

Eliza Krzyńska-Nawrocka

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Tarnowie

Uwikłany w technikę – o pociągu Grabińskiego do pociągów i techniki

Relacja pomiędzy literaturą a rzeczywistością to zagadnienie, które frapuje twórców od czasów starożytnych. Grecka kategoria *mimesis*¹, jej łaciński odpowiednik *imitatio*, oznaczające naśladownictwo czy późniejsze pojęcia: klasycyzm, realizm, naturalizm, oniryzm, fantastyka, sztuka dla sztuki, sztuka w służbie, to tylko hasłowe ujęcia tego problemu, pojawiającego się na przestrzeni dziejów. Artyści i ich komentatorzy zastanawiają się nad zależnością literatury (czy szerzej – kultury) od świata, rozważają jej odrębność, jej łączność z tym, co otacza człowieka, jej oryginalność².

W zagadnienie to wpisuje się zainteresowanie artystów techniką jako jednym z przejawów ludzkiej działalności. Szczególnie mocne jest ono, gdy dochodzi do eskalacji danej dziedziny życia. Przełom XIX i XX wieku okazał się momentem w dziejach ludzkości, w którym doszło do erupcji techniki. Jej szybki, wielopłaszczyznowy rozwój, liczne wynalazki, przemysłowy postęp, przyczyniły się do wykreowania nowego porządku świata, w którym prym wiodzie inżynieria, technika.

Techniczne oblicze świata z jednej strony fascynuje, zachwyca, z drugiej strony budzi niepokój, by nie powiedzieć, grozę. Te odczucia świetnie widoczne są w twórczości Stefana Grabińskiego, autora *Demona ruchu*.

¹ Na temat *mimesis* zob. m.in.: E. Auerbach, *Mimesis. Rzeczywistość przedstawiona w literaturze Zachodu*, t. 1-2, przeł. Z. Żabicki, Warszawa 1968; Z. Mitosek, *Mimesis. Zjawisko i problem*, Warszawa 1997; M. Januszewicz, *O pojęciu mimesis w poetyce Arystotelesa*, „Sztuka i Filozofia” nr 21, 2002, s. 137-152; *Mimesis: metaphysics, cognition, pragmatics*, red. G. Currie, P. Kořátko, M. Pokorný, London 2012; *Słownik terminów literackich*, red. J. Sławiński, Wrocław 1998 (hasło: Mimesis); *Słownik literatury polskiej XIX wieku*, red. J. Bachórz, A. Kowalczykova, Wrocław 1991 (hasła: Mimesis i Realizm); *Słownik literatury polskiej XX wieku*, red. J. Sławiński, Wrocław 1993 (hasło: Mimetyzm). Oczywiście zagadnienie to z racji rozległości, jedynie sygnalizuję, jednakowoż jego wartość w badaniu zjawisk literackich jest fundamentalna.

² Na temat oryginalności literackiej pisał sam bohater niniejszego artykułu – Stefan Grabiński w swoim tekście *Zagadnienie oryginalności w twórczości literackiej*, zauważając: „Oryginalność jest zasadniczym elementem twórczości literackiej – nie powiem wyłącznym lecz nieodzownym. Jest tym koniecznym żywiołem, bez którego nie może wyłonić się żadne prawdziwe dzieło sztuki”. S. Grabiński, *Zagadnienie oryginalności w twórczości literackiej*, „Pamiętnik literacki” 1925/26, nr XXII-XXIII, s. 1. Pisarz wyróżniał trzy odmiany oryginalności: absolutną (fikcję), druga polega „na swoistym i odrębnym ujmowaniu zjawisk życiowych” – autor mówi o przekształceniu mniejszym lub większym rzeczywistości, trzecia – czerpie tematykę z przeszłości – historycznej i kulturowej. Zob. Tamże, s. 3-4.

„Twórca czarokręgu kolejowego”³

Wspomniany tytuł *Demon ruchu* jest nazwą zbioru nowel, który przyniósł Grabińskiemu sławę i uznanie oraz uczynił go w powszechnej opinii w zasadzie autorem niestety tego właśnie jednego tomu. Niestety, bo dorobek tego pisarza, to poprzedzające *Demona ruchu* z 1919 roku⁴, dwa zbiory nowel *Z wyjątków. W pomrokach wiary* – 1909 oraz *Na wzgórzu róż* – 1918, a po *Demonie* napisał i wydał kolejne tomy nowelistyczne: *Szalony pątnik* – 1920 *Niesamowita opowieść* – 1922, *Księga ognia* – 1992, *Namiętność* – 1930. Stworzył także powieści (*Salamandra* – 1924, *Cień Bafometa* – 1926, *Klasztor i morze* – 1928, *Wyspa Itongo* – 1936) oraz teksty teoretycznoliterackie *Zagadnienie oryginalności w twórczości literackiej* – 1925, *O twórczości fantastycznej. Jej geneza i źródła* – ok. 1928). Wśród tych tekstów znajdują się utwory wybitne, znajdują się także słabsze. Ich ocenianie i porównywanie nie jest celem niniejszego artykułu. Warto jednak pamiętać, że twórczość literacka Stefana Grabińskiego to nie tylko tom z 1919. To wiele ciekawych i różnorodnych tematycznie tekstów. Poczyniwszy to zastrzeżenie, należy zauważyć, że zbiór opowieści kolejowych był rzeczywiście czymś nowatorskim na gruncie literatury polskiej, zarówno pod względem tematyki, jak i sposobu realizacji; było to czymś innym. Całe jego pisarstwo było rozpatrywane przez pryzmat *Demona ruchu*, który uznany został za wyjątkowe na gruncie polskiej literatury dzieło. Zachwyceni krytycy (Karol Irzykowski, Wilam Horzyca, Wilhelm Feldman, Tadeusz Sinko) zwracali uwagę na nowatorski, oryginalny charakter cyklu kolejowego, a popularność⁵ Grabińskiego wzrosła z dnia na dzień.

Tym, co niewątpliwie wyróżnia tom opowieści o kolei, jest zwrócenie ku zagadnieniom technicznym, ewokującym u Grabińskiego problematykę ontologiczną⁶.

³ Tak nazywa autora *Demona ruchu* Karol Irzykowski w dedykacji do *Kowadło Morda*, pochodzącego z tomu *Spod ciemnej gwiazdy*, w którym znajduje się również korespondujący z kolejkowymi utworami Grabińskiego *Wagon astralny*. Zob. K. Irzykowski, *Pisma. Nowele*, red. A. Lam, Kraków 1979.

⁴ Drugie wydanie ukazało się już w 1922 z przedmową Józefa Jedlicza.

