

Poznań, 11 sierpnia 2020 r.

Dr hab. Paweł Graf, prof. UAM
Zakład Literatury XX wieku, Teorii Literatury i Sztuki Przekładu
Instytut Filologii Polskiej
Wydział Filologii Polskiej i Klasycznej UAM
ul. Fredry 10
61-701 Poznań

Recenzja rozprawy doktorskiej mgra **Grzegorza Piotrowskiego**
*Polskie doświadczenie nowoczesności. Kolej w literaturze dwudziestolecia
międzywojennego,*
napisanej pod kierunkiem prof. dra hab. **Wojciecha Tomasika**
(Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Wydział Literaturoznawstwa,
Bydgoszcz 2020)

Uwagi ogólne:

Przedstawioną do recenzji rozprawę doktorską mgra Grzegorza Piotrowskiego należy uznać za pracę usytuowaną na granicy badań historycznoliterackich, interpretacyjnych oraz antropologicznych. O ile lektura pojedynczych tekstów artystycznych, doświadczeń grupowych, a nawet okresów historycznych w kontekście szeroko rozumianego „doświadczenia kolejowego” nie jest czymś absolutnie nowym – doktorant podąża tu drogą wytyczoną przez swojego promotora, mającego istotne osiągnięcia badawcze w tworzeniu kolejowej historii literatury (pamiętajmy też o pracy zbiorowej z roku 2015 *Kolej na kolej. Pociąg, dworzec, poczekalnia w literaturze i refleksji humanistycznej*) – należy podkreślić i docenić próbę zbudowania opisu własnego, oryginalnego w swym wymiarze kompozycyjnym i analitycznym. Jednocześnie lektura rozprawy przekonuje, iż podjęty temat jest wciąż ważny, daje też możliwość przewartościowania istniejących sądów historycznoliterackich, również teoretycznych. Obiecuje odkrycia. Tym samym tematykę podjętą przez Autora uznaję za interesującą z badawczego, w tym antropologicznego, punktu widzenia. Praca wymagała, co trzeba dowartościować, wielu lektur, lektur „poszukujących” w poezji i prozie analizowanego

okresu tego wszystkiego, co łączy się w sposób i stematyzowany i implikowany z kolejnictwem. W punkcie dojścia powstała rozprawa, w której proponowana jest oryginalna wizja epoki, a ponieważ uczeń kontynuuje tu prace swojego nauczyciela można wręcz mówić o Bydgoskiej wersji uprawiania badań historycznoliterackich, czego doktorant w nadmiarze skromności nie czyni, przywołując w to miejsce zupełnie zbędną informację o badaniach katowicko-sosnowickich, nieistotnych dla prowadzonych rozważań.

Kompozycja i język rozprawy:

Ambitnie sprofilowaną problematykę bardzo dobrze oddaje kompozycja. Rozprawa *Polskie doświadczenie nowoczesności. Kolej w literaturze dwudziestolecia międzywojennego* została zbudowana w oparciu o precyzyjny projekt, organizujący wpisany w pracę periodyzacyjny zamysł. Ponieważ jednak Autor nie poprzedził swej pracy wyjaśnieniem tego zamysłu, pozostawiając jego „odnalezienie” czytelnikowi, nie zbudował też klasycznego, teoretycznego wstępu (w nim byłyby pytania – kto i jak o podobnych rzeczach pisał, co osiągnął, a co wymaga dalszych badań itd. – zostało to z niejasnych dla mnie powodów przeniesione do *Aneksu*) postaram się dokonać uogólnienia w jego imieniu. Robię to, ponieważ moim zdaniem o ile w planie szczegółu o wiele kwestii można się spierać, stawiać pytania ale też polemiki, to plan ogólny rozprawy jest jej największą siłą i czyni pracę oryginalną.

