

WŁADYSŁAW KWIATKOWSKI

SAINT-EXUPÉRY — POETA CZYNU

I

Twórczość Saint-Exupéry'ego * nie jest obfita: jest on autorem siedmiu książek, nie licząc w ostatnich latach wydanych *Lettres de jeunesse*, *Carnets*, *Lettres à sa mère* i *Un sens à la vie*. Są one fragmentami jego życia, poetyckim przetworzeniem życiowego doświadczenia. Ich autobiograficzny charakter jest coraz bardziej wyraźny. Na kanwie autentycznych zdarzeń, opowiedzianych bardzo oszczędną, skondensowaną prozą, zdarzeń rzeczywistych bohaterów, noszących prawdziwe nazwiska — Guillaumet, Mermoz, Hochedé, Gavoille i inni — Saint-Exupéry snuje swoje rozważania o locie, o życiu, o człowieku i jego przeznaczeniu.

Autor *Terre des Hommes*, podobnie jak Pascal, którego tak cenił, należy bowiem do tej rodziny pisarzy, których dzieło jest jak najściślej zespolone z ich życiem, jest doskonałym odzwierciedleniem ich życia. Można do niego odnieść to, co Gaëtan Picon napisał o André Malraux: „Ni l'oeuvre, si nous la mesurons en termes de littérature, ni la vie, si nous la mesurons en termes d'action, ne suffisent séparément à l'expliquer: Malraux doit l'ordre assez singulier de sa grandeur à leur rencontre et à leur confusion. [...] A travers ses livres, c'est l'accent frémissant et péremptoire de l'expérience vécue qui nous atteint; à travers ce que nous savons de sa vie, c'est la lucide recherche d'une image de l'homme”.¹

Sam Saint-Exupéry był w pełni świadom, że dzieło jego zrodziło się z wewnętrznego musu i osobistego niepokoju. Programowo dążył, aby było możliwie wiernym wyrazem jego życia. Wyznaje w liście do matki: „Il faut me chercher tel que je suis dans ce que j'écris et qui est le résultat scrupuleux et réfléchi de ce que je pense et vois”.² Taki chciał być zawsze.

* Artykuł ten jest fragmentem monografii o A. de Saint-Exupéry'm.

¹ Gaëtan Picon, *Malraux par lui-même*, Paris 1959, s. 7. „Ani dzieło rozpatrywane w kategoriach literackich, ani życie rozpatrywane w kategoriach czynu nie wystarczają osobno do wyjaśnienia go: dość szczególną rangę swej wielkości zawdzięcza Malraux ich spotkaniu i zespoleniu. [...] Poprzez jego książki ujmuje nas poruszający i zdecydowany akcent przeżytego doświadczenia; poprzez to, co wiemy o jego życiu — przenikliwe poszukiwanie obrazu człowieka”.

² *Lettres de Saint-Exupéry*, Paris 1960, s. 100. „Należy mnie zobaczyć takim, jaki jestem w tym, co piszę: jest to skrupulatny i przemyślany wynik tego, co myślę i widzę”.

W kolejnych książkach Saint-Exupéry'ego dokonują się głębokie przeobrażenia strukturalne. O ile w *Courrier Sud*³ dominuje jeszcze element fabularny — do wspomnień lotnika Jacques Bernis wpleciona została intryga miłosna — w *Vol de Nuit* zostaje on już poważnie zredukowany. *Terre des Hommes* — trzecie dzieło Saint-Exupéry'ego, nad którym autor pracował niezmiernie i bardzo troskliwie w czasie długiej rekonwalescencji po swym tragicznym wypadku w Gwatemali w 1938 roku — jest pod każdym względem centralną pozycją w twórczości autora *Vol de Nuit*. Nie tylko nie jest ona już powieścią we właściwym znaczeniu tego słowa — składa się to dzieło z siedmiu beletryzowanych esejów i jednej poetyckiej noweli — ale część poświęcona rozważaniom moralnym zaczyna zdecydowanie przeważać nad częścią opisową. W poprzednich utworach refleksje były jeszcze czymś dodatkowym, teraz opis staje się drugorzędny i służy już tylko najczęściej jako ilustracja lub punkt wyjścia dla rozmyślań filozoficznych. Równowaga między tymi dwiema tendencjami ścierającymi się w twórczości Saint-Exupéry'ego — a także, w różnym stopniu, Malraux, Sartre'a, Camusa i innych autorów współczesnych — prawie utrzymana jeszcze w *Terre des Hommes*, zaczyna stopniowo załamywać się w *Pilote de Guerre*, aby zaniknąć następnie całkowicie w *Citadelle*⁴, dziele wyłącznie już medytacyjnym, sentencjonalnym, w którym autor posługuje się wyraźnie przypowieściami typu biblijnego oraz „stylem Zaratustry”.⁵ Saint-Exupéry nie zawsze wychodzi zwięźście w przechodzeniu od elementu epickiego do gnomicznego; ujawnia się to szczególnie w *Pilote de Guerre*. Pewna harmonia zachowana jest w *Terre des Hommes* i w *Le Petit Prince*.

