



Autobiografia. Literatura. Kultura. Media  
nr 1 (16) 2021 | s. 109–122  
ISSN (print) 2353-8694  
ISSN (online) 2719-4361  
DOI: 10.18276/au.2021.1.16-07



## HISTORIE

WOJCIECH TOMASIK\*

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

# Dwie podróże Sienkiewicza (o labiryncie czasowym XIX-wiecznej Europy)

### Streszczenie

Przed nastaniem epoki kolei każda europejska społeczność używała tzw. prawdziwego czasu słonecznego (kiedy słońce stawało w zenicie nad ratuszem, w całym mieście było południe). Różnice w czasie stały się bardzo kłopotliwe wraz ze wzrostem prędkości podróżowania. Każda kolej rozwiązywała problem czasu lokalnego, wprowadzając w swoich operacjach i rozkładach jazdy czas jakiegoś ważnego miasta leżącego na obsługiwanej linii. Regulowanie zegarków było obowiązkowe dla załóg pociągów.

W lutym 1876 roku podczas swej podróży z Warszawy do Londynu Sienkiewicz powinien zmieniać wiele razy wskazania swego zegarka. Najprawdopodobniej pisarz zignorował czas lokalny wielkich miast na trasie w Europie (w Berlinie, Brukseli, Londynie). Zignorował go też później, gdy jechał pociągiem przez całe Stany Zjednoczone. Sienkiewicz był mocno przyzwyczajony do rozdartej czasowości Warszawy.

### Słowa kluczowe

czas słoneczny, czas kolejowy, standaryzacja, pisarstwo podróżnicze

---

\* Kontakt z autorem: wojciech.tomasik@gmail.com; ORCID: 0000-0001-8015-4445.

Sienkiewicz wyruszył do Kalifornii 19 lutego 1876 roku; tego samego dnia rozpoczął także drugą podróż – przez XIX-wieczny labirynt czasów. Obie podróże zainicjowane zostały pożegnalnym obiadem w Warszawie przy ulicy Niecałej 2, w restauracji „u Andzi”, dokąd dobrze docierał głos ratuszowego zegara. Było to miejsce szczególne – z paru względów. Przede wszystkim dlatego, że sąsiadowało z posesją, gdzie pisarz mieszkał (przy Niecałej 8), i z siedzibą redakcji „Gazety Polskiej”, która sfinansowała wyjazd (przy Niecałej 11). Pobliski plac Teatralny wyznaczał środek XIX-wiecznej Warszawy, tu krzyżowały się kluczowe ciągi komunikacyjne miasta. Było to zarazem miejsce najściślej spojone ze stolicą Imperium: stąd, z belwederu na szczycie ratusza, wybiegała linia telegrafu optycznego, który w 1839 roku skomunikował Petersburg z Warszawą. Tu także od 1874 roku przechodnie zmuszeni byli oglądać niewielki postument z tablicą określającą położenie geograficzne, to jest szerokość mierzoną od równika i długość liczoną od południka przecinającego obserwatorium astronomiczne w Pułkowie. Tablica przypominała warszawiakom, że ich miasto jest częścią Cesarstwa Rosyjskiego, leży na półkuli zachodniej, a podstawę orientacji przestrzenno-czasowej Kongresówki stanowi zerowy południk petersburski<sup>1</sup>. Ale zegar na ratuszu, podobnie jak inne publiczne czasomierze, wierny był miejscu, któremu służył. Pokazywał czas warszawski, obrazując rozdarcie miasta, gdzie pęknięcie rachuby czasowej wyrażały na co dzień dwa stosowane równoległe kalendarze – gregoriański i juliański. Wspominając okoliczności poprzedzające decyzję o wyjeździe, Sienkiewicz najwyraźniej posiłkował się ratuszową audiosferą. Pisał zatem: „Godzina pierwsza po południu uderzyła na naszym zakatarzonym

<sup>1</sup> Zob. „Wiadomości miejscowe”, *Dziennik Warszawski*, 6(18).06.1874, 515. „Na ustawionej na Placu Teatralnym kolumnie marmurowej, na metalowym na jej wierzchu blacie, zamieszczony jest w dwóch językach, ruskim i polskim, napis zawierający w sobie ostateczny rezultat pomiarów i robót pułkownika Żylińskiego: »Południk szpica wieży ratuszowej w Warszawie: zachodnia szerokość jeograficzna [sic!] (licząc od obserwatorium w Pułkowie) – 9 stopni, 19 minut i północna szerokość jeograficzna – 51 stopni, 14 minut. Wysokość nad poziomem Morza Bałtyckiego wynosi 361,03 stóp rosyjskich, a wysokość nad poziomem rzeki Wisły – 102,43 stóp rosyjskich«. Błat ten znajduje się pod szklanym kloszem, w oprawie metalowej. Pod kolumną marmurową dany jest bardzo trwały fundament murowany w celu uchronienia kolumny od wstrząśnień przy przejeździe powozów przez Plac Teatralny i ulicę Senatorską w bliskości kolumny. Dla jaśniejszego i widoczniejszego oznaczenia kierunku płaszczyzny południka przechodzącego przez szpic wieży ratusza na ziemi, z obydwu stron kolumny, położone są szyny idące w kierunku płaszczyzny południka, która jeszcze oznaczona jest oddzielnymi miedzianymi deszczułkami, przybitymi do gmachu wieży ratuszowej i do gmachu teatru, od strony ulicy Wierzbowej, niedaleko sklepu Boqueta”. Postument uległ wkrótce dewastacji, o czym donosiła prasa („Urządzony przed kilkoma laty na placu Teatralnym południk warszawski coraz większemu ulega zniszczeniu... Po wydarciu linii południk ten oznaczającej i stłuczeniu szklanej pokrywy puszka na słupku umieszczona jest obecnie zbiornikiem nieczystej wody” – „Południk”, *Kurier Warszawski*, 19(31).10.1883, 3). Kolumna przetrwała do dziś, ale napis informujący o jej lokalizacji względem Pułkowa został zatarty.

zegarze” (6)<sup>2</sup>. Mógł powiedzieć „naszym”, bo w mieście czas odmierzano kilka zegarów, wybijających godziny dla „swoich” okolic<sup>3</sup>. Dwa publiczne czasomierze lewobrzeżnej Warszawy miały specjalną rangę. Zegar na ratuszu regulował rytm życia w skali całego miasta, zegar na dworcu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej porządkował lewobrzeżną przestrzeń kolejową. Ostatnie godziny przed wyjazdem spędził Sienkiewicz w orbicie tych dwóch zegarów, zanurzony w dwóch kluczowych dla miasta audiosferach. W obu czas liczony był tak samo, choć o pełnej synchronizacji nie mogło być jeszcze mowy<sup>4</sup>. Czas warszawski ustalany był przez obserwatorium astronomiczne w Łazienkach, wciąż nie znam jednak odpowiedzi na pytanie, jak w lutym 1876 roku wyglądała jego dystrybucja do zegarów publicznych, w tym – do ratuszowego<sup>5</sup>.

