

TOMASZ ŁYSAK

PETROKULTURA I PETROMELANCHOLIA

MUZEUM HARLEYA-DAVIDSONA W MILWAUKEE

TOMASZ ŁYSAK

Doktor hab., prof. uczelni w Uniwersytecie Warszawskim, zajmuje się reprezentacjami Zagłady w różnych mediach, psychoanalizą, fotografią, filmem oraz autobiografią, redaktor *Antologii studiów nad traumą* (2015) oraz autor *Od kroniki do filmu posttraumatycznego: filmy dokumentalne o Zagładzie* (2016). Stypendysta Fulbrighta w Uniwersytecie Waszyngtońskim w Seattle, Fundacji Mellona w Uniwersytecie Edynburskim oraz Fundacji Endeavor w Uniwersytecie Chicagowskim. Kierownik grantu Narodowego Centrum Nauki *Od kroniki do filmu posttraumatycznego: filmy dokumentalne o Zagładzie* (2013–2015). ORCID: 0000-0002-5476-4917.

Elegancko ubrany mężczyzna biegnie w stronę urwiska i skacze do wody. Nie jest to jednak próba samobójcza, lecz jedno z wyzwań w notesie kierowcy czerwonego samochodu klasy średniej. W reklamie wideo z 2017 roku¹ Kia Stinger to narzędzie osobistej wolności. Samochód sfilmowano na tle surowej przyrody, a kierowca przemieszcza się z pubu na górską drogę, przez którą przechodzi stado owiec. Podczas lockdownu i zamrożenia gospodarki, mających spowodować przenoszenie się koronawirusa w Polsce, koncern paliwowy Orlen zachęcał na billboardach do podróży samochodem. Slogan „Tanie tankowanie. Reszta należy do Ciebie” umieszczono obok zdjęcia kierowcy wyścigowego sponsorowanego w Formule 1 przez Orlen Roberta Kubicy na stacji benzynowej. Na pierwszy rzut oka reklama obiecuje podział korzyści z obniżki cen paliw, spowodowanej zmniejszonym popytem podczas ograniczeń w poruszaniu się. Społeczny i środowiskowy efekt taniego tankowania nie pojawia się jednak wprost w tej obietnicy. W zamian obie reklamy odwołują się do abstrakcyjnej energii i wolności przemieszczania się, dostępnych dzięki (niewidocznym) produktom przerobu ropy naftowej.

¹ Kia Motors Polska, *Podróż życia: Klif – Długa lista marzeń. Jeden samochód. Nowa Kia Stinger*, YouTube.com, 29 listopada 2017, <https://www.youtube.com/watch?v=T2o1fA9jGl8> (10 lipca 2020).

Uwzględniając kulturotwórcze znaczenie paliw kopalnych i środków transportu wykorzystujących technologię spalania wewnętrznego² produktów ropopochodnych³, przyjrzyć się Muzeum Harleya-Davidsona w Milwaukee (Stany Zjednoczone). Do Milwaukee pojechałem pociągiem z Chicago w 2012 roku. Pomysł opisanie tego miejsca pojawił się więc już dawno, dopiero teraz jednak znalazłem ramę pojęciową pozwalającą na oddanie jego znaczenia kulturowego bez odtwarzania scenariusza ekspozycji, układu eksponatów i ich stanu zachowania lub stopnia renowacji. Posługując się dokumentacją fotograficzną i stronami internetowymi, skomentuję wystawę stałą i niektóre ekspozycje czasowe jako przejawy petrokultury i petromelancholii. Innym ważnym kontekstem badania będzie humanistyka energii⁴, proponująca nową periodyzację historii kultury i prądów artystycznych w odniesieniu do dominujących reżimów energetycznych. W polu widzenia znajdują się także kulturowe systemy znaczeń przypisywane motocyklowi jako środkowi transportu. Warto podkreślić, że muzeum w Milwaukee prowadzone jest przez firmę Harley-Davidson i powstało w dolinie rzeki Menomonee na zrewitalizowanych terenach przemysłowych w centrum miasta (odtworzenie natywnej nadrzecznej roślinności wymagało położenia grubej warstwy nieskażonej gleby). Placówka przyjęła pierwszych zwiedzających w 2008 roku. W Milwaukee, podobnie jak w innych miejscach na świecie, przemiana dzielnic przemysłowej polegała na wybudowaniu instytucji kultury.

W niniejszym tekście rozważę następującą hipotezę: niewidoczność ropy naftowej w muzeach motoryzacji to dowód na to, że kultura swobodnego przemieszczania się ukrywa pochodzenie energii. Zanim przejdę do omówienia wybranych eksponatów z ekspozycji stałej i niektórych wystaw czasowych, przedstawię założenia teoretyczne petrokultury i petromelancholii oraz przyjrzyć się praktykom ekspozowania ropy naftowej w muzeach antropocenu.

PETROKULTURA I PETROMELANCHOLIA

Imre Szeman, definiując petrokulturę, rozpoczyna od materialistycznej tezy, że energia potrzebna do funkcjonowania systemu transportu przekłada się na neoliberalny system wolności „od globalnego handlu i wymiany kulturowej, aż po możliwość podróżowania gdziekolwiek i kiedykolwiek sobie zamierzmy”⁵.

2 O historii spalania zewnętrznego i wewnętrznego oraz ich roli w historii ludzkości zob. N. Clark, K. Yusoff, *Combustion and society: a fire-centred history of energy use*, „Theory, Culture and Society” 5(31)/2014.

3 Niektórzy badacze wolą stosować termin „węglowodory” zamiast „paliwa kopalne”, gdyż pozwala on wyobrazić sobie inne pożytki z tych substancji. W niniejszym tekście będę się trzymał uzusu, gdyż chodzi tu przede wszystkim o powszechne wykorzystanie ropy, jej pochodnych i innych paliw kopalnych jako źródła „taniej” energii. Zob. B.H. Welling, *Beyond doom and gloom in petroaesthetics: facing oil, making energy matter*, „Media Tropes” 2(7)/2020, s. 138, p. 1. Podobna dyskusja terminologiczna pojawia się w odniesieniu do wydobywania ropy w Albercie w Kanadzie, kontrowersyjne frazy „piaski smolne/roponośne” zastąpiono neutralną nazwą „bituminy” lub „piaski bitumiczne”. Zob. J. Gordon, *Unsustainable Oil: Facts, Counterfactuals and Fictions*, The University of Alberta Press, Edmonton 2015, s. XXXVII.

