

Prof. dr hab. Maria Jolanta Olszewska
Uniwersytet Warszawski

Recenzja pracy doktorskiej mgra Piotra Kulpy pt. *Mit nowoczesnego wynalazku. Rower w literaturze i kulturze polskiej przełomu XIX i XX wieku* napisanej pod kierunkiem dra hab. Marka Kurkiewicza, prof. uczelni, Bydgoszcz 2019 r.

Rozprawa doktorska mgra Piotra Kulpy ma ambicje literaturoznawcze i jednocześnie kulturoznawcze. Została poświęcona tematowi roweru jako fenomenu kulturowego. Autor dysertacji posłużył się tym wynalazkiem, nie tylko po to, aby mówić o roli sportu w rozwoju cielesnym, duchowym i etycznym człowieka w coraz bardziej modernizującym się świecie na przełomie XIX i XX w., ale aby udokumentować istotny wpływ postępu technicznego na kształt nowoczesnej kultury. Według Autora dysertacji rower, czy też bicykl jak go wtedy nazywano, uznany został za jeden z cudów techniki i realizację marzeń człowieka o panowaniu nad światem za pomocą wolnej, twórczej myśli. Będąc przejawem przeobrażeń rzeczywistości, potwierdzać miał innowacyjność działań człowieka. Jednocześnie w nim – według mgra Kulpy – miały ogniskować się wszystkie ważne problemy epoki, której jedną z cech była wiara w postęp i niezmiernie możliwości człowieka, która szybko przerodziła się w lęk przed nowoczesnością. Rower stał się świadectwem aporetyczności epoki nowoczesnej jako „wynalazek, który tę tożsamość z jednej strony utwierdził wraz z jej niepokojami i niedomaganiem, ale z drugiej – wydobywał z rozwoju cywilizacji to, co najpiękniejsze, czyli dawał człowiekowi nowe możliwości w lokomocji, nie ograniczając jednocześnie jego swobody i nie wyrywając go z jego naturalnego otoczenia” (s. 7).

Promowanie cyklizmu na przełomie XIX i XX w. łączyło się nie tylko z przyznaniem sportowi szczególnej roli w rozwoju fizycznym, psychicznym, duchowym i etycznym człowieka, ale również z przekonaniem o wielkości człowieka, perfekcyjnie realizującego swe marzenia o stworzeniu nowej cywilizacji. Środkiem tej przemiany cywilizacyjnej miał być właśnie rower. Urzeczywistniał bowiem to, co niemożliwe, ponieważ – jak zauważa Autor dysertacji - aktywizował sferę wyobraźniową. To przekonanie o wyjątkowości roweru łączyło ludzi o różnych poglądach. Te wstępne rozważania doprowadziły mgra Kulpę do sformułowania tezy jego rozprawy doktorskiej, która nie ogranicza się do prezentacji tematu roweru, ale ma zakres szerszy, ponieważ w zamierzeniu autora ma być pracą traktującą o przeświadczeniach epoki modernizmu. Rower staje się w tym ujęciu figurą nowoczesności i

jako wynalazek zyskał niezbywalną kulturotwórczą moc. Ma bowiem zdolność do tworzenia w kulturze światów odrealnionych związanych z nadziejami pokładanymi w nowych wynalazkach, a także z przypisywaniem im różnych, często bardzo odległych idei. Dobrze zatem wpisuje się w mit nowoczesności czy też w „mitologię dziewiętnastowiecznego postępu” (określenie Bogdana Mazana) lub „mitologię nowoczesnego wynalazku”, czyli Wynalazek nie tylko świadczy o sile wyobraźni twórczej człowieka, ale również o różnych możliwościach rodzących się w człowieku przez kontakt nim. Te wstępne rozważania pozwalają rozpoznać, w jakim kierunku podąża autor dysertacji, analizując interesujące go zjawisko.