O pożegnalnym obiedzie „u Andzi”, z 19 lutego 1876 roku, zachowały się dwie relacje. Jedną skreślił Sienkiewicz we *Wstępie* otwierającym jego *Listy z podróży do Ameryki*, drugą prawie trzydzieści lat później przygotował warszawski prawnik i przyjaciel pisarza, Bronisław Mayzel. Przedakcję w relacji Sienkiewicza wypełnia wizyta u konsula i wizowanie paszportu, pozwalające zakreślić czasową ramę pożegnalnej imprezy: „Była godzina dwunasta w południe, o wpół do trzeciej miałem wyruszyć, ale przedtem musiałem iść na pożegnalny obiad” (10). Nie wiemy, jaki przebieg miała impreza i co dało hasło do jej zakończenia; deficyt szczegółów da się dobrze wytłumaczyć nadmiarem spożywanego wina. Wiemy tylko, że humor przed wyjazdem popsuła pisarzowi torba podróżna, z której trudno było mu wydobyć pieniądze. O torbie tej pamiętał też Bronisław Mayzel, który po trzydziestu latach napisał: „Wprost od »Andzi«, około godziny 2 z południa, z torebką podróżną przez ramię, udał się

<sup>2</sup> Cytaty podaję według wydania: Henryk Sienkiewicz, *Dzieła*, t. 41: *Listy z podróży do Ameryki. I*, red. Julian Krzyżanowski (Warszawa: PIW, 1950); liczba w nawiasie oznacza numer strony z tego wydania.

<sup>3</sup> Swoje audiosfery miały zegar na Zamku Królewskim („do którego mniej więcej stosowała się ludność okolic Zamku, Krakowskiego Przedmieścia i Ponadwiśla” – „Wiadomości miejscowe”, *Kurier Warszawski*, 25.01. (6.02).1873, 1) i zegar na gmachu Biblioteki Uniwersyteckiej. Jesienią 1876 roku odezwał się naprawiony zegar z północnej wieży kościoła św. Krzyża („Dziś więc [...] przybędzie prawdziwa dogodność dla okolicznej dzielnicy” – „Nowiny bieżące krajowe”, *Wiek*, 13(25).10.1876, 3). Zob. też: Wiesław Głębocki, *Zegarmistrzowie warszawscy XIX wieku* (Warszawa: PWN, 1992), 14–15.

<sup>4</sup> Zob. Bolesław Prus, „Kronika tygodniowa”, *Tygodnik Ilustrowany* 223 (1872): 178–179 („Oto na przykład jeden z naszych czytelników napisał do nas list dość długi, ze skargą na zegar ratuszowy. Korespondent żali się, że zegar nie pełni swojej powinności, albo raczej pełni ją bardzo niedokładnie. Twierdzi on, że bywają dni, w których różnica pomiędzy zegarem ratuszowym a chronometrem w obserwatorium warszawskim wynosi kilka, czasem kilkanaście minut; że to jest bardzo niedogodnym dla mieszkańców miasta, regulujących swoje zegarki podług ratusza”).

<sup>5</sup> Warto pamiętać, że południk warszawski, przebiegający przez gmach obserwatorium i stanowiący podstawę do ustalenia średniego czasu słonecznego (tj. czasu warszawskiego), nie pokrywał się z tym, który liczony był względem Pułkowa i wyznaczony został na placu Teatralnym.

Sienkiewicz z całym gronem biesiadników na dworzec Kolei Wiedeńskiej”<sup>6</sup>. Trudno orzec, czy Sienkiewicz zabrał w drogę torbę, czy raczej torebkę. Jedno jest pewne: wyruszył z Warszawy jak nowoczesny turysta, któremu w drodze na drugą półkulę potrzeba było bardzo niewiele.

Dobry zegarek, wiarygodny rozkład jazdy i pieniądze to elementarne i nierozdzielne składowe w ekwipunku nowoczesnego podróżnika. Miał je w komplecie bohater powieści Juliusza Verne’a, Phileas Fogg, gdy 2 października 1872 roku zaczynał w Londynie swą błyskawiczną podróż dookoła świata. Wszystko pomieścił, przypomnę, w jednej skromnej torbie (*le modeste sac*), do której jego służący zapakował zapas garderoby na drogę<sup>7</sup>. Sienkiewicz wspominał o pieniądzach (do podróżowania absolutnie niezbędnych), nigdzie jednak nie zdradził, czy korzystał w drodze z zegarka i rozkładu jazdy. 19 lutego 1876 roku, tj. w dniu rozpoczęcia amerykańskiej eskapady, były mu one jeszcze niepotrzebne. Godzinę przypominał „u Andzi” dźwięk z ratuszowego zegara, godzinę dworcową dyktował czasomierz umieszczony na okazałej wieży, a czas bezpośrednio przed odjazdem dźwiękowo segmentował system trzech dzwoniń. Dystans między tymi dwoma punktami (ulicą Niecałą a dworcem Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej) nie był duży, pisarz pokonywał go najpewniej dorożką, wziętą z postoju przy placu Teatralnym (na rogu ulicy Wierzbowej). Porę odjazdu pociągu do Aleksandrowa nasz podróżny poznał zapewne z doniesień prasowych, które informowały o zmianie w obowiązującym od jesieni rozkładzie<sup>8</sup>. Cywilna Warszawa Sienkiewicza posługiwała się niemal wyłącznie czasem warszawskim. Czas petersburski stosowany był w komunikacji telegraficznej z resztą Imperium, zjawiał się także w rozkładach jazdy, ale obowiązywał wyłącznie w rozkładach służbowych dla obu dróg prawobrzeżnych – Warszawsko-Petersburskiej

<sup>6</sup> Bruno Lezyam (Bronisław Mayzel), „Ze wspomnień osobistych o Sienkiewiczu. Z przed 30 laty”, w: *Na powodzian. Księga zbiorowa prac literackich i artystycznych*, wyd. Stanisław Graybner (Warszawa: Nakładem Lilpopa & Co., 1904), 305.