A zatem – na wzór sieci kolejowej: linie, stacje i przystanki – w punkcie wyjścia mamy silną deklarację typologiczno-aksjologiczną związaną z literaturą dwudziestolecia 1918-39 (takie ramy zakłada Autor, szczęśliwie też ich od czasu do czasu nie respektując): Jest ono rozpięte pomiędzy dwoma głównymi trasami-doświadczeniami, Skamandra oraz Zwrotnicy. Między „ludyczną” oraz „poietyczną” wersją awangardy. Obydwie poetyki, zarazem praktyki, dominujące zdaniem doktoranta w okresie dwudziestolecia, mają obszar wspólny, którym jest kolej: otóż właśnie z kolei, dowodzi Autor, z jej energii, z obrazów przez nią generowanych, z jej leksyki i jej filozofii, estetyki, etyki i aksjologii bierze się awangarda. Przekonanie to widać od początku, jest bowiem ujawniane inicjalnym zdaniem rozprawy: „Europejczycy zaczęli doświadczać nowoczesności w chwili, gdy sieć kolejowa plotła cały kontynent”. W celu udowodnienia tej tezy najpierw na scenie pojawia się Peiper, z jego „Zwrotnicą” oraz z osobistym mitem utraconych na kolejowej stacji rękopisów, potem dopiero (odwrotnie niż w rzeczywistości) Skamander. Taką wizję dwudziestolecia można przyjąć lub odrzucić, to kwestia gustu, jak pisał Ważyk, ale liczą się argumenty, czy może bardziej siła ich prezentacji. I tutaj doktorant mówi głosem pewnym, co przyjmuję. Mam jednak parę uwag.

Grubą czcionką chciałbym w tym miejscu napisać – wszelkie moje uwagi, tutaj i dalej, nie są polemiką z koncepcją całości, nie unieważniają osiągnięcia, nie negują ogólnych założeń. Raczej są one głosem w dyskusji, pytaniami stawianymi w rozmowie o tej pracy oraz – o ile Autor podejmie trud wydania książki – kwestiami do rozważenia. W tym miejscu chciałbym zatem spytać o futurystów. Pytam dlatego, że wydaje mi się, iż „wciskają się” oni do pracy niejako wbrew Autorowi, wbrew jego woli. O ile bowiem mamy dwie dominujące linie kolejowe „na które się zgadzamy, to zobaczmy na przystanki na trasie. Jest tutaj i Stanisław Młodożeniec, mylnie uznany przez Autora [„Przywołana w tekście Młodożeńca wizja (...) sugeruje, że dla poetów Awangardy” (s. 38); „utwory Peipera i Młodożeńca (...) ze poeci Awangardy Krakowskiej (s. 39)] za reprezentanta Awangardy Krakowskiej, chociaż fakt publikacji w „Zwrotnicy” nie stanowi uzasadnionej podstawy, by przenosić go z narożnej salki w Esplanadzie, gdzie siedzieli członkowie Gałki Muszkatolowej do stolika Peipera, usytuowanego w tymże lokalu przy głównym oknie. Jest też Aleksander Wat, którego przystanek pojawia się aż dwukrotnie, co może prokurować wrażenie, iż Wat właśnie staje się centralnym węzłem, przez który mknie zarówno pospieszny skamandrytów jak i ekspres zwrotnicznan. To pewna usterka kompozycyjna, ale też pytanie – jak na obu liniach umieścić polskich futurystów, by na przystanku Wat nie doszło do wykolejenia obydwu szybkobieżnych pociągów?

Wskazując obszar wspólny, kolej, kontrastuje go doktorant z różnicą: linia Awangardy „pisać ma koleją”, skamandrycka „o kolei”. To bardzo zgrabna formuła, wielokroć w rozprawie powtarzana, ale słabo udowodniona – przykładowo w utworach wspomnianego Młodożeńca „znajdziemy obraz kojarzący się z witalistyczną poezją Skamandra” (s. 38). Dzieje się tak, ponieważ każdy projekt totalny zostanie ostatecznie przez samą literaturę zniweczony i nie można go utrzymać w czystej postaci. Moim zdaniem warto wskazać obie możliwości, ale lepiej zrezygnować z ich ambiwalencji, determinowanej doświadczeniem grupowym. Po prostu nie da się udowodnić, że teoria określa doświadczenie, to doświadczenie stwarza teorię, zawsze ułomną wobec dzieła.