⁵ O tej popularności pisze Jerzy Eugenisz Płomiński, przywołując pierwszy kontakt z autorem *Księgi ognia*: „Postanowiliśmy zaprosić do współpracy w jednodniówce szereg pisarzy o znanych nazwiskach literackich. Wtedy to zaprosiłem również Grabińskiego; popularność jego dosięgła w owym czasie szczytowego nasilenia. Miał już za sobą głośnego *Demona ruchu*. Pisano o nim bardzo często w superlatywach. (...) Wywiady z nim i jego podobizny w ówczesnych pismach polskich pojawiały się dosyć często. Zapraszając Grabińskiego do współpracy w jednodniówce nie bardzo wierzyłem, by ten głośny i modny wtedy pisarz, pieszczonej niemal jednogłośnie przez krytykę literacką i prasę, zdecydował się na współpracę w prowincjonalnej efemerydzie literackiej”. J. E. Płomiński, *Suweren polskiej fantastyki*, [w:] J. E. Płomiński, *Twórcy bez masek. Wspomnienia literackie*, Warszawa 1956, s. 108. Wybuch zainteresowania Grabińskim odnotowuje też Artur Hutnikiewicz, zob. A. Hutnikiewicz, *Twórczość literacka Stefana Grabińskiego (1877-1936)*, Toruń 1959, s. 81.

⁶ We wstępie do zbioru nowel pisarza, Hutnikiewicz, jego badacz, zauważał: „Wokół codziennej, szarej, odartej z wszelkich uroków niezwykłości kolejarskiej roboty rozsnął Grabiński dziwnie niepokojącą aurę tajemnic i swoistej, osobliwej, groźnej poezji. Wszystkie najprostsze akcesoria środowiska – linie dróg żelaznych wyprężone ku horyzontom, stacje i dworce pogrążone w sennej nudzie oczekiwania, nerwica podróżnych tłumów, jednostajny rytm nadbiegających i odchodzących pociągów, a jednocześnie ta

To zwrócenie się w kierunku techniki jest dwojakiej proveniencji – zewnętrznej, czyli współczesnej autorowi tendencji rozwoju techniki i jej wpływu na życie codzienne⁷ i wynikającej z przemian 2. połowy XIX wieku⁸ oraz immanentnej, czyli wynikającej z zainteresowań samego pisarza koleją⁹. Grabińskiego interesuje kolej. Interesują

nadbudowa fantastyczna, jaką wznosiła imaginacja poety na prozaicznym podścielisku codzienności: błękitne mity „ślepych torów”, rozszalałe maszyny, pędzone wolą obłąkańców w bezkres przestrzeni – wszystko to stanowiło jedyną w swoim rodzaju literacką transpozycję bergsonowskiej élan vital, energii życiowo-twórczej, przenikającej wszechświat w nie znającym spoczynku podążaniu ku ciągle nowym i nie dającym się przewidzieć manifestacjom bytu”. A. Hutnikiewicz, *Stefan Grabiński i jego dziwna opowieść*, [w:] S. Grabiński, *Nowele. Utwory wybrane*, t. I, wstęp, wybór i komentarz A. Hutnikiewicz, Kraków 1980, s. 14. Na temat *Demonu ruchu* zob. też: A. Hutnikiewicz, *Twórczość literacka Stefana Grabińskiego*, dz. cyt., s. 79-81.

⁷ O znaczeniu rozwoju technicznego na codzienność zwracał uwagę na przykład Marinetti w 1913 roku, pisząc w manifestie *Zniszczenie składni. Wyobrażenia bez drutu. Słowa na wolności*: „Ten, kto się dzisiaj posługuje dalekopisem, telefonem, gramofonem, pociągiem, rewerem, motocyklem, autem, transatlantykiem, zeppelinem, samolotem, kinem, wielkim dziennikiem (syntezą jednego dnia na świecie), nie myśli o tym, że owe rozmaite rodzaje komunikacji, transportu oraz informacji wywierają decydujący wpływ na ludzkie psyche. Dzięki dwudziestoczterogodzinnej jeździe pociągiem każdy człowiek może się przenieść z małego, martwego miasteczka z opustoszałymi placami, na których cicho zabawiają się pył, słońce i wiatr, do wielkiej metropolii pełnej światła, ruchu i hałasu. (...) Świat się skończył z powodu szybkości.” Cyt. za: S. Jaworski, *Awangarda*, Warszawa 1992, s. 27-28. Grabiński nie zgodziłby się z tym końcem świata, będąc odmiennego zdania, lecz nową wrażliwość, której źródłem były właśnie wynalazki techniczne, a której istnienie wskazywał Marinetti, z pewnością dostrzegał, czego efektem jest właśnie *Demon ruchu*.

⁸ Zdaniem Hutnikiewicza okres ten, to: „Epoka niebywałego dotąd i nadal szybko rosnącego bogactwa, powszechnej koncentracji dóbr materialnych, dla której jedyne w swym rodzaju przesłanki stworzył nie widziany dotychczas w dziejach Europy rozwój przemysłu i wymiany handlowej, zwycięska ekspansja kolonialna przodujących narodów, rozmach w pokonywaniu przestrzeni i względnie długi okres pokoju, którego nie mały nazbyt głęboko wojny lokalne i krótkotrwałe. Stabilizacji ekonomicznej i politycznej mieszczaństwa sprzyjał i wydatnie dopomagał rozkwit nauk ścisłych i co za tym idzie błyskawiczny i olśniewający rozwój techniki”. I dodaje: „Przypomnijmy kilka dat i faktów pierwszych z brzegu, bez szczególnego porządku i dla ilustracji jedynie spod ręki wziętych. Oto w przeciągu czterdziestolecia Darwin ogłasza swoją teorię o pochodzeniu gatunków, Pasteur tworzy bakteriologię, powstają pierwsze podstawy nowej psychologii i psychopatologii eksperymentalnej, której patronują znakomite nazwiska Charchota i Ribotta. Odkrycie promieni x przez Roentgena, radu przez małżonków Curie i radia przez Marconiego, rewelacyjne badania uczonych angielskich, francuskich i niemieckich w dziedzinie chemii i fizyki doprowadzają do rewolucyjnych przemian w nauce, do stworzenia nowego poglądu na fizyczną strukturę świata. Z sukcesów myśli teoretyzującej korzysta życie praktyczne. W r. 1869 rusza pierwsze dynamo inicjując przewrót w technice, w przemyśle i w komunikacji. Świat się kurczy i jednoczy, przeobraża się w jakimś zawrotnym tempie, wobec którego rytm przemian w wiekach minionych można by przyrównać zaledwie do szybkości żółwia”. A. Hutnikiewicz, *Twórczość literacka Stefana Grabińskiego*, dz. cyt., s. 10-11.

⁹ Tematyka rozwoju technicznego kolei w XIX i XX wieku to zagadnienie niezwykle obszerne, z tej racji nie omawiam szczegółów, podkreślam jedynie, że w tym czasie kolej okazała się monumentalnym znaczeniowo dokonaniem ludzkości, zmieniającym sposób przemieszczania się i patrzenia na świat. Na temat kolei i jej ewolucji, w tym ze szczególnym uwzględnieniem na terenie Polski – zob. m.in.: F. Tanel, *Historia kolei. Od lokomotyw parowych do kolei magnetycznej*, przeł. A. Sroczyński, wyd. 2, Warszawa 2013; A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce*, Bełchatów 2018; *Kolejnictwo polskie. Polish railways*, red. A. Bochen, Bydgoszcz 2017; D. Keller, *Kolej między wojnami 1918-1939*, Księży Młyn 2016; T. Lijewski, *Geografia Transportu Polski*, Warszawa 1986; J. Godwod, E. Kowalski, L. Nowosielski, *Zarys kolejnictwa*, Warszawa

go pociągi. Co ciekawe, Grabiński zdaje się być odporny na inne zdobycze techniki. Zdaje się ich nie zauważać. Ale kolej zajmuje go wybitnie.