Myśl Saint-Exupéry'ego zawieszona jest między dwoma przeciwstawnymi biegunami. Jedna tendencja — nietzscheańska — to ukazywanie człowieka w nieustannym stawaniu się, „wznoszeniu”, przewycięzaniu swej natury, poddanego twardym rygorom dyscypliny i obowiązku — człowieka jak „dziewiczy wosk”,⁶ ukształtowanego na podobieństwo „rzemieślnika”, który go formuje (Rivière czy le Grand Caïd z *Citadelle*).

³ Carlo François (*L'Esthétique d'Antoine de Saint-Exupéry*, Neuchâtel 1957, s. 191) uważa zresztą, że ta najbardziej powieściowa z powieści Saint-Exupéry'ego jest tylko „une tentative de roman”.

⁴ Nad wydanym pośmiertnie tekstem *Citadelle* autor rozpoczął pracować już w 1936 roku. Według Jules Roy „Saint-Exupéry avait l'intention d'y travailler dix ans et d'en consacrer trois ou quatre à le revoir une fois achevé”. (*Retour au combat*, „Confluences”, VII (1947), nr 12—14, s. 129). Saint Exupéry miał wyznać kiedyś swojemu przyjacielowi Pierre Dalloz: „Auprès de cet écrit, tous mes autres bouquins ne sont qu'exercices”. (*Dernières rencontres*, *ibid.*, s. 164).

⁵ André Rousseaux, *Littérature du vingtième siècle*, t. IV, Paris 1953, s. 47.

⁶ *Vol de Nuit*, Paris 1949, s. 48.

⁷ Georges Mounin, *L'Espérance de l'homme*, „Confluences”, VII (1947), nr 12—14, s. 267.

Doprowadza to do „faraońskiej mitologii czynu”⁷. Tę cechę humanizmu Saint-Exupéry’ego można by nazwać za P.-H. Simonem „humanizmem bohaterskim”⁸.

Drugi aspekt humanizmu Saint-Exupéry’ego — to widzenie człowieka nie w odosobnieniu, w indywidualnych, bohaterskich czynach, ale w ubogacających go więzach międzyludzkich, poszukującego żarliwie przyjaźni, wracającego do wspomnień dzieciństwa.

Obie tonacje — z różną siłą rozmieszczone — współistnieją ze sobą w każdej książce Saint-Exupéry’ego, chociaż dla pierwszej tendencji bardziej charakterystyczny jest *Vol de Nuit* czy *Citadelle*, dla drugiej — *Le Petit Prince* i *Lettre à un otage*. Jedna i druga tendencja łączy się najbardziej szczęśliwie w *Terre des Hommes*, którą można uznać jako „un sommet de la littérature de l’aviation en ce sens qu’elle est une synthèse unique au monde de ce qu’il peut y avoir de poésie et de pensée dans la vie et le métier de l’homme de l’air”⁹.

II

Od pierwszej wojny światowej wielu poetów i powieściopisarzy szuka tematów w najbardziej nowoczesnych aspektach życia, zrodzonych z postępu cywilizacji technicznej. Lotnictwo jest wówczas ostatnim ogniwem technicznej myśli człowieka. Samolot staje się nie tylko najszybszym środkiem komunikacji, fascynującym wyobraźnię poetów, którzy entuzjastują się perspektywami doskonalszej eksploracji świata i opanowywaniem przyrody przez wykorzystywanie wynalazków człowieka, ale także niebezpiecznym sportem, który ma zastąpić wszystko, co służyło dotąd człowiekowi jako narzędzie bohaterskich czynów.

Na przykładzie Saint-Exupéry’ego — podobnie zresztą, jak i Montherlanta, autora *Les Bestiaires* i *Les Olympiques*, oraz Drieu la Rochelle, autora *Mesure de la France* — można łatwo dostrzec łączenie umiłowania sportu z wolą mocy, przewycięzania samego siebie. Widać jednak u Saint-Exupéry’ego wyraźną ewolucję: samolot staje się, z każdą książką coraz wyraźniej, instrumentem służącym samopoznaniu i wewnętrznemu wzbogaceniu człowieka.

