

dr hab. Maciej Wróblewski prof. UMK  
Wydział Humanistyczny  
Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

Recenzja rozprawy doktorskiej pana mgr. Grzegorza Piotrowskiego *Polskie doświadczenie nowoczesności. Kolej w literaturze dwudziestolecia międzywojennego*, napisanej pod kierunkiem prof. dr. hab. Wojciecha Tomasika

## 1. Uwagi ogólne

Rozprawa doktorska pana mgr. Grzegorza Piotrowskiego *Polskie doświadczenie nowoczesności. Kolej w literaturze dwudziestolecia międzywojennego*, napisana pod kierunkiem prof. Wojciecha Tomasika, stanowi ważny głos w polskich badaniach literackich, których przedmiotem jest relacja między maszyną (kolej żelazna) a literaturą. To bardzo zajmujące studium, będące znakomitym przykładem kontynuowania w Polsce badań podjętych przez prof. W. Tomasika. Dodam, badań ważnych i w rodzimym dyskursie zaniedbanych, dlatego należy z radością powitać dysertację pana mgr. G. Piotrowskiego. Dysertacja składa się z 18 rozdziałów, podzielonych na 2 części: "Wprowadzenie" oraz "Stacje i przystanki osobowe". Pracę zamyka "Rozkład jazdy", który stanowi oryginalną nazwę zawierającą dwa aneksy: literaturę podmiotową i przedmiotową, indeks osobowy. Pomysł kompozycyjny dysertacji uważam, że jest trafny i komplementarny wobec podjętej przez Doktoranta tematyki. Niewątpliwie inwencja kompozycyjna pomaga także czytelnikowi wniknąć w świat przede wszystkim tekstów literackich, a w mniejszym stopniu filmów, które bezpośrednio i pośrednio odnoszą się do swego rodzaju "kultury kolejowej". Sądzę bowiem, że w przeciwieństwie do innych środków komunikacji to właśnie kolej w ciągu ponad 200 lat mocno przykuwała uwagę artystów różnych profesji. Efektem tego swoistego "zauroczenia" są teksty literackie, filmy fabularne, filmy dokumentalne, obrazy, a także gry komputerowe. Na marginesie należy również wspomnieć o kompozycjach muzycznych Arthura Honeggera, szwajcarskiego kompozytora, który napisał w 1923 roku utwór programowy *Pacific 2.3.1.*, będący wyrazem podziwu artysty dla "majestatu" parowozu. Jednym słowem kolej żelazna jest symbolicznie produktywną maszyną. Warto dodać, że choć zazwyczaj mówi się o kolei jako o wyraźnym znaku nowoczesności, to przecież formy poprzedzające kolej żelazną, jak kolejki w kopalniach, żwirowniach, cegielniach i kamieniołomach, kierują naszą uwagę ku odległej tradycji, sięgającej starożytności. W tym kontekście mówienie o literaturze kolejowej pociąga za sobą konieczność wydzielenia okresu, by rozważania były metodologicznie spójne. Pan mgr G. Piotrowski dobrze wywiązał się z tego zadania, koncentrując się na okresie międzywojennym, choć w dysertacji są fragmenty, które odnoszą się do okresu wcześniejszego. Na wysoką ocenę zasługuje styl rozprawy. Poza nielicznymi błędami interpunkcyjnymi (s. 124, 125, 126, 128), literówką (s. 173), błędami składniowymi (s. 108, 148) na pochwałę zasługuje staranna redakcja tekstu oraz konsekwentna technika sporządzania przypisów. Zwracam uwagę na ten fakt dlatego, że bardzo wielu młodych adeptów nauki coraz mniejszą wagę przywiązuje do starannej redakcji i techniki przygotowania dysertacji. Z tego zadania pan mgr G. Piotrowski także wywiązał się bardzo dobrze.

## 2. Uwagi szczegółowe

Punktem wyjścia rozważań Doktoranta jest przedstawienie tego, w jaki sposób rozumie i w jaki sposób będzie badał tzw. "literaturę kolejową" okresu międzywojennego. Tu ważną sprawą jest subtelne definiowanie nowoczesności jako zjawiska szerszego od pojęcia modernizmu, odnoszonego najczęściej do sztuki, filozofii, a także architektury. Słusznie Doktorant zwraca uwagę na powiązania (rozliczne) nowoczesności, której ważnym znakiem jest kolej, z rozwojem systemu kapitalistycznego, zmieniającego dotychczasowe stosunki pracy, relacje społeczne oraz tak ważne kategorie, jak czas, przestrzeń (vide: A. Giddens, *Konsekwencje nowoczesności*). Należy w pełni zgodzić się z tezą sformułowaną przez Doktoranta, że kolej dała ważny impuls do rozwoju cywilizacyjnego świata, że obok elektryczności, a także nieco wcześniejszego wynalazku maszyny parowej, świat w wieku XIX zdecydowanie przyspieszył, a jednocześnie wpływał na sposób zachowania człowieka, a w konsekwencji na wymiar behawioralny, mentalny i aksjologiczny ludzkiego życia.