4 Ten obszar humanistyki ukonstytuował się dopiero niedawno, w związku z przeświadczeniem, że współczesne dylematy energetyczne należy rozważać w perspektywie humanistyki stawiającej pytania o wartości i model kultury. J. Wodak, *The arts of energy: between hoping for the stars and despairing in the detritus*, „Humanities” 2(5)/2016, s. 6–7.

5 I. Szeman, *Conjectures on world energy literature: or, what is petroculture?*, „Journal of Postcolonial Writing” 3(53)/2017, s. 277. Jeśli nie zaznaczono inaczej, cytaty w tłumaczeniu autora artykułu.

Ta świadomość pojawiła się, zdaniem Szemana, dopiero niedawno, gdyż wcześniej energię⁶ postrzegano jako istotny element życia społecznego, pozbawiony jednak wpływu na instytucje społeczne i kulturalne. Dlatego zrodziła się potrzeba przewartościowania historii nowoczesności i wyjaśnienia, jak powszechna dostępność energii z paliw kopalnych wpłynęła na „przedefiniowanie praktyk społecznych, zachowań i systemów wartości”⁷. Błędem byłoby mniemanie, że na świecie istnieje jedna petrokultura⁸, bez wątpienia najwięcej energii zużywają osoby najzamożniejsze. Ponadto porzucanie paliw kopalnych dotyczy krajów wysoko rozwiniętych, a wiele społeczności wciąż korzysta z wcześniejszych reżimów energetycznych, w tym siły mięśni⁹. Kulturowa i polityczna siła Stanów Zjednoczonych w XX wieku powstała dzięki ropie naftowej, to za jej sprawą pojawiła się „kultura konsumencka związana z samochodami, przedmieściami i centrami handlowymi”¹⁰. Co istotne, w petrokulturze doszło do zerwania logicznego związku między wydobyciem ropy naftowej a jej konsumpcją: spalający paliwa nie przyjmują odpowiedzialności za skażenie środowiska¹¹. Nawet jeżeli myślimy o przyszłości, w której paliwa kopalne przestaną być dostępne, to w ich miejsce wyobrażamy sobie alternatywne źródła energii¹². Szeman przypomina polityczną analizę Timothy’ego Mitchella o wcześniejszej zmianie paradygmatu energetycznego: demokracja robotnicza oparta na węglu brała swoją siłę ze strajków odcinających system od źródła energii; w przypadku ropy naftowej doszło do zerwania tego łańcucha przyczynowego oraz oderwania konsumentów od źródeł paliwa (często wytwarzanego w miejscach odległych geograficznie)¹³. Rzekomy nadmiar ropy naftowej i łatwość jej transportu stworzyły wrażenie, że jej zasoby są niewyczerpywalne¹⁴. Fantazmat ten sprzyja obronie wartości utożsamianych z ropą pomimo (abstrakcyjnego) zagrożenia katastrofą klimatyczną, która może nadejść już za chwilę¹⁵.

Energia aż do XVIII wieku pochodziła przede wszystkim ze źródeł organicznych (motorycznej siły mięśni ludzkich lub zwierzęcych, drewna i innych rodzajów biomasy przekształcanej w ciepło), dopiero sięgnięcie po paliwa kopalne „dało ludzkości dostęp do eonów zmagazynowanej energii słonecznej – prawdopodobnie 500 milionów lat wytworów wcześniejszej fotosyntezy”¹⁶. Pierwsza maszyna

6 Przemysł naftowy skrywa skutki uboczne petrokultury, posługując się abstrakcyjnym pojęciem energii. Zob. B.H. Welling, *Beyond doom and gloom...*, dz. cyt., s. 138.

7 I. Szeman, *Conjectures on world energy literature...*, dz. cyt., s. 277.

8 O petrokulturach wolą mówić redaktorzy numeru specjalnego „Media Tropes”, zob. J.B. Kinder, L. Stepanik, *Oil and media, oil as media: mediating petrocultures then and now*, „Media Tropes” 2(7)/2020, s. I–XVI.

9 I. Szeman, *Conjectures on world energy literature...*, dz. cyt., s. 279.

10 Tamże, s. 282.

11 Tamże, s. 283.

12 I. Szeman, *How to know about oil: energy epistemologies and political futures*, „Journal of Canadian Studies” 3(47)/2013, s. 146.

13 Tamże, s. 150–151.

14 Tamże, s. 151.

15 Tamże, s. 162.

16 J.R. McNeill, P. Engelke, *The Great Acceleration: An Environmental History of the Anthropocene Since 1945*, Harvard University Press, Cambridge MA 2014, s. 9. Zob. też R.G.W. Jones, *Energy, the Great Driver: Seven Revolutions and the Challenges of Climate Change*, University of Wales Press, Cardiff 2019, s. 77–89.

parowa¹⁷ miała bardzo niską sprawność energetyczną, lecz szereg innowacji sprawił, że w latach pięćdziesiątych XX wieku maszyny marnotrawiły znacznie mniej energii niż „fotosynteza lub mięsożercy”¹⁸. Dominacja węgla jako paliwa zakończyła się w 1965 roku – wtedy rozpoczął się czas ropy naftowej. John R. McNeill twierdzi, że skoro przeminęła era węgla, czas ropy naftowej też jest policzony¹⁹. Odejście od paliw kopalnych wydłuży życie mieszkańcom rejonów o wysokim skażeniu powietrza, historyk szacuje bowiem, że w latach 1950–2015 przyczyniło się ono do śmierci około 30–40 milionów ludzi; jest to liczba porównywalna z liczbą ofiar wszystkich konfliktów zbrojnych na świecie w tym samym okresie²⁰. John Urry dodaje, że bez spalania (brudnych) paliw kopalnych nie powstałaby „czysta, dynamiczna i zachłyśnięta prędkością nowoczesność”²¹. Ponadto w XXI wieku zdaliśmy sobie sprawę, że wiek XX stworzył iluzję, „wizję przyszłości nie do utrzymania nawet w bliskiej perspektywie”²². Narracja technologicznej nowoczesności opiera się na wydobywaniu i spalaniu ropy oraz nieprzerwanym rozwoju, „tej przesłanki nie wolno podważać, aby narracja pozostała prawdziwa”²³.

