



“Szalona lokomotywa”, albo: Witkacy kontra Zola

Wojciech Tomasik

WOJCIECH TOMASIK

„SZALONA LOKOMOTYWA”, ALBO: WITKACY KONTRA ZOLA*

Historia tekstu *Szalonej lokomotywy* kojarzy się w pewien sposób z jego tytułem, a następnie z dziejami jego „bohaterki”: dramat powstał w szalonym tempie. Witkacy napisał go w październiku 1923, w ciągu zaledwie kilku dni; zaraz potem – we współpracy z żoną Jadwigą – przygotował francuski (literalny) przekład (niebawem podretuszowany przez Jeana de La Hiere’a). Ów niesamowity pęd twórczy przecina katastrofa: Witkacy ginie śmiercią samobójczą we wrześniu 1939, nie zobaczywszy swej sztuki na scenie; polski tekst dramatu przepada w zawierusze wojennej. Ten sam los spotyka francuską *Une Locomotive folle*. Tu jednak jest kres analogii. Sportretowaną w utworze szaleńczą gonitwę na torach domyka scena agonii maszyny. Z lokomotywy pozostaje kupa złomu. Nie ulega wątpliwości, że – podobnie jak Zolowskiej Lizetki – nikt nie przywróci już jej do życia. Dramat przeżył natomiast katastrofę tekstu. Po blisko 40 latach Konstancy Puzyna, przygotowując pierwszą kompletną edycję dzieł scenicznych Witkacego, odnalazł dwa francuskie przekłady (autorką drugiego była Jadwiga Strzałkowska) i na ich podstawie dokonał rekonstrukcji zaginionego oryginału¹. Otwarta została w ten sposób droga na scenę, gdzie sztuka zrobiła szczególną furorę w odważnej adaptacji krakowskiego Teatru STU z roku 1977². Niedługo też trzeba było czekać na to, by Witkacowska lokomotywa wjechała na deski teatrów zagranicznych. Dzięki przekładom na angielski i francuski (ten drugi stanowił w istocie adaptację wspomnia-

* Angielską (skróconą) wersję szkicu, zatytułowaną „*The Crazy Locomotive*”. (*Witkacy versus Zola*), przedstawiłem na konferencji *Émile Zola and Naturalism* (20–22 IX 2000), zorganizowanej przez University of Alberta w Edmonton. Tekst referatu opublikowany został w „Excavatio” (2000, nr 1/2).

¹ Zob. K. Puzyna, *Nota do drugiego wydania*. W: S. I. Witkiewicz, *Dramaty*. Wyd. 2, rozszerz. i popr. Oprac. i wstęp K. Puzyna. T. 2. Warszawa 1972, s. 754. (Wyd. 1: 1952).

² Prapremiera *Szalonej lokomotywy* odbyła się 11 VI 1965 w krakowskim Teatrze 38. Musicallową inscenizację w Teatrze STU przygotował K. Jasiński (premiera: 17 VIII 1977). Spektakl wystawiono 76 razy; obejrzało go ponad 60 000 widzów, co jest rekordem w dziejach inscenizacji Witkacowskich sztuk. Zob. J. Degler, *Dramaty Stanisława Ignacego Witkiewicza na scenach polskich 1971–1983*. „Pamiętnik Teatralny” 1985, nr 1/4, s. 289, 308. Najnowszą premierę, zatytułowaną *Ol 12-7 (StEG Wien 1912)*, przygotował zakopiański Teatr im. Stanisława Ignacego Witkiewicza. Reżyser A. Dziku nadał przedstawieniu formę happeningu, zainscenizowanego w pociągu udającym się do Dumbell-Junction. Okazją do wystawienia sztuki w 1999 r. stało się 100-lecie uruchomienia linii kolejowej do Zakopanego.

nego już autorskiego tłumaczenia³) *Szaloną lokomotywę* mogli podziwiać widowie zachodniej Europy i Stanów Zjednoczonych. Formuła o tryumfie pośmiertnym brzmi w tym przypadku osobliwie trafnie.

Żywemu zainteresowaniu sztuką ze strony reżyserów i inscenizatorów towarzyszy ciekawość witkacologów oraz historyków XX-wiecznego teatru. Trudno jednak mówić, że popularności scenicznej dorównywała intensywność refleksji badawczej. Polska witkacologia zareagowała na odkrycie Puzyny dosyć wstrzeźliwie, uznając widocznie, że chodzi o dzieło drugorzędne, ważne, ale nie decydujące o obrazie twórczości, jaki zaczął formować się po edycji *Dramatów* z 1962 roku. Nie powstało do tej pory osobne studium o *Szalonej lokomotywie*; monografie o Witkacym poświęcają sztuce kilka lub – co najwyżej – kilkanaście zdań⁴. 20 lat po odnalezieniu tekstu Daniel Gerould pisał: „dzieło to jest nadal mało znane w Polsce, gdzie jego oryginalność i doniosłość dopiero czeka na odkrycie”⁵. Dziś, choć od zacytowanej opinii minęło kolejnych 20 lat, sytuacja nie zmieniła się, w każdym razie nie na tyle, by można już było uchylić sąd o badawczym zaniedbaniu *Szalonej lokomotywy*.

Gerould, nadrabiający braki polskiej witkacologii, pisał w roku 1968:

Szalona lokomotywa jest superparodią – kultu maszyn i nowych technologiczowanych sztuk: futuryzmu i kina. Przez ironiczne zawłaszczenie ich idei i technik Witkiewicz był w stanie stworzyć antyfuturystyczną i antykinematograficzną sztukę, która ma cały ów metaliczny połysk i szaleńczy pęd, z jakich drwi⁶.

Interpretacja, której kluczowy fragment zacytowałem, dobrze wkomponowuje się w schemat odczytań akcentujących „pasożytniczy” charakter pisarstwa Witkacego. Jeśli coś ją spośród tych odczytań wyodrębni, to wskazane kierunki parodystycznych nawiązań: w obu wypadkach (futuryzm i film) chodziłoby o systemy artystyczne (ich zaplecze ideowe oraz rejestr chwytów), gdy tymczasem standardem witkacologii wydaje się tropienie zapożyczeń z poszczególnych utworów (jest to zwykle klasyka) oraz identyfikowanie konkretnych osób, które wchodzi w rolę adwersarzy w dyskusji prowadzonej wokół teorii Czystej Formy. Interpretacja ta musi jednak nasunąć pytanie najzupełniej podstawowe, a mianowicie: dlaczego rozprawę z futurystami i orędownikami sztuki filmowej przeprowadził Witkacy w r. 1923, uciekając się w tym do pomocy „szalonej lokomotywy”?

Okolo r. 1920 autor *Pragmatystów* wypowiada się o filmie⁷; formułuje też *Parę zarzutów przeciw futuryzmowi*. W kinie dostrzega interesującą formę rozrywki (której sam jako widz chętnie się oddaje), ale odmawia filmowi rangi sztuki, bo miejsce kompozycji podległej zasadzie Czystej Formy (i motywowanej przeżyciem przez twórcę Tajemnicy Istnienia) zajmuje tu niewolnicze kopiowanie rze-

³ Zob. A. v. C. [A. van Cruyten], *Notice d'introduction pour „Une Locomotive folle”*. W: S. I. Witkiewicz, *Théâtre complet*. T. 2. Lausanne 1970, s. 96.

⁴ Nieco więcej miejsca używa omówieniu tego dramatu J. Błosiński w swej monografii: *Witkacy. Sztukmistrz, filozof, estetyk*. Kraków 2000.

⁵ D. Ch. Gerould, *Stanisław Ignacy Witkiewicz jako pisarz*. Przel. I. Sieradzki. Warszawa 1981, s. 301.

⁶ D. Ch. Gerould, *Introduction* [do *The Crazy Locomotive*]. W: S. I. Witkiewicz, *The Madman and the Nun” and Other Plays*. Transl. and ed. D. Ch. Gerould, C. S. Durer. Foreword J. Kott. Seattle 1968, s. 81.

⁷ O stosunku Witkacego do filmu zob. J. Degler, *Witkacy i kino*. „Dialog” 1996, nr 3.

czywistości (a sprawność artysty bywa zastępowana przez bezduszną technikę). W sporze z futurystami stanowisko Witkacego jest równie pryncypialne – przeciwstawia on własną sztukę Czystej Formy (gdzie celowa deformacja materii życiowej służyć ma budzeniu u odbiorcy uczuć metafizycznych) praktyce „bezsensu dla bezsensu”:

O ile bezsens nie będzie dawał niczego w wymiarze formalnym, o ile będzie bezsenssem dla bezsensu, czyli bezsenssem realistycznym, będzie to złośliwy nowotwór na ciele sztuki, nie lepszy niczym od realizmu [...]»⁸.