<sup>7</sup> „O ósmej Passepartout przygotował skromną torbę, zawierającą garderobę jego i jego pana [...] Pan Fogg był gotów. Miał pod pachą książkę *Bradshawa przewodnik drogi żelaznej lądu stałego i statków przewozowych*, który mu miał dostarczyć wszelkie informacje potrzebne w drodze. Wziął torbę z rąk Passepartouta, otworzył ją i wsunął sporą wiązkę tych pięknych banknotów, mających kurs we wszystkich krajach” [Juliusz Verne, *Podróż naokoło świata w osmdziesięciu dniach*, cz. 1, tłum. Józef Grajert (Warszawa: J. Grajert, 1873), 26–27].

<sup>8</sup> „Pociąg kurierski, wychodzący dotychczas z Warszawy o godz. 3 min. 5 po południu, wychodzić będzie z Warszawy o godz. 2 min. 35 po południu i przybędzie do Aleksandrowa o godzinie 8 minut 25” (zob. „Ogłoszenia”, *Gazeta Handlowa*, 5(17).01.1876, 4). W dalszym ciągu tego szkicu posiłkować się będą następującymi rozkładami: *Rozkład jazdy dla służby dróg żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej* (dla odcinka do Aleksandrowa), *Hendschel’s Telegraph. Uebersicht der Eisenbahn-, Post-, Dampfschiff- und Telegraphen-Verbindungen* (dla odcinka od Aleksandrowa do Londynu), *Bradshaw’s Continental Railway, Steam Transit, and General Guide for Travellers through Europe* (dla odcinka z Aleksandrowa do Londynu) i *Bradshaw’s General Railway and Steam Navigation Guide for Great Britain and Ireland* (dla odcinka z Dover do Londynu).

i Warszawsko-Terespolskiej<sup>9</sup>. Wprowadzenie w 1872 roku rachuby zegara petersburskiego do publicznych rozkładów lewobrzeżnych dróg żelaznych przypominało dublowanie datacji gregoriańskiej datami kalendarza juliańskiego<sup>10</sup>. Przeciętny warszawiak-chrześcijanin żył jednak w zgodzie z „nowym” (tj. gregoriańskim) kalendarzem i mógł zapomnieć o wciskającym się do miasta czasie petersburskim. Warszawskie zegary konsekwentnie wydzwaniały południe 37 minut przed tymi z Petersburga.

Uruchomienie komunikacji kolejowej, zwłaszcza na długich odcinkach mających przebieg równoleżnikowy, legło u podstaw standaryzacji czasu, tj. zaprowadzenia na całym szlaku jednej rachuby umownej, niezwiązanej z czasami lokalnymi na poszczególnych stacjach. Pierwsza linia, która powstała w Kongresówce (Kolej Warszawsko-Wiedeńska), nie stwarzała w tym względzie żadnych problemów, bo biegnąc z Warszawy do stacji Granica i Sosnowiec, mieściła się w wąskim pasie wyznaczonym przez dwa południki, a to przekładało się na stosunkowo niewielką różnicę pomiędzy średnimi czasami słonecznymi Warszawy i obu stacji końcowych: nie przekraczała ona ośmiu minut. Podobnie niekłopotliwa stała się w eksploatacji Droga Żelazna Warszawsko-Bydgoska, bo odległość z Warszawy do Aleksandrowa wyrażała się różnicą dziewięciu minut. Czasem standardowym obu dróg stał się zatem czas warszawski, wedle którego kalkulowane były zarówno rozkłady publiczne (udostępniane w prasie i na stacjach), jak i rozkłady służbowe (wykorzystywane przez pracowników, w tym – przez obsługę pociągów). Czas standardowy (kolejowy) obu dróg organizował całe życie publiczne stacyjnych miejscowości, trudno bowiem sobie wyobrazić, by Granica, Sosnowiec i Aleksandrów mogły (i chciały) zdobyć się na zegarową niezależność. Ustalenie średniego czasu słonecznego dla miejsc oddalonych od obserwatoriów astronomicznych było zawodne i dość kłopotliwe, wydaje się zatem, że miejscowość ze stacją kolejową żyła czasem transmitowanym z Warszawy, łatwo dostępnym i w miarę pewnym. Tu zegarki można było nastawiać wedle ruchu pociągów.

Koleje prawobrzeżnej części Warszawy (Warszawsko-Petersburska i Terespolska) miały inny charakter; ich trasy przecinały więcej południków. W obu wypadkach bezpieczeństwo operacji wymuszało standaryzację czasu. Respektowana ona była w rozkładach służbowych, w których przyjazdy i odjazdy kalkulowane były według wskazań jednego zegara – petersburskiego.

---

<sup>9</sup> Rozkłady jazdy Kolei Warszawsko-Petersburskiej, udostępniane publiczności, podawały czasy przyjazdów i odjazdów według czasów lokalnych poszczególnych stacji, co dla Petersburga oznaczało czas petersburski (liczony względem południka w Pułkowie), dla Warszawy zaś – warszawski (którego dysponentem było miejscowe obserwatorium). Czas stacyjny Wilna przesunięty był wstecz o 20 minut względem zegara petersburskiego i o 17 minut wyprzedzał wskazania zegara warszawskiego.

<sup>10</sup> Zob. „Wiadomości bieżące krajowe”, *Gazeta Polska*, 27.09.(9.10.)1872, 1; przedruk: „Kronika krajowa”, *Gazeta Handlowa*, 29.09.(11.10.)1872, 3.

