



Recenzja publikacji: Wojciech Tomasiak, *Szalony bieg. Kolej i ciemna nowoczesność*, Warszawa: Instytut Badań Literackich 2015, ISBN 978-83-64703-42-3

Zrecenzował(a): Dr. Macin Jarząbek
Redakcja naukowa: Dr. Jan Musekamp
Data publikacji: 10.04.2018
DOI: 10.11584/opus4-821

O kolei pisać można na wiele sposobów, a ten, w jaki czyni to Wojciech Tomasiak, bydgoski historyk literatury i kulturoznawca, jest jednym z ciekawszych. Śledzenie nieoczywistych związków między kulturą a koleją służy temu, by coś ważnego powiedzieć nie tylko o pociągach, ale przede wszystkim o ludzkich doświadczeniach, wyobrażeniach, marzeniach i lękach. „Szalony bieg”, najnowsza z „kolejowych” książek Tomasiaka to zbiór pięciu esejów „o europejskiej kulturze końca XIX wieku i polskim w niej udziale”. I choć to nietatwe zadanie, to autorowi udaje się powiedzieć na ten temat coś odkrywczego.

Wojciech Tomasiak jest kierownikiem Katedry Kultury Współczesnej w Instytucie Filologii Polskiej i Kulturoznawstwa Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy. Jego dorobek podzielić można zasadniczo na dwa obszary – dotyczący socrealizmu i dotyczący kolei. Jest on m.in. autorem krytycznej monografii powieści tendencyjnej [1] oraz współautorem słownika realizmu socjalistycznego [2]. Jednocześnie recenzowana tu praca jest już jego czwartą zwartą publikacją dotyczącą tego, co nazwalibyśmy kulturową historią kolei (jak sam pisze: „nazwa ta [tj. kulturowa historia kolei – M.J.] jest – jak każda inna – dobra i zła, zarazem fortunna i obciążona poważnym defektem” (s. 276) – począwszy chyba od najgłośniejszej i niedawno wznowionej pracy „Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej” [3]. Najnowsze dzieło Tomasiaka stanowi właściwie ciąg dalszy książki „Inna droga. Romantycy a kolej” [4] – tamta opisuje reakcję kultury romantycznej na dopiero co rodzącą się kolej; „Szalony bieg” zaś traktuje o okresie późniejszym – ostatnich dekadach „długiego wieku XIX”, gdy apogeum kolejowego rozwoju spleta się z narastaniem przecucia nadchodzącej katastrofy.

Poza owym wspólnym dla całej książki motywem przewodnim – związkiem między technologią a „ciemną nowoczesnością” – każda z części dzieła traktuje o czymś innym. W eseju „Dworzec Gołuchowskiego (i inne atrakcje). Jeszcze o tym, skąd się wzięło kino” mowa jest o znaczeniu ciemności i oświelenia w kulturze drugiej połowy XIX w.; „Pocałunek w tunelu. O trzech heterotopich nowoczesności” wskazuje na tunel, salę kinową i pociąg – trzy miejsca rodzące tyleż obawy, ile fascynację; „O produktywności katastrofy. Monte Carlo 10 marca 1886 roku” to wnikliwa analiza brytyjskiej, francuskiej i polskiej recepcji głośnej swego czasu katastrofy kolejowej; z kolei tytułowy „Szalony bieg... Melodramat jako gatunek kolejowy” rozwija tezę o ścisłym związku między wyobrażeniami kolejowych katastrof a popularnością dzieł o miłości, sensacyjnej fabule i nieszczęśliwym zakończeniu; wreszcie „Zamach na Świnicę. O kolei, której nie było, i o problemie, który pozostał” to studium dyskusji o „industrializacji obcowania z naturą” (*Grossbetrieb des Naturgenusses* używając pojęcia Georga Simmela). Dodatkowo, każdy z esejów jest wielowątkowy, a autor nierzadko porzuca główny temat na rzecz dłuższych dygresji, by dopiero pod koniec tekstu do niego wrócić. Całość poprzedza kilkunastostronicowe wprowadzenie, które pozbawione jest pobocznych wątków i być może właśnie dzięki temu jest bardzo jasnym (nomen omen) studium znaczenia (jak pisze Tomasiak – „produktywności”) katastrof dla kultury nowoczesnej. „Nowoczesność i katastrofy tworzą układ wzajemnej zależności”, a „cały kulturowy wiek XIX rozwijał się jako pochodna wniosków wyciąganych z kataklizmów i katastrof technologicznych” (s. 9) – to teza z Wprowadzenia, którą odnosi się także do rozdziałów i można uznać ją za główną myśl całej książki.

