

Prof. dr hab. Wojciech Tomasiak

Katedra Kultury Współczesnej

Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr Piotra Kubkowskiego: „Sprężystości”.

Warszawskie Towarzystwo Cyklistów w perspektywie historii kultury (1895-1905)

Pracę pana mgr Piotra Kubkowskiego łączy dziś z doktoratem tylko forma upublicznienia, czyli wydruk komputerowy, przygotowany w zgodzie z procedurą w kilku egzemplarzach, z których dwa trafiły do osób opiniujących. Poziom pracy każe mi ją jednak potraktować jako pełnokrwistą robotę naukową i już teraz sformułować ocenę: uważam rzecz za wybitną. Podkreślę z całą mocą – wybitną nie na tle rozpraw doktorskich (bo tę konkurencję pan mgr Kubkowski zdecydowanie przerasta), a w skali robót humanistycznych *tout court*; „*Sprężystości*” to po prostu świetnie napisana i gotowa książka, która – gdy się ukaże – przyniesie młodemu autorowi renomę i zasłużoną satysfakcję. Odwracając porządek omówienia recenzyjnego, tzn. formułując na samym początku ocenę, chcę dać wyraz temu, jak głębokim i zajmującym przeżyciem stała się dla mnie lektura „*Sprężystych*”. Wyrazem czytelniczego entuzjazmu niech będzie także tempo – mojego czytania i pisanego. Od pracy pana mgr Kubkowskiego nie mogłem się oderwać, zaś zaraz po przeczytaniu czułem potrzebę, by swoim zachwytem nadać trwałą postać. Z pewnością wychodzę już z kolein recenzenckich, ale – świadomy tego „wykolejenia” – chcę jeszcze na wstępie doktorantowi i jego promotorowi najserdeczniej pogratulować ich wspólnego osiągnięcia.

Wydaje mi się, że potrafię wskazać przynajmniej kilka cech pracy, w których moja entuzjastyczna ocena znajdzie przekonujące uwierzytelnienie. Zacznę od objętości i składowych doktoratu. Forma wydruku komputerowego daje całość liczącą 413 stron liczbowanych i kilkanaście nieliczbowanych, gdzie zamieszczone zostały ilustracje. Objętość na ogół nie jest atutem rozpraw na stopnie, nader często stanowi ich wadę, bo w lekturze czuje się wyraźnie, iż autor – nie mając wiele do powiedzenia – usiłuje długością wywodów zamarkować ich głębię. W „*Sprężystych*” ponad czterysta stron oznacza po prostu bogactwo i intelektualną hojność doktoranta. Podam tylko trzy przykłady obdarowywania czytelnika, trzy autorskie gesty, za którymi najwyraźniej widać intelektualną szczodrość. Pierwszy to bibliografia, która uporządkowana została według kolejności rozdziałów i stała się przez to użyteczniejsza w lekturze, bo wierniej odwzorowuje zaplecze tekstowe poszczególnych

części. Drugim przykładem tego, że objętość w „*Sprężystych*” wzbogaca wrażenia czytelnicze, jest zestawienie zbiorcze opracowań, gdzie czytelnik znajdzie grubo ponad trzysta pozycji konwencjonalnych (archiwaliów, papierowych książek i artykułów), napisanych w kilku językach, a na dodatek – spis kilkunastu wykorzystywanych stron internetowych, kilkunastu jednostek filmografii i audiografii, a w końcu listę tekstów, z których autor zdążył skorzystać jeszcze przed ich upublicznieniem (wydrukowaniem). Być może redakcja w wydawnictwie podejmie jakieś negocjacje na temat skrócenia bibliografii (i rezygnacji przez autora z podawania opracowań do każdego rozdziału), wydaje mi się wszakże, iż pomysł, by dokumentację lekturową pokazywać dla kolejnych porcji (decydując się na nieuniknione powtórzenia), daje czytelnikowi rękojmię tego, iż wywód pana mgr Kubkowskiego w każdym swoim fragmencie ciągnie soki z bardzo żyznej gleby myślowej. Trzeci przykład, o którym wspomniałem, to przypisy. Jest ich bardzo dużo, są niekiedy mocno rozbudowane, ale wszystkie one wymownie dowodzę, iż figury z pierwszego planu rozprawy (z jej tekstu głównego) błyszczą dzięki znakomitemu wsparciu ze strony elementów z drugiego planu. By doprecyzować główną funkcję takich przypisów, powiem, że podporządkowane są one gatunkowi wypowiedzi, który nasuwał mi się wielokrotnie w lekturze, a do którego pan mgr Kubkowski czyni najwyraźniej świadome nawiązania. Chodzi o poemat dygresyjny.