Charakterystyczną cechą twórczości Saint-Exupéry’ego jest brak opisów przyrody, analiz psychologicznych oraz, podobnie jak u Malraux, Camusa, Sartre’a, prawie zupełna nieobecność tematyki miłosnej, w przeciwieństwie do literatury poprzedzającej 1930 rok, która zresztą przedsta-

⁷ Pierre-Henri Simon, *Histoire de la littérature française au XX^e siècle*, t. II, Paris 1961, s. 127.

⁹ Búi Xuán Bào, *Aviation et Littérature*, Paris 1960, s. 321: „szczyt literatury lotniczej w tym znaczeniu, że jest ona wyjątkową syntezą tego, co może w niej znaleźć się z poezji i myśli tkwiących w życiu i zawodzie człowieka przestworza”.

wia raczej seksualny aspekt miłości, a nie jej wartość uczuciową i moralną. Dla Saint-Exupéry'ego, Malraux, Camusa, Sartre'a „il y a l'action, l'aventure héroïque, la révolution, l'absurdité du monde à surmonter, l'engagement politique à choisir; l'amour ne joue plus chez eux qu'un rôle épisodique et disparaît parfois totalement”¹⁰.

Nie ma także u Saint-Exupéry'ego apologii słabości i lęku. Przedstawia on nam przede wszystkim twardy urok niebezpiecznego życia pilotów w ich pionierskim okresie. „Vos Mermoz, vos Guillaumet, vos Saint-Exupéry, les pionniers aériens du Sahara, des Andes et de l'Atlantique, ont laissé dans leur sillage une brassée d'aventures et d'exploits qui pourraient constituer un *De Viris* de l'âge contemporain. On y voit des hommes pousser jusqu'à la limite des forces humaines le défi à la fatigue, à la soif, au froid, à la solitude, à la mort”¹¹. Śmierć czyniła bolesne wyrwy w szeregach pierwszej falangi lotników. Saint-Exupéry pisze: „Les moteurs, à cette époque-là, n'offraient point la sécurité qu'offrent les moteurs d'aujourd'hui”¹². W tym okresie wartość samolotu zależała głównie od wartości pilota, jego indywidualnej odwagi.

Jacques Bernis, główny bohater pierwszej książki Saint-Exupéry'ego *Courrier Sud*¹³, nie znalazł jeszcze wyrażającej go drogi. Nieokreślone aspiracje, niepokój i rozdarcie stara się usunąć poprzez nieudaną miłość do Geneviève, przyjaciółki z okresu młodości, z którą pragnie odnaleźć świat szczęśliwego dzieciństwa. Ale próba ucieczki w inny świat — słowa „fuir”, „emmener”, „enlever” pojawiają się często w tekście — nie udaje się: Geneviève wyrwana z porządku, w którym dotąd żyła, nie jest już sobą. Poszukiwała bowiem czegoś, co ma moc trwania, co może być wyzwaniem rzuconym siłom destrukcji, niweczącym wysiłki człowieka. „Il

¹⁰ Pierre-Henri Simon, *Le Jardin et la Ville*, Paris 1962, s. 24: „Istnieje czyn, bohaterska przygoda, rewolucja, absurdalność świata, którą trzeba przełamać, zaangażowanie polityczne, które należy wybrać; miłość odgrywa już u nich tylko rolę epizodyczną, a niekiedy całkowicie zanika”.

¹¹ André Rousseaux, *Chronique de l'espérance*, Fribourg 1942, s. 21. Cytuję za Daniel Anet, *Antoine de Saint-Exupéry*, Paris 1946, s. 219. „Wasi — Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry — powietrzni pionierzy Sahary, Andów i Atlantyku pozostawili po sobie brzemień przygód i zwycięstw, które mogłyby stanowić *De Viris* naszego czasu. Ujawniają się w tym ludzkie rzucające wyzwanie — aż po kres ludzkich sił — zmęczeniu, pragnieniu, zimnu, samotności, śmierci”.

¹² *Terre des Hommes*, Paris 1952, s. 13; „W tamtych czasach silniki nie dawały bynajmniej takich gwarancji bezpieczeństwa lotu co dzisiaj”. *Ziemia, planeta ludzi*, [W:] *Nocny lot. Ziemia, planeta ludzi*, Warszawa 1963, s. 88.

