

przypadków nie są dostępne w Polsce. Dlatego sugeruję wydawcom, aby zorganizowali nam wszystkim, ciekawskim kinomanom, przegląd kina skandynawskiego.

Emiliana Konopka
(Uniwersytet Warszawski)

DRAMATYCZNA EPOKA*

Szalony bieg. Kolej i ciemna nowoczesność, książka naukowca, wcześniej znanego m.in. ze znakomitych rozpraw i artykułów o socrealizmie, nie jest pierwszą w dorobku bydgoskiego badacza, w której porusza on problem dziejów polskiej kultury dwóch ostatnich stuleci. Oczywiście prób syntezy tego okresu mamy wiele, ale niezwykle w pracach wyżej wymienionego autora jest to, że swobodnie poruszając się obszarze rozmaitych działań kulturowych (literatura, kino, podróż, ochrona przyrody...), ich funkcjonowanie w nowoczesnej postaci zawsze wiarygodnie motywuje oddziaływaniem kolei.

W pracy pt. *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej* (2007) oprócz wnikliwego analizowania nowel Grabińskiego czy poezji Przybosa autor charakteryzuje współczesną tożsamość. Już w tym dziele Tomasik określa zadanie, z jakim chce się zmierzyć: opisać wkład kolei jako instytucji i fenomenu kulturowego w formowanie się nowoczesnej świadomości społecznej, pokazać, jak ta technologia zmieniła nasze postrzeganie rzeczywistości.

Tym tropem badacz będzie konsekwentnie kroczył w następnych rozprawach. *Inna droga. Romantycy a kolej* (2012) powstała w intencji zmiany obrazu literatury polskiego romantyzmu. Tomasik udowadnia, że w historycznoliterackim obrazie epoki niesłusznie pominięto całkowicie romantyczny namysł nad doświadczeniem kontaktu człowieka z nowymi technologiami, których kolej stała się najważniejszym symbolem.

W kolejnym zbiorze (*Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe*, 2014) badacz wykazał, jak radykalnie podróże koleją wpłynęły na XIX-wieczne zmysłowe doświadczenie nowoczesności.

Szalony bieg domyka opowieść o pierwszym stuleciu istnienia kolei i jej oddziaływania na kulturę nowoczesną. W rozdziale wstępnym autor zapowiada, że przedkłada nam do lektury książkę o nadciągającej wielkiej katastrofie – pierwszej wojnie światowej. Będzie to opowieść o kilku dekadach modernizmu na przełomie XIX i XX wieku, kiedy to wyraźnie da się zauważyć „ściemnianie” kultury:

Ściemnianie, o którym piszę, ma być, po pierwsze, rozumiane przenieśnię – jako stopniowa i trwała dewaluacja idei postępu, jako wygaszanie nadziei, które ufundowała filozofia racjonalizmu, a które dawały Europie obraz przyszłości jasnej, przewidywalnej, dostatniej i bezpiecznej, podległej śmiałym

* Wojciech Tomasik, *Szalony bieg. Kolej i ciemna nowoczesność*, Instytut Badań Literackich PAN, Warszawa 2015, 362 s. Przy cytatach z recenzowanej pracy podaję numery stron w nawiasach.

i dalekowzrocznym projektem. Te nadzieje długo rozpalane były przez dynamiczny rozwój nauki i technologii. Żaden wynalazek nie służył tym nadziejom lepiej niż maszyna parowa, z żadnym innym człowiekiem XIX w. nie nawiązał relacji bliższych i trwalszych. W pierwszych dekadach XIX w. ważną częścią pejzażu kulturowego Zachodu stają się szlaki kolejowe. I to one najwyraźniej i najwymowniej pokazują szalony bieg nowoczesności (s. 8).

Tezę tę badacz rozwija krótko, ukazując przykłady postępu, uwarunkowanego spektakularnymi katastrofami. W tym celu opisuje m.in. trzęsienie ziemi w Lizbonie w 1755 roku, zdmuchnięcie przez wicher pociągu na moście w Tay po niespełna roku funkcjonowania tej wadliwie wykonanej konstrukcji, spowodowane wypadkami kolejowymi nerwowe „wstrząśnienie kręgosłupa” jako inspirację do badań etiologicznych, by wreszcie odnieść się do niezrealizowanego projektu poprowadzenia kolejki górskiej na szczyt Świnicy i zarysować początki polskiej ekologii.