Poszczególne stacje trzymały się jednak swoich czasów lokalnych, podawanych też w publicznych rozkładach jazdy. Pociągi na obu drogach kursowały zatem w swoistym dwuczasiu: ich ruch regulował zegar petersburski (stosowany przez obsługę), z kolei pory zatrzymań podawane były wedle wskazań zegara miejscowego<sup>11</sup>.

Pociąg kurierski, którym jechał Sienkiewicz, wyruszał z Warszawy o 2.35 po południu, co oczywiście odpowiadało stosowanej rachubie zegara dwunastogodzinnego. Godzinę i minuty odjazdu oddawały liczby uzupełnione słowami „rano”, „po południu”, „wieczorem”. W rozkładach tabelarycznych przyjął się system typograficznego wyróżniania pór dnia: godziny o 6.01 do 18.00 (6.00 po południu) składane były normalną czcionką, te zaś od 18.01 do 6.00 zjawiały się w czarnej obwódce. W drodze do Aleksandrowa zegarki służby kolejowej i pasażerów trzymały się tej samej rachuby, której posłuszne powinny być też wszystkie zegary zlokalizowane na mijanych stacjach. Jeśli pociąg, którym podróżował Sienkiewicz, jechał bez spóźnień, to w momencie przyjazdu do Aleksandrowa peronowy zegar musiał wskazywać identyczny czas z tym, który przywiozły z Warszawy dobrze wyregulowane zegarki podróżnych, tj. godzinę 8.25 wieczorem (dziś powiedzielibyśmy 20.25). Pisarz wspominał: „W Aleksandrowie zrobiła się noc, a wkrótce stała się tak ciemną, jak zakład p. Łojki w Warszawie” (12). Kolejny etap w podróży na Zachód (już pociągiem niemieckiej kolei Ostbahn) rozpoczął się w Aleksandrowie o godzinie 9.00 wieczorem (21.00) i wprowadził Sienkiewicza nie tylko do nowego kraju, lecz także do nowej rzeczywistości czasowej. Zegary stacyjne oddawały odtąd czasy lokalne (średnie czasy słoneczne), ale zegarki służby kolejowej respektowały jako standardowy czas berliński. W Aleksandrowie musiały działać dwa różne zegary: na peronie warszawskim, z czasem warszawskim, i na peronie toruńskim, z czasem lokalnym. W Toruniu zegary dworcowe pokazywały tylko czas lokalny miasta, różny (wcześniejszy) od warszawskiego o dziewięć minut. Niemiecki rozkład jazdy pozwala zidentyfikować pociąg Sienkiewicza jako ten, który opuszczał Toruń (Thorn) o godzinie 10.28 wieczorem (dziś powiedzielibyśmy 22.28); w Bydgoszczy (Bromberg) „pospieszny [Schnell-Zug] nr 32” meldował się o godzinie 11.29 wieczorem (23.29) i odprawiany był dalej do Berlina (po połączeniu z wagonami z Królewca [Königsberg] już jako „pociąg kurierski [Courier-Zug] nr 4”) o godzinie 11.50 (23.50). Godziny przedpołudniowe sygnalizowane były w rozkładzie literą V (*Vormittags*), popołudniowe – literą N (*Nachmittags*). Przyjazd do Berlina zapowiadany był

<sup>11</sup> Wciąż pozostaje dla mnie tajemnicą, na podstawie czego nieduże miasta i wsie leżące na trasie z Warszawy do Petersburga regulowały swe lokalne zegary. Tylko Wilno mogło w tym względzie liczyć na pomoc obserwatorium. Tradycyjny sposób ustawienia zegara mechanicznego na średni czas słoneczny polegał na wykorzystaniu do tego celu wskazania lokalnego zegara słonecznego (momentu prawdziwego południa) i skalkulowania odpowiadającego mu czasu średniego za pomocą tabeli tzw. różnicy czasu, publikowanych w kalendarzach.

na godzinę 6.20 V. Sienkiewicz zamknął ten moment w lakonicznym powiadomieniu: „Ranek był: dopiero świtanie” (13).

Spójrzmy teraz na świadectwo, które rejestrowało bieg interesującego nas pociągu z perspektywy jego obsługi (posiłkującej się stale czasem berlińskim). Świadectwem tym niech będzie wykres ruchu na Kolei Wschodniej (Ostbahn), ważny od 15 października 1875 roku (a zatem obowiązujący także wtedy, gdy Sienkiewicz w drodze do Kalifornii przejeżdżał przez Bydgoszcz)<sup>12</sup>. Grubą czerwoną linią wyznaczony został tu bieg pociągu nr 32, który z Torunia wyjeżdżał o godzinie 10.07 wieczorem (22.07). Zlokalizowana na wysokości nazwy Toruń (Thorn) liczba 21 oznacza, iż zegary stacyjne winny w momencie odjazdu wskazywać godzinę 10.28 (22.28). Pociąg zatrzymywał się następnie w Solcu Kujawskim (Schulitz), gdzie czas berliński to, odpowiednio, 10.41 (22.41; przyjazd) i 10.43 (22.43; odjazd). Z wykresu wynika, że na tej stacji następowało skrzyżowanie z pociągiem nr 343 (linia z Torunia do Bydgoszczy i dalej – do Piły – była w 1876 roku szlakiem jednotorowym). W Solcu zegar miejscowy wskazywać musiał godziny 11.00 (23.00; przyjazd) i 11.02 (23.02; odjazd). Miasto i stacja różniły się od czasu berlińskiego 19 minutami. Ta sama wielkość odnotowana jest przy stacji Bydgoszcz Łęgnowo (Brahna). Przyjazd do Bydgoszczy następował o godzinie 11.11 (23.11) czasu berlińskiego, co – wzięwszy pod uwagę różnicę 18 minut – przekładało się na znaną nam już godzinę 11.29 (23.29). W dalszą drogę ku Pile (Schneidemühl) pociąg (już jako kurierski nr 4) wyruszał z Bydgoszczy o godzinie 11.32 (23.32). Zegary dworcowe pokazywały w tym momencie 11.50 (23.50). W Nakle (Nakel) pociąg meldował się o godzinie 11.59 (23.59) i odjeżdżał dalej o 12.01 (00.01), co stacyjne zegary (różnica czasu: 17 minut) oddawały jako 12.16 (00.16) – 12.18 (00.18). Do Piły pociąg planowo docierał o godzinie 1.03; zegary dworcowe pokazywały wtedy godzinę 1.16 (różnica czasu: 13 minut). Nie dowiemy się zapewne nigdy, jakiej rachuby trzymał się zegarek Sienkiewicza. Pisarz nie musiał go w Aleksandrowie regulować, bo dość szybko opuszczał tę stację, by udać się dalej – do Torunia. Czy tam zadał sobie fatywę porównania wskazań swojego zegarka (z czasem warszawskim) z zegarem dworcowym (pokazującym średni czas słoneczny tego miasta)? Czy korektę przeprowadził w Berlinie, gdzie musiał robić przesiadkę i gdzie wskazania jego zegarka różniły się od czasomierzy miejskich o pół godziny? Przesiadkę w Berlinie tak wspominał: „Przejechałem ze wschodniego bahnhofu na Lehrter Bahnhof. Było blisko dwie godziny czasu do odejścia pociągu [...]. Dwie godziny minęły szybko” (13). Niemiecki rozkład jazdy pozwala wytropić