Na liście futurystycznych grzechów znajdzie się też fascynacja nowoczesnością (ów kult maszyn, o którym pisze Gerould), ale uwagi w tym kierunku padają jakby na marginesie dyskusji z estetyką „odwróconego realizmu”.

Problematyki realizmu w sztuce dotyka jeszcze jeden Witkacowski spór, ważny, bo jego zaognienie zbiega się w czasie z momentem powstania *Szalonej lokomotywy*. W roku 1922 Karol Irzykowski opublikował dwa szkice, niosące zapowiedź wielkiej batalii, jaką zamierzał stoczyć z teorią Czystej Formy. Oba stanowiły coś w rodzaju wstępnej potyczki przed przygotowywaną *Walką o treść*⁹. W szkicu *Uroki naturalizmu* podjął się obrony Zolowskiej metody twórczej, zbijając zarzut, iż polega ona na mechanicznym reprodukowaniu. Atakując postawę drugo- i trzeciorzędnych pisarzy-naturalistów, stwierdzał:

Jeżeli się zżymamy na którego autora za to, że po prostu tylko kopiuje rzeczywistość, to właściwiej i trafniej powinniśmy powiedzieć, że k o p i u j e o n p e w n e utarte już w z o r y ujmowania rzeczywistości [...]»¹⁰.

W literaturze nie ma aparatu do kopiowania: aby odtworzyć jakikolwiek przedmiot, trzeba go najpierw – siłą wyobraźni – odkryć. Drugi ważny wątek podjęty w artykule dotyczył zawartego w dziele Zoli „romantycznego rysu”, tkwiącego w samej materii rzeczywistości, a wydobywanego z utajenia przez akt twórczy. Irzykowski przekonywał:

zanotowanie takiego rysu jest tylko pozornie odpisywaniem życia, właściwie zaś należy je uważać za zdobycz nastawionej w pewien sposób wyobraźni¹¹.

Naturalizm ukierunkowany nie na „kopiowanie” powierzchniowych warstw rzeczywistości, lecz pojęty jako „czynność wyobraźni”, okazuje się pisarstwem prawdziwie demaskatorskim, odsłaniającym w życiu „szczegóły-skróty”, których sile uogólnienia nie są w stanie dorównać sztuczne zabiegi formalne. Przywołując

⁸ S. I. Witkiewicz, *Parę zarzutów przeciw futuryzmowi*. „Czartak” 1922, z. 1. Cyt. z: *Bez kompromisu. Pisma krytyczne i publicystyczne*. Zebrał i oprac. J. Degler. Warszawa 1976, s. 122. Do sporu z futurystami wróci Witkacy w rozprawie *O skutkach działalności naszych futurystów*, ogłoszonej w roku 1923.

⁹ Zob. K. Irzykowski: *Uroki naturalizmu*. „Przegląd Warszawski” 1922, nr 5; *Na Giewoncie formizmu. (Teoria p. Chwistka)*. Jw., nr 6. Oba teksty przedrukowane w: *Słoń wśród porcelany. Studia nad nową myślą literacką w Polsce*. Warszawa 1934. Korzystam z edycji *Pism* pod red. A. L a m a (Kraków 1976). Wydanie *Walki o treść* zapowiadał krytyk w przypisie zamykającym artykuł *Na Giewoncie formizmu*. Książka *Walka o treść. Studia z literackiej teorii poznania* ukazała się w roku 1929.

¹⁰ Irzykowski, *Uroki naturalizmu*, s. 109.

¹¹ *Ibidem*, s. 110–111.

scenę z Zolowskiej powieści Irzykowski objaśniał, na czym polega „fantastyka”, odkrywana przez prawdziwego twórcę:

ów szalony pociąg w *Bestii ludzkiej*, pędzący bez konduktora w przestrzeń, to nie tylko symbol wyokraglający tę powieść, lecz i świadectwo wewnętrznego rozmachu w bezkres fantastyczny, rozmachu utajonego w „ścisłych” metodach naturalizmu¹².

W dyskusji, jaka toczy się w *Szalonej lokomotywie*, w roli adwersarza obsadza Witkacy nie Marinettiego (co sugeruje Gerould), lecz Irzykowskiego – promotora naturalizmu i żarliwego propagatora „Dziesiątej Muzy”¹³. Lokomotywa i projektor filmowy zjawiają się w sztuce nie tyle jako rekwizyty „wieku mechanizacji” (będącego przedsiönkiem epoki „zbydlęcenia”), ile w charakterze emblematów technik prezentacji, które łączy ze sobą uległość wobec estetyki mimetycznej (naturalizm i film). Parowóz i projektor to również symbole sztuki zdegradowanej, obliczonej na zaspokajanie potrzeb najmniej wybrednej publiczności. Oba te elementy przywodzą na myśl wczesne filmy, gdzie sensacyjnej akcji towarzyszyła intensywna eksploatacja scenerii kolejowej (katastrofa, napad na pociąg), a dreszcz emocji wzbudzał obraz pędzącej w stronę widzów lokomotywy. Jan Błoński pisał o Witkacowskim „pasożytnictwie”, dowodząc, że w wielu utworach zjawia się „zapożyczony motyw, którym pisarz posługuje się jak trampoliną, najczęściej sytuacyjną”. *Janulka, córka Fizdejki* robi użytek ze scen wziętych z *Konrada Wallenroda* i powieści Bernatowicza, w *Matce* doszukać się można nawiązań do Ibsenowskich *Upiorów*, w *Niepodległości trójkątów* – śladów powieści Conrada, itp.¹⁴ Uzupełniam wyliczenie: *Szalona lokomotywa* przejmując motyw z finału *Bestii ludzkiej*, skontaminowany z innym – śmierci Lizetki. Naturalizm stanowił częsty cel ataków Witkacego; był tradycją, wobec której musiał on określić się najpierw jako malarz (do wyboru tego komplikację wnosił stosunek do ojca, Stanisława Witkiewicza), później jako dramaturg (*W małym dworku*), na koniec – powieściopisarz (atakujący „workowatość” powieści), a przez cały czas jako teoretyk sztuki (rozwijający koncepcję Czystej Formy). *Szalona lokomotywa* – wracam znów do interpretacji Geroulda – to „superparodia”. Sądzę jednak, że jest

¹² *Ibidem*, s. 109, podkreśl. W. T. W roku 1919 S. I. Witkiewicz (*Nowe formy w malarstwie i wynikające stąd nieporozumienia*. W: *Nowe formy w malarstwie i inne pisma estetyczne*. Wybór, wstęp i przypisy J. Leszczyński. Warszawa 1959, s. 164, podkreśl. W. T.) pisał z ironią o nieograniczonych możliwościach kina: „Kinematograf może wszystko, cokolwiek dusza zapagnie, i czyż za cenę szalonej akcji i wściekłych obrazów nie warto oddać i tak już dzisiaj niepotrzebnej nikomu gadaniny na scenie; czyż warto się trudzić produkując rzecz tak piekielnie trudną, jak sceniczna naprawdę sztuka teatralna, wobec tak groźnego rywala, jakim jest wszechwładne »kino«”. Użyte w charakterystyce filmu określenia zdają się zapowiadać tytuł przyszłej „antykinematograficznej” sztuki.

¹³ W roku 1924 Witkacy ogłosił w „Ekranie i Scenie” szkic *Krytyka artykułu Karola Irzykowskiego pt. „Uwagi na temat tzw. upadku twórczości dramatycznej”*. (Z powodu artykułu Karola Irzykowskiego w „Scenie Polskiej”, zeszyt 4–5–6 1923); pisał w nim (cyt. z: Witkiewicz, *Bez kompromisu*, s. 354): „Irzykowski nie widzi tego, że on sam, ze swoją »walką o treść«, jest jednym z elementów tego ucisku, jest jednym z satrapów »realistycznego zaboru«, pod którym ginie nasza sztuka. Niechby już raz wyszła ta piekielna, tak długo obiecywana, jego książka [tj. *Walka o treść*], aby można się było otwarzyć z nią rozprawić”. Być może, Witkiewicz miał tu na myśli wcześniejszą, „niejawną” krytykę poglądów Irzykowskiego, przeprowadzoną w „sztuce bez tezy”.

