

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

Recenzja pracy doktorskiej mgr Eweliny Więckowskiej pt. *Polska i Polacy w Formule 1* przygotowanej pod kierunkiem dr hab. prof. UZ Radosława Domke w Szkole Doktorskiej Uniwersytetu Zielonogórskiego, Zielona Góra 2023, ss. 435.

Z dokumentacji zawartości czasopism i prac zbiorowych, jaka jest dostępna w przestrzeni Internetu można skonstatować, że Autorka recenzowanej rozprawy doktorskiej przygotowała i ogłosiła drukiem, nie mniej niż dwie publikacje, w tym jedną ściśle związaną z tematyką jej dysertacji. Mam tu na myśli artykuł pt. *Zjawisko śmierci w sporcie motorowym. Analiza zmian w percepcji egzystencjalnego końca na przykładzie Formuły 1* (tekst ukazał się w pracy zbiorowej pt. *Memento mori – wątki tanatologiczne w humanistyce i naukach społecznych*, pod. red. A. Krzpiet i S. Madonia, Poznań 2001). Można zatem przyjąć, iż doktorantka wysłała wówczas czytelny sygnał, że na poważnie zaczyna zajmować się tytułową problematyką.

Recenzowana rozprawa doktorska pt. *Polska i Polacy w Formule 1* mieści się bez cienia wątpliwości z zakresie historii sportu. Brak chronologii w tytule z uwagi na prezentację poszczególnych bohaterów indywidualnych – naszych rodaków rozsianych po świecie, których działalność przypadła na okres zaborów państwa polskiego, jest jak najbardziej zrozumiała.

Temat rozważań został wybrany z doskonałą orientacją jeśli chodzi o stan badań nad dziejami polskiego sportu motorowego (np. wyścigi samochodowe, motocyklowe i kartingowe, żużel, sześciodniówki motocyklowe itp.). Mgr Ewelina Więckowska podjęła się opracowania oryginalnego zagadnienia i, co należy tu podkreślić, godnego pracy na stopień doktora w zakresie nauk humanistycznych. Można nawet w tym miejscu podkreślić, że doktorantka przystępując do zbierania materiałów musiała być doskonale zorientowana w szczegółach badanego tematu. Świadczą o tym zarówno celny kierunek związany z poszukiwaniem bohaterów pracy, jak i wytypowanie oraz przeanalizowanie dostępnej dokumentacji z różnej proweniencji. Nie jest też wykluczone, iż mgr Ewelina Więckowska była i jest wielką pasjonatką Formuły 1 i to też w dużej mierze zaważyło na wyborze tematu. Bez odpowiedzi pozostaje jak na razie pytanie, czy owe zainteresowanie nie było związane z

sukcesami naszego rodaka Roberta Kubicy, wielkiego mistrza w wyścigach Formuły 1. Mam nadzieję, że doktorantka udzieli odpowiedzi na tak postawione pytanie w autoreferacie. Gdyby tak rzeczywiście było, tym bardziej należałoby docenić sukcesy polskiego kierowcy oraz innych naszych rodaków, jako inspiratorów badań naukowych, którzy od schyłku XIX w., czyli jeszcze w okresie zaborów, rywalizowali na torach wyścigowych lub, jako mechanicy i konstruktorzy wprowadzali na rynek coraz to nowe wynalazki motoryzacyjne ułatwiające uprawianie sportu. Konkludując, pragnę potwierdzić, że temat pracy został wybrany nie tylko z uwagi na rangę zagadnienia. Doktoranta zresztą celnie to skwitowała: „Objęcie badaniami naukowymi zagadnienia obecności Polski, Polaków i osób pochodzenia polskiego w Formule 1 uczyni go pierwszą w Polsce rozprawą doktorską poświęconą takiej tematyce. Zaspokoi również potrzebę troski o polskie dziedzictwo sportowe i motoryzacyjne, które na skutek problematycznej przeszłości nie zostało ujęte w ramy problemu naukowego, Czasy najnowsze same w sobie są też świetną okazją do wspomnianego zadośćuczynienia i wypełnienia luki badawczej”. Nie mniej ważne było również i to, że doktoranta wykazała się bardzo dobrą orientacją w krajowej literaturze przedmiotu i swoimi badaniami wypełniła dotkliwą lukę w historiografii. Przy czym można było to dopiero stwierdzić po lekturze recenzowanej pracy.

Doktorat wyróżnia wykorzystana literatura przedmiotu krajowa i przede wszystkim zagraniczna. Autorka już na wstępie rozważań podkreśliła, że krajowa baza źródłowa jest nader skromna i sprowadza się do kilku przyczynków o jednostkowych wydarzeniach lub osobach zaangażowanych w różnym charakterze i stopniu w wyścigi samochodowe. Dużą wagę natomiast przypisuje prasie z okresu dwudziestolecia międzywojennego oraz po 1945 r. Wskazuje m.in. na „Auto”, „Kurier Codzienny”, „Lotnika i Automobilistę”, „Przegląd Sportowy”, „Gazetę Lwowską”, „MotorSport”. Dla okresu powojennego najbardziej przydatne okazały się „Motor” oraz „F1 Racing” i „GP Racing”. W bibliografii dostrzegam również wydawnictwa Polskiego Związku Motorowego, Automobilklubu Polska i poszczególnych regionalnych automobilklubów. Gros cennych danych wyłowila z literatury zagranicznej, głównie angielskojęzycznej. Nie sposób też nie zauważyć w tym miejscu, że dotarła do memuarystyki, w tym wielu cennych wspomnień i relacji uczestników wydarzeń (np. ważne i porządkujące wspomnienia Witolda Rychtera, żyjącego w latach 1902 -1984). Mankamentem jest ułożenie w kategorii literatura wszystkich publikacji, bez wyszczególnienia memuarystyki w oddzielnym zestawieniu. Ponadto mogę zaproponować, żeby przed skierowaniem pracy do druku, na co ona w pełni zasługuje, doktorantka

przeprowadziła badania w Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum Sikorskiego w Londynie pod kątem biografii kilku uczestników Formuły 1 w charakterze zawodników, konstruktorów oraz mechaników. Mam tu na myśli tych, którzy w latach drugiej wojny światowej przeszli przez szeregi Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie lub część swojego życia spędzili na emigracji np. na Wyspach Brytyjskich lub USA (np. Alfons F. Kowalewski – pierwszy Polak mechanik w Formule 1, Leon Kuźmicki – pierwszy Polak inżynier w Formule 1 oraz hr. Maurycy Potocki).