<sup>12</sup> Egzemplarz omawianego dalej wykresu znajduje się w zbiorach Muzeum Okręgowego w Bydgoszczy, sygn. MOB H/A-904 (*Fahrplan der Königlichen Ostbahn von 15 Oktober 1875*). Wykorzystałem go wcześniej w: Wojciech Tomasiak, „Co kolej zmieniła w Bydgoszczy?”, w: *Bydgoszcz przemysłowa dawniej i dziś. Przemysł bydgoski jako produkt kulturalny i turystyczny*, red. Bartłomiej Bromberek, Adam Kosecki, Sławomir Łaniecki (Bydgoszcz: Wydawnictwo UTP, 2021), 38–58.

połączenie, z którego pisarz w Berlinie skorzystał. Chodzi najpewniej o pociąg odchodzący do Deutz (Kolonii) o godzinie 8.45, V.

Niemcy (a wcześniej Prusy) były krajem, który konsekwentnie dokonywał modernizacji rachuby czasowej. Pierwszy i zasadniczy krok wykonany został na progu ery kolejowej, gdy w miastach i miejscowościach skomunikowanych z Berlinem szlakami dyliżansowymi i pierwszymi drogami żelaznymi zaprowadzony został stały system średnich czasów słonecznych, kalkulowanych względem czasu berlińskiego. Podstawę dla orientacji czasowej wyznaczał chronometr (zegar-matka) umieszczony na fasadzie Pruskiej Akademii Nauk, użyczający czasu całemu miastu, a od wiosny 1848 roku dostarczający wzorca do ustalenia średnich czasów słonecznych na prowincji. Miastom i osadom na ciągach komunikacyjnych przypisane zostały stałe wielkości minutowe, które uwzględnić należało przy regulowaniu zegarów publicznych<sup>15</sup>. Wszędzie podstawą kalkulacji pozostawał czas berliński – transportowany ze stolicy z użyciem przewoźnych chronometrów lub przesyłany drogą telegraficzną. Obowiązywał on także (jako standardowy) w służbowych rozkładach jazdy całej pruskiej sieci kolejowej. W 1876 roku zjednoczone Niemcy były krajem setek czasów lokalnych i pięciu czasów kolejowych (standardowych); północ kraju podzielona była na dwie strefy, gdzie w służbowych rozkładach obowiązywał czas berliński (we wschodniej części) i czas Ludwigschafen (nadreński; w części zachodniej). Różnica wynosiła 25 minut; południe berlińskie przypadało zatem w momencie, gdy zegary publiczne Kolonii pokazywały godzinę 11.35.

Przybycie do Kolonii (20 lutego 1876 roku) Sienkiewicz skwitował słowami: „Pociąg, którym jechałem, nie dochodzi do samej Kolonii, ale zatrzymuje się w Deutz, z prawej strony Renu. Przyjechaliśmy o godzinie dziewiątej w nocy” (13). Publiczny rozkład jazdy, uwzględniający niemieckie czasy lokalne, wyznaczał przyjazd do Deutz na godzinę 8.42 wieczorem (20.42); „o godzinie dziewiątej w nocy” oznaczało zatem, iż pisarz nie rozstał się z czasem berlińskim, a być może nawet z czasem warszawskim. Gdyby bowiem od przekroczenia granicy na swym chronometrze nie dokonywał żadnych manipulacji, w momencie przyjazdu do Deutz odczytałby na cyferblacie godzinę 9.38 wieczorem (21.38). Zegarek przestawiany w Berlinie wskazywałby zaś godzinę 9.07 wieczorem (21.07). Jak wiemy, przerwa w podróży nie trwała długo, bo jeszcze tego samego dnia (już w towarzystwie Juliusza Sypniewskiego) Sienkiewicz wyjechał z Kolonii do Brukseli. W swej relacji zapisał: „Była już prawie północ” (17). Rozkład jazdy, skalkulowany według czasu miejscowego, mówił o pociągu wyjeżdżającym

<sup>15</sup> Kalkulacja przeprowadzana była z dokładnością do 15 sekund. Dla przykładu: czas „normalny” Szczecina (Stettin) różnił się miał od berlińskiego o 4 minuty 45 sekund (godzina 12.00 w Berlinie odpowiadała szczecińskiej 12.04 i 45 sekund), czas Dąbia (Altdamm) – o 5 minut, czas Reptowa (Karolinenhorst) – o 6 minut, Stargardu – o 6 minut i 45 sekund, Dolice (Döhlitz) – o 7 minut i 15 sekund, Choszczyna (Arnswalde) – o 8 minut, Dobięgniewa (Woldenberg) – o 9,5 minuty.



z Kolonii o godzinie 10.59, N. (22.59); „prawie północ” mogłaby sugerować, że zegarek pisarza pozostawał wierny rachubie warszawskiej, pokazując już godzinę 11.55 w nocy (23.55). Po przekroczeniu granicy belgijskiej pociąg z naszym pisarzem wkraczał w kolejną europejską przestrzeń czasową: dworcowe zegary zestrojone były odtąd z Brukselą, spóźniając się względem tych z Kolonii o 11 minut. Przyjazd na Dworzec Północny pozwolił pisarzowi „odświeżyć wspomnienia sprzed dwóch lat” (20) z podróży, która w sierpniu 1874 roku zaprowadziła go do Ostendy. Ten letni wypad nie łączył się ze zmianą dworców, odjazd pociągu do Ostendy następował z tego samego Dworca Północnego. Tym razem, kierując się do Calais, Sienkiewicz musiał się przenieść na Dworzec Południowy. Dalszy etap podróży rozpoczął się o 7.40, blisko trzy godziny po przyjeździe do Brukseli („Znowu mieliśmy trzy godziny czasu”; planowy przyjazd pociągu z Kolonii następował o godzinie 4.50).