Paliwa kopalne nie tylko przyczyniły się do ukonstytuowania kultury społecznej i nowoczesności jako projektu osobistej wolności, ale także umożliwiły powstanie nowoczesnych mediów i gatunków. Humanistyka energii zapoczątkowała proces rewizji historii literatury i kultury, w tym duchu analizowano energetyczny wymiar ataku Marsjan w *Wojnie światów* Herberta G. Wellsa jako wyraz obaw o wyczerpanie się zasobów węgla, głównego paliwa kultury wiktoriańskiej²⁴. Od analizy tego okresu wychodzi historia melodramatu jako gatunku na wskroś nowoczesnego, w której nacisk położono na zmieniające się technologie oświetlenia scenicznego²⁵. Film fabularny, jako rozwinięcie konwencji melodramatu teatralnego, jest po prostu „bardziej zmechanizowany i wymaga więcej energii”²⁶. Orgia zniszczenia, typowa dla hollywoodzkich filmów, nasila się w czasach kryzysu klimatycznego, a najnowsze produkcje pełne są eksplozji i pożarów, które nie mają uzasadnienia w scenariuszu²⁷. Chociaż dynamiczny rozwój nowoczesności nie byłby możliwy bez ropy naftowej, surowiec ten w niewielkim stopniu doczekał się artystycznych reprezentacji w literackim modernizmie²⁸.

17 Maszynę parową Boultona i Watta znajdziemy w Narodowym Muzeum Szkocji w Edynburgu.

18 J.R. McNeill, P. Engelke, *The Great Acceleration...*, dz. cyt., s. 9.

19 Tamże.

20 Tamże, s. 24.

21 J. Urry, *The problem of energy*, „Theory, Culture and Society” 5(31)/2014, s. 5.

22 Tamże, s. 14.

23 J. Gordon, *Unsustainable Oil...*, dz. cyt., s. XXIV.

24 N. Otjen, *Energy anxiety and fossil fuel modernity in H.G. Wells's 'The War of the Worlds'*, „Journal of Modern Literature” 2(43)/2020.

25 D. Griffiths, *Petrodrama: melodrama and energetic modernity*, „Victorian Studies” 4(60)/2018.

26 Tamże, s. 629.

27 H. Vaughan, *Hollywood's Dirtiest Secret: The Hidden Environmental Costs of the Movies*, Columbia University Press, New York 2019, s. 30.

28 J. Schuster, *Where is the oil in modernism?*, [w:] *Petrocultures: Oil, Politics, Culture*, red. S. Wilson, A. Carlson, I. Sze-man, McGill-Queen's University Press, Montreal 2017, s. 197.

„Ropa naftowa przeciwstawia się bezpośredniej reprezentacji i narracjom symbolicznym”²⁹. Petrokultura wytworzyła właściwe sobie reżimy estetyczne. Bart H. Welling jest przekonany, że dwa współwystępujące rodzaje petroestetyki, a mianowicie estetyka katastrofy (*doom*) i mroku (*gloom*), są przeciwskuteczne, gdyż pomijają pozytywne aspekty petrokultury: to, że jest życiodajna oraz że zapewnia pracę i wygodę³⁰. Ponadto zapoznają one wielowiekowe praktyki korzystania z węglowodorów, pojmując je wyłącznie jako element kapitalizmu.

Petromelancholia to kondycja kultury zapatrzonej w przeszłość, w której ropa naftowa była tania i łatwo dostępna, kultury, która mierzy się z wyczerpywaniem się konwencjonalnych zasobów tego surowca³¹. W zamian wydobywanie opiera się na technologiach niebezpiecznych dla środowiska (ekstrakcji z piasku smolistego, wiercenia pod dnem oceanu i szczelinowania hydraulicznego). Petromelancholia zwiastuje nieuchronny koniec ery ropy naftowej. Stephanie LeMenager dostrzega jej symptomy na amerykańskim Południu, gdzie wydobywanie doprowadziło nie tylko do przemiany krajobrazu technologicznego, ale także zapadania się gruntu nad opróżnianymi złożami ropy³². Zwrot ku przeszłości widać również w kampaniach reklamowych i produktach nostalgicznych, nazywanych wyrobami retro (w przemyśle motoryzacyjnym są to na przykład nowe wcielenia mini coopera, volkswagena beetle czy fiata 500). Jednym z powodów tego utrzymującego się trendu jest psychologiczny opór przeciwko nadciągającej katastrofie klimatycznej i degradacji środowiska. Nostalgia kieruje się ku czasom niedoboru, kiedy jednak niedostatek nie przesłaniał nam szczęścia³³. W tym sensie odgrywa rolę fałszywej świadomości, odwracając naszą uwagę od zagrożeń związanych z kupowaniem produktów napędzających niepożądane zmiany. Jakie znaczenie ma przeszłość dla kultury opartej na ropie i jaka przyszłość czeka tę kulturę, gdy jej wydobywanie się skończy?

MUZEUM ANтропоCENU

Istnieją dwie tendencje w pokazywaniu antropocenu: ujmowanie go jako epoki ludzkiej mobilności po zastąpieniu energii mięśni energią wytwarzaną z paliw kopalnych oraz muzealizacja ropy naftowej. Nina Möllers zastanawia się nad kształtowaniem muzealnych reprezentacji antropocenu przy okazji prelo-mowej wystawy w Deutsches Museum (Muzeum Niemieckim) w Monachium w 2014 roku³⁴. Podkreśla fakt równoległych narracji: geologicznej i filozoficznej,

²⁹ Tamże, s. 199.

³⁰ B.H. Welling, *Beyond doom and gloom...*, dz. cyt., s. 139.

³¹ S. LeMenager, *Living Oil: Petroleum Culture in the American Century*, Oxford University Press, Oxford 2014, s. 102.

³² Tamże. „Ekologie przemocy podtrzymywane przez kapitalizm ropy naftowej” to cecha krajobrazu Południa w pierwszym sezonie serialu *True Detective* (*Detektyw*, reż. Cary Joji Fukunaga, 2014). Zob. D. Byrnes, „I get a bad taste in my mouth out here”: oil’s intimate ecologies in HBO’s *True Detective*, „The Global South” 1(9)/2015.

³³ S. Brown, *Retro galore! Is there no end to nostalgia?*, „Journal of Customer Behaviour” 1–2(17)/2018, s. 17–18.

³⁴ Chodzi o wystawę *Willkommen im Anthropozän! Unsere Verantwortung für die Zukunft der Erde* (*Witajcie w antropocenie: Ziemia w naszych rękach*), 5 grudnia 2014 – 30 września 2016, w której przygotowanie zaangażowane było także Centrum Rachel Carson.

dzięki którym można spojrzeć na współczesne wynalazki i praktyki kulturowe w perspektywie długiego trwania śladów działalności człowieka³⁵. Muzea technologii poddają ją historycznej i systemowej kontekstualizacji w sposób niedostępny innym instytucjom badawczym, aktorom politycznym i gospodarczym ani mediom³⁶. Jedną z sekcji wystawy nazwano *Mobilność*, co naświetla pewien paradoks: sieć połączeń spinających świat i ludzi służy „oddzieleniu życia ludzi od cykliczności świata natury”³⁷. Oprócz środków transportu pokazano, jak ruchliwość ludzi wpłynęła na rozprzestrzenianie się gatunków zwierząt i roślin (celowe albo niepożądane)³⁸. Badacze ubolewają jednak nad przedstawianiem historii antropocenu jako historii technologii, bez wskazania niesprawiedliwości w wykorzystywaniu środowiska oraz roli kapitalizmu w pogłębianiu globalnego kryzysu³⁹. Ten nieobecny wątek krytyczny pojawia się często w rozważaniach o możliwości porzucenia paliw kopalnych, co miałyby pociągnąć za sobą upadek kapitalizmu⁴⁰.

