

Załącznik nr 3 do wniosku z dnia 28.03.2018 r.
o przeprowadzenie postępowania habilitacyjnego

Autoreferat

1. Imię i nazwisko: Mariusz Wojciech Majewski

2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe.

1983 - tytuł magistra historii w Instytucie Historii. Tytuł rozprawy: „Polski przemysł lotniczy w dwudziestoleciu międzywojennym”.

Promotor: dr Jerzy Gołębiowski

1998 - tytuł doktora nauk humanistycznych w zakresie historii, nadany uchwałą Rady Wydziału Humanistycznego Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Krakowie w 1998r.

Tytuł rozprawy: „Geneza i rozwój przemysłu lotniczego w II Rzeczypospolitej”.

Promotor: dr hab. Jerzy Gołębiowski

Recenzenci: prof. dr hab. Piotr Stawecki, prof. dr hab. Ludwik Mroczka

3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych/artystycznych.

1983 – 1987 – nauczyciel historii w Szkole Podstawowej nr 15 w Raciborzu,

1987 – 2007 – nauczyciel historii i wiedzy o społeczeństwie w Zespole Szkół Ekonomicznych w Raciborzu,

1 X 2007 – 30 IX 2008 - asystent w Katedrze Historii Najnowszej Polski w Instytucie Historii Akademii Pedagogicznej (obecnie Uniwersytet Pedagogiczny) w Krakowie,

1 X 2008 - do chwili obecnej – adiunkt.

4. Wskazanie osiągnięcia* wynikającego z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. nr 65, poz. 595 ze zm.):

a) (autor/autorzy, tytuł/tytuły publikacji, rok wydania, nazwa wydawnictwa):

Mariusz W. Majewski, „Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej”, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie, 2016, s. 414 + 32 ilustracji.

b) omówienie celu naukowego pracy i osiągniętych wyników wraz z omówieniem ich ewentualnego wykorzystania:

Podstawę przedkładanego osiągnięcia naukowego stanowi praca, będąca zwięźleniem moich wieloletnich dociekań. Jest pierwszą publikacją w polskiej historiografii ukazującą w sposób całościowy problematykę rozwoju motoryzacji w latach 1918 -1939, w kontekście rozbudowy przemysłu wojennego. W literaturze przedmiotu prezentowaną tematykę ujmowano najczęściej przez pryzmat zaspokojenia potrzeb obronnych w realiach działań wojennych. Sam jednak proces kreowania przemysłu motoryzacyjnego, mechanizmów odpowiadających za jego ewolucję oraz towarzyszących

mu przemian społecznych i gospodarczych, znajdował się poza głównym nurtem zainteresowań autorów. Publikacje opierały się na źródłach niepełnych, co istotnie utrudniało kompleksową ocenę zachodzących procesów, pozostając tym samym słabo poznanym teoretycznie obszarem badawczym w historii gospodarczej, a także techniki.

Głównym celem rozprawy jest poznanie prawidłowości i mechanizmów kształtowania się struktury produkcyjno-przestrzennej przemysłu motoryzacyjnego w świetle całokształtu polityki inwestycyjnej państwa. Zamiarem nadrzędnym jest ukazanie tej problematyki z innej niż dotychczas perspektywy, uwzględniającej wpływ towarzyszących mu przeobrażeń na organizację przestrzeni, rozumianą jako koncentrację działalności gospodarczej i społecznej wzajemnie powiązanych rozbudowaną siecią relacji. Nakreślony cel wpisuje się w jedno z kluczowych zagadnień historii gospodarczej, dążącej do zdefiniowania roli kształtujących się struktur w procesie zmian społeczno-gospodarczych, zachodzących w kontekście polityki gospodarczej.

Nowatorskie ujęcie odnosi się do uwzględnienia rozmaitych aspektów rozwoju sektora motoryzacyjnego, m.in. procesu kształtowania się różnej skali działalności przemysłowych w przestrzeni gospodarczej państwa, etapów rozbudowy wyznaczanych przez kolejne koncepcje programowe i strategiczne oraz towarzyszące im kierunki przemian, z jednoczesnym wskazaniem czynników kształtujących ich odmienny przebieg przestrzenny i czasowy.