Krótko po wyjeździe z Brukseli pociąg Sienkiewicza przekraczał granicę francuską i po raz kolejny przenosił naszego podróżnika w czasie, do kraju, gdzie zegarowa rachuba brukselska ustępowała paryskiej. Trudno orzec, czy pisarz zauważył tę zmianę i czy zdecydował się na stosowne wyregulowanie swego zegarka. W swej relacji podawał: „Do Calais przybyliśmy około dwunastej w południe” (23). Na dworcu w Calais zegar dworcowy winien był wskazywać godzinę 12.30 czasu paryskiego, wcześniejszą od brukselskiej o osiem minut. Na peronie łatwo było jednak o dezorientację, bo zegar stacyjny (zewnątrzny) pokazywał wprawdzie czas paryski, ale ten peronowy cofnięty był względem paryskiego o dodatkowe trzy minuty. System dwóch dworcowych zegarów (zewnątrznego i wewnętrznego) stosowany był na kolejach francuskich aż do 1911 roku; stanowił relik z epoki dyliżansów (gdy miał minimalizować skutki ewentualnych spóźnień pasażerów). Publiczne rozkłady i zegary na fasadach dworców podawały godziny liczone wedle zegara paryskiego, a rozkłady służbowe i zegary peronowe ustawione były z trzyminutową różnicą<sup>14</sup>. Sienkiewiczowskie wyrażenie „około dwunastej” rejestrowało przybycie pociągu do Calais; publiczny rozkład mówił o godzinie 12.30; zegarki francuskich kolejarzy wskazywały wtedy godzinę 12.27.

Przeprawa promem do Anglii zajęła pisarzowi nieco ponad półtorej godziny („W półtorej godziny po wyjeździe z Calais kończy się wreszcie prawdziwa męka podróżnika”; 27), przybycie do Dover oznaczało wejście do strefy, w której czas dyktowany był przez Królewskie Obserwatorium Astronomiczne w Greenwich. Jeśli Sienkiewicz przestawił swój zegarek we Francji, to teraz musiał go ponownie cofnąć – o kolejne dziewięć minut. Na nabrzeżu w Dover czekała podróżnego z Polski komunikacyjna osobliwość: oto jego pociąg do Londynu

---

<sup>14</sup> Zob. Lucien Baillaud, „Les chemins de fer et l’heure légale”, *Revue d’histoire des chemins de fer* 36 (2006): 29. Trzyminutową różnicę zachowywały w 1876 roku koleje na północy Francji, pozostałe miały różnicę pięćminutową: służbowe rozkłady jazdy i zegary peronowe respektowały czas Rouen.

nie miał sztywnej godziny odjazdu, a zestrojony był z kursowaniem „statku pocztowego”, tzn. wyruszał krótko po przesiadce i odprawie paszportowej pasażerów<sup>15</sup>. Czasowej określoności nabierał on na stacji Dover Town, by na dworcu Charing Cross zameldować się o godzinie 5.40 po południu. Angielski rozkład jazdy określał ten moment jako godzinę 5.40 p.m. (godziny dopołudniowe sygnalizował skrót a.m.). Nie dowiemy się zapewne, czy 21 lutego 1876 roku pociąg z Dover planowo zameldował się na terminalu Charing Cross. Sienkiewicz nader ogólnie informował o czasie przyjazdu: „Gdyśmy zblizali się do Londynu, był zachód słońca. [...] Nim przybyliśmy na stację, było ciemno” (32, 33). Pisarz po raz kolejny pokazał, że dla orientacji w czasie wciąż jeszcze dobrze służyły mu naturalne rytmy (noc–dzień), uzupełniane tylko przybliżonymi wskazaniem mechanicznych czasomierzy.

21 lutego 1876 roku, pod wieczór, Sienkiewicz przybył do kraju nowoczesnego, zostawiając w Warszawie to, co nad Tamizą zostało już przykładowo wyregulowane. Wyjechał z miasta, gdzie dni oznaczane były przez dwa funkcjonujące równoległe kalendarze. Rozkłady jazdy linii lewobrzeżnych (Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej) kalkulowane były według czasu warszawskiego, rozkłady obu linii prawobrzeżnych trzymały się dwóch rachub: służbowe – petersburskiej, publiczne – miejscowej. Nadwiślański chaos czasowy pogłębił się w 1872 roku, kiedy koleje lewobrzeżne wprowadziły do rozkładów publicznych – równoległą z warszawską – rachubę petersburską<sup>16</sup>. Stan zegarowego zamieszania doskonale ilustruje sprostowanie:

Od soboty, jak wiadomo, wprowadzoną jest zmiana w biegu pociągów Kolei Petersburskiej. Podaliśmy w swoim czasie o tym wiadomość na szpaltach naszej gazety, za podstawę jednak służył nam południk petersburski, według którego czas odejścia pociągu rannego oznaczyliśmy na godzinę 11, wieczornego zaś [na] 11 minut 45. Dla uniknięcia nieporozumień, jakie z powodu nieznamości różnicy zegarów warszawskiego i petersburskiego w błąd wprowadzają wiele osób, podajemy dziś oznaczenie czasu warszawskiego różniącego się

<sup>15</sup> W rubryce pociągu mamy godzinę odjazdu dla stacji Dover Town: 3.45 p.m. (15.45) i adnotacje: „Rusza z Admiralty Pier po przybyciu statku pocztowego” i „Jeśli ten pociąg rusza z nabrzeża po godzinie 15.45, nie zatrzyma się na stacji Dover Town”. W drodze do Londynu miał postój tylko na stacji Cannon Street (o godzinie 17.30).