Poza nią poszczególne rozdziały łączy nie tyle tematyka, co źródłowa wnikliwość oraz zastosowana przy ich tworzeniu metoda. Jeśli chodzi o tę pierwszą, to we wszystkich pracach Wojciecha Tomasiaka widać skrupulatność i erudycję w docieraniu do źródeł: mniej znanych (a czasem zupełnie zapomnianych) utworów literackich, artykułów prasowych (tu używanych szczególnie chętnie), opracowań technicznych czy dokumentów urzędowych. Taki dobór materiałów dalece wykracza poza poletko literaturoznawcze i stanowi przykład dobrze pojętego kulturoznawstwa czy historii kulturowej właśnie, które potrafi w jednym eseju z powodzeniem łączyć opowiadanie Bolesława Prusa z tekstem przewodnika, relacją prasową, opracowaniem geologicznym i urzędowym rozporządzeniem. Każdy tekst w tej książce daje dowód dużej pracowitości jej autora.

Dla pisarstwa Tomasika najbardziej charakterystyczna jest jednak druga z wymienionych tu kwestii – metoda konstruowania tekstów. Wybrany główny problem eseju umieszczany jest z początku w szerokim teoretycznym i kulturowym kontekście. Autor chętnie sięga np. po książki historyka kulturowego Wolfganga Schivelbuscha (autora m.in. „Geschichte der Eisenbahnreise”), Michaela Foucaulta (i jego koncepcji heterotopii) czy kulturoznawcze prace na temat katastrof. Potem następuje niespieszne i z reguły dosyć dokładnie rozwinięcie poszczególnych wątków problemu, w którym bydgoski polonista często skupia uwagę czytelnika na drobiazgowo analizowanych nieistotnych pozornie detalach, np. użyciu słów w analizowanych tekstach lub jakimś technologicznym czy społecznym kontekście (jak w świetnym fragmencie wyjaśniającym różne czasy, obowiązujące na kolei w XIX wieku, s. 25-29). Dopiero pod koniec wszystkie te wątki splatają się ze sobą przy formułowaniu nie zawsze oczywistych wniosków. Wszystko to napisane polszczyzną wysokiej próby. Zaś na końcu każdego rozdziału – podobnie jak w „Innej drodze” – przedrukowane są utwory, które były przedmiotem analizy: wiersze, felietony, krótkie opowiadania czy fragmenty większych powieści. W wielu wypadkach ukazują się one drukiem po raz pierwszy od z górą stu lat. W ten sposób Tomasik – nomen omen – wydobywa je z cienia zapomnienia.

Warte podkreślenia jest również to, że w perspektywie autora wszystkie niemal technologiczno-cywilizacyjne innowacje XIX w. (kolej, kino i inne „maszyny widzenia”, telefon, samochód itp.) w podobny, choć złożony sposób odciskają swe piętno na ówczesnej kulturze i są w niej reprezentowane. Łęki związane z samochodem wyrażane są za pomocą niemal tych samych schematów, co pół wieku wcześniej obawy przed koleją; przejazd pociągiem przez ciemny tunel i ciemna kinowa sala budzą te same skojarzenia itp. Kultura XIX-wiecznej Europy „recyklinguje” więc te same wyobrażenia i z powodzeniem przykłada je do kolejnych nowych społecznych kontekstów.

Jeśli wywód poszczególnych esejów bywa złożony i przez to zawily, to ich tezy podawane są dosyć jednoznacznie i autorytatywnie, nawet jeśli brzmią czasem nieco na wyrost; np. „Na przełomie XIX i XX wieku dowcip o przygodzie podczas przejazdu przez tunel budował niewątpliwie polską wspólnotę i utwierdzał naszą przynależność do wspólnoty większej, zagarniającej cały świat zachodni” (s. 95-96). W takich przypadkach cisnęło mi się na usta: „a właściwie skąd to wiemy?” i „czy naprawdę ktoś opowiadający dowcip tak to widział?”. Na takie pytania trudno oczywiście w perspektywie historii kulturowej jednoznacznie odpowiedzieć. Pozostaje więc jedynie uznanie takich tez za interpretacje odautorskie, których obecności w opisywanym świecie nie możemy być pewni. Także pojęcie „cały świat zachodni” w tym przypadku jest problematyczne. Przemiany mentalnościowe, interpretowane przez Tomasika jako przynależne „Zachodowi”, zachodziły bowiem wszędzie tam, gdzie pojawiały się (i pojawiają) nowe technologie, a XIX-wieczny globalny obieg informacji sprawiał, że kulturowe reakcje na technologię szybko mogły pojawiać się w zupełnie różnych kontekstach.

Rozwijając inną wątpliwość wobec metody i tez prac Wojciecha Tomasika, którą podniósł niedawno Waclaw Forajter w swojej recenzji całego cyklu kolejowego bydgoskiego kulturoznawcy [5], warto zapytać, o czyjej kulturze i czyich wyobrażeniach mowa w „Szalonym biegu”? Będzie truizmem powiedzieć, że XIX-wieczny świat wyobrażeń ludowych funkcjonował inaczej i we względnej autonomii wobec kultury warstw średnich i wyższych, do której należała literatura piękna, przewodniki i większość prasy. Jednak wraz z postępem nowoczesności granica ta stawała się coraz to mniej szczelna, a robotnicy czy chłopcy – odbiorcami, a nie tylko biernym elementem kulturowego przekazu. Uchwycenie takiej „oddolnej” perspektywy rozumienia „ciemnej nowoczesności”, w książce Tomasika jest nieobecne, a kultura miejskich warstw średnich jest w domyśle uznawana za kulturę *tout court*. Siłę tego zarzutu należy od razu osłabić – nie umniejsza to wcale wagi pracy, a oddolna kulturowa historia kolei wymagałaby nie tylko innej zupełnie perspektywy, ale też innych i trudniejszych do odnalezienia źródeł.

Uwagi te nie zmieniają jednak mojej bardzo pozytywnej oceny: Wojciech Tomasik napisał książkę przemyślaną, erudycyjną i inspirującą. I choć mówi ona o historii, to rozważania o związku między technologią a kulturą oraz nowoczesnością a zniszczeniem brzmią nad wyraz współcześnie, czasem wręcz niepokojąco aktualnie. Choćby z tego powodu warto sięgnąć po „Szalony bieg”, by umieć w kulturze dosłyszeć zawczasu echa nadchodzących katastrof.

[1] Wojciech Tomasik, Polska powieść tendencyjna 1949-1955. Problemy perswazji literackiej, Wrocław 1988;

[2] Słownik realizmu socjalistycznego, red. Zdzisław Łapiński, Wojciech Tomasik, Kraków 2004;

[3] Wojciech Tomasik: Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej. Wrocław 2007; wyd. 2: Toruń 2015;

[4] Inna droga. Romantycy a kolej. Warszawa 2012; Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe. Warszawa 2014;

[5] Waclaw Forajter, „Bardzo długi skład”: o książkach kolejowych Wojciecha Tomasika. Rec.: Wojciech Tomasik: Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej. Wrocław 2007; wyd. 2: Toruń 2015; Inna droga. Romantycy a kolej. Warszawa 2012; Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe. Warszawa 2014; Szalony bieg. Kolej i ciemna nowoczesność. Warszawa 2015, „Pamiętnik Literacki”, t. 108 (2017), nr 4, s. 229-235.