznie nacechowane są zwłaszcza dwa punkty tej drogi: jej początek i koniec, traktowane jako miejsca dostrzegalnej metamorfozy bohatera, który dojrzewa, staje się mądrzejszy, zdobywa jakieś ważne umiejętności lub odzyskuje coś, co wcześniej utracił.

Na przestrzeni wieków ludzie przemierzali i tę dosłowną, i tę metaforyczną drogę za pomocą coraz to doskonalszych środków lokomocji. Z biegiem czasu piesze wędrowki zastąpiły podróże pojazdami ciągniętymi przez zwierzę-

ta, a następnie funkcję koni przejęły te mechaniczne. Wraz z rozwojem techniki – zarówno w świecie rzeczywistym, jak i w fikcyjnym, literackim uniwersum – pojawiła się kolej żelazna. Jak nie bez racji zauważa cytowany już polski badacz: „w latach 40. XIX w. literatura odkryła kolej. I wkrótce przekonała się, że scenerię dróg żelaznych można wykorzystać do mówienia o kondycji ludzkiej” (Tomasik 2007: 17). Wtórzuje mu Tadeusz Klimowicz, twierdząc, że pojawienie się lokomotywy parowej otworzyło nowy rozdział w filozoficzno-artystycznych dziejach podróży: „wędrówkę w nieznaną, wędrówkę bez celu zastąpił precyzyjny rozkład jazdy, wykluczający najczęściej element przygody i ryzyka” (Klimowicz 1992: 55). W świadomości autorów i czytelników pociągi są więc obecne od ponad stu pięćdziesięciu lat, czyli wystarczająco długo, by na trwałe wejść do palety motywów literackich, lecz zarazem nie na tyle długo, by wyczerpać kryjący się w nich potencjał.

Topos pociągu – czy też konkretniej, kolei żelaznej – był przez dziesięciolecia i nadal pozostaje motywem niezwykle nośnym i popularnym w literaturze rosyjskiej. Można tu wymienić długą listę utworów: lirykę Wiktora Niekrasowa (*Kolej żelazna* 1864), Aleksandra Błoka (*Na kolei* 1910) czy Borysa Pasternaka (*W porannych pociągach* 1943; *Doktor Żywago* 1957), prozę Lwa Tołstoja (*Anna Karenina* 1887; *Sonata Kreuzerowska* 1889), Borysa Pilniaka (*Nagi rok* 1921), Leonida Leonowa (*Złodziej* 1928), Andrieja Płatonowa (*W świecie pasji i piękna* 1937; *Powrót* 1946), Władymira Nabokowa (*Maszeńka* 1926; *Splendor* 1932), Wieniedikta Jerofiejewa (*Moskwa–Pietuszki* 1970), Saszy Sokołowa (*Szkola dla głupków* 1984), Anatolija Pristawkina (*Nocowała ongi chmurka złota* 1987) czy Natalii Kluczariowej (*Wagon: Rosja* 2008). Wskazać można tutaj jeszcze wiele utworów, również z literatury polskiej¹ i światowej². W poetyce licznych, klasycznych już, dzieł pociąg to jednak nie tylko podstawowy środek lokomocji, lecz także miejsce akcji oraz – a może przede wszystkim – metafora ludzkich losów.

Od momentu, gdy kolej żelazna zagościła na ziemiach rosyjskich i w tejże literaturze, zmieniało się podejście do niej, a wraz z nim spektrum przed-

¹ Spośród licznych tekstów można tu wymienić następujące: *Listy z podróży do Ameryki* Henryka Sienkiewicza (1876), *Szalona lokomotywa. Sztuka bez tezy w dwóch aktach z epilogiem* Stanisława Ignacego Witkiewicza (1923), *Parowóz* Władysława Broniewskiego (1946), *Dworzec w Monachium* Stanisława Dygata (1973) i inne.

² Należą do nich choćby: *Bestia ludzka* Emila Zoli (1890), *W tunelu* Franza Kafki (1917), *Pociągi pod specjalnym nadzorem* Bohumila Hrabala (1965), *Pociąg śmierci* Alistaira MacLeana (1989), *Alef* Paulo Coelho (2010) i inne.

stawień z nią kojarzonych. W wielu utworach można dostrzec obawę przed gwałtownie następującym rozwojem techniki, symbolizowanej przez hałaśliwy parowóz (łączony nieraz z nieczystą, diabelską siłą), ale i zachwyt nad geniuszem człowieka, który stworzył tak doskonały mechanizm, pomagający pokonywać rozległe przestrzenie. Czasem kojarzono również pociąg z narodzinami ruchów rewolucyjnych czy machiną propagandową; pojawiały się też pociągi, pod których kołami ginęli bohaterowie, widmo śmierci nadciągało także wraz z pancernymi składami lat wojennych i eszelonami, wiozącymi transporty zesłańców. Topos pociągu, jak się wydaje, nigdy nie był w literaturze rosyjskiej motywem neutralnym semantycznie.

Żółta Strzała – przestrzeń i figuratywność

Daleki od wspomnianej neutralności jest topos pociągu występujący w *Żółtej Strzale* Wiktora Pielewina (2007). W tym utworze pociąg nie jest wyłącznie miejscem akcji, środkiem transportu, pełniącym jedynie rolę rekwizytu, dekoracją, na tle której rozgrywa się wartka intryga (jak chociażby u Agaty Christie w *Morderstwie w Orient Expressie*). Utwór można bowiem określić mianem rozbudowanej metafory (lub gry z konwencją), a zamiast utrwalonej nazwy gatunkowej **opowieść**, użyć raczej terminu **przypowieść filozoficzna**. Na poziomie fabularnym w tekście zostaje bowiem zrelacjonowany krótki epizod z życia młodego człowieka o imieniu Andriej, zaś na poziomie sensów naddanych jest to opowieść o sensie życia i wpływie człowieka na własny los³.

Tytułowa *Żółta Strzała* jest pociągiem pędzącym od niepamiętnych czasów przed siebie ze wschodu na zachód po nieznanym szlaku kolejowym. Skład jest tak długi, że nie widać jego początku ani końca. Bohater stwierdza to, stojąc na dachu pociągu: „Nie było widać ani początku ani końca [...] – linia wagonów wyginała się kilka razy w polu widzenia i dochodziła w obie strony do horyzontu” (Pielewin 2007: 217). *Żółta Strzała* nawiązuje swoją nazwą do – kursującego od lat trzydziestych XX wieku aż do czasów obecnych – nocnego pociągu „Czerwona strzała” (na trasie Petersburg–Moskwa–Petersburg), w dziejach Rosji wyjątkowego – urósł on bowiem przez lata do rangi symbolu

³ Warto podkreślić, że imię głównego bohatera, Andriej, można traktować jako znaczące, bowiem greckie *aner* oznacza „człowiek, mężczyzna, taki jak mężczyzna”. Andriej może być więc traktowany jako symboliczny przedstawiciel całego rodzaju ludzkiego.

państwa rosyjskiego. Jednak o ile do tego realnie istniejącego pociągu pasażerowie na petersburskim dworcu mogli wsiąść i opuścić go po dziesięciu godzinach nocnej jazdy⁴, o tyle pociąg, którym podróżują bohaterowie Pielewina, nie ma znanego miejsca odjazdu, czasu podróży, przystanków czy stacji docelowej. Nie wiemy, skąd wyruszył i dokąd zmierza; brak także wiedzy o tym, jak długo trwa podróż.

Co więcej, w wypadku tego utworu czytelnik nie od razu orientuje się co do tych nietypowych właściwości miejsca akcji. Przestrzeń pociągu w utworze Pielewina nie jest bowiem „dana” w całości – wyłania się z opisu powoli, wraz z pojawianiem się kolejnych szczegółów topograficznych. Narracja prowadzona jest tak, by nie wyjawiać od początku najważniejszego detalu poetyki utworu⁵ (typ przestrzeni, typ postaci i tym podobnych). Jego poznanie, następujące nieraz dopiero po zakończeniu lektury, demontuje i rozbija obraz utworu misternie złożony w toku narracji w świadomości czytelnika.