Poetykę poematu dygresyjnego (w stylizacyjnym – rzecz jasna – ukonkretnieniu) zapowiada już *Spis treści*. Zauważam w nim kilka ciekawych tendencji. Po pierwsze: ekspresyjność, którą można traktować jako uwyrażnianie relacji nadawczo-odbiorczej i zabieganie o skupienie uwagi czytającego. To zadanie powierza mgr Kubkowski konstrukcjom pytajnym, tytułom-cytatom oraz rozmaitym grom słownym, które odbierać tu trzeba jako wzmożony nacisk na funkcję fatyczną. W formułach tytułowych, do których przyzwyczały nas wypowiedzi naukowe, panuje zazwyczaj dostojna nuda, u pana mgr Kubkowskiego widać natomiast, iż wie, czym może być zgrabnie złożony tytuł i jak wiele różnych sensów pozwala on wносить do tytułowanego fragmentu. Jest w tytułach „*Sprężystych*” trochę z języka epoki, są – jak powiedziałem – gry słowne („*Wo-kół praktyk*”, „*W koło-wrocie spojrzeń*”), ale przede wszystkim jest tych tytułów dużo, co oznacza, iż autor nieustannie zabiega o to, by sterować recepcją, by czytający o nim nie zapomniał, by słyszał stale donośne i zdecydowane „ja”. Jak powiedziałem, pan mgr Kubkowski stylizuje swą rozprawę na poemat dygresyjny i robi to niewątpliwie bardzo świadomie. Doskonałym potwierdzeniem tego są... „dygresje”, czyli tak właśnie tytułowane cząstki tekstu głównego

(rozdziałów), gdzie autor zatrzymuje się na jakimś drobiazgu problemowym, zbacza w jego kierunku, a po podróży na bocznym torze wraca na główny szlak narracji. „Dygresje” nie są odnotowane w spisie treści, a to wprowadza kolejny czynnik, który służy zaciekawieniu i uobecnieniu relacji nadawczo-odbiorczej. Można go po prostu nazwać lekturową niespodzianką.

Całość rozpoczyna się też niespodzianką. Oto po tytule *Wprowadzenie* pojawia się (nieodnotowany w spisie treści) tytuł inicjalnej części, która brzmi najnaturalniej: *Pierwsze pytania*. A dalej pada zdanie niesłychanie wiele mówiące o świadomości metodologicznej mgr Kubkowskiego. Zacytuję ten wielce charakterystyczny początek: „Jest to t e k s t o cyklistach [..]” (s. 7; podkreśl. WT). Pan Piotr Kubkowski wie, że doktorską sprawność dokumentuje się umiejętnością zbudowania wypowiedzi, i że na pytanie, które ongiś postawił Clifford Geertz: „co robi etnograf?” odpowiedzią winno być – niby oczywiste – „on pisze”. Robota badacza kultury jest nie do pomyślenia bez zmuszonego przekopywania się przez źródła; kulturoznawca obserwuje, analizuje, porównuje, ale – gdy poprzestanie na tych etapach działalności – nie może powiedzieć, że coś zrobił. Tym, co zrobił, będzie dopiero napisany tekst. Robota kulturoznawcy (i humanisty w ogóle) znajduje swoje ukoronowanie w budowaniu narracji, w komponowaniu wypowiedzi, w sprawnym posługiwaniu się chwytami retorycznymi, a często też – strategiami literackimi. W podsumowaniu moich uwag o poemacie dygresyjnym, rozpoznawalnym w konstrukcji „*Sprężystych*”, sformułuję komplement odnoszący się do metodologicznego zaplecza tej pracy: jest ona świadectwem tego, iż autor znakomicie wyczuwa klimat zmian dokonujących się we współczesnej humanistyce, a w szczególności – umie się doskonale znaleźć w tym, co z angielska określa się jako *reflexive turn*. To nie przypadek, że mgr Piotr Kubkowski odważnie i programowo używa w swojej narracji zaimka „ja”. I nie przypadek, że nieustannie na oczach czytelnika bawi się formą narracji, igra ze słowami, miesza style, słowem: stale staje przed swoim tekstem – jako jego zręczny konstruktor i nader sprawny stylizator. Formuły *reflexive turn* nie zauważyłem w rozprawie. Ale jeszcze raz powtórzę: swoisty urok opiniowanego doktoratu bierze się w jakiejś mierze z uformowania w nim figury autora jako mądrego gospodarza tekstu.

