

Dr hab. Hanna Ratuszna, prof. UMK  
Instytut Literatury Polskiej  
Zakład Literatury Młodej Polski  
i Dwudziestolecia Międzywojennego  
ul. Fosa Staromiejska 3  
87-100 Toruń

Toruń, 9.07.2019r.

Uniwersytet Mikołaja Kopernika  
Instytut Literatury Polskiej  
ul. Fosa Staromiejska 3  
87-100 TORUŃ  
tel. (058) 011-35-35  
(114)

**RECENZJA ROZPRAWY DOKTORSKIEJ MAGISTRA PIOTRA KULPY  
pt. MIT NOWOCZESNEGO WYNAŁAZKU. ROWER W LITERATURZE I  
KULTURZE PRZEŁOMU XIX I XX WIEKU, NAPISANEJ POD  
KIERUNKIEM PROFESORA NADZWYCZAJNEGO DOKTORA  
HABILITOWANEGO MARKA KURKIEWICZA**

Przedłożona do oceny rozprawa doktorska mgra Piotra Kulpy jest ciekawym przedsięwzięciem. Próba oglądu przestrzeni kulturowej przełomu XIX i XX wieku z perspektywy wynalazku, jakim był rower, wydaje się szczególnie intrygująca, niesie ze sobą jednak także niebezpieczeństwa.

Najważniejszym zagrożeniem, jak sędzę, jest nieco pobieżna refleksja o mitotwórczej roli roweru ( „...rower kreuje w dobie nowoczesności mityczną scenierię” s. 8). Pojęcie mitu zostaje w pracy zdefiniowane w odniesieniu do koncepcji Eliadego i Barthesa. Tym, co najbardziej interesuje Autora rozprawy jest jednak „mitologia nowoczesnego wynalazku”. Już samo zestawienie pojęć „nowoczesny” i „wynalazek” wymaga uwagi. W kontekście najważniejszych wówczas nurtów filozoficznych można raczej rozważyć perspektywę „mitologii wynalazku”, może nawet „mityzacji”.

Żałować należy, że Autor rozprawy nie przywołał pojęcia mitu, który analizuje w kontekście *logosu* - Fryderyk Nietzsche. Jak powszechnie wiadomo, jego pisma stanowiły także inspirację dla współczesnych badaczy nowoczesności (np. Jacquesa Derridy). Warto uwzględnić w rozprawie także eseje Georga Simmela, który był jednym z pierwszych filozofów kultury. Zagadnienia mitu, mitologii, mody, indywidualizmu zyskały w jego esejach ciekawe interpretacje.

Opowieść o wynalazku<sup>u</sup>, jakim jest rower rozpoczyna rekonstrukcja historyczna, Autor rozprawy przywołuje dokonania Leonarda da Vinci, prezentuje ustalenia redaktorów rocznika „Cyklista”, którzy nobilitują twórczość Stefana Farflera. Prowadzona narracja pozwala spojrzeć na historię roweru z perspektywy kulturowej, wydobywa procesualność, wskazuje na liczne odniesienia: społeczne, polityczne, artystyczne. Historia roweru spleta się nie tylko z historią wynalazków, z pojęciem nowoczesności, także z historią człowieka, z jego rozwojem kulturowym. Zagadnienia te są w pracy Piotra Kulpy obecne, pewne wątki wciąż powracają. Odpowiedzialność za ten stan rzeczy ponosi przyjęta przez Doktoranta metodologia badań.

Autor podejmuje trud prezentacji przeobrażeń dokonujących się we współczesnej teorii literatury, analizuje jej miejsca wspólne z badaniami kulturowymi. Refleksja o „życiu po teorii” Johna Schada okazuje się w tym kontekście niezwykle aktualna, magister Piotr Kulpa poszukuje jednak własnego sposobu mówienia o literaturze. Najbliższa wydaje mu się perspektywa, o której m.in. pisze Dorota Heck – mianowicie refleksja o literaturze z perspektywy badań kulturowych, o kulturze jako całości. Ustalenia Clifforda Geertza dopełniają panoramę współczesnych badań nad teorią literatury, odsłaniają miejsca wspólne z badaniami o kulturze. Piotr Kulpa cytuje słowa badacza o wykorzystywaniu do własnych celów wszelkich możliwych (przydatnych) środków (s. 12). Rozumie je jednak w bardzo odpowiedziany sposób - jako korzystanie z wielu metod badawczych, których wymaga indywidualna, szczegółowa analiza konkretnych przypadków. Nowy historyzm oznacza nie tylko zmianę myślenia o „gościńcach i obrzeżach” literatury, miejscach wspólnych teorii i refleksji kulturowej, pozwala także na myślenie o samej kulturze w perspektywie tekstu (s. 15). Cenna wydaje się wówczas uwaga o poczuciu niedosytu, jaki rodzi się w umyśle badacza, który może pominąć, nie dostrzec jakiegóż ważnego śladu.