Drugie, dosłowne znaczenie „ściemniania” zostało objaśnione w końcowej partii rozdziału wstępnego. Tym razem autor skupia naszą uwagę na powracającej do przestrzeni kulturowej ciemności:

Gdzieś pod koniec wieku XIX rozpoczyna się bowiem proces dość niezwykły: oto bowiem do przestrzeni publicznej, która systematycznie i skutecznie była wcześniej rozjaśniana, wraca ciemność (s. 13–14).

Ciemność ta służy rozrywce, bazującej na silnych emocjach (to jedno z objaśnień tytułu książki), ale może też symbolizować słabnącą wiarę w naukowe „odczarowanie świata”, stanowiące przeciwieństwo fundament długiego stulecia.

Autor umiejętnie akcentuje silne związki kolei i początków kina. Opisywane w rozdziale pierwszym (*Dworzec Gołuchowskiego i inne atrakcje. Jeszcze o tym, skąd się wzięło kino*) zwiedzanie podziemi wielickiej kopalni przez bohaterów opowiadania Bolesława Prusa pt. *Widma* wprowadza w obręb rozważań m.in. pojęcia podziemnej „maszyny widzenia” czy też „kina atrakcji”, w którym głównym doznaniem, podobnie jak podczas jazdy pociągiem, jest wrażenie specyficznej nierzeczywistości. Tomasiak tę tezę wspiera m.in. odniesieniem do operowych celebracji Wagnera w Bayreuth i specyficznej formy rozrywki, jaką stanowiła wówczas tzw. panorama wagonowa.

Kluczem interpretacyjnym drugiego rozdziału (*Pocahunek w tunelu. O trzech heterotopjach nowoczesności*) jest niewątpliwie kategoria heterotopii. Tomasiak wykorzystał ją, by opisać górskie tunele jako miejsca odzwierciedlające „epokę kolejową”. Autor zauważa też bardziej ludyczne odbicie ducha epoki w postaci parków rozrywki, w których śmiałkom proponować się będzie zanurzenie w ciemności „tuneli miłości” czy też „gabinetów grozy”.

Trzeci rozdział (*O produktywności katastrofy. Monte Carlo, 10 marca 1886 roku*), jeszcze bardziej mroczny, wprowadza do polskich rozważań nad kulturą współczesną motyw katastrofy kolejowej. Wojciech Tomasiak przekonująco udowadnia tezę, że spektakularne wypadki w różnych krajach nie tylko były różnie interpretowane, ale też przyczyniły się do zmiany klimatu duchowego epoki. Katastrofa, do której doszło w księstwie Monako 10 marca 1886 roku, została ukazana przez autora w świetle kilku różnych relacji. Najpierw są to doniesienia korespondentów francuskich, podkreślających malowniczość tej dramatycznej sceny, następnie wypadek jawi się nam w perspektywie angielskiej, którą można określić jako teorię spiskową. Na koniec Tomasiak zestawia z wcześniejszymi relacjami zapisy z polskiej

prasy tamtego okresu. Krajowa wersja okaże się nie tylko przejawem odrazy moralnej wobec wyrzutek, marnotrawiących fortuny w Monte Carlo, ale też świadectwem przełamania się światopoglądu pozytywistycznego. Autor udowadnia w tym miejscu, że narastające obawy, iż rosnący komfort podróżowania nie przekłada się wcale na wzrost bezpieczeństwa oraz że kolej nie jest ręką absolutnego postępu, rodzą polski dekadentyzm. Prowadząc czytelnika do takich wniosków, autor *Szalonego biegu* raz jeszcze wykazuje kulturową produktywność antropologii kolejowych wypadków.