¹⁴ Zob. J. Błoński, *Wstęp* w: S. I. Witkiewicz, *Wybór dramatów*. Wybór i wstęp ... Tekst i przypisy oprac. M. Kwaśny. Wyd. 2, popr. Wrocław 1983, s. LXXXVIII. BN I 221.

sztuką antynaturalistyczną i antykinematograficzną oraz że cechy te pozostają ze sobą w ścisłym związku. Są dwiema stronami tego samego medalu.

Szalona lokomotywa to bez wątpienia najokazalszy dokument Witkacowskiego zauroczenia koleją. Ślady tej fascynacji prowadzą daleko, sięgając lat wczesnej młodości i pierwszych prób artystycznych. O próbach tych pisał w listach z przełomu lat 1899 i 1900 Witkiewicz-ojciec: „Stasiek jest w fazie miłości do lokomotywy”; „Ideałami jego są teraz lokomotywy, które fotografuje i uwielbia”¹⁵. To młodzieńcze zainteresowanie koleją potwierdzą po latach wspomnienia stryjecznego brata dramaturga¹⁶, materialnie zaś udokumentują wykonane we Lwowie i w Zakopanem fotografie, tworzące serie etiud, gdzie tematem wydaje się zarówno piękno manewrujących maszyn, jak i egzotyka kolejarskiego fachu. W opisie tych zdjęć wypada powtórzyć to, co znawcy mówią o Witkacowskich pejzażach Tatr i portretach członków rodziny, a mianowicie – że pokazują malarską wrażliwość i zmysł psychologiczny 14-letniego fotoamatora.

Kolejowe pasje Witkacego miały niewątpliwie silną motywację estetyczną, doskonale widoczną w seriach sfotografowanych parowozów. Za „miłością do lokomotywy” kryła się prawdziwa pasja poznawcza, pchająca ku drobiazgowym studiom nad portretowanym przedmiotem, studiom podobnym do tych, jakie u schyłku XIX w. przeprowadzali malujący kolej francuscy impresjoniści (Manet, Monet, Caillebott). Witkiewicz doskonale poznał tajniki techniki kolejowej – *Szalona lokomotywa* wystawia mu w tej materii najlepsze świadectwo. Trudno wymienić konkretne tytuły z literatury fachowej, z jakimi musiał się zetknąć. Jedno jest pewne: czerpał swą wiedzę nie z popularnonaukowych omówień (jakich wiele krążyło w początkach w. XX), lecz z prac wąskospecjalistycznych, adresowanych do odbiorców nieźle już zorientowanych w kwestiach transportu kolejowego. Stamtąd zapewne dowiedział się o silnikach sprzężonych, wykorzystujących parę odlotową (tzw. „compounds”, W 297¹⁷), hamulcach powietrznych Westinghouse’a (303) czy o systemie rozrządu kulisowego Heusingera von Waldegg (317). W arkana budowy lokomotyw mogli ponadto wtajemniczać Witkacego pracownicy kolei zakopiańskiej¹⁸.

Witkacy poznawał kolej także od innej strony – nie jako przedmiot kontemplacji estetycznej, lecz jako narzędzie śmierci. Z ojcowskiego listu dowiedział się o epizodzie krwawo stłumionego powstania w r. 1905, którego ostatnim akordem była szaleńcza szarża pociągu uwożącego z Moskwy niedobitki powstańców¹⁹. Nie-

¹⁵ Cyt. za: S. Okołowicz, *Przeciw Nicości*. W: E. Franczak, S. Okołowicz, *Przeciw Nicości. Fotografie Stanisława Ignacego Witkiewicza*. Kraków 1986, s. 13.

¹⁶ Zob. J. Witkiewicz, *Życiorys Stanisława Ignacego Witkiewicza*. W zb.: *Stanisław Ignacy Witkiewicz. Człowiek i twórca. Księga pamiątkowa*. Red. T. Kotarbiński, J. E. Płomiński. Warszawa 1957, s. 344.

¹⁷ Cytaty z obu zestawianych tekstów lokalizuję za pomocą skrótu literowego oraz liczby (wskazującej stronie): W = S. I. Witkiewicz, *Szalona lokomotywa. Sztuka bez tezy, w dwóch aktach z epilogiem*. 1923. Przeł. z fr. K. Puzyna. W: *Dramaty*, t. 2. – Z = E. Zola, *Bestia ludzka*. Przeł. K. Kossobudzki. Warszawa 1960. *Rougon-Macquartowie*. [...] (Gdy pojawia się cała grupa cytatów z tego samego tekstu, skrót literowy towarzyszy tylko pierwszej lokalizacji.)

¹⁸ Witkacowska wiedza o kolei mogła mieć źródło w solidnym opracowaniu: *Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik*. Hrsg. H. von Waldegg. Leipzig 1870.

¹⁹ Zob. S. Witkiewicz, *Listy do syna*. Oprac. B. Danek-Wojnowska, A. Micińska. Warszawa 1969, s. 337. Gerould (*Stanisław Ignacy Witkiewicz jako pisarz*, s. 305) wiąże genezę *Szalonej lokomotywy* m.in. z relacją zamieszczoną w liście z 2 IV 1906.

spełna 10 lat później sam zetknął się z podobnymi sytuacjami, walcząc w pierwszej wojnie światowej i biorąc udział w wypadkach rewolucji bolszewickiej. U schyłku pobytu w Rosji, w końcu grudnia 1917, autor *Szalonej lokomotywy* musiał usłyszeć o katastrofie, w której groza wojny objawiła się w kształcie technologicznej hekatombi. Czyelnicy „Kuriera Warszawskiego” dowiadawali się z lakonicznego „telegramu”:

„Gazette de Lusanne” donosi z Modane, że w tunelu pod Modane wykołeił się pociąg z urlopnikami francuskimi, przy czym zginęło 800 do 900 żołnierzy. Szczątki pociągu spaliły się²⁰.

Jest rzeczą mało prawdopodobną, by echa tej największej w dziejach kolejnictwa katastrofy nie dotarły do Rosji. Dramat, jaki rozegrał się w pobliżu małej francuskiej stacji, wstrząsnął bowiem opinią publiczną całej Europy. Uświadamiając absurd wojny, przyczynił się m.in. do nasilenia nastrojów pacyfistycznych po obu stronach frontu. Nie wiadomo, kiedy Witkacy poznał *Bestię ludzką*. Jeśli jednak przed wojną (a książka była dostępna w przekładzie od r. 1890²¹), to tragedia pod Modane wojskowego transportu musiała pamiętać o tej lekturze ożywić. Po ćwierćwieczu życie dopisywało do Zolowskiej historii właściwe zakończenie. Literackie scenariusze „buntu maszyn” osiągały w wydarzeniach wojny światowej trudno wyobrażalny rozmach realizacji.

Dla badaczy Zolowskiej twórczości finałowa scena *Bestii ludzkiej* jest przedmiotem szczególnego zainteresowania. Zdaje się ona bowiem zaprzeczać optymizmowi, jaki przenika cały cykl o Rougon-Macquartach, pokazując nowoczesną cywilizację w obrazie pociągu, który – przepełniony pijanymi żołnierzami – bez obsługi pędzi na spotkanie katastrofy. W bogatej materiałowo (i do dziś zachowującej odkrywcość) monografii *Le Train dans la littérature française* Marc Baroli przekonuje, iż między *Bestią ludzką* a pozostałymi ogniwami cyklu nie ma bynajmniej sprzeczności, gdyż w zamykającej utwór scenie trzeba widzieć obrazowy ekwiwalent myśli, jaką Zola formułuje wcześniej w bezpośrednich komentarzach. Głosi on tryumf sił postępu nad ułomnościami i atawistycznymi składnikami ludzkiej natury. Autor długo szukał najodpowiedniejszego tytułu dla swej historii kolejowej, wypróbował ponad 100 propozycji i zastanawiając się nad konstrukcjami w rodzaju: „*Sous le progrès*”, „*Le Monde en marche*”, „*Civilisation*”, „*L'Envers du progrès*”²². Zakończenie utworu wystawia – zdaniem Barolego –

²⁰ Katastrofie pod Modane uległ 12 XII 1917 pociąg z francuskimi żołnierzami, jadącymi na urlop z frontu w północnych Włoszech. Przeciążony skład osiągnął na spadku nadmierną prędkość; próby wyhamowania spowodowały pożar, a następnie wykołajenie. W katastrofie zginęło około 800 żołnierzy; ponad połowy spalonych ciał nie udało się zidentyfikować. Zob. G. Kitchenside, *Great Train Disasters. The World's Worst Railway Accidents*. Bristol 1997, s. 35–46. Pomimo cenzury wojennej informacje o katastrofie szybko przedostały się do prasy. „Kurier Warszawski” donosił o tragedii w numerze z 14 XII 1917. W latach pierwszej wojny światowej doszło do kilku poważnych wypadków. W maju 1915 wydarzyła się największa katastrofa w dziejach brytyjskiego kolejnictwa; śmierć poniosło w niej ponad 200 żołnierzy. Warto przy okazji przypomnieć, że bodźca do napisania *Bestii ludzkiej* dostarczyły m.in. relacje o katastrofie pod Monte Carlo z marca 1886. Zob. M. Kanes, *Zola's „La Bête Humaine”. A Study in Literary Criticism*. Berkeley 1962, s. 13: „Nie ma wątpliwości, że Zola był przerażony tym wypadkiem, który wstrząsnął całą Europą”.