W dalszej części dysertacji Doktorant wyjaśnia to, czym literatura kolejowa jest w swej istocie, a więc tekstem zawierającym mniej lub bardziej wyraźne odwołania do kolei jako kulturowego i społecznego zjawiska. W związku z powyższym wybór porządku problemowego jest ze wszech miar uzasadniony tym bardziej, że aby uchwycić trajektorię owego fenomenu cywilizacyjnego i kulturowego w sztuce, trzeba poruszać się po różnych obszarach życia, nie ograniczając się do analiz tekstowych. Doktorant, co warte jest podkreślenia, w części zatytułowanej "Kompozycja", uzasadnia budowę pracy, wskazując zarazem źródło swojego naukowego konceptu w pojęciu kłacza G. Deluze'a:

"Chciałem rozprawę skomponować na podobieństwo sieci kolejowej. Pojawić się w niej miały stacje węzłowe i przystanki osobowe. Można by do nich dołączyć nowe linie albo też zamykać szlaki, na których połączenie utraci sens. Nie byłyby to zatem struktura zamknięta. W ten sposób kompozycja wypowiedzi przylegałaby do omawianej treści." (s. 17)

Ten zamykający fragment wymownie świadczy o dużej naukowej świadomości Doktoranta, a zarazem jest przykładem dbałości naukowca o sprawy być może niepierwszorzędne, ale z pewnością ważne dla ogólnej oceny dysertacji poświęconej literaturze kolejowej. W pewnym stopniu Doktorant wywiązuje się z tej deklaracji, proponując ministudia problemowe, układające się w dyskurs na różnych poziomach: tematycznym, kulturowym, filozoficznym, historycznoliterackim. W efekcie powstaje tekst przypominający kłacz.

Pierwszy podrozdział koresponduje problemowo z bezpośrednio następującym po nim. Wybór grup poetyckich jest trafny - Zwrotnica oraz Skamander - przede wszystkim ze względu na konieczność uwypuklenia różnic. Ale przez wyraźne kompozycyjne rozdzielenie charakterystyki obu grup poetyckich Doktorant traci możliwość analizy porównawczej. Co prawda na koniec podrozdziału o grupie Skamander pojawia się wniosek o odmiennym od poetów Awangardy Krakowskiej sposobach "użycia" nomenklatury kolejowej w tekstach poetyckich, ale warto było wzmocnić sąd analizami porównawczymi. Słusznie jednak Doktorant zwraca uwagę na fakt niebagatelny, który łączy obie poetyckie wizje nowoczesności. Jest nią fizycznie

odczuwany przez człowieka pęd, zarówno ten związany z podróżą koleją, jak i miejskimi środkami transportu. Nie tylko tramwaj, ale przecież i samochód osobowy zaczyna coraz częściej pojawiać się na ulicach polskich miast i staje się niejako ważnym bohaterem tekstów literackich. Nie ma w tym nic dziwnego choćby dlatego, że dynamiczny rozwój infrastruktury w Polsce międzywojnia trudny był do pominięcia także przez pisarzy.

Pęd odczuwany sensualnie, powtarzany w związku z rozwojem transportu, był emanacją nowoczesności, a zarazem poręcznym pojęciem, które mogło być i było wykorzystywane przez awangardzistów. Bardzo interesująco wypadają analizy poezji Jana Lechonia w perspektywie różnych klisz nowoczesności. Kolejna część dysertacji "Koleje rewolucji. Stacja Stefan Żeromski" merytorycznie nie mieści się, przynajmniej częściowo, w pracy, której tytuł odnosi się do literatury międzywojennej; oczywiście *Przedwiośnie*, będące jednym z analizowanych utworów, chronologicznie zaliczane jest do okresu międzywojennego, ale omawiane wcześniej fragmenty dziennika Żeromskiego i powieści *Ludzie bezdomni* niestety nie. Nie czynię Doktorantowi z tego tytułu zarzutu, bo trudno sztucznie wyodrębnić z bogatego dorobku pisarza tylko jeden fragment. Ale należało uprzedzić wątpliwości czytelnika i przynajmniej w słowie wstępnym do tej części wyjaśnić przyczyny takiego właśnie postępowania. Poza tym Żeromski ma inne doświadczenie kulturowe i cywilizacyjne niż poeci grupy Skamander czy Awangardy Krakowskiej. Doceniam wartość kontekstu ekonomiczno-kulturowego, wprowadzonego w związku z motywami kolejowymi obecnymi w *Przedwiośniu* Żeromskiego.