Grabiński nie krył swej fascynacji wszystkim, co z koleją było związane. Pisząc o genezie jednego z utworów omawianego tomu, przyznawał nawet, że myślał o wstąpieniu do służby kolejowej:

(...) kolej lubię bardzo i jeżdżę z upodobaniem; swego czasu nosiłem się nawet z zamiarem wstąpienia w jej służbę. Była dla mnie zawsze symbolem życia i jego ogniście pulsujących tętn – symbolem demonizmu ruchu, przepotężnej siły, znikąd rodem, co pędzi światy przez międzyplanetarne przestworza w kręgach wirów bez początku i końca – symbolem nikłym wprawdzie i miniaturowym w stosunku do pierwowzoru, le nie mniej drogim, bo swoim, bo ludzkim, bo ziemskim.

„Maszynista Grot” uświadomił mi go w pełni i zachęcił do stworzenia cyklu p.t. „Demon ruchu”, w którym zajął miejsce poczesne¹⁰.

Wspomniana przez pisarza nowela w sposób szczególnie intensywny pokazuje, co najmocniej pociągało go w pociągach.

Ruch

Tym, co Grabińskiego pasjonuje w stopniu najwyższym w kolei, w pociągach, jest ruch. I można rozpatrywać to w dwóch kategoriach: fizycznej, jak i metaforycznej. Pociągi u Grabińskiego mkną, szybko przecinają przestrzeń – ich prędkość budzi zachwyty – tak jak budziła go wśród ówczesnych pisarzowi ludzie przemieszczających się koleją. Rzeczywistość przyspieszyła, świat przyspieszył, człowiek dzięki temu wynalazkowi cywilizacji mógł przemieszczać się szybciej i dalej. Utwór *W przedziale* zaczyna się od następujących, znaczących słów:

Pociąg czał przestrzeńią szybki jak myśl.

Zapadające już podnocny mrok pola, puste jak okiem sięgnąć ugory zataczały pod oknami wagonów szerokie kręgi, gdzieś wstecz posłuszne. Wyprężone druty telegrafu to szły w górę, to spadały w dół, to znów snuły się jakiś czas w jednakim poziomie: uparte, śmieszne, sztywne linie...

Godziemba patrzył przez okno wagonu. Przywarte do lśniącej szyny oczy upajały się jej pozornym ruchem, zaparte o ramę okna ręce jakby pomagały pociągowi odpychać poza

1986; J. Richards, J. M. MacKenzie, *The Railway Station. A Social History*, Oxford-New York 1986.

¹⁰ S. Grabiński, *Z mojej pracowni*, „Skamander” 1920, nr 2, s. 112.

siebie przestrzeń przebytą. Serce biło wzmożonym tętnem, niby chcąc przyspieszyć tempo jazdy, podwoić rozpęd rzegoczących głucho kół... (*W przedziale*, DR, s. 22)¹¹.

W utworze o identycznym tytule, co nazwa całego cyklu kolejowego, pojawia się opis mknącego w deszczu pociągu:

Błyskawiczny „Continental” w drodze z Paryża do Madrytu pędził co sił w tłokach. Pora była już późna, śródnocna, czas słotny, deszczowy. Mokre bicze dżdżu chłostały oświetlone jasno szyby i rozbryzgiwały się na szkle w łzawe różańce kropel. Skąpane w ulewie kadłuby wagonów, połyskując pod światło przydrożnych latarni niby wilgotne pancerze, wyrzygiwały rynnami pluszczącą wodę. Od czarnych ich ciał szedł w przestrzeń głuchy postępek, zmieszany rozhovor kół, potrącających się zderzaków, tratowanych bez litości szyn. (...) pociąg mknął dalej w wichurze wiatru, w tańcu jesiennym liści, wlokąc za sobą wydłużoną tuleję wirów wstrząśniętego powietrza, leniwo wieszających się na tyłach dymów, kopciui i sadzy, pędził dalej bez tchu, rzucając poza siebie krwawe wspomnienie iskier i węglowych odmiotów... (*Demon ruchu*, NUW, s. 119).

Obraz pędu pociągu wzmocniony zostaje poprzez plastyczne opisy późnej pory, ulewnej pogody oraz dźwięków pojazdu, przy czym odgłosy te zostają unaocznione także onomatopejami. Tekst świszczy, mruczy, pędzi niczym opisywana maszyna. Zabiegi te potęgują wrażenie jej monumentalności i potęgi płynącej z faktu, że ma zdolność przemieszczania się, pokonywania przestrzeni. Dla współczesnych autorowi *Cienia Bafometa* pociąg i jego rozwijające się możliwości techniczne były spektakularnym osiągnięciem ludzkości.

Z możliwościami tego wynalazku wiąże się drugie, czyli metaforyczne ujęcie ruchu w badanej twórczości. Ruch, przede wszystkim jazda kolejowa – jest u Grabińskiego metaforą samego istnienia, życiowego pędu, siły oraz tajemnicy, która dana jest tym, którzy z koleją obcuja. Takie widzenie kolei wpisuje się w dynamiczną koncepcję świata, panującą za czasów pisarza i przez niego mocno artykułowaną w całej jego twórczości prozatorskiej.

Pociąg jako unaocznienie ruchu, tej wszechpotężnej siły, może wpływać na niektórych pasażerów czy kolejarzy. Tak jest w przypadku przywołanego Godziemby, nazwanego „fanatykiem ruchu” (DR, s. 22), który z nieśmiałego człowieka, gdy tylko wejdzie do wagonu, zmienia się. Jego zachowanie zostaje nazwane „nerwicą kolej-

¹¹ Przywołane fragmenty utworów autora *Salamandry* podaję za wydaniem: S. Grabiński, *Nowele. Utwory wybrane*, t. I, dz. cyt. – NUW, S. Grabiński, *Demon ruchu*, posłowie opatrzył K. Varga, kolażami ilustrował P. Dunin-Wąsowicz, Warszawa 1999 – DR, podając w nawiasie tytuł noweli, skrót tytułu wydania, z którego pochodzi oraz numer strony.

wą” (DR, s. 22-23), przyrównane do uzależnienia, a jego narkotykiem (por. DR, s. 23) jest jazda koleją:

Tkwilo coś w istocie pędzącego pociągu, coś co galwanizowało słabe nerwy Godziemby – podniecało silnie choć sztucznie nikłą energię życiową (*W przedziale*, DR, s. 22).

Pisarz próbuje zgłębić to „coś”, przyglądając się w swoich utworach elementom kolei, jej działaniu, jej życiu. Poprzez to co znajome, próbuje poznać to, co tajemnicze.

Kolej

Ruch jest integralnym składnikiem kolejowej egzystencji. Przypisany zostaje nie tylko przemieszczającym się pociągom, ruchem przepełnione są dworce, perony – pisarz wiernie oddaje w swoich tekstach obraz codzienności dworcowej przełomu XIX i XX wieku:

Na dworcu w Horsku panował gorączkowy ruch. (...) Wrzało bujne życie i ujęte w zbyt ciasne ramy dworca przelewało się z szumem poza jego brzegi. Chaotyczny gwar pasażerów, nawoływania tragarzy, gwizd świstawek, szum wypuszczanej pary zlewały się w zawrotną symfonię, w której traciło się siebie, oddawało zmaląłą, ogłuszoną jaźń na fale potężnego żywiołu, by niósł, kołysał, odurzał... (*Błądny pociąg*, NUW, s. 177).

Takie sceny obyczajowe są elementem jego opowieści kolejowych, opis tłoczących się przed odjazdem pasażerów znajdzie się w *Wiecznym pasażerze*, w innym z kolei utworze pojawia się scena opuszczania składu:

Wśród tego zajechał pociąg. Fala podróżnych zakołysała się zgodnym rytmem, pomykając ku wagonom. Rozpoczęła się stereotypowa *bousculade*; przewracanie się na pakunkach, tłok, cizba, zgiełk (*Po stycznej*, NUW, s. 31).

Grabiński zwraca uwagę na czynności personelu kolei, sposób kontrolowania przyjazdów i odjazdów składów (np. w utworach *Błądny pociąg*, *Engramy Szatery*, *Fałszywy alarm*). Wykonywane czynności składają się na działający organizm jakim jest kolej:

Konduktorzy uwijali się bez przerwy, przebiegając nerwowym krokiem długie pierzeje wagonów; blokmistrze – piloci stacji – spełniali instrukcje krótkie a sprawne jak trąbki – hasła odlotu. Wszystko szło w tempie różnym, odmierzonym na minuty, sekundy – wszystkich oczy odruchowo kontrolowały czas na podwójnej białej tarczy zegara tam na górze (*Błądny pociąg*, NUW, s. 177).

Świat kolei ukazany w cyklu *Demon ruchu*¹² to mknące pociągi, dworce zapchane podróżnymi, to czynne stacje kolejowe, ale także zamknięte stacje (choćby w *Głuchej przestrzeni*, *Dziwnej stacji*), stacje na odludziu (np. *Ultima Thule*), tytułowy *Ślepy tor* czy nieistniejący przystanek, gdzie chodzi na spacer główny bohater *Engramów Szatery*.

Pisarz malowniczo i realistycznie, z dbałością o szczegóły opisuje elementy przestrzeni składające się na świat kolei przełomu stuleci. Pedantycznie opisuje wystrój wnętrza, nieraz drobiazgowo, przedstawiając nawet miękkość poduszek i ich czerwony kolor jak w *Demonie ruchu* (por. NUW, s. 119-120), opisuje przedział. Skupia się na atmosferze panującej w pociągu, na zachowaniu pasażerów:

W pociągu osobowym zmierzającym późną jesienną porą do Gronia ścisk był ogromny; przedziały pozapełniane po brzegi, atmosfera parna, gorąca. Z braku miejsca zatarły się różnice klas, siedziano i stano, gdzie się udało, prawem prastarego kaduka. Nad chaosem głów paliły się lampy mdłym, przyćmionym światłem, które spływało z pułapów wagonowych na twarze znużone, profile wymięte. Dym tytoniu unosił się kwaśnym wyziewem, wyciągał pod długi, siwawy sznur w korytarzach, kłębił tumanami w czeluściach okien. Jednostajny łomot kół nastrojał nasennie, przytwardzał monotonnym stukaniem drzemocie, która rozpanoszyła się po wozach (*Ślepy tor*, NUW, s. 185).

W tryby kolei zostaje wrzucony człowiek, któremu bacznie przygląda się Grabiński, opisując jego zachowania, wpływ terytorium kolejowego na zachowania ludzi w nim się pojawiających. W badanych nowelach człowiek jest istotą, która chwilowo istnieje w przestrzeni kolejowej, natomiast ta ostatnia jest czymś trwałym, wiecznym jak ruch. Kolej jest potencją ruchu, człowiek świadomie bądź nieświadomie go konotuje, a kolej staje się unaocznieniem ruchu.

Człowiek

Grabiński w swoich utworach (nie tylko kolejowych) wskazuje na osmozę przestrzeni i znajdującego się w nich człowieka.

¹² Zdaniem Krzysztofa Vargi: „*Demon ruchu*, najsłynniejszy tom nowel Grabińskiego, zawiera opowiadania, których motywem przewodnim były pociągi i związane z nimi niewytłumaczalne katastrofy. Pasażerami owych pociągów często byli tajemniczy osobnicy i zjawy nie z tego świata. Kolej jest w tych nowelach ideą samą w sobie, trochę futurystyczną w duchu realizacją hasła „sztuka dla sztuki”, gdyż to nie o konkretny cel podróży chodziło, lecz o samą ideę jazdy, najlepiej w nieznanie. Nie dla zwykłych pasażerów były przeznaczone owe widmowe kursy, lecz dla samego ruchu, doskonałej i samowystarczającej jego dynamiki, pędu, jakiejś pół mechanicznej, pół mistycznej siły, zmuszającej do opętańczego gnania przed siebie. Doskonałym pasażerem był ten, który jechał donikąd, byle przed siebie”. K. Varga, *Kochanek upiórów*, [w:] S. Grabiński, *Demon ruchu*, dz. cyt., s. 138.

W *Demonie ruchu* relacja pomiędzy terytorium kolejowym a istotą ludzką w nim przebywającą opisywana jest dwojako. Po pierwsze zbiorowo, po drugie jednostkowo.

W perspektywie zbiorowej mowa jest o użytkownikach kolei, przedstawianych jako tłum przepychający się do i z pociągów, ludzie śpieszący się, żeby zająć miejsce, tłum krzyczących, pędzących, dla których jazda pociągiem jest tylko formą transportu:

Ludzie wciąż wsiadali i wysiadali na stacjach, wciąż cisnęli się z taką samą zapalczewością, zawsze w tych samych praktycznych zamiarach (*Smoluch*, NUW, s. 94).

O ile ruch jest w tej twórczości czymś aprobatywnym, a nawet wartością najwyższą, to zachowanie pasażerów (ich wsiadanie, wysiadanie, przepychanie, pośpiech) jest w tych utworach oceniane pejoratywnie, jako przejaw nie tyle ruchu, co ruchliwości¹³, przypisanej przez Grabińskiego tłumowi, ale może to być także pośpiech konotowany charakterem przestrzeni, w której się znajdują. Terytorium, w którym człowiek przebywa, rzutuje na zachowanie osób, które się w nim pojawiają. Warto zauważyć, że zdecydowanie intensywnie działa kolej w przypadkach indywidualnych (przykładem może być metamorfoza bohatera noweli *W przedziale*).