¹³ W kwietniowym numerze z 1926 roku czasopisma redagowanego przez Adrienne Monnier „Le Navire d'Argent”, Saint-Exupéry zamieścił swój pierwszy utwór, *L'Aviateur*, który jest fragmentem zagubionego manuskryptu noweli *L'Evasion de Jacques Bernis*. *L'Aviateur* przedrukowany został w tomie Saint-Exupéry'ego *Un sens à la vie*. Jean Prévost zaopatrzył wydrukowane fragmenty noweli charakterystyczną notką, w której czytamy m.in.: „Cet art direct et ce don de vérité me semblent surprenants chez un débutant”. *Un sens à la vie*, Paris 1956, s. 15.

faut autour de soi, pour exister, des réalités qui durent”¹⁴. Geneviève nadaje — u Giraudoux bywa podobnie — najdrobniejszym przedmiotom, meblom wartość psychologiczną i poetycką. Nie może ona zrozumieć Bernisa, który zawiesił zasłony na ścianach pokoju i unicestwiał w ten sposób kontakt człowieka z trwałym światem rzeczy. „Elle aime, de la paume, caresser la pierre, caresser ce qu'il y a dans la maison de plus sûr et de plus durable. Ce qui peut vous porter longtemps comme un navire...”¹⁵.

Również w religii nie może Bernis odkryć samego siebie. Wstępuje do katedry Notre-Dame w poszukiwaniu kategorycznej odpowiedzi na swój niepokój. Myśli: „Si je trouve une formule qui m'exprime, qui me rassemble, pour moi ce sera vrai”¹⁶. Ale decyduje się z góry na odrzucenie rozwiązania, które mogłaby mu przynieść wiara: „Et pourtant, je n'y croirais pas”¹⁷. Ponieważ nigdzie nie znajduje uspokojenia, sensu życia, wraca do lotnictwa, wykonuje swój ostatni lot i ginie w saharjskiej pustyni.

Jacques Bernis odnalazł w samolocie poszukiwany skarb; jego świadomość została przeobrażona. „Je me suis senti tout à coup si jeune...”¹⁸, mówi. Jego pustka zostaje wypełniona rytmicznym warkotem motoru, który daje mu poczucie pewności. Mimo niebezpieczeństw, jakie przynoszą rozpetane żywioły, nie przyjąłby banalnego szczęścia szarych ludzi, którzy są „prisonniers d'eux-mêmes, limités par ce frein obscur et non comme lui, ce fugitif, cet enfant pauvre, ce magicien”¹⁹.

Ale Bernis — najbardziej skomplikowana postać Saint-Exupéry'ego — nie jest jeszcze „dokonanym” bohaterem przestworza. Trafnie i zwięźle określił to R.-M. Albérès pisząc, że „*Courrier Sud* n'est pas un roman d'aviation, mais celui d'un homme qui devient aviateur”²⁰. Staje się on zapowiedzią bohaterów późniejszych książek Saint-Exupéry'ego, którzy wyzwalają się poprzez heroiczne czyny, wypełniane w swym zawodzie, od partykularyzmu konkretnego życia i dążą do zrealizowania w sobie typu człowieka idealnego.

Takimi bohaterami są piloci Fabien i Guillaumet. Wraz z Fabienem, „pasterzem rozsypanych po drodze mieścin”,²¹ poznajemy śnieżne grzbiety Kordylierów, walkę z cyklonem i mrokiem nocy, której grozę powiększają zaczajone szczyty gór; doznajemy uczucia, jakie się odczuwa w okrętowej

¹⁴ *Courrier Sud*, Paris 1953, s. 92. „Aby istnieć, potrzebne są wokół nas rzeczywistości, które trwają”.

¹⁵ *Ibid.*, s. 98. „Lubi ona głaskać dłonią kamień, głaskać to, co jest w domu najpewniejsze i najtrwalsze. Co może cię nieść długo jak okręt ...”

¹⁶ *Ibid.*, s. 128. „Jeżeli znajdę formułę, która mnie wyrazi, która mnie zespoli, będzie to dla mnie prawdziwe”.

¹⁷ *Ibid.*, s. 128. „I nie uwierzyłbym w to jednak”.

¹⁸ *Ibid.*, s. 182. „Poczułem się nagle tak młody ...”

¹⁹ *Ibid.*, s. 47: „więźniowie samych siebie, wstrzymywani nieznanym hamulcem, a nie jak on, ów zbieg, biedne dziecko, ów czarodziej”.

²⁰ René-Marill Albérès, *Saint-Exupéry*, Paris 1961, s. 36. „*Courrier Sud* nie jest powieścią lotniczą, ale powieścią o człowieku, który staje się lotnikiem”.