Stephanie LeMenager odwiedziła następujące „muzea ropy naftowej”: doły smołowe La Brea w Los Angeles, Oil Sands Discovery Centre w Fort McMurray (Alberta, Kanada) oraz szereg muzeów znajdujących się w tak zwanym złotym trójkącie w Teksasie (wyznaczonym przez miasta Beaumont, Port Arthur i Orange, gdzie do połowy XX wieku wydobywano ropę naftową, a obecnie przetwarza się ją na ogromną skalę)⁴¹. Muzeum w Los Angeles łączy w opinii LeMenager dwa plany czasowe: geologiczny, ponieważ w asfaltowych dołach zachowały się szczątki prehistorycznych zwierząt – pełnowymiarowa rekonstrukcja mamuciej rodziny pokazuje dramat matki tonącej w smole, czemu przygląda się mały mamut i inne dorosłe zwierzę – oraz współczesny, gdyż asfaltowe rozlewisko to metafora dwóch filarów kultury Los Angeles: autopii (autostrad) i architektury fantastycznej (komercyjnych witryn mających przyciągnąć kierowców samochodów)⁴². Jednocześnie obecność ropy naftowej w centrum wielkiego miasta nie pozwala zredukować jej do abstrakcyjnego pojęcia energii. W pozostałych miejscach wydobywanie i przetwarzanie ropy to zarówno filar lokalnej gospodarki, jak i ekologiczna klątwa. W Albercie ropa pozyskiwana jest z bituminu – mieszaniny piasku, wody i ropy naftowej, której wydobywanie bezpowrotnie przekształca lasy borealne północnej Kanady⁴³. Rurociągi przesyłające ropę na południe, do Stanów Zjednoczonych, przecinają tereny lokalnych plemion, władze prowincji wołają

35 N. Möllers, *Cur(at)ing the planet – how to exhibit the Anthropocene and why*, „RCC Perspectives” 3/2013, s. 59.

36 Tamże, s. 61.

37 F.A. Jørgensen, D. Jørgensen, *The Anthropocene as a history of technology: Welcome to the Anthropocene. The Earth in Our Hands*, *Deutsches Museum, Munich*, „Technology and Culture” 1(57)/2016, s. 234.

38 Tamże.

39 Tamże, s. 236.

40 J. Kinder, *The coming transition: fossil capital and our energy future*, „Socialism and Democracy” 2(30)/2016, s. 9.

41 S. LeMenager, *Living Oil...*, dz. cyt., s. 142–182.

42 Tamże, s. 144.

43 Abstrakcyjnie wyglądające stawy z ropą naftową i otaczający je krajobraz sfotografował Louis Helbig, zob. L. Helbig, *Beautiful Destruction*, Rocky Mountain Books, Victoria 2014.

jednak podkreślać gospodarcze korzyści, jakie płyną z tego dla rodzin pracowników, niż wspominać o kulturowym koszcie przemiany środowiska⁴⁴. W Teksasie muzea energii (wzorowane na typowo amerykańskich muzeach nauki i przemysłu) odwracają uwagę od namacalnych skutków zmiany klimatu w tym stanie, przede wszystkim zniszczeń spowodowanych przez huragany (w tym huragan Ike w 2008 roku). Co więcej, porzucone instalacje wydobywcze wzdłuż wybrzeża są dowodem „nierozsądnych oczekiwań” związanych z przyszłością ropy naftowej. Ideologicznej krytyce muzealizacji ropy naftowej towarzyszy podejście autoetnograficzne, to jest chęć zrozumienia kultury amerykańskiej, której podstawowe wartości opierają się na dostępie do taniej energii. LeMenager przygląda się geologicznemu i technologicznemu zapleczu współczesnej mobilności. W ocenie Camilli Ruud ropa naftowa i gaz naturalny nie są estetyczne, stąd ekspozycje muzealne skupiają się na praktykach i narracjach związanych z tymi surowcami. Dlatego też odnosi się je do „idei i przekonań, ludzi, polityki i technologii, gospodarczego dobrobytu i zmiany klimatu”⁴⁵.

MUZEUM HARLEYA-DAVIDSONA

Zanim przyjrę się dwóm kategoriom eksponatów w Milwaukee związanym z technologią wewnętrznego spalania produktów ropy naftowej, a mianowicie zbiornikom paliwa i silnikom, zwrócę uwagę na istotne zmiany w postrzeganiu motocykli. Motocykle Harley-Davidson stały się ikoną amerykańskiej kultury w połowie XX wieku, niemniej ich status nie był jednoznaczny. Z jednej strony konotowały osobistą wolność, polegającą na nieograniczonym poruszaniu się nowo wybudowanymi autostradami i innymi drogami⁴⁶, z drugiej strony użytkownicy motocykli zagrażali rodzinnym wartościom kojarzonym z samochodami osobowymi⁴⁷. W latach sześćdziesiątych stereotyp motocyklisty (w tym właściciela harleya) obejmował antyspołeczne zachowania i skłonność do przemocy, sam pojazd stał się natomiast symbolem kontrkultury⁴⁸. W subkulturze motocyklowej liczyły się zarówno wiedza techniczna, jak i filozofia życia na krawędzi śmierci, gloryfikująca prędkość i odrzucająca instynkt samozachowawczy⁴⁹. Ponownie w głównym nurcie kultury motocykl znalazł się dzięki książce *Zen i sztuka obsługi motocykla* Roberta M. Pirsiga oraz kampanii marketingowej firmy Honda w latach siedemdziesiątych⁵⁰. Istotnym trendem w kulturze motocyklowej jest

44 S. LeMenager, *Living Oil...*, dz. cyt., s. 157–161. O rurociągach i oporze wobec ich budowania zob. J. Kinder, *The coming transition...*, dz. cyt., s. 21–22.

45 C. Ruud, „The oil adventure”: A timeline exhibition at the Norwegian Petroleum Museum, „Journal Nordic Museology / Nordisk Museologi” 2(26)/2019, s. 24.