W opowieści *Żółta Strzała* autor początkowo lokuje zarówno bohatera, jak i odbiorców w przestrzeni nienacechowanej. Jakby skąpiąc rozbudowanego opisu miejsca, niczym rysownik, kilkoma pociągnięciami ołówka daje ledwie zarys miejsca, w którym rozgrywa się akcja. Andriej budzi się rano, z korytarza dobiegają go głosy osób stojących w kolejce do łazienki, na sąsiedniej kanapie pochrapuje współlokator. Bohater po porannej toalecie idzie na śniadanie, zajmuje miejsce przy oknie, przy tym samym, co zawsze, restauracyjnym stoliku. Tak skąpym opisem miejsca akcji pisarz zwodzi wyobraźnię czytelnika. Można odnieść wrażenie, że to rzeczywistość rosyjska lat dziewięćdziesiątych XX wieku, a postać funkcjonuje w przestrzeni typowego postsowieckiego mieszkania komunalnego ze wspólną kuchnią i łazienką oraz poszczególnymi pokojami zamieszkanymi przez kilku niespokrewnionych lokatorów.

Dopiero zdarzenie opisane pod sam koniec drugiego z trzynastu rozdziałów, które staje się punktem zwrotnym w życiu bohatera, pokazuje czytelnikowi, że błędnie rozpoznał miejsce akcji. Andriej, wiedziony dziwnym impulsem, idzie bowiem z wizytą do swojego przyjaciela Chana i zadaje mu

⁴ Podobnie ma się rzecz w wypadku podróży najdłuższą linią kolejową na świecie, czyli Koleją Transsyberyjską: podróżny dociera na miejsce przeznaczenia po sześciu dniach, pokonując ponad dziewięć tysięcy kilometrów oraz osiem stref czasowych.

⁵ Jest to chwyt niejednokrotnie wykorzystywany przez Pielewina w innych utworach prozatorskich z lat dziewięćdziesiątych XX wieku, takich jak *Samotnik i Sześciopalczy* (1990), *Nika* (1992), *Zygmunt w kawiarni* (1993) czy *Życie owadów* (1993).

proste pytanie dotyczące monotonii ich życia: „Myślałeś kiedyś o tym, gdzie się podziało ostatnich pięć lat?” (Pielewin 2007: 178). Po tych słowach Andrieja, Chan brutalnie chwyta go za kołnierz, gwałtownie nim potrząsa, jakby chciał go obudzić z głębokiego letargu i odpowiada pytaniem na pytanie: „Gdzie jesteście? Co teraz słyszysz? [...] Co to jest żółta strzala?” (Pielewin 2007: 179) i odwraca Andrieja twarzą do okna. Ów, spojrzawszy w tamtą stronę, widzi korony drzew przesuwane się za oknem z szaleńczą prędkością i wtedy nagle przypomina sobie: „Żółta Strzala to pociąg, który zmierza do zrujnowanego mostu. Pociąg, którym jedziemy” (Pielewin 2007: 180). Od tej pory Andriej staje się jednym z niewielu podróżujących pociągiem ludzi, którzy posiadli tajemnicę swojego istnienia, a w zasadzie odzyskali utraconą wiedzę na ten temat. Co ważne, rozdziały numerowane są wstecznie: od dwunastego do zerowego, a zabieg ten przypomina odliczanie do startu lub do oczekiwanej na końcu katastrofy.