Rozprawa Piotra Kulpy doskonale mieści się w takiej właśnie perspektywie, bliska jest jej autorowi myśl Stephena Greenblatta, znakomitego badacza twórczości Shakespeare’a o historycznym uwikłaniu dzieła sztuki, o zacieraniu granic między literaturą a tekstem nieliterackim (s. 18). Doktorant proponuje zatem ogląd „dziewiętnastowiecznej rzeczywistości” (określenie to wymaga

interpretacji) przez pryzmat wynalazku jakim był rower. Sam rower w nawiązaniu do przedstawionych w rozdziale wstępnym rozważań – jest interpretowany jako tekst kultury (s. 20). W centrum zainteresowań pojawią się zatem utwory związane z problematyką cyklistyczną (historia roweru, mity rowerowe, kolarstwo, problematyka sportowa, miłość, wypadki), miejscem roweru w kulturze (sama kultura będzie także postrzegana jako „gotowy do interpretacji” tekst). Istotne dla Doktoranta okazuje się także odejście od dzieł kanonicznych, w rozprawie pojawiają się bowiem zarówno odwołania do publicystyki, jak i drobne interpretacje mniej znanych utworów prozatorskich i poetyckich, poświęconych podróżom, ogólnie pojmowanej cyklistyce. Granica między refleksją literaturoznawczą a kulturową zaciera się. Istotną inspirację dla ocenianej rozprawy stanowi praca Wojciecha Tomasika, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007.

Rower postrzegany jako wynalazek wiąże się nie tylko z konkretnym „momentem dziejowym”, odsłania także osobowość cyklisty, czy cyklistki, ma społeczne znaczenie (sprzyja powstawaniu społecznych więzi), kształtuje postawy (odwaga, siła woli, celowość działania). Warto pamiętać o pułapkach takiego myślenia, rower niczym tekst kultury odkrywa skrzętnie ukryte „marginesy” kulturowe, bolączki okresu przełomu, wiąże się więc także z postawami negacji, buntu, o których Doktorant nie wspomina zbyt wiele.

Uważny czytelnik rozprawy poczuje także niedosyt informacji dotyczących np. czasopiśmiennictwa cyklistycznego (pozna czasopisma takie jak: „Kolarz. Wioślarz i Łyżwiarz. Tygodnik sportowy ilustrowany” oraz „Start. Dwutygodnik ilustrowany poświęcony wychowaniu fizycznemu kobiet, sportom i higienie” , „Cyklista. Tygodnik ilustrowany sportowi cyklowemu poświęcony”), zabrakło bowiem szerszego omówienia czasopiśmiennictwa sportowego, cyklicznego z uwzględnieniem specyfiki czasopiśmiennictwa poszczególnych zaborów (np. „Sportowiec” publikowany w Toruniu, czy „Sport Ilustrowany” ukazujący się w Poznaniu, „Auto” - ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne : automobilizm, lotnictwo, kolarstwo, sporty wodne, piłka nożna, sporty towarzyskie, atletyka, sporty zimowe i inne wydawane także w Poznaniu).

Pojęcie „dziewiętnastowiecznej rzeczywistości”, które w rezultacie oznacza „dziewiętnastowieczność” zyskuje w pracy bogaty, kulturowy kontekst, choć samo nie jest zdefiniowane. O filozoficznym, kulturowym i literackim znaczeniu „dziewiętnastowieczności” pisali m.in.: Janusz Maciejewski, *Wiek XIX jako formacja kulturowa i dziewiętnastowieczność jako antywartość*, „Wiek XIX : Rocznik Towarzystwa Literackiego imienia Adama Mickiewicza” 1 (43) 2008, s. 73-80, czy Ewa Paczoska, *Latarnia czarnoksiężska, czyli dziewiętnastowieczność i nowoczesność*, „Wiek XIX : Rocznik Towarzystwa Literackiego imienia Adama Mickiewicza” 1 (43) 2008, s. 39-53. Warto uwzględnić przynajmniej te dwie prace (jest ich znacznie więcej), zwłaszcza, że pojęcie nowoczesności jest w rozprawie obecne. Pojawia się ono w rozważaniach poświęconych wynalazkom, rower jest jednym z nich. Rozdział pt. *Rower i ciemna nowoczesność*, prezentuje ciekawe rozumienie tego pojęcia. Przywołując uwagi Ryszarda Nycza - pochodzące z rozprawy *O nowoczesności jako doświadczeniu* (warto uzupełnić rozważania także o lekturę rozprawy Marshalla Bermana, *Wszystko, co stałe, rozplywa się w powietrzu. Rzecz o doświadczeniu nowoczesności*, przeł. M. Szuster, Kraków 2006, której zabrakło w Bibliografii), Pan Piotr Kulpa spogląda na XIX wiek jako okres kryzysu, negatywnych doświadczeń. Ta perspektywa wydaje się niezwykle istotna, poczucie kryzysu, zachowania naznaczone melancholią sprzyjały rozwojowi dwudziestowiecznych dyskursów, w których postawy bierności (dekadentyzm) zyskały nowe znaczenie w kontekście refleksji nad życiem (witalizm). Rozdział pt. *Rower i ciemna nowoczesność* powinien znaleźć się w rozprawie nieco wcześniej, np. po rozdziale *Diabelska maszyna kontra cud epoki – w świecie nowoczesnej fantazji*.

Refleksja na temat katastrof rowerowych wpisuje się w nurt uwag o nowoczesnej fantazji. W rozdziale tym Doktorant przywołuje nie tylko fragmenty opisów rzeczywistych katastrof (śmierć przejechanego dziecka, złamania i otarcia ciała, zderzenie z automobilem), rekonstruuje także ich literackie obrazy. Bicykl jest prezentowany na tle innych środków lokomocji (zwłaszcza pociągów - echa lektury rozprawy Wojciecha Tomasika), w rozdziale pt. *Tren konia, czyli rower na tle innych środków lokomocji*, zastępuje żywe zwierzę, czytamy wówczas: „Można zatem stwierdzić, że w dobie technicznych wynalazków rozpoczął się proces zerwania wielowiekowej, naturalnej współpracy między człowiekiem a zwierzęciem, które i dziś pełni zaledwie rolę ekskluzywnej rozrywki” (s. 63).

Przeciwstawienie siły zwierzęcia i mocy maszyny staje się symbolem odwiecznego sporu, który inicjuje narodziny nowoczesności. Gra toczy się właśnie o nowoczesność, jej rozumienie także „ludzką duchowość” (s. 69).

Ciekawie przedstawione zostały w rozprawie także relacje z samochodami, które pojawiały się w literaturze równie często. Rower – jak czytamy – był przede wszystkim „sprawcą” społecznych i kulturowych zachowań, wpływał na postawy, a nawet na sferę uczuć – kojarzył pary (por. rozdział pt. *Don Juan na rowerze*), służył wyrażaniu emancypacyjnych ideałów. W rozważaniach o rowerze i ciemnej nowoczesności zabrakło uwag o wojennym epizodzie bicykla (choć np. pojawiła się wzmianka o użytkowaniu rowerów przez osoby duchowne). Warto zastanowić się nad tym, jak rower sprawdzał się w wojennych działaniach? Czy był jednym z pojazdów w trudnej polowej służbie?

W znanym artykule Marii Podrazy – Kwiatkowskiej pt. *Naga dusza i epoka mundurów*, *Twórczość* 1978, nr 5, s. 100-106, pojawia się interesująca refleksja o nowoczesności, która rodzi się z doświadczenia niemocy, wyczerpania. Fenomen śmierci czy miłości zyskują nową „kryzysową interpretację”. Kultura przeżywa okres „oczyszczenia”, m.in. w „Próchnie” Wacława Berenta śmierć „przebrana w mundur zostaje postawiona u wrót miasta”. W rozdziale poświęconym „ciemnej nowoczesności”, Piotr Kulpa formułuje następujące spostrzeżenie: „Kulturową szansą związaną z odbieranym w pierwszych latach częstokroć jako katastrofa wynalazkiem roweru stało się zwłaszcza wytworzenie nowej społecznej energii w walce o nowoczesne ideały” (s. 119). Szczegółowa analiza tego zjawiska mogłaby stanowić ciekawe uzupełnienie tez zawartych w jednym z początkowych rozdziałów, poświęconych nowoczesności.