W swych badaniach nad kulturowym znaczeniem cyklizmu mgr Kulpa przedmiotem analizy uczynił różnego typu teksty literackie przełomu XIX i XX w. traktujące o tematyce rowerowej. Wartość ich nie polega – co podkreśla we wstępie - na pełnionej funkcji estetycznej, tylko poznawczej. Mają one przede wszystkim charakter dokumentu i są świadectwem świadomości interesującej go epoki. Podstawą materiałową w tej pracy doktorskiej stały się zarówno utwory literackie, jak i różnego typu teksty publicystyczne i prywatne zapiski twórców tej epoki takich jak Bolesław Prus, Henryk Sienkiewicz, Władysław Stanisław Reymont, Kazimierz Przerwa-Tetmajer, Klemens Junosza, Wincenty Łoś, Antoni Orłowski, Artur Oppman czy Karol Hoffman. Autor dysertacji wykorzystał także teksty powstałe okazjonalnie, często anonimowo. W tych badaniach nad rolą roweru w kształtowaniu nowoczesnej kultury spożytkowane zostały również artykuły zamieszczone w dwóch ówczesnych czasopismach o tematyce sportowej takich jak „Cyklista. Tygodnik Ilustrowany sportowi cyklowemu poświęcony” i „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz. Tygodnik Sportowy Ilustrowany”. W obu tych gazetach pojawiło się wiele tekstów o charakterze edukacyjnym, wypowiedzi ludzi kultury, sprawozdań z różnych imprez itp., a zatem tekstów, które podejmują tematykę rowerową, a szerzej rzecz traktując dotyczą polskiej kultury cyklistowskiej przełomu XIX i XX w. Autor dysertacji sięgnął także po utwory pisarzy obcych. Dlatego w dysertacji pojawiają się kontekstowo teksty poświęcone rowerowi Emila Zoli, Alfreda Jarry’ego, Jerome K. Jeromego, Marcela Prousta i Georga Herberta Wellsa.

Autor dysertacji twierdzi, że do tej pory temat roweru nie był omówiony w sposób wystarczający. Brak jest bowiem znaczących prac literaturoznawczych omawiających to zagadnienie. Artykuły Jerzego Tyneckiego, Tadeusza Budrewicza, Michała Głowińskiego, Jakuba Malika, Cezarego Zalewskiego czy Jerzego Snopka, poświęcone interpretacji znanego tekstu Prusa *Ze wspomnień cyklisty* analizują go pod innym kątem. Ostatnio w Poznaniu odbyła się konferencja naukowa *Roweratura. O rowerze w literaturze i kulturze*, której owocem była książka pokonferencyjna. Również jeden numer „Czasu Kultury” został poświęcony tematyce

roweru. Pojawiły się także praca Jakuba Papuczysa o Tour de France i rozprawa doktorska Piotra Kubkowskiego napisana pod kierunkiem Andrzeja Mencwela pt. *Kulturowa historia warszawskich cyklistów na przełomie XIX i XX wieku*. Jednak te wszystkie prace nie wyczerpują w sposób dogłębny zagadnienia cyklizmu. Dlatego z założenia praca doktorska mgra Kulpy stała się ambitną próbą wypełnienia luki w badaniach nad kulturowym znaczeniem roweru na przełomie XIX i XX w.