46 J.E. Batsakis, *Dennis Hopper's pop art misery: revisiting the image of the American flag for 'Easy Rider's' fiftieth anniversary*, „Film Criticism” 4(43)/2019, [b.p.].

47 J. Melton, 'Immediate consciousness' and the American open road: Robert Pirsig's *Zen and the Art of Motorcycle Maintenance*, „Studies in Travel Writing” 4(17)/2013, s. 401–404. Środowiskową historię samochodu przedstawił Christopher W. Wells, zob. Ch.W. Wells, *Car Country: An Environmental History*, University of Washington Press, Seattle 2012.

48 J. Melton, 'Immediate consciousness'..., dz. cyt.

49 P.E. Willis, *Profane Culture*, Princeton University Press, Princeton 2014, s. 69–81.

50 J. Melton, 'Immediate consciousness'..., dz. cyt., s. 405.

miłość do starych motocykli, o czym można było się przekonać między innymi na wystawie *The Art of the Motorcycle* (1998) w Muzeum Guggenheima w Nowym Jorku⁵¹. Warto dodać, że poza Stanami Zjednoczonymi motocykle służą jako zwykły środek transportu⁵². Amerykańscy motocykliści chcą natomiast poznać kraj i poczuć bliskość natury (w wielu stanach nie ma obowiązku używania kasków ochronnych). Odwiedzający Park Narodowy Great Smoky Mountains w Appalacach przyjeżdżają paliwożernymi toyotami sienna i harleyami, a spaliny z rur wydechowych wzmagają efekt zamglenia dolin⁵³. Już w początkach ery masowej motoryzacji firmy samochodowe i paliwowe postawiły na „naftowy pastoralizm”, zorientowały się bowiem, że parki narodowe i inne cenne przyrodniczo tereny pozwolą na osiągnięcie wyższych zysków, niż gdyby przekształcono je w źródła energii⁵⁴.

W opisie wystawy rezygnuję z rekonstrukcji narracji historycznej o rozwoju kolejnych modeli (fot. 1), opisu społecznych praktyk właścicieli motocykli (działalności klubów i współzawodnictwa sportowego: wyścigów na drewnianym torze, podjeżdżania pod strome wzgórza i ścigania się na asfalcie), jak też indywidualizacji pojazdów produkowanych przemysłowo. W zamian skupiam się na ekspozycjach związanych z energią pochodzącą ze spalania ropy naftowej, wskazując na estetyzację technologii.

Na historycznej linii czasu umieszczono dwa podzespoły motocyklowe: zbiorniki paliwa i silniki. Te pierwsze znalazły się na ścianie baków – w rzęsiście oświetlonej gablocie wystawiono najbardziej ikoniczne modele zaprojektowane i wykonane na zamówienie od 1903 roku, gdy powstała firma (fot. 2). Ustawiono je w czterech rzędach: dwa górne pokazują lewą stronę baków, a te poniżej prawą (niektóre motocykle Harley-Davidson mają dwa zbiorniki oddzielone środkową konsolą, każdy z osobnym wlewem paliwa). Na samym dole umieszczono daty ich powstania. U góry baków lśnią chromowane korki, a od spodu widać niezaślepienie odpływy paliwa do gaźnika. Bez względu na wzór (jednolity kolor z logotypem marki lub proste układy graficzne podkreślające logotyp) wszystkie mają błyszczące wykończenie odbijające światło. Zbiornik paliwa to zwykle największa powierzchnia lakierowana klasycznego motocykla, przyciągająca wzrok i odróżniająca motocykle od siebie. Błyszczące i wyraziste kolory wpisały się w historię konsumpcjonizmu i amerykańskiej sztuki XX wieku, pomimo początkowego oporu wobec mocnych barw (w tym syntetycznych) jako przejawu braku gustu⁵⁵. Podczas wielkiego kryzysu firma Harley-Davidson nie miała środków na rozwijanie

51 S.L. Thompson, *The arts of the motorcycle: biology, culture, and aesthetics in technological choice*, „Technology and Culture” 1(41)/2000, s. 99–115. Zob. też bogato ilustrowany katalog T. Krens, *The Art of the Motorcycle*, Guggenheim Museum, New York 1998.

52 S.L. Thompson, *The Arts of the motorcycle...*, dz. cyt., s. 113. R. Fraser, *Motorcycles on the steppe: skill, social change, and new technologies in postsocialist Northern Mongolia*, „Nomadic Peoples” 2(22)/2018.

53 B.H. Welling, *Beyond doom and gloom...*, dz. cyt., s. 144.

54 J. Schuster, *Where is the oil in modernism?*, dz. cyt., s. 202.

55 R.L. Blaszczyk, *Chromophilia: the design world's passion for colour*, „Journal of Design History” 3(27)/2014; S. Eskilson, *Color and consumption*, „Design Issues” 2(18)/2002; H. Standeven, *The development of decorative glass paints in Britain and the United States c. 1910–1960*, „Journal of the American Institute for Conservation” 1(45)/2006.



Fot. 1. W narracji muzealnej duży nacisk położono na historię technologii. Pieczołowicie odrestaurowane motocykle z początku XX wieku.
Fot. 1–4 Tomasz Łysak. Opublikowano za zgodą Muzeum Harleya-Davidsona.



Fot. 2. Rzęście oświetlona ściana baków.



Fot. 3. Ściana silników ma postać linii czasu.

nowych motocykli, zamiast tego odświeżała istniejące modele, wprowadzając kontrastowe malowanie i inne zmiany wyglądu⁵⁶.