W rozprawie mgr Piotra Kulpy nie brakuje ważnych uwag dotyczących wykorzystania rowerów zarówno w przestrzeni miejskiej, jak i na wsi. Interesujące, drobne ustalenia, np. informacja o liczbie cyklistów w Warszawie w 1897 roku wymagałaby rozwinięcia, przywołania statystycznych danych pochodzących z innych miast polskich i np. dla porównania europejskich. Zestawienie to nie tylko pozwoliłoby ustalić stopień unowocześnienia ziem polskich, stanowiłoby także ich interesującą charakterystykę. Żałować zatem należy, że tego typu informacje nie zostały zestawione.

Warto także poświęcić osobną uwagę gronu cyklistów. Doktorant interesująco wspomina o nich w rozdziale pt. *Lśniące koło, czyli pierwsze lata cyklizmu*. Cykliści tworzyli osobną grupę społeczną, stali się odrębnymi użytkownikami dróg (rola przepisów komunikacyjnych), formułowali własne towarzystwa. Towarzystwo Dynasów, którego dzieje odtwarza Autor rozprawy, było tematem artykułów w prasie codziennej, obrazy związane z Dynasami pojawiły się także w literaturze.

Wartością rozprawy jest próba nakreślenia kulturowej mapy cyklizmu w Polsce i poniekąd w Europie (kontekst europejski jest nieco zmarginalizowany). Niewątpliwie niezwykle pomocne okazały się w opracowywaniu tego zagadnienia rozprawy *Roweratura. Rower w literaturze i kulturze*, pod red. Z. Kołupajło, K. Kończal i K. Kuczyńskiej – Koschany oraz rozprawa Piotra Kubkowskiego pt. *Sprężyści. Kulturowa historia warszawskich cyklistów na przełomie XIX i XX wieku*, które stanowią zachętę do analizy fenomenu cyklizmu w różnych „odsłonach” (rozwój gospodarczy, kulturowy w różnych zaborach), czy ze względu na charakter tego sportu (cyklizm „towarzyski”, cyklizm „wyczynowy”, etc.).

W pracy istotną rolę odgrywają także legendy cyklistyczne (por. s. 33), które mają raczej charakter miejski. Cytowana legenda, poświęcona Dynasom, stanowi w istocie jeden z wariantów znanej warszawskiej legendy o złotej kaczce. W rozprawie zostaje przywołany także, zaproponowany przez Piotra Kubkowskiego podział na cyklizm „anielski” i „diabelski” (s. 42). Podział ten, podobnie jak legendy i fantastyczne opowieści, bajkowe porównania (por. motyw siedmiomilowych butów w utworze Klemensa Junoszy pt. *Przeszkoda*, obecny także w *Kronikach* Prusa) współtworzył aurę niezwykłości, tłumaczył świat, towarzyszył refleksji o nowoczesności

Niewątpliwie warszawski tor rowerowy stał się miejscem szczególnym, modnym. Nie tylko warto było bywać na Dynasach, w środowisku, które stało się symbolem postępu, rekreacji, ważny okazał się także sam strój cyklisty, przeobrażeniom ulegał rower. Zwłaszcza stroje kobiece, o których wspomina Doktorant były godne uwagi. Warto przywołać nazwiska paryskich projektantów, niezwykle cenionych na przełomie wieków, którzy szukali różnych inspiracji, myślę m.in. o działalności Paula Poireta, który sięgał po orientalne wzory,

materie, interesowała go także codzienność, stąd m.in. rola tzw. cyklistówki i szerokich spodni, które mogły z łatwością funkcjonować jako suknia.

Interesujące, zgodne z przyjętą metodologią jest także obecne w rozprawie zestawienie literatury i codzienności, dokumentu, relacji i opowieści literackiej. Granica między tekstem publicystycznym a literackim ulega zatarciu, wydarzenia, prasowe opinie zyskują kontekst w literackich opisach. Analiza dzieł literackich jest niepełna, kontekstowa. Mgr Kulpa szuka odniesień, bada obecność motywu, mamy zatem do czynienia z analizą problemową. Wśród przywołanych utworów pojawiają się drobne opowiadania, utwory znanych artystów (np. Prusa, Sienkiewicza, Zapolskiej, Junoszy, Glińskiego), dominują jednak utwory anonimowe, zamieszczone np. w „Cykliście” oraz reportaże i kroniki. Zdecydowanie mniejszą grupę stanowią relacje, pamiętniki. Nieliczną grupę tworzą także odwołania do literatury europejskiej, konteksty: paryskie, berlińskie, londyńskie są zaledwie zarysowane. Myślę, że wątek miasta (które się zmienia, jak w wierszu *Łabędź* Baudelaire’a) widzianego z perspektywy bicykla, miejskiej kultury, postaci flâneura stanowiłby ciekawe dopełnienie rozważań. Autor przywołuje cenną myśl Paula Smethursta, który dostrzegł we wczesnych działaniach cyklistów elementy teatralizacji, widowiska i łączy ją z analizowaną przez Wojciecha Tomasika „kulturą wystaw”. Wątek ten wydaje się niezwykle cenny w kontekście prowadzonych na przełomie XIX i XX wieku dyskusji o estetyce modernizmu.

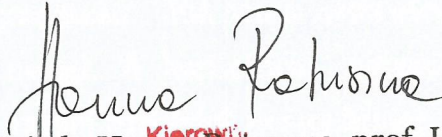
Rower sprzyja „demokratyzacji społeczeństw” (s. 52), zdanie Aleksandra Świętochowskiego na ten temat doskonale charakteryzuje rolę i znaczenie „tego urządzenia”, zjawisko demokratyzacji społeczeństwa znalazło także odniesienie w literaturze. W wierszach Skamandrytów (por. np. *Wiosna* Juliana Tuwima) robotnicy wyszli na ulicę. Indywidualizm, elitaryzm nawet egotyzm epoki schyłku przeminął, rower, który był początkowo „zabawką” elit, sprzyjał demokratyzacji, ważniejsza stała się przynależność grupowa: kluby, organizacje sportowe, które zainicjowały narodziny kolarstwa i nowożytnego rozumienia pojęcia agonu (warto pamiętać o esejach R. Caillois z tomu pt. *Gry i ludzie*). Analiza tych zjawisk sprzyja rekonstrukcji wzorca osobowego (por. rozdział pt. *Zanim rozrywka elit stała się godłem demokracji*).

Jazda na rowerze wiąże się nie tylko ze zmianą przestrzeni lecz również z innym pojmowaniem czasu. Pojęcie „okamgnienia” (Augenblick) pojawia się już - w niezwykle interesującym kontekście „wiecznego powrotu” - w pismach Fryderyka Nietzschego. Pan mgr Piotr Kulpa analizując pojęcie sekundy odwołuje się do eseju Jerome'a K Jerome'a pt. *O zegarach*. Jazda na rowerze, wyścigi kolarskie stają się dla niego namiastką gry z czasem.

Za niezwykle cenny uznaję również rozdział poświęcony emancypacji pt. *Uwolnić kobiece nogi z więzienia. Emancypacja cyklistek*, w którym na tle najróżniejszych zjawisk epoki przedstawione zostają sylwetki cyklistek, m.in. Kocięckiej. Refleksja o prawach kobiet, o roli płci w nowoczesnym świecie zyskuje nowe znaczenie w kontekście przywołanej problematyki cyklistycznej.

Wybór roku 1903 jako annus mirabilis (s. 167) stanowi ciekawe podsumowanie dotychczasowych rozważań. Analiza *Ze wspomnień cyklisty* Bolesława Prusa pozwala przyrzeć się przedstawionym wcześniej wątkom refleksji z literackiej perspektywy, tworzy niewątpliwie „nową rzeczywistość”.

Przedłożona do oceny praca spełnia ustawowe kryteria stawiane rozprawom doktorskim. Zasygnalizowane przeze mnie zagadnienia, postawione pytania, w żaden sposób nie umniejszają pozytywnej oceny przeprowadzonych analiz. Rozprawa stanowi ciekawy punkt wyjścia w dalszych badaniach nad nowoczesnością, wnioskuje zatem o dopuszczenie Pana Magistra Piotra Kulpy do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

  
dr hab. Hanna Ratuszna, prof. UMK  
Kierownik  
Zakładu Literatury  
i Dziesięciolecia Młodzieży  
dr hab. Hanna Ratuszna, prof. UMK