Z wyborem materiału badawczego łączy się wybór metodologii. Mgr Kulpa ma świadomość, że przyszło mu prowadzić badania w momencie, kiedy zaszły ważne przemiany w literaturoznawstwie związane ze świadomością „końca teorii” i szeregiem zwrotów będących projektami inicjowanych programów badawczych, a więc z odejściem od teoretyzowania i systemowych badań. Dlatego sprawa wyboru metodologii nie jest sprawą prostą. Mgr Kulpa m. in. za Johanem Schadem, Terryem Eagltonem czy Cliffordem Geertzem przyjmuje, że literaturoznawstwo, tak jak i inne nauki humanistyczne, znalazło się obecnie w nowej sytuacji, co łączy się ze zmianą sposobów myślenia o prowadzonych badaniach. Fakt, że literaturoznawstwo zdominował pluralizm metodologiczny, pozwala – zdaniem Autora dysertacji - przyjąć w badaniach szerszą perspektywę. Zgadza się zatem z przekonaniem, że badacz do swych celów powinien wybierać najbardziej przydatne mu środki, a każdy przypadek musi zostać poddany możliwie jak najbardziej szczegółowej analizie. Autor dysertacji w swych badaniach posługuje się więc pojęciem teorii jako zbioru założeń, które mogą okazać się przydatne w praktyce interpretacyjnej, tym samym rezygnuje z teorii jako abstrakcyjnego zbioru twierdzeń. Można powiedzieć, że mgr Kulpa jako zwolennik teorii na usługach praktyki świadomie wybiera „nowy historyzm” (na taki termin się decyduje, s. 20), którego głównym przedstawicielem jest Stephana Greenblatta, twórca pojęcia kultury, rozumianej jako tekst, zawsze dostępny do odczytu i gotowy do interpretacji, z którego należy wydobyć to, co istotne, inne, niezwykle. Mgr Kulpa docenia znaczenie zwrotu narratywistycznego i archiwalnego. A zatem podziela zdanie tych badaczy, według których literatura powinna wyjść z izolacji i stać się jednym z elementów nauki o kulturze. Dlatego w badaniach nie ogranicza się tylko do analizy tekstów literackich. Za przedstawicielami historyzmu bada kulturowe, historyczne i społeczne uwikłania wybranego przez siebie obiektu, jakim jest rower. Badania kulturowe mogą – jego zdaniem - pomóc w lepszym zrozumieniu badanego obiektu i jednocześnie w rozpoznaniu istoty kultury w danym momencie historycznym. Oznacza to, że mgr Kulpa dowartościowuje kontekst badawczy. Zdaje sobie jednak sprawę, że badania kulturowe nie mogą zastąpić sumiennej pracy z tekstem literackim. Jak wynika z tych rozważań o charakterze metodologicznym mgr Kulpa, powołując się na sąd Naomi Segal, znalazł wiarygodne

uzasadnienie dla podjętych przez siebie badań nad – jego zdaniem – najciekawszym wytworem kultury materialnej, jakim w XIX-wiecznej kulturze okazał się rower, który może być potraktowany jako tekst kultury, ponieważ jako artefakt posiada swą tekstualność, fikcjonalność, retoryczność i historyczność. A zatem w pełni uzasadnione jest założenie przyjęte przez Autora dysertacji, że rower jest szczególnie interesującym tekstem kultury, za pomocą którego można spojrzeć na różne, ważne kwestie społeczne i kulturowe. Mgr Kulpa zakłada, że w rowerze nie tylko zogniskowały się techniczne przemiany coraz bardziej modernizującego się świata, ale stał się on również medium różnych problemów, myśli, koncepcji czy projektów, iluzji i oczekiwań epoki przełomu XIX i XX w. W ten sposób można ujawnić prawdę o ówczesnym społeczeństwie.

Po tym wstępie teoretycznym Autor doktoratu zgodnie z przyjętą przez siebie metodą pracy przeszedł do działań praktycznych. Kompozycja jego doktoratu jest planowa i podporządkowana powyższym ustaleniom metodologicznym. Swe rozważania mgr Kulpa rozpoczyna od zaprezentowania historii powstania roweru. Powraca do samych początków, próbując ustalić, kto i w jakich okolicznościach mógł wynaleźć rower. Zarysowuje listę prekursorów roweru, a następnie śledzi jego udoskonalanie oraz stopniową, niepozobawioną wrogości, popularyzację w różnych krajach europejskich, w tym także na ziemiach polskich. Rower okazał się rewolucyjnym wynalazkiem na miarę epoki nowoczesności. Stał się ważnym środkiem lokomocji, co doprowadziło do zmiany w myśleniu o czasie i przestrzeni. Łączyło się to z jednej strony z entuzjazmem dla nowego sposobu poruszania, ale z drugiej pojawiły się głosy o niebezpieczeństwie związanym z wprowadzeniem roweru do ruchu drogowego. Jak pokazuje to p. Kulpa rower od razu budził bardzo różne, nie zawsze pozytywne emocje. Wtedy też zaczęły powstawać pierwsze kluby cyklistów tak jak ten na Dynasach w Warszawie. Kolarstwo zaczęto traktować nie tylko jako elitarną rozrywkę, ale także jako sport. Już wtedy rower został uznany za niezwykłą maszynę, łączącą w sobie stechnicyzowanego ducha nowoczesności z potrzebą życia blisko natury. A zatem rower początkowo prezentował się jako jasna strona nowoczesności.

Następnie Autor przechodzi do prezentacji dwóch sprzecznych obrazów roweru, który w społeczeństwie budził ambiwalentne uczucia. Był postrzegany jako wynalazek szczególny. Ponieważ łączył to, co racjonalne z tym, co fantasmagoryczne, wywoływał różne skojarzenia. Co prawda – jak pisze mgr Kulpa - wszystkie jego elementy były widoczne dla oczu, ale jednocześnie wymykał się ludzkiej percepcji i w związku z tym zamieniał się w magiczny przedmiot, co prowadziło do mityzacji rzeczywistości. A to rodziło poczucie dziwności, przechodzące w lęk i uprzedzenie. Rower pozwalał odczuć niezwykłość cywilizacyjnego

postępu i siłę kreacyjnych mocy człowieka. Skupiał w sobie wszystkie niepokoje z tym związane. Rower w swej istocie zawierał paradoksy epoki, czyli to, co niebiańskie z tym, co diabelskie. W ten sposób ujawniał stawał się jednym z fenomenów nowoczesności. Potwierdzają to analizowane pod tym kątem przez Autora dysertacji utwory Prusa i Junoszy. Wynalazek, jakim był rower, niósł poczucie zagrożenia, naruszał bowiem zastany ład społeczny, chorobliwie pobudzał wyobraźnię, ewokował negatywne emocje. Zwrócono uwagę, że cyklista nie jest ani pieszym, ani maszyną, staje się hybrydą, a więc czymś niedefiniowalnym, z czym nie mógł poradzić sobie ludzki umysł. Dlatego budził niechęć, a nawet nienawiść, zwłaszcza u prostego ludu. Łączono rower ze złymi mocami. Stopniowo jednak wraz z upływem czasu „piekielny” wynalazek został „oswojony”. Popularyzacja roweru sprawiła, jak pisze Autor dysertacji, że stał się on przedmiotem codziennego użytku i przestał budzić negatywne uczucia. Autor porównuje rower z innymi środkami lokomocji, koniem i pociągiem. Koń zdecydowanie przegrywa z pociągiem, rowerem i samochodem. Cechą współczesności - co podnosi Autor dysertacji - stało się nieustanne porównywanie tradycyjnego i nowoczesnego sposobu podróżowania. Mocno promowano jazdę rowerem jako tańszą, zdrowszą i znacznie bezpieczniejszą. Zwracano wtedy uwagę na traumatyczny charakter podróżowania pociągiem i związaną z jazdą industrializację czasu i przestrzeni, co prowadziło do zmiany oglądu rzeczywistości. Jazda rowerem umożliwiała lepszy ogląd rzeczywistości niż koleją, percepcja miała bowiem charakter całościowy i pełny. Choć dostrzegano różne mankamenty związane z podróżowaniem rowerem, np. brak kontaktu z otoczeniem, rower - jak wynika z badań mgra Kulpy - okazał się tym wynalazkiem, który łączył w sobie tradycyjną i nowoczesną przestrzeń. Z jednej strony pozwalał na kontakt z otoczeniem, z drugiej był synonimem nowoczesności. Był bardziej użyteczny niż koń, tańszy niż kolej i samochód.

W kolejnym rozdziale Autor dysertacji rozważa wpływ roweru na kształt ówczesnego społeczeństwa. Początkowo – jak twierdzi - rower był elitarną formą rozrywki ze względu na wysoką cenę i drogie składki w klubach kolarskich oraz potrzebę wolnego czasu. Cykliści wyróżniali się wysportowaną sylwetką, urodą i zdrowiem. Stanowili grupę wyróżniającą się w społeczeństwie. Jednak z upływem czasu, na co miała wpływ produkcja przemysłowa, cyklizm stał się bardziej powszechny i łatwo dostępny także dla przedstawicieli niższych warstw społecznych. Okazał się – jak podsumowuje to Autor dysertacji - pożytecznym środkiem wpływającym na demokratyzację społeczeństwa, niwelował bowiem różnice klasowe i różnice płci.