Sala silników przedstawia ewolucję jednostek napędowych, do ściany przymocowano więc silniki w kolejności produkcji (fot. 3). Do ich wnętrza możemy zajrzeć na kilka sposobów, mamy bowiem do dyspozycji cyfrowe wizualizacje, poszczególne podzespoły opatrzone technicznym opisem⁵⁷, kompletne silniki z wycięciami pozwalającymi na zajrzenie do środka oraz mechatroniczny, ożywiony rysunek techniczny motocykla z 1940 roku. Motocykl wyposażony w dwucylindrowy silnik Knucklehead umieszczono na ruchomych platformach, przesuwających się wobec siebie i odsłaniających kolejne części mechaniczne. Spalana w silniku benzyna pojawia się wyłącznie na schematach, oznaczona czerwonym kolorem w cyklu spalania, sam silnik jest zaś suchy, pozbawiony smaru i płynów eksploatacyjnych. Zbiorniki paliwa i silniki poddano estetyzacji, a umieszczenie ich na liniach czasu przypomina sukcesję gatunków w muzeum historii naturalnej. Chronologia powstania ustanawia również porządek ekspozycji w centralnej galerii muzeum, pokazującej genealogię motocykli. Podświetlona gablota ze zbiornikami przywodzi na myśl sztukę tworzenia atrakcyjnych wystaw sklepowych, rozwiniętą przez dekoratorów w czasach modernizmu⁵⁸. Taką witrynę salonu motocyklowego z 1951 roku zrekonstruowano zresztą w galerii historycznej – z neonem we wnętrzu i jaskrawymi czerwono-żółtymi reklamami na szybie. Estetyzacja postępu technologicznego współgra z filozofią marki opierającej swój marketing na nostalgii. Wystawianie suchych podzespołów rozwiązuje wiele praktycznych problemów: znika nieprzyjemny zapach benzyny i oleju silnikowego oraz zagrożenie pożarowe. Jak się wydaje, fizyczna obecność paliwa nie jest konieczna, aby odwiedzający powiązali mobilność użytkowników motocykli z amerykańską petrokulturą.

Z utrzymanymi w perfekcyjnym stanie maszynami kontrastuje zniszczony motocykl z uszkodzeniami mechanicznymi oraz korozją na powierzchniach metalowych (ramie, baku, silniku, kołach itd.). Chodzi o rozbitka po tsunami w Japonii w 2011 roku, który dryfował przez rok w kontenerze, zanim fale nie wyrzuciły go na brzeg Wyspy Grahama w Kolumbii Brytyjskiej. Producent zaproponował właścicielowi zrekonstruowanie motocykla, a gdy okazało się to ekonomicznie nieuzasadnione – wymianę na nowy. Właściciel nie skorzystał z propozycji, poprosił jednak o wystawienie wraku w Muzeum Harleya-Davidsona jako pamiątki-pomnika ofiar kataklizmu⁵⁹. W tej olbrzymiej katastrofie naturalnej zginęło ponad 15 tysięcy osób, jej skutki odczuły także rynek energii (wypadek w elektrowni jądrowej w Fukushima i czasowe zatrzymanie wszystkich elektrowni tego typu w Japonii) i środowisko (cofające się fale porwały około 20 milionów ton śmieci).

⁵⁶ Ta informacja znajduje się na ekspozycji.

⁵⁷ W ten sposób reklamowano kiedyś motocykle marki na fotografiach reklamowych, czemu poświęcono wystawę czasową (P)ART: *Photographs Revealing the Art of Mechanical Form* (Fotografie odkrywające sztukę formy mechanicznej, 16 stycznia – 17 maja 2015).

⁵⁸ S. Eskilson, *Color and consumption*, dz. cyt., s. 28.

⁵⁹ J. Billock, *The motorcycle that rode the tsunami*, „Smithsonian Magazine”, 12 września 2016, <https://www.smithsonianmag.com/travel/motorcycle-rode-tsunami-180960327/> (22 lipca 2020).



Fot. 4. Pierwszy motocykl wyprodukowany w 1903 roku.

Roczne dryfowanie i dostęp słonej wody postarzyły pojazd wizualnie o co najmniej kilka dekad, nadając mu wygląd znaleziska archeologicznego, co można traktować jako przepowiednię dotyczącą losu osobistych środków transportu na ropę naftową po wyczerpaniu się tego surowca. Korozja to typowy problem podczas jego przesyłu rurociągami i metafora stylu życia pracowników przemysłu wydobywczego⁶⁰. Każdy historyczny motocykl, bez względu na stan zachowania, można odbudować⁶¹. Tą filozofią kierowało się muzeum, przygotowując na wystawę najstarsze motocykle; wyglądają one lepiej niż tuż po ich wyprodukowaniu na początku XX wieku (fot. 4). Co więcej, pojawienie się uszkodzonego motocykla w kontekście wystawy produktów przemysłowych to objawienie się „ekologicznego nieświadomego”, sprzężenia zwrotnego między przekształcającą środowisko naturalne działalnością człowieka a siłami natury, pozbawiającymi wyroby cywilizacji ich funkcji. Fizyczna degradacja motocykla odebrała mu walory użytkowe, niemniej zaczął on migotać znaczeniami: stał się dowodem na destrukcyjną siłę natury, pomnikiem ofiar tsunami, ale i przepowiednią schyłku petrokultury.

Powyższa symulacja „czasu geologicznego” wprowadza w przestrzeń galerii perspektywę długiego trwania, które wykracza poza jednostkowe biografie. O znacznie krótszym czasie mówimy jednak w przypadku fotograficznej rejestracji stylu życia motocyklowych nomadów. Wystawa czasowa fotografii Josha Kurpiusa *Living Lost (Utracone lata*, styczeń – maj 2014 roku) reklamowana jest na stronie muzeum jako ponadczasowa, gdyż zdjęcia „wyglądają na zrobione w latach siedemdziesiątych lub współcześnie, zarówno jeśli chodzi o wygląd motocyklistów czy ich maszyn, jak i krajobrazu”⁶². Fotoreportaż z wyprawy grupy

60 J. Kerber, *Corrosive aesthetics: on the receiving end of oil and gas in 'Who by Fire'*, „Canadian Literature” 239/2020.

61 O różnych podejściach do przywracania motocykli do życia piszą Dydia DeLyser i Paul Greenstein, zob. D. DeLyser, P. Greenstein, *The devotions of restoration: materiality, enthusiasm, and making three "Indian Motorcycles" like new*, „Annals of the American Association of Geographers” 6(107)2017.

62 Zob. <https://www.harley-davidson.com/us/en/museum/explore/exhibits/living-lost-photo.html> (19 września 2020).

motocyklistów pokazuje „piękno Ameryki, lecz także piękno, które można uchwycić w chwilach odpoczynku”. Wiekowe motocykle wymagają częstych napraw, a rytm podróży wyznaczają stacje benzynowe. Witryna internetowa muzeum prezentuje obecnie tylko dwie z wystawianych fotografii, z całym projektem można się zapoznać na stronie fotografa⁶³. Zdjęcia przywołują mitologię odkrywców Dzikiego Zachodu. Motocykliści nocują w śpiworach w przypadkowych miejscach: na ławkach, opuszczonych parkingach lub na gołej ziemi przy ognisku. Motocykl posłużył też jako stelaż prowizorycznego namiotu z niebieskiej plandeki. Podróż nie ma żadnego określonego celu, a fotografie pozbawione są tytułów czy opisów. Pokazane miejsca trudno umieścić na mapie, często są to typowe elementy infrastruktury drogowej (okrągły przepust pod drogą, w którym motocykliści palą papierosy, bariery energochłonne, pociąg jadący wzdłuż drogi). Kurpius nierzadko fotografował w ruchu, pokazując członków wyprawy od tyłu, na tle ciągnącej się po horyzont drogi, lub w półzbliżeniu, gdy ich twarze smaga pęd powietrza. Innym bohaterem fotografii jest krajobraz, a to jako tło dla przejeżdżających motocyklistów, a to jako plama koloru, na której dopiero po chwili doszukujemy się niewielkiej sylwetki. Chociaż motocykliści przejeżdżają przez miasta, to bliżej im do kultury stereotypowej amerykańskiej prowincji (jedzą brudnymi od smaru rękami lub wydłubują nożem smar spod paznokci).