W ujęciu jednostkowym mówić można o wyjątkowych pasażerach i pracownikach kolei, którzy przedstawiani są jako indywidualności posiadające specyficzną wrażliwość wzmożonej koegzystencji z koleją, czy mówiąc inaczej postaci wychylone w kierunku tajemniczej i potężnej siły jaką Grabiński przypisuje środowisku kolejowemu. Podatne na jego wpływ są to osoby, które są fanatykami ruchu jako wartości samej w sobie. Do nich należy Godziemba, Boroń, Szatera, Bytomski z *Fałszywego alarmu*, odkrywający tajemnicę zapowiadających, ostrzegających przed katastrofą alarmów (por. NUW, s. 109), maszynista Grot czy Boroń, który:

(...) zasadniczo nie cierpiał pasażerów; irytowała go ich „praktyczność”. Dla niego istniała kolej dla kolei, nie dla podróżnych. Zadaniem kolei było nie przewożenie ludzi z miejsca na miejsce w celach komunikacyjnych, lecz ruch jako taki i pokonywanie przestrzeni. (...) Stacje były nie na to, żeby na nich wysiadać, lecz by mierzyły przebytą drogę; przystanie kolejowe były probierzem jazdy, ich kolejna zmiana, jak w kalejdoskopie, dowodem postępów ruchu (*Smoluch*, NUW, s. 93).

To właśnie jadący pociąg, który jest unaocznieniem pokonywania przestrzeni, czasu, jest kwintesencją ruchu fascynującego autora *Szalonego pątnika*. Stąd też w wie-

¹³ Por. E. Krzyńska-Nawrocka, *Ciemne terytoria. Człowiek i świat w prozie Stefana Grabińskiego*, Kraków 2012, s. 212.

lu utworach, oprócz pełnych poetyckich sformułowań, można odnaleźć precyzyjne, techniczne opisy maszyn kolejowych i ich działania.

Maszyna

Pociągi opisywane są w trakcie jazdy, zachwyty wzbudza ich zdolność pokonywania przestrzeni. Nowele Grabińskiego ukazują pragnienie ludzi końca XIX i początku następnego wieku, by przemieszczać się szybciej i rozwój ówczesnej techniki, która naprzeciw tym marzeniom wychodziła.

W noweli *Dziwna przestrzeń (Fantazja przyszłości)*¹⁴ mknąca maszyna o nazwie „Infernal Méditerrané nr 2” zostaje określona jako „piekielny pociąg” (NUW, s. 156), „pijany ruchem pociąg” (NUW, s. 157), a jego sposób pokonywania przestrzeni porównany do pasji szaleńca czy nazwany jazdą potępieńczą (zob. NUW, s. 157). Obok siebie znajdują się opisy precyzyjne technicznie: „zmierzał z zawrotną chyżością przeszło 300 km na godzinę” i obrazy poetyckie: „Stalowa wstęga wozów jak wąż w potężnych przegubach śmigąła ruchem strzały wzdłuż wybrzeża” (NUW, s. 156). Opis szybkości pociągu spotęgowany zostaje przez drobiazgową i bardzo plastyczną enumerację miejsc, które mija, stacji, na których na moment się zatrzymuje, by pędzić dalej. Z utworu czytelnik dowiaduje się, że pociąg poruszany jest „prądem elektromagnetycznym o olbrzymim napięciu” (NUW, s. 156), że ma „anormalną chyżość” (NUW, s. 158), jest efektem międzynarodowego projektu stworzenia pociągu, którego:

(...) siłą poruszającą miał być prąd dynamoelektryczny, którego zadaniem było wytworzenie potężnej chyżości przeszło 300 km na godzinę, przeto i konstrukcja pociągu odbiegała znacznie od dotychczasowej normy i wymagała niezwyklej precyzji w wykonaniu całości (*Dziwna stacja*, NUW, s. 159).

Autor *Cienia Bafometa* w swojej bacznej literackiej rekonstrukcji pociągu skupia się na samej maszynie, na sposobie jej działania, to ona jest jego istotą, ponieważ ona wprawia go w ruch:

Maszyna pracowała ciężko, oddychając co chwila kłębami kłacastego, zmierzwionego dymu. Podsycana wciąż gorliwą ręką palacza para rozlewała się piszczelami rur po kośćcu żelaznego olbrzyma, popychała suwak, parła o tło, pędziła koła. Gruchotały

¹⁴ Zdaniem Hutnikiewicza: „Z dwu źródeł wyrosła ta »fantazja przyszłości«: z natchnień nowoczesnej nauki, coraz wyraźniej skłaniającej się ku koncepcji wszechświata skończonego, w którym potężne, kosmiczne procesy życiowe, tak jak miały kiedyś początek, będą miały nieuchronnie swój koniec – i z sugestii podsuniętych Grabińskiemu przez filozofię Wschodu, tak popularną w początkach naszego wieku”. A. Hutnikiewicz, *Twórczość literacka Stefana Grabińskiego*, dz. cyt., s. 152.

szyny, skrzypiały, przerzucały się z trzaskiem dźwignie i heble rewersujące... (*Maszynista Grot*, NUW, s. 135).

Opis ten nie jest efektem fantazji pisarskiej, lecz wynikiem zdobytych przez pisarza¹⁵ informacji technicznych, które posłużyły mu w pisaniu tego tekstu – wyznawał on:

(...) zwróciłem się po poradę fachową do mego szwagra, Wiktora Sankowskiego, technika z zawodu. Narysował mi dokładny model maszyny i wyjaśnił funkcjonowanie jej części składowych. Wchłaniałem uważnie wykład, przyswajając sobie na miejscu wyrażenia techniczne¹⁶.

Maszyna przedstawiana jest w momencie działania, podczas jazdy, to wtedy jest czymś godnym opisanego, jest czymś doskonałym, bo umożliwia pęd. W dalszym fragmencie *Maszynisty Grota* zostaje przedstawiona za pomocą nagromadzonych czasowników opisujących jej funkcjonowanie, to jak wygląda w ruchu.

Maszyna rozpętała się. Obląkane chyżością koła wykonywały nieuchwytne, fantastycznie szybkie obroty, uznojone tłoki cofały się, to znów parły w przód skwapliwym gestem, tłukły się opętąnczo zziązane kolby. Wskazówka na manometrze szła wciąż w górę – rozżarzony do czerwoności kociół zionął skwar, przepalał skórę, parzył dłonie. Nic to! Jeszcze! Dalej! Prędzej! W cwał! W cwał!

Nowy dorzut węgla zniknął w czeluści pieca i prysnął snopem krwawych iskier – nowa falanga pary wstrzyknęła ognisty war w topniejące rury...

Grot wlepił przesłonięte gorączką oczy w rubinową gardziel i pił jej żar, wsysał jej krew... (*Maszynista Grot*, NUW, s. 145-146).

Ta hiperbolizacja dynamizuje obraz pociągu, natężenie słów, wykrzyknień, konotuje eskalację jazdy szalonej, opętanej, bez tchu i postojów (por. NUW, s. 137), jazdy dającej upojenie, jazdy ekstatycznej.