Jednym z przejawów nowoczesności - na co zwraca uwagę mgr Kulpa w kontekście tematyki roweru - była chęć wyróżnienia się spośród „szarego tłumu”, co doprowadziło do narodzin sportu wyczynowego. Tak narodziły się wyścigi kolarskie. Korzystanie z publicznej lokomocji oraz wyścigi wpłynęły na zmianę podejścia do czasu. Zaczął on być precyzyjnie określany, reglamentowany, co sprawiło, jak zauważa Autor dysertacji, że człowiek w nowoczesnym świecie zaczął żyć pod jego presją. Wprowadzenie pojęcia „nieprzekraczalnego terminu” stało się ważnym wyznacznikiem nowoczesności. Wyścigi kolarskie – jak dalej na ten temat pisze mgr Kulpa - pozwalały odnieść sukces, wyróżnić się wśród tłumu i pokonać barierę czasu. Wyścigi rowerowe są więc reakcją na życie pod presją czasu i negatywne przeżycie nowoczesności. Według Autora dysertacji jest to rodzaj gry z czasem, rzucenie mu wyzwania. A zatem wyścigi kolarskie była to walka o prestiż w społeczeństwie, jak i rywalizacja z czasem. Kolarstwo jako sport – na co zwraca uwagę Autor dysertacji - pozwalało uciec w świat fantazji: marzeń o wielkich sukcesach, sławie i wolności. Dlatego odbierano kolarstwo jako sport dla herosów, nie dostrzegając jeszcze w pełni ciemnych stron rywalizacji. Marzenia o dokonaniach na rowerach pozwalały na niwelowanie szoku związanego z życiem w ciągłym pośpiechu. Wyścigi kolarskie i lektura prasy sportowej dopuszczały myśl, że czas można pokonać i nad nim zapanować.

Kolejna część pracy doktorskiej mgr Kulpy została poświęcona temu, co Wojciech Tomasiak nazwał „ciemną nowoczesnością”. Wraz z rozwojem nowoczesności powoli przestawano wierzyć w postęp, a ład społeczny coraz bardziej ulegał zachwianiu, co powodowało poczucie permanentnego kryzysu, zagrożenia i alienacji. Dlatego w ostatecznym rozrachunku doświadczenie nowoczesności okazało się negatywne. Jednym z przejawów tej negatywności były odnotowywane skrupulatnie przez codzienną prasę opisy licznych katastrof kolejowych i rowerowych. Wynalazki ujawniły swą ciemną stronę, stając się bezpośrednim zagrożeniem dla ludzkiego życia. Jednak skutki katastrofy rowerowej i kolejowej były niewspółmierne. Ale i tak – jak odnotowuje to Autor dysertacji - wiele wypadków z udziałem rowerzystów określanych było w ówczesnej prasie mianem katastrofy. Opisy katastrof w pierwszych tekstach poświęconych rowerom, które przytoczone są w doktoracie, pokazują, jak opowieści o rowerze zaczynały przyjmować inny, mało pozytywny charakter. Kolidy, katastrofy, wypadki, brak bezpieczeństwa, wrogość ze strony dorożkarzy czy pieszych – to wszystko zagrażało ówczesnym cyklistom. Ale także sami cykliści stwarzali niebezpieczne sytuacje, ponieważ mogli śmiertelnie potrafić pieszego, w tym także dzieci. Rower obok zachwyty i podziwu – co odnotował Autor dysertacji - zaczął budzić niechęć i strach jako „machina śmierci”. Bicykl nie zapewniał już poczucia pełnego bezpieczeństwa, ponieważ

stwarzał możliwości wypadku, a nawet śmierci. Strach przed katastrofą spowodowaną przez rowerzystów należał wtedy do powszechnych, co skrętnie opisywała je ówczesna prasa. Ostatecznie – jak podnosi to Autor doktoratu - rower nie stał się taką „maszyną śmierci” tak jak chociażby działa Kruppa. Katastrofy rowerowe – taki wniosek wyciąga mgr Kulpa - były jedną z form lęku przed nowością, czymś na kształt społecznej traumy. Jednak – według niego - te „pożyteczne katastrofy” paradoksalnie stawały się źródłem rozwoju, ponieważ wyzwalały w ludziach potencjał informacyjno-energetyczny.