W dalszych częściach rozprawy Doktorant koncentruje się na motywie kolejowym w prozie fabularnej Witkacego, podkreślając odmienny sposób funkcjonalizowania elementów kolejowych przez autora *Pożegnania jesieni*. Znika zatem aura nowoczesności tego środka transportu publicznego, a pojawia się aspekt psychologiczny związany z podróżowaniem. Wielogodzinne doświadczenie pasażera zmuszonego do dzielenia niewielkiej przestrzeni przedziału kolejowego z przypadkowymi ludźmi otwiera inny aspekt literatury kolejowej. Szkoda, że Doktorant tego nie rozwinął i nie umieścił na tle literatury europejskiej, wykorzystującej podróż koleją do emanacji pewnych procesów mentalnych literackich bohaterów (np. podróż koleją Hansa Castorpa w *Czarodziejskiej górze* T. Manna). Jeszcze inne akcenty związane z literaturą kolejową międzywojnia Doktorant wydobywa, analizując opowiadania A. Wata. Wątki katastroficzne, ale przede wszystkim polityczne determinują sposób wykorzystania motywu kolei przez autora *Dziennika bez samogłosek*.

Kolejna część rozprawy poświęcona została twórczości Juliana Przybosia, ważnej postaci polskiej awangardy. Najpierw Doktorant omawia sprawę historycznego emblematu nowoczesności, biorąc pod uwagę kolej; rozważa zatem to, w jakim stopniu kolej w pierwszej połowie XX wieku może być uznana za znak nowoczesności. Doktorant słusznie dowodzi, że mimo pojawienia się innych środków transportu, jak lotnictwo i komunikacja samochodowa, to wciąż jeszcze parowóz czy elektrowóz traktowane były jako emblematy nowoczesności. Warto jednak zauważyć różnice między rozwojem kulturowym międzywojennej Polski a krajów Zachodu, w tym Stanów Zjednoczonych z dynamicznie rozwijającymi się metropoliami. Ogólnie rzecz ujmując ówczesna Polska była krajem cywilizacyjnie zacofanym, choć ziemie byłego Wielkiego Księstwa Poznańskiego wypadły pod względem cywilizacyjnym, w tym jeśli chodzi o transport, zdecydowanie lepiej niż ziemie byłego zaboru rosyjskiego czy Galicji. Dlatego kolej w Polsce powojennej również traktowana była jako emblemat nowoczesności (np. socrealistyczny film dokumentalny Kazimierza Karabasa

*Kolejarskie słowo* [1953]), podobnie jak elektryczność w gospodarstwach domowych (vide: powieść *Awans* Edwarda Redlińskiego). Dobrze wypadają analizy wierszy Przybosa z tomu *Sponad*, który w pewnym sensie jest efektem artystycznej kooperacji z Władysławem Strzemińskim. Warto jednak zauważyć, że wspomniany tom nie tyle jest - jak napisał Doktorant - przykładem "połączenia nowoczesnego malarstwa z[e] współczesną mu koncepcją modernizacji języka poetyckiego." (s. 107), co raczej typografii, będącej dla Strzemińskiego ważnym elementem eksperymentów artystycznych (unizm). Doktorant dobrze uchwycił zmienny sposób traktowania motywów kolejowych w międzywojennej twórczości Przybosa, od niemal bezkrytycznego zachwyty do refleksyjnego namysłu nad negatywnymi konsekwencjami rozwoju cywilizacji, a w szczególności techniki. Ciekawie wypadają szczegółowe analizy wierszy Przybosa, który - jak dowodzi Doktorant - na swój sposób eksperymentował z metaforą, używając także swoistego języka kolejowego. Dodałbym do skrupulatnych analiz inny jeszcze trop, który dostrzegam w tym i kilku innych tekstach Przybosa. Sprawę można ująć jako mityzacja; otóż Przybosa poetycki opis rozpedzonej maszyny zawiera w sobie pewien rodzaj wzniosłości ("sublime" jako kategoria estetyczna odnoszony jest zazwyczaj do architektury, tym niemniej parowóz znakomicie spełnia funkcję "wzniosłego" obiektu), która bardziej odpowiada bogom niż ludziom. Zabiegi animizacyjne pędzącego składu, a także wykorzystywanie metaforyki romantycznej - o której Doktorant napisał - służą właśnie do tego, by maszynę podnieść do rangi bóstwa, a nie złożonego mechanizmu pozbawionego ducha.