Pociąg jako nie-miejsce

Posiłkując się terminologią teoretycznoliteracką, aby nazwać przestrzeń pociągu, w której rozgrywają się wydarzenia tej powieści, z powodzeniem można użyć terminu **nie-miejsce** zaproponowanego przez Marca Augé (2010). Ów francuski antropolog kultury stwierdza, że jedną z podstawowych właściwości użytkownika nie-miejsca jest utrata tożsamości:

Podczas gdy to tożsamość jednych i innych tworzyła „miejsce antropologiczne” – poprzez wspólnotę języka, punkty orientacyjne w krajobrazie, niepisane reguły *savoir-vivre*’u – nie-miejsce tworzy tożsamość podzielaną pasażerów, klientów, niedzielnych kierowców. [...] Przestrzeń nie-miejsca pozbawia tego, kto do niej wkracza, zwykłych uwarunkowań. Jest już tylko tym, co przeżywa pasażer, klient, kierowca. [...] Przestrzeń nie-miejsca nie tworzy ani szczególnych tożsamości, ani relacji, lecz samotność i podobieństwo (Augé 2010: 69-71).

Bohater powieści Pielewina istotnie czuje się samotny w świecie, którego właściwości na powrót odkrył. Uświadomiwszy sobie, że rozpędzony pociąg zmierza w stronę zburzonego mostu, szuka sposobu, by wysiąść z niego, zanim ten rozbije się na dnie przepaści. Andriej nie zdaje sobie początkowo sprawy z tego, w jak osobliwej przestrzeni funkcjonuje. Przestrzeń ta zawłaszczyła życie

człowieka, przeistoczyła go w „pasażera”, hipnotyczny stukot kół odebrał mu jasność myślenia. Ekspansja tego nie-miejsca jest tak znacząca, że tematyka pociągowo-kolejowa przenika, zawłaszcza, infekuje także inne elementy rzeczywistości i dyskursy, zmienia rzeczywistość w dziwny surrealistyczny kolejowy amalgamat.

Narrator, opisując niebo widoczne z okien pociągu, stwierdza: „ranek był pochmurny – zamiast nieba w górze wisiła równa szara płaszczyzna, podobna do sufitu w korytarzu, tylko bez otworów wentylacyjnych” (Pielewin 2007: 231). Pasażerowie pociągu kibicują oczywiście piłkarskiej drużynie Lokomotiw, śpiewają piosenkę kultowej rosyjskiej grupy rockowej Akwarium pod znamienym tytułem *Płonący pociąg*, czytają tom wierszy Borysa Pasternaka *W porannych pociągach* lub gazetę „Kolej”, piją wódkę o nazwie Kolejowa specjalna, zaś obraz wybitnego radzieckiego malarza z pierwszej połowy XX wieku, Aleksandra Dejneki, zatytułowany *Przyszli lotnicy*, zyskuje w utworze miano *Przyszli kolejjarze*. Z głośników w przedziałach i na korytarzach słychać ponadto wiersze⁶, piosenki⁷ i audycje o tematyce kolejowej.

Zgoda na tę dysfunkcyjną rzeczywistość, a raczej jej niema akceptacja, powoduje, że człowiek przeistacza się w pasażera. Zapomina, że można żyć inaczej. Tę właściwość Chan, przyjaciel Andrieja, wyjaśnia w następujący sposób:

Po prostu na jakiś czas stałeś się pasażerem. [...] Normalny pasażer [...] nigdy nie rozpatruje siebie w charakterze pasażera. Albowiem jeśli o tym wiesz, to już nie jesteś pasażerem. Im nigdy nie przyjdzie do głowy, że z tego pociągu można wysiąść. Dla nich nie istnieje nic, prócz pociągu. [...] Nie rozumieją nawet tego, że jadą pociągiem. [...] Przestali słyszeć nawet stukot kół. [...] Zapamiętaj sobie: kiedy człowiek przestaje słyszeć stukot kół i zgadza się jechać dalej, staje się pasażerem (Pielewin 2007: 181-183).

Bohaterowie opowieści tracą więc człowieczeństwo na rzecz bycia pasażerami, którym jest wszystko jedno, w jakich warunkach mieszkają i jaka czeka ich

⁶ Wiersz dobiegający z głośników brzmi następująco: „W piotrogrodzki ranek, deszczami zamglony/ Hen donikąd odjeżdżały eszelony” – jest to przeróbka jednego z utworów Aleksandra Błoka.