W reportażu Kurpiusa dostrzegamy rolę benzyny w nomadycznym trybie życia. Na kilku zdjęciach widać czerwone zbiorniki z tworzywa sztucznego przyczepione do bagażu na motocyklu. Zapas benzyny daje większą swobodę w eksplorowaniu odludnych rejonów Stanów Zjednoczonych, gdzie stacje paliw dzieli kilkaset kilometrów, o czym przypominają przydrożne znaki⁶⁴. Stacje benzynowe sfotografowano jako element tła (neon reklamowy w miasteczku, szyld z cenami, dystrybutor obok zaparkowanych motocykli). Na zdjęciu panoramicznym kilka motocykli częściowo zasłania dystrybutor. Cykl fotograficzny Kurpiusa współgra z nostalgicznym przekazem muzeum, gdyż podkreśla ponadhistoryczną więź posiadaczy harleyów, zakłada istnienie „duszy” wiekowych pojazdów mechanicznych oraz przedkłada emocjonalny stosunek do tych pojazdów nad technologiczny postęp. Dodatkowo odwołuje się do mitologii podboju, osobistej wolności i „naftowego pastoralizmu”. „Trwałość” starych motocykli można uznać za przejaw petromelancholii, tęsknoty za czasem długowiecznych silników spalinowych, nieobjętych normami emisji spalin i spalających tanią benzynę. W podróży motocyklistów sfotografowanych przez Kurpiusa nie ma racjonalnej konieczności, podróż służy samorealizacji niczym w powieściach beatników. Kultura osobistej wolności wyznawana przez kontrkulturowych buntowników w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych to obecnie jednak wyznacznik kultury

⁶³ Strona www.joshkurpius.com to portfolio fotografa, w którym przeważa dokumentacja kultury motocyklowej. Oprócz wypraw na harleyach znajdziemy tam między innymi portrety motocyklistów na zindywidualizowanych maszynach Harley-Davidson, mechaników przy pracy w warsztacie, relacje ze złotów, utrzymane w estetyce reklamowej fotografie motocykli w ruchu i zdjęcia modelek z motocyklami. W muzeum ścianej jednej z galerii pokrywają podświetlone fotografie właścicieli motocykli Harley-Davidson.

⁶⁴ Podobną zapobiegliwość zaobserwowałem w okolicy Doliny Śmierci w Kalifornii, gdzie dodatkowe, wykonane z blachy, zbiorniki paliwa przymocowane z tyłu pojazdu są częstym wyposażeniem samochodów terenowych.

neoliberalnej w ogóle, jak podkreśla Jeffrey T. Nealon w analizie amerykańskiej muzyki popularnej⁶⁵.

MOTOCYKLE, OSOBISTA WOLNOŚĆ I PRZYSPIESZENIE ANTROPOCENU

Kulturowe pozycjonowanie motocykli jako symbolu osobistej wolności zaczęło się po akceleracji antropocenu, która nastąpiła po 1945 roku⁶⁶. Co prawda w Stanach Zjednoczonych pierwsza fala masowej motoryzacji przypadła na lata dwudzieste XX wieku, jednak dopiero po drugiej wojnie światowej odwrócono negatywne skutki wielkiego kryzysu, między innymi za sprawą budowy sieci dróg stanowych i autostrad. Ujęcie historii firmy Harley-Davidson przez pryzmat petrokultury naświetla zmianę reżimu energetycznego na początku XX wieku, kiedy rowery przekształciły się w motocykle. Technologiczną bliskość pierwszych motocykli i jednośladów napędzanych siłą mięśni podkreśla otwarta w czerwcu 2018 roku wystawa czasowa *Taming the Road in Style (Pokonywanie drogi w dobrym stylu)*, z czasem oba środki transportu, zdaniem kuratorów, zaczęła dzielić techniczna przepaść. A jednak to właśnie cykliści przyczynili się do upowszechnienia motoryzacji w jej pionierskim okresie, mieli bowiem doświadczenie sportowe, organizowali zawody i opisywali je w prasie⁶⁷. Oprócz tego pod koniec XIX wieku przemysł rowerowy wprowadzał nowe technologie, a także filozofię konsumpcji opartą na „psychologicznym postarzeniu” produktów, aby sprzedawać nowe kolekcje w kolejnych latach⁶⁸. Obecnie branża motocyklowa stoi przed kolejną zmianą źródła energii: wprowadzany jest napęd elektryczny. Wobec spadku sprzedaży tradycyjnych motocykli⁶⁹ firma przygotowała w pełni elektryczny jednoślad LiveWire (2019), który ze względu na skromny zasięg i wysokie osiągi reklamowany jest jako innowacyjny pojazd miejski. Ponadto LiveWire kosztuje tyle, co samochody elektryczne, więc w najbliższym czasie nie ma szansy wyprzedzić motocykli spalinowych. Warto postawić pytanie, czym stanie się firma i jej muzeum w przyszłości, gdy skończy się ropa naftowa. Czy rozwój nowych rodzajów napędu przedłuży obecną kulturę mobilności opartą na spalaniu produktów ropopochodnych?

Analiza estetyki przedstawiania historii technologii idzie w parze z rozpoznawaniem kulturowych znaczeń nadawanych motocyklom. Motocykle, w większym stopniu niż samochody, poddano procesowi nostalgicznej mitologizacji, niezmienna „dusza” jednośladów z Milwaukee ważniejsza jest od postępu technologicznego (w porównaniu do japońskich motocykli wiele produktów firmy

65 J.T. Nealon, *I'm Not Like Everybody Else: Biopolitics, Neoliberalism, and American Popular Music*, University of Nebraska Press, Nebraska 2018.

66 I. Angus, *Facing the Anthropocene: Fossil Capitalism and the Crisis of the Earth System*, Monthly Review Press, New York 2015, s. 152–174.