Autor pragnie wyjść naszym czasom etycznie naprzeciw – będę jeszcze o tym pisał – stąd rozbicie, czy jak kto woli poszerzenie narracji, o a to antysemityzm, a to okrucieństwa wojny, to znów kolonializm. Pojawić się muszą w takim ujęciu kobiety. Feministki jednak nie doceniłyby, moim zdaniem, włożonego trudu, bowiem, o ile panom przydzielono linie, stacje i przystanki, to panie otrzymały jedynie przedziały, w doczepionej na końcu pociągu salonce. Czy nie zasłużyły na więcej? Zasłużyły, ale o tym napiszę dalej.

Sumując – zamysł kompozycyjny jest bardzo ciekawy, pewno wymaga korekty, ale korekta rozkładu jazdy, wynikająca z remontu linii, jest w kolejnictwie, zwłaszcza polskim, czymś codziennym i oczywistym.

W pracy – odwołując się do mnie – doktorant precyzuje, że nie dostrzegłem, że pierwszy tramwaj elektryczny na ziemiach polskich jeździł nie po Łodzi, jak pisałem, a po Bydgoszczy. Ma rację, aczkolwiek pisałem o futurystach i brałem pod uwagę jedynie obszary ich działalności. Niemniej oddajmy Bydgoszczy, co Bydgoskie – właśnie tutaj ma miejsce zjawisko zwane „pierwszym polskim tramwajem elektrycznym”. Pozornym rewanzem z mojej strony niech będzie wskazanie literówki w cytacie z mojej książki i błędnej lokalizacji strony (zamiast „którą wzywa” ma być „która wzywa” (s. 140); przyp. 286 – powinno być: s. 225 zamiast 223), pozornym, gdyż mamy do czynienia z rzadko spotykaną u doktorantów sprawnością warsztatową. Nie chodzi jedynie o poprawność języka, ale wręcz o perfekcyjną redakcję. Z satysfakcją stwierdzam, że w tekście rozprawy wręcz trudno znaleźć uchybienia natury formalnej, nawet interpunkcyjnej. O ile tekst weźmie kiedyś w ręce redakcyjny korektor, będzie bezrobotny; znalazłem na 260 stronach jedynie trzy literówki i jeden anakolut.

Sumując pracę dobrze się czyta, jej założenia ogólne są przekonujące i oryginalne, prowokują do zadawania pytań szczegółowych i sporów z przedstawioną wizją, co o pracy świadczy jak najlepiej.

Metodologiczne aspekty rozprawy:

O ile wartość kontekstowo-empiryczna pracy nie budzi wątpliwości, obszar zbadanej literatury jest znaczny, a raczej wyczerpujący; interesujący jest też sposób pisania – w sumie nudne, gdyby je zebrać w jednym miejscu, uwagi o kwestiach wynikających z „kolejowości” (sprawy filozofii czasu, kwestie techniczne, passus o początkach kina, przybliżenie ówczesnych warunków podróżowania itd.) podzielone na kolejne przystanki wzbogacają lekturę i dodają wiedzy czytelnikowi, czyniąc to w sposób wręcz niezauważalny i tym samym owej nudy pozbawiony – to kwestie metodologiczne wymagają krytycznego komentarza. I opis i przypisy i nawet bibliografia wskazują na określone zaplecze teoretyczne: prace Ryszarda Nycza o doświadczeniu, historia kultury, historia literatury jako tło dla egzegezy kolejowej literatury z początku dwudziestego wieku. Po co zatem mówić, że się korzysta z narzędzi poetyki kulturowej, skoro się nie korzysta, ani w teorii, ani w praktyce? Cała ta poetyka kulturowa w rozprawie to jeden, wskazany przypisowo, artykuł Burzyńskiej, a nazwisk, lektur i inspiracji właściwych dla tej metody: Stephen Greenblatt, Walter B.

Michaelsa, Louisa Montrose'a nie ma nawet w którymkolwiek przypisie czy choćby w bibliografii? Mniej czasem znaczy więcej.