²¹ *Vol de Nuit*, s. 20.

kajucie, miotanej przez rozhukany żywioł. Podczas ostatniego lotu, nie mogąc opanować zdrętwiąłymi od wysiłku palcami rozdygotanej maszyny, osaczonej wśród burzy, dał się Fabien złapać w pułapkę, przynęcony zwodniczym blaskiem kilku gwiazd, i skierował samolot w górę, skazując siebie i towarzysza na zagładę. W walce Fabiena z cyklonem wszystko stapia się w jedną, żywą całość: niebo i ziemia, maszyna i człowiek. „Il lui parut que la matière aussi se révoltait. Le moteur, à chaque plongée, vibraut si fort que toute la masse de l'avion était prise d'un tremblement comme de colère. Fabien usait ses forces à dominer l'avion, la tête enfoncée dans la carlingue, face à l'horizon gyroscopique car, au dehors, il ne distinguait plus la masse du ciel de celle de la terre, perdu dans une ombre où tout se mêlait, une ombre d'origine des mondes”.²²

Fabien zdaje sobie sprawę z rozmiarów niewątpliwej klęski, która go czeka — nie ma dla niego odwrotu, bo pobliskie lotniska informują go o szalejącej wokół burzy — ale walczy bez złudzeń do końca, mimo że jego ciało nie jest już posłuszne rozkazom myśli. Patrzy obojętnie w śmierć, ponieważ dał z siebie wszystko, aby jej uniknąć.

Doświadczenie Fabiena przeżył Saint-Exupéry osobiście w 1929 roku, dwa lata przed ukazaniem się *Vol de Nuit* i ma ono znamiona jego autentycznej przygody w Patagonii. Saint-Exupéry wyznaje, że nie jest w stanie przekazać grozy niespodziewanego spotkania z cyklonem pędzącym z szybkością dwustu czterdziestu kilometrów na godzinę. Pisze: „[...] abordant ce récit d'une révolte des éléments, que j'ai vécue, je n'éprouve pas l'impression d'écrire un drame communicable”.²³ W walce z burzą Saint-Exupéry odkrywa przerażającą go prawdę: jego ręce są martwe, obce, stracił z nimi kontakt. Odczuwa lęk przed obrazem otwierających się rąk i do końca lotu będzie mu wolno powtarzać tylko jedno zdanie, żyć tylko jednym obrazem: „Je sers les mains ... Je sers les mains ... Je sers les mains ...”²⁴ Dla Saint-Exupéry'ego „Il n'y a plus ni danger ni cyclone, ni terre perdue. Il y a quelque part des mains de caoutchouc qui, si une seule fois elles laissent échapper le volant, n'auront point le temps de se ressaisir et de dompter le renversement avant la mer”.²⁵

²² Ibid., s. 131. „Wydąło mu się, że już i martwa materia buntuje się. Motor przy każdym opadaniu samolotu dygotał tak silnie, że samolot drżał cały jak w gniewie. Fabien, z głową schowaną w kabinie, wpatrzony w kreskę sztucznego horyzontu, gdyż na zewnątrz nie odróżniał już nieba od ziemi, zagubiony w mroku, gdzie wszystko się mieszało, w mroku, w którym powstawały światy, zużywał wszystkie swe siły na opanowanie maszyny”. *Nocny lot*, s. 63.

²³ *Le pilote et les puissances naturelles*, [W:] *Un sens à la vie*, s. 188: „przystępując do opowiadania o buncie żywiołów, jaki przeżyłem, nie odczuwam, że piszę dramat, który jest możliwy do przekazania”.

²⁴ Ibid., s. 200. „Ściskam ręce ... Ściskam ręce ... Ściskam ręce ...”

²⁵ Ibid., s. 200. „Nie ma już ani niebezpieczeństwa, ani cyklonu, ani zagubionej ziemi. Są gdzieś kauczukowe ręce, które — jeśli raz wypuszczą ster — nie będą już miały czasu, aby powrócić na swe miejsce i zapobiec runięciu zanim zbliży się morze”.

Walka Fabiena z burzą — szczególnie narzucający się z całą gwałtownością jego wyobraźni obraz otwierających się rąk²⁶ — jest wierną transpozycją przygody Saint-Exupéry'ego.

Głównym jednak bohaterem *Vol de Nuit* nie jest Fabien, który odaje życie, ale Rivière²⁷, który je zabiera. Chce on, wbrew urzędowym kołom obawiającym się groźnych zasadzek nocy, stworzyć regularną komunikację całodzienną. „C'est pour nous, avait répliqué Rivière, une question de vie ou de mort, puisque nous perdons, chaque nuit, l'avance gagnée, pendant le jour, sur les chemins de fer et les navires”.²⁸