¹⁵ Hutnikiewicz zauważał, że: „Pracując nad wspomnianym cyklem opowiadań pisarz zaznajamiał się bardzo rzetelnie z realiami życia kolejowego. (...) Grabiński przeprowadzał wywiady z ludźmi kolei, wysiadywał godzinami na przemyskim dworcu śledząc ruch pociągów, badał technikę budowy parowozów, błądził wśród labiryntu szyn i zwrotnic, by się wprawić w nastrój i nasycić aurą tego innego, obcego życia.” Komentator pisarstwa autora *Salmandry* wprawdzie nie widzi, że taka obserwacja miała przełożenie na poruszane tematy, jednak odnotowuje przynajmniej fakt dokonywanych przez pisarza obserwacji. A. Hutnikiewicz, *Twórczość literacka Stefana Grabińskiego*, dz. cyt., s. 149.

¹⁶ S. Grabiński, *Z mojej pracowni*, dz. cyt., s. 111. Dalej dodaje: „Wreszcie kazałem się zaprowadzić znajomemu kolejarzowi w labirynt szyn i zwrotnic przed dworcem dla wywołania potrzebnego nastroju”. Takie działania, w relacji samego autora, poprzedzały napisanie *Maszynisty Grota*, którego pomysł zaczął się od usłyszonej autentycznej historii z życia kolei, która zainspirowała pisarza do poznania tajników kolei.

Technika – zachwyty

Dokonania techniki końca XIX i początku XX stulecia, w tym w zakresie transportu kolejowego, dawały człowiekowi możliwości dotąd niewyobrażalne – mógł przemieszczać się na skalę dotąd niepojętą dla niego. Przyspieszająca technicyzacja życia, z racji przemian społecznych, trafiająca do coraz szerszej grupy odbiorców, dawała im dostęp do świata dotąd im nieznanego. Dawała im możliwość pokonywania przestrzeni – otwierała przed nimi rzeczywistość. Taki stan rzeczy prowadził do fascynacji, czego wyrazem jest historia maszynisty Grota i jego pragnienie jazdy bez zatrzymywania się, bez końca:

Maszynista czuł niemal fizycznie rozkosz tego ciągłego zdobywania, co nigdy niesyte wypuszcza lekceważąco dopadnięty już łup i mknie dalej na nowe podboje. Grot lubiał pokonywać przestrzeń!... (*Maszynista Grot*, NUW, s. 134).

To marzenie o nieustannym byciu w ruchu realizuje się w jego przypominającej obłąd jeździe pociągiem:

Grot szalał z upojenia. Wyszędłszy z labiryntu szyn, wpadł na główny, mknący prosto przed siebie jak strzała tor i runął w przestrzeń!

Rozpoczął się wichrowy pęd, nie krępowany niczym, nie przerywany przystankami, nudą postojów. Grot mijał piorunem jakieś stacje, przemykał jak demon mimo jakieś miasta, przelatywał jak huragan przez jakieś przystanie. Bez przerwy czerpał szuflą węgle, wrzucał je w palenisko, sycił ogień, zgęszczał parę; jak opętany biegał od jaszczyka do kotła, od kotła do jaszczyka, stwierdzał stan wody w wodomiarze, badał ciśnienie pary.

Nie widział nic, nie słyszał nic – upajał się tylko pędem, żył tylko wicherzycą ruchu, tonął w gigantyzmie rozmachu. Zatracił rachubę czasu, pory, godzin. Nie wiedział, jak długo już trwa piekielna jazda, czy dzień, czy dwa, czy tydzień... (*Maszynista Grot*, NUW, s. 145).

Jest to ostatnia wyprawa prowadzącego pociąg, jego zatracenie się w pędzie prowadzi do katastrofy. Opis jazdy Grota z jednej strony jest eskalacją zachwyty, z drugiej ewokuje grozę, jest wyrazem tego, że kolej stanowi dla człowieka obszar niebezpieczeństwa.

Technika – zagrożenie

Osiągnięcia przełomu wieków niosły ze sobą ogromne możliwości rozwoju cywilizacji. Jednocześnie nagły skok cywilizacyjny budził niepokój. Ten ostatni nieraz był

mocno sprecyzowany, podsycony realnymi powodami – katastrofami¹⁷. Sugestywny opis jednej z nich to uwieńczenie szaleńczej jazdy tytułowego maszynisty Grotta:

Wtem... zakotłowało coś, zawyło szatańskim skowytom – rozległ się huk, jak z tysiąca armat, zaryczał grzmot, jakby stu piorunów... Wytrysnął w górę ognisty, splątany kłęb, zgmatwany słup odłamków, żelaznych skorup, pogiętych blach – prysnęła pod niebo rakietna szczątów, rozprutyh przęseł, rozpękłych dzwon... (*Maszynista Grot*, s. 145-146).

I choć „purpurowy finał Grotta” (NUW, s. 146) jest spektakularny, ponieważ stanowi eskalację opisywanej w utworze jazdy maszynisty, to inne opisy wypadków w swej dokładności są także intensywne, a także przerażające. Pisarz skupia się w nich na warstwie dźwiękowej, by wyolbrzymić ogrom katastrofy. Podobnie jak w opisie pędzącego pociągu wykorzystuje dźwięki, tak i tutaj do obrazowania wykorzystuje odgłosy, mamy odgłosy ludzkie i dźwięki maszyny, oba zaświadczaające o nieludzkim nieszczęściu – wypadku kolejowym:

(...) oto od strony stacji wstrząsnął okropny łoskot, głuchy, dudniący huk detonacji, a potem piekielna wrzawa, zgiełk i jęki – lament, płacz i wycie splecione w jeden dziki chaos ze szczękiem łańcuchów, trzaskiem druzgotanych kół, łomotem miażdżonych bezlitośnie wagonów (*Smoluch*, NUW, s. 102).

W analizowanej twórczości pojawiają się również opisy wypadków, które są dosadne, naturalistyczne, aczkolwiek mniej poetyckie, ich charakter jest sprawozdawczy. Pokazują ogrom niebezpieczeństwa wiążącego się z koleją. Ta szczegółowość i bezosobowy styl relacji przypomina informacje z ówczesnej prasy¹⁸ o różnych, mających miejsce w rzeczywistości, katastrofach kolejowych. Zabieg ten wzmacnia ogrom tragedii. Ponadto potęguję ją posługiwanie się terminologią techniczną – na przykład w *Falszywym alarmie*: „na 15 wagonów »garnitur« ledwie 2 uszły cało, reszta uległa niemal zupełnemu zniszczeniu”, mowa jest o maszynie „z jaszczykiem, które pierwsze wpadły na tyły ciężarowego”, pojawiają się opisy wagonów bez kół oraz: „poszatkowanych na szczapy przepierzeń, poskręcanych w trąby platform”. Opisane zosta-

¹⁷ Przypadki katastrof kolejowych stawały się przedmiotem informacji w rozwijającej się wówczas prasie codziennej, która miała mocną siłę oddziaływania. Na temat kolejowych karamboli interesujących treści dostarcza książka R. Garbarciak, R. Stankiewicz, *Katastrofy i wypadki kolejowe w Polsce*, Rybnik 2016.

¹⁸ Grabiński do takich prasowych doniesieniach nawiązuje w *Falszywym alarmie*, pisząc: „(...) wypadek zdarzył się w r. 1880, czyli niespełna 11 lat temu. Było to przed głośnym swego czasu karambolem pod Iglicą, w którym zginęło przeszło 100 osób. Katastrofa narobiła wiele hałasu po dziennikach; pociągnięto do odpowiedzialności kilku urzędników, zawieszono w służbie maszynistę i jednego z dróżników; wreszcie zbadano „przyczynę” i wyswietlono powody.” (*Falszywy alarm*, NUW, s. 109).