<sup>16</sup> „Od niejakiego czasu zarząd dróg żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej zaprowadził pewne uzupełnienie w drukowanych rozkładach jazdy; mianowicie na takowych obecnie, prócz czasu warszawskiego, podany jest obok w oddzielnej rubryce czas petersburski. [...] Zdaje się, że naśladowano pod tym względem zwyczaj wprowadzony na niektórych kolejach żelaznych w Cesarstwie, gdzie na rozkładach, obok czasu stacyjnego, podany jest zwykle i czas petersburski” („Wiadomości bieżące krajowe”, 1).

od petersburskiego o 37 minut. Pociąg ranny odchodzi o godz. 10 minut 23 rano, wieczorny zaś o godz. 11 minut 8 wieczorem<sup>17</sup>.

Warszawskie kalendarze, którymi mógł posługiwać się Sienkiewicz, do czasowej niestabilności miasta dokładały labilność jego położenia geograficznego, kalkulowanego wedle czterech różnych południków zerowych – przebiegających przez Ferro, Paryż, Greenwich i Pułkowo<sup>18</sup>. Procesy standaryzacyjne jakby omijały Kongresówkę, tworząc z Warszawy osobliwą wyspę, gdzie rytm życia wciąż ustalała natura<sup>19</sup>. Na krótko przed wyjazdem Sienkiewicza wyszedł spod pras drukarskich we Lwowie *Dokładny rozkład jazdy Kolei Galicyjskich*. Anonimowy recenzent tak komplementował tę publikację:

Również za wielką zaletę powyższego podręcznika policzyć wypada, iż czas przyjazdu i odjazdu obliczony jest według jednolitego zegara opartego na południku lwowskim, a nie według tak bałamutnego czasu, jakim jest średnio miejscowy, w którym zarządy kolei swoje rozkłady jazdy oblicza i ogłasza zwykły<sup>20</sup>.

Lwowski *Dokładny rozkład jazdy* pokazywał, że modernizacja czasu stała się w latach 70. XIX wieku potrzebą, która także na prowincji dojrzała już do zdecydowanych rozstrzygnięć. Zapoczątkować je miała reforma czasów standardowych, przeprowadzona na kolejach amerykańskich w listopadzie 1883 roku, a utrwalic – konferencja w Waszyngtonie, zwołana w październiku 1884 roku<sup>21</sup>. Anglia, do której pisarz dotarł, mogła służyć za model modernizacji. Południk przebiegający przez królewskie obserwatorium w Greenwich już w XVIII wieku stał

---

<sup>17</sup> „Kronika krajowa”, *Gazeta Handlowa*, 6(18).05.1875, 3.

<sup>18</sup> Dobrym przykładem takiej publikacji może być *Kalendarz wydawany przez Obserwatorium Astronomiczne Warszawskie*.

<sup>19</sup> W grudniu 1872 roku Jan Pietraszek opublikował artykuł „Kompasy na drogach żelaznych” [*Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza* 51 (1872)], w którym postulował wprowadzenie na stacjach zegarów słonecznych (kompasów) „do regulowania zegarów i służących zarazem do orientowania się podróżnych” (tamże, 404). I tłumaczył: „Zegary [mechaniczne] winny być regulowane w południe, a mianowicie w ten sposób, aby ich nie nastawiać na godzinę 12 wtedy, gdy cień skazówki pada na linię kompasową dwunastogodzinną prostą, ale wtedy, gdy koniec tego cienia przypada najbliższej godziny 12 i na łuk wspomnianej linii ósemkowej, przy napisie bieżącej pory roku. [...] Utrzymanie ich [tj. zegarów słonecznych] nic nie kosztuje, dlatego nie tylko na drogach żelaznych, na publicznych placach i w ogrodach miejskich, ale na każdym pałacu i dworku obywatelskim na wsi znajdować by się powinny” (tamże, 405). Inicjatywę Pietraszka usytuować wypadałoby na antypodach europejskich tendencji modernizacyjnych.

<sup>20</sup> „Kronika miejscowa i zamiejscowa”, *Gazeta Narodowa*, 25.01.1876, 2.

<sup>21</sup> Zob. Michael O'Malley, *Keeping Watch. A History of American Time* (New York: Penguin Books, 1990), 99–144 (rozd. „The Day of Two Noons”).

się podstawą do kalkulowania położenia statków na morzu; obserwatorium oferowało nawigatorom optyczny sygnał (kulę czasu), pozwalający wyregulować ich pokładowe chronometry. W połowie XIX wieku czas Greenwich (zwany też londyńskim) przyjęty został niemal na całej brytyjskiej sieci kolejowej<sup>22</sup>. Od lipca 1872 roku obowiązywał we wszystkich urzędach pocztowych. Jego dystrybucję ułatwiała centralizacja (nacionalizacja) przedsiębiorstw telegraficznych. W 1874 roku Centralne Biuro Telegraficzne (Central Telegraph Office) rozsyłało co godzinę sygnał czasu do abonentów w Anglii, Szkocji i w Irlandii<sup>23</sup>.

W swej podróży do Londynu Sienkiewicz ani razu nie odnotował zmian w rachubie czasu. Nie zrobił tego też później, gdy przemierzał pociągiem całe Stany, od Nowego Jorku do San Francisco, i gdy poruszał się po kontynencie, którego ruch kolejowy organizowany był według 75 czasów standardowych<sup>24</sup>. Relacjonując swej narzeczonej letnią podróż do Ostendy, pisarz raz tylko odniósł się do różnic czasowych i tłumaczył w liście: „Tymczasem przybyliśmy do Brukseli. Była godzina piąta rano (według warszawskiego południka czwarta), dzień białł już na dobre i wszystkie przedmioty można było widzieć niewyraźnie”<sup>25</sup>. Jeśli w Brukseli była godzina 5.00 rano, to w tym samym momencie w Warszawie (i we wszystkich miejscowościach leżących na warszawskim południku) minęła już godzina 6 (była dokładnie 6.07). Godzina 4.00 z warszawskiego południka musiałaby odpowiadać nie brukselskiej godzinie 5.00, a... 3.00. Pomyłkę Sienkiewicza łatwo złożyć na karb zmęczenia. Być może jednak stało za nią także coś innego: pogmatwana tożsamość miasta, z którego wyjechał.