Rivière, człowiek o żelaznej energii i dyscyplinie, posługujący się tylko językiem czynu, dynamizuje całą ekipę pilotów i techników, aby dzięki nieugiętemu uporowi klęskę przemienić w zwycięstwo. „Odpowiedzialny za całe niebo”, nie zaznaje sam nigdy odpoczynku, lecz utrzymuje swą wolę w nieustannym napięciu. Dla niego „il n'y a pas de paix. Il n'y a peut-être pas de victoire. Il n'y a pas d'arrivée définitive de tous les courriers”.²⁹ Walczący z cyklonem pilot jest skazany na zagładę, ale samotny Rivière aż do końca podtrzymuje go intensywnością swej medytacji, śledząc, minuta po minucie, daleką agonię zagubionej w burzy i ciemnościach załogi na wysokości trzech tysięcy metrów. Wydający rozkazy Rivière jest w nie mniejszym stopniu człowiekiem czynu niż pilot, który je wykonuje. Ze swego biura kieruje on całą linią lotniczą i narzuca swym dążeniom tylko jeden cel: wypełnić za wszelką cenę zadanie, jakie zostało mu powierzone, zapewnić sukces lotniczego towarzystwa utrzymując nocne loty. „La densité de *Vol de Nuit* est maintenue par la montée constante de l'angoisse; la menace qui pèse sur l'accomplissement du devoir”.³⁰

Kiedy Fabien ginie w nocnej burzy, „perdu parmi des constellations qu'il habite seul”,³¹ dla Rivière'a istnieją dwie perspektywy: zawiesić nocne loty lub wydać rozkaz odjazdu do Europy samolotowi pocztowemu. Zwycięza rozwiązanie pozytywne. „S'il avait suspendu un seul départ, la cause des vols de nuit était perdue. Mais, devant les faibles, qui de-

²⁶ *Vol de Nuit*, s. 133.

²⁷ Prototypem Rivière'a jest Didier Daurat, wychowawca całego pokolenia lotników. Cf. Didier Daurat, *Dans le vent des hélices*, Paris 1956; tenże, *Vu par celui qui inspira „Vol de Nuit”*, [W:] *Saint-Exupéry*, Paris 1963, ss. 73—104.

²⁸ *Vol de Nuit*, s. 99. „Jest to dla nas kwestia życia albo śmierci — odpowiada na to Rivière — tracimy bowiem co nocy przewagę, jaką w ciągu dnia, dzięki szybkości lotu, zyskujemy nad komunikacją kolejową lub okrętową”. *Nocny lot*, s. 48.

²⁹ *Ibid.*, s. 31—32: „spokoju nie ma. Nie ma może i zwycięstwa. Nie ma ostatecznego przybycia wszystkich samolotów pocztowych”. *Nocny lot*, s. 13.

³⁰ Pierre Chevrier, *Antoine de Saint-Exupéry*, Paris 1950, s. 84. „Zgęszczenie *Vol de Nuit* utrzymuje się dzięki ciągłemu wzrastaniu trwogi, groźbie ciążącej na wypełnieniu obowiązku”. *Vol de Nuit* ma cechy tragedii klasycznej: wszystkich bohaterów tej książki łączy ze sobą jedność miejsca, czasu i akcji.

³¹ *Vol de Nuit*, s. 143.

main le désavouèrent, Rivière, dans la nuit, a lâché cet autre équipage".³² W *Vol de Nuit* wszystko oparte jest na tajemnicy i poezji nocy. Zdawał sobie z tego sprawę Saint-Exupéry, kiedy pisał z Buenos-Aires do matki w styczniu 1930 roku. „Maintenant j'écris un livre sur le vol de nuit. Mais dans son sens intime c'est un livre sur la nuit".³³

Dla Rivière'a jedynie ważny jest nieprzerwany ciąg „zdarzeń” i im tylko chce służyć. W działaniu odnajduje on przetwarzającą go siłę, która aktualizuje w nim to, co najcenniejsze. „Il vieillissait si dans l'action seule il ne trouvait plus sa nourriture".³⁴ Wsłuchany w warkot odlotującego samolotu, chce on przybliżyć zwycięstwo człowieka nad przypadkiem i nagiąć życie do swojej koncepcji. „Et Rivière, à pas lents, retourne à son travail, parmi les secrétaires que courbe son regard dur. Rivière-le-Grand, Rivière-le-Victorieux, qui porte sa lourde victoire".³⁵

Nie mógł on jednak uniknąć dramatycznej konfrontacji działania i szczęścia osobistego. Kiedy Fabien nie powrócił ze swej niebezpiecznej misji, jego żona zwraca się do Rivière'a z żądaniem wyjaśnień. Jej obecność w biurze jest dla niego bardziej bolesną próbą niż strata lotnika. Odrzucał zawsze od siebie wszelkie uczucia słabości. Nieśmiałość Simone Fabien broniącej praw swego ogniska domowego i milczenie, w którym zamyka się dyrektor linii lotniczej — nie wiedzący dokładnie „ce que vaut la joie d'un homme. Ni une main qui tremble. Ni la pitié, ni la douceur ...”³⁶ — unaoczniają fakt, że chodzi tutaj o dwie wrogie, nie dopuszczające kompromisu wartości. Konflikt porządku skutecznego działania i porządku szczęścia osobistego jest starciem się dwu przeciwstawnych sobie koncepcji życia. „En face de Rivière se dressait, non la femme de Fabien, mais un autre sens de la vie. Rivière ne pouvait qu'écouter, que plaindre cette petite voix, ce chant tellement triste, mais ennemi. Car ni l'action, ni le bonheur individuel n'admettent le partage: ils sont en conflit. Cette femme parlait elle aussi au nom d'un monde absolu et de ses devoirs et de ses droits. Celui d'une clarté de lampe sur la table du soir, d'une chair qui réclamait sa chair, d'une patrie d'espoirs, de tendresses, de souvenirs. Elle exigeait son bien et elle avait raison. Et lui aussi, Rivière, avait raison, mais il ne pouvait rien opposer à la vérité de