Nowe spojrzenie polega również na przedstawieniu produkcji pomocniczej, którą traktuję jako czynnik komplementarny, względem sektora motoryzacyjnego, i dynamizujący jego rozwój. Zróżnicowana zdolność podmiotów do kooperacji, która była zależna od uwarunkowań określonych rodzajów działalności, niewątpliwie wpływała na tworzenie i rozwój struktur przemysłu motoryzacyjnego; nadawała im nowy kontekst. Należy przyjąć wypracowane relacje jako ważny czynnik umocowania tychże podmiotów w ich otoczeniu. Sama bliskość geograficzna nie wystarczała, konieczne były interakcje między przedsiębiorstwami powiązanych przez pokrewieństwo sektorowe. Takie szersze spojrzenie na rozwój przemysłu motoryzacyjnego wydaje się zasadne. Pozwala rozpatrywać badaną problematykę w kontekście całościowym.

Podstawę materiałową niniejszej rozprawy stanowiły różne kategorie źródeł. Prowadzona eksploracja stanowiła próbę uściślenia lub skorygowania dotychczasowych badań, a przede wszystkim uzupełnienia istniejących luk w badanym przedmiocie. Większość odnalezionych źródeł w zasobach archiwów polskich w Warszawie, Białej Podlaskiej, Katowicach, Lublinie, Poznaniu, Radomiu, Radzynie Podlaskim, Sandomierzu, Sanoku, Sędziszowie Małopolskim, Starachowicach oraz zagranicznych w Arbonie, Londynie, Lwowie, Pilźnie, Pradze i Wilnie, umożliwiła ujęcie ukazywanych w monografii zagadnień szczegółowych w merytorycznie spójny system. W odniesieniu do brakującej w archiwach narodowych dokumentacji, dotyczącej działalności Centralnych Warsztatów

Samochodowych oraz Państwowych Zakładów Inżynierii czy większości zakładów zbrojeniowych, uznanej przez badaczy za bezpowrotnie utraconą w pożodze wojennej, niezbędna była pogłębiona kwerenda przeprowadzona w Centralnym Archiwum Wojskowym (CAW), Archiwum Akt Nowych (AAN) oraz Instytucie Polskim i Muzeum gen. Sikorskiego. Drobiazgowa analiza odnalezionej i szczęśliwie zachowanej, szczątkowej korespondencji władz wojskowych, dopełniła brakującą wiedzę, dając pełniejszy obraz zaangażowania tych podmiotów w proces budowy oraz rozwoju motoryzacji. Zgromadzony materiał został poddany niejednokrotnie krytycznej analizie, którą przeprowadziłem, odwołując się do zachodzących wydarzeń politycznych oraz społeczno-gospodarczych. W opracowaniu obszernego materiału badawczego wykorzystałem metody badań historycznych, głównie indukcyjną, analizy i syntezy. Zgodnie z przyjętą metodologią, poza zasobami archiwalnymi, wykorzystałem także źródła drukowane oraz opracowania i artykuły naukowe. Ponadto nieocenioną wartość poznawczą posiadały materiały prasowe oraz memuarystyka. Zebrana i przebadana dokumentacja pozwoliła na sformułowanie w niniejszym studium wniosków, stanowiących odpowiedź na wyrażone w części wstępnej pytania badawcze.

W rozprawie przyjąłem układ problemowo-chronologiczny. Taka konstrukcja pracy wynika przede wszystkim z charakteru zagadnień wiodących. Zabieg ten pozwala, moim zdaniem, lepiej zrozumieć złożoność prezentowanej problematyki, pojąć logikę ukazywanych wydarzeń czy sens podejmowanych decyzji na różnych szczeblach zarządzania. Dla uprządkowania wywodu praca została podzielona na jedenaście rozdziałów.

W pierwszym, w oparciu o dokumenty Archiwum Akt Nowych, przeanalizowałem kluczowe narzędzia polityki przemysłowej państwa, o charakterze prawno-ekonomicznym. Zwróciłem uwagę na preferencyjne działania rządu, które zamiast służyć konkurencyjności rynku i wzrostowi popytu konsumpcyjnego składały się w istocie na jego redukcję. Wskazałem na ważne zmiany w gospodarce i polityce, które mniej lub bardziej zasadniczo oddziaływały na funkcjonowanie i ewolucję branży samochodowej. Do najważniejszych należy zaliczyć wprowadzenie ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym. Rozwiązania systemowe - powodując drastyczny wzrost opłat fiskalnych, które zamiast pobudzać rozbudowę infrastruktury drogowej hamowały jej rozwój - skutkowały masowym wyrejestrowywaniem pojazdów mechanicznych. Dokonana analiza, w odniesieniu do przestrzennego i czasowego natężenia podmiotów na rynku motoryzacyjnym, wskazuje na zjawisko paralelności, według której istniała korelacja pomiędzy stopniem ich aktywności a okresami ożywienia i recesji gospodarczej. Równocześnie stanowiąc pochodną poziomu zamożności społeczeństwa oraz istniejącej infrastruktury drogowej. W monografii przeanalizowałem oddziaływanie władz rządowych (m.in. wprowadzenie pakietu ulg podatkowych dla automobilistów, redukcję wysokich

stawek celnych, wprowadzenie preferencji celnych na import części i komponentów do montażu przemysłowego, przyznanie koncesji inicjujących prace w montowniach). Wykazałem, że dążenia te, których kumulacyjny charakter przypadł na lata 1936-1939, zmierzały nie tylko w kierunku ochrony i wzmocnienia rynku rodzimych producentów czy rozwoju masowej motoryzacji, ale również do zmiany niekorzystnej dyslokacji segmentu samochodowego, pozostającego w zbieżności z węzłowym (m. st. Warszawa, województwa: śląskie, pomorskie, poznańskie, łódzkie, krakowskie, lwowskie) bądź peryferyjnym położeniem obszaru (wołyńskie, nowogródzkie, stanisławowskie, tarnopolskie, poleskie) w sieci powiązań instytucjonalnych i infrastrukturalnych. Systemowe działania miały stymulujący wpływ na powstanie firm specjalizujących się w zabudowie karoserii.

Temu zagadnieniu poświęciłem drugi rozdział. Opisałem w nim działalność przedsiębiorstw karoseryjnych, których rozkwit nastąpił wraz z ożywieniem gospodarczym. Bogaty materiał (AAN, CAW, Archiwum Narodowego w Krakowie, Archiwum Sądu Rejonowego w Białej Podlaskiej i Lublinie) stanowił dla mnie potencjalny punkt odniesienia do formułowania wniosków. Inicjatorem powołania przedstawicieli branży samochodowej na polskim rynku były przede wszystkim podmioty sektora prywatnego, których początkowy rozwój nawiązywał do wykształconych wcześniej cech i kompetencji. Stanowiły również wynik inicjatywy odgórnej, sterowanej przez władze rządowe, których rola sprowadzała się do wytyczenia ram działania i tworzenia ogólnych regulacji, chroniących rynek zbrojeniowy.

Wykazałem, że rozmieszczenie siedzib w centralnych miejscach Warszawy, Poznania, Łodzi, Gdańska, Katowic, w mniejszym zakresie także Lwowa, Krakowa, Lublina i Wilna, należy wiązać z szeregiem zjawisk, które wpływały na podniesienie ich konkurencyjności i innowacyjności (m.in.: duża liczba konsumentów w rejonie oddziaływania firmy, dostęp do specjalistycznych czynników produkcji, usług, dostawców, możliwość dyfuzji technologii, redukcja ryzyka). W oparciu o dokumenty wskazałem na dwa główne czynniki, które napędzały rozwój przedsiębiorstw - implementację technologii oraz zasoby finansowe, zwiększające zdolności adaptacyjne do zmieniających się warunków rynkowych. Wprowadzenie nowych rozwiązań dla większości rodzimych firm (m.in. karoserii weymannowskich, lakierów nitrocelulozowych), ze względu na duże koszty, stanowiło punkt zwrotny. Tylko nieliczne, dysponując odpowiednimi kapitałami, mogły pozwolić sobie na ciągłą zmianę dotychczasowej struktury produkcji. Rodzącą się dychotomię firm pogłębiały próby wdrożenia nowych technologii. Sposób, w jaki podmiot reagował na sytuację destabilizującą, pozwolił mi wnioskować o jego wewnętrznej słabości lub sile. Kryzys obnażał słabość tych, które były niechętne wewnętrznym ewolucjom, prowadząc w konsekwencji do całkowitego wygaszenia swojej działalności lub zmiany jej profilu. Wzmacniał z kolei te, o znacznym zaangażowaniu kapitałowym w działalność

branżową, z dużą wolą partycypacji i umiejętnościami dostosowawczych do zmian w obliczu sytuacji kryzysowej. Zgromadzone dokumenty wskazują również, iż niepowodzeniem zakończyły się pierwsze próby wdrożenia prototypów samochodów, opartych na wizji i myśli rodzimych twórców. Bez wsparcia kapitałowego ze strony Instytucji prywatnych i państwowych, konstruktorzy nie mieli szans na wdrożenie swoich wynalazków do produkcji seryjnej. Równocześnie ze względu na słabość technologiczną przedkładanych konstrukcji, nie wolnych od błędów, oczywistym było, że nie mogły wzbudzić zainteresowania instytucji rządowych, dla których – jak potwierdzają materiały – kluczowe znaczenie miało ich postrzeganie w kategorii inwestycji, aniżeli nieuzasadnionych kosztów.

W rozdziale trzecim ukazałem zagadnienia dotyczące współpracy rodzimych producentów z zewnętrznymi podmiotami, której elity polityczne i wojskowe przypisywały zasadniczą rolę w kreowaniu przemysłowego potencjału motoryzacyjnego. Na podstawie dokumentacji szczegółowo omówiłem próby uruchomienia montowni (Ford, General Motors, Citroën, Českomoravská Kolben – Daněk), których zainteresowanie polskim rynkiem wynikało z jego inwestycyjnej atrakcyjności (wielkość regionalnego rynku zbytu, możliwość współpracy z władzami centralnymi, konkurencyjny - pod względem wynagrodzeń - rynek pracy, rozbudowana sieć lokalnych pokrewieństw branżowych). Niestety przeciwwagę, dla zapowiadającej się kooperacji, nierzadko stanowiły kontrowersyjne oceny rządu, dławiące mechanizm rynkowego współzawodnictwa. Zgromadzona podstawa źródłowa potwierdziła, że największe nadzieje wiano z francuskim interesariuszem (Citroënem), z którym współpraca miała wydźwięk tak polityczny, jak i militarny. Mały wkład finansowy państwa w realizację planowanych inwestycji (budowy i wyposażenia montowni), wprowadzenie ulepszeń technicznych i organizacyjnych, a tym samym możliwość podniesienia rodzimych kompetencji, to korzyści, jakie miały wynikać z zawartego porozumienia. Równie istotna – w płaszczyźnie politycznej – była szansa, dzięki intensywnie prowadzonym rozmowom przez ambasadora Alfreda Chłapowskiego, na dokapitalizowanie Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego, restytucję czwartej transzy kredytu wojskowego (z 1924 r.) oraz otrzymanie nowej pożyczki na cele wojskowe (1,5 mld fr).

Cenną stroną tej części monografii jest dotarcie do szeregu materiałów, pozostających w dyspozycji archiwów krajowych i zagranicznych, które dotychczas nie doczekały się opracowania, a pozwoliły na ukazanie kontekstu znaczeniowego współpracy z koncernami motoryzacyjnymi (AAN, Podnikovy Archiv Škody, Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego).

Pytania o naturę i mechanizmy ewolucji Centralnych Warsztatów Samochodowych, których działalność omówiłem w rozdziale czwartym, wymagały pozyskania różnorodnych i pełnych materiałów źródłowych, zdeponowanych przede wszystkim w Centralnym

Archiwum Wojskowym i Archiwum Akt Nowych. Analiza dokumentów dostarczyła istotnej wiedzy poprzez zrozumienie całokształtu procesów, jakie towarzyszyły zachodzącym przemianom opartym na systemie porozumień z władzami wojskowymi. Podstawa źródłowa pozwoliła mi potwierdzić przewagę przedsiębiorstwa nad pozostałymi podmiotami gospodarczymi. Jego odnowa odbywała się poprzez ewolucję w stronę samodzielnej produkcji, w kierunku gałęzi wymagających wyższych kwalifikacji oraz generujących korzyści skali i różnorodności produkcji (pojazdy osobowe, ciężarowe, motocykle, ciągniki, czołgi). Wysoka pozycja przedsiębiorstwa, mierzona pulą zrealizowanych projektów (prototypy samochodów, normalizacja i unifikacja części, konstrukcje motocykli, silników i sprzętu pancernego) może być tym bardziej zdumiewająca, gdyż została dodatkowo skorelowana z niewielkim wsparciem finansowym władz wojskowych. Równocześnie zachodzące zmiany strukturalne były czynnikiem inicjującym działalność innych przedsiębiorstw.

Mechanizmy kształtowania się oraz zmiany struktury produkcyjnej i organizacyjnej Zakładów Mechanicznych „Ursus” zinterpretowałem w rozdziale piątym, w świetle materiałów pozostających w zbiorach Centralnego Archiwum Wojskowego (korespondencja pomiędzy władzami wojskowymi oraz dyrekcją czechowickiej wytwórni, raporty prób i doświadczeń samochodów Ursus) i Archiwum Akt Nowych (sprawozdania dyrekcji Banku Gospodarstwa Krajowego). Obszerna baza danych (m.in.: zasoby kapitałowe, plany rozbudowy, wdrażane technologie, obciążenia finansowe, zdolności produkcyjne) stała się punktem wyjścia do dalszej analizy, a w szczególności próby wyjaśnienia słabej pozycji finansowej i rynkowej przedsiębiorstwa. Zebrany materiał dowodzi, iż największym hamulcem - negatywnym z punktu widzenia jego rozwoju - było uszczuplenie wartości kapitału zakładowego i obrotowego, co utrudniało dalszą jego egzystencję. Dodatkowo pozycję rynkową osłabiał brak zdolności do konkurencyjności na rynku konsumpcyjnym za pośrednictwem cen w stosunku do tych, jakie oferowały montownie na mniejsze samochody dostawcze, relatywnie tańsze w eksploatacji i wyposażone w karoserię. Nie powiodły się próby przejęcia wytwórni przez inwestora zagranicznego, który umożliwiłby jej przetrwanie. Kontrowersje budziły kwestie dotyczące podziału kapitału akcyjnego i obrotowego, a także brak planów konstrukcyjnych nowoczesnego sprzętu, w tym militarnego. Nie okazał również wystarczającego zaufania, do programu strategicznej zmiany profilu przedsiębiorstwa, Bank Gospodarstwa Krajowego. Wskazałem, że utrzymujące się zesztywniałe struktury organizacyjne i technologiczne, dodatkowo pogłębiały skomplikowaną sytuację zakładów. Ograniczając ryzyko likwidacji jedynego u progu lat trzydziestych przedsiębiorstwa, które mogło podoleć samodzielnej produkcji, władze polityczne i wojskowe zaplanowały gruntowną jego restrukturyzację i włączenie do struktur Państwowych Zakładów Inżynierii (PZInż.).

Szeroko przeprowadzona kwerenda ujawniła trudnodostępne materiały, które pozwoliły wypełnić istniejącą lukę w obszarze funkcjonowania zaplecza badawczo-rozwojowego, pełniącego funkcję strategicznych zasobów sił zbrojnych. Albowiem od impulsów generowanych przez to jądro, tj. nowych rozwiązań konstruktorskich zależało kreowanie potencjału militarnego. Temu zagadnieniu poświęciłem piąty rozdział w monografii.

Korzeni działalności Instytutu Badań Inżynierii (Wojskowego Instytutu Badań Inżynierii, Biura Badań Technicznych Broni Pancernych), wyspecjalizowanej placówki badawczo-rozwojowej, finansowanej przez budżet Ministerstwa Spraw Wojskowych, należy doszukiwać się w trzech przyczynach. Po pierwsze w negatywnych doświadczeniach wyniesionych z prac nad wdrożeniem prototypowych broni pancernych przez prywatne podmioty gospodarcze, po drugie w zakłóconej komunikacji informacyjno-decyzyjnej, pomiędzy instytucjami wojskowymi zamawiającymi sprzęt a realizatorami zleceń (konstruktorami), wydłużającej proces wdrożenia projektu. Po trzecie, dotychczasowa produkcja prototypowa oparta o współpracę zewnętrzną była źródłem znacznych wydatków. W oparciu o zebraną dokumentację opisałem etapy powstawania prototypów oraz prowadzone prace techniczno-badawcze, wykazując, iż projekty rozbudowy i modernizacji technicznej armii nawiązywały ściśle do przyjętej doktryny wojennej państwa. W strukturach zarządzania powstawały założenia w kwestii uzbrojenia i wyposażenia armii, oparte początkowo na transferze obcych konstrukcji (francuskich, szwedzkich, szwajcarskich i angielskich), kluczowym ogniwie planu modernizacji technicznej armii, których modyfikacja do warunków rodzimych pozwalała na szybkie nadrabianie zaległości technologicznych.

Konstatując mogę stwierdzić, iż dzięki ogromnemu zaangażowaniu niewielkiej grupy inżynierów zaczęły pojawiać się coraz lepsze rozwiązania w dziedzinie techniki (m.in. w zakresie pojazdów mechanicznych, paliw, smarów, lakierów, opon, trakcji gąsienicowej, instalacji elektrycznej), uzasadniające przydatność powołanego biura dla celów wojskowych.

W rozdziale siódmym analizie poddałem przekształcenia organizacyjno-produkcyjne poszczególnych komórek organizacyjnych byłych warsztatów wojskowych (samochodowych, łączności, saperских, stoczni oraz tartaków), połączonych w holding Państwowych Zakładów Inżynierii. Opisałem proces ich komercjalizacji, której potrzebę uzasadniała konieczność redukcji wydatków budżetowych