ły „kikuty rur przewodowych, jakieś szczerbate, powyginane śmiesznie blachy (...) sztaby, laski, wyważone z zawiasów drzwi ze śladami skrzepłej posoki, wywleczone z przedziałów ławki, sofki i fotele oblepione strzępami ludzkiego ciała...” (*Fałszywy alarm*, NUW, s. 103-104).

Opisy zawierają informacje co do ilości ofiar (np. „zginął niemal cały personel pociągu, dziesięciu funkcjonariuszy, którzy pełnili służbę przy osobowym, i stu pasażerów”, *Engramy Szatery*, DR, s. 129), sposobach poniesionej śmierci (np. w „żelaznych uściskach zderzaków”, *Fałszywy alarm*, NUW, s. 103), miejscowości, gdzie zdarzył się wypadek, biorących w karambolu pociągach, ich rodzajach, kierunkach jazdy:

(...) karambol na stacji w Zakliczu w dniu ósmego lipca 1920 roku. Wskutek niewiarogodnej pomyłki funkcjonariusza z wieży Nr 2, który wystawił na semaforze niewłaściwy sygnał „wolnego wjazdu”, nastąpiło zderzenie osobowego z Pochmarza i pociągu pociągu z Wygnanki. Natarcie tego ostatniego na stojący już przed peronem pociąg osobowy było tak gwałtowne, że obie maszyny wtargnąwszy nawzajem w swe organizmy, zaryły się jedna w drugą i utworzyły chimeryczny stop nastroszony konwulsyjnie powykęcanymi kikutami żelaza. Osiem wagonów pociągu napadniętego, a dziesięć ze strony atakującego uległo zupełnemu zniszczeniu; pozostała z nich tylko zmieszana dziko z krwawymi szczątkami ciał ludzkich duśba żelaza i drzewa (*Engramy Szatery*, DR, s. 129).

Ten rzeczowy ton referujący wypadki, a co za tym, nadający im pozorną autentyczność w połączeniu z metaforyką wtargnięcia, napadu, ataku, poprzedza u Grabińskiego opisy tajemniczych przyczyn owych katastrof. Niewyjaśnione sytuacje, nieraz tylko zasygnalizowane zostają enigmatyczną frazą „coś” lub „jakiś” – jak np. w utworze *Błądny pociąg*:

Coś jakby wkradło się w unormowany przepisami i tradycją bieg czynności; jakaś nieokreślona, choć ważka zawada stanęła w poprzek regularności uświęconej ruchu. (...) Jakiś niezdrowy, niesamowity prąd krążył po jego stokrotnie arteriach i przesiąkał na powierzchnię w półświadomych wyblyskach (*Błądny pociąg*, NUW, s. 178).

W *Fałszywym alarmie* potencjalne niebezpieczeństwo związane jest z czymś, co zostaje określone jako „jakieś złośliwe dajmonium” i które „czaiło się po wnękach kolejowego życia przykućle w półmroku, czyhające, gotowe w chwili sposobnej do zdradzieckiego wypadu...” (NUW, s. 109). Znakami niewyjaśnionych, tragicznych zwykle w skutkach zdarzeń są bardziej skonkretyzowane obrazy: znikające składy, tytułowy

„błędny pociąg”¹⁹ nazywany intruzem, szalonym i obłąkanym pociągiem (zob. *Błędny pociąg*, NUW, s. 180, 183), fałszywe sygnały na stacji, wreszcie dziwny stwór materializujący się w pociągu.

Poza realistycznymi opisami, wiernie oddającymi świat kolei przełomu XIX i XX wieku, w tym kolejowe karambole, ilustruje on w swoich utworach to co nienazwane, co niepoznawalne rozumem. Dla autora *Wyspy Itongo* kolej w każdym ze swoich przejawów, a najmocniej w postaci pociągu, stanowi materializację siły, pędu życiowego, w jego tekstach jest przejawem metafizycznym niezgłębnym przez człowieka, przejawem dynamicznej koncepcji świata²⁰, która w niniejszych rozważaniach była przywoływana jako ważny czynnik kreacji myślenia twórczości Grabińskiego. Pojawiający się w jego utworach ludzie mogą obcować z tą pierwotną siłą, zwykle nie wiedząc o jej istnieniu, do momentu kiedy sama się im nie ukáže.

Sposób objawiania się ma różne stopnie materializowania: od przecuć bohaterów, że coś innego jest obecne w ludzkiej rzeczywistości, świadomości, że w pociągu tkwi ukryta siła, tytułowy demon ruchu, poprzez zaprezentowane wcześniej: błędne sygnały kolejowe, ginące w niewyjaśnionych okolicznościach (jak np. diabelski pociąg z *Dziwnej stacji*), po katastrofy kolejowe i pełną personifikację, czyli Smolucha – „dziwadło” (*Smoluch*, NUW, s. 97) pokazujące się jednemu z konduktorów. Co ważne, to inne, co się materializuje, stanowi zagrożenie dla człowieka.

Warto zwrócić uwagę na ten ostatni sposób unaocznienia – tytułowy Smoluch:

(...) tkwił w organizmie pociągu, przepajał sobą jego wielocłonowy kościec, tłukł się niewidzialny w tłokach, pocił w kotle lokomotywy, wólczył po wagonach. Boroń wyczuwał jego bliskość wkoło siebie, obecność stałą, ciąglą, lubo nie naoczną. Smoluch

¹⁹ Warto dodać, że o błędnych pociągach, znikających w niewyjaśnionych okolicznościach pisano także w prasie tamtych czasów, był to temat, którym interesowano się, zarówno w ramach anegdot i plotek, ale na gruncie poważniejszym – w kontekście irracjonalizmu, mocno obecnego na przełomie XIX i XX wieku. Wspomina o tym Hutnikiewicz, zwracając uwagę, że młodość Grabińskiego to rozwój nauk, nowocześniejszej psychologii, psychopatologii, nauk fizycznych, a także wiedzy tajemnej, co odbijało się w jego pisarskim projektowaniu świata. Por. A. Hutnikiewicz, *Stefan Grabiński i jego dziwna opowieść*, dz. cyt., s. 8.

²⁰ Zdaniem Hutnikiewicza: „Z takiej to dynamicznej koncepcji bytu narodził się cykl nowel kolejowych Grabińskiego *Demon ruchu*, który w polskiej opinii literackiej i czytelniczej znalazł najwyższy bodaj i najgłośniejszy rezonans. Obraz środowiska, wystudiowany w realiach aż do najdrobniejszych szczegółów, nie prowadził tu jednak do jakiejś realistycznej wizji tego świata. Był on równie niezgłębiony i niedocieczony w swej niepokojącej tajemniczości, jak cała rzeczywistość dokoła. Grabiński dostrzegł w nim obecność zagadkowego, niesamowitego czynnika, owego „demonu ruchu”, który przyuczajony w organizmie kolei kieruje niewidzialnie jej wewnętrznym życiem i aby uświadomić swą absolutną suwerenność, dezorganizuje niekiedy uświęcony nawykami ład i porządek, wywołuje tragiczne, groźne katastrofy, przekreśla raz po raz wszystkie ludzkie rachuby i obliczenia. Kolej stawała się symbolem immanentnej zasady życia, potężnej siły (...)”. A. Hutnikiewicz, *Stefan Grabiński i jego dziwna opowieść*, dz. cyt., s. 12.

drzemał w duszy pociągu, był jego tajemnym potencjałem, który w chwilach groźnych, w momencie złych przeczuć wydzielał się, zgęszczał i przybierał ciało (*Smoluch*, NUW, s. 97).