W kwestii bibliograficznej odczuwalnym brakiem są nieobecne - mimo zapowiedzi - analizy malarskich obrazów, kłania się też zinterpretowany przez P. Strożka *Pociąg pancerny* Severiniego, który to pociąg mógłby wzbogacić rozważania „wojenne” Autora, wreszcie plany architektoniczne, wśród nich przykładowo futurystyczne wizje dworców A. Sant'Elii. Również pewne analizy zyskać mogły inny wymiar, gdyby zderzyć siłę kolei z siłą antropologii – przykładowo (s. 8) przekonanie, iż to kolej zmieniła doświadczenie i organizację czasu człowieka współczesnego uzyskać mogły ciekawy kontrapunkt w pracach o czasie Edwarda T. Halla. Podkreślić jednak trzeba, że nie ma tutaj jakiś bardzo istotnych luk czy błędów.

Pytania i polemiki:

W moim przekonaniu następujące po sobie rozdziały wykazują znaczącą nierówność. Wyróżnia się wśród nich, znacząco dłuższy od innych, szkic o Przybosiu. W nim też Autor robi to, co powinien robić wszędzie – obszernie cytuje teksty poetyckie. W innych fragmentach jest po prostu mało cytatów literackich, czytelnik nie może więc weryfikować proponowanego opisu z tekstową realnością, rodzi to brak, wypełniany wciąż powtarzaniem deklaracji o ważności kolei, o opozycji mówienia kolejną i o kolei, zapewnień, że w tekstach jest to czy tamto. To jakiś brak zaufania do literatury, za to nadmiar zaufania do komentarza. A czytelnik chętnie by sprawdził, czy to, co czyta ma swe umocowanie w doświadczeniu artystycznym. Zaczniemy jednak ab ovo. Nie kolej stworzyła przedmieścia i nie ona odpowiada za metaforę „globalnej wioski” (s. 9), również tunele pod górami znacznie bardziej niż wskazywane przez Autora nasypy i semafony są znakiem zwycięstwa człowieka nad przyrodą. Te uwagi pokazują rzecz istotną – należy co pewien czas dystansować się od własnej tezy, by ujrzeć ją wyraźniej. Czasami czytelnik odnosi wrażenie, że – tak głosi Autor - z kolei wyrasta wszystko. Że jest ona niczym sławetny buddyjski pępek. Zatem moja uwaga, by piszący od czasu do czasu gdzieś wysiadł, jakiś pociąg przepuścił, rozglądając się po okolicy zwyczajnie, nie z perspektywy torów. Takim momentem jest – jak podpowiadał kiedyś Henryk Markiewicz – lektura własnego tekstu. Przykładowo (s. 11) czytamy, że „kolej stanowi jeden z najważniejszych tematów literatury” a stroną dalej, że „za cel uznałem uzupełnienie obrazu międzywojennej literatury”. A zatem doświadczenie kolei to centrum czy suplement w literaturze dwudziestolecia? Lekcja dekonstrukcji uczy nas szacunku do tekstowych drobin i o lekcję tę się w tym miejscu upominam. Bo raz czytamy, że badane będą