Recenzowana rozprawa doktorska składa się z sześciu rozdziałów. Autorka w strukturze wewnętrznej rozprawy zastosowała koncepcję problemowo-chronologiczną. Rozdział pierwszy ma charakter wprowadzający i dotyczy w ogóle Formuły 1, jej genezy i rozwoju, zaś późnej fenomeny i popularności. To bardzo istotne wprowadzenie do tematu, zważywszy, iż miłośnicy i działacze sportu motorowego, nad tego rodzaju rywalizacją kierowców zastanawiali się od lat osiemdziesiątych XIX stulecia. Autorka rozprawy przywołała również, za zagranicznymi źródłami, definicję Formuły 1: „Tradycyjnie Formułę 1 określa się jako usankcjonowaną przez Międzynarodową Federację Samochodową najwyższą klasę międzynarodowych wyścigów Grand Prix dla jednomiejscowych samochodów wyścigowych o otwartym nadwoziu”. Jako kolebkę sportu motorowego wskazał Francję. Co jest zrozumiałe genezę wyścigów powiązała z osiągnięciami konstruktorów pierwszych automobili pochodzących z Francji i Niemiec. Mgr Ewelina Więckowska zauważyła ponadto, że mistrzowie wyścigów samochodowych urastali w swoich ojczyznach w XIX stuleciu i później do rangi bohaterów narodowych. Wedle jej opinii pierwszym bohaterem był niewątpliwie Emil Lavassor. Jego sukces został upamiętniony pomnikiem wstawionym w 1895 r. W tej części rozważań czytelnik odnajdzie również gros interesujących informacji na temat wyścigów samochodowych zlokalizowanych w Europie zachodniej, głównie we Francji (Paryż-Marsylia-Paryż, Marsylia-Nicea, Paryż-Dieppe-Paryż, Paryż-Amsterdam-Paryż). Jak dalej ustaliła, to właśnie na bazie tych zawodów, w których kierowcy rywalizowali o puchar Gordona Benetta, narodziło się pierwsze Grand Prix. Doktorantka zdefiniowała następnie tę inicjatywę: „ impreza Grand Prix miała być przede wszystkim rywalizacją kierowców, a nie narodowych automobilklubów. Każdy kraj miał prawo wystawić drużynę składającą się z trzech aut określonego producenta samochodów”. Idąc dalej tropem doktorantki czytelnik może się dowiedzieć, że z symbolicznego punktu widzenia Grand Prix stanowiło początek historii Formuły 1.

Kolejne rozdziały recenzowanej pracy dotyczą polskich śladów w Formule 1, które z pojawieniem się Roberta Kubicy nie były już li tylko skromnymi śladami. Autorka na podstawie analizy zachowanej dokumentacji z poszczególnych wyścigów samochodowych prześledziła biografie kilkudziesięciu uczestników zawodów i doszukała się, przynajmniej wśród kilku, polskich korzeni. To niewątpliwie duże osiągnięcie badawcze doktorantki. Jej ustalenia można ocenić nie tylko za nieoczekiwane, ale i jednocześnie za wiarygodne. W gronie naszych rodaków których określiła jako „polski akcent w wyścigach Grand Prix” znaleźli się mieszkający w USA: hrabia Elliot Zborowski (zginął tragicznie w katastrofie podczas wyścigu w 1903 r.) oraz jego syn Luis Zborowski (zginął podczas Grand Prix Włoch na torze Monza w 1924 r.). W następnej części rozważań, dodała pionierskich konstruktorów rodem z dziewiętnastowiecznej Galicji - Józefa Bożka i Stanisława Baryckiego. Autorka jednocześnie zwróciła uwagę, że w Królestwie Polskim, np. w Warszawie dał się zauważyć brak zainteresowania samochodami. W argumentacji podkreśliła, iż było to wywołane wysokimi cenami pojazdów oraz przyzwyczajeniem mieszkańców miasta do wozów, tramwajów konnych i, co pominęła a należało było to dodać, dorożek. Nie bez znaczenia okazała się również nieprzyjazna dla samochodów infrastruktura miasta, zwłaszcza dla „masywnego Mercedesa” i „delikatnego „Renaulta”. Pierwszy udokumentowany przejazd samochodowy w Warszawie miał miejsce dopiero w 1896 r. i wywołał pewne zainteresowanie mieszkańców miasta, w tym np. cyklistów. Godne zauważenia było również to, jak podkreśliła Autorka, że ów przejazd Stanisława Grodzkiego nie spowodował popłochu wśród koni. W 1909 r. zawiązało się Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego. Było to kolejne ważne wydarzenie w kierunku popularyzowania automobilizmu na ziemiach polskich. W tym samym mniej więcej terminie zawiązał się Galicyjski Klub Automobilowy. Pierwszy przejazd samochodu we Lwowie doszedł do skutku w 1897 r.

Za interesującą informację wyłowioną z recenzowanej rozprawy uznałabym również, że jeszcze przed Wielką Wojną odbył się konkurs językoznawczy czasopisma „Lotnik i Automobilista” na temat słownictwa: „automobil”, „szofer” i „garaż”. Z powszechnie stosowanego wówczas słownictwa „szofer” został wyparty przez „kierowcę” oraz „garaż” przez „zajezdnię”. Jeśli zaś chodzi o „automobil” to nie otrzymał lepszych odpowiedników od „samochodu” i „samojazdu”.

Z ustaleń doktorantki wynika, że w latach II Rzeczypospolitej znacząco rozwijały się inicjatywy związane ze sportem samochodowym oraz prace konstruktorskie. Wskazała tu na pojazd o nazwie „Polonja” oraz działalność Automobilklubu Polska od 1921 r. Nie mniejsze

znaczenie przypisała redakcji nowego czasopisma „Auto”, które popularyzowało rozwój motoryzacji w ogóle, w tym m.in. wyścigów samochodowych. Przywołała również nazwisko pierwszego mistrza Polski w „jeździe automobilowej” – Henryka Liefeldta. Zresztą tej wyjątkowej postaci w historii polskiego sportu motorowego poświęciła cały rozdział. Ponadto wzorem z poprzednich rozdziałów wyłowiła z zagranicznej i krajowej literatury przedmiotu nazwiska kilku naszych rodaków uczestniczących w wyścigach poza granicami kraju. Sprawa dotyczyła dość tajemniczej kariery Jan Bychawskiego z „uwagi na skromny zasób informacji” na jego temat postać była mało znana oraz Stanisława Czaykowskiego, który występował pod francuską flagą ze względu na „efekt migracji jego przodków”.

Niezwykle ważną część rozprawy stanowią informacje dotycząca kierowców wyścigowych w II Rzeczypospolitej oraz historii Grand Prix Lwowa, które w latach trzydziestych XX stulecia znalazło uznanie działaczy międzynarodowych i zostało wpisane do kalendarza działającej od 1904 r. Międzynarodowej Federacji Samochodowej (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus). Autorka przybliżyła czytelnikom nazwiska kilku kierowców, z których niektórzy zaistnieli również na arenie międzynarodowej. Oprócz już wymienionego wyżej Henryka Liefeldta jej uznanie zyskali: Maurycy Potocki, Jan Ripper, Edward Zawidowski, Stanisław Szwarcsztejn, Stanisław Hołuj, Franciszek Mycielski, Antoni Heller oraz Maria Koźmianowa.

Wysoko oceniam rozdział, chociaż ma w tym miejscu kilka uwag i propozycji badawczych, poświęcony Polakom w Formule 1 w latach 1939 – 1970. Doktorantka podkreśliła, że trzech kierowców z wyżej już wskazanych (Potocki, Ripper i Hołuj) aktywnie włączyło się do działalności konspiracyjnej w latach II wojny światowej. Dwóch Stanisław Hołuj i Jan Ripper w latach wojny zostało uwięzionych przez Niemców w krakowskim więzieniu przy ul. Montelupich. Z kolei Maurycy Potocki, już po wojnie, trafił z nie własnej woli do więzienia w Kielcach. Biorąc pod uwagę, że na temat zakładu karnego przy ul. Montelupich w latach 1939 – 1945 dysponujemy dość bogatą literaturą przedmiotu (wystarczy zajrzeć do opublikowanej ostatnio pracy Katarzyny Łysiak i Roksany Szczypta-Szczęch, *Monte Więzienie dwóch totalitaryzmów 1939-1989*, Kraków 2021, bibliografia na str. 155-158) proponuję dodatkową kwerendę w monografiach i memuarystyce pominiętych w recenzowanej pracy. Z kolei historia więzienia w Kielcach nie doczekała nie dotychczas kompletnej monografii. Nie sposób więc uzupełnić w tej chwili więziennego wątku w biografii Maurycego Potockiego. Ów bohater nie zaistniał również we wspomnieniach Antoniego Hedy „Szarego”, który kierował akcją rozbicia kieleckiego zakładu karnego oraz

w monografii Danuty Suchorowskiej, *Rozbić więzienie UB! Akcje zbrojne AK i WiN 1945 – 1946*, Warszawa 1991 (z kilkunastostronicowym opisem udanej akcji na więzienie w Kielcach).

Nie mniej pasjonujące okazały się losy Alfonsa Kowalewskiego i Leona Kuźmickiego, czyli pierwszego Polaka mechanika w Formule 1 oraz pierwszego Polaka inżyniera w Formule 1. Autorka odtworzyła ich bogate w fakty biografie na podstawie literatury angielskojęzycznej. Pomysł wykorzystania takich właśnie źródeł wydaje się zrozumiały i wyczerpujący, wszak powojenne losy obu naszych rodaków były związane z polską wojenną i powojenną emigracją (którą bez cienia najmniejszej wątpliwości można określić Drugą Wielką Emigracją). Nie mniej sugerują w tym miejscu dodatkowe badania, o czym już wspomniałem wyżej, w dokumentacji z „polskiego Londynu”, która jest dostępna w Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum Sikorskiego oraz w Bibliotece Polskiej zlokalizowanej w Polskim Ośrodku Społeczno- Kulturalnym w Londynie. Nie wykluczam również, że poszukiwania w „Dzienniku Polskim i Dzienniku Żołnierza” i w prasie polonijnej w USA (np. „Dziennik Związkowy” i „Nowy Dziennik”) mogą także przynieść ważne informacje. Zważywszy, że niektóre z opisanych wydarzeń w biografiach Kowalewskiego (żołnierza 1. Dywizji Pancerniej gen. Stanisława Maczka) i Kuźmickiego (biorąc pod uwagę jego brawurową podróż przez Związek Sowiecki można zaryzykować kwerendę w tzw. Kolekcji Andersa, która zawiera kilkanaście tysięcy relacji Polaków, którzy przeżyli pobyt w Związku Sowieckim po 1941 r. i następnie służyli w Armii Polskiej na Wschodzie lub w innych jednostkach wojskowych) są niekiedy mało czytelne lub wymagają uzupełnienia. Konfrontacja ustaleń dokonanych przez badaczy anglosaskich z polską dokumentacją Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie jest, tak uważam, jak najbardziej wskazana.

Kolejne rozdziały traktują o Polakach w Formule 1 począwszy od lat siedemdziesiątych XX w. po czasy nam współczesne. Autorka uczyniła bohaterami tej części rozważań wyczynowych kierowców, mechaników i organizatorów imprez sportowych: Jerzego Jankowskiego, Longina Bielaka i Andrzeja Jaroszewicza. Doktorantka zauważyła, że każdy z wymienionych miał zasługi na innym polu swojej działalności. Myślę, że warto np. przypomnieć, iż syn premiera z okresu PRL „jeździł za granicę oglądać wyścigi Formuły 1 pod kątem sprowadzenia ich do Polski”. Autorka ustaliła, że krajowi pasjonaci wyścigów samochodowych poświęcili gors uwagi przystosowaniu w Polsce toru wyścigowego na potrzeby Formuły 1. Owe starania dotyczyły początkowo nowego toru Miedziana Góra koło

Kielc w Górach Świętokrzyskich, zaś później modernizowanego Toru Poznań w powiązaniu z Międzynarodowymi Targami Poznańskimi.

Za niezwykle interesujące uznaję również kolejne części rozprawy dotyczące korzeni polskich u Emersona Fittipaldiego z Brazylii - świetnego kierowcy Formuły 1, którego babka była Polką i nazywała się Józefa Wojciechowska. Autorka doktoratu skorzystała przy tym z ustaleń Niny Lengley - korespondentki „Motoru” i „Sztandaru Młodych”. Co wydaje się jeszcze bardziej intrygujące owa korespondentka natrafiła na polskie korzenie kierowcy przypadkowo. Dzięki lekturze wymienionych publikacji udało się doktorantce przekazać czytelnikom sporo szczegółów z biografii Józefy Wojciechowskiej, która w 1943 r. wzięła ślub z włoskim emigrantem Wilsonem Fittipaldi. Ich drugi syn Emerson, przyszły fenomenalny kierowca, urodził się w 1946 r.

Kierowcą Formuły 1 była również kobieta Polaka pochodząca z Galicji Divina Mary Galica, której dziadek Andrzej Galica był generałem Wojska Polskiego, zaś ojciec Władysław Galica - oficerem Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie i cichociemnym, kawalerem Orderu Wojennego Virtuti Militari. Jego córka początkowo uprawiała narciarstwo alpejskie w barwach Wielkiej Brytanii. W latach 1968 – 1972 startowała w zimowych olimpiadach. Potem, już jako kierowca, nie obawiając się szybkości do której była przyzwyczajona, uprawiała wyścigi samochodowe. Doktorantka prześledziła ponadto kariery dwóch kierowców znad Wisły Krzysztofa Woźniaka i Jarosława Wierczuka. Pracę wieńczy rozdział poświęcony Robertowi Kubicy, najlepszemu Polakowi w historii Formuły 1. Jego kariera rozwijała się, można rzecz, klasycznie od wyścigów kartingowych (z dużymi sukcesami), przez testy bolidów Formuły 1 oraz w końcu uczestnictwem w Formule 3 i 1. Kariera i sukcesy Roberta Kubicy wpłynęły niewątpliwie na popularyzację tej dyscypliny sportowej w naszym kraju. Co wiązało się z dziesiątkami artykułów prasowych, relacjami telewizyjnymi z poszczególnych wyścigów oraz niekończącymi się gratulacjami, po kolejnych sukcesach. Robert Kubica wygrał m.in. prestiżowy konkurs „Przeglądu Sportowego” i Telewizji Polskiej na najlepszego sportowca naszego kraju w 2008 r.

Uwagi szczegółowe:

W całej pracy dość często jest zauważalny brak spacji pomiędzy wyrazami. Tych uchybień zauważyłem sporo.

Na str. 3 błędna data czterech deportacji Polaków w głąb Związku Sowieckiego. Powinno być 1939 – 1941 (ostatnia deportacja w czerwcu 1941 r.).

Na str. 4 w latach 1944-1946 to nie tylko uwięzienie żołnierzy AK, to również druga fala deportacji za tzw. drugiego Sowietą, skala dramatycznego wydarzenia, to szacunki od 90 do 150 tys. polskich patriotów wywiezionych na wschód.

Na str. 60 literówka w przypisie 232 Przed I Wojną Światową.

Na str. 95 akapit wprowadzający jest nieczytelny. Należy użyć określeń i opisu bardziej precyzyjnego. Sprawa dotyczy rugów pruskich, komisji kolonizacyjnej, wykupowania przez Niemców ziemi należącej do Polaków, zakaz wznoszenia budynków (wóz Drzymały) oraz dramatycznych wydarzeń z Wrześni na początku XX w. – represje wobec dzieci polskich po odmowie nauki religii w języku niemieckim.

Na str. 106 można nieco wzbogacić informacje biograficzne na temat niektórych członków Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego po lekturze monografii Roberta Gawkowskiego, *Encyklopedia klubów sportowych Warszawy i jej najbliższych okolic w latach 1918-39*, Warszawa 2007 (praca jest zaopatrzona w indeks osobowy).

Na str. 116 w literaturze przedmiotu używa się najczęściej określenia wojna polsko-bolszewicka 1919-1921 r.

Na str. 118 literówka zastąpiło zamiast zastąpił.

Na str. 150 kierowca o imieniu należy zastąpić kierowca o nazwisku.

Na str. 156 należy poprawić na prawidłowe w powiecie jaworskim.

Na str. 176 jeśli chodzi o sprawę Marii Koźmianowej, to brak indywidualnej mogiły potwierdza praca Andrzej Suchcitz pt. „*Non omnis moriar...*”. *Polacy na londyńskim cmentarzu Brompton*, Warszawa 1992.

Na str. 177 można uzupełnić biografię hr. Maurycego Potockiego. Według informacji pomieszczonych w pracy A. Suchcitz, op. cit., s. 67-68 zmarł on 15 maja 1949 r. i został pochowany na londyńskim cmentarzu Brompton. Autor pracy ustalił również, że M. Potocki w okresie konspiracji w AK używał pseudonimu „Abel”, walczył w Powstaniu Warszawskim. Po ucieczce na zachód w 1945 r. służył w Oddziale Społecznym 2. Korpusu Polskiego we Włoszech, zaś później wstąpił do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia.

Na str. 176 należy poprawić błędne imię Władysława Studnickiego (w recenzowanej pracy Stanisław, szerzej nt. wojennej biografii Studnickiego – Piotr Zychowicz, *Germanofil. Władysław Studnicki – Polak, który chciał sojuszu w III Rzeszy*, Warszawa 2020).

Na str. 186 w trakcie prezentacji Zarządu Głównego Automobilklubu Polski, przy nazwiskach Jana Rabanowskiego (w latach 1944 – 1951 minister komunikacji, wysłany przez PPR do kontrolowania SD), gen. Piotra Jaroszewicza (poseł na Sejm, w latach 1952 – 1970 wicepremier, PZPR), gen. Wiktora Grosza (wysoki urzędnik ministerstwa spraw zagranicznych, PZPR) itd. sugeruję dodanie ich stanowisk rządowych oraz proveniencji politycznej. Jednocześnie widzę konieczność w tym miejscu dodania nowego fragmentu rozważań dotyczącego działalności Polskiego Związku Motorowego na tle innych związków sportowych. Ponadto będzie tu miejsce na przywołanie działalności prezesa PZM Stefana Askanasa, który w 1950 r., z polecenia władz partyjnych, realizował likwidację poszczególnych związków sportowych i zajmował się tworzeniem nowych sekcji w ramach GKKF. Procedura objęła również Polski Związek Motorowy. Proponuję wykorzystanie dorobku dwóch autorów: Artura Pasko, *Sport wyczynowy w polityce państwa 1944-1989*, Kraków 2012 i Piotra Godlewskiego, *Sport w Polsce na tle politycznej rzeczywistości lat 1944-1956*, Poznań 2006. Nie sposób również pominąć publikacji Marka Ordyłowskiego.

Na str. 291 Polonia wielką literą

W konkluzji pragnę podkreślić, że praca doktorska mgr Eweliny Więckowskiej pt. *Polska i Polacy w Formule 1*, spełnia wymogi stawiane rozprawie na stopień doktora nauk humanistycznych w zakresie historii. Doktorantka podjęła się opracowania pionierskiego tematu badawczego. Zadanie wykonała bardzo dobrze wykorzystując źródła różnej proveniencji. Powstała więc praca wypełniająca lukę w historii polskiego sportu. Wnoszę o dopuszczenie mgr Eweliny Więckowskiej do kolejnego etapu przewodu doktorskiego. Nie będę prawdopodobnie odosobniony w opinii, jeżeli dodatkowo zarekomenduję pracę do druku po niewielkich korektach oraz sugerowanych w recenzji uzupełnieniach.

Tadeusz Wolsza

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

Recenzja pracy doktorskiej mgr Eweliny Więckowskiej pt. *Polska i Polacy w Formule 1* przygotowanej pod kierunkiem dr hab. prof. UZ Radosława Domke w Szkole Doktorskiej Uniwersytetu Zielonogórskiego, Zielona Góra 2023, ss. 435.

Z dokumentacji zawartości czasopism i prac zbiorowych, jaka jest dostępna w przestrzeni Internetu można skonstatować, że Autorka recenzowanej rozprawy doktorskiej przygotowała i ogłosiła drukiem, nie mniej niż dwie publikacje, w tym jedną ściśle związaną z tematyką jej dysertacji. Mam tu na myśli artykuł pt. *Zjawisko śmierci w sporcie motorowym. Analiza zmian w percepcji egzystencjalnego końca na przykładzie Formuły 1* (tekst ukazał się w pracy zbiorowej pt. *Memento mori – wątki tanatologiczne w humanistyce i naukach społecznych*, pod. red. A. Krzpiet i S. Madonia, Poznań 2001). Można zatem przyjąć, iż doktorantka wysłała wówczas czytelny sygnał, że na poważnie zaczyna zajmować się tytułową problematyką.

Recenzowana rozprawa doktorska pt. *Polska i Polacy w Formule 1* mieści się bez cienia wątpliwości z zakresie historii sportu. Brak chronologii w tytule z uwagi na prezentację poszczególnych bohaterów indywidualnych – naszych rodaków rozsianych po świecie, których działalność przypadła na okres zaborów państwa polskiego, jest jak najbardziej zrozumiała.

Temat rozważań został wybrany z doskonałą orientacją jeśli chodzi o stan badań nad dziejami polskiego sportu motorowego (np. wyścigi samochodowe, motocyklowe i kartingowe, żużel, sześciodniówki motocyklowe itp.). Mgr Ewelina Więckowska podjęła się opracowania oryginalnego zagadnienia i, co należy tu podkreślić, godnego pracy na stopień doktora w zakresie nauk humanistycznych. Można nawet w tym miejscu podkreślić, że doktorantka przystępując do zbierania materiałów musiała być doskonale zorientowana w szczegółach badanego tematu. Świadczą o tym zarówno celny kierunek związany z poszukiwaniem bohaterów pracy, jak i wytypowanie oraz przeanalizowanie dostępnej dokumentacji z różnej proveniencji. Nie jest też wykluczone, iż mgr Ewelina Więckowska była i jest wielką pasjonatką Formuły 1 i to też w dużej mierze zaważyło na wyborze tematu. Bez odpowiedzi pozostaje jak na razie pytanie, czy owe zainteresowanie nie było związane z

sukcesami naszego rodaka Roberta Kubicy, wielkiego mistrza w wyścigach Formuły 1. Mam nadzieję, że doktorantka udzieli odpowiedzi na tak postawione pytanie w autoreferacie. Gdyby tak rzeczywiście było, tym bardziej należałoby docenić sukcesy polskiego kierowcy oraz innych naszych rodaków, jako inspiratorów badań naukowych, którzy od schyłku XIX w., czyli jeszcze w okresie zaborów, rywalizowali na torach wyścigowych lub, jako mechanicy i konstruktorzy wprowadzali na rynek coraz to nowe wynalazki motoryzacyjne ułatwiające uprawianie sportu. Konkludując, pragnę potwierdzić, że temat pracy został wybrany nie tylko z uwagi na rangę zagadnienia. Doktoranta zresztą celnie to skwitowała: „Objęcie badaniami naukowymi zagadnienia obecności Polski, Polaków i osób pochodzenia polskiego w Formule 1 uczyni go pierwszą w Polsce rozprawą doktorską poświęconą takiej tematyce. Zaspokoi również potrzebę troski o polskie dziedzictwo sportowe i motoryzacyjne, które na skutek problematycznej przeszłości nie zostało ujęte w ramy problemu naukowego, Czasy najnowsze same w sobie są też świetną okazją do wspomnianego zadośćuczynienia i wypełnienia luki badawczej”. Nie mniej ważne było również i to, że doktoranta wykazała się bardzo dobrą orientacją w krajowej literaturze przedmiotu i swoimi badaniami wypełniła dotkliwą lukę w historiografii. Przy czym można było to dopiero stwierdzić po lekturze recenzowanej pracy.

Doktorat wyróżnia wykorzystana literatura przedmiotu krajowa i przede wszystkim zagraniczna. Autorka już na wstępie rozważań podkreśliła, że krajowa baza źródłowa jest nader skromna i sprowadza się do kilku przyczynków o jednostkowych wydarzeniach lub osobach zaangażowanych w różnym charakterze i stopniu w wyścigi samochodowe. Dużą wagę natomiast przypisuje prasie z okresu dwudziestolecia międzywojennego oraz po 1945 r. Wskazuje m.in. na „Auto”, „Kurier Codzienny”, „Lotnika i Automobilistę”, „Przegląd Sportowy”, „Gazetę Lwowską”, „MotorSport”. Dla okresu powojennego najbardziej przydatne okazały się „Motor” oraz „F1 Racing” i „GP Racing”. W bibliografii dostrzegam również wydawnictwa Polskiego Związku Motorowego, Automobilklubu Polska i poszczególnych regionalnych automobilklubów. Gros cennych danych wyłowiła z literatury zagranicznej, głównie angielskojęzycznej. Nie sposób też nie zauważyć w tym miejscu, że dotarła do memuarystyki, w tym wielu cennych wspomnień i relacji uczestników wydarzeń (np. ważne i porządkujące wspomnienia Witolda Rychtera, żyjącego w latach 1902 -1984). Mankamentem jest ułożenie w kategorii literatura wszystkich publikacji, bez wyszczególnienia memuarystyki w oddzielnym zestawieniu. Ponadto mogę zaproponować, żeby przed skierowaniem pracy do druku, na co ona w pełni zasługuje, doktorantka

przeprowadziła badania w Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum Sikorskiego w Londynie pod kątem biografii kilku uczestników Formuły 1 w charakterze zawodników, konstruktorów oraz mechaników. Mam tu na myśli tych, którzy w latach drugiej wojny światowej przeszli przez szeregi Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie lub część swojego życia spędzili na emigracji np. na Wyspach Brytyjskich lub USA (np. Alfons F. Kowalewski – pierwszy Polak mechanik w Formule 1, Leon Kuźmicki – pierwszy Polak inżynier w Formule 1 oraz hr. Maurycy Potocki).

Recenzowana rozprawa doktorska składa się z sześciu rozdziałów. Autorka w strukturze wewnętrznej rozprawy zastosowała koncepcję problemowo-chronologiczną. Rozdział pierwszy ma charakter wprowadzający i dotyczy w ogóle Formuły 1, jej genezy i rozwoju, zaś późnej fenomeny i popularności. To bardzo istotne wprowadzenie do tematu, zważywszy, iż miłośnicy i działacze sportu motorowego, nad tego rodzaju rywalizacją kierowców zastanawiali się od lat osiemdziesiątych XIX stulecia. Autorka rozprawy przywołała również, za zagranicznymi źródłami, definicję Formuły 1: „Tradycyjnie Formułę 1 określa się jako usankcjonowaną przez Międzynarodową Federację Samochodową najwyższą klasę międzynarodowych wyścigów Grand Prix dla jednomiejscowych samochodów wyścigowych o otwartym nadwoziu”. Jako kolebkę sportu motorowego wskazała Francję. Co jest zrozumiałe genezę wyścigów powiązała z osiągnięciami konstruktorów pierwszych automobili pochodzących z Francji i Niemiec. Mgr Ewelina Więckowska zauważyła ponadto, że mistrzowie wyścigów samochodowych urastali w swoich ojczyznach w XIX stuleciu i później do rangi bohaterów narodowych. Wedle jej opinii pierwszym bohaterem był niewątpliwie Emil Lavassor. Jego sukces został upamiętniony pomnikiem wstawionym w 1895 r. W tej części rozważań czytelnik odnajdzie również gros interesujących informacji na temat wyścigów samochodowych zlokalizowanych w Europie zachodniej, głównie we Francji (Paryż-Marsylia-Paryż, Marsylia-Nicea, Paryż-Dieppe-Paryż, Paryż-Amsterdam-Paryż). Jak dalej ustaliła, to właśnie na bazie tych zawodów, w których kierowcy rywalizowali o puchar Gordona Benetta, narodziło się pierwsze Grand Prix. Doktorantka zdefiniowała następnie tę inicjatywę: „ impreza Grand Prix miała być przede wszystkim rywalizacją kierowców, a nie narodowych automobilklubów. Każdy kraj miał prawo wystawić drużynę składającą się z trzech aut określonego producenta samochodów”. Idąc dalej tropem doktorantki czytelnik może się dowiedzieć, że z symbolicznego punktu widzenia Grand Prix stanowiło początek historii Formuły 1.

Kolejne rozdziały recenzowanej pracy dotyczą polskich śladów w Formule 1, które z pojawieniem się Roberta Kubicy nie były już li tylko skromnymi śladami. Autorka na podstawie analizy zachowanej dokumentacji z poszczególnych wyścigów samochodowych prześledziła biografie kilkudziesięciu uczestników zawodów i doszukała się, przynajmniej wśród kilku, polskich korzeni. To niewątpliwie duże osiągnięcie badawcze doktorantki. Jej ustalenia można ocenić nie tylko za nieoczekiwane, ale i jednocześnie za wiarygodne. W gronie naszych rodaków których określiła jako „polski akcent w wyścigach Grand Prix” znaleźli się mieszkający w USA: hrabia Elliot Zborowski (zginął tragicznie w katastrofie podczas wyścigu w 1903 r.) oraz jego syn Luis Zborowski (zginął podczas Grand Prix Włoch na torze Monza w 1924 r.). W następnej części rozważań, dodała pionierskich konstruktorów rodem z dziewiętnastowiecznej Galicji - Józefa Bożka i Stanisława Baryckiego. Autorka jednocześnie zwróciła uwagę, że w Królestwie Polskim, np. w Warszawie dał się zauważyć brak zainteresowania samochodami. W argumentacji podkreśliła, iż było to wywołane wysokimi cenami pojazdów oraz przyzwyczajeniem mieszkańców miasta do wozów, tramwajów konnych i, co pominęła a należało było to dodać, dorożek. Nie bez znaczenia okazała się również nieprzyjazna dla samochodów infrastruktura miasta, zwłaszcza dla „masywnego Mercedesa” i „delikatnego „Renaulta”. Pierwszy udokumentowany przejazd samochodowy w Warszawie miał miejsce dopiero w 1896 r. i wywołał pewne zainteresowanie mieszkańców miasta, w tym np. cyklistów. Godne zauważenia było również to, jak podkreśliła Autorka, że ów przejazd Stanisława Grodzkiego nie spowodował popłochu wśród koni. W 1909 r. zawiązało się Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego. Było to kolejne ważne wydarzenie w kierunku popularyzowania automobilizmu na ziemiach polskich. W tym samym mniej więcej terminie zawiązał się Galicyjski Klub Automobilowy. Pierwszy przejazd samochodu we Lwowie doszedł do skutku w 1897 r.

Za interesującą informację wyłowioną z recenzowanej rozprawy uznałabym również, że jeszcze przed Wielką Wojną odbył się konkurs językoznawczy czasopisma „Lotnik i Automobilista” na temat słownictwa: „automobil”, „szofer” i „garaż”. Z powszechnie stosowanego wówczas słownictwa „szofer” został wyparty przez „kierowcę” oraz „garaż” przez „zajezdnię”. Jeśli zaś chodzi o „automobil” to nie otrzymał lepszych odpowiedników od „samochodu” i „samojazdu”.

Z ustaleń doktorantki wynika, że w latach II Rzeczypospolitej znacząco rozwijały się inicjatywy związane ze sportem samochodowym oraz prace konstruktorskie. Wskazała tu na pojazd o nazwie „Polonja” oraz działalność Automobilklubu Polska od 1921 r. Nie mniejsze

znaczenie przypisała redakcji nowego czasopisma „Auto”, które popularyzowało rozwój motoryzacji w ogóle, w tym m.in. wyścigów samochodowych. Przywołała również nazwisko pierwszego mistrza Polski w „jeździe automobilowej” – Henryka Liefeldta. Zresztą tej wyjątkowej postaci w historii polskiego sportu motorowego poświęciła cały rozdział. Ponadto wzorem z poprzednich rozdziałów wyłowiła z zagranicznej i krajowej literatury przedmiotu nazwiska kilku naszych rodaków uczestniczących w wyścigach poza granicami kraju. Sprawa dotyczyła dość tajemniczej kariery Jan Bychawskiego z „uwagi na skromny zasób informacji” na jego temat postać była mało znana oraz Stanisława Czaykowskiego, który występował pod francuską flagą ze względu na „efekt migracji jego przodków”.

Niezwykle ważną część rozprawy stanowią informacje dotycząca kierowców wyścigowych w II Rzeczypospolitej oraz historii Grand Prix Lwowa, które w latach trzydziestych XX stulecia znalazło uznanie działaczy międzynarodowych i zostało wpisane do kalendarza działającej od 1904 r. Międzynarodowej Federacji Samochodowej (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus). Autorka przybliżyła czytelnikom nazwiska kilku kierowców, z których niektórzy zaistnieli również na arenie międzynarodowej. Oprócz już wymienionego wyżej Henryka Liefeldta jej uznanie zyskali: Maurycy Potocki, Jan Ripper, Edward Zawidowski, Stanisław Szwarcsztejn, Stanisław Hołuj, Franciszek Mycielski, Antoni Heller oraz Maria Koźmianowa.

Wysoko oceniam rozdział, chociaż ma w tym miejscu kilka uwag i propozycji badawczych, poświęcony Polakom w Formule 1 w latach 1939 – 1970. Doktorantka podkreśliła, że trzech kierowców z wyżej już wskazanych (Potocki, Ripper i Hołuj) aktywnie włączyło się do działalności konspiracyjnej w latach II wojny światowej. Dwóch Stanisław Hołuj i Jan Ripper w latach wojny zostało uwięzionych przez Niemców w krakowskim więzieniu przy ul. Montelupich. Z kolei Maurycy Potocki, już po wojnie, trafił z nie własnej woli do więzienia w Kielcach. Biorąc pod uwagę, że na temat zakładu karnego przy ul. Montelupich w latach 1939 – 1945 dysponujemy dość bogatą literaturą przedmiotu (wystarczy zajrzeć do opublikowanej ostatnio pracy Katarzyny Łysiak i Roksany Szczypta-Szczęch, *Monte Więzienie dwóch totalitaryzmów 1939-1989*, Kraków 2021, bibliografia na str. 155-158) proponuję dodatkową kwerendę w monografiach i memuarystyce pominiętych w recenzowanej pracy. Z kolei historia więzienia w Kielcach nie doczekała nie dotychczas kompletnej monografii. Nie sposób więc uzupełnić w tej chwili więziennego wątku w biografii Maurycego Potockiego. Ów bohater nie zaistniał również we wspomnieniach Antoniego Hedy „Szarego”, który kierował akcją rozbicia kieleckiego zakładu karnego oraz

w monografii Danuty Suchorowskiej, *Rozbić więzienie UB! Akcje zbrojne AK i WiN 1945 – 1946*, Warszawa 1991 (z kilkunastostronicowym opisem udanej akcji na więzienie w Kielcach).

Nie mniej pasjonujące okazały się losy Alfonsa Kowalewskiego i Leona Kuźmickiego, czyli pierwszego Polaka mechanika w Formule 1 oraz pierwszego Polaka inżyniera w Formule 1. Autorka odtworzyła ich bogate w fakty biografie na podstawie literatury angielskojęzycznej. Pomysł wykorzystania takich właśnie źródeł wydaje się zrozumiały i wyczerpujący, wszak powojenne losy obu naszych rodaków były związane z polską wojenną i powojenną emigracją (którą bez cienia najmniejszej wątpliwości można określić Drugą Wielką Emigracją). Nie mniej sugerują w tym miejscu dodatkowe badania, o czym już wspomniałem wyżej, w dokumentacji z „polskiego Londynu”, która jest dostępna w Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum Sikorskiego oraz w Bibliotece Polskiej zlokalizowanej w Polskim Ośrodku Społeczno- Kulturalnym w Londynie. Nie wykluczam również, że poszukiwania w „Dzienniku Polskim i Dzienniku Żołnierza” i w prasie polonijnej w USA (np. „Dziennik Związkowy” i „Nowy Dziennik”) mogą także przynieść ważne informacje. Zważywszy, że niektóre z opisanych wydarzeń w biografiach Kowalewskiego (żołnierza 1. Dywizji Pancерnej gen. Stanisława Maczka) i Kuźmickiego (biorąc pod uwagę jego brawurową podróż przez Związek Sowiecki można zaryzykować kwerendę w tzw. Kolekcji Andersa, która zawiera kilkanaście tysięcy relacji Polaków, którzy przeżyli pobyt w Związku Sowieckim po 1941 r. i następnie służyli w Armii Polskiej na Wschodzie lub w innych jednostkach wojskowych) są niekiedy mało czytelne lub wymagają uzupełnienia. Konfrontacja ustaleń dokonanych przez badaczy anglosaskich z polską dokumentacją Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie jest, tak uważam, jak najbardziej wskazana.

Kolejne rozdziały traktują o Polakach w Formule 1 począwszy od lat siedemdziesiątych XX w. po czasy nam współczesne. Autorka uczyniła bohaterami tej części rozważań wyczynowych kierowców, mechaników i organizatorów imprez sportowych: Jerzego Jankowskiego, Longina Bielaka i Andrzeja Jaroszewicza. Doktorantka zauważyła, że każdy z wymienionych miał zasługi na innym polu swojej działalności. Myślę, że warto np. przypomnieć, iż syn premiera z okresu PRL „jeździł za granicę oglądać wyścigi Formuły 1 pod kątem sprowadzenia ich do Polski”. Autorka ustaliła, że krajowi pasjonaci wyścigów samochodowych poświęcili gorszą uwagę przystosowaniu w Polsce toru wyścigowego na potrzeby Formuły 1. Owe starania dotyczyły początkowo nowego toru Miedziana Góra koło

Kielc w Górach Świętokrzyskich, zaś później modernizowanego Toru Poznań w powiązaniu z Międzynarodowymi Targami Poznańskimi.

Za niezwykle interesujące uznaję również kolejne części rozprawy dotyczące korzeni polskich u Emersona Fittipaldiego z Brazylii - świetnego kierowcy Formuły 1, którego babka była Polką i nazywała się Józefa Wojciechowska. Autorka doktoratu skorzystała przy tym z ustaleń Niny Lengley - korespondentki „Motoru” i „Sztandaru Młodych”. Co wydaje się jeszcze bardziej intrygujące owa korespondentka natrafiła na polskie korzenie kierowcy przypadkowo. Dzięki lekturze wymienionych publikacji udało się doktorantce przekazać czytelnikom sporo szczegółów z biografii Józefy Wojciechowskiej, która w 1943 r. wzięła ślub z włoskim emigrantem Wilsonem Fittipaldi. Ich drugi syn Emerson, przyszły fenomenalny kierowca, urodził się w 1946 r.