Nie w pełni akceptuję zmianę przedmiotu badań z kolei na tramwaj w wypadku twórczości T. Peipera. Mimo oczywistych podobieństw między oboma pojazdami i mimo podobnych funkcji, to jednak miejski pojazd szynowy stanowi odrębny znak nowoczesności i raczej nie powinien się pojawić w pracy, która ma w tytule wyraz "kolej".

Następny rozdział, "Świata pędzący film" stanowi interesujące prelude do złożonych i niejednoznacznych związków między obrazem filmowym a koleją. O ile mogę zgodzić się z tezą o pewnym, choć nie nazbyt wyrazistym, związku kolei z kinematografią, to sąd o niemal współzależności obu, że się tak wyrażę dziedzin, jest mylący: "Dlaczego od początku kinematografia związana była z koleją? Dlaczego tak się stało?" (s. 146) W pytaniach stawianych przez Doktoranta zawiera się teza o ścisłych związkach obu zjawisk kulturowych. Przeczą jednak temu fakty, gdyż Bracia Lumière w pierwszym okresie swojej działalności zdecydowanie więcej uwagi poświęcali człowiekowi (dziecku, robotnikowi, ogrodnikowi, matce) niż pędzącemu pociągowi, choć ten akurat obraz stał się w ich twórczości poniekąd emblematyczny. To jednak nie zmienia faktu, że Francuzi z wielkim upodobaniem kręcili rodzajowe scenki, uwieczniając dzieci i dorosłych. Poza tym kolej była jednym z wielu tematów filmowych, a nie tematem w jakiś szczególny sposób uprzywilejowanym przez Francuzów. Niemniej w kolejnym rozdziale poświęconym poezji J. Brzękowskiego związki filmu, poezji i tematów kolejowych przedstawione zostały solidnie i przekonująco. Jak zauważa Doktorant, "mówienie koleją" u Brzękowskiego ma charakter działania sprzęgającego kilka wymiarów nowoczesności: medialny, komunikacyjny, społeczny i psychologiczny.

Związki literatury kolejowej i filmu są kontynuowane w rozdziale poświęconym twórczości Karola Irzykowskiego, który, z jednej strony, rozumiał kierunek przemian kulturowych i cywilizacyjnych związanych ze sztuką filmową, z drugiej zaś, admirował twórczości Stefana Grabińskiego, uznawanego za konsekwentnego pisarza grozy o tematyce kolejowej. I w tym kontekście słusznie Doktorant zwraca uwagę na fakt, że

swoisty podziw dla postępu cywilizacyjnego niekoniecznie oznaczał pełną zgodę na jego skutki:

"Groteskowe historie, zawarte w dwóch opowiadaniach Irzykowskiego, mają jednak drugie dno. Ukazują dyskomfort psychiczny, towarzyszący człowiekowi w kontakcie z dominującą nad nim techniką albo tajemniczą sferą wymykającą się racjonalnej percepcji." (s. 170)

Jak wiemy, krytyka techniki wytwarzanej przez człowieka i zarazem jej wpływ na różne sfery ludzkiego życia były przedmiotem namysłu Oswalda Spenglera, Waltera Benjamina, a także Jose Ortegi y Gasset. Zatem warto wpisać głos Irzykowskiego właśnie w ten filozoficzny kontekst, w którym także sztuka wytwarzana mechanicznie (W. Benjamin, J. Ortega y Gasset) pojawia się i jest przedmiotem analiz. Tego kontekstu trochę brakuje w rozprawie, koncentrującej się przecież w pewnym stopniu na wzajemnych relacjach literatury kolejowej i sztuki filmowej. Związki te wcale nie są oczywiste i łatwe do opisanego wyłącznie w kategoriach literaturoznawczych. Tu konieczne jest podążanie w kierunku *culture studies*, a więc ujęć inter- i transdyscyplinarnych.

Kolejny rozdział, poświęcony twórczości Wierzyńskiego, otwierają bardzo interesujące rozważania na temat związku między rozrastającą się w Polsce siecią kolejową a otaczającą ją przestrzenią. Sądzę, że przemiany cywilizacyjne w zasadzie nie mają, czy raczej nie znają granic, a zatem budowa linii kolejowej pociąga za sobą szereg mniej spektakularnych zmian, nie wyłączając zamieszkującej te tereny ludności. Tym samym słusznie Doktorant dowodzi, że kolej w pierwszej połowie XX wieku dokonała istotnych kulturowych zmian na obszarach, na których linia kolejowa przebiegała. W tym należy także dostrzec aspekt ekonomiczny i psychologiczny.