⁷ W wagonie restauracyjnym muzyka odtwarzana jest z kasety; na jej końcu nagrany jest urywający się w połowie *Bridge Over Troubled Waters* duetu Simon & Garfunkel. Przerwana w połowie piosenka o moście nad wzburzoną wodą brzmi jak złowroga przepowiednia dalszych losów „mieszkańców” pociągu.

przyszłość; rezygnują z prawa do własnej przestrzeni na rzecz bytowania w przestrzeni wspólnej, a zatem niczyjej. Rosyjska badaczka, Tatiana Markowa (2004), oceniając sposób kreowania świata w utworach Pielewina, stwierdza, że typowym dla niego zabiegiem jest konstruowanie „antyprzestrzeni”. Zdaniem Markowej, świat tekstów Pielewina zbudowany został według tego samego schematu z typowych, choć zmieniających się, wariantywnych detali. Podstawowymi elementami konstrukcyjnymi tego świata są obrazy-koncepty: „klatka” (cela, więzienie, ślepy zaułek) oraz „korytarz” (tunel, winda, szyb, metro, podziemie). Połączone ze sobą, tworzą zamkniętą, wyraźnie ograniczoną (obrysowaną) liniami zakazów nieludzką „antyprzestrzeń” bez wyjścia (Markowa 2004: 45).

Ruch, kojarzony zazwyczaj z pociągiem, jest tu w istocie bezruchem. Nie ma więc w tym wypadku zastosowania teza Michela Foucaulta, który w eseju o heterotopiach pisał: „pociąg jest niezwykłą wiązką relacji, ponieważ jest czymś, dzięki czemu można się przemieszczać, czymś przez co można przejść z jednego punktu do drugiego, i jest też czymś, co przejeżdża [obok nas – M.O.]” (Foucault 2005: 119-120). Tutaj podróż pociągiem nie jest zapowiedzią rychłej zmiany, lecz raczej gwarancją powtarzalności i monotonii. Można nawet odnieść wrażenie, iż ów pociąg porusza się po torach, które są zamkniętym kołem opasującym świat.

Wspólna, niczyja, tymczasowa, tranzytywna przestrzeń, za jaką zwykle się uważa wagon pociągu, tutaj nabiera cech przestrzeni statycznej. Pasażerowie tę przestrzeń oswajają, udomawiają, zamieszkują (zachowując, rzecz jasna, hierarchię obowiązującą „na łędzie”). Są tu więc – jak lepsze i gorsze dzielnice w miastach – wagony, w których mieszkają ludzie z różnych warstw społecznych. Znajdują się też w pociągu wagony ekskluzywne, gdzie mieszczą się tylko trzy przedziały, a każdy z nich ma osobną wannę, oraz wagony, gdzie niebezpiecznie się pojawić nawet za dnia:

[...] z każdym wagonem na wschód korytarze „miejscówek” robiły się coraz bardziej zapuszczone, a zasłonki oddzielające nabite ludźmi pomieszczenia od przejścia – coraz brudniejsze i brudniejsze. W tych okolicach było niebezpiecznie nawet rano. Czasem musieli przelazić przez pijanych albo ustępować drogi tym spośród nich, którzy nie zdążyli jeszcze paść i zasnąć (Pielewin 2007: 193).

W tej, zdawałoby się, za ciasnej na wszystko, zbyt ograniczonej przestrzeni pociągu ludzie żyją, pracują, oddają się rozrywkom, zakładają rodziny, swój przedział nazywają „domem”. Ruch pociągu nie generuje tu jednak żadnych

pozytywnych metamorfoz. Monotonia życia wewnątrz pociągu jest zaprzeczeniem jego podstawowej idei: przyspieszenia, usprawnienia podróżowania, tymczasowości i etapowości podróży, przemieszczania się jako dynamiki przynoszącej zmianę. Co więcej, w trakcie lektury odnosi się wrażenie, że im dłużej i szybciej przemieszcza się pociąg, tym większa stagnacja panuje w środku.