<sup>22</sup> Ustawienie zegarów dworcowych na czas Greenwich zarekomendowane zostało kompaniom kolejowym przez Railway Clearing House już we wrześniu 1847 roku. Ważnym głosem w debacie o potrzebie unifikacji była broszura Henry’ego Bootha *Uniformity of Time, considered especially in reference to railway transit and the operations of electric telegraph* (London: John Weale, 1847). Czas Greenwich nie jest londyńskim w dosłownym tego słowa znaczeniu. Kalkulację czasu w stolicy przeprowadzano bowiem względem południka przebiegającego przez kopułę katedry św. Pawła. Różnica między czasem londyńskim a czasem Greenwich nie przekraczała 23 sekund.

<sup>23</sup> Zob. Derek Howse, *Greenwich Time and the Discovery of the Longitude* (Oxford: Oxford University Press, 1980), 81–115 (rozdz. 4. „Greenwich time for Great Britain: 1825–1880”).

<sup>24</sup> Zob. Wojciech Tomasiak, „Listy z podróży do Ameryki. List czwarty: o prawdzie rozkładów jazdy”, *Pamiętnik Literacki* (złożony do druku).

<sup>25</sup> Henryk Sienkiewicz, *Listy*, t. 3, cz. 1: *Józef Jankowski–Wincenty Lutosławski*, oprac., wstęp i przypisy Maria Bokszczanin (Warszawa: PIW, 2007), 100 [Kellerówna, list 5, 1874].

## Bibliografia

- Baillaud, Lucien. „Les chemins de fer et l'heure légale”. *Revue d'histoire des chemins de fer* 36 (2006) : 25–40.
- Booth, Henry. *Uniformity of Time, considered especially in reference to railway transit and the operations of electric telegraph*. London: John Weale, 1847.
- Głębocki, Wiesław. *Zegarmistrzowie warszawscy XIX wieku*. Warszawa: PWN, 1992.
- Howse, Derek. *Greenwich Time and the Discovery of the Longitude*. Oxford: Oxford University Press, 1980.
- „Kronika krajowa”. *Gazeta Handlowa*, 6(18).05.1875.
- „Kronika miejscowa i zamiejskowa”. *Gazeta Narodowa*, 25.01.1876.
- Lezyam, Bruno (Bronisław Mayzel). „Ze wspomnień osobistych o Sienkiewiczu. Z przed 30 laty”. W: *Na powodzian. Księga zbiorowa prac literackich i artystycznych*, wyd. Stanisław Graybner. Warszawa: Nakładem Lilpopa & Co., 1904.
- Muzeum Okręgowe w Bydgoszczy, sygn. MOB H/A-904. *Fahrplan der Königlichen Ostbahn von 15 Oktober 1875*.
- „Nowiny bieżące krajowe”. *Wiek*, 13(25).10.1876.
- „Ogłoszenia”. *Gazeta Handlowa*, 5(17).01.1876.
- O'Malley, Michael. *Keeping Watch. A History of American Time*. New York: Penguin Books, 1990.
- Pietraszek, Jan. „Kompasy na drogach żelaznych”. *Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza* 51 (1872).
- „Południk”. *Kurier Warszawski*, 19(31).10.1883.
- Prus, Bolesław. „Kronika tygodniowa”. *Tygodnik Ilustrowany* 223 (1872): 178–179.
- Sienkiewicz, Henryk. *Dzieła*. T. 41: *Listy z podróży do Ameryki. I*, red. Juliusz Krzyżanowski. Warszawa: PIW, 1950.
- Sienkiewicz, Henryk. *Listy*. T. 3, cz. 1: *Józef Jankowski–Wincenty Lutosławski*, oprac., wstęp i przypisy Maria Bokszczanin. Warszawa: PIW, 2007.
- Tomasik, Wojciech. „Co kolej zmieniła w Bydgoszczy?”. W: *Bydgoszcz przemysłowa dawniej i dziś. Przemysł bydgoski jako produkt kulturalny i turystyczny*, red. Bartłomiej Bromberek, Adam Kosecki, Sławomir Łaniecki, 38–58. Bydgoszcz: Wydawnictwo UTP, 2021.
- Tomasik, Wojciech. „Listy z podróży do Ameryki. List czwarty: o prawdzie rozkładów jazdy”. *Pamiętnik Literacki* (złożony do druku).
- Verne, Juliusz. *Podróż naokoło świata w ośmdziesięciu dniach*. Cz. 1. Tłum. Józef Grajner. Warszawa: J. Grajner, 1873.
- „Wiadomości bieżące krajowe”. *Gazeta Polska*, 27.09.(9.10.)1872.
- „Wiadomości miejscowe”. *Dziennik Warszawski*, 6(18).06.1874.
- „Wiadomości miejscowe”. *Kurier Warszawski*, 25.01.(6.02).1873.



## **Sienkiewicz's two journeys (on the temporal labyrinth of 19th century Europe)**

### Summary

Before the railway age each European community used the so called “real sun time” (when the sun showed high noon at the town hall it was noon all over town). The differences in time became very troublesome with increased speed of traveling. Each railway overcame the problem of the local time by adopting for operations and timetable purposes the time of some important city along the line which it served. Watch-setting rules were mandatory for the train crew members. In February 1876 it was necessary for Henryk Sienkiewicz to change his watch many times during his journey from Warsaw to London. Most probably, the writer ignored the local time of each large city en route in Europe (in Berlin, Bruxelles, London). He also ignored the local time, traveling by train across the United States. Sienkiewicz was deeply accustomed to the Warsaw's torn temporality.

### Key words

sun time, railway time, standardization, travel writing

*Translated by Wojciech Tomasik*

### PROSIMY O CYTOWANIE ARTYKUŁU JAKO:

Wojciech Tomasik, „Dwie podróże Sienkiewicza (o labiryncie czasowym XIX-wiecznej Europy)”, *Autobiografia. Literatura. Kultura. Media* 1 (2021), 16: 109–122. DOI: 10.18276/au.2021.1.16-07