Kierowcą Formuły 1 była również kobieta Polaka pochodząca z Galicji Divina Mary Galica, której dziadek Andrzej Galica był generałem Wojska Polskiego, zaś ojciec Władysław Galica - oficerem Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie i cichociemnym, kawalerem Orderu Wojennego Virtuti Militari. Jego córka początkowo uprawiała narciarstwo alpejskie w barwach Wielkiej Brytanii. W latach 1968 – 1972 startowała w zimowych olimpiadach. Potem, już jako kierowca, nie obawiając się szybkości do której była przyzwyczajona, uprawiała wyścigi samochodowe. Doktorantka prześledziła ponadto kariery dwóch kierowców znad Wisły Krzysztofa Woźniaka i Jarosława Wierczuka. Pracę wieńczy rozdział poświęcony Robertowi Kubicy, najlepszemu Polakowi w historii Formuły 1. Jego kariera rozwijała się, można rzecz, klasycznie od wyścigów kartingowych (z dużymi sukcesami), przez testy bolidów Formuły 1 oraz w końcu uczestnictwem w Formule 3 i 1. Kariera i sukcesy Roberta Kubicy wpłynęły niewątpliwie na popularyzację tej dyscypliny sportowej w naszym kraju. Co wiązało się z dziesiątkami artykułów prasowych, relacjami telewizyjnymi z poszczególnych wyścigów oraz niekończącymi się gratulacjami, po kolejnych sukcesach. Robert Kubica wygrał m.in. prestiżowy konkurs „Przeglądu Sportowego” i Telewizji Polskiej na najlepszego sportowca naszego kraju w 2008 r.

Uwagi szczegółowe:

W całej pracy dość często jest zauważalny brak spacji pomiędzy wyrazami. Tych uchybień zauważyłem sporo.

Na str. 3 błędna data czterech deportacji Polaków w głąb Związku Sowieckiego. Powinno być 1939 – 1941 (ostatnia deportacja w czerwcu 1941 r.).

Na str. 4 w latach 1944-1946 to nie tylko uwięzienie żołnierzy AK, to również druga fala deportacji za tzw. drugiego Sowietą, skala dramatycznego wydarzenia, to szacunki od 90 do 150 tys. polskich patriotów wywiezionych na wschód.

Na str. 60 literówka w przypisie 232 Przed I Wojną Światową.

Na str. 95 akapit wprowadzający jest nieczytelny. Należy użyć określeń i opisu bardziej precyzyjnego. Sprawa dotyczy rugów pruskich, komisji kolonizacyjnej, wykupowania przez Niemców ziemi należącej do Polaków, zakaz wznoszenia budynków (wóz Drzymały) oraz dramatycznych wydarzeń z Wrześni na początku XX w. – represje wobec dzieci polskich po odmowie nauki religii w języku niemieckim.

Na str. 106 można nieco wzbogacić informacje biograficzne na temat niektórych członków Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego po lekturze monografii Roberta Gawkowskiego, *Encyklopedia klubów sportowych Warszawy i jej najbliższych okolic w latach 1918-39*, Warszawa 2007 (praca jest zaopatrzona w indeks osobowy).

Na str. 116 w literaturze przedmiotu używa się najczęściej określenia wojna polsko-bolszewicka 1919-1921 r.

Na str. 118 literówka zastąpiło zamiast zastąpił.

Na str. 150 kierowca o imieniu należy zastąpić kierowca o nazwisku.

Na str. 156 należy poprawić na prawidłowe w powiecie jaworskim.

Na str. 176 jeśli chodzi o sprawę Marii Koźmianowej, to brak indywidualnej mogiły potwierdza praca Andrzej Suchcitz pt. „*Non omnis moriar...*”. *Polacy na londyńskim cmentarzu Brompton*, Warszawa 1992.

Na str. 177 można uzupełnić biografię hr. Maurycego Potockiego. Według informacji pomieszczonych w pracy A. Suchcitz, op. cit., s. 67-68 zmarł on 15 maja 1949 r. i został pochowany na londyńskim cmentarzu Brompton. Autor pracy ustalił również, że M. Potocki w okresie konspiracji w AK używał pseudonimu „Abel”, walczył w Powstaniu Warszawskim. Po ucieczce na zachód w 1945 r. służył w Oddziale Społecznym 2. Korpusu Polskiego we Włoszech, zaś później wstąpił do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia.

Na str. 176 należy poprawić błędne imię Władysława Studnickiego (w recenzowanej pracy Stanisław, szerzej nt. wojennej biografii Studnickiego – Piotr Zychowicz, *Germanofil. Władysław Studnicki – Polak, który chciał sojuszu w III Rzeszy*, Warszawa 2020.

Na str. 186 w trakcie prezentacji Zarządu Głównego Automobilklubu Polski, przy nazwiskach Jana Rabanowskiego (w latach 1944 – 1951 minister komunikacji, wysłany przez PPR do kontrolowania SD), gen. Piotra Jaroszewicza (poseł na Sejm, w latach 1952 – 1970 wicepremier, PZPR), gen. Wiktora Grosza (wysoki urzędnik ministerstwa spraw zagranicznych, PZPR) itd. sugeruję dodanie ich stanowisk rządowych oraz proveniencji politycznej. Jednocześnie widzę konieczność w tym miejscu dodania nowego fragmentu rozważań dotyczącego działalności Polskiego Związku Motorowego na tle innych związków sportowych. Ponadto będzie tu miejsce na przywołanie działalności prezesa PZM Stefana Askanasa, który w 1950 r., z polecenia władz partyjnych, realizował likwidację poszczególnych związków sportowych i zajmował się tworzeniem nowych sekcji w ramach GKKF. Procedura objęła również Polski Związek Motorowy. Proponuję wykorzystanie dorobku dwóch autorów: Artura Pasko, *Sport wyczynowy w polityce państwa 1944-1989*, Kraków 2012 i Piotra Godlewskiego, *Sport w Polsce na tle politycznej rzeczywistości lat 1944-1956*, Poznań 2006. Nie sposób również pominąć publikacji Marka Ordyłowskiego.

Na str. 291 Polonia wielką literą

W konkluzji pragnę podkreślić, że praca doktorska mgr Eweliny Więckowskiej pt. *Polska i Polacy w Formule 1*, spełnia wymogi stawiane rozprawie na stopień doktora nauk humanistycznych w zakresie historii. Doktorantka podjęła się opracowania pionierskiego tematu badawczego. Zadanie wykonała bardzo dobrze wykorzystując źródła różnej proveniencji. Powstała więc praca wypełniająca lukę w historii polskiego sportu. Wnoszę o dopuszczenie mgr Eweliny Więckowskiej do kolejnego etapu przewodu doktorskiego. Nie będę prawdopodobnie odosobniony w opinii, jeżeli dodatkowo zarekomenduję pracę do druku po niewielkich korektach oraz sugerowanych w recenzji uzupełnieniach.

Tadeusz Wolsza