³² Ibid., s. 169. „Gdyby był powstrzymał bodaj jeden odlot, sprawa lotów nocnych byłaby przegrana. Ale uprzedzając chwiejnych, którzy jutro staną przeciw niemu, Rivière wyprawił tej nocy drugi samolot”. *Nocny lot*, s. 81.

³³ *Lettres de Saint-Exupéry*, s. 142. „Piszę teraz książkę o nocnym locie. Ale w głębszym znaczeniu jest to książka o nocy”.

³⁴ *Vol de Nuit*, s. 31. „Starzał się istotnie, jeżeli sam czyn już go nie zadowalał”. *Nocny lot*, s. 13.

³⁵ Ibid., s. 170. „I Rivière wolnym krokiem powraca do swego zajęcia, mijając sekretarzy, którzy chylą głowę pod jego twardym spojrzeniem — wielki, zwycięski Rivière, dźwigający brzemie swojego zwycięstwa”. *Nocny lot*, s. 81.

³⁶ Ibid., s. 86: „co warta jest radość człowieka. Ani ręka, która drży. Ani co warta łatwość czy dobroć ...” *Nocny lot*, s. 41.

cette femme. Il découvrirait sa propre vérité, à la lumière d'une humble lampe domestique, inexprimable et inhumaine".³⁷

Jest to konfrontacja urastająca do wymiarów symbolu, przeżywana intensywnie, z równym bólem, przez dwie istoty oddalone od siebie nie dającą się wyrównać przepaścią. Ale podczas gdy Simone Fabien odczuwa nieodwołalną utratę szczęścia rodzinnego, Rivière szuka w poświęceniu lotnika siły pozwalającej mu trwać w przedsięwziętym dziele aż do osiągnięcia zwycięstwa.

W *Terre des Hommes* przedstawia Saint-Exupéry patetyczną przygodę swojego najlepszego przyjaciela Guillaumeta, który, zepchnięty w czasie burzy przez zstępujące prądy powietrza, musiał wylądować w sercu lodowatego masywu And, oraz jego dramatyczny, pięciodniowy przemarsz poprzez śnieżną pustynię, „sans piolet, sans cordes, sans vivres, escaladant des cols de quatre mille cinq cents mètres, ou progressant le long de parois verticales, saignant des pieds, des genoux et des mains, par quarante degrés de froid”.³⁸ Pozbawiony sił, idzie z uporem krok po kroku, podnosząc się po każdym upadku i walcząc z nieubłaganą pokusą odpoczynku, który nieuchronnie zamieniłby go w głaz lodu. Stara się z trudem nie myśleć o swoim położeniu, aby mieć odwagę iść dalej. Zdobywa się na ostatni, nadludzki wysiłek dzięki wyobrażonemu apelowi kolegów zatrwożonych jego losem. „Ma femme, si elle croit que je vis, croit que je marche. Les camarades croient que je marche. Ils ont tous confiance en moi. Et je suis un salaud si je ne marche pas”.³⁹ Ocalony Guillaumet, z ciałem pokurczonym, opuchniętym, czarnym, rzucił kolegom to dumne, lecz jakże prawdziwe zdanie, streszczające całą jego tragiczną odyseję: „Ce que j'ai fait, je te le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait”.⁴⁰

³⁷ Ibid., s. 124. „Naprzeciw Rivière'a stała nie tylko żona Fabiena, lecz odmienne pojmowanie życia. Mógł tylko litować się słuchając tych słów żalonych, tej pieśni smutnej, jemu wrogiej. Ani czynu bowiem, ani szczęścia osobistego nie można dzielić — są niepodzielne. Ta kobieta przemawiała do niego w imię jakiegoś świata absolutnego, a jednocześnie w imię swych obowiązków i swych praw. W imię świata, w którym płonąła lampa na stole wieczornym, w imię ciała, co się dopomina o swoje ciało, w imię świata pełnego nadziei, tkliwości, wspomnień. Domagała się swego dobra i miała rację. I on również miał rację, ale nie miał nic do przeciwstawienia prawdzie tej kobiety. I przy świetle skromnej lampy domowego zacisza jego własna prawda wydała mu się trudną do wypowiedzenia, nieludzką”. *Nocny lot*, s. 60.