Metodologiczna dojrzałość rozprawy nie sprowadza się tylko do wspomnianej przed chwilą strategii unaocznienia w niej praktyk tekstotwórczych. Drugą ważną cechą strategii badawczej, którą pan Kubkowski stale eksponuje, jest coś, co zapowiedziane zostało skromnie w formule jako „nowa historia sportu”. W pełni zgadzam się z zastrzeżeniami, jakie

zglasza autor pod adresem prac, gdzie o zjawiskach sportowych z przeszłości mówi się przenosząc na nie bezkrytycznie współczesne dystynkcje i dzisiejszy stan kultury, co zazwyczaj staje się okazją do budowania wywodu teleologicznego, uwrażliwiającego na to tylko, co dostało od historii przywilej przetrwania. Z takich ujęć – jak pisze autor – powstaje dziejopisarstwo obciążone grzechem prezentyzmu, tj. zamykające się przed tym, co w przeszłości było żywe i ważne, ale dotarło do naszych czasów w innych konfiguracjach lub nie dotarło wcale. To „nowe” spojrzenie na przeszłość sportu daje autorowi podstawę do sformułowania przekonującej tezy o „dwóch narodzinach sportu” i – podobnie – o dwóch momentach, w których przychodziło na świat kolarstwo: pierwszym, gdy stawało się ono formą ćwiczeń ruchowych, mocno splecionych z innymi praktykami kulturowymi (nie tylko cielesnymi), i drugim, gdy z praktyki wyczynowo-turystyczno-towarzyskiej wyłoniła się wyspecjalizowana dyscyplina wyścigów kolarskich. Sport – przekonuje pan Kubkowski – to najwyraźniej „gatunek zmacony”. Bo jeśli się przestanie pamiętać o tym, że sportowe pasje dawały w drugiej połowie XIX-wieku kolarzom poczucie przynależności do tej samej grupy co myśliwi i miłośnicy jazdy konnej, że przynależność do Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów nie była równoznaczna z oddawaniem się wyłącznie cyklizmowi, że jeździło się na rowerze, by utwierdzać tym swą pozycję społeczną, słowem – jeśli pominiemy mocno „zmaconą” naturę niegdysiejszych praktyk cielesnych, to w naszej przeszłości dostrzeżemy wyłącznie pokraczną postać terażniejszości, surową postać tego, co dziś szlachetne i doskonałe.

Bardzo podoba mi się podejście do przeszłości, jakie stosuje pan Kubkowski. Jego wyprawy do dekady z przełomu XIX i XX w. odbywają się ze świadomością, iż warunkiem zobaczenia i zaprezentowania świata nieistniejącego, jest uważne przeanalizowanie zjawisk w całej ich złożoności i z uwzględnieniem tego wszystkiego, co składa się na ich niepowtarzalną (i stale uciekającą przed badaczem) historyczność. Moje wcześniejsze spostrzeżenia o kompozycji doktoratu i obserwacje odnoszące się do metodologii pracy chcę spuentować wskazaniem na przypis, który pojawia się na s. 17 (przypis 17). Mowa tu o zaprojektowanej przez autora strukturze rozprawy jako sekwencji *case studies*. Ta struktura jest bardzo wyraźnie w odbiorze widoczna. Dodam tylko, iż poszczególne *case studies* upodabniają się do względnie luźno spojonych ze sobą epizodów, które kreślą linię fabularną w poemacie dygresyjnym. Pan mgr Kubkowski wskazuje także w przywołanym przypisie pole pisarskiej tradycji odrzuconej. Mówi o rezygnacji z poetyki „szerokiej panoramy”, która zawsze musiałaby oznaczać pewne zaokrąglenia, wygładzenia rysunku, lekceważący stosunek do

kulturowych drobin. „*Sprężystości*” to – trochę w zgodzie z tytułem – tekst dynamiczny, pełen niespodzianek, wywrotowych wątków. To tekst, gdzie czytelnik często doznaje przyjemnego oszołomienia, prawie takiego, jakim rozkoszowali się pierwsi cykliści, a jaki pewnie znają uprawiający współczesne sporty ekstremalne.

Powtórzę raz jeszcze: oceniam „*Sprężystych*” jako rzecz wybitną, która po kosmetycznych zabiegach redakcyjnych winna jak najszybciej ukazać się drukiem. Z myślą o tym przyszłym wcieleniu doktoratu pozwalam sobie wskazać kilka drobnych poprawek i uściśleń, które dotyczą przede wszystkim szczegółów faktograficznych. Na s. 127 pisze pan mgr Kubkowski, że pierwsi warszawscy cykliści musieli liczyć się z kiepskim stanem miejskich ulic, a w szczególności – z torami tramwajowymi, które utrudniały (podobnie jak same tramwaje) bezpieczne poruszanie się po mieście. I tu pada data: od 1881 r. Otóż ulice Warszawy pokroїły tory tramwajowe znacznie wcześniej – bo już w 1866 r. Cały ten rok trwały prace nad torowiskiem, zaś 11 grudnia ruszyła tzw. kolej konna, eksploatowana przez Główne Towarzystwo Dróg Żelaznych Rosji. Wóz tej kolei (piętrowy!) utrwalił na znanym obrazie Wojciech Gerson, a o planach budowy (i o postępach robót) regularnie informowała prasa. Pierwsza linia tramwaju konnego zapewniała łączność między warszawskimi dworcami kolejowymi: Wiedeńskim, Petersburskim i Terespolskim. Była wykorzystywana zarówno do przewozu pasażerów, jak i transportu towarów. W 1881 r. (18 października) ruszyły tramwaje konne innego przedsiębiorstwa (z kapitałem belgijskim), łącząc ul. Nalewki z Rogatkami Mokotowskimi. Rok później przedsiębiorstwo to przejęło linię na Pragę. Tramwaj elektryczny zawitał zaś do Warszawy bardzo późno, bo dopiero w marcu 1908 r.

Na s. 178 mowa jest o tym, iż stację w Jabłonie (dziś to Legionowo) wyznaczono w 1877 r. – „tak jak kilka stacji w Otwocku”. Otóż nie, w okolicy Otwocka powstała tylko jedna stacja – ta w Otwocku. Świder doczekał się stacji w 1885 r, Józefów i Michalin – dopiero w 1896 r. Warto pamiętać, iż Droga Żelazna Nadwiślańska wybudowana została przede wszystkim ze względów militarnych, miała łączyć rosyjskie fortece zlokalizowane na linii Wisły (Nowogeorgiewsk, Warszawę z cytadelą, Iwangorod). „Pociągi spacerowe” ruszyły na niej kilkanaście lat po uruchomieniu i to właśnie ich uruchomienie splotło się w czasie z budową nowych miejsc zatrzymań.

Na s. 181-182 pojawia się nawiązanie do cytowanej przez Bogdana Tuszyńskiego „kroniki klubowej” WTC, gdzie znalazło się sprawozdanie z wypadu cyklistów do Jabłony z 5 maja 1889 r. Pan mgr Kubkowski cytuje za Tuszyńskim obszerny fragment z tej kroniki, po

czym przechodzi do trybu referowania, pisząc, iż wycieczkowicze z Jabłonny „odwiezieni zostali do Warszawy (na Dworzec Terespolski), skąd na lewy brzeg Wisły zawiozły ich – również wynajęte na tę okazję – tramwaje konne” (s. 182). Czemu na dworzec Terespolski? – spytałem sam siebie. Droga Żelazna Nadwiślańska miała dwa dworce, skąd ekspediowano i gdzie przyjmowano podróżnych. Jeden to tzw. Praga Nadwiślańska (dziś na tym miejscu znajduje się skromny przystanek Warszawa Praga), drugi – Warszawa Nadwiślańska (dziś to Warszawa Gdańska). Dworzec Terespolski (dzisiejsza Warszawa Wschodnia) służył innemu przedsiębiorstwu kolejowemu (Kolei Warszawsko-Terespolskiej) i było rzeczą niemożliwą, by zamówiony „extrapociąg” z Jabłonny miał tam właśnie kończyć swój extrabieg. Tym bardziej, że od kilkunastu lat działał już dworzec Warszawa Nadwiślańska, a stamtąd bliżej było do miasta i do siedziby WTC niż z praskiego dworca Terespolskiego. Skąd zatem wziął się w doktoratowej narracji dworzec Terespolski? Odpowiedź znajduję u Tuszyńskiego. W dalszym ciągu cytowanej przez niego kroniki, we fragmencie przez pana mgr Kubkowskiego zreferowanym, mowa jest o zbiórce towarzystwa na stacji w Jabłonce, skąd wszyscy wyjechali – „ku Warszawie, na banhof przy ulicy Zakroczymskiej, gdzie już oczekiwały specjalnie zamówione wagony tramwajowe, ażeby powracających odwieźć w środek miasta, a stalowe rumaki wprost do klubowej remizy”. A zatem majowa eskapada znalazła finał tam, gdzie dziś stoi dworzec Gdański (wtedy zwany Nadwiślańskim), przywoływany „banhof przy Zakroczymskiej” to właśnie lokalizacja głównej stacji Drogi Nadwiślańskiej. Jest to oczywiście drobiazg, ale płynie z niego nauka, by mieć się na baczności i nie zapominać, że w Warszawie wszystko się zmieniło – także sieć kolei, nazwy dworców i ich funkcje.

Inny drobiazg: na s. 245 pada zdanie, iż *W osiemdziesiąt dni dookoła świata* Julesa Verne’a wyszła w 1873 r. To prawda, ale smaczkiem jest to, iż druk prasowy powieści rozpoczął się 6 listopada 1872 r. (w „Le Temps”), zaś bohater powieści, angielski ekscentryk Phileas Fogg, rozpoczyna swą podróż 2 października 1872 r. (a zatem: miał dotrzeć do celu po dniu, w którym zaczynała się relacja w „Le Temps”). Do kwestii doświadczenia czasu i obsesji na punkcie dokładności (punktualności) wrócę jeszcze za moment, tu proszę tylko o ścisłość, na której opiera się poetyka powieści Verne’a (w momencie, gdy Fogg robi swój zakład, jest już otwarty kanał Sueski i tunel Mont Cenis; wyjazd z Londynu następuje – przypominam – o 11.29).

Podane przeze mnie drobiazgi mają na względzie publikację całości „*Sprężystych*” – jako książki. Jednocześnie chciałbym autora zachęcić do skupienia się (może w formie osobnego artykułu?) nad problemem, który jest przez niego bardzo delikatnie dotykany, a

który – jak mniemam – zasługuje na bardzo solidny rozbiór. Wywołam ten problem urywkiem wziętym z cytowanego na s. 277 (w przypisie 118) artykułu Jana Poturaja (*Ze Lwowa do Warszawy*), w którym pojawia się narzekanie na galicyjską sieć drogową i pochwała szos w Królestwie tej oto treści: „godzi się też wspomnieć o żelaznych słupach wiorstowych ustawionych według szosy”. A trochę dalej, już w odniesieniu do Galicji, mowa jest o sytuacji, „gdy całymi milami nie spotyka się ze słupkiem kilometrowym o wyraźnym napisie”. Ten krótki fragment unaocznia coś, co chciałbym, by pan mgr Kubkowski przeanalizował w jakiejś późniejszej pracy. Chodzi mi o jednostki miary – wiorsty, mile i kilometry... Przyzwyczajiliśmy się myśleć, iż XIX w. zaprowadza w tej materii jakiś porządek (przyjmując system metryczny), że za sprawą transportu kolejowego dokonuje się w tej materii standaryzacja. Mnie interesuje to, jak na tle procesów standaryzacyjnych rysowała się sytuacja kolarstwa, albo ogólniej – na ile rozwój sportu sprzyjał (i jak bardzo) uzgodnieniom w zakresie jednostek długości. To kapitalny problem dla kultury XIX w., która wychodzi z ram lokalności, stając się spoiwem dla „społeczności wyobrażonych”. Jak „dyskurs liczby”, o którym wspomina pan mgr Kubkowski (zob. s. 23, przypis 41), sprzyjał tendencjom do tego, by osiągnięcia cyklistów porównywać, a porównując – przykładać do nich jednolitą miarę? Z historii kultury polskiej znam parę przykładów, które dowodzą tego, do jakich oplakanych skutków doprowadziło niedogadanie się co do używanych jednostek miar. Myślę, że sport z przełomu XIX i XX w. stanowił czynnik, który dla procesów standaryzacyjnych był przynajmniej nieobojętny.

