

Ocena dorobku naukowego i dydaktycznego dra Mariusza Majewskiego w postępowaniu habilitacyjnym, w dziedzinie nauk humanistycznych, w dyscyplinie historia.

Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi zawartymi w Rozporządzeniu MNISzW i podanymi w piśmie z dnia 19 czerwca 2018 r. Sekretarza Komisji Habilitacyjnej dra hab. prof. UP Jerzego Ciecieląga dot. kryteriów oceny osiągnięć osoby ubiegającej się o nadanie stopnia dra habilitowanego recenzja będzie obejmować:

1. Sylwetkę Habilitanta

a) Jak wynika z przedstawionej recenzentowi dokumentacji Pan dr Mariusz Majewski wcześniej zainteresował się problematyką polskiego przemysłu lotniczego, efektem czego była praca magisterska napisana w Instytucie Historii nosząc tytuł " Polski przemysł lotniczy w dwudziestoleciu międzywojennym". (1983). Habilitant niestety nie podał w jakiej studiował Uczelni więc musimy przyjąć tę informację jedynie do wiadomości.

b) Po piętnastu latach Habilitant otrzymał tytuł doktora nauk humanistycznych w zakresie historii, nadany uchwałą Rady Wydziału Humanistycznego WSP w Krakowie. Praca zatytułowana "Geneza i rozwój przemysłu lotniczego w II Rzeczypospolitej" musiała stanowić kontynuację wcześniejszych zainteresowań, z tą wszakże zasadniczą uwagą, iż w obiegu naukowym znalazły się w 1990 r. prace recenzenta, oparte niemalże w całości na nieznanym bądź zupełnie nie wykorzystanych materiałach z Centralnego Archiwum Wojskowego (ujawnione zostały wtedy rezultaty kwerendy z CAW) oraz licznych relacjach polskich konstruktorów lotniczych. Zapewne tej okoliczności zawdzięczałem wizytę p. M. W. Majewskiego u mnie, we Wrocławiu, kiedy pracowałem w Ossolineum. Dobrze zapamiętałem ówczesną rozmowę, w której młody człowiek otwarcie zgłaszał chęć pisania na te same tematy. Wkrótce potem, redaktorzy ossolińscy przedstawili mi tekst p. Majewskiego, który korzystając z tych samych akt (oraz z faktu znacznie już łatwiejszego doń dostępu oraz ich kopiowania), a także zastosowania tej samej konstrukcji (chronologiczno-rzeczowego ujęcia) problemu, w publikacjach innych autorów nie stosowanego (opracowanego),

przystąpił do "uzupełniania" moich tekstów. Z kolei książka "*Samoloty i zakłady lotnicze II Rzeczypospolitej*", dra M. Majewskiego, wydana w 2006 i 2008 r. przez ZP Wydawnictwo, stanowiąca obszerne poszerzenie jego dawnych koncepcji wydawniczych, nosi tytuł jawnie zaczerpnięty z mojej publikacji z roku 1990, jeszcze do niedawna bardzo poszukiwanej: *Samoloty bojowe i zakłady lotnicze. Polska 1933-1935*. Publikacje te są niepotrzebnie mylone, a Pan dr Majewski, jak mniemam na tym nie traci. Co nie mniej istotne, obecnie w wykazie swych prac, Habilitant kompletnie przemilcza istnienie swej książki, a liczy ona 244 stron. Nie zalicza jej arbitralnie do swoich osiągnięć naukowych, lub innych, chociaż to sprawnie napisana, interesująca praca z nowymi materiałami. Nie rozumiem tego. W konsekwencji tego mamy tu do czynienia de facto ze złożeniem przez Habilitanta prawnie istotnego oświadczenia woli naznaczonego nieprawdą. To chyba niedopuszczalne.