³⁸ *Terre des Hommes*, s. 49: „bez czekana, sznurów, żywności, pokonującego przełęczę na wysokości czterech tysięcy pięciuset metrów albo posuwającego się wzdłuż pionowo spiętrzonych ścian skalnych, przy czterdziestostopniowym mrozie, z zakrwawionymi stopami i rękami”. *Ziemia, planeta ludzi*, s. 115—116.

³⁹ Ibid., s. 50. „Moja żona, jeśli myśli, że żyje, myśli, że idę. Koledzy myślą, że idę. Wierzą we mnie. I będę bydłakiem, jeśli nie będę szedł”. *Ziemia, planeta ludzi*, s. 116.

⁴⁰ Ibid., s. 46. „Tego, co zrobiłem, możesz mi wierzyć, nie zrobiłoby nigdy żadne zwierzę”. *Ziemia, planeta ludzi*, s. 113.

Saint-Exupéry ukazuje tutaj wielkość człowieka, który w bohaterskiej walce z przyrodą i z własnym ciałem, pozbawionym już instynktu samozachowawczego, podporządkowuje to, co fizyczne, temu, co duchowe.

Podobną przygodę przeżywa Saint-Exupéry i jego mechanik Prévot, którzy znaleźli się w upalnej pustyni libijskiej wskutek katastrofy samolotu podczas próby pobicia rekordu na trasie Paryż — Sajgon. Rozpoczynają beznadziejny, prawie dwustukilometrowy marsz, spragnieni, wyczerpani, zwodzeni halucynacjami. Walczą rozpaczliwie ze śmiercią, ponieważ nie są sami. Każda minuta milczenia powiększa trwogę tych, którzy oczekują ich powrotu. Uświadomienie sobie tego faktu jest dla nich nie do zniesienia i zmusza ich do niepoddawania się pokusie śmierci.

Przedstawione przykłady wprowadzają w klimat twórczości Saint-Exupéry'ego, tak odmienny od świata, w jakim żyją bohaterowie Mauriaca, Greena czy Camusa, a tak bliski, w pewnych aspektach, atmosferze dzieł Malraux czy Montherlanta. Wynika z nich, że humanizm Saint-Exupéry'ego stopniowo się przeobraża i nie opiera się wyłącznie na indywidualnym, bohaterskim działaniu, „l'ivresse de l'action”⁴¹ — widocznej u Bernisa, częściowo u Fabiena — ale ukazuje szersze, głębsze perspektywy, o reperkusjach nieskończenie donioślejszych: człowiek poprzez swoje czyny ma przekształcać, korygować siebie i świat, przedłużać dzieło stworzenia, ponieważ, jak pisze Saint-Exupéry, „la genèse n'est point achevée”.⁴²

SAINT-EXUPÉRY — POÈTE DE L'ACTION

Le présent article, extrait de l'étude sur l'humanisme d'Antoine de Saint-Exupéry, se propose d'être une introduction à la pensée humaniste de l'auteur de *Citadelle*. Après avoir insisté sur l'aspect autobiographique des livres de Saint-Exupéry (presque tous ses héros portent les noms authentiques), on s'arrête plus longuement sur l'évolution de la structure de ses oeuvres: l'élément gnomique tend de plus en plus à l'emporter sur l'élément épique (cf. *Courrier Sud* et *Citadelle*). Ensuite on met en relief une constante oscillation de la pensée de Saint-Exupéry entre l'humanisme héroïque et l'humanisme fraternel. Les deux tendances, à des degrés différents, coexistent presque dans tous les livres de l'auteur de *Terre des Hommes*. Pourtant, le premier aspect est mieux illustré par *Vol de Nuit* et *Citadelle*, le second — par *Le Petit Prince* et la *Lettre à un Otagé*.

Le point de départ de l'humanisme de Saint-Exupéry se situe dans l'action. C'est elle (surtout l'action dangereuse) qui arrache l'homme au monde habituel et le fait révéler à lui-même. L'avion devient de plus en plus un instrument de connaissance et un outil du devenir. Parti de la conception individualiste et nietzschéenne de l'action — de „l'ivresse de l'action” — Saint-Exupéry arrive à considérer l'action comme moyen d'ennoblissement et d'agrandissement de l'homme: elle lui permet de révéler sa grandeur virtuelle.

⁴¹ *Courrier Sud*, s. 31.

⁴² *Terre des Hommes*, s. 213.