²¹ E. Zola, *Człowiek-zwierzę. Romans*. Warszawa 1890.

²² Zob. M. Baroli, *Le Train dans la littérature française*. Paris 1964, s. 238.

jeszcze jedno świadectwo Zolowskiej „miłości do postępu”²³. O „miłości” tej mówi również ostateczny tytuł. Uczytelnia on ideę utworu, którą tworzy opozycja między postępowaniem, nieuchronnie posuwającym ludzkość naprzód, a zachowaniami jednostek, sterowanymi przez popęd seksualny i prawa dziedziczności.

Po określenie „bestia ludzka” sięgał Zola wielokrotnie przed r. 1890, mając zawsze na myśli biologiczny determinizm, jaki warunkuje postępowanie jednostek, a ścierają się z nim racjonalne siły postępu. Szkicując plan przyszłej powieści pisarz ujmował jej przesłanie następująco: „kolej jako tło, postęp, który dokonuje się na przekór rozkiełznanej bestii ludzkiej”²⁴. Optymizm historii o Jakubie Lantierze wynika – jak widać – z takiego uszeregowania wartości, aby temu, co abstrakcyjne i związane z anonimową zbiorowością (postęp), przyznać pierwszeństwo przed porządkiem spraw jednostek. Komentarz do końcowej sceny nie pozostawia w tej materii cienia wątpliwości. Przybiera formę retorycznego pytania:

Cóż znaczyły miażdżone przez niego [tj. pociąg] ofiary? Nie troszcząc się o przelaną krew, czy nie dążył mimo wszystko w przyszłość? [Z 323–324].

Paryski dworzec Montparnasse w 5 lat po opublikowaniu *Bestii ludzkiej* stał się miejscem wydarzenia, które mocno zachwiało wiarą w potęgę nowoczesności i uprzytomniło, jak głęboko absurdalna może okazać się ofiara składana na ołtarzu postępu. Pociąg wjeżdżający z nadmierną prędkością na stację nie zdołał wyhamować, rozbił bufor zabezpieczający koniec toru, przetoczył się przez hall, strzaskała szklaną fasadę dworca i spadł z wysokości kilkunastu metrów na przydworcowy plac, tuż obok przystanku, sprzed którego przed momentem odjechał tramwaj. Nikt z pasażerów pociągu nie zginął, nie ucierpiał też poważnie nikt z jego obsługi. Jediną śmiertelną ofiarą była uderzona odłamkami fasady kobieta – przypadkowo przechodząca. Maszynista i konduktor, winni naruszenia przepisów, ponieśli niewielkie kary pieniężne. Mężowi zabitej kolej przyznała stałe świadczenia na wychowanie osieroconych dzieci²⁵.

Wypadek na dworcu Montparnasse przeszedł do historii z jeszcze jednego powodu. Rozbijający bufor pociąg podzielał na wyobraźnię surrealistów, a zwisający nad kilkumetrową przepaścią parowóz utrwalił anonimowy mistrz fotografii. Wielokrotnie publikowane zdjęcie *Wypadek* zaczęło wkrótce funkcjonować jako ostrzeżenie przed niebezpieczeństwami, jakie niesie technologia, nad którą człowiek tylko pozornie panuje, w rzeczywistości zaś – przekształca ją w narzędzie autodestrukcji²⁶. *Wypadek* stawał się osobliwą polemiką z optymizmem Zolowskiej powieści. Mógł zafrapować Witkacego jako miłośnika kolei i fotografa. Przede wszystkim jednak – jako filozofa.

W symbolicznej warstwie powieści Zoli czołową rolę gra lokomotywa. Warto przypomnieć, że chodzi w istocie o dwie maszyny, które – jako symbole – tworzą kontrastowy układ. Pierwszą, uczestniczącą w finałowej scenie, jest lokomotywa

²³ *Ibidem*, s. 267.

²⁴ Cyt. za: J. Noiray, *Le Romancier et la machine. L'image de la machine dans le roman français (1850–1900)*. T 1: *L'Univers de Zola*. Paris 1981, s. 340.

²⁵ Zob. *Kitchenside*, *op. cit.*, s. 22–26.

²⁶ Wypadek wyglądający podobnie do paryskiego wydarzył się w 1903 r. w Glasgow. Mimo że był groźniejszy w skutkach, nie wywołał takiego wrażenia jak zarejestrowana na kliszy fotograficznej scena sprzed dworca Montparnasse.

nr 608. Służbowe oznaczenie ma podkreślać dystans, jaki dzieli ją od ludzi. Należy ona w całości do świata technologii, którego właściwości dają się wyczerpać za pomocą parametrów liczbowych. Druga lokomotywa, Lizetka, ma cechy antropomorficzne. W nadanym imieniu wyraża się intymna więź, która spaja maszynę z obsługującą ją załogą. Lizetka symbolizuje, z jednej strony, technikę osiagającą próg zhumanizowania, z drugiej – sprzeczności rozdzierające ludzką naturę. W lokomotywie powtarza się bowiem charakterystyka głównej bohaterki, Seweryny: połączenie niewinnego piękna z niszczycielską mocą, rozumu z mrocznym biologizmem. Do obu, Lizetki i Seweryny, ma zastosowanie ta sama formuła – „subtelnej zbrodniarki” (Z 310).

Zołowska stylistyka, służąca wyakcentowaniu sprzeczności, o jakich mowa, staje się u Witkacego przedmiotem karykatury. Słowo „bestia” (najważniejszy nośnik antropologicznej tezy powieści) zjawia się w kontekstach nie pozostawiających złudzeń co do prześmiewczych intencji dramaturga. Jego obie bohaterki kobiece ucharakteryzowane są na siostry Seweryny: żona maszynisty to „brunetka, bardzo ładna i demoniczna”, narzeczona palacza zaś to „blondynka, bardzo ładna, ale pięknoscią zwierzęcą” (W 292), „diablondynka” (297). Pierwsza odślania w trakcie akcji swą prawdziwą biografię: niewinnie wyglądająca kobieta ma za sobą kryminalną przeszłość; zostaje nadto rozpoznana jako „szansonistka z *Beastly Hall* w New Yorku” (304, podkreśl. W. T.). Tak jak Zofia i Julia dzielą rysy z Seweryną, Zygfryd Tengier i Mikołaj Wojtaszek są spokrewnieni z męskimi bohaterami powieści Zoli. Maszynista (a faktycznie – ukrywający się na parowozie morderca) opisze palacza słowami pobrzmiwającymi drwiną z Żołowskiej filozofii i maniery stylistycznej: „człowiek, a raczej bestia, która ma na sumieniu co najmniej trzydzieści najpotworniejszych czy raczej najwspanialszych morderstw” (305–306). Animalizm u Witkacego spleta się z charakterystyką jednostek wyraźnie patologicznych, nie jest on jednak zarezerwowany wyłącznie do mówienia o środowisku szaleńców. Określenie „ludzkie bydło” (313) pada pod adresem „urzędnika bankowego” (293), usiłującego wprowadzić do szalonego świata pędzącego pociągu odrobinę normalności. Drwinę z języka naturalizmu niosą w końcu u Witkacego porównania, w których dochodzi do utożsamienia świata ludzi i zwierząt (Mikołaj wspina się na lokomotywę „z małpią zręcznością”, 296; Zygfryd wydaje „dziki okrzyk zmieszany z kocim miauczeniem”, 298; w opinii Zofii jej mąż „jest łagodny jak muflon”, 297).