Nie na marginesie. Jak wynika z przedstawionej dokumentacji, Habilitant po studiach aż po rok 2007 (a więc przez 24 lata) był zmuszony pracować bez stałego kontaktu ze środowiskiem zawodowych historyków, gubiąc być może z tego powodu szansę na zyskanie pełniejszego sui generis "zestawu" koniecznych cech pracownika naukowego. Ale ewentualne uzasadnianie tą okolicznością niektórych zachowań Habilitanta, nie należy do recenzenta.

2. Książki

a) Najwyżej oceniam rozprawę dra Majewskiego : *Przemysł lotniczy w Lublinie 1919-1939, Warszawa 2009*. To fundamentalna praca w tej dziedzinie i dobrze, że powstała po latach przygotowań. Przypominam sobie naszą rozmowę z Ossolineum kiedy jak najusilniej namawiałem go ażeby podjął właśnie ten temat.

b) Inne pozycje książkowe to znaczy wspomniana już publikacja "*Samoloty i zakłady lotnicze...*" bezspornie bazuje na konstrukcji intelektualnej oraz bogatym materiale źródłowym zamieszczonym w moich pracach wydanych drukiem w 1984,1990, 2011, wszakże zawiera sporo materiałów nowych i wartościowych poszerzając dość istotnie obraz minionej epoki na polu przemysłu lotniczego. I jest to praca istotnie ceniona w środowisku o nieprzemijających jak sądzę walorach. Jednakże sposób działania Habilitanta w tej "sprawie" przeczy w stopniu zauważalnym kulturze zawodowej jaką nabyłem w Instytucie Historycznym Uniwersytetu Wrocławskiego, Instytucie Historii Nauki PAN, a także Wydziale Prawa i Administracji UMK w Toruniu.

Obecnie jednak już jestem na emeryturze i być może stare postawy i zasady uległy przewartościowaniu.

c) Odchodząca od tematyki aeronautycznej najnowsza książka Habilitanta, to znaczy "Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej" z 2016 jest książką najbardziej samodzielną trudno jednak zgodzić się z twierdzeniem recenzenta prof. dr hab.inż. Jerzego Modrzewskiego iż "stanowi logicznie i rzeczowo uporządkowany zbiór informacji o rozwoju przemysłu motoryzacyjnego..." itd. Problem w tym że właśnie nie stanowi. Natomiast zgodzić się należy z opinią prof. Wojciecha Morawskiego, który eksponuje walor monumentalności dzieła z uwagi na szeroką i gruntowną kwerendę archiwalną. Inne jego uwagi także należą do jak najbardziej trafnych. Podobnie należy przychylić się do opinii prof. dr hab. Mariusza Wołosa. (Odnoszę się tu oczywiście jedynie do fragmentów recenzji zamieszczony na 4 stronie okładki książki).

Podstawowym minusem książki Habilitanta jest skonstruowanie jej bez podjęcia podstawowego i niewątpliwie trudnego do wykonania ujęcia CHRONOLOGICZNO-RZECZOWEGO. Do ukazania osi czasu i osadzenia na niej, rok po roku wydarzeń, podejmowanych decyzji [ich jakości], zachodzącego postępu bądź regresu. Zgromadzona przez Habilitanta imponująca baza źródłowa z pewnością umożliwi skonstruowanie takiego wykładu. W praktyce jego najnowsza książka to zbiór określonych bloków tematycznych. Prawdą jest, że ustawienie, uszeregowanie podstawowych, węzłowych zagadnień, ich krytyczna ocena i wyprowadzenie stąd wniosków zgodnych z wiedzą fachową z zakresu automobilizmu, administracji i polityki jest trudne, ale wówczas dopiero będzie to praca dająca pogląd Autora na problem rozwoju bądź regresu w dziedzinie motoryzacji II RP; umożliwiającą syntezę, której tu zabrakło. W książkach poprzednich, szczególnie tej z roku 2006/2008 wzór taki istniał.

Książka potraktowana jako zbiór b. znacznej liczby zagadnień posiada dużą wartość. Habilitant wykorzystuje tutaj też swoją wiedzę i orientację zdobytą w trakcie opisywania dziejów polskiego przemysłu lotniczego, sięgając w sposób umiętny po wcześniejsze ustalenia.

Uproszczona moim zdaniem konstrukcja książki niesie za sobą niedostatki. Tak na przykład rozdział pierwszy "Problematyka motoryzacji w polityce rządu" jest w oczywisty sposób niekompletny. Sprawia wrażenie zbyt luźnego wyboru problemów. Brak osi czasu przynosi rzeczywiście złe konsekwencje. Z początkowych dwóch rozdziałów książki nie można się wręcz zorientować że

państwo polskie powstało (odrodziło się) w 1918 r. Autor tak bardzo skupia się na wielu szczegółowych kwestiach (bardzo dla mnie zresztą ciekawych i stanowiących nowość), iż ta podstawowa kwestia w dziejach II RP zostaje po prostu zauważona (jest pominięta). Neutralny czytelnik nie zorientuje się nawet, że w listopadzie 1918 doszło do historycznego przełomu.

Nie piszę tu recenzji książki. Zwrócę dlatego uwagę jeszcze tylko na trzy kwestie:

A. Treść książki nie odpowiada zatem tytułowi w zakresie nim przyobiecany: ROZWÓJ. Budowa tej bardzo obszernej i wartościowej książki nie ilustruje właśnie owego rozwoju, dynamizmu, w sposób przyjęty w monografiach. Budzi mój podziw wszakże umiejętność Habilitanta wprowadzenia do obrotu naukowego tak dużej liczby nowych dokumentów.

B. Uznaję za zbyt przesadne wstępne twierdzenia Habilitanta, iż "Narodziny i rozwój przemysłu motoryzacyjnego są powszechnie uznawane za jedno z największych dokonań Drugiej Rzeczypospolitej" (s.7). Gdyby tak było obraz ulic II RP przy końcu lat 30. oraz przebieg obrony Polski w 1939 r. musiał wyglądać inaczej. Ale wiadomo jak było.

C. Autor unika niekiedy niepotrzebnie - jak na mój gust - przywoływania dokumentów i autorów z dorobku których musi korzystać. Myślę tu na przykład o pracy prof. Aleksandra Rummla, "Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922-1980" (1985) i bezsporne, choć nie zaznaczone nawiązanie doń np. na: s.169. Inni po prostu już dokonali wcześniej dokonanego przez Habilitanta zestawienia nazwisk. Podobnie jest - gdy mowa o szerzej widzianej bazie źródłowej. Tak jest na s. 150, 159-160, 178. W obecnym czasie nikt z żyjących historyków z wykształceniem humanistycznym nie jest w stanie, bez sięgnięcia do źródeł dać samodzielnie fachowej oceny z zakresu inżynierii. Nie należy zatem de facto ukrywać źródeł swojej wiedzy oraz inspiracji. Umiejętność taka stanowi dowód na dojrzałość historyka.

Artykuły

Dorobek Habilitanta jest tu znaczny i oryginalny, nowatorski jak na przykład: Produkcja gum jezdnych w Polsce w latach 1918-1939, Program rozbudowy linii kolejowych w Centralnym Okręgu Przemysłowym oraz Galicji Wschodniej 1936-1939, Rozwój Galicji Wschodniej w kontekście planów Eugeniusza Kwiatkowskiego (Wrocław 2015), Elity II Rzeczypospolitej w ikonografii

Kuryera Tygodniowego "Światowid" (Kraków 2017), Poszukiwania złóż ropy naftowej i gazu w Polsce (1919-1939), Działalność klubów lotniczych na Lubelszczyźnie w latach 1927-1939, Biopaliwa w Drugiej Rzeczypospolitej - mały krok do zrównoważonego rozwoju.

Temu dojrzałemu przecież, inteligentnemu badaczowi zdarzają się wszakże nadal niezrozumiałe uchybienia.

a) Tak więc artykuł "Przyczynek do rozwoju lotnictwa komunikacyjnego w II Rzeczypospolitej. Sprawozdanie Polskich Linii Lotniczych Lot za 1938 (Wrocław 2014) dotyczy przede wszystkim innych zagadnień.

b) Z kolei tekst : Rozwój lotnictwa wojskowego w planie trzyletnim (1933-1936) ("Mieczem i szczytem", Oświęcim 2016) stanowi daleko posuniętą kontynuację wcześniejszej postawy Habilitanta w zakresie zbyt daleko moim zdaniem idącego sięgania po obcy dorobek, przy jego równoczesnym przemilczaniu. W czym rzecz ? Otóż sformułowanie plan trzyletni w odniesieniu do polskich zbrojeń lotniczych zostało użyte po raz pierwszy w 1984 r. (Odra 10/84) przez recenzenta. Wykrycie i opisanie tego planu w zabałaganionych, a wręcz czarnych od kurzu archiwach CAW przekreślało rozpowszechniane przez dziesięciolecia w Polsce, Anglii i USA przekonania, iż za Marszałka Józefa Piłsudskiego nic bądź niewiele uczyniono na polu zbrojeń lotniczych w latach 30. Przez długie lata bowiem utrzymywano, że pierwszym i jedynym w zakresie lotnictwa był plan KSUS z 13 października 1936 r. [Czynił tak de facto nawet sam gen. L. Rayski] Odkrycie musiało mieć zatem (i bezspornie miało, aż po Tygodnik Powszechny, RWE czy Instytut Piłsudskiego w NY) zasadnicze znaczenie dla zmiany postaw historyków. Nazwa - plan trzyletni w stosunku do zbrojeń lotniczych za Piłsudskiego- została nadana z całą rozmyślnością bowiem w dokumentach pojęcie takie nie istnieje. Przynajmniej recenzent takiego nie pamięta. Jest zatem nazwą własną, indywidualną, kojarzoną z dorobkiem autora, który to określenie wprowadził. Przejmowanie tytułów (ich sedna) od innych autorów nie jest praktyką wartą zaakceptowania. Gdyż nie idzie tylko o zamęt w literaturze. Jeśli zaaprobujemy ten sposób pisania łatwo przygotować powiedzmy książkę o *polityce wojskowej* II RP, ale już nie prof. Piotra Staweckiego. To znaczy sporządzić nową pracę, bazującą w wystarczająco dużym stopniu na jego książce ażeby odnieść korzyść, ale na tyle zmienionej, żeby w grę nie mógł wejść zarzut plagiatu itd. itd. Nie chodzi jednak tylko o zarzut nadmiernej inspiracji dorobkiem innego autora. Habilitant, pomimo tego, że wprowadza do obiegu, nowe dokumenty

nie potrafi moim zdaniem ich w sposób dostatecznie efektywny zużytkować. Wolno oczywiście na kanwie nowych archiwów odnieść się szeroko do wcześniejszych ustaleń. Tymczasem sednem artykułu z 2016 są nadal treści opublikowane w 1984, 1988, 2011 itd. Autorowi przytrafia się przy tym niezrozumiały lapsus, a mianowicie twierdzenie, iż Jerzy Dąbrowski tworząc koncepcję PZL-37 Łoś inspirował się samolotem Westland Whirlwind. To oczywiste nieporozumienie, nawet jeśli w taki sposób tak zeznawał sam Jerzy Dąbrowski w Anglii. Łoś przecież już latał kiedy dopiero siadano do prac przy Westland Whirlwind! I były to samoloty innej klasy.

Nie na marginesie. Z moich kontaktów z przedwojennymi konstruktorami wynika, że nierzadko mylą się właśnie gdy idzie o konkurencję. Reasumując Łoś to nie koncepcja wyniesiona z Westlanda. To nie może ulegać jakichkolwiek wątpliwości.

Reasumując artykuł ów stanowi w znacznej części dość skandaliczne przejmowaniem cudzego dorobku i przedstawiania go jako wyłącznie własny.

c) Mało zrozumiałym z kolei zapisem zamieszczonym w kolejnej produkcji ZP Wydawnictwo: Aleksander Marian Rostocki, Poczet twórców motoryzacji, Warszawa 2009, jest informacja: "opracowanie merytoryczne Mariusz Wojciech Majewski". A.W. Rostocki był cenionym dziejopisem przemysłu motoryzacyjnego (polskiego i obcego; vide szczególnie jego niezwykłą jak na czas powstania [1981] Historię samochodu. Sugerowanie, że jego prace wymagały opracowania merytorycznego wydaje się mało skromne. Najpewniej M.W. Majewski dokonał korekty, uaktualnienia wielu zapewne danych (mamy dziś zupełnie inny dostęp do nowych informacji) jednakże obawiam się, że nadal nie może być mowy o *opracowaniu merytorycznym* książki Rostockiego.

d) Inny charakter ma opracowanie wspomnień inż. Jerzego Rudlickiego (Jerzy Rudlicki [1893-1977] biografia niezwykła - w świetle wspomnień i pamiątek). Tutaj M.W. Majewski wykazuje samodzielność, czego dowodem jest m.in. krytyczne spojrzenie na oszczercze "rewelacje" zachowane w archiwach, wskazujące niby to, że polscy lotnicy (nazwiska pominę) domagali się b. kosztownych prezentów od firmy Lorraine Dietrich. Inna, drobna uwaga, to prośba, ażeby Habilitant zrezygnował z uwag typu używali "namiętnie" подарowane samochody. Złośliwość czy też zawiść ludzka powinna ulec wygaszeniu po prawie 90 latach. Tym bardziej, że znaczenie (odbior) słowa:

namiętnie w ustach przedwojennych konstruktorów był nieco inny, niżli dziś bylibyśmy skłonni temu wyrażeniu przypisać.

Nie na marginesie. Zważywszy na wartość wspomnień Jerzego Rudlickiego uważam, że należałoby tekst ów szerzej rozpowszechnić; nie ma przeszkód ażeby opublikować tekst Habilitanta na łamach świetnego, wielkonakładowego pisma branżowego wydawanego przez Zespół Badań i Analiz Militarnych w Warszawie.

Dorobek dydaktyczny i popularyzatorski

Zgromadzony przez Habilitanta dorobek na powyżej wyspecyfikowanych polach wydaje się sumienny, zupełnie wystarczający.

Konkluzje

Ocena dorobku Pana dra Mariusza W. Majewskiego, nie jest jednoznaczna. Z jednej strony jego wytrwałość, efekty pracy badawczej i pracowitość nie może nie być doceniona. Jak to często zdarza się w niedużym środowisku polskich historyków szeroko postrzeganej wojskowej techniki II RP, jedna indywidualna praca może poszerzyć istotnie obraz epoki, usunąć luki, ułatwiając ocenę dorobku II Rzeczypospolitej. Ukazuje on więc, jak wielu jego poprzedników, czy z emigracji czy też kraju (zwłaszcza od 1988 r.) klasę tamtego państwa na polu techniki, nadzwyczajny wprost rozkwit jakże młodej organizacji państwowej w dziedzinie innowacji, ale też i odwagi nowych elit, które (jak wszystkie inne - we Francji, Anglii, Niemczech, USA) popełnią też wiele błędów. Albowiem procesów twórczych i wykonawczych w sposób całkowicie optymalny poprowadzić się nie da. Z drugiej strony Habilitant prezentuje miejscami postawę której nie można bezkrytycznie akceptować w zdrowo rozwijającym się środowisku zawodowym o wielkie tradycje. Nie zamierzając stawiać nikomu przeszkód na drodze do kariery przychylam się do opinii, iż możliwym jest nadanie Habilitantowi stopnia naukowego doktora habilitowanego w dziedzinie nauk humanistycznych.

Edward Malak