Myśl tę mgr Kulpa rozwija w kolejnym rozdziale swej dysertacji poświęconym zmaganiom kobiet w walce o równouprawnienie. Pomimo dużej nieprzychylności społeczeństwa sport szybko stał się sprzymierzeńcem ruchów emancypacyjnych. Na ten temat toczyła się burzliwa dyskusja na łamach ówczesnej prasy i znalazła swe odzwierciedlenie na kartach utworów literackich. Cyklizm – jak zauważa Autor dysertacji - sprzyjał aktywności fizycznej kobiet i odzwierciedlał ich pragnienia i postulaty. Rower zrównywał kobiety i mężczyzn. Jazda na rowerze dawała kobiecie poczucie równości, samodzielności, wolności, hartowała w trudnościach. Cyklizm stał się dobrą szkołą życia dla kobiet w ich drodze ku nowoczesności. Pisał o tym chociażby Prus. Pojawiają się wtedy pierwsze bohaterki literackie - kobiety-cyklistki, co pokazane zostało w doktoracie m. in. na przykładzie tekstu Łosia.

W kolejnym rozdziale dysertacji Autor podjął temat *Don Juana na rowerze*. Rower mógł, jak się okazało, posłużyć za narzędzie do uwodzenia kobiet. Cyklizm stawał się środkiem ułatwiającym zbliżanie się do kobiet i pozwalał nawiązać z nimi bliższe relacje. Wyprawy rowerowe pomagały bowiem w nawiązaniu znajomości, co szybko przekształcało się we flirt i zazwyczaj prowadziło do licznych romansów. Dlatego cykliści, jak odnotowała to prasa, często zamieniali się w uwodzicieli. Łatwość flirtowania prowadziła wprost do erotomanii. A zatem uprawianie cyklizmu wpisuje się - jak podnosi to Autor dysertacji - w nową koncepcję erotyzmu. Damsko-męskie relacje wyznaczone przez jazdę na rowerze pozwalały na odrzucenie konserwatywnych norm współżycia między ludźmi i tradycyjnej obyczajowości.

Cyklizm służył także - jak w kolejnym rozdziale odnotował Autor doktoratu - medycynie i, nazywany był „leczeniem mechanicznym”. Rower łączył zatem walory duchowe i cielesne. Stawał się lekarstwem na pesymizm i wszelkie dolegliwości nerwowe. Nowoczesność sprawiła, że sprawność fizyczna nabierała szczególnego znaczenia. Łączyło się to z marzeniami o człowieku idealnym, fizycznie sprawnym i duchowo silnym. Z tym że punkt ciężkości przenoszony był na życie fizyczne. Prowadziło to – jak zauważa mgr Kulpa - do powstawania eugeniki. Autor dysertacji pokazał, jak ważne miejsce w wychowaniu społeczeństwa przez sport zajął cyklizm i jak wpłynęło to na kształt nowoczesnej kultury.

Całość doktoratu kończy rozdział poświęcony rokowi 1903. oparty na metodzie *single-year study*. Rok ten Autor dysertacji uznał za przełomowy, wtedy Prus wydał *Ze wspomnień cyklisty*, uznany za najbardziej znany utwór o tematyce rowerowej w literaturze polskiej. Kluczem do odczytania tego utworu stał się rower, kształtujący wizerunek nowych czasów. Rower był ucieleśnieniem wszelkich społecznych, mentalnych i kulturalnych przemian, zachodzących w modernizującym się świecie, co stało się jasne właśnie w roku 1903. Fitulski jest nierozzerwalnie złączony z maszyną i stara się funkcjonować zgodnie z jej prawami, ale nie jest w stanie ich wypełnić. Autor doktoratu ciekawie zestawia tekst Prusa z *Nadsamiecem* Jarrego. Rower stał się więc nieodłącznym towarzyszem człowieka, produktem pierwszej potrzeby, na stałe wpisał się w jego codzienność.

Mgr Kulpa w swej dysertacji dowiódł, że rower zajął szczególne miejsce na liście XIX-wiecznych wynalazków. Poza aspektem technicznym, ważny okazał się proces jego mityzacji, co prowadziło do mityzacji rzeczywistości. W rowerze – do takich wniosków można dojść po lekturze doktoratu mgra Kulpy - odbija się duch epoki, zarówno pozytywizmu, jak i modernizmu. Początkowo był rozrywką elitarną, wkrótce zamienił się w rozrywkę dla mas. Nastąpiło przejście od nowoczesnych praktyk ruchowych o zabarwieniu kulturotwórczym do nowożytnego sportu. Rower działał na wyobraźnię i pobudzał aktywność człowieka. Początkowo dyskusja toczyła się na temat jego zalet i wad i dotyczyła kwestii społecznych i kulturowych. Dyskusja na temat roweru prowokuje, jak pokazał to mgr Kulpa, do dyskusji na temat związku cyklizmu z demokratyzacją społeczeństwa, aktywizacją ruchów emancypacyjnych, docenienia walorów sportu, podniesienia kwestii zdrowotnych. Cyklizm jako sport użyteczny społecznie pozwalał wytrącić człowieka z marazmu, pobudzał jego aktywność i otwierał przed nim zupełnie nowe, nieznane dotąd możliwości. Rower dzięki produkcji masowej jako przedmiot użytkowy powoli wchodził do życia codziennego, służył codziennej komunikacji, rekreacji, rywalizacji sportowej. Tak więc jak dowiódł to mgr Kulpa w swym doktoracie, rower to wynalazek o ogromnej kulturotwórczej mocy, z którym wiązano nadzieję na zmianę stosunków społecznych, realizację idei demokratyzmu społeczeństwa, emancypacji kobiet, wykształcenia ideału człowieka silnego fizycznie i duchowo. A zatem rola roweru w budowaniu nowoczesności i nadawaniu jej odpowiedniego kształtu wydaje się bezsporna. To rower – jak potwierdziły to badania mgra Kulpy - bardziej niż inne wynalazki w tym czasie zmienił kształt świata i zrewolucjonizował społeczeństwo.

Mgr Kulpa wykonał swą pracę niezwykle sumiennie. Stworzył barwną i ciekawą opowieść o rowerze, a szerzej rzecz postrzegając o przemianach kulturowych i społecznych świata na przełomie XIX i XX w. Z powodzeniem posłużył się metodą narratystyczną i

archiwalną. Materiał został przez niego opracowany w sposób rzetelny i wartościowy poznawczo. Kwestie literaturoznawcze zeszyły tu jednak na dalszy plan. Zdaję sobie sprawę, że jest to skutek przyjętej w tej pracy metodologii. Autor zrezygnował częściowo z filologicznego podejścia do tekstów literackich, nie mniej jednak brakuje mi w tej dysertacji tradycyjnej analizy utworów, zwrócenia uwagi na ich strukturę, charakterystyki użytych środków artystycznego wyrazu, czyli analizy retoryki tekstu. Myślę tu o wykorzystaniu środków charakterystycznych dla językowego obrazu świata. Może warto byłoby pokusić się o wprowadzenie w niektórych fragmentach pracy metodologii genderowej czy krytyki feministycznej. Pozwoliłoby to mocniej wyakcentować niektóre sprawy związane np. z emancypacją kobiet czy erotyką. Moim zdaniem również warto byłoby we fragmentach wprowadzić odniesienie do studiów postzależnościowych. Ale są to tylko sugestie recenzenta.

Podsumowanie. W przypadku doktoratu mgra Kulpy mamy do czynienia z pracą dysertacją nowatorską, erudycyjną, przemyślaną, starannie przygotowaną, sprawnie napisaną (pojawia się kalka z niemieckiego wydaje się być/zdaje się być) i wyróżniającą się pogłębionymi analizami tekstów kultury. Praca ta ze względu na swą wartość poznawczą powinna zostać wydana drukiem. Stanowi dobre uzupełnienie pracy Tomasika poświęconej kolei.

Wniosek jest prosty. Dysertację mgra Piotra Kulpy można uznać za podstawę doktoratu. Tym samym stwierdzam, że spełnia ona warunki stawiane pracom doktorskim. Stawiam wniosek o dopuszczenie mgra Kulpy do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

Maria Jolanta Olszewska

Warszawa, 15.07.2019 r.

Maria Jolanta Olszewska