Uciec z pociągu Pielewina

Dla Andrieja od chwili, gdy poznaje prawdę o egzystencji w pociągu i zbliżającej się katastrofie, najważniejszym celem staje się jego opuszczenie. Bohater mówi sam do siebie: „chcę wysiąść z tego pociągu żywy. Wiem, że to niemożliwe, ale tego chcę, bo chcieć czegoś innego to po prostu szaleństwo” (Pielewin 2007: 198).

Temu celowi podporządkowuje Andriej wszystkie swe działania: wyskoczyć z pędzącego pociągu nie jest bezpiecznie, możliwość zatrzymania go nie wydaje się realna, a drzwi, przez które – jak by się wydawało – można pociąg opuścić, są ciągle zamknięte, zaś klucza pilnie strzeże konduktor. Nawet śmierć nie jest wystarczającym powodem dla otwarcia drzwi pociągu: w tym wypadku pogrzeb człowieka przybiera osobliwą formę, bo oto zwłoki są rytualnie wyrzucane z okna. Ta dość makabryczna procedura wyraźnie kategoryzuje przestrzeń po „tej” i „tamtej” stronie okna. Tu – w pociągu – jest życie, tam – za oknem – śmierć.

W tym przekonaniu utwierdza bohatera rozmowa matki z dzieckiem, usłyszana przypadkowo przez Andrieja, stojącego na korytarzu i obserwującego tłum żałobników uczestniczących w pogrzebie:

— Mamo – spytała nagle – co tam jest?

— Gdzie tam? – zapytała mama.

— Tam – powiedziała dziewczynka i stuknęła pięścią w szybę.

— Tam-tam – z pogodnym uśmiechem odrzekła mama.

— A kto tam jeszcze jest?

— Są tam jeszcze bogowie i duchy – powiedziała mama – ale nikt ich nigdy nie widział.

— A ludzie tam nie żyją? – spytała dziewczynka.

— Nie – odparła mama. – Ludzie tam nie żyją. Ludzie tam jadą w pociągu.

— A gdzie jest lepiej – spytała dziewczynka – w pociągu czy tam?

- Nie wiem – rzekła mama. – Nie byłam tam.
- Ja chcę tam – oznajmiła dziewczynka i postukała palcem w szybę.
- Cierpliwości. Matka westchnęła gorzko. – Jeszcze tam trafisz (Pielewin 2007: 202).

Dziewczynka, która jeszcze nie zmieniła się w pasażerkę, zadawszy proste, naiwne, dziecięce pytanie, co jest po „tamtej” stronie, dowiaduje się, że „tam” nie ma życia, jest tylko śmierć. W przywołanym cytacie ważne jest jednak to, że pasażerami ludzie się nie rodzą, lecz stają się nimi z biegiem czasu. Monotonność życia zmusza ich do tej przemiany.

Warto też zwrócić uwagę, jak opisywany jest w omawianym utworze typowy widok rysujący się za oknami pociągu:

[...] o kilka metrów za oknem pędziła niekończąca się ściana drzew. Zazwyczaj takie pasy zieleni zasłaniały widok na kilka godzin, a czasem i dni, i można było tylko patrzeć na pasmo trawy między pociągiem a drzewami, wypatrując przedmiotów wyrzuconych kiedyś z przejeżdżających tu wagonów *Żółtej Strzały*. [...] Najwięcej zalegało oczywiście pustych butelek. [...] Lżejsze puszkę po piwie znosił prąd powietrza i zazwyczaj nie odlatywały od wagonu tak daleko. [...] w jednym miejscu z niewielkiego bagienka sterczał świeżo wbity w błoto obraz w ogromnej złotej ramie [...]. W innym miejscu, mniej więcej kilometr za obrazem, mignął rozbity przy upadku niklowany samowar. W pobliżu niego zaś leżała wspaniała skórzana waliza, na której siedziała duża tłusta wrona. Wszędzie bieleły jasne plamy zużytych prezerwatyw – zresztą czasem prezerwatywę można było pomylić z niewielką kością, na przykład obojczykową, a kości poniewierało się w trawie prawie tyle co butelek. Szczególnie wiele było czaszek – pewnie dlatego, że okazały się zbyt ciężkie dla drobnych gryzoni, a większe zwierzęta bały się podchodzić blisko do łoskoczącej żółtej ściany. Niektóre czaszki, całkiem stare, były wypolerowane do kredowej białości przez deszcze i wiatr, a na świeższych pozostały jeszcze włosy i strzępki ciała (Pielewin 2007: 231-233).

