

JOANNA MAJEWSKA\*

## Demon ruchu, demony nowoczesności

Stefan Grabiński (1887-1936), wybitny twórca fantastyki literackiej okresu dwudziestolecia międzywojennego, porównywany często z Edgarem Allanem Poe, jest dzisiaj pamiętany przede wszystkim jako autor zbioru nowel poświęconych kolei. Tom ten, zatytułowany *Demon ruchu*, w krótkim czasie doczekał się dwóch wydań. Pierwsze, ogłoszone w 1919 roku, otwierała nowela *Maszynista Grot*. Druga edycja, która ukazała się trzy lata później, rozpoczynała się od opowiadania *Głucha przestrzeń*, opatrzonego podtytułem „ballada kolejowa”. Autorska decyzja o zmianie porządku utworów miała z pewnością na celu przesunięcie akcentów i wydobycie nowych znaczeń fantastycznego świata nowoczesnej techniki.

Nowela *Maszynista Grot* sytuowała kolejowe opowieści w konkretnym kontekście ideowym i historycznym. Wewnętrzna przemiana tytułowego bohatera zachodzi bowiem pod wpływem traumatycznych wydarzeń wielkiej światowej wojny. Sam autor, powołując się na teorię Freuda, przyznawał w autotematycznym tekście *Z mojej pracowni*, że w noweli planował prześledzić wpływ urazu psychicznego na życie duchowe człowieka. Na ostateczny kształt *Maszynisty Grota* wpłynęła więc znacząco atmosfera epoki:

Na horyzoncie zaświtała sylweta ukochanego brata-żołnierza i tragiczny moment zdobywania fortu-mety. O wyborze motywu postanowiła widocznie chwila, nastrój czasu, tempus belli, i mimowoli złożyłem hołd bohaterowi miecza<sup>1</sup>.

Szaleńcza gonitwa rozpędzonych, żelaznych potworów byłaby więc w tej perspektywie obrazem śmiertelnego, zimnego piękna i fascynującej grozy wojny. Bohaterowie *Demona ruchu* próbują uciec przed traumatycznymi doświadczeniami historii, zatracając się w pędzie. Technika, powoli przejmująca kontrolę nad nowoczesnym światem, staje się wehikułem, który umożliwia podróż w dziedzinę fantazji, w mityczny czwarty wymiar. Pierwsza edycja zbioru nowel kolejowych byłaby więc przede wszystkim manifestem nowej fantastyki, która żywi się rodzącymi się właśnie mitami nowoczesności.

W drugim wydaniu *Demona ruchu* na pierwszy plan wysuwa się zaś *Głucha przestrzeń*. Nie może to być decyzją przypadkowa. Grabiński musiał jeszcze raz przemyśleć dokładnie kompozycję swojego zbioru, rezygnując wyraźnie z kontekstu historycznego.

---

\* Dr Joanna Majewska, Akademia Teatralna, Warszawa, e-mail: joannamajewska1905@gmail.com

<sup>1</sup> S. Grabiński, *Z mojej pracowni. Opowieść o „Maszyniście Grocie”*. *Dzieje noweli – przyczynek do psychologii tworzenia*, „Skamander” 1920, z. 2, s. 109.

Nowele kolejowe stają się tym razem uniwersalnymi przypowieściami o poszukiwaniu prawdy o świecie, który nie kończy się na trójwymiarowej rzeczywistości. W opowieści o dróżniku Szymonie Wawerze, który pilnuje tytułowej „głuchej przestrzeni”, czyli toru wyłączanego z użytku, najważniejszą rolę odgrywają wizje głównego bohatera, doświadczającego obecności fantastycznych pociągów tam, gdzie inni dostrzegają jedynie puste szyny. Wawera zdaje się widzieć rzeczywistość poszerzoną o czwarty wymiar. Dlatego zwykli śmiertelnicy uważają go za dziwaka: „Tyś inny człowiek jak inni”<sup>2</sup>. Wizje Wawery z *Głuchej przestrzeni* są niejako wstępem do rozważań o fantastycznej teorii kolejowego świata, do swoistej mitologii kolei, którą buduje cały zbiór Grabińskiego.

Obie edycje *Demona ruchu* kończą się podwójnym akordem – nowelami *Ślepy tor* i *Ultima Thule*. W tej pierwszej „ziemskie” szyny mają swoje przedłużenie w ponadzmysłowej rzeczywistości, w tej drugiej okazuje się, że ostatnia stacja kolejowa, zamykająca sieć torów oplatających kraj, graniczy z tajemniczą dziedziną zaświatów. Wstęp do niej mają jednak tylko nieliczni. Kazimierz Joszt, zawiadujący stacją w Szczytniskach, czyli tytułową „Ultima Thule”, jest jednostką wyjątkową, „wybrańcem”, podobnym do Szymona Wawery z *Głuchej przestrzeni*. W ten sposób cykl kolejowy zyskuje wyrazistą ramę.

*Demon ruchu* był największym literackim sukcesem Grabińskiego. Zarówno pierwszej, jak i drugiej edycji zbioru towarzyszyły przychylne recenzje. Bardzo pochlebnie o cyklu kolejowym wypowiadał się m.in. przyjaciel pisarza, jeden z najwybitniejszych krytyków literackich dwudziestolecia międzywojennego, Karol Irzykowski, który zwracał uwagę na kosmiczną godność ruchu w opowiadaniach Grabińskiego<sup>3</sup>.

Z perspektywy historycznej tytułowy motyw zbioru nasuwa skojarzenia z niezwykle wówczas modną filozofią Henriego Bergsona. Twórca „czarokręgu kolejowego” – by posłużyć się mianem, którym obdarzył Grabińskiego Irzykowski<sup>4</sup> – opatrzył swoje nowele mottem, pod którym mógłby się chyba podpisać autor *Ewolucji twórczej*: „Motus est enim spiritus quidam immanens mundi”. Kolej staje się dla pisarza metaforą istnienia, którego treścią jest ruch i pęd. Jak przyznawał Grabiński w szkicu *Z mojej pracowni*:

Kolej [...] 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, lecz nie mniej drogim, bo swoim, bo ludzkim, bo ziemskim<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> S. Grabiński, *Głucha przestrzeń (Ballada kolejowa)* [w:] tegoż, *Nowele*, oprac. A. Hutnikiewicz, Kraków 1980, s. 83.

<sup>3</sup> Zob. K. Irzykowski, *Żeglarz po morzu ciemności (Wspomnienia o Stefanie Grabińskim)*, „Prosto z mostu” 1937, nr 4, s. 2.

<sup>4</sup> Por. K. Irzykowski, *Kowadło Morda* [w:] tegoż, *Nowele*, Kraków 1979, s. 240.

<sup>5</sup> S. Grabiński, *Z mojej pracowni*, dz. cyt., s. 112.

Jak twierdził sam Grabiński, koncepcja *Demona ruchu* zrodziła się już w momencie pracy nad pierwszą nowelą poświęconą pociągom – *Maszynistą Grotem*. Po tragicznej śmierci brata, żołnierza na froncie światowej wojny, bohater tego utworu porzuca zamiar zbudowania niezwyklego latawca, który, „swobodnie bujając po przestworzach, miał podbić atmosferę, poszerzyć myśl ludzką i przenieść ją w zaświaty, w nieskończoność”<sup>6</sup>. Swoje zachłanne pragnienie nieskrępowanego niczym ruchu Grot zaczyna zaspokajać w pociągach. Nie jest jednak zwyczajnym maszynistą. Zatrzymywanie się na kolejnych stacjach uważa za przykry obowiązek, niepotrzebne znieruchomienie życiodajnego pędu, przeszkodę w osiągnięciu doskonałości, którą stanowi nieskończony, wyrwywający wciąż naprzód ruch:

Bo ideałem Grota była szalona jazda w linii prostej, bez zbieżeń, bez obiegów, jazda opętana, bez tchu, bez postojów, wichrowy pęd maszyny w błękitniejące mgłą oddale, skrzydlata gońba w nieskończoność<sup>7</sup>.

Dla Grota nie jest bowiem ważny kres, domknięcie, spełnienie; jego chciwość ruchu najlepiej zaspokaja dążenie bez celu, bez stacji końcowej. Jeden ze współczesnych badaczy twierdzi, że „dworzec jest miejscem utraty pędu; z punktu widzenia kolei jako technicyzowanej figury «stawania się», *physis*, stacja jest jedynym prawdziwie niebezpiecznym miejscem na szlaku”<sup>8</sup>. Grot nienawidzi dworców, ponieważ zmuszają one pociąg, pędzący w zaświatowe krainy, do sztucznego wyhamowania. Wypada zgodzić się z Józefem Jedliczem, autorem wstępu do drugiego wydania *Demona ruchu*, że Grabiński „stworzył metafizykę kolei, wydłużając jej tor przyziemny w bezmiary wieczności”<sup>9</sup>. Szyny, po których mknie pociąg „pijany ruchem”<sup>10</sup>, prowadzą przecież w nieskończoność:

Grot nie cierpiał jakiegokolwiek mety. Od czasu tragicznej śmierci brata wytworzył się szczególny uraz psychiczny objawiający się w lęku przed wszelkim celem, przed wszelkim dowolnego rodzaju końcem, kresem. Ukochał całą mocą wieczystość dążenia, znojność zasięgów – znienawidził realizację dopięć – drżał przed momentem spełnień [...]”<sup>11</sup>.

Bohater Grabińskiego znajduje paradoksalnie cel życia w bezcelowości, w wiecznym trwaniu w ruchu. Jego ostatni kurs zbliża się ku wyśnionemu ideałowi:

<sup>6</sup> S. Grabiński, *Maszynista Grot* [w:] tegoż, *Nowele*, dz. cyt., s. 135.

<sup>7</sup> Tamże, s. 137.

<sup>8</sup> T. Sławek, *Demon Grabińskiego. Próba fenomenologii kolei żelaznej* [w:] *Z problemów literatury i kultury XX wieku. Prace ofiarowane Tadeuszowi Kłakowi*, pod red. S. Zabierowskiego, Katowice 2000, s. 159.

<sup>9</sup> J. Jedlicz, *Stefan Grabiński* [w:] S. Grabiński, *Demon ruchu*, Lwów-Warszawa-Poznań-Kraków-Lublin 1922, s. VII.

<sup>10</sup> Zob. S. Grabiński, *Dziwna stacja (Fantazja przyszłości)* [w:] tegoż, *Nowele*, dz. cyt., s. 157.

<sup>11</sup> S. Grabiński, *Maszynista Grot*, dz. cyt., s. 137.

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<sup>12</sup>.

Grabiński tłumaczył po latach, że w *Maszyniście Grocie* nie tylko przedstawiał metafizyczny wymiar ruchu, lecz także szukał jego językowych i stylistycznych substytutów:

Pęd płynący z utworu udziela się czytelnikowi, który widzi wszystko w tempie przyśpieszonym, niczym błyskawicę. Ruch wywiązuje się tu z podłoża ideowego i z terenu, ze środowiska, w którym rozgrywa się tragedia maszynisty. Samo nazwisko jego krótkie i cięte przesywa lotem prującego przestrzeń pocisku<sup>13</sup>.

Motyw życiodajnego pędu, który nie ma końca, pojawia się także w innych nowelach kolejowego zbioru. Konduktor Boroń z opowiadania *Smoluch* gardzi praktycznym podejściem podróżnych do kolei. Dla niego nadrzędnym powołaniem pociągu jest ruch sam w sobie, a nie dotarcie do jakiegoś określonego miejsca. Inaczej niż maszynista Grot, widzi sens w zatrzymywaniu się na stacjach, ale tę konieczność rozumie zupełnie inaczej niż zwyczajni pasażerowie:

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 po to, żeby na nich wysiadać, lecz by mierzyć przebytą drogę; przystanie kolejowe były probierzem jazdy, ich kolejna zmiana, jak w kalejdoskopie, dowodem postępów ruchu<sup>14</sup>.

Grota i Boronia fascynuje więc czysty ruch. Szczególnie Grot zdaje się pojmować to zjawisko na sposób Bergsonowski. Dla Grota ważny jest pęd jako taki. Chciałby się w nim zanurzyć i trwać bez końca. Trwanie zaś to jedno z najważniejszych pojęć filozofii autora *Ewolucji twórczej*. Zdaniem Bergsona, cechą twórczego pędu, który przesyca rzeczywistość, jest właśnie wieczne parcie do przodu: „Trwanie jest to ciągly postęp przeszłości, która wgryza się w przyszłość i nabrzmiewa, idąc naprzód”<sup>15</sup>. Jak pisze o teorii francuskiego myśliciela Bertrand Russel: „Trwanie jest wiecznym tworzywem rzeczywistości, będącej wiecznym stawaniem się, a nigdy czymś gotowym”<sup>16</sup>. Sam Bergson zaś stwierdzał: „Życie [...] przekracza celowość, zarówno jak inne kategorie”<sup>17</sup>. Do tego miejsca Grot zgodziłby się z Boroniem. Ale ten drugi potrzebuje jakiejś nieruchomej zewnętrznej instancji, która upewniłaby go o trwaniu w ruchu. Bohater *Smolucha* chce zmierzyć coś, do czego nie przystają żadne ludzkie miary. Potrzebuje dowodów na istnienie ruchu. Bergson pisał zaś w *Ewolucji twórczej*:

<sup>12</sup> Tamże, s. 145.

<sup>13</sup> S. Grabiński, *Z mojej pracowni*, dz. cyt., s. 111-112.

<sup>14</sup> S. Grabiński, *Smoluch* [w:] tegoż, *Nowele*, dz. cyt., s. 93.

<sup>15</sup> H. Bergson, *Ewolucja twórcza*, przeł. F. Znaniecki, Kraków 2005, s. 41.

<sup>16</sup> B. Russel, *Dzieje filozofii Zachodu i jej związki z rzeczywistością polityczno-społeczną od czasów najdawniejszych do dnia dzisiejszego*, Warszawa 2000, s. 899.

<sup>17</sup> H. Bergson, dz. cyt., s. 218.

Nasze jednostki miary są konwencjonalne i, jeśli można tak powiedzieć, obce zamiarom przyrody [...]. Ogólnie rzecz biorąc, mierzenie jest czynnością czysto ludzką, która każe przypuszczać, że się zestawia z sobą, realnie lub idealnie, dwa przedmioty pewną ilość razy. Natura nie pomyślała o tym zestawieniu. Nie mierzy ona i nie liczy<sup>18</sup>.

Boroń chce mierzyć ruch momentami zastoju. Wprowadza przy tym pewien sztuczny podział, a – zdaniem Bergsona – „każdy ruch jako przejście od spoczynku do spoczynku jest absolutnie niepodzielny”<sup>19</sup>. Bohater Grabińskiego nie czuje się częścią życiodajnego pędu, próbuje określić go z zewnątrz. Jak pisał autor *Ewolucji twórczej*: „Zamiast przywiązywać się do wewnętrznego stawania się rzeczy, umieszczamy się na zewnątrz nich, aby sztucznie odbudować ich trwanie”<sup>20</sup>. Następujące po sobie kolejno stacje są jak fotografie wprawiane w ruch przez krytykowany w *Ewolucji twórczej* kinematograf. Cóż z tego, że ruch pociągu jest realny, skoro jego miarą jest znieruchomienie? W ten sposób twórczy pęd życia, „wybuch”, „wylew”, „wicher życiowy” (jak nazywa *élan vital* Bolesław Leśmian)<sup>21</sup>, staje się mechaniczny i celowy, bo podporządkowany docieraniu do kolejnych przystanków.

*Élan vital*, twórcza zasada rzeczywistości, wciela się niejako w „wiecznego pasażera” z opowiadań kolejowych pisarza-fantasty, podróżnego, który „biletu nie potrzebuje, bo jedzie bez określonego celu, tak sobie, w przestrzeń, dla przyjemności, z wrodzonej potrzeby ruchu”<sup>22</sup>. Uosobieniem tego życiodajnego pędu jest niejaki Szygoń z noweli *Smoluch*, który tłumaczy Boroniowi: „Muszę jechać naprzód. Coś mnie pędzi”<sup>23</sup>.

Podróżujący bez biletu Szygoń powraca w opowiadaniu tytułowym. Ów potomek Cyganów odziedziczył po przodkach „tęsknotę wieczystej włóczędzy”<sup>24</sup>. Czasami tajemniczy nakaz zmusza go do zajęcia miejsca w przedziale i podróży w daleki świat. Nieważne, dokąd – „byle tylko jechać”<sup>25</sup>. Tadeusz Szygoń drwi z kolei – z anonsów, reklam i mundurów. Uważa to wszystko za niepotrzebny naddatek, zabawny symbol, coś wtórnego wobec pierwotnej idei ruchu: „Jakże śmiesznym był ten patos porozwieszanych po poczekalniach alegorii ruchu, jakże pretensjonalnym szeroki ruch geniuszków pędu!”<sup>26</sup>. Pociąg jest dla niego po prostu środkiem do trwania w pędzie. Podobnie myśli

<sup>18</sup> Tamże, s. 186-187.

<sup>19</sup> H. Bergson, *Materia i pamięć. O stosunku ciała do ducha*, przeł. W. Filewicz, Kraków 2012, s. 179.

<sup>20</sup> H. Bergson, *Ewolucja twórcza*, dz. cyt., s. 244.

<sup>21</sup> Por. Bolesław Leśmian, *Z rozmyślań o Bergsonie* [w:] tegoż, *Szkice literackie*, oprac. J. Trzaniel, Warszawa 2011, s. 12.

<sup>22</sup> S. Grabiński, *Smoluch*, dz. cyt., s. 94.

<sup>23</sup> Tamże, s. 95.

<sup>24</sup> Zob. S. Grabiński, *Demon ruchu* [w:] tegoż, *Nowele*, dz. cyt., s. 122.

<sup>25</sup> Tamże, s. 121.

<sup>26</sup> Tamże, s. 125.

maszynista Grot, który uznaje podróż koleją za „pewien kompromis”, „karykaturę myśli” i surogat „wielkiego ruchu”<sup>27</sup>. W rozmowie ze współpasażerem, tajemniczym urzędnikiem kolejowym, Szygoń wyraża pogardę dla ograniczonych, ziemskich sposobów osiągnięcia dużej prędkości:

Czym są wasze jazdy, choćby z największą przypuszczalnie chyżością, choćby na najdalej rozpiętych liniach, wobec wielkiego ruchu i wobec faktu, że ostatecznie mimo wszystko zostajemy na Ziemi. Choćbyście wynaleźli pociąg piekielny, który by w jednej godzinie objechał całą kulę ziemską, ostatecznie wróćcie do punktu, z którego wyjechał: jesteście przykuci do Ziemi<sup>28</sup>.

Podczas rozmowy z Szygoniem dziwny kolejarz ulega różnym transformacjom, by na koniec zlać się w jedno z konduktorem, który wchodzi do przedziału i wręcza nałogowemu podróżnikowi świeżo wystawiony bilet. Na początku przypomina nienawistnego Szygoniowi naczelnika stacji, potem konduktora, a w końcu kurczy się do rozmiarów niepozornego karzełka. Jego metamorfozy zdają się obrazować upadek idei wielkiego ruchu, w którą tak namiętnie wierzy Szygoń. Kolejarz drwi z filozoficznych wywodów „wiecznego pasażera”. Mówi o nim pogardliwie: „poeta”<sup>29</sup>. Jest zupełnie głuchy na ideę ruchu. To pociąg sam w sobie jest celem, a nie środkiem prowadzącym do jakiejś pozaziemskiej doskonałości. Podczas gdy Szygoń zadowala się jazdą pociągiem tylko dlatego, że nie istnieje szybszy sposób przemieszczania się, jego tajemniczy rozmówca, obdarzony praktycznym umysłem, skupia się na tym, co prozaiczne i przyziemne:

Liczę się tylko z chyżością mojego pociągu. Dla mnie miarodajnym jest tylko ruch parowozu. Co mnie to obchodzi, o jaki kawałek naprzód posunąłem się równocześnie w przestworzach międzygwiazdnych? Należy być praktycznym; jestem pozytywistą, mój panie<sup>30</sup>.

Kiedy Szygoń wspomina, że dręczy go „demon ruchu”, siła, która nakazuje mu wciąż gnać naprzód, bez celu, byle dalej w przestrzeń, złośliwy kolejarz redukuje natrętną potrzebę nieustannego pędu do zniechęconego przez bohatera Grabińskiego symbolu. Potrzebna mu jest bowiem „jakaś winieta, jakiś bohomaz”<sup>31</sup>, żeby zareklamować nowe trasy i przywabić pasażerów. Może to być np.

postać geniusza ruchu. Olbrzymi, śniady młodzieniec wążący się na kruczych, potwornie rozpiętych skrzydłach, opasany wirami kręcących się w opętańczym tańcu światów – demon międzyplanetarnej wichury, śródgwiazdnej zamieci księżyców, cudnej, obłąkanej gonitwy komet bez liku, bez liku...<sup>32</sup>.

<sup>27</sup> Zob. S. Grabiński, *Maszynista Grot*, dz. cyt., s. 136.

<sup>28</sup> S. Grabiński, *Demon ruchu*, dz. cyt., s. 128.

<sup>29</sup> Zob. tamże.

<sup>30</sup> Tamże, s. 130.

<sup>31</sup> Zob. tamże.

<sup>32</sup> Tamże, s. 131.

Tak jak kolejne przemiany złośliwego kolejarza obrazują stopniową degenerację pierwotnej idei ruchu, tak jego słowa deprecjonują patos przemysleń Szygonia i zamykają pozaziemskie dążenia „wiecznego pasażera” w pretensjonalnym graficznym symbolu. To, co Szygoniowi wydaje się wielkie i wspaniałe, brzmi sztucznie i pusto w ustach jego prześmiewczego rozmówcy. Badacz motywu kolei w literaturze, Wojciech Tomasik, zauważa nawet, że wizja tajemniczego bohatera Grabińskiego nosi znamiona kiczu, karykatury i groteski:

Opisana kompozycja przynosi zabawną karykaturę młodopolskiej ikonosfery; to również kompozycja groteskowa przez to, że modernistyczne rekwizyty (m.in. „demon międzyplanetarnej wichury”) wtłoczone zostały w „rodzaj reklamy czy anonsu”, który „w mig rozchwytywały [...] poczekalnie wszystkich stacji”<sup>33</sup>.

Za sprawą młodopolskiego kiczu – do którego Grabiński sięga świadomie – wypacza się gdzieś Bergsonowska formuła *élan vital*, ruchu bez celu i granic, a „wieczny pasażer” przemienia się w miłośnika wygod cesarskiej kolei, który z niecierpliwością liczy słupy za oknem w oczekiwaniu na stację końcową. „Pierwotny rozmach życia”<sup>34</sup> stopniowo wyhamowuje. W oczach kolejarza-pozytywisty kolej staje się „czynnikiem cywilizacyjnym” oraz „lotną pośredniczką narodów, wymiany kultur”<sup>35</sup>. Ma bowiem pełnić praktyczne funkcje, do których trudno zaliczyć metafizyczne przeżywanie życiodajnego pędu.

W XIX wieku kolej była symbolem postępu, ruchu i zmiany. Nie był to jednak ruch rozumiany na sposób Bergsonowski. Nie przepajał bowiem człowieka i nie łączył go z wewnętrznym pędem rzeczywistości, ale raczej wynosił ponad naturę, zapewniając zarazem zwycięstwo w zmaganiach ze światem. Zamiast wiązać z przyrodą, powstrzymywał go przed rozplynięciem się w „potoku życia”<sup>36</sup>, bo – przez racjonalny akt odróżnienia od innych bytów – wydobywał istotę ludzką z pierwotnej *natura naturans*, którą charakteryzuje witalność i wieczna zmiana<sup>37</sup>. Pozytywistyczna kolej nie oddawała Bergsonowskiego ruchu ani w jego „wytrysku”, który określa to, co w nim niepodzielne, ani w jego „genialności”, czyli w twórczych możliwościach *élan vital*<sup>38</sup>. Pozytywistyczny pociąg nieubłaganie mknął ku stacji końcowej, żeby zapaść w sen tam, gdzie zamiera wszelkie życie, a wagony stopniowo pogrążają się w „drzemocie”<sup>39</sup> – na bocznicach kolejowej, tytułowym „ślepych torze” z innego opowiadania z tomu *Demon ruchu*.

<sup>33</sup> W. Tomasik, *Grabiński i „Demon ruchu”* [w:] tegoż, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007, s. 113.

<sup>34</sup> Zob. H. Bergson, *Ewolucja twórcza*, dz. cyt., s. 97.

<sup>35</sup> Zob. S. Grabiński, *Demon ruchu*, dz. cyt., s. 127.

<sup>36</sup> Zob. B. Leśmian, *Z rozmyślań o Bergsonie*, dz. cyt., s. 14.

<sup>37</sup> Zob. B. Leśmian, *Znaczenie pośrednictwa w metafizyce życia zbiorowego* [w:] tegoż, *Szkice literackie*, dz. cyt., s. 29.

<sup>38</sup> Zob. H. Bergson, *Ewolucja twórcza*, dz. cyt., s. 149.

<sup>39</sup> Zob. S. Grabiński, *Ślepy tor* [w:] tegoż, *Nowele*, dz. cyt., s. 185.

„Ślepy tor” obrazuje druzgocącą klęskę życiodajnego pędu. Zostaje on zatrzymany wbrew sobie, niejako „w połowie zdania, wyszeptanego przez otchłań wszechświata”<sup>40</sup>, by posłużyć się określeniem Leśmiana. Nie ma możliwości, żeby mknąć dalej. Dlatego ślepy tor przenika atmosfera śmierci i rozkładu:

Uboczna, wzgardzona odrósł szyn, samotne odgałęzienie toru [...] bez wyjścia, bez wylotu, zamknięte sztucznym wzgórzem i rampą kresową. Niby uschła gałąź zielonego drzewa, niby kikut okaleczanej ręki...[...] Wokół zaniedbanie. Zielska przerastają zardzewiałe szyny; bujne, polne trawy, łoboda, rumian dziki i oset. Z boku odpada na poły strupieszala zwrotnica z wybitym szkłem latarni, której nocą nie ma komu zapalić. Bo i po co? Tor to przecież zamknięty; nie ujedziesz nim dalej jak 100 m. Opodal na liniach wre ruch parowozów, tętni życie, pulsują kolejowe arterie. Tu wiecznie cicho. Czasem zabłąka się w drodze maszyna przetokowa, czasem wtoczy niechętnie wóz odszybowany; niekiedy wjedzie na dłuższy spoczynek zniszczony jazdą wagon, zatoczy się ciężko, leniwo i stanie niemy na całe miesiące i lata. W zmurszałym dachu ptaszek uwije gniazdko i wykarmi młode, w rozpadlinie pomostu rzuci się zielsko, wytryśnie gałązka wikliny. Nad rudawą taśmą szyn pochyla zwichnięte ramiona popsuty semafor i błogosławi smętkowi ruiny...<sup>41</sup>.

W tej poetyckiej wizji martwej odnogi kolejowej zwraca uwagę antropomorfizacja świata przedstawionego. Grabiński opowiada o ślepym torze tak, jakby opisywał wolny rozkład ludzkich zwłok. To skojarzenie jest tym bardziej uzasadnione, że w literackim obrazie zagłady bocznicy kolejowej człowiek przegrywa ze światem przyrody. Potężna natura zwycięża bowiem jego dzieło, wchłania je w siebie, żeby ostatecznie połknąć i unicestwić. Zostaje zatem zachwiana równowaga we współzyciu człowieka ze światem materialnym<sup>42</sup>.

W kontekście filozofii Bergsona ślepy tor to uprzedmiotowiona przeszłość, która, zamiast przechodzić płynnie w teraźniejszość i łączyć się z przyszłością, stopniowo obumiera, więc coraz bardziej się uwstecznia. Ślepy tor to regres, przeciwstawiony postępowi; to degradacja, jaskrawo kontrastująca z ewolucją. W opowiadaniu Grabińskiego mamy więc do czynienia z sytuacją chorą, patologiczną. Życiodajny pęd zatrzymuje się, ale zarazem wciąż wyrzywa naprzód. Dlatego materia w niepokojący sposób nabrzmiwia, puchnie i napiera na zniechęconą przeszkodę:

Z poezji owej [...] wieje głęboki motyw tęsknoty – tęsknoty ku nieskończonym dalom, do których dostęp zamknięty kopcem granicznym, zagwoźdżony drewnem rampy. Tuż obok pędzą pociągi, pomykają w szeroki, piękny świat maszyny – tu tępa granica trawiastego wzgórza. Tęsknota upośledzenia. [...] Tęsknota bez na-

<sup>40</sup> B. Leśmian, *Z rozmyślań o Bergsonie*, dz. cyt., s. 18.

<sup>41</sup> S. Grabiński, *Ślepy tor*, dz. cyt., s. 191-192.

<sup>42</sup> W swoim eseju poświęconym antropologii ruin Georg Simmel zwraca uwagę, że każde dzieło ludzkich rąk jest zagrożone przez niszczące siły natury – por. G. Simmel, *Ruina. Próba estetyczna* [w:] tegoż, *Most i drzwi. Wybór esejów*, przeł. M. Łukasiewicz, Warszawa 2006, s. 169-170.



dziei ziszczeń rodzi pogardę i nasycą się sobą, aż przerośnie mocą pragnień szczęśliwą rzeczywistość... przywileju. Rodzą się tu utajone siły, gromadzą od lat nie ziszczone moce. Kto wie, czy nie wybuchną żywiołem? A wtedy prześcigną codzienność i spełnią zadania wyższe, piękniejsze niż rzeczywistość. Sięgną poza nią...<sup>43</sup>.

Zdaniem Józefa Jedlicza,

Poezja ślepego toru, rozpaczna tęsknota upośledzenia, nieukojoną, nadludzka żądza wyrwania się z pęt codzienności, doczesności i wylotu w sferę wiecznej Tajemnicy – to niewątpliwie najgłębszy symbol psychiki i twórczości Grabińskiego<sup>44</sup>.

Wydaje się, że właśnie opowiadanie *Ślepy tor* najdobitniej świadczy o Bergsonowskich korzeniach ruchu w twórczości Grabińskiego. W *Ewolucji twórczej* czytamy np.:

Próżno wtłaczamy świat żyjący w taką lub inną z naszych ram. Wszystkie ramy pękają. Są one zbyt ciasne, a przede wszystkim zbyt sztywne, aby zawrzeć to, co w nich zmieścić chcemy<sup>45</sup>.

Tak jak nie da się ogarnąć świata, który daleko przekracza bezpieczne ramy trójwymiarowego, dostępnego ludzkim zmysłem uniwersum, tak nie można stawiać przeszkód na drodze wiecznie stojącego się, a nigdy nie spoczywającego życia.

Wojciech Tomasiak zalicza *Ślepy tor* do kategorii opowiadań kolejowych, które wykorzystują motyw *deadline* – metaforycznej lub fizycznej bariery, ku której nieubłaganie zmierza fabuła. Stąd dominujące w noweli napięcie:

Dramaturgia opowiadania bierze się z istnienia na torach fizycznej przeszkody, „mety”, której żaden pociąg nie może bezpiecznie przekroczyć. [...] *Deadline* w *Ślepym torze* ma swą fizyczną postać. Jest barierą, której nie sposób sforsować. Ale na ten przestrzenny sens nakłada się czasowość. Bohaterowie noweli nieustannie spoglądają na zegarek, jakby przeczując, że tragiczny finał jest już blisko<sup>46</sup>.

U Bergsona zastój przesycającego rzeczywistość ruchu, energii *élan vital*, jest tożsamy z zaprzeczeniem twórczej ewolucji życia: „Plan jest granicą wyznaczoną dla pewnej pracy: zamyka on przyszłość, zakreślając jej formę. Przeciwnie zaś, przed ewolucją życia bramy przyszłości pozostają szeroko otwarte”<sup>47</sup>. W innym miejscu francuski filozof stwierdza zaś, że – gdy wszelka twórczość jest niemożliwa – życie „zasypia” i zamiera<sup>48</sup>.

Grabiński, jak Bergson, ma świadomość, że ślepy tor to coś nienaturalnego, bo pęd pociągów wyhamowuje tu za sprawą sztucznej przeszkody. Dlatego nasycą swe opowia-

<sup>43</sup> S. Grabiński, *Ślepy tor*, dz. cyt., s. 192.

<sup>44</sup> J. Jedlicz, dz. cyt., s. VIII.

<sup>45</sup> H. Bergson, *Ewolucja twórcza*, dz. cyt., s. 34.

<sup>46</sup> W. Tomasiak, „*Deadline*”. *Jeszcze o opowiadaniu kolejowym* [w:] tegoż, *Ikona nowoczesności*, dz. cyt., s. 139 i 142.

<sup>47</sup> H. Bergson, *Ewolucja twórcza*, dz. cyt., s. 109.

<sup>48</sup> Zob. tamże, s. 215.

danie niepokojem oczekiwania na *deadline* – zarówno w sensie przestrzennym, kiedy lokomotywa napotka na swej drodze „sztuczne wzgórze i rampę kresową”, jak i czasowym, kiedy nieokreślone przecucia jego bohaterów ziszczą się w katastrofie kolejowej, a więc w śmierci<sup>49</sup>. Jednak postaci z noweli *Ślepy tor* czekają na coś jeszcze. Wypatrują bowiem w dali innego świata, którego rubieżą jest właśnie nieprzekraczalna w planie rzeczywistym bariera wzgórza zamykającego kolejową bocznice. Garbaty dróżnik Wiór przygotowuje pasażerów na coś niesamowitego. Pociąg staje się nagle narzędziem twórczego żywiołu, który aż do tej chwili drzemał niespokojnie na ślepych torze:

Panowie i panie! Nadeszła chwila osobliwa, chwila ziszczenia wieloletnich tęsknot. Pociąg ten już do nas należy – opanowaliśmy go niepodzielnie; żywioły obce, obojętne lub wrogie wydzielone już z jego organizmu. Panuje tu bezwzględnie atmosfera ślepego toru i jego moc. Za chwilę moc ta ma się objawić<sup>50</sup>.

Kiedy rozpędzona lokomotywa osiąga kres w ślepych zaułku i w planie ludzkiej rzeczywistości roztrzaskuje się o graniczny kopiec, pociąg, ucieleśniający *élan vital*, wjeżdża na „brzeg urwisty tajemnicy”, w „dziedzinę nielogiczną istnienia”<sup>51</sup> i kontynuuje swą podróż po „zakazanych błoniach zaświatów” (by posłużyć się określeniem Grabińskiego)<sup>52</sup>. Koniec w ludzkim świecie jest więc zaledwie początkiem w rzeczywistości ponadzmysłowej; fizyczny kres to metafizyczne rozpoczęcie. W pociągu z noweli *Ślepy tor* rozlegają się nagle „dalekie jak echo” słowa jednego z pasażerów: „Przekroczyliśmy rubież życia i śmierci”<sup>53</sup>.

Motyw bariery, która jest nieprzekraczalna tylko w świecie rządzącym się prawami rozumu, powraca we wspomnianym już opowiadaniu *Ultima Thule*. Znaczące, że Grabiński nazwał w ten sposób ostatnią nowelę w swoim tomie. Z pozoru mogłoby się wydawać, że „Najodleglejsza Thule”, w pojęciu starożytnych Greków wyspa uchodząca za koniec świata<sup>54</sup>, jest granicą, której nie pokona nawet rozpędzony demon ruchu. Tymczasem w miarę rozwoju fabuły okazuje się, że końcowa stacja linii kolejowej, zanurzona w „dziwnie pięknej”<sup>55</sup> okolicy, to w rzeczywistości pierwszy przystanek na pozaziemskiej trasie, która wiedzie „w zaświaty międzyplanetarnych dali”<sup>56</sup>. Fizyczną granicę można bowiem przekroczyć w innym wymiarze.

<sup>49</sup> Por. W. Tomasiak, *Deadline...*, dz. cyt., s. 138-139.

<sup>50</sup> S. Grabiński, *Ślepy tor*, dz. cyt., s. 199.

<sup>51</sup> Zob. B. Leśmian, *Z rozmyślań o Bergsonie*, dz. cyt., s. 9.

<sup>52</sup> Zob. S. Grabiński, *[Autoreferat]*, „Lwowskie Wiadomości Muzyczne i Literackie” 1934, nr 83, s. 1.

<sup>53</sup> S. Grabiński, *Ślepy tor*, dz. cyt., s. 207.

<sup>54</sup> Por. przypis autora, wyjaśniający znaczenie tytułowej formuły: Stefan Grabiński, *Ultima Thule* [w:] tegoż, *Nowele*, dz. cyt., s. 208.

<sup>55</sup> Zob. tamże, s. 209.

<sup>56</sup> Zob. S. Grabiński, *Ślepy tor*, dz. cyt., s. 207.

Zamykająca zbiór sekwencja nowel *Ślepy tor* i *Ultima Thule* wzmacnia wrażenie nieuchronności kresu, ku któremu zmierza pociąg życia: oto „ślepy tor” kończy się „ostatnią stacją”, przynajmniej w planie fizycznym. Grabiński podkreśla nienaturalność tego zamknięcia, odmalowując senną atmosferę, która panuje na ostatniej stacji. Tak jak u Bergsona czasem życie zasypia, tak w noweli *Ultima Thule* pociąg drzemie w wykutej w skale hali: „Tu stał długie godziny, wypatrując mroki pieczary oczodołami pustych okien, w oczekiwaniu na zmianę”<sup>57</sup>. Ostatni, najodleglejszy przystanek zdaje się pogrążony w głębokim śnie: „I znów stacja zapadała w senne drzemanie spowite kwefem mgieł. Ciszę odludzia przerywał chyba skwir orląt po okolnych żlebach lub szmer staczających się w parowy piargów...”<sup>58</sup>. Jak w opisie ślepego toru, gdzie opary śmierci i rozkładu, unoszące się nad jałowym odgałęzieniem kolejowych szyn, zostają przeciwstawione pulsującemu życiem ruchowi, który wypełnia inne, „żywe” trasy, tak w *Ultima Thule* senna martwota „groźną poezją szczytów owianej rubieży” silnie kontrastuje ze „światem życia”, z „ogniskiem mocno grających tętn”<sup>59</sup>.

Domeną ruchu jest też życie na dworcach i w pociągach w innych nowelach z kolejowego cyklu Grabińskiego. W *Błędnym pociągu* potęga żywiołowego pędu rozsada ciasne mury dworca, który – według angielskiego badacza Matthew Beaumonta – „jest pomnikiem dla skomplikowanej orkiestracji codziennego istnienia, mającej kluczowe znaczenie dla miejskiej nowoczesności”<sup>60</sup>. Grabiński mistrzowsko odtwarza chaotyczne odgłosy i obrazy dziejącego się wokół torów życia:

Na dworcu w Horsku panował gorączkowy ruch. [...] Peron mrowił się od przyjezdnych i wyjeżdżających. 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 zmalą, ogłuszoną jaźń na fale potężnego żywiołu, by niósł, kołysał, odurzał...<sup>61</sup>.

Tę pulsującą życiem, gorączkową atmosferę nazywa Grabiński w innych tekstach „nerwicą kolejową”<sup>62</sup>. Udziela się ona podróżnym i czasem odmienia nawet ich tożsamość, ale tylko na czas jazdy pociągiem. Tak dzieje się np. w przypadku Godziemby z opowiadania *W przedziale*. Kolej działa na niego jak narkotyk, a pod wpływem „jedynego w swoim rodzaju *milieu* ruchomego” zwykle „cichy i nieśmiały marzyciel” chwilo-

<sup>57</sup> S. Grabiński, *Ultima Thule*, dz. cyt., s. 209-210.

<sup>58</sup> Tamże, s. 210.

<sup>59</sup> Zob. tamże, s. 209 i 210.

<sup>60</sup> „This station is a monument to the elaborate orchestration of everyday life that is central to urban modernity” – M. Beaumont, *The Railway and Literature: Realism and Phantasmagoric* [w:] I. Kennedy, J. Treuherz, M. Beaumont, *The Railway: Art in the Age of Steam*, New Haven 2008, s. 42; dziękuję prof. W. Tomasikowi za udostępnienie mi kopii tego artykułu.

<sup>61</sup> S. Grabiński, *Błądny pociąg (Legenda kolejowa)* [w:] tegoż, *Nowele*, dz. cyt., s. 177.

<sup>62</sup> Zob. S. Grabiński, *W przedziale* [w:] tegoż, *Demon ruchu*, dz. cyt., s. 31.

wo porzuca cechującą go na co dzień niezaradność, staje się samodzielny i pewny siebie, przedzierzga się z „notorycznego «śniarza na jawie» i niedołągi” w „pełnego woli i poczucia własnej wartości życiowca”<sup>63</sup>.

Pociągi silnie pobudzają również nerwy pana Agapita Kluczki, tytułowego bohatera humoreski *Wieczny pasażer*:

Środowisko kolejowe działało nań jak narkotyk, wstrząsało całym jego jestestwem do głębi. Zapach dymu, lokomotywy, kwaśna woń gazu świetlnego, specyficzny zaduch kopciucha i sadzy, rozlany w korytarzach stacyjnych, przyprawiły go o zawrót głowy, mąciły przytomność i jasność myślenia. [...] Zazdrościł też niezmiernie funkcjonariuszom kolejowym tej ciągłej nerwicy, tego wiecznego przerzucania się z pociągu na „ziemię”, z „ziemi” na pociąg, niekończącej się nigdy, aż do grobovej deski, jazdy i jazdy bez wytchnienia<sup>64</sup>.

Godziemba i Kluczka, ludzie słabi i apatyczni, „zarażeni” energią kolei i gorączkową atmosferą dworców zyskują siłę, temperament i pewność siebie. Dlatego pan Agapit, skromny pisarz sądowy, marzy o pracy konduktora, która wyzwoliłaby jego uwięzioną w codziennym bezruchu nieokiełznaną naturę. „Niestety, los przykuł go do zielonego stolika i związał szpagatem nudy ze stosami zapyłonych akt i papierów”<sup>65</sup>. Pragnący ruchu bohater *Wiecznego pasażera* zostaje więc skazany na nieruchomość. Może stąd zresztą podtytuł opowiadania Grabińskiego – humoreska. Zdaniem autora *Ewolucji twórczej*, bezruch jest bowiem po prostu śmieszny: „Żywioł komiczny określił Bergson jako chwilową i pozorną degradację jaźni głębokiej, czy szerzej biorąc, pędu życiowego”<sup>66</sup>. Zastój i automatyzm, które upodabniają człowieka do maszyny, wywołują uśmiech na twarzy: „Owo usztywnienie, to śmieszność właśnie, którą się karci śmiechem. [...] Śmiejemy się za każdym razem, ilekroć osoba sprawia na nas wrażenie rzeczy”<sup>67</sup>. Warto też zwrócić uwagę, że pan Agapit jest „wiecznym pasażerem” pociągu, który stoi w miejscu, bo oddaje się wyłącznie „iluzjom «jazdy symbolicznej»”<sup>68</sup> i ucieka z wagonu, gdy tylko maszyna rusza ze stacji.

Na iluzji jazdy nie poprzestaje Szymon Wawera z opowiadania *Głucha przestrzeń*. Podejmuje się on bezinteresownie pilnowania starego odcinka toru, po którym nie jeżdżą już pociągi. W wyobraźni Wawery rozbrzmiewają jednak gwizdy lokomotyw i nawoływania konduktorów. Na jego opuszczonej stacji zatrzymują się bowiem maszyny, które widzi tylko on. Podczas gdy „ślepy tor” cechowała martwota, a atmosfera panująca

<sup>63</sup> Zob. tamże, s. 30-31.

<sup>64</sup> S. Grabiński, *Wieczny pasażer* [w:] tegoż, *Demon ruchu*, dz. cyt., s. 46.

<sup>65</sup> Tamże.

<sup>66</sup> S. Morawski, *Paradoksy filozofii komizmu* [w:] H. Bergson, *Śmiech. Esej o komizmie*, przeł. S. Cichowicz, Kraków 1977, s. 13.

<sup>67</sup> H. Bergson, *Śmiech*, dz. cyt., s. 63 i 98.

<sup>68</sup> Zob. S. Grabiński, *Wieczny pasażer*, dz. cyt., s. 49.

na stacji Szczytniska, czyli „Ultima Thule”, przywodziła na myśl sen, w „głuchej przestrzeni” tętni życie i pulsuje niezrealizowany potencjał. Stacja kolejowa Wawery, podobnie jak Szczytniska, znajduje się ponadto w „dziwnie pięknym”<sup>69</sup>, ale zarazem naznaczonym rozkładem otoczeniu:

Wciśnięta we wnękę parowu, parę metrów nad poziomem toru, budka wyglądała z daleka pod swym daszkiem z czerwonego łupku jak zaczarowana chatka z bajki. Mały lasek jodłowy wyrosły półkolem na szczycie jaru ujmował ją w opiekuńcze ramiona i chronił od wichrów północy. W wybite okna zaglądały złote głowy słoneczników, przemycał się szerokolistny łopian – w rynnach powyginanych fantastycznie leży się pisklęta jaskółek. Przed domem w ogródku zarosłym zieliskiem na głucho oddawała się wiatrom na wolę samotna topola...<sup>70</sup>

Mamy tutaj znów do czynienia z ruiną, ale tym razem triumf materii nie oznacza śmierci życiodajnego pędu, który – podobnie zresztą jak w *Ultima Thule* – zdaje się tylko chwilowo drzemać. Zupełnie, jakby życie wznawiało powoli swój twórczy wysiłek: „Te formy ożywione, które się najprzód pojawiły, oznaczały się tedy skrajną prostotą”<sup>71</sup>. W tym ujęciu lasek, słoneczniki, łopian, jaskółki i topola są zapowiedzią czegoś donioślejszego, co tylko czeka, żeby wcielić się w materialny kształt.

*Głucha przestrzeń*, opowiadanie otwierające drugie wydanie *Demona ruchu*, koresponduje z *Ultima Thule*, tekstem, który ten tom zamyka. Na początku mamy do czynienia nie tyle z martwością toru, który zaczęły omijać pociągi, ile z rodzajem dziwnego letargu, po którym musi nastąpić przebudzenie. Jawa miesza się tutaj ze snem. Nie wiemy, czy Wawera śni, czy naprawdę widzi pociągi, które ożywają „głuchą przestrzeń”. W tym kontekście akcja wszystkich opowiadań, które następują po tym pierwszym, przenosi się do sfery wyobraźniowej, a ruch sprowadza się wyłącznie do „jazdy symbolicznej” pana Agapita Kluczki. Jednak ze światopoglądu Grabińskiego wynika, że do końca nie wiadomo, czy prawdą jest to, co wyobrażone, czy też to, co rzeczywiste. *Ultima Thule* domyka kompozycyjną ramę *Demona ruchu*, ale drogę życiodajnego pędu kończy tylko w sensie fizycznym. Koniec świata jest jedynie końcem ludzkiej rzeczywistości: „poza nią – świat inny, obcy, nieznan”<sup>72</sup>. Kazimierz Joszt, opiekun ostatniej stacji, „Ultima Thule” kolejowego uniwersum, porównuje się przecież do Charona<sup>73</sup> i stwierdza: „Żyję na pograniczu dwu światów”<sup>74</sup>. „Ultima Thule” nie jest więc zamknięciem, bo „pijany ruchem” pociąg kontynuuje swoją podróż także po drugiej, niematerialnej stronie istnienia. W planie symbolicznym historia Kazimierza Joszta i stacji

<sup>69</sup> Zob. S. Grabiński, *Głucha przestrzeń*, dz. cyt., s. 78.

<sup>70</sup> Tamże.

<sup>71</sup> H. Bergson, *Ewolucja twórcza*, dz. cyt., s. 105.

<sup>72</sup> S. Grabiński, *Ultima Thule*, dz. cyt., s. 209.

<sup>73</sup> Zob. tamże, s. 208.

<sup>74</sup> Tamże, s. 213.

w Szczytniskach nie jest zakończeniem przygody z niesamowitymi pociągami, bo „demona ruchu” nie sposób okiełznać i ująć w ludzkie ramy, ograniczone pierwszą i ostatnią stroną książki. Życiodajny pęd, żywioł *élan vital*, rozsadza przecież wszelkie materialne bariery, żeby mknąć naprzód i trwać w postaci wiecznie twórczej i tworzącej się rzeczywistości.

Warto przy tym zwrócić uwagę, że ostatnie opowiadanie ze zbioru nie było zamknięciem tematu kolei w twórczości Grabińskiego. Za „Ultima Thule” leżą jeszcze światy dwóch innych nowel (*Engramów Szatery* i *Przypowieści o krecie kolejowym*), które pisarz zamierzał włączyć do kolejnego wydania *Demona ruchu*<sup>75</sup>. Przywołajmy w tym miejscu opinię Wojciecha Tomasika, który *Przypowieść o krecie kolejowym* (opatrzoną zresztą podtytułem *Epilog do „Demona ruchu”*) uznaje za właściwe domknięcie cyklu kolejowego<sup>76</sup>. Zdaniem badacza, lektura *Przypowieści* wpływa na odbiór całego zbioru, eksponując w nim motyw obłędu wartościowanego pozytywnie: „*Przypowieść o krecie tunelowym* pokazuje, że nienormalność jest cechą względną, że jest uwikłana w relację władzy, bo nienormalni są zawsze Inni”<sup>77</sup>. W noweli Grabiński przeciwstawia sobie również świat „tamtych z góry”, oczywisty i jasny – tytułowemu tunelowi, który odsyła do dziedziny tajemnicy, zagadkowego „czwartego wymiaru”, ale również do sfery podświadomości<sup>78</sup>. Łącznikiem między tymi dwiema rzeczywistościami jest Antoni Florek, strażnik tunelu kolejowego pod Turbaczem, tytułowy „kret”, który za cenę ślepoty na zmysłowy świat może przenikać mroki podziemia.

Na tle kolejowych opowiadań Grabińskiego wyróżnia się nowela *Dziwna stacja*, jeden z nielicznych utworów pisarza reprezentujących gatunek *science fiction*. Autor odmalowuje tu fantastyczną wizję przyszłości, w której pociąg o napędzie elektromagnetycznym okrąża Morze Śródziemne „w przeciągu mniej więcej trzech dni”<sup>79</sup>. Z pozoru wydaje się, że „pogranicze dwóch światów” będzie miało w tej noweli inne znaczenie niż w pozostałych utworach z *Demona ruchu*. Grabiński nazywa bowiem „pograniczem” Konstantynopol, miasto leżące jednocześnie na dwóch kontynentach, między Europą a Azją. Racjonalny Zachód styka się z uduchowionym Wschodem także na pokładzie fantastycznej maszyny, gdzie siedzą obok siebie europejscy uczeni – angielski astro-

<sup>75</sup> Por. list do J. E. Płomińskiego z 9.03.1932 r. (mikrofilm *Korespondencja Jerzego Eugeniusza Płomińskiego z lat 1926-1955*, przechowywany w zbiorach Biblioteki Narodowej, sygnatura mf. 85538, s. 129).

<sup>76</sup> Zob. W. Tomasik, *Wizja tunelowa* [w:] tegoż, *Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe*, Warszawa 2014, s. 214-215.

<sup>77</sup> Tamże, s. 232.

<sup>78</sup> Na ten aspekt zwraca uwagę Adrian Mianecki – zob. tegoż, *Wstęp* [w:] S. Grabiński, *Przypowieść o krecie tunelowym. (Epilog do „Demona ruchu”)*, „Litteraria Copernicana” 2013, nr 1, s. 252.

<sup>79</sup> S. Grabiński, *Dziwna stacja*, dz. cyt., s. 156.

nom, polski fizyk i szwedzki geograf – oraz hinduski jogin, „tłumacz wiedzy tajemnej i sługa wielkiego Buddy z Madrasu”<sup>80</sup>. Jak zauważa jeden z badaczy, „wschodni mędrzec w noweli Grabińskiego jest zarazem przewodnikiem i krytykiem europejskiej duchowości”<sup>81</sup>. W *Dziwnej stacji* krytyczni wobec zachodniej kultury są jednak także rdzenni Europejczycy, którzy prowadzą dyskusje o świecie pozbawionym metafizyki, o „wypadkach zupełnego zmaterializowania się ducha”<sup>82</sup>. Posługując się zasadami termodynamiki, jeden z pasażerów „Infernal Méditerrané” przewiduje, że „ludzkość znajdzie się wkrótce w stanie jakiegoś wielkiego przesilenia”, objawiającego się w „szalonej w tempie niższe energii świata”<sup>83</sup>. Zjawisko to, zdaniem angielskiego astronoma, wynika z „anormalnego” przyspieszenia cywilizacji w XXI wieku<sup>84</sup>. W opinii profesora Leszczyca, fizyka z Warszawy, szybkość współczesnego świata przekłada się również na kryzys duchowości. Leszczyca przewiduje też, że z powierzchni Ziemi będą znikać „ pewne kategorie zjawisk, ludzi, rzeczy, może całe narody”. Zanik czystej materii, fizyczności pozbawionej pierwiastka duchowego, jest, zdaniem uczonego, czymś „gorszym od śmierci”, stanowi bowiem „przejście w bezwzględną nicość”<sup>85</sup>. To, co przeraża Europejczyków, buddyści postrzegają jako nirwanę, czyli doskonalszy stan rzeczywistości. Dlatego Amenti Riszivirada nie dziwi się postanowieniu siedzącej nieopodal pary kochanków, którzy chcą umrzeć w chwili osiągnięcia najwyższej rozkoszy: „Powinni zginąć i usunąć się z widowni świata jako ci, którzy już niczego nie pragną”<sup>86</sup>.

Gdy fantastyczny pociąg staje na widmowym peronie stacji „Buon Ritiro”, skąpanej w hipnotyzującym, fiołkowym świetle, życzenie zakochanych wydaje się spełniać. Wszystkich pasażerów ogarnia nagle dziwna senność, jakby tracili energię, o której wspominał w swoim monologu astronom z Anglii. Część z nich decyduje się opuścić spowitą narkotyczną atmosferą stację, by pod przewodem Hindusa udać się na Wschód – w stronę brzasku, rozumianego tutaj jako światło prawdziwej wiedzy.

W zakończeniu noweli pojawia się tekst z innego poziomu fabuły, w którym autor cytuje doniesienia europejskich dzienników, rozpisujących się o tym, że superszybki pociąg, cud nowoczesnej techniki, „zniknął bez śladu w sposób niewytłumaczony gdzieś na przestrzeni między Ventimiglia a San Remo”<sup>87</sup>. Niesamowite zjawiska, które stały się udziałem pasażerów „Infernal Méditerrané”, przekraczają zatem ramy fantastycznej

<sup>80</sup> Tamże, s. 165.

<sup>81</sup> A. Mazurkiewicz, *Nowelistyka Stefana Grabińskiego wobec tradycji literatury grozy*, „Litteraria Copernicana”, dz. cyt., s. 57.

<sup>82</sup> S. Grabiński, *Dziwna stacja*, dz. cyt., s. 162.

<sup>83</sup> Tamże, s. 161.

<sup>84</sup> Tamże, s. 160.

<sup>85</sup> Tamże, s. 162.

<sup>86</sup> Tamże, s. 165.

<sup>87</sup> Tamże, s. 176.

wizji, by przynajmniej częściowo zyskać legitymizację w zwykłym świecie. Tytułowa „dziwna stacja”, na której zatrzymał się pociąg, należy już jednak do innego wymiaru rzeczywistości. Sygnalizuje to otaczający ją dziki, górski krajobraz, przypominający ten z *Ultima Thule*<sup>88</sup>, tajemnicze, fioletowe światło, prześwietlające ciało aż do kości, oraz zagadkowa senność, w której pogrążają się bohaterowie noweli. Sen to przecież swoisty nie-byt, dziedzina nieistnienia, w której nie obowiązują zwykłe, ziemskie prawa.

Jak słusznie zauważa jeden z interpretatorów prozy Grabińskiego, „rozpędzony pociąg Infernal Méditerrané jest [...] ucieleśnieniem Bergsonowskiej teorii pędu życiowego i wyrazem zachwyty nad najnowszymi odkryciami technologicznymi”<sup>89</sup>. Futurystyczna wizja pisarza wydaje się jednak także – a może przede wszystkim – ostrzeżeniem przed światem nowoczesnej techniki, w którym pomija się ducha i jego potrzeby. Pociąg z *Dziwnej stacji* może być bowiem uznany za symbol cywilizacji wyczerpanej z metafizyki, za ikonę nowoczesności pozbawionej wymiaru duchowego. Znaczące, że bohater, którego światopogląd wydaje się Grabińskiemu najbliższy, czyli naukowiec-spirytualista Leszczyc, nie spełnia toastu na cześć XXI wieku<sup>90</sup>. Warto również zwrócić uwagę, że pisarz nie próbuje włączyć *Dziwnej stacji* w mitologię kolei, którą współtworzą pozostałe nowele z *Demonia ruchu*. „Infernal Méditerrané” nie poddaje się bowiem mitologizacji. Na jego pokładzie, inaczej niż w pociągach przemierzających karty cyklu kolejowego, nie można podróżować między rzeczywistością zmysłów a „drugim brzegiem”, a jedynie osiągnąć krawędź świata, by następnie pogrążyć się w nicości na „dziwnej stacji” Buon Ritiro. Ci, którzy tu pozostaną, zasną, czyli rozpląną się w pustce, w niebycie. Tylko nieliczni „wybrańcy” (nieprzypadkowo są to chyba naukowiec-spirytualista Leszczyc, włoski poeta, który krytykuje pleniący się ponad miarę materializm, oraz hinduski jogin) mają szansę przewyciężyć nicość i dotrzeć aż na „drugi brzeg”.

Nowele kolejowe Grabińskiego zapisują jego fascynację ruchem, który w ciasnych, ziemskich realiach objawia się w pomniejszonej, niedoskonalej formie – w postaci pędu mknącego pociągu. Jak słusznie zauważa jeden z badaczy, ruch u pisarza-fantasty jest przy tym „siłą rozrywającą ciągłość przestrzeni”, obnaża bowiem ograniczoność ludzkiej rzeczywistości i udowadnia istnienie tajemniczej, zaświatowej dziedziny:

Demon ujawnia, iż codzienność uważana powszechnie za „gładką” odsłania swoje pęknięcia i rysy, w których trwa praca innego, nie-ludzkiego porządku ironicznie jedynie imitującego ład ludzkiego systemu. Rzeczywistość poddana działaniu De-

<sup>88</sup> Jak pisze Adam Mazurkiewicz, „góry w europejskiej tradycji kulturowej stanowiły [...] miejsce uświęcone, umożliwiające doświadczenie transcendencji” – Adam Mazurkiewicz, dz. cyt., s. 57; o tym, że Grabiński postrzegał w taki sposób górski krajobraz, świadczy także przywołanie w jego noweli *Kordiana* (s. 174-175), gdzie tytułowy bohater właśnie wśród szczytów Alp odnajduje drogę swojego życia.

<sup>89</sup> M. Polowy, *Fantazje przyszłości Stefana Grabińskiego*, „Acta Humana” 2013, nr 4, s. 89.

<sup>90</sup> Por. S. Grabiński, *Dziwna stacja*, dz. cyt., s. 163.



mona Grabińskiego jest światem tektonicznie wrażliwym, wulkanicznym i sejsmicznym, pełnym rozpadlin i szczelin<sup>91</sup>.

Wibracje pociągów pędzących przez karty cyklu kolejowego udzielają się zatem całemu zmysłowemu światu, który w twórczości Grabińskiego pęka i pokrywa się gęstą siatką szczelin. Przez takie właśnie szczeliny „czasem «wygaduje się» pandemonium życia”<sup>92</sup>, wydobywając z mroku zagadkowy „drugi brzeg”. *Demon ruchu* wpisuje się więc w filozofię twórczą fantasty, którego spojrzenie było zawsze skierowane ku „podszewce” zmysłowego świata.

Cykl kolejowy Grabińskiego jest jednak również świadectwem doświadczenia nowoczesności, refleksją nad światem rozpiętym między pogrążoną w bezruchu przeszłością a przyszłością rozbrzmiewającą gwizdami prujących przestrzeń żelaznych potworów, których ostatnia stacja pozostaje nieznaną. Bohaterowie *Demona ruchu* – maszyniści, dróżnicy, zawiadowcy, konduktorzy i podróżni – ztracają się w pędzie, by uciec przed największym wyzwaniem nowoczesnego świata, czyli koniecznością określenia własnej tożsamości<sup>93</sup>. Ruch, który daje im poczucie mocy, jest siłą zarówno twórczą, jak i destrukcyjną – stąd opisy katastrof kolejowych, operujących gwałtownymi efektami stylistycznymi, które zbliżają zbiór Grabińskiego do poetyki ekspresjonistycznej. Ciemna strona ruchu zdaje się ujawniać lęk przed nowoczesną techniką, do której bohaterowie *Demona* mają stosunek faustyczny – w znaczeniu, jakie nadał temu pojęciu Oswald Spengler. Oto człowiek pragnie więcej, niż może osiągnąć. Obdarzony twórczym darem, powołuje do istnienia – bądź też przywołuje – coś, co go przerasta, wyzwalając zarazem niepojętą siłę, która z jednej strony jest nieskończenie płodna, z drugiej zaś prowadzi nieuchronnie do zagłady.

W ten sposób *Demon ruchu* sytuuje się gdzieś między Bergsonowskim *élan vital*, faustowskim paktem z diabłem i grozą pierwszej nowoczesnej, „technicznej” wojny, przywołanej zresztą wprost w nowelach *Maszynista Grot* i *Dziwna stacja*<sup>94</sup>. Według Matthew Beaumonta, rozpędzony pociąg Grabińskiego można uznać za „emblemat technicznej nowoczesności”<sup>95</sup>, w którym pisarz doskonale zamyka jej kontradycje. Za symboliczną uznaje badacz scenę z noweli *Błędny pociąg*, w której upiorny skład, Latający Holender torów, przenika podróżujące spokojnie, zwykle wagony: „Widmowy pociąg jest

<sup>91</sup> T. Sławek, dz. cyt., s. 178.

<sup>92</sup> Zob. S. Grabiński, *[Autoreferat]*, dz. cyt., s. 1.

<sup>93</sup> O tym, że w nowoczesnym świecie tożsamość zaczyna być postrzegana jako zadanie, mówi Ewa Paczoska – zob. teźże, *Prawdziwy koniec XIX wieku. Śladami nowoczesności*, Warszawa 2010, s. 21-22; na ten temat pisze też Anthony Giddens – zob. tegoż, *Nowoczesność i tożsamość. „Ja” i społeczeństwo w epoce późnej nowoczesności*, przeł. A. Szulżycka, Warszawa 2006, s. 98-99 i 104.

<sup>94</sup> Por. S. Grabiński, *Maszynista Grot*, dz. cyt., s. 136 i tegoż, *Dziwna stacja*, dz. cyt., s. 162.

<sup>95</sup> „an emblem of technological modernity” – por. M. Beaumont, dz. cyt., s. 43.

w końcu nieodłączny od rzeczywistego, szalony pociąg nierozzerwalnie związany z pociągiem, który funkcjonuje jako część jakoby racjonalnego systemu społecznych i technicznych związków”<sup>96</sup>.

Pasażerów pociągu, który spotka błądzący, widmowy skład, czeka szaleństwo: „Bo przeszedł przez nich powiew przedziwny, bo tknęło ich wielkie ocknienie, bo byli to już ludzie... obłąkani...”<sup>97</sup>. Grabiński z genialną intuicją przedstawia zatem ambiwalencje nowoczesności – pociąg, symbolizujący triumf racjonalnej techniki nad czasem i przesłaniem, jest zarazem wozem szaleńców, racjonalność może zaś prowadzić wprost do obłądzenia. Autor nowel kolejowych, wyznający wiarę w tajemniczą naturę rzeczywistości, tęskniący za wiecznym ruchem, za fantastycznym *perpetuum mobile*, był więc zarazem prorokiem zagrożeń nowoczesnego świata, przestrzegającym przed mocą techniki, która daje wolność, ale równocześnie zniewala, pozbawia zmysłów i niszczy.

W epoce Grabińskiego, gdy pociąg nowoczesności dopiero nabierał rozpędu, technika nie zatraciła jeszcze mitotwórczego potencjału. Dzisiaj, na początku XXI wieku, świat techniki jest już symbolicznie martwy. Jak pisał Leszek Kołakowski: „W rzeczach podległych nam dzięki wiekom dramatycznego trudu technicznego nie potrafimy już wykrywać organizacji mitycznej i wierzyć w nią na serio”<sup>98</sup>. W jasno oświetlonych wagonach Pendolino próżno więc szukać „demonu ruchu”.

### Demon of Motion, Demons of Modernity

Stefan Grabiński, the outstanding fantasy writer of the Polish interwar period, is known especially for his short story collection entitled *Demon ruchu* (*The Motion Demon*), first published in 1919. By using the theme of macabre trains, this book reveals the author's fascination with motion which was the most important term in the philosophy of Henri Bergson. In the railway stories Grabiński confirms his interest in Bergson's thought, presented in famous work entitled *Creative Evolution*. However, Grabiński's wandering trains can be considered as well as an emblem of a modern technology which was first used on a large scale during the Great War. *Demon ruchu* shows that the modern technology in the time of Grabiński aroused ambivalent feelings, both fascination and fear. Besides, by constructing the railway mythology, Grabiński proves that in the period of emerging modernity a technology was able to create myths, which is not possible nowadays.

**Key words:** Grabiński, Bergson, fantasy, train, motion, modernity, technology

---

<sup>96</sup> „The phantom train is ultimately inseparable from the real train, the insane train indissociable from the train that functions as part of supposedly rational system of social and mechanical relations” – tamże.

<sup>97</sup> S. Grabiński, *Błądny pociąg*, dz. cyt., s. 184.

<sup>98</sup> L. Kołakowski, *Obecność mitu*, Warszawa 2005, s. 115.