Zmaterializowanie się Smolucha jest zapowiedzią katastrofy, jego przepowiednie są nieomyślne, „był jak przeznaczenie...” (NUW, s. 97). Widzący go konduktor Boroń nie wie, kim jest ten stwór, przypomina mu człowieka, ale nie jest nim. Obserwacja pojawiającego się Smolucha prowadzi do rozpoznania przez pracownika kolei kim jest potwór i czego stanowi preludium. Smoluch, jak i inne dziwne postaci i zagadkowe zjawiska, są w prozie Grabińskiego czymś, co nie wpisuje się w ludzki porządek, co jest nadrzędne wobec człowieka, pierwotne wobec niego. Istnieją one niekoniecznie na sposób znany człowiekowi. Ten jednak próbuje sobie wytłumaczyć niezrozumiałą rzeczywistość, opisać w ludzkim języku. I tak to drugie, metaforyczne, symboliczne pojmowanie kolei staje się ujęciem ontologicznym. Ruch, którego imaginacją jest w badanych utworach kolei, pociągi, jest zasadą istnienia. Kolej jest ruchem, jest istnieniem.

Wynalazek, jakim była lokomotywa parowa, pozwolił ludzkości urzeczywistnić marzenia o dalekich podróżach. Dla współczesnych Stefanowi Grabińskiemu kolei okazała się nie tylko formą transportu, ale także formą, unaocznieniem ruchu, zagadki techniki, sferą nie do pojęcia poza znawcami, ludźmi związanymi z koleją – wybrańcami. Jak każde nowe dokonanie ludzkości intrygowała i stanowiła przestrzeń nieznanego. To z kolei prowadzić mogło do utożsamienia jej z czymś fenomenalnym, tajemniczym, fantastycznym. A takie zjawisko można próbować wytłumaczyć racjonalnie, można spróbować pojąć je irracjonalnie. I takie pojmowanie rzeczywistości kolejowej, obok niemal fotograficznych obrazów kolei XIX/XX wieku, znajduje wyraz w omawianej twórczości.

Ta dwutorowość widzenia i opisywania techniki u Grabińskiego nie wyklucza się, łączy się w jedno – fascynację koleją, w której oprócz cywilizacyjnego wynalazku pisarz widzi urzeczywistnienie odwiecznych pragnień człowieka do wznoszenia się więcej, wyżej. Do przerastania samego siebie, a bez tego nie ma nowych odkryć.

Naśladowanie rzeczywistości przez prezentowanego pisarza znalazło wyraz w oryginalnym zaadaptowaniu świata kolei jego czasów. Zabieg ten umożliwił autorowi nie tylko opisanie znanej mu rzeczywistości, ale poprzez jej zobrazowanie, pozwolił mu unaocznić to, co nierealne. A to, jak pociągi, pociągało Stefana Grabińskiego, w stopniu wyjątkowym. Bowiem, zdaniem pisarza, poza tym, co widzimy, znajduje się rzeczywistość innego rzędu, w której kryje się tajemnica istnienia. I właśnie zagadnienie istnienia i jego przejawy znajdują się w centrum całej twórczości autora *Demonia ruchu*.

Literatura

- M. Augé, *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, tłum. R. Chymkowski, Warszawa 2010.
- A. Hutnikiewicz, *Stefan Grabiński i jego niesamowita opowieść*, [w:] *Portrety i szkice literackie*, Warszawa-Poznań-Toruń 1976.
- A. Hutnikiewicz, *Twórczość literacka Stefana Grabińskiego (1887-1936)*, Toruń 1959.
- K. Irzykowski, *Magik niesamowitości (Po zgonie Stefana Grabińskiego)* [w:] K. Irzykowski, *Lżejszy kaliber*, Warszawa 1938.
- K. Kłosińska, *Fantazmaty – Grabiński – Prus – Zapolska*, Katowice 2004.
- T. Krajewski, *Człowiek z widmowego pociągu – rzecz o kolejarskich nowelach Stefana Grabińskiego*, „Sfera” 2003, nr 1.
- E. Krzyńska-Nawrocka, *Ciemne terytoria. Człowiek i świat w prozie Stefana Grabińskiego*, Kraków 2012.
- J. Knap, *Przestrzeń liminalna i doświadczenie numinotyczne w nowelistyce Stefana Grabińskiego*, [w:] *Granice i pogranicza w humanistyce*, red. M. Roszczyńska, B. Serwatka, Kraków 2011.
- S. Lem, *Posłowie*, [w:] S. Grabiński, *Niesamowite opowieści*, posłowiem opatrzył S. Lem, Kraków 1975.
- Przestrzeń w kulturze i literaturze*, pod red. E. Borkowskiej, Katowice 2006.
- „Litteraria Copernicana”: *Grabiński*, red. A. Manecki, T. Pudłocki, 2013, nr 1(11).
- W. Tomasik, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007.
- W. Tomasik, *Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe*. Warszawa 2014.
- K. Varga, *Kochanek upiórów* [w:] S. Grabiński, *Demon ruchu*, posłowiem opatrzył K. Varga, koliażami ilustrował P. Dunin-Wąsowicz, Warszawa 1999.

Streszczenie

Przedmiotem analizy zawartej w prezentowanym artykule są utwory składające się na tzw. cykl kolejowy Stefana Grabińskiego. Zaprezentowano podejmowaną przez niego problematykę ruchu, zainteresowanie pociągami w kontekście rozwoju techniki na przełomie XIX i XX wieku. Zwrócono uwagę na wpływ znajomości przez pisarza technicznych aspektów pracy kolei, na tematykę *Demonu ruchu* i sposób jej realizacji. Omówione zostały najbardziej charakterystyczne dla tej twórczości sposoby obrazowania techniki. W obrębie opisywanego zagadnienia skupiono się na kwestii literackiej kreacji rzeczywistości wpisującej się w zagadnienie mimesis.

Słowa kluczowe: kolej, ruch, pęd życiowy, naśladowanie, ontologia

Summary

The subject of analysis contained in the presented article are works that make up Stefan Grabiński's railway cycle. The issues of movement and interest in trains in the context of the development of technology at the turn of the 19th and 20th century are presented. Attention

was drawn to the influence of the writer's knowledge of the technical aspects of railway work on the subject of *The Motion Demon* and the way of its implementation. The most characteristic ways of depicting technology were discussed. Within the scope of the problem described, the focus was on the issue of literary creation of reality inscribed in the issue of mimesis.

Keywords: railway, movement, life momentum, imitation, ontology