wiersze i proza (s. 8), nieco dalej, że liryka, epika i dramat (s. 12), który to dramat nazbyt badany nie jest. Niejasne jest zdanie (s. 15), że „Tytuł *Zwrotnica* to doskonały przykład *mówienia kolejną. Mówienie o kolei* oddaje natomiast tytuł *Skamander*” – w jaki sposób? „Ptak z węgla” Peipera to nie samolot (s. 39) ale człowiek. Pomijam dalsze tego typu nieścisłości apelując o dokładną lekturę owych tekstowych drobiazgów, wskazując jako przykład ostatni nazbyt szybką oscylację między pojęciem a obrazem. Czytamy zatem w rozprawie słowa, przytoczone za J. Stradeckim, że poezja skamandrytów „poddawała się fali życia” (s. 41). To oczywiście metafora, którą Autor błędnie i w sposób słabo uzasadniony zamienia w obraz, pisząc, że kształtem poezji Skamandra jest „linia falista” (fala dodajmy nie do końca jest falista), w konkluzji zaś czyni z własnego obrazu metonimię: „widzą bowiem [skamandryci] świat (...) falujący niczym magma”. Może to dobre w wierszu, ale w pracy naukowej należy przywrócić takim zdaniom precyzję. Pilnować porządku języka i porządku obrazu. W ogóle kwestia widzenia słów wymaga głębokiego namysłu, mamy prawo do pewnej dowolności – to moje widzenie - ale też powinniśmy uwzględniać „pełen kontekst”. Gdy bowiem czytamy zdanie poetyckie „dziki marsz żelaznych pociągów” (s. 42) myśl może przebiegać następująco: dziki = silny i prymitywny; pierwotny, chaotyczny. Zarazem marsz pociągów to swoisty oksymoron. Dla Autora to obraz „dzikich gadów, olbrzymów sprzed milionów lat”. Czy ma rację? Trzeba chyba rozszerzyć cytaty na całość wypowiedzi. A brzmi ona tak: „Chcemy raz jeszcze, ale raz jedyny i niebываły, ukazać wiosniany oddech poranków i płynny smutek wieczorów, dziki marsz żelaznych pociągów i rezedowy zapach księżycowych światła, rozwichrzony zgiełk wielkowiejskiej ulicy i miękki spokój białych dworców przysłoniętych sadami,— wszystko to wchłonąć w siebie”. A zatem mamy zestawienie – po jednej stronie to, co minione, dawne, wieczorne; po drugiej nowe, wiosenne, wielkowiejskie. Pociąg jednoczy w sobie, w swej dzikości, przeszłość i przyszłość, symbolizując skamandryckie pragnienie syntezy. Ale czy na pewno jest analogonem dinozaurów? W jeszcze jednym momencie czytamy, że w *Lokomotywie* Tuwima dominuje kształt okrągły, to ciekawa obserwacja, ale dlaczego ilustracją kolistości (s. 52) są atleci? Ponieważ Autor wyobraża sobie, że podnoszą oni pociąg jak sztangę, a na końcu sztangi znajdują się koliste tarcze, tylko gdzie to jest w tekście wiersza? Tu wracam do swego postulatu – więcej tekstu literackiego, niech tekst jest swoim własnym komentarzem. A czytelnik, mając bezpośredni wgląd w analizowane utwory, uzyska poczucie adekwatności opisu autorskiego.

Uważam również, że zarówno liczne uruchamiane kwestie etyczne, jak rozbijanie narracji poprzez przywoływanie „bytów odmiennych”, jak np. sprawy związane z rozwojem lotnictwa, bądź przypomnienie biografii wskazanego w wierszu feldmarszałka, nie służą

spójności tekstu, bywają niekiedy nawet wątpliwe, jak choćby sugestia, jakoby *Lokomotywa* Tuwima niosła w sobie ukryty kolonializm (s. 51).

Bardzo ciekawe – być może praca wymagałaby nawet przekomponowania są szkice o Żeromskim (w pracy wciąż zamazuje się pytanie, kto znajduje się na trasie Skamandra, kto „Zwrotnicy”; kto pisze kolejną, a kto o kolei) oraz o Dąbrowskiej. Ten pierwszy pozwala zauważyć, że kolej niesie zmiany w ludzkim doświadczaniu czasu i przestrzeni. Pojawia się zjawisko przestrzeni w ruchu, związanej z dwoma momentami temporalnymi: postoju na stacji i migotliwych obrazów widzianych z jadącego pociągu. To cenne wskazania. Jeszcze bardziej możliwa do wyczytania obserwacja, że tradycyjny opis miejsca ustępuje doświadczeniu wpierw impresjonistycznemu (chłonę mobilne widoki), docelowo ekspresjonistycznemu (widzę własną psychicznością).