Obserwując przez szereg godzin, dni i lat taki krajobraz za oknami, nie trudno uwierzyć, że pasażerowie, czyli mieszkańcy pociągu, nie myślą nawet o tym, by go opuścić. Więcej nawet, gdyż nie wszyscy pasażerowie w ogóle wyrażają jakiegokolwiek zainteresowanie tym, co się dzieje za oknami pociągu, skupiając swą uwagę głównie na „wagonowej” rzeczywistości. Dla większości z nich, podobnie jak dla matki małej dziewczynki, spojrzenie przez okno przypomina zaglądnienie w oczy śmierci. Co prawda przez wspomniane tu okna część osób wydostaje się od czasu do czasu na dach pociągu, jednak cel tych

eskapad nie jest do końca jasny. Można przypuszczać, że pasażerowie robią to po prostu z nudów. Nie jest to na pewno droga ucieczki z pociągu:

Andriej miał wątpliwości, czy ludzie, których spotyka na dachu, włączą nań w jakimś konkretnym celu. On sam takiego celu nigdy nie miał i niczego się po tych spacerach nie spodziewał. Co prawda Chana poznał właśnie tutaj. [...] Później Chan powiedział, że wyłączenie na dach nie tylko jest bez sensu, ale wręcz szkodliwe, jako że tam człowiek jeszcze bardziej oddala się od możliwości opuszczenia pociągu naprawdę – ale mimo to nadal tu przychodzili po prostu po to, by chociaż na jakiś czas porzucić obrzydłą przestrzeń powszechnego życia i śmierci (Pielewin 2007: 216-217).

Zatem wyjście poza granice wyznaczone przez ściany pociągu utożsamiane jest ze śmiercią lub otarciem się o nią. Dlatego też Andriej, wyslizgując się przez okno w toalecie na dach wagonu, za każdym razem czuje pewien niepokój:

[...] za każdym razem na kilka sekund ogarniał go lęk. W książkach okultystycznych, które sprzedawano przed wejściem do restauracyjnego, procedura ta przedstawiona była w sposób bardzo zawikłany i tajemniczy... Najprostszym eufemizmem tego, co się działo, było wyrażenie „rytualna śmierć”. W pewnym sensie tak też było naprawdę – to samo działo się ze zmarłym, którego wysuwano przez okno, by go zrzucić na nasyp (Pielewin 2007: 214-215).

Główni bohaterowie często obserwują świat przez **zamknięte** okna. To dość wyraźny sygnał, że szyba okienna jest granicą między tym i tamtym światem, okna nie służą bowiem nawet do tego, by je po prostu otworzyć i przewietrzyć wagon, choć co najmniej kilkakrotnie w utworze pada stwierdzenie, że powietrze jest nieświeże, szyby są brudne, a podłoga zapluta. Co więcej, nawet drzwi wejściowe do pociągu, przez które można by go w zwykły sposób opuścić, są ustawicznie zamknięte, a jedyny klucz posiada konduktor i nie rozstaje się z nim ani na chwilę. Aby wysiąść z pociągu, przerwać tę niekończącą się podróż, należy nie tylko zdobyć klucz, ale i sprawić, by pociąg się zatrzymał.