67 C. Reid, *Roads Were Not Built for Cars: How Cyclists Were the First to Push for Good Roads and Became the Pioneers of Motoring*, Island Press, Washington 2015.

68 Tamże, s. 192.

69 B. Tita, *Harley-Davidson's U.S. motorcycle sales drop for fifth straight year*, „The Wall Street Journal”, 28 stycznia 2020, <https://www.wsj.com/articles/harley-davidson-reports-weaker-motorcycle-sales-in-u-s-11580215262> (19 września 2020).

Harley-Davidson sprawia wrażenie przestarzałych⁷⁰). Cykl fotografii Kurpiusa, pomimo gloryfikacji stylu życia odrzucającego ostentacyjną konsumpcję, przyczynia się do budowania legendy wykorzystywanej komercyjnie. Harleyom nadano status kultowych, gdy praktyczne (i paliwożerne) samochody osobowe stały się koniecznością w ukształtowanym przez autostrady powojennym krajobrazie amerykańskich przedmieść. Dla wielu motocyklistów harley jest kolejnym pojazdem, obok samochodu. Tym samym uczestniczą oni tak w kulturze automobilności⁷¹, jak i w indywidualistycznym kulcie wolności przemieszczania się motocyklem. Paradoksalnie puste drogi na fotografiach Kurpiusa przywodzą na myśl kryzys naftowy z 1973 roku, który dotknął kraje najbardziej rozwinięte, a w efekcie przyczynił się do zmiany podejścia do produkcji samochodów. Zarówno na opisywanych fotografiach, jak i w muzeum benzyna nie pojawia się inaczej niż jako jej reprezentacje: diagramy silników, zbiorniki paliwa, dys-trybutory, dodatkowe kanistry. Niemniej sukces silników z wewnętrznym spalaniem polegał na łatwym dostępie do paliwa i bogatej infrastruktury serwisowej oraz pokryciu kraju gęstą siecią dróg. Z punktu widzenia badania kultury przy użyciu narzędzi humanistyki energii kulturowe znaczenia nadawane motocyklom są nie mniej ważne od historii technologii. Mimo że obecnie popularność tradycyjnych motocykli się zmniejsza, bo zmieniło się między innymi zapatrywanie na samorealizację, możliwą dzięki mediom cyfrowym, ekspozycje w Milwaukee podtrzymują nostalgiczny obraz osobistej wolności opartej na nieograniczonym dostępie do ropy naftowej. Stylistyka retro oraz nostalgiczny scenariusz muzeum to obraz kultury motocyklowej wpatrzony we własną, niezbyt odległą przeszłość.

BIBLIOGRAFIA

- Clark, Nigel, Kathryn Yusoff. „Combustion and society: a fire-centred history of energy use”. *Theory, Culture and Society* 31, 5 (2014).
- DeLyser, Dydia, Paul Greenstein. „The devotions of restoration: materiality, enthusiasm, and making three ‘Indian Motocycles’ like new”. *Annals of the American Association of Geographers* 107, 6 (2017).
- Gordon, Jon. *Unsustainable Oil: Facts, Counterfactuals, and Fictions*. Edmonton: The University of Alberta Press, 2015.
- Jones, Gareth W. *Energy, the Great Driver: Seven Revolutions and the Challenges of Climate Change*. Cardiff: University of Wales Press, 2019.
- Jørgensen, Finn A. Dolly Jørgensen. „The Anthropocene as a history of technology: Welcome to the Anthropocene: The Earth in Our Hands, Deutsches Museum, Munich”. *Technology and Culture* 57, 1 (2016).
- LeMenager, Stephanie. *Living Oil: Petroleum Culture in the American Century*. Oxford: Oxford University Press, 2014.

⁷⁰ Dla porządku należy dodać, że nawet firmy sprzedające jednoślady o bardzo futurystycznym wyglądzie mają w ofercie modele o klasycznej stylizacji, przypominające estetykę retro Harleya-Davidsona lub będące nawiązaniem do historycznych motocykli danego producenta.

⁷¹ T. Edensor, *Automobility and national identity: representation, geography and driving practice*, „Theory, Culture and Society” 4–5(21)/2004.

- McNeill, John R. *The Great Acceleration: An Environmental History of the Anthropocene Since 1945*. Cambridge MA: Harvard University Press, 2014.
- Szeman, Imre. „Conjectures on world energy literature: or, what is petroculture?”. *Journal of Postcolonial Writing* 53, 3 (2017).
- Szeman, Imre. „How to know about oil: energy epistemologies and political futures”. *Journal of Canadian Studies* 47, 3 (2013).
- Urry, John. „The problem of energy”. *Theory, Culture and Society* 31, 5 (2014).
- Vaughan, Hunter. *Hollywood's Dirtiest Secret: The Hidden Environmental Costs of the Movies*. New York: Columbia University Press, 2019.
- Welling, Bart H. „Beyond doom and gloom in petroaesthetics: facing oil, making energy matter”. *Media Tropes* 7, 2 (2020).
- Wells, Christopher W. *Car Country: An Environmental History*. Seattle: University of Washington Press, 2012.
- Wodak, Josh. „The arts of energy: between hoping for the stars and despairing in the detritus”. *Humanities* 5, 38 (2016).

Data wpłynięcia: 19 września 2020 r. Data zatwierdzenia do druku: 18 listopada 2020 r.

PETROCULTURE AND PETROMELANCHOLIA: THE HARLEY-DAVIDSON MUSEUM IN MILWAUKEE

Culture researchers have recently highlighted the link between the combustion of petroleum products and individual freedom, one of the premises of Western world. This observation has contributed to the emergence of two research areas, petroculture and (more broadly) energy humanities. They study how a given energy regime can influence the forms of culture, the origin and development of species, and the philosophical approach to an individual in the world. One of modern history mechanisms has been identified as petromelancholia, a nostalgia for the times of easy access to cheap crude oil. These ideas offer a starting point for an analysis of the exhibition at the Harley-Davidson Museum in Milwaukee. While tapping into individual freedom and technological nostalgia in the narrative layer, the exhibition does not feature petrol as a substance. Instead it is communicated only as a technological and media content: fuel tanks painted in bright colours, a gallery of engines, conventionalised diagrams. The dependence of individual freedom on access to petrol can be seen in Josh Kurpius's photographs of American motorcycle nomads. It is a shift towards the past inspired by Harley-Davidson's marketing strategy; however, it also reveals the compensatory role of nostalgia in the face of climate catastrophe.

SŁOWA KLUCZOWE: petrokultura, petromelancholia, motocykle, Harley-Davidson, antropocen

KEY WORDS: petroculture, petromelancholia, motorcycles, Harley-Davidson, Anthropocene