Dąbrowska – jak pisałem niezbyt bogato obdarowana jedynie przedziałem – pokazuje nam coś fascynującego. Otóż wszyscy pamiętamy jej negatywną, budzącą politowanie, niedzisiejszą, cierpiącą na globusy bohaterkę. Tymczasem Barbara Niechcicowa w lekturze kolejowej zajmuje wobec nowoczesności postawę niczym Platon wobec pisma. Jej krytyka niemoralności kolejowego wynalazku, przeciwstawienie niegodnej podróży kolejowej, tej właściwej człowiekowi, odbywającej się dorożką, wszystko to zasługuje na ufilozoficzną uwagę. Jeśli do tego zauważymy (Autor to widzi), że Żeromski traktuje stacje jako miejsca rozstań, pożegnań (ukochanych, mijającego wieku, elitaryzmu, dorożek); zarazem miejsca powitań (egalitaryzmu, nowej ukochanej, nowoczesności) – to mamy przed sobą twórców badających czas kolejowego przełomu w życiu człowieka, przełomu, który przenosi człowieka, z wszelkimi stratami i zyskami, XIX w XX wiek. Na marginesie tych ciekawych szkiców warto usunąć teoretyczny lapsus. Defamiliaryzacja to nie jest (tutaj Autor chyba błędnie rozumie i cytuje Małgorzatę Nitkę: „Defamiliaryzacją nazywa ona zjawisko jednoczesnej kumulacji silnie oddziałujących na ciało i umysł impulsów płynących ze strony kolejowej instytucji” (s. 196)) kumulacja impulsów, ale defamiliaryzacja to anglojęzyczne tłumaczenie formalistycznego chwytu udziwnienia, które to udziwnienie, dzięki spojrzeniu na to, co znane, tym razem z okna jadącego pociągu, się realizuje.

Wracając do podwójnego przystanku „Wat” należy uzgodnić, czy spojrzenie Wata na kolej jest negatywne (to pierwsza analiza) czy jednak pozytywne (analiza druga). W moim przekonaniu historia Ahaswera powinna w ogóle zostać w całości przeniesiona tylko do pierwszego Wata, zaś drugi Wat powinien stać się powiązany z historią kina preludeum szkicu o Brzękowskim. O Przybosiu już pisałem – tutaj nie mam żadnych uwag – tekst jest interpretacyjnie obszerny, umocowany w tekstach literackich, ciekawy w lekturze i

odkrywczy; pokazuje rodzenie się mitologii współczesności poprzez doświadczenie kolei, właśnie tak! chciałbym powiedzieć. Drobną uwagą dotyczy *Moskwy Młodożeńca* – o ile można powiedzieć, że Przybosia doktorant zna i rozumie, to Młodożeniec mu się wymyka. Wersja wiersza, po którą sięga nie pozwala na powiedzenie tego, co powiedziane zostało; umożliwia to natomiast inna wersja, *Z Moskwy 2017*¹. Podoba mi się również przypomnienie Irzykowskiego-pisarza, o czym dziś niemal zupełnie zapomniano.

Zakończenie, ostatni akapit, jest dość zaskakujące, bo smutne. Ostatecznie kolej okazuje się, w takiej kompozycji ,zapowiedzą tego, co w wieku XX negatywne, nade wszystko kolejnej wojny. Nie wiem, czy jest to świadomy zamysł.

Konkluzja:

Sumując: Praca przynosi interesujący pomysł historycznoliteracki, zarazem historiozoficzny. Czyta się ją z przyjemnością. W wielu miejscach wzywa ona do dyskusji i przemyśleń, ciekawej problematyki. O ile miałyby być wydana – zachęcam do tego Autora – sugerowałbym niespieszną lekturę całości, która nadałaby pracy pełną spójność oraz uzupełnienie o cytaty z literatury. Może też w zakończeniu warto byłoby wspomnieć o literaturze „innej” – żartach kolejowych, rysunkach satyrycznych. To już jednak będą dalsze decyzje Autora. Z całą pewnością praca, w postaci w jakiej aktualnie się znajduje, zasługuje na jej docenienie.

Opinia recenzenta:

Przedstawiona do oceny praca mgra **Grzegorza Piotrowskiego: *Polskie doświadczenie nowoczesności. Kolej w literaturze dwudziestolecia międzywojennego***

spełnia wszystkie wymagania stawiane rozprawom doktorskim w ustawie o stopniach i tytułach naukowych, w związku z czym z pełnym przekonaniem stawiam wniosek o dopuszczenie Doktoranta do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

dr hab. Paweł Graf, prof. UAM

¹ Pisałem o tym w tekście „Labilne granice tekstu. O niedo-określonym przedmiocie interpretacji”, co może, nie musi, Autora zaciekać.