

Prof. dr hab. Wojciech Włodarkiewicz
Instytut Organizacji i Zarządzania
Wydziału Cybernetyki
Wojskowej Akademii Technicznej

Warszawa, 31.07.2018 r.

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

Sylwetka Habilitanta

Dr Mariusz W. Majewski jest absolwentem Instytutu Historii Wydziału Humanistycznego Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Krakowie z 1983 r., przygotował pracę magisterską pt. *Polski przemysł lotniczy w dwudziestoleciu międzywojennym* i uzyskał tytuł zawodowy magistra historii. W 1998 r. mgr M. Majewski zakończył dysertację doktorską pt. *Geneza i rozwój przemysłu lotniczego w II Rzeczypospolitej* – promotor prof. dr hab. Jerzy Gołębiowski, która została wysoko oceniona przez recenzentów (prof. dr hab. Piotr Stawecki i prof. dr hab. Ludwik Mroczka) i uzyskał stopień naukowy doktora, nadany 19 czerwca 1998 r. uchwałą Rady Wydziału Humanistycznego WSP w Krakowie. Wyjaśnienia wymaga data wydania odpisu dyplomu doktora, dołączonego do dokumentacji. Doktorant okazał się dobrze przygotowany merytorycznie i metodologicznie do realizacji dysertacji. Jej rozbudowana wersja (243 ss.) pt. *Samoloty i zakłady lotnicze II Rzeczypospolitej* ukazała się drukiem w 2006 roku. Po awansie naukowym dr Majewski kontynuował badania oraz publikował efekty swoich dociekań naukowych, m.in. w 2009 r. ukazała się monografia Jego autorstwa pt. *Przemysł lotniczy w Lublinie*, ss. 232, a także rozpoczął badania zupełnie nowej tematyki, również z obszaru historii techniki – genezy, przebiegu i efektów procesu motoryzacji międzywojennej Polski.

Analizując przebieg pracy zawodowej Habilitanta, można zauważyć, że dzieli się ona na dwa etapy: pierwszy z nich (lata 1983-2007) wiąże się ze szkolnictwem podstawowym oraz średnim, natomiast drugi, który rozpoczął się w 2007 r., już ze szkolnictwem wyższym. W konsekwencji tego dr Majewski uzyskał istotne doświadczenie dydaktyczne, wynikające z pracy na stanowisku nauczyciela historii w Szkole Podstawowej nr 15 w Raciborzu (lata

1983-1987), a następnie nauczyciela historii i wiedzy o społeczeństwie w Zespole Szkół Ekonomicznych w Raciborzu (lata 1987-2007). Istotnym wydarzeniem, które wywarło wpływ na dalszą aktywność zawodową Habilitanta, było rozpoczęcie etatowej pracy w szkolnictwie wyższym: 1 października 2007 r. mgr Majewski podjął pracę na stanowisku asystenta w Katedrze Historii Najnowszej Polski Instytutu Historii Wydziału Humanistycznego Akademii Pedagogicznej w Krakowie, po roku pracy naukowo-dydaktycznej i uzyskaniu stopnia naukowego doktora, został zatrudniony na stanowisku adiunkta w tymże Instytucie.

Ocena osiągnięć naukowych Habilitanta w obszarze nauk humanistycznych oraz niezależnie od obszarów wiedzy

Jako najważniejsze osiągnięcie naukowe, stanowiące podstawę do ubiegania się o stopień doktora habilitowanego, dr Majewski zgłosił obszerną (413 ss.) i wielowątkową monografię pt. *Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej*, wydaną w 2016 r. przez Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie. Problematyka polskich osiągnięć w zakresie techniki w okresie międzywojennym od lat cieszy się zainteresowaniem polskich historyków, jednak mimo systematycznych badań, niektóre tematy z tego obszaru nie doczekały się pełnego opracowania naukowego. Recenzowana monografia autorstwa dra Mariusza Majewskiego stanowi wartościowe merytorycznie studium historyczne, dotyczące polskiej motoryzacji w okresie międzywojennym, które niewątpliwie wypełnia istotną lukę w dotychczasowych badaniach tej problematyki.

W celu zgromadzenia niezbędnych źródeł aktowych dr Majewski przeprowadził bardzo obszerne kwerendy archiwalne w 27 polskich i zagranicznych instytucjach naukowych, w tym w 23 archiwach: najobszerniejsze w Archiwum Akt Nowych w Warszawie, w którym przebadał 27 zespołów akt, w mniejszym zakresie wykorzystał zasób aktowy Archiwum Muzeum Techniki w Warszawie (przebadał dwa wspomnienia), Archiwum Narodowego w Krakowie (13 zespołów), Archiwum Państwowego w Katowicach (12 zespołów), Archiwum Państwowego w Kielcach, Oddział w Sandomierzu (4 zespoły), Archiwum Państwowego w Lublinie (10 zespołów), Archiwum Państwowego w Lublinie, Oddział w Radzynie Podlaskim (2 zespoły), Archiwum Państwowego w Poznaniu (10 zespołów), Archiwum Państwowego w Radomiu (2 zespoły), Archiwum Państwowego w Rzeszowie, Oddział w Sanoku (jeden zespół), Archiwum Państwowego w Warszawie (jeden zespół), Archiwum Wytwórni Filtrów PZL SA w Sędziszowie Małopolskim (dwa opracowania) oraz Biblioteki Jagiellońskiej (dziennik). Habilitant przeprowadził również bardzo obszerną kwerendę w Centralnym Ar-

chiwum Wojskowym, w którym przebadał 46 zespołów akt, niezbędnych do przeanalizowania stanu motoryzacji Wojska Polskiego. Dodajmy jednak, że Centralne Archiwum Wojskowe od 2016 r. nie jest już placówką samodzielną, lecz wchodzi w skład Wojskowego Biura Historycznego MON RP. Kwerendy uzupełniające objęły Muzeum Okręgowe w Rzeszowie, Muzeum Przyrody i Techniki w Starachowicach, Archiwum Sądu Rejonowego Lublin-Wschód oraz Sądu Rejonowego w Białej Podlaskiej, Pracownię Dokumentacji Naukowej Wojskowego Biura Badań Historycznych (od 2016 r. Wojskowe Biuro Historyczne), a także zasoby Zakładu Narodowego im. Ossolińskich.

Obok tego dr Majewski efektywnie poszukiwał źródeł w zagranicznych instytucjach naukowych: ukraińskich, szwajcarskich, brytyjskich, litewskich oraz czeskich w: Centralnym Państwowym Archiwum Historycznym Ukrainy we Lwowie (Центральний Державний Історичний Архів України – CDIAU) we Lwowie (przebadał 5 fondów – zespołów, niestety Autor podał jedynie ich numery, a pomiął nazwy (np. fond nr 492 to Prezydium Rady Ministrów [RP] w Warszawie, a nr 744, a nie nr 774 jak w bibliografii, to Ministerstwo Komunikacji), Firmenarchiv Saurer AG w Arbon (3 zespoły), Historische Museum w Arbon, Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. W. Sikorskiego (16 zespołów), Lietuvos Centrinis Valstybes Archivas w Wilnie oraz Podnikowy Archiv Skody w Pilźnie i Podnikowy Archiv Skody w Pradze, a także w Bibliotece Polskiego Ośrodka Społeczno-Kulturalnego w Londynie (spuścizna S. Kirkora).

W sumie zakres kwerend archiwalnych oceniam bardzo wysoko jako w pełni wystarczający do pomyślnego zrealizowania podjętego tematu badawczego

Autor dysertacji wykorzystał również źródła drukowane: zbiory dokumentów i druki urzędowe; prasę (ponad 150 tytułów); regulaminy i instrukcje; wspomnienia i relacje (drukowane) oraz opracowania zwarte i artykuły zamieszczone głównie w czasopiśmie naukowych. Bibliografia nie zawiera części przydatnych monografii, m.in. autorstwa Mirosława Chrzanowskiego pt. *Motoryzacja Wojska Polskiego 1921-1939*, Wyd. Bellona, Warszawa 2007, czy Piotra Matejuka pt. *Wojskowe przyrządy optyczne w II Rzeczypospolitej*, Wyd. Bellona, Warszawa 1999, która m.in. dostarcza cennych informacji o przyrządach optycznych, produkcji PZO, w które wyposażone zostały czołgi lekkie i rozpoznawcze, wyprodukowane w Państwowych Zakładach Inżynierii w latach 30-tych XX wieku. Autor nie wykorzystał również trzech wartościowych monografii autorów polskich, dotyczących założeń i realizacji procesu modernizacji i rozbudowy Wojska Polskiego w drugiej połowie lat 30-tych XX w., a przecież jednym z jego zadań była częściowa motoryzacja armii, rozpoczęta w 1937 r. zmotoryzowaniem 10. Brygady Kawalerii. Incydentalnie zdarzają się drobne błędy w tytułach wy-

korzystanych przez dra Majewskiego monografii, m.in. autorstwa prof. dra hab. Piotra Staweckiego pt. *Wojsko Marszałka Józefa Piłsudskiego 12 V 1926 – 12 V 1935*, Warszawa 2004 – zapisano *Wojska...*, czy w tytule wspomnień gen. S. Kopańskiego pt. *Moja służba w Wojsku Polskim 1917-1939*, Londyn 1965 użyto małych liter. Z kolei publikacja Rajmunda Szubańskiego pt. *Pancerne boje Września*, Warszawa 2009, niewiele wnosi do tematu motoryzacji Wojska Polskiego.

Oceniam, że dr Majewski w wystarczającym zakresie pozyskał literaturę przedmiotu, dotyczącą badanego tematu.

Konstrukcja recenzowanej monografii charakteryzuje się chronologiczno-problemowym ujęciem treści, co oceniam jako w pełni odpowiadające potrzebom przeprowadzonych badań. Rozprawa autorstwa dra Majewskiego składa się ze wstępu, jedenastu na ogół obszernych rozdziałów o zróżnicowanej objętości, zakończenia (uwag końcowych), bibliografii (wykazu źródeł i opracowań) oraz indeksów: nazwisk, miejscowości, pojazdów, przedsiębiorstw, zakładów przemysłowych i organizacji gospodarczych, a także z trzech wykazów: ważniejszych skrótów, tabel i rycin – poprawnie powinno być map oraz wykazu ilustracji. Rozprawa nie zawiera załączników, w których Autor mógłby zamieścić starannie wyselekcjonowane i najbardziej wartościowe dokumenty aktowe, na które powołuje się w monografii. Pozytywnie oceniam zamieszczone w pracy schematy organizacyjne i tabele, ale w mojej ocenie jest ich zbyt mało, a przecież Autor w ten sposób mógłby pełniej ukazać struktury producentów pojazdów mechanicznych, czy skalę produkcji w poszczególnych fabrykach w danych latach i całościowy bilans produkcji za okres funkcjonowania danego zakładu. Również pozytywnie oceniam dobór merytoryczny i jakość fotografii, zamieszczonych w końcowej części publikacji.

Treść monografii jest dobrze powiązana ze sobą oraz w całości realizuje podjęty w niej skomplikowany problem badawczy. Obszerny wstęp rozprawy zawiera elementy, wymagane w pracach kwalifikacyjnych: obszerne uzasadnienie wyboru tematu, krytyczną analizę źródeł i stanu badań podjętego problemu badawczego, charakterystykę konstrukcji dysertacji, hipotezę roboczą, pytania badawcze oraz charakterystykę wykorzystanych przez Autora metod badawczych.

Pierwszy rozdział dysertacji pt. „Problematyka motoryzacji w polityce rządu” stanowi szczegółowe wprowadzenie do zasadniczych rozważań Autora w dalszej części monografii. Zawiera charakterystykę polityki polskich naczelnych władz państwowych wobec motoryzacji, a w jego treści dominuje rzeczowy opis. Oceniam, że Autor zbyt ogólnie ukazał gwałtowną zmianę koncepcji rozwoju motoryzacji w RP na początku lat 30-tych XX w., powiązaną

m.in. z wprowadzeniem Państwowego Funduszu Drogowego oraz pominął plan częściowej motoryzacji Wojska Polskiego, będący elementem 6-letniego planu rozbudowy i modernizacji Wojska Polskiego. Treść rozdziału wzbogacają dobrej jakości dwie mapy i wykres, ukazujący liczbę pojazdów mechanicznych w Polsce w latach 1924-1939, który jednak należało skonfrontować z danymi z roczników statystycznych Głównego Urzędu Statystycznego w celu porównania danych.

Rozdział drugi pt. „Wytwórnice karoserii, produkcja małoseryjna samochodów i próby budowy pojazdów” zawiera interesujący i syntetyczny opis pierwszego okresu funkcjonowania polskiego przemysłu motoryzacyjnego, ograniczony do produkcji karoserii do importowanych podwozi, a następnie pierwszych samochodów polskiej konstrukcji. Wykład Autora w tej części dysertacji jest oryginalny, mimo iż często przywołuje ustalenia innych badaczy, co jest uzasadnione.

Rozdział trzeci pt. „Produkcja samochodów w montowniach General Motors w Polsce, Zjednoczonych Fabrykach Maszyn i Samochodów Oświęcim SA, Polskim Towarzystwie Zakładów Citroën, Ford Motor Comp.” zawiera wartościową i szczegółową analizę podjętego w nim problemu badawczego. Autor interesująco scharakteryzował wytwarzanie samochodów w polskich montowniach czterech wymienionych koncernów motoryzacyjnych, jednocześnie skorygował część wcześniejszych ustaleń innych badaczy w tym zakresie. Mankamentem jest zbyt syntetyczne podsumowanie tak ważnego rozdziału oraz brak podziału jego treści na cztery podrozdziały.

„Centralne Warsztaty Samochodowe – Centralne Warsztaty Inżynierii” to tytuł czwartego rozdziału, w którym Autor po scharakteryzowaniu Autowarsztatów Praga i Smolna, przejętych w listopadzie 1918 r. z rąk okupanta niemieckiego, ukazał działalność remontową i produkcyjną Centralnych Warsztatów Samochodowych, powołanych w marcu 1920 roku. Interesujący rozdział kończy się autorskim podsumowaniem, dominuje w nim rzeczowy opis. Za najbardziej interesujący uznaję fragmenty rozdziału, dotyczące produkcji i remontów w Centralnych Warsztatach Samochodowych pojazdów na potrzeby Wojska Polskiego.

Rozdział piąty nosi tytuł „Próby uruchomienia produkcji sprzętu licencyjnego we Francusko-Polskich Zakładach Samochodowych i Lotniczych oraz Zakładach Mechanicznych Ursus SA”. Autor scharakteryzował w nim oraz interesująco przedstawił własne ustalenia, dotyczące obu tych inicjatyw montażu i produkcji samochodów. Należy podkreślić, że Habilitant przeanalizował podjęte w ocenianym rozdziale problemy obiektywnie, a w jego treści również dominuje rzeczowy opis. Za najbardziej cenne uznaję fragmenty rozdziału, charakte-

ryzujące skalę i jakość produkcji pojazdów mechanicznych w fabrykach „Frankopolu” oraz „Ursusa”.

Rozdział szósty pt. „Instytut Badań Inżynierii – Wojskowy Instytut Badań Inżynierii – Biuro Badań Technicznych Broni Pancernych” ukazuje, w zarysie, działalność tych trzech placówek, będących zapleczem badawczym zakładów polskiego przemysłu motoryzacyjnego, które specjalizowały się w produkcji pojazdów mechanicznych dla Wojska Polskiego. Ustalenia Autora w tej części rozprawy są interesujące i wnoszą nową interpretację tych mało znanych wydarzeń. Należy jednak zauważyć, że znaczna część nowych konstrukcji, czy planów modernizacji pojazdów, opracowanych w tych placówkach, nie weszła do produkcji, co powinno zostać szerzej wyjaśnione Czytelnikowi przez Autora.

„Początki zakładów skomercjalizowanych – Państwowe Zakłady Inżynierii (1928-1930)” to tytuł rozdziału siódmego, w którym Autor obszernie ukazał działalność tego bardzo ważnego producenta pojazdów mechanicznych w Polsce w pierwszym okresie jego funkcjonowania. Rozdział został podzielony na sześć podrozdziałów, opisujących przedsiębiorstwa, wchodzące w skład PZInż.: Państwową Wytwórnę Samochodów, powstałą w oparciu o potencjał CWS/CWInż., Państwową Wytwórnę Łączności, Państwową Wytwórnę Saperską, Państwową Stocznię w Modlinie, Państwowe Tartaki w Osowcu i Modlinie oraz, w ostatnim podrozdziale, Zakłady Mechaniczne „Ursus”. Wydaje się, że uwaga badawcza Autora w ocenianym rozdziale powinna zostać skoncentrowana na analizie działania Państwowej Wytwórni Samochodów oraz Zakładów Mechanicznych „Ursus”, a pozostałe cztery przedsiębiorstwa powinny zostać opisane tylko w takim zakresie, jaki wiąże się bezpośrednio z przemysłem motoryzacyjnym.

W rozdziale ósmym i dziewiątym Autor skoncentrował się na odtworzeniu roli Państwowych Zakładów Inżynierii w rozwoju polskiej motoryzacji w latach 1928-1939. Obszerne rozdział ósmy pt. „W poszukiwaniu dróg rozwoju Państwowych Zakładów Inżynierii” został podzielony na pięć podrozdziałów: Licencje Société Anonyme Adolph Saurer, Uruchomienie produkcji Vickers (Carden-Loyd), Rozwinięcie produkcji Vickers – czołgi 7TP oraz ciągniki C7P, Licencje Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT) oraz Fabryka Samochodów Osobowych i Ciężarowych. Z kolei następny rozdział pt. „Początki restrukturyzacji w Państwowych Zakładach Inżynierii” składa się z analizy dwóch problemów: wdrożenia produkcji nowoczesnych samochodów (osobowych LS oraz kilku typów ciężarowych) oraz dalszych planów rozbudowy i upadku przedsiębiorstwa – tak w tytule podrozdziału. Oceniam, że określenie „upadku przedsiębiorstwa”, użyte przez Autora, jest mało precyzyjne, ponieważ

PZInż. do ostatniego dnia pokoju produkowały pojazdy transportowe i bojowe, dopiero wybuch wojny, naloty Luftwaffe i decyzja o ewakuacji, spowodowały zaprzestanie produkcji.

Natomiast dostrzegam brak bilansu produkcji w PZInż. samochodów, ciągników, motocykli oraz wozów bojowych z podziałem na typy – zestawień najważniejszych danych o wielkości produkcji, najlepiej w formie tabel, w poszczególnych latach. Dodajmy, że niektóre przydatne informacje można pozyskać w publikacjach innych autorów. Przykładem może być *Polska broń pancerna w 1939 roku* Rajmunda Szubańskiego, Warszawa 2004, w której na s. 34 zamieszczono szczegółową tabelę nr 2 pt. Produkcja czołgów i ciągników gąsienicowych w Polsce, która te dane zawiera.

W sumie oba rozdziały, rzeczowo i z profesjonalnym wykorzystaniem obszernych źródeł, analizują wkład Państwowych Zakładów Inżynierii w rozwój polskiej motoryzacji.

Rozdział dziesiąty ukazuje inne aspekty podjętego tematu, ponieważ Autor monografii skupił się w nim na produkcji rowerów, nasuwa pytanie o związek produkcji rowerów z motoryzacją, a następnie na produkcji motorowerów, motocykli oraz samochodów. Omawiany rozdział został podzielony na pięć podrozdziałów, które charakteryzują aktywność różnych producentów: w pierwszym podrozdziale Towarzystwa Przemysłowego Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstain SA, w drugim Huty „Pokój” – Śląskich Zakładów Górniczo-Hutniczych SA. Produkcja zbrojeniowa i motoryzacyjna, w trzecim produkcję motocykli SHL i samochodów Radwan w Hucie Ludwików, w kolejnym Zakłady Samochodowe Wspólnoty Interesów SA, a w piątym Wytwórnię Samochodów i Wytrobów Metalowych Fablok SA w Chrzanowie.

W ostatnim, jedenastym rozdziale recenzowanej monografii, jej Autor podjął działalność licznych wytwórni sprzętu pomocniczego, wspierających polski przemysł motoryzacyjny i będących jego zapleczem. Rozdział podzielono na dziesięć podrozdziałów, w których ukazano: sektor paliwowy, hutnictwo żelaza, produkcję metali kolorowych, a następnie podjęto w odrębnych podrozdziałach wkład w rozwój motoryzacji w międzywojennej RP przemysłu: metalowego, maszynowego, precyzyjnego, elektrotechnicznego, chemicznego, szklarskiego oraz włókienniczego. Podrozdziały szczegółowo i poprawie naukowo charakteryzują podjęte w nich problemy, przy czym niekiedy wykraczają poza ramy określone tytułem monografii, np. nie jest potrzebna informacja o produkcji lornetek (s. 281), czy przyrządów centralnych dla baterii artylerii przeciwlotniczej kalibru 75 mm, celowników, dalmierzy czy reflektorów przeciwlotniczych (s. 282-283).

Zakończenie dysertacji (zatytułowane: Uwagi końcowe) zawiera wartościowe wnioski Autora, wynikające z analizy wykorzystanych w monografii dokumentów aktowych, źródeł

drukowanych, prasy, regulaminów, instrukcji, wspomnień i relacji oraz opracowań naukowych, jednocześnie stanowi udane podsumowanie czasochłonnych i obszernych badań skomplikowanego i obszernego tematu.

Monografia charakteryzuje się klarownością konstrukcji i wykładu, mimo iż jej Autor musiał przedstawiać prezentowane w niej wywody wielowątkowo. Jej dużym atutem są starannie przygotowane indeksy, obok osobowego i miejscowości, co jest standardem w opracowaniach naukowych, Autor przygotował również indeks pojazdów oraz przedsiębiorstw, zakładów przemysłowych i organizacji społecznych. Obok licznych sukcesów w realizacji podjętego problemu badawczego, w tekście dysertacji widoczne są również drobne potknięcia i niekonsekwencje terminologiczne, np. nadużywanie określenia „wyposażenie”, gdy poprawie byłoby użycie słowa „uzbrojenie” np. w przypadku czołgów rozpoznawczych, lekkich, czy samochodów pancernych, które weszły na uzbrojenie Wojska Polskiego. Zastrzeżenie to nie wywiera wpływu na moją wysoką ocenę wartości merytorycznej recenzowanej pracy oraz jej poprawności metodologicznej.

Uważam, że monografia autorstwa dra M. Majewskiego znacznie wzbogaca stan badań nad mało obecnym w polskiej historiografii problemem badawczym, dotyczącym motoryzacji polskiej w okresie międzywojennym oraz pozytywnie rozwiązuje skomplikowane zadanie badawcze. Recenzowana rozprawa stanowi w mojej ocenie znaczny wkład Habilitanta w rozwój nauk humanistycznych w dyscyplinie historia.

Pozostałe osiągnięcia naukowe Habilitanta, obejmujące okres po uzyskaniu stopnia doktora, mieszczą się w dwóch głównych obszarach tematycznych: dziejach polskiego przemysłu lotniczego oraz polskiego przemysłu motoryzacyjnego w okresie międzywojennym. Analizując efekty aktywności badawczej Habilitanta oceniam, że posiada On poważne osiągnięcia w zakresie naukowej penetracji dziejów przemysłu lotniczego międzywojennej Polski. Z tego obszaru opublikował obszerną (323 ss.) i starannie przygotowaną edytorsko monografię pt. *Przemysł lotniczy w Lublinie 1919-1939*, Warszawa 2009, która zawiera staranną analizę funkcjonowania lubelskich Zakładów Mechanicznych Plage i Laśkiewicz oraz Lubelskiej Wytwórni Samolotów, powstałej w 1936 r. po upaństwowieniu tej pierwszej. Zawiera ona interesującą, precyzyjną i kompetentną analizę dziejów obu lubelskich fabryk lotniczych, a szczególnie cenny jest opis ich osiągnięć w zakresie konstrukcji lotniczych oraz bilans produkcji w postaci szczegółowego zestawienia typów samolotów, lat produkcji oraz jej wielkości. Większość artykułów naukowych Habilitanta dotyczy przemysłu lotniczego oraz motoryzacyjnego i procesu motoryzacji w Polsce w latach 1918-1939. Do najbardziej wartościowych z historii przemysłu lotniczego zaliczam trzy artykuły o produkcji silników lotniczych w mię-

dzywojennej Polsce: jej początkach, produkcji w Polskich Zakładach Škody oraz rozbudowie produkcji w latach 1935-1939, z kolei z obszaru przemysłu motoryzacyjnego: *Rozwój motoryzacji w Polsce w latach 1918-1930 i Eksploatacja licencji motoryzacyjnych w Państwowych Zakładach Inżynierii (1930-1936)*. Wszystkie artykuły ukazały się na łamach „Annales Universitatis Pedagogicae Cracoviensis. Studia Historica”. Kilka artykułów dotyczy przemysłu zbrojeniowego w międzywojennej Warszawie oraz we Lwowie w latach 1921-1939.

Obok tego, dr Majewski rozszerzył obszar swojej naukowej aktywności o kolejny temat: rozwój komunikacji kolejowej, lotniczej, drogowej i wodnej śródlądowej w międzywojennej Polsce, z którego wydał drukiem cztery artykuły naukowe, m.in. *Interwencja państwa w zakresie komunikacji (1937-1939)*, w: *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. R. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017, ss. 181-200. W 2017 r. Habilitant rozpoczął badania dwóch następnych problemów: ikonografii oraz wybranych zagadnień z historii ekonomicznej PRL, ale posiada w tym zakresie skromne osiągnięcia – jedna publikacja została wydana i jedna złożona do druku.

W sumie dr Majewski jest autorem dwóch bardzo wartościowych merytorycznie monografii, opartych na źródłach oraz 13 artykułów (w jednym przypadku jako współautor), które ukazały się w czasopismach naukowych i 13 rozdziałów w monografiach. Obok tego 7 dalszych publikacji naukowych autorstwa dra Majewskiego zostało złożonych do druku: 5 w czasopismach naukowych, a 2 w monografiach wieloautorских.

Inną formą aktywności naukowej Habilitanta jest jego aktywny udział w krajowych i w mniejszym stopniu, międzynarodowych, konferencjach naukowych. W latach 2005-2016 wygłosił na nich 20 referatów: 14 na konferencjach krajowych i 6 na międzynarodowych, które głównie dotyczą mało znanych efektów funkcjonowania polskiego przemysłu lotniczego i motoryzacyjnego w latach 1918-1939.

Reasumując: dorobek dra Majewskiego jest wystarczająco obszerny i oryginalny, wypełnia luki w badaniach nad dziejami przemysłu lotniczego i motoryzacji w międzywojennej Polsce, a publikacje Jego autorstwa prezentują wysoki poziom merytoryczny i warsztatowy.

Ocena dorobku dydaktycznego i popularyzatorskiego oraz współpracy międzynarodowej Habilitanta

Jak już wspomniano, dorobek dydaktyczny dra Majewskiego można podzielić na dwa etapy: pierwszy z nich obejmuje szkolnictwo podstawowe oraz średnie, natomiast drugi szkolnictwo wyższe. Dr Majewski od 1 października 2007 r. jest pracownikiem naukowo-

dydaktycznym Akademii Pedagogicznej w Krakowie – obecnie Uniwersytetu Pedagogicznego im. Komisji Edukacji Narodowej, zatrudnionym w pierwszym roku pracy na stanowisku asystenta, a następnie adiunkta.

W czasie jedenastu lat pracy w szkolnictwie wyższym Habilitant prowadził różne formy zajęć dydaktycznych ze studentami Akademii Pedagogicznej, a następnie Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie: wykłady, ćwiczenia i konwersatoria na studiach stacjonarnych oraz niestacjonarnych na następujących kierunkach: Historia, Archiwistyka, Zarządzanie dokumentacją i infobrokerstwo, Turystyka historyczna i dziedzictwo kulturowe oraz Geografia i wiedza o społeczeństwie. Obok tego prowadził zajęcia dydaktyczne na studiach podyplomowych na dwóch kierunkach. Dr Majewski również kieruje seminarium dyplomowym – jest promotorem 12 prac licencjackich oraz recenzentem 50 prac magisterskich i 30 licencjackich.

W sumie pozytywnie oceniam dorobek dydaktyczny Habilitanta, jako obszerny i urozmaicony, obejmujący typowe formy aktywności pracownika naukowo-dydaktycznego uczelni wyższej.

W ramach działalności organizacyjnej, wspierającej proces naukowy i dydaktyczny, dr Majewski w latach 2010-2017 był członkiem Wydziałowej Komisji Rekrutacyjnej oraz, w tym samym okresie, organizatorem i opiekunem praktyk studenckich i opiekunem roku studiów. Jest też opiekunem Sekcji Historii XX wieku i Wojskowości Studenckiego Koła Naukowego. Pozytywnie oceniam udział Habilitanta w działalności organizacyjnej.

Dr Majewski posiada też osiągnięcia popularyzatorskie, które obejmują: 7 publikacji, głównie zamieszczonych w czasopismach „Automobilista” oraz „Do Broni”, przygotowanie wystawy czasowej w Muzeum w Raciborzu oraz wygłoszenie czterech wykładów w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie i w krakowskim Towarzystwie Ochrony Zabytków Techniki. Obok tego, Habilitant zorganizował i moderował sesje oraz panele dyskusyjne dla doktorantów i studentów, w czasie których wygłosił 6 referatów o zróżnicowanej, jednocześnie aktualnej i mało znanej tematyce. Inną formą działalności popularyzatorskiej dra Majewskiego była promocja nowości historycznych, m.in. w Radiu „Lublin”. Zróżnicowana i bogata działalność popularyzatorska Habilitanta również zasługuje na jednoznacznie pozytywną ocenę.

Znacznie skromniej prezentuje się aktywność dra Majewskiego w obszarze współpracy zagranicznej, ponieważ ogranicza się do dwóch form: zagranicznych stypendiów w Czechach (Praga i Pilzno) oraz w Wielkiej Brytanii (Londyn), których głównym celem było przeprowadzenie kwerend w zagranicznych archiwach oraz do udziału w kilku międzynarodowych konferencjach naukowych, na których wygłosił referaty. W dorobku Habilitanta brak jest publikacji naukowych, zamieszczonych w zagranicznych periodykach.

Moja ocena dorobku dydaktycznego, działalności organizacyjnej, dorobku popularyzatorskiego i współpracy zagranicznej Habilitanta jest pozytywna – spełnią one wymogi Rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z 1 września 2011 r. w sprawie kryteriów oceny osiągnięć osoby ubiegającej się o nadanie stopnia naukowego doktora habilitowanego.

Wniosek końcowy

Dr Mariusz W. Majewski jest badaczem aktywnym i dociekliwym, który nie unika własnych, dobrze udokumentowanych ocen badanych problemów, w konsekwencji Jego dorobek badawczy wypełnia poważną lukę w polskiej historiografii.

Recenzowana rozprawa habilitacyjna oraz pozostały dorobek naukowo-badawczy, dorobek dydaktyczny, popularyzatorski, organizacyjny i w obszarze współpracy zagranicznej stanowią znaczny i trwały wkład Habilitanta w rozwój nauk humanistycznych, dyscypliny historia i spełniają warunki Ustawy z 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (DU nr 65, poz. 595 z późn. zmianami).

Wnioskuje o dopuszczenie Pana dra Mariusza W. Majewskiego do dalszego etapu postępowania habilitacyjnego.

Wojciech Włodarczyk