"Kolej jest w analizowanych utworach jedną z najważniejszych instytucji kultury europejskiej, reorganizującą czas i przestrzeń. Pisarze dokonują zabiegów deterytorializacji i reterytorializacji, tworząc mapy mentalne poszczególnych regionów zmodernizowanego świata." (s. 181)

Ale należy dodać, że nie jest to sytuacja szczególna i wyjątkowa, bowiem tworzenie map związane jest przede wszystkim z potrzebami pragmatycznymi człowieka, który penetruje różne zakątki świata. Kolej w tym wypadku nie przyczynia się do zmiany sposobu zachowań człowieka, a raczej wpisuje się w długą tradycję mniej lub bardziej dokładnego orientowania człowieka w eksplorowanej przestrzeni. Przestrzeń postrzegana z perspektywy sunącego po oceanie żaglowca czy okrętu napędzanego parą zmienia się w stosunku do tego, jak tę samą przestrzeń percypują ludzie, którzy pozostają na lądzie. Można oczywiście dalej wyliczać przykłady wynalazków, które przyczyniają się do zmiany sposobu postrzegania przestrzeni. Interesującym obiektem jest choćby balon, który w historii cywilizacji pojawił się w XVIII wieku i doczekał się także literackich wypowiedzi, by wspomnieć o znanym wierszu Stanisława Trembeckiego *Oda balon* z 1836 roku. Moim zdaniem literackie obrazy kolei raczej powtarzają pewne rozwiązania odnoszące się do wynalazków, które determinują postrzeganie czasu i przestrzeni, i literatura kolejowa doskonale to potwierdza.

W kolejnych rozdziałach, tym razem poświęconych tekstom kolejowym pisany przez kobiety - M. Dąbrowską i W. Brzeską - uwypukla Doktorant, powiedzieć by trzeba, feministyczną stronę doświadczenia kolei. Warto zauważyć, że Dąbrowskiej podróże koleją, które zostały wykorzystane w powieści *Noce i dni*, miały swoją

pierwszą odsłonę w tekście dziś już przez badaczy zapomnianym, a wielce ciekawym w dorobku pisarki. Mam na myśli tekst będący reportażem lub zapisem podróży, noszącym tytuł *U północnych sąsiadów*, w którym przemyślenia związane z podróżą kolejną nie zajmują ważnego miejsca, ale są charakterystyczne dla sposobu pojmowania przez pisarkę tego, "co z człowiekiem robi kolej".

Rozprawę kończy przegląd stanu badań nad literaturą kolejową i, szerzej rzecz ujmując, literaturą podejmującą problem relacji między człowiekiem a nowoczesnością, której jednym z elementów jest kolej.

### 3. Uwagi końcowe

Rozprawa doktorska pana mgr. Grzegorza Piotrowskiego jest interesującym i naukowo wartościowym opracowaniem tematyki kolejowej w polskiej literaturze. Oczywiście, główne zagadnienie niejako skłania autora do włączania w swoje rozważania tematyki filozoficznej, technicznej czy też z zakresu sztuki filmowej. Tym samym Doktorant uruchamia konteksty niezbędne do tego, by uchwycić i opisać fenomen społeczno-kulturowy oraz cywilizacyjny kolei. Ministudia, tworzące rozprawę, niestety nie są komplementarne, niekiedy stanowią ledwie przyczynek do głównego tematu badań. A zatem warto by je nieco pogłębić. Na kolejowej mapie Doktoranta zabrakło mi nowego odczytania prozy B. Schulza *Sanatorium pod Klepsydrą*, a także *Soli ziemi* Józefa Wittlina, powieści, której bohaterem jest kolejarz Piotr Niewiadomski, tragarz z prowincjonalnej stacji kolejowej. Jeśli Doktorant planuje wydać rozprawę drukiem, to koniecznie powinien wprowadzić także kontekst literatury zagranicznej, która pozwoli uchwycić uniwersalność, a nie tylko lokalność polskiej literatury kolejowej.

Konkludując, mimo zgłoszonych uwag chciałbym podkreślić dużą wartość merytoryczną rozprawy doktorskiej pana mgr. G. Piotrowskiego, który umiejętnie kontynuuje badania prof. Wojciecha Tomasika dotyczące kulturowego obrazu kolei w polskiej literaturze. Wnoszę o dopuszczenie rozprawy pana mgr. Grzegorza Piotrowskiego do publicznej obrony.

Toruni, 27 VI 2020

Małgorzata Włobkowska