Z kwestią jednostek miary łączy się ściśle pytanie o to, jak sport wpływał w Królestwie na doświadczanie czasu. Zauważmy: nie ma rekordów bez dokładnego mierzenia czasu. W końcu XIX w. Warszawa posługuje się dwoma zegarami (mierząc czas wedle południka warszawskiego i petersburskiego), Kielce mają oficjalny czas cofnięty względem warszawskiego o 10 minut, ale na dworcu kieleckim zegar pokazywał godzinę identyczną jak na zegarze warszawskim. Kraków posługiwał się trzema czasami, potem ograniczył się do dwóch. Tylko tam, gdzie docierała kolej można było myśleć o synchronizacji zegarów i o dokładności wskazań lokalnych chronometrów. Kolej – powtarzam banał – wymusiła umowność czasów, ale praktycznie do 1918 r. teren Polski jest obszarem czasowego chaosu. Jak radzili sobie z tym dzielni cykliści? Ilu z nich miało zegarki ręczne? Wedle czego były one nastawiane? Czy WTC miało jakąś komórkę do kontrolowania czasu? Czy na Dynasach był jakiś wspólny zegar, który dyktował rytm działań towarzystwa? Pan mgr Kubkowski stawia śmiałą tezę o „sportyfikacji” świata, rozumiejąc przez to, iż w dyscyplinizacji

rozmaitych ćwiczeń i zabaw ruchowych ujawnia się istota procesu modernizacyjnego, że – innymi słowy – „sport to esencja współczesności” (formuła Dariusza Kosińskiego, zacytowana na s. 35). Bardzo mi taki radykalizm spojrzenia odpowiada, ale zarazem wystrza on problem: jak sport zmienił nasze nastawienie do czasu? jak nas nauczył dokładności i punktualności? Myślę, że do pomyślenia jest praca o tytule *Sport, czyli o wynalezieniu sekundy*. Bo – kto wynalazł sekundę? Przecież długo była ona jednostką, którą zajmowali się wyłącznie uczeni (fizycy i astronomowie), nikomu w praktyce dnia codziennego do niczego nie był potrzebny tak mały odcinek czasu, nie nadawał się on do żadnych pozanaukowych uporządkowań. I znów cisną się mi pytania, do których postawienia prowokują znakomici „Spreżyści”: jakich zegarków używali pierwsi warszawscy cykliści? jak rozwój sportu kołowego przekładał się na hossę w sprzedaży zegarków z sekundnikami? Ile kosztował porządny chronometr i co znaczyło wtedy „porządny”? z jaką dokładnością mierzono czasy czempionom na Dynasach? czy wyklócano się już wówczas o sekundy? Przypomnę, że jeszcze w latach 60. XIX w. (są na to liczne udokumentowania) mierzono czas niemechanicznie, np. odmawiając pacierze lub licząc cokolwiek (choćby barany). Czy kolarstwo przyczyniło się do zmięczenia tych praktyk? Jak w XIX w. przedstawiała się widzialność czasu w Warszawie (a myślę tu o dostępie do publicznych zegarów i procencie ludności, którą stać było na ręczne chronometry)? Jak pod tym względem wyglądała prowincja, zwłaszcza ta, która oddalona była od linii kolejowych i stacji? W relacjach z rajdów rowerowych mgr Kubkowski zauważa częste sceny przekraczania torów. Może o to właśnie chodziło? Im bliżej torów i stacji, tym łatwiej było przecież o czas (wy)regulowany urzędowo. Może w kolei widziano sojusznika, który pomagał cyklistom odnajdywać się w czasie?

Proszę, by pan mgr Kubkowski przed wydaniem książki nie zaprzętał sobie głowy pytaniami, które przed chwilą postawiłem. Jego książka jest bowiem skończona i pełna. Proponowałbym tylko dać (w którymś z licznych przypisów) zapowiedź tego, co jeszcze o cywilizacyjnej funkcji sportu warto napisać. I wskazać na kwestie do rozpoznania w przyszłości, w tym również na te dotyczące standaryzowania miar i czasów, które – jak mniemam – mogłyby zainteresować nie tylko mnie.

Myślę, że końcowa formuła mojej opinii jest formalnością. Oceniam rozprawę doktorską pana mgr Piotra Kubkowskiego jako wybitnie dojrzałą, doskonale skomponowaną i wzorowo napisaną. Oznacza to, iż wnoszę o dopuszczenie jej autora do dalszych etapów postępowania o nadanie stopnia doktora.

Wojciech Tomasz