Czwarty rozdział (*Szalony bieg... Melodramat jako gatunek kolejowy*) zaczyna się właśnie przypomnieniem kilku wielkich katastrof. Są nimi m.in. wielka powódź w stanie Pensylwania, kiedy to zwalony most kolejowy dodatkowo spiętrzył już wezbraną wodę, a ta zniosła miasteczko Johnstown i zabiła kilka tysięcy ludzi, oraz katastrofa kolejowa w Irlandii, gdy pod Armagh spłonął wykolejony pociąg wiozący głównie dzieci. W czasopiśmie „Wędrowiec” relację o tych wydarzeniach można było przeczytać łącznie z melodramatem pt. *Dramat w tunelu*. Jego akcja toczy się w oddanym do użytku w 1870 roku tunelu alpejskim pod Mont Cenis, w którym giną rywalizujący o dziewczynę młodzieńcy. Znikają oni ze sceny niemal równocześnie, i – co ważniejsze – nowocześnie: na skutek donosu i wypadku z udziałem maszyny.

Silne emocje, których dostarczają takie nowoczesne sceny, są domeną melodramatu. Wojciech Tomasik nazywa go gatunkiem kolejowym, ponieważ ważną rolę w tego typu dziełach filmowych odgrywa motyw ocalenia w ostatniej chwili. Badacz wykaże, że znajdzie się on w wielu utworach, którym rekwizytów dostarczą kolej. Oprócz pędzących na oślep pociągów, wskutek fatalnych zbiegów okoliczności pozbawionych załogi, pojawią się w tych produkcjach dzielne bohaterki samotnie stawiające czoła wyzwaniom, heroiczni młodzieńcy ratujący niewinnych pasażerów przed nieuchronną śmiercią. Kompozycyjną oś kluczowych scen ustawi natomiast „kolejowa” technika montażu równoległego, niemalże naturalna dla oka pasażera składu prowadzonego przez pędzącą lokomotywę.

W tym samym rozdziale, niejako na marginesie głównego nurtu rozważań, Wojciech Tomasik z właściwą mu wnikliwością analizuje kilka różnych wersji opowiadania Gustawa Daniłowskiego pt. *Pociąg*, które stają się pokazowym przykładem przeistaczania się literatury w tekst propagandowy w dobie socjalistycznej rewolucji 1905 roku.

Zamykający całość tekstu głównego rozdział piąty pt. *Zamach na Świnicę. O kolei, której nie było, i o problemie, który pozostał* przybliży odbiorcom jedno z kluczowych pojęć nowoczesności. Mowa jest w nim o industrializacji natury, tak bowiem interpretować można zamiar doprowadzenia kolejki na jeden z tatrzańskich szczytów. Opowieść o nieudanych próbach ostatecznego „odczarowania natury” i zmuszenia jej (zgodnie z duchem epoki przemysłowej) do służenia człowiekowi, Tomasik przeplata z historią narodzin polskiego ruchu ochrony górskiej przyrody i opisem ówczesnych „maszyn widzenia”, czyli instalacji i urządzeń typowych dla ambitnego, nieposkromionego w swych technicznych planach wieku XIX.

Widzimy więc, że w swoich tekstach autor *Szalonego biegu* konsekwentnie porusza się w zdefiniowanym przez siebie obszarze historii kolei. Korpus techniczny (maszynowy, infrastrukturalny) stanowi dla niego tylko uzupełnienie tekstowego, opisywanego jako kulturowa historia kolei. Dla Tomasika oznaczać to będzie możli-

wość penetrowania ogromnego obszaru produkowanych przez kolej tekstów kultury w tejsze dziedziny rozmaitych rejestrach.

Na koniec wypada z uznaniem pochylić czoła nad trafnym zamysłem kompozycyjnym. Aneksy, zawierające teksty źródłowe, umożliwiają równoległą lekturę. Samodzielna analiza treści pozwala konfrontować wnioski z interpretacjami autora. Jest to możliwe mimo tego, że sięga on po dzieła z bardzo szerokiego rejestru stylistycznego, swobodnie porusza się w materiałach źródłowych z różnych literatur narodowych i przywołuje imponująco szeroki kontekst kulturowy.

Grzegorz Piotrowski
(Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy)