

Jerzy Stachowicz
Instytut Kultury Polskiej
Uniwersytet Warszawski

Futuryzacja Polski w literaturze fantastycznonaukowej. Społeczeństwo lotniczych cyborgów

Lotnik był jednym z głównych bohaterów literatury fantastycznonaukowej i przygodowej okresu międzywojennego, a samolot (czy szerzej, maszyna latająca) był jednocześnie maszyną teraźniejszości (mającą pokazywać, że Polska jest w awangardzie technologicznej nowoczesnego świata), jak i maszyną przyszłości wyobrażonej. „Pisarze włączali więc w fabułę różnorakie nowości z zakresu nauki i techniki, największym powodzeniem cieszył się jednak temat lotniczy”¹ – zauważał Antoni Smuszkiewicz. Wszechobecność maszyn latających miała cechować kolejny stopień rozwoju nowoczesnego państwa. Prywatne helikoptery i samoloty miały zastąpić samochody. Warszawa przyszłości w powieści Stefana Barszczewskiego „Czandu” (1925) to modernistyczne miasto pełne niewysokich budynków z płaskimi dachami ułatwiającymi lądowanie prywatnym statkom powietrznym.

Awiacyjny charakter miała nawet alternatywna wizja odzyskania niepodległości w innej książce tego autora. W *Jak być mogło* (1926) inżynier Zdzisław Żarski konstruuje w przydomowej pracowni elektryczny helikopter rozwijający prędkość 200 kilometrów na godzinę. W kulminacyjnej scenie „Polonia” wraz z eskadrą podobnych helikopterów dokonuje dywanowego nalotu na Berlin i dosłownie grzebie pod gruzami stary porządek świata.

Innym bardzo popularnym literackim lotnikiem był Andrzej Lot bohater dwóch powieści fantastycznonaukowych Kazimierza Andrzeja Czyżowskiego *Szalony lotnik* (1925) i *Napowietrzni ludzie* (1929). Lot jest genialnym pilotem-inżynierem, który ratuje ludzkość przed kataklizmem (rozpada się skorupa ziemską) przesiedlając ludzkość do tytułowych „napowietrznych miast. Lot w uznaniu zasług otrzymuje tytuł (sic!) Naczelnika Ziemi. Czyżowski stworzył również postać lotnika-dziecka w powieści *Maciek I król powietrza* (1924). Pilotem-inżynierem jest również Jan Dersław bohater dwóch powieści Bolesława Żarnowieckiego *Rok 1974* oraz *Rok 1975* (1927).

¹ A. Smuszkiewicz, *Zaczarowana gra. Zarys dziejów polskiej fantastyki naukowej*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1982, s. 169.

Piloci-wynalazcy byli nie tylko bohaterami literatury fantastyczno-przygodowej, ale tworzyli również oficjalną, państwową „przyszłość wyobrażoną”, a nawet „wyobrażoną teraźniejszość”, w której Polska jest (prawie)mocarstwem. Orliński, Żwirko i Wigura byli bohaterami masowej wyobraźni, żywymi dowodami na to, że przyszłość przyleci na skrzydłach samolotów, „symbolami tężyzny i dzielności naszej rasy”, „polskimi orłami”².

W kształtowaniu wizji Polski jako centrum awiacji dużą rolę odgrywała też powołana w 1923 roku paramilitarna Liga Obrony Powietrznej Państwa (od 1928 Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej). Obok Ligi Morskiej i Kolonialnej była najliczniejszą organizacją mającą *de facto* kreować mocarstwowy i nowoczesny wizerunek Polski i kształtować Polaków przyszłości.

Literatura fantastyczno-przygodowa, zwłaszcza ta młodzieżowa bywała zresztą mocno zaangażowana w tę państwową działalność. *Maciek I-szy król powietrza* został wydany nakładem LOPP, a powieści Żarnowieckiego ukazały się nakładem Drukarni Ministerstwa Spraw Wojskowych. Nazwisko autora *Roku 1974* było pseudonimem pułkownika Bolesława Umiastowskiego, późniejszego szefa Biura Propagandy przy Sztabie Naczelnego Wodza.

Lotnicza Polska wyobrażona w pewnym sensie opierała się na koncepcji „natychmiastowej, głębokiej, do kożeńi sięgającej, zasadniczej i trwałej futurystycznej życia”³ i społeczeństwa, pomysłu, który mógł być może pojawić się jedynie w kraju technologicznie zacofanym i peryferyjnym. Podobne podejście powraca do dziś np. w narodowym projekcie zelektryfikowania motoryzacji, zbudowaniu drugiej Japonii itp. To pomysł „futurystyczny”, zakładający rewolucyjne przeskoczenie do technologicznej awangardy, odcięcie bagażu przeszłości. Futuryzm sam w sobie jest przecież ruchem peryferyjnym. Zwracali na to uwagę zarówno badacze, jak i sami futuryści. Aby w centrum rewolucyjnej sztuki postawić maszynę i nowego człowieka, trzeba bowiem samemu znaleźć się na peryferiach⁴. Dlatego, nieco

² Patrz: „Przegląd sportowy”, 1926, nr 39 (280), s. 1; J. Konieczny, T. Malinowski, *Mała encyklopedia lotników polskich*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1983, s. 198.

³ Bruno Jasiński *DO NARODU POLSKIEGO MAÑIFEST w sprawie natychmiastowej futurystycznej życia*, w: *Antologia polskiego futurystycznego i nowej sztuki*, red. Zbigniew Jaroński, Helena Zaworowska, Wrocław, 1978, s. 15.

⁴ Tomasz Majewski, Agnieszka Rejniak-Majewska, Wiktor Marzec, *Migracje intelektualne: paradygmaty teorii i materializm biograficzny*, w: *Migracje modernizmu*, red. Tomasz Majewski, Agnieszka Rejniak-Majewska, Wiktor Marzec, Warszawa 2014, s.8.

żartobliwie, można widzieć w kreacji lotnika na Polaka przyszłości realizację kilku założeń futuryzmu w wersji polskiej.

Doświadczenie podróży lotniczej, latania, było przecież bardzo istotne dla samych futurystów. Tytus Czyżewski widział podróż samolotem jako emocję „na wskroś współczesną, jakiej nie doznaje ani wojażer wlokący się po ziemi nudnym ekspresem, ani płynący pasażerskim parowcem”⁵. Lot samolotem, nawet dla pasażera, był niczym przejście do następnej fazy rozwoju homo sapiens – technologicznym rytem przejścia zmieniającym raz na zawsze perspektywę, z której patrzy się na siebie i na świat, wręcz warunkującą bycie twórcą awangardowym nowym człowiekiem - nie ma nowocześniejszej i bardziej zrywającej z przeszłością maszyny niż samolot.

Gest zerwania z ziemią jest bardzo rewolucyjny, wywrotowy, bo doświadczenie jest nieporównywalne do wcześniejszych praktyk transportowych. Najbardziej nie-ludzkie, - nie ma nowocześniejszej i bardziej zrywającej z przeszłością maszyny niż samolot.

Samolot i lotnik wpisują się również w koncepcję relacji człowiek-maszyna wyłożoną w bilansie futuryzmu polskiego Brunona Jasińskiego. Poeta podkreślał zacofanie i peryferyjność z jakimi musieliśmy się zmagać na ziemiach polskich: „Przed na wskroś romantyczną psychiką polską wyrosło całe morze nowych przedmiotowych form cywilizacji, w wytwarzaniu których nie brała bezpośredniego czynnego udziału. Z formami tymi zaczynała ona wchodzić w pewien stosunek. Należało niezwłocznie samej wytworzyć formy, które pozwoliłyby jej przyjąć spadek cywilizacji maszynowej nie jako martwy bagaż, lecz jako własny wytwór wewnętrzny”⁶. Przed takim wyzwaniem stanęła nie tylko sztuka awangardowa, ale cały kraj, który musiał określić się na nowo.

Z racji położenia geograficznego i romantycznej spuścizny polska relacja z maszyną musi być swoista. Taką propozycję chciał dać Jasiński. Odrzucał koncepcję relacji-maszyna człowiek futuryzmu włoskiego jako zbyt erotyzującą i ubóstwiającą technikę.⁷ Nie przyjął też propozycji radzieckiej, bo jego zdaniem „futuryzm rosyjski ujmował maszynę jako produkt i sługę człowieka”. Futuryzm polski musi wykonać ruch dialektyczny wobec włoskiego i rosyjskiego – przedstawiając koncepcję trzecią, oryginalną, nie będącą jedynie naśladowaniem „oryginalnych” koncepcji futurystycznych przez polskich epigonów.

⁵ Tytus Czyżewski, *List z Paryża*, „Zwrotnica” 1922, nr 3.

⁶ Bruno Jasiński *FUTURYZM POLSKI (bilans)*, w: *Antologia polskiego futuryzmu i nowej sztuki*, red. Zbigniew Jarosiński, Helena Zaworowska, Wrocław, 1978, s.60.

⁷ Tamże.

„Maszyna nie jest produktem człowieka - jest Jego nadbudową, jego nowym organem, niezbędnym mu na obecnym szczeblu rozwoju. Stosunek człowieka do maszyny jest stosunkiem organizmu do swego nowego organu. Jest ona niewolnikiem człowieka o tyle tylko, o ile niewolnikiem jego jest jego własna ręka, podlegająca rozkazom jednej i tej samej centrali mózgowej. Pozbawienie tak jednej, jak i drugiej przyprawiłoby człowieka współczesnego o kalectwo”⁸.

Wizja Jasińskiego jest McLuhanowska i cyborgiczna – powyższy opis mógłby się odnosić do figury cyborga, tak charakterystycznej dla SF, zwłaszcza w czasach późniejszych np. w cyberpunku. Jeśli mamy szukać pełnej realizacji takiej cyborgicznej relacji człowiek-maszyna, to możemy ją odnaleźć w ówczesnym lotnictwie (podobnie jak w motoryzacji, ale jak już wspomniałem, motoryzacja jest zbyt „przyziemna”). Pilot i powietrzny statek są w tej relacji utożsamieni, tworzą jedność o nadzwyczajnej nadludzkiej sile, a samolot w przeciwieństwie choćby do balonu jest w samej swej idei bardzo cyborgiczny. Pilot poprzez dźwignie i cięgła był, które obsługiwał rękami i nogami był bardzo cieleśnie złączony z maszyną.

Samolot i jego pilot są supernowocześni, ale jednocześnie, co nie jest typowe dla nowoczesnej techniki wpisują się w schematy romantyczne. Na niezwykłą popularność lotnika w polskiej narracji o potędze można spojrzeć z różnych perspektyw. Jednej z nich dostarcza właśnie Umiastowski. Lotnik to idealny bohater odrodzonej Polski – łączy ze sobą nowoczesną technologię i romantyczny mit samotnego bohatera. Roman Umiastowski wydając zbiory beletryzowanych relacji z pól bitewnych I wojny światowej podkreślał masowość wojny, jej technologizację i odpodmiotowanie żołnierza.

Według Umiastowskiego jedynym typem nowoczesnego żołnierza, który dobrze wpisywał się w tradycję honorowej walki i jednostkowego bohaterstwa, był lotnik: „Na polach wielkiej wojny znalazła się również arena i dla żołnierzy walczących w pojedynkę czy też samowtór i że na tej arenie niektórzy z nich zdobyli sławę, stali się kochankami tłumów”⁹. Połączenie futuryzacji i tradycji najlepiej uosabiał Orliński – kawalerzysta, który przesiadł się z konia do samolotu. A ponieważ walczeźny lotnik był w wersji popkulturowej jednocześnie wykształconym inżynierem-wynalazcą to w figurze nowego podobłocznego Polaka zawiera się również bohater pozytywistyczny.

⁸ Tamże.

⁹ Roman Umiastowski, *Ludzie przestworza*, Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa 1930, s. XIV.

W dodatku pozwala samolot pozwalał dosłownie przeskoczyć infrastrukturalne przeszkody – nie potrzebuje autostrad. Samochód na słabych drogach nie może być demonem szybkości. Samolot i jego pilot mogą lądować na łąkach i polnych drogach.

Sama polska literatura fantastycznonaukowa dwudziestolecie międzywojennego w swej formie bywała zwykle „zacošana” bardziej pozytywistyczna i młodopolska niż futurystyczna, ale futurystyczna była jej funkcja. Science Fiction na całym świecie stało się „sztuką” rewolucyjną, wywrotową – mocno wpływającą na świat i ten świat przemieniającą. Fantastyka nie antycypuje przyszłości, nie przewiduje tego, co będzie, lecz wytwarza „przyszłości wyobrażone”. Od końca XIX-wieku możemy znaleźć wielu wynalazców i popularyzatorów technik, ideologii itp., którzy tworzyli pod wpływem literatury SF jako swoistego przewodnika po przyszłości.