Lizetka, powtórzmy, stanowi składnik dwu różnych opozycji znaczeniowych, będących fundamentem głównego przesłania powieści. Jest obrazowym odpowiednikiem antropologicznej tezy, która kładzie znak równości między człowiekiem a bestią. Ale zarazem symbolicznie wyraża koncepcję historiozoficzną, z jakiej powieść Zoli czerpie swój optymizm: kolej to postęp, dzięki któremu „wszyscy są braćmi i jadą wspólnie do krainy szczęśliwości” (Z 39). „Piękny wynalazek” to obietnica zhumanizowania wytworów nowoczesnej techniki. Słowo „bestia” zastosowane do lokomotywy znaczy u Zoli coś innego niż wtedy, gdy odnosi się do człowieka. Sugeruje zadanie, jakie trzeba wykonać, by maszyny, „jak owe młode klacze wymagające poskromienia, [...] przyzwyczyły się do wędzidla” (295). Nr 608 i Lizetka to dwa skrajne stadia takiego procesu udomowienia maszyny.

W tytule Witkacowskiej sztuki zawarta jest aluzja do sensów, o jakich przed chwilą była mowa. Zdaje się w nim dźwięczyć echo Żołowskiej frazy o parowo-

zach, które „przejeżdżały jak oszalałe, galopujące do stajni zwierzęta” (Z 136). Tytułowa lokomotywa zjawia się w dialogach sztuki jako: „rozpędzona bestia” (W 302), „żelazna bestia” (299), „bydlę” (297, 300), „proste zwierzę” (302), „wściekła maszyna” (311). Z określeniem „bestia”, nazywającym u Zoli maszynę, łączy się znaczenie „kobiecości”. Lizetka przyrównywana jest do „ognistej klaczy” (Z 132), ale ma zarazem charakter „porządnej i oszczędnej gosposi” (165). Kobiece rysy lokomotywy potęgują się w relacji z jej męską załogą. Stosunek do Lizetki ze strony maszynisty i palacza naznaczony jest od początku powieści silnym piętnem seksualizmu. Ta sama mroczna pćciowość towarzyszy wypadkom rozgrywającym się w trakcie Witkacowskiej szalonej jazdy. Ma ona w sobie, jak słusznie pisze Gerould, coś z atmosfery dziecięcych zabaw. Ale nasuwa też skojarzenia z zachowaniami innego rodzaju: aktem seksualnym czy raczej – orgią, którą otwiera *Tango idealne* (W 296), a finalizuje krwawa zbrodnia.

Paralelizm podróż–orgia wskazuje na jeszcze jeden literacki wzór, wedle którego wymodelowana została *Szalona lokomotywa*. Witkacy zapewne znał cykl *Demon ruchu*, opublikowany w 1919 r. przez Stefana Grabińskiego. W roku 1922 ukazało się „powiększone” wznowienie tego cyklu. Seks, śmierć i kolej tworzą w nim połączenie, które przekłada się na opowiadanie o pożądaniu znajdującym ujście w zbrodni lub katastrofie (*W przedziale, Maszynista Grot*). Twórczość Grabińskiego interesować mogła Witkacego z innego ponadto względu: jej orędownikiem, znawcą i interpretatorem był Irzykowski. W tym samym czasie co *Uroki naturalizmu* (1922) wyszedł jego tom *Spod ciemnej gwiazdy*, gdzie fascynacji *Demonem ruchu* dawał krytyk wyraz dwoma opowiadaniem, napisanymi w stylistyce „apokryfów” (*Wagon astralny, Kowadło Morda*). Witkacowska polemika z Irzykowskim siłą rzeczy musiała dotknąć kwestii gustów literackich. Rzecz w tym, iż autor *Walki o treść* ceniał Grabińskiego przede wszystkim za tom opowiadań kolejowych, ocierający się – zdaniem wielu – o granicę tandety pisarskiej. W jednym z utworów cyklu widział Irzykowski doskonały materiał na film²⁷.

Witkacy w *Szalonej lokomotywie* atakuje Irzykowskiego różnymi sposobami, m.in. kpiąc z literackich zauroczeń, jakim krytyk dawał wyraz w „apokryfach” kolejowych. Akcja jednego z nich – przypomnijmy – rozgrywa się w przedziale pociągu Warszawa–Lwów, gdzie pasażerowie, nim usną, dyskutują zawzięcie o *Demonie ruchu*²⁸. Witkacy każe swoim bohaterom zachowywać się podobnie. Palacz zwraca się w pewnym momencie do maszynisty: „tak sobie tutaj o tym rozmawiamy, a tam, w którymkolwiek z wagonów naszego pociągu, jest ktoś, kto czyta to samo, podobną historię, z podróżnej biblioteczki kryminalnej” (W 305). Nie sposób orzec, o jakiej książce mowa. Może jest nią *Demon ruchu*, a może – Zolowska *Bestia ludzka*. Najpewniej jednak Witkacy miał na uwadze oba faworyzo-

²⁷ W roku 1925 pisał K. Irzykowski (cyt. z: *Dziesiąta Muza oraz Pomniejsze pisma filmowe*. Kraków 1982, s. 411–412. *Pisma*, t. 7): „Kolej bywała nieraz przedmiotem kina, ale nigdy jej nie eksploatowano jako osobnego świata, nie eksploatowano jej tak, jak w literaturze uczynił Grabiński (cykl *Demon ruchu*). Parę razy zwracałem uwagę naszych kinarzy, ile w tym cyklu mieści się motywów filmowych”. Zob. też A. Hutnikiewicz, *Twórczość literacka Stefana Grabińskiego (1887–1936)*. Toruń 1959, s. 104. Nie bardzo wiadomo, które opowiadanie najlepiej nadawałoby się na scenariusz.

²⁸ Zob. K. Irzykowski, *Wagon astralny*. W: *Nowele*. Oprac. J. Grodzicka. Inform. bibliogr. [...] B. Winkłowa. Kraków 1979, s. 212 n. *Pisma*, t. 5.

wane przez Irzykowskiego tytuły, którym przeciwstawiał swój dramat Czystej Formy.

W *Szalonej lokomotywie* naturalizm pojawia się *à rebours* – przez sparodiowanie teorii determinizmu, wiążącej zachowania jednostek z działaniem instynktów, emocji i wpływem środowiska. Witkacy zagęszcza tekstową warstwę tej teorii, zastępując Zolowskie komentarze lapidarnym tekstem pobocznym i sprowadzając je do konstrukcji słownych, powtarzanych w sztuce z natrętną częstotliwością. Witkacy rozbraja naturalizm także od innej strony, ironicznie traktując ambicje podniesienia wypowiedzi literackiej do poziomu dyskursu naukowego. Naukowość, jak pisze Martin Kanes, była dla autora *Bestii ludzkiej* walorem, którego osiągnięciu sprzyjać miało przede wszystkim bogate zaplecze dokumentacyjne utworu. Przygotowując się do powieści o kolejarzach Zola gromadził rozmaite dane, od terminologii po szczegółowe informacje o działaniu dużego przedsiębiorstwa kolejowego²⁹. Chęć udokumentowania wszystkiego zaowocowała w powieści „hipertrofią detalu” (co przyznał sam autor) i „encyklopedyczną przesadą” (na którą skarżą się dzisiejsi interpretatorzy)³⁰.

Bestia ludzka wprowadza czytelnika w tajniki zawodów kolejowych i w tym celu wykorzystuje m.in. specjalistyczne słownictwo, mające ten atut, że daje się do powieści przenieść jak przedmiot portretowany „obiektywną” techniką fotograficzną. W decyzjach stylistycznych Zola musiał oczywiście pójść na kompromis, ograniczając terminologię techniczną do poziomu, który oddawałby inność odtwarzanego środowiska, ale nie wznosił bariery zagrażającej komunikatywności powieści. Kompromisowe działania nie uchroniły wszakże Zoli przed złośliwością krytyków, wedle których obciążoną szczegółami technicznymi i nafaszerowaną terminologią książkę (z leksyką typu: „maźnice cylindrów”, „pręt posypnicy”, Z 133; „poprzecznicza”, „tuleja prawego cylindra”, 165) należałoby czytać z pomocą rozkładu jazdy i podręcznika maszynisty³¹.

Oprócz fetyszyzacji zaplecza dokumentacyjnego Zola ujawnia inną fascynację pozytywistycznej nauki – potrzebę klasyfikowania.

Optymistyczne założenie, na którym wspierał się pozytywizm, głosiło możliwość wyczerpującej deskrypcji i klasyfikacji. Aby wyjaśnić całą rzeczywistość, trzeba było mieć tylko wystarczająco dużo czasu³².

Literackie opisy Zoli noszą ślady optymizmu XIX-wiecznej nauki, wiary, że nad rzeczywistością można w pełni zapanować poznawczo. Nie bez znaczenia był tu wybór opisywanego środowiska. Świat kolei – jak mało który – zdaje się sam otwierać dla obserwatora chcącego dostrzec w życiu czytelną strukturę i wyraźne podziały. Środowisko kolejowe to przede wszystkim społeczność funkcjonariuszy: naczelników stacji, dyżurnych ruchu, maszynistów, palaczy, kierowników pociągów, konduktorów, dróżników. Ludzi, których przynależność do odrębnych klas ma zinstytucjonalizowaną formę i łączy się z hierarchizacją.

Kolej od początku kojarzona była z patologią. XIX-wieczna Europa żywiła obawę, iż nowy środek lokomocji stanowi poważne zagrożenie dla zdrowia.

²⁹ Zob. K a n e s, *op. cit.*, s. 98.

³⁰ Zob. *ibidem.* – B a r o l i, *op. cit.*, s. 240.

³¹ Opinie niechętnych Zoli krytyków przytacza N o i r a y (*op. cit.*, s. 181).

³² K a n e s, *op. cit.*, s. 99.

W doświadczanych podczas jazdy wstrząsach widziano m.in. źródło schorzeń psychicznych, w tym – budzących odtąd szczególne zainteresowanie kręgów medycznych – neuroz i fobii³³. Budowa kolei niosła ze sobą falę przestępczości. Kładący tory robotnicy rekrutowali się przeważnie z grup marginesu społecznego: złodziei, oszustów, drobnych przestępców. Ciężkie warunki pracy działały demoralizująco, sprzyjały szerzeniu się brutalności i bezprawia³⁴. Decydując się na pokazanie „bestii ludzkiej” Zola doskonale orientował się, że środowisko kolejowe skupia uwagę także ze względu na zagrożenia, jakie stwarza dla zdrowia społecznego. Główny bohater, Jakub Lantier, reprezentuje obie cechy, jakie wiek XIX wiązał z koleją: to człowiek o „nieprzeciętnej inteligencji” (Z 51), a przy tym – jednostka psychicznie zwichnięta.

Witkacy drwi z Zolowskiej pasji dokumentowania i klasyfikowania. Mottem sztuki są słowa z *Wyspy skarbów* i wyimek z *Podręcznika dla wściekłych maszynistów*. Jeden i drugi cytat jest oczywiście sztubackim żartem, karykaturą wierności względem pozaliterackich wzorów (*Podręcznik*), kpina z kompozycji służebnej wobec tezy, jaką wyklada motto (*Szalona lokomotywa* to wedle podtytułu „sztuka bez tezy”). O erudycji kolejowej dramaturga już się tutaj mówiło. Witkacy poznał portretowane środowisko zapewne nie gorzej niż Zola. Nie ulega jednak kwestii, że funkcja, jaką pełnią techniczne detale, jest w obu przypadkach krańcowo inna. W *Bestii ludzkiej* terminologia służy uwiarygodnieniu opisów. „Hipertrofię detalu” można zinterpretować jako zabieg celowy, obliczony na osiągnięcie „efektu realności” (nie sfunkcjonalizowany detal miałby komunikować: „oto rzeczywistość”). W *Szalonej lokomotywie* nagromadzenie specjalistycznego słownictwa ma raczej zablokować mimetyczną interpretację dramatu. Wraz z rozwojem akcji widz (czytelnik) informowany jest stale o zmieniających się parametrach jazdy: „sześć i pół [atmosfer]” (W 297), „siedem atmosfer” (298), „dziewięćdziesiąt dwa na godzinę” (302), „osiem i pół atmosfer, sto dwadzieścia dwa kilometry na godzinę” (309), „jedenaście atmosfer i sto trzydzieści kilometrów na godzinę” (310). Dialogi przepełnione są słownictwem związanym z wyposażeniem lokomotywy, taborem i zasadami ruchu kolejowego. Witkacowski leksykon obejmuje takie jednostki, jak (w porządku alfabetycznym): „dźwignie sterowe” (315), „iniektor” (298), „manometr” (298), „palenisko” (295 i passim), „parowozownia” (295), „poziomica wodna” (258), „regulator” (295 i passim), „semafony z czerwonymi i zielonymi światłami” (296), „skrzyżowanie” (312)³⁵, „*sleeping-car*” (297), „tender” (296), „wentyl” (298). W kilku miejscach do wypowiedzi bohaterów wchodzi konstrukcje przejęte z zawodowego żargonu kolejarzy.

Elementy mowy środowiskowej (i terminologii specjalistycznej) nie służą

³³ Zob. W. Schivelbusch, *The Railway Journey. Trains and Travel in the 19th Century*. Transl. from German A. Hollo. Oxford 1980, rozdziały: *Railroad Accident*; „*Railway Spine*”; *Traumatic Neurosis*. Zob. też R. Herrington, *The Neuroses of the Railway*. „History Today” 1994 (July). Najważniejszym dokumentem XIX-wiecznego spojrzenia na kolej z medycznej perspektywy jest zbiór rozpraw: *The Influence of Railway Travelling on Public Health*. London 1862.

³⁴ Zob. T. Coleman, *Railway Navvies. A History of the Men Who Made Railways*. Harmondsworth 1970. Słowo „*navvies*” pochodziło od „*navigators*”, używanego od XVIII w. na oznaczenie ludzi budujących kanały żeglugowe.

³⁵ „Skrzyżowanie” lub „krzyżowanie się” to „mijanie się pociągów w przeciwnych kierunkach na stacjach linii jednotorowej”. Zob. *Słownik polskich wyrazów technicznych. Eksploatacja techniczna dróg żelaznych*. Warszawa 1929, s. 37.

u Witkacego celom naśladowczym. Są składnikiem dźwiękowego melanzu, w którym biorą udział różne rejestry słowne (artystyczny, kolokwialny, filozoficzny, zawodowy), różne języki (francuski, angielski, włoski), „zwykle dworcowe hałas-y” (W 296), odgłosy pracującego parowozu i świst wydobywającej się na zewnątrz pary. Połączenie różnych stylów (i niejęzykowych żywiołów fonicznych) ma „deformować” mowę, odrywając ją od normalnych znaczeń i życiowych kontekstów. W uwagach reżyserskich na początku sztuki znajduje się wskazówka: „Wszyscy mówią głośno i bardzo wyraźnie” (293). Kiedy akcja nabiera tempa, warstwa dźwiękowa bierze górę nad znaczeniową, a bohaterowie zmieniają swoje nazwiska z pospolitych na osobliwe (również od strony formalnej): Travailiac, Tréfaldi, Erna Abrakadabra. Słowo zmuszane jest, by działać na odbiorcę egzotyką brzmienia. Czystą Formą.

Witkacy bawi się Zolowską manierą klasyfikowania. Bohaterowie *Szalonej lokomotywy* charakteryzowani są przez autora tak, jakby chodziło o „typy antropometryczne” i starannie wyselekcjonowany materiał do ćwiczeń z fizjonomiki (maszynista: „Twarz pociągła, bardzo wyrazista. Łatwo dostrzec siłę woli w zarysie szczęk i łuków brwi”; palacz: „Ogolony całkowicie. Twarz o grubych, mocnych rysach, lecz – można by powiedzieć – z odcieniem ohydneho rozmarzenia”, W 293). Mania szufladkowania ludzi przeradza się w groteskową scenę selekcji, jaką na końcu sztuki przeprowadza Dr Waśnicki („Przed wszystkim sprawiedliwość, potem ranni, a chorzy psychicznie na ostatku [...]”, 322). Witkacowskie postacie w niewielkim tylko stopniu respektują w działaniu charakterystykę psychologiczną, jaka jest im na wstępie nadana. Zachowują się – z życiowego punktu widzenia – nieprzewidywalnie. Nie jak prawdziwi ludzie, lecz jak figury z filmowej komedii slapstickowej.

Frank S. Galassi wnikliwie przeanalizował związki *Szalonej lokomotywy* z wczesnym kinem³⁶. Pokazał m.in. różne chwytty zapożyczone z technik filmowych i sposoby, które w sztuce służą ich „obnażeniu” i zdezawuowaniu. Pisze przekonująco o zachowaniach i gestach bohaterów wystylizowanych na komediowe figury z produkcji niemych. Nie zauważa jednak, iż – tak jak ludzie – kinematograficznym wzorcem wylegitymować się może tytułowa „postać” *Szalonej lokomotywy*. Pociąg był w filmie od samego początku, dostarczając scenerii i tematu³⁷. Jeden z pierwszych ruchomych obrazów Louisa Lumière’a pokazywał *Wjazd pociągu na stację La Ciotat* (1895). Dzieje wczesnej dokumentalistyki przynoszą wiele dokonań z pierwszoplanową rolą – podobnie jak u Lumière’a – kolei. Do tematów szczególnie chętnie podejmowanych należały katastrofy, a właściwie sceny unaoczniające ich skutki: rozbity tabor i usuwanie powstałych szkód. Filmy takie kusily sugestywnymi tytułami. W kinematografach całej Europy można było zobaczyć z początkiem wieku *Straszną katastrofę kolejową nad Renem (20 zabitych, 50 ciężko rannych)*. Widz polski miał sposobność poznać kilka rodzimych produkcji tego typu, np. *Straszną katastrofę na stacji Warszawa-Kowel* (1913)³⁸.

³⁶ F. S. Galassi, *Slapstick in Witkiewicz's „The Crazy Locomotive”*. „The Polish Review” 1977, nr 4.

³⁷ Tu i dalej korzystam z informacji, jakie zawiera monografia: J. Huntley, *Railways in the Cinema*. London 1969.

³⁸ Zob. M. Hendrykowska, *Śladami tamtych cieni. Film w kulturze polskiej przełomu stuleci. 1895–1914*. Poznań 1993, s. 75, 295. Duża popularność „filmów o katastrofach” skłoniła produ-

Za kamień milowy w historii sztuki filmowej uznaje się wyreżyserowany i nakręcony przez Edwina Portera 12-minutowy *The Great Train Robbery* (1903). Sukces tego obrazu, reklamowanego jako „wierna rekonstrukcja prawdziwych »skoków« dokonywanych przez różne słynne bandy przestępcze na dalekim Zachodzie”, dał początek lawinie filmów o rabunkach kolejowych (w okresie 1903–1906 zrealizowano w Stanach Zjednoczonych 20 takich produkcji, z których najgłośniejsze to *The Hold-up of Rocky Mountain Express* i *The Little Train Robbery*). Aż do lat czterdziestych powstawały różne przeróbki i plagiaty Porterowskiego pierwowzoru. *The Great Train Robbery* okazał się najpopularniejszą i najbardziej dochodową produkcją amerykańską okresu filmu niemego. Miał prostą fabułę: banda złoczyńców obezwładnia stacyjnego telegrafistę, zatrzymuje pociąg, rabuje pieniądze (wraz z kosztownościami pasażerów) i próbuje ucieczki. Plan bandytów zostaje udaremniony przez dzielnych mieszkańców miasteczka, którzy – zaalarmowani przez pracownika stacji – w ostatniej scenie filmu odcinają uciekającym drogę. Schemat akcji i rozkład wartości (z silnym akcentem położonym na bohaterstwo pracownika kolei) powtórzony zostanie w obrazie Davida Griffitha *The Lonedale Operator* (1911; remake pt. *The Girl and her Trust*, 1912), gdzie główna bohaterka, telegrafistka, stawia czoła złoczyńcom i z pomocą narzeczonego-maszynisty nie dopuszcza do kradzieży transportowanych pociągiem pieniędzy. Griffith wzbogaca sensacyjną historię ładunkiem psychologii. Film ma odtąd zaciekać widza nie tylko atrakcyjnością zdarzeń, ale i sugestywnym oddaniem motywów, jakimi kierują się działające postacie.

Daniel Gerould trafnie zauważa, że *Szalona lokomotywa* jest parodią wczesnych filmów. Wskazuje na jeden tylko tytuł – dzieło francuskiego reżysera, Abela Gance’a, *Koło udręki*. Jest to melodramat. Wszedł on na ekrany – jak się zdaje – zbyt późno, by w jakikolwiek sposób zainspirować Witkacego³⁹. Dużo istotniejszym kontekstem wydaje się tu wcześniejsza produkcja, a zwłaszcza wspomniane filmy Portera, Griffitha i ich licznych naśladowców. W początkach XX w. Europa zdominowana była przez kino amerykańskie. Po pierwszej wojnie światowej obserwuje się jeszcze wyraźniejszą dominację filmów zza Oceanu. Blisko 70% tego, co mogli oglądać europejscy widzowie, nakręcone zostało w Stanach Zjednoczonych⁴⁰.

Parodia Witkacego dotyka westernu, a głównie – ważnego składnika jego fabuły, tj. napadu na pociąg („Co się stało, panie kierowniku? Tyłu ludzi na lokomotywie? Strzelano? To jest napad?”, W 319). Dramaturg odwraca i zniekształca ustabilizowane schematy zdarzeniowe. U Portera i Griffitha stacyjny telegrafista to uosobienie cnót pracownika: uczciwości, obowiązkowości i heroizmu. U Witkacego dzielnemu funkcjonariuszowi przeciwstawiona zostaje „żona dróżnika kolejowego”, która – przecinając druty telefoniczne – bierze współodpowiedzialność

centów w Ameryce do organizowania „publicznych przedstawień” (z biletami „po dwa dolary sztuka”), z zainscenizowaną (i filmowaną) sceną kolejowej kolizji. Zob. Huntley, *op. cit.*, s. 24.

³⁹ Pierwszą wzmiankę o polskiej premierze filmu przynosi recenzja K. Irzykowskiego, zamieszczona w „Wiadomościach Literackich” (1925, nr 19. Zob. *Dziesiąta Muza [...]*, s. 407, 411–412). Recenzent, chwaliąc dzieło Gance’a, pisał z dezaprobatą o filmach sensacyjnych, gdzie pokazuje się kolej „jako szereg sunących wagonów, po których skaczą bandyci i policjanci”.

⁴⁰ Zob. J. Żarnowski, *Polska 1918–1939. Praca, technika, społeczeństwo*. Warszawa 1999, s. 314.

za katastrofę „szalonej lokomotywy”. Ostry podział na kolejarzy i kryminalistów (ten wyróżnik wczesnych filmów) ulega w sztuce całkowitemu zamazaniu: załoga lokomotywy okazuje się mordercami, jadący III klasą złodziej „podaje się za maszynistę”, dwaj inni pasażerowie wyglądają na „szumowiny” (W 292). Tło zdarzeń poprzetykane jest cytataми z westernów. Pociąg wyjeżdża z miasta najpewniej amerykańskiego, bo w tle stacji rysują się kontury „drapaczy nieba” (296). Do katastrofy dochodzi za Dumbell-Junction (310). Bohaterowie czytają „Bulldog Magazine” (307), itp.

Szalona lokomotywa wyraża pogardę Witkacego dla „niskich” gatunków sztuki (melodramat, kryminał, western). Głównym przeciwnikiem w sporze estetycznym jest wszakże mimetyzm i techniki, które w prezentacji artystycznej usiłują osiągnąć maksymalną „przezroczystość”. Witkiewicz tworzy teatr, gdzie stawką jest nie – jak w naturalizmie – iluzja rzeczywistości, lecz przeciwnie, wyczuwalność znaku, widoczność inscenizacyjnych zabiegów autora. Figurami dramatu są aktrzy, przypominający odbiorcy, że siedzi w fotelu teatralnym, oddzielony od wypadków scenicznych barierą rampy. W *Szalonej lokomotywie* rzecz rozgrywa się w sztucznym świecie, który nie chce udawać „normalnego”. Odbiorca stale otrzymuje sygnały, iż miejscem akcji jest płaszczyzna kinowego ekranu, a bohaterowie to w istocie „dwuwymiarowe” plamy. Maszynista mówi: „Istnieję tylko jako ruchoma projekcja na ekranie próżni bez dna. Myślę, że gdyby maszyna nagle stanęła, umarłbym” (W 311). Słowo „maszyna” oznacza oczywiście ‘parowóz’, ale też – i przede wszystkim – ‘projektor filmowy’, przyrząd rzucający obrazy na białą płaszczyznę. Podobną dwuznaczność osiąga dramaturg w wielu miejscach sztuki.

Witkacy igra słowami: „komedia” (W 306; ‘jakość życia’ i ‘gatunek przedstawienia’), „sztuka” (316; ‘pojedyncza część’ i ‘przedstawienie teatralne’), „kulisa” (317; ‘część w maszynie parowej’ i ‘kotara na scenie’), „publiczność” (322; ‘ludzie’ i ‘widzowie’). Główną rolę w zabiegach demistyfikacyjnych gra słowo „maszynista”. Nakładają się w nim dwa znaczenia: jedno łączy się z rzeczywistością kolejową (‘osoba prowadząca parowóz’), drugie – z realiami teatru (‘pracownik ustawiający dekoracje’). Gra znaczeniami powoduje, że język dramatu staje się dla odbiorcy warstwą „nieprzepuszczalną”, taką jak słowo poetyckie, które ma zatrzymywać uwagę na sobie, eksponując materialność i semantyczną gęstość mowy. Stylistyczne walory *Szalonej lokomotywy* tylko w części zachować można w przekładzie⁴¹.