Trudno jednak udzielić jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, czy bohaterowi udaje się „wysiąść z tego pociągu żywym”. Zakończenie utworu można bowiem uznać za niejednoznaczne, jako że klamrę kompozycyjną stanowi scena przebudzenia bohatera ze snu. I o ile czytelnik ze spokojem przyjmuje ją na początku, jako że od tego momentu akcja utworu zaczyna się rozwijać, o tyle końcowa scena wywołuje zaskoczenie:

[Andriej – M.O.] w tej samej sekundzie zrozumiał, że nie stoi w pustym korytarzu pociągu, tylko leży na kanapie w swoim przedziale i śni mu się sen. Zaczął się budzić [...]. Coś było nie tak. Coś się stało, kiedy Andriej spał. Wstał z kanapy, potrząsnął głową i nagle zrozumiał, że wokół panuje ogłuszająca cisza. Koła już nie stuknęły. [...] Pociąg stał (Pielewin 2007: 238-239).

Zatrzymaniu ulega tu cała czasoprzestrzeń. Andriej wychodzi z przedziału, z kieszeni zastygłego w bezruchu konduktora wyciąga klucz do drzwi, otwiera je i wysiada z pociągu, który zaraz potem rusza. Bohater odchodzi w stronę horyzontu, zaś czytelnik pozostaje z nierozstrzygniętą wątpliwością, co właściwie w życiu bohatera było jawą, a co snem. Nie wiadomo bowiem, które z przebudzeń przenosiło bohatera w przestrzeń realnego życia, które zaś działało się we śnie czy może nawet było znakiem śmierci.

Podobnie trudno rozstrzygnąć, czym było przekroczenie progu pociągu: wejściem w nowe życie czy raczej właśnie w śmierć. Za drugą z opcji przemawiałby fakt, iż bohater wysiada z pociągu z pustymi rękami, zostawia dobra doczesne wiedząc, „że żadna z rzeczy, które zostały w leżącej pod kanapą walizce teraz mu się nie przyda” (Pielewin 2007: 240). Za słusznością pierwszej z opcji przemawia zaś ostatnie zdania utworu, kiedy to Andriej opuszcza pociąg, odwraca się od niego i rusza przed siebie. Wkrótce czuje pod stopami asfaltową drogę, a zamiast łoskotu kół, słyszy coś, czego nigdy dotąd nie doświadczył – cichy odgłos własnych kroków. Otwarta przestrzeń, widoczna aż po horyzont, może więc być zapowiedzią nowego etapu w życiu bohatera, nowej podróży na innych niż dotychczas zasadach.

Źródła cytowań

- AUGÉ, MARC (2010), *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, przekł. Roman Chymkowski, Wojciech J. Burszta, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- FOUCAULT, MICHEL (2005), 'Inne przestrzenie', przekł. Agnieszka Rejniak-Majewska, *Teksty Drugie*: 6, ss. 117-125.
- KLIMOWICZ, TADEUSZ (1992), 'Aneks do kolejowego rozkładu jazdy. Motyw pociągu i dworca w literaturze rosyjskiej', *Acta Universitatis Vratislaviensis. Slavica Vratislaviensis LXX*: 1364, ss. 134-147.
- KOTIN, ANDREY (2015), 'Świat na kołach: przestrzeń pociągu jako makieta rzeczywistości artystycznej', w: Janusz Łastowiecki, Kamila Gieba (red.), *Kolej na kolej: pociąg, dworzec, poczekalnia w literaturze i refleksji humanistycznej*, Zielona Góra: Oficyna Wydawnicza UZ, ss. 223-232.
- MARKOWA, TATIANA (2004), 'Metaforicheskoje prostranstvo v prozie V. Pelevina', *Russkaja Rec'*: 5, ss. 44-47 [Маркова, Татьяна (2004), 'Метафорическое пространство в прозе В. Пелевина', *Русская Речь*: 5, ss. 44-47].
- TOMASIK, WOJCIECH (2007), *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.
- PIELEWIN, WIKTOR (2007), 'Żółta Strzała', w: *Omon Ra i inne opowieści*, przekł. Ewa Rojewska-Olejarczuk, Warszawa: Wydawnictwo WAB.