Witkacemu 4-letni pobyt w Rosji dał zapas doświadczeń, z którego korzystał będzie on wielokrotnie w swej twórczości, pisząc o rewolucji z jej nieodłącznymi atrybutami – „buntem mas” i dyktatorskimi apetytami przywódców. Na lata 1914–1918 przypada też ważny etap w kształtowaniu się poglądów estetycznych przyszłego dramaturga, proces, któremu niewątpliwie sprzyjała atmosfera dyskusji prowadzonych w środowiskach artystycznych Petersburga i Moskwy. Jeden z ważnych wątków tych dyskusji dotyczył stosunku sztuki do techniki, uświadamianego tym wyraźniej, im bardziej rosła w Rosji popularność kina⁴². Zainteresowanie

⁴¹ W angielskim przekładzie Geroulda ginie dwuznaczność słów: „sztuka” (zastąpionego niezbyt fortunnie przez „gadget”), „kulisa” (oddanego jako „link”) i – przede wszystkim – „maszynista” („locomotive engineer”).

⁴² Zob. I. Christie, 1896–1921: Introduction w zb.: *The Film Factory. Russian and Soviet Cinema in Documents*. Ed. and transl. R. Tylor. Co-ed. with introd. I. Christie. Cambridge, Mass., 1988.

mas okazywane nowej formie rozrywki prowokowało do pytań o konsekwencje, jakie – wziąwszy pod uwagę niekwestionowane powinowactwa – może mieć film dla teatru. Wśród prób odpowiedzi interesująco brzmiały zwłaszcza te, które w narodzinach kina upatrywały szanse na odnowę sztuki scenicznej, kwestionując tym samym opinię, iż „królestwo cieni” zastąpi wkrótce tradycyjne przedstawienia teatralne.

Zdaniem Majakowskiego kino to nie gałąź sztuki, lecz – podobnie jak maszyna do pisania czy teleskop – neutralny estetycznie instrument do reprodukcji zewnętrznych zdarzeń (w przeciwieństwie do teatru, gdzie z pomocą licencji poetyckiej możliwe staje się interpretowanie świata). Film otwiera wszakże drogę do „teatru przyszłości” i do aktora uwolnionego z martwoty malowanych dekoracji. Teatr współczesny odznacza się sprzecznością między dynamiką gry aktorskiej a statyką scenerii. Ta uderzająca sprzeczność – wyrokował autor *Pluskwy* – zostanie usunięta przez kino, zdolne wiernie rejestrować ruch. W dyskusji o statusie kina Majakowski zajął umiarkowane stanowisko: nie przyznał „wielkiemu niemowię” rangi sztuki, dostrzegł jednak w filmie siłę mogącą technicznie wesprzeć tradycyjne formy działalności artystycznej. I odnowić teatr⁴³.

Witkacowski stosunek do filmu ujawniony w *Szalonej lokomotywie* jest zapewne refleksem rosyjskich kontrowersji. Trudno oczywiście wyrokować, czy i na ile chodzi tu o świadome nawiązanie do diagnoz Majakowskiego (i pomysłu z zastosowaniem projektora do budowania „dynamicznej” dekoracji). Nie ulega wszakże kwestii, iż wracając w czerwcu 1918 Witkacy przeniósł do Polski dyskusję o filmie, a w każdym razie przeszczepił na rodzimy grunt argumenty, jakimi posługiwali się rosyjscy futuryści w sporze o kształt przyszłej relacji kino–teatr. Dla Witkacego projektor filmowy jest narzędziem, takim samym jak pędzel scenografa. Rzucane na ekran obrazy wnoszą dynamikę, jakiej tradycyjny teatr nie mógłby osiągnąć. Pozwalają nadto pokazać to, czego malarska scenografia nie odda – choćby „kilometrowej wysokości drapacze chmur” czy „niesamowite przemyskanie aut”⁴⁴. Reprodukowanie („kopiowanie”) rzeczywistości nie jest celem samym w sobie. Eksperymenty z filmem służą uwyrażnieniu relacji między formalnymi elementami przedstawienia, w ostatecznym zaś rachunku – budzeniu u odbiorcy uczuć metafizycznych.

Wczesne kino powodowało zaciekawienie i lęk. niespotykane możliwości efektów iluzji, zdolność do tworzenia ruchu i nadawanie ekranowi „głębi”, niosły widzom wrażenie bezpośredniego kontaktu z pokazywaną rzeczywistością. Obraz poruszającego się w stronę widowni pociągu rodził ekscytację, kulminującą w momencie, gdy czoło lokomotywy zdawało się osiągać płaszczyznę ekranu, co stwarzało sugestię, iż w następnej sekundzie koła rozedrą płótno i przetoczą się po ciemnej sali. Pełne grozy ujęcie trwało krótko, zastępowane przez kadr, który

⁴³ Zob. W. W. Majakowski, *Teatr i kino*. Sostawl., ried. i komment. A. W. Fiewrałskij. Wstup. stat. B. I. Rostockij. T. 2. Moskwa 1954, artykuły (opublikowane w r. 1913): *Teatr, kiniematograf, futurizm; Uniczożenie kiniematografom „teatra”, kak priznak wozroždienija teatralnogo iskusstwa; Otnoszenije siegodniaszniego tieatra i kiniematografa k iskusstvu. Czto niesiet nam zawtrasznij dień?*. (Angielski przekład tych tekstów zamieszczono w zb.: *The Film Factory*, s. 33–37.)

⁴⁴ Zob. Majakowski, *Uniczożenie kiniematografom „teatra”, kak priznak wozroždienija teatralnogo iskusstwa*, s. 383.

prowokował do pytań: gdzie podziła się lokomotywa, w jaki sposób to, co przed chwilą było żywe, rozpląnęło się w niebycie?⁴⁵ Lęk towarzyszący projekcjom określił poetykę wczesnych produkcji, intensywnie wykorzystujących ujęcia pociągu, który – osiągnąwszy krawędź ekranu – miał zmiążyć przerażoną publiczność, ulegać zagadkowej dematerializacji. Napięcie wywołane zatarciem, a następnie gwałtownym przywróceniem „ramy” tekstu fascynowało zarówno praktyków, jak i teoretyków kina. Właśnie w atmosferze pierwszych projekcji dostrzegł Irzykowski cechę decydującą o swoistości sztuki filmowej. Pisał o efekcie „lokomotywy z galarety” (lub „lokomotywy optycznej”): najeżdżający na ekran pociąg wyzwała strach, ale zarazem zaspokaja potrzebę oglądania „w formie nieobowiązującej, nieszkodliwej, a dokładniejszej”⁴⁶. W interpretacji rzeczownika „Dziesiątej Muzy” kino pozwalało zatem osiągnąć cele, które przed sztuką postawił program naturalizmu, a którym usiłowały sprostać powieści Zoli.

Szalona lokomotywa powstała ze sprzeciwu wobec koncepcji estetycznych stawiających znak równości między nauką a praktyką artystyczną, między recepcją dzieła a poznawaniem rzeczywistości. Witkacowska lokomotywa miała – jak narkotyk – przenieść widza do „zupełnie innego świata”.

⁴⁵ Zob. J. Ciwjan, *O symbolice pociągu w początkowym okresie kina*. Tłum. B. Żyłko. „Kwartalnik Filmowy” 1995, nr 3.

⁴⁶ Irzykowski, *Dziesiąta Muza [...]*, s. 37. Zob. też s. 38: „W kinie lokomotywa pędzi wprost naprzeciw ciębie, już się zbliża, powiększając się naglej niż w rzeczywistości, jak potwór, aby cię pochłonąć... Wtem przepadła, wsiąknęła w ciębie, czułeś jednak na chwilę lęk, lęk doprawdy miły, taki może, jakiego doznaje lord angielski, polujący w dżungli z bezpiecznego kosza”; „Lecz to jest tylko lokomotywa optyczna, lokomotywa-widmo, która przechodzi przez ciębie tak, jakby należała do owego błędnego pociągu z olśniewającej noweli Grabińskiego (z cyklu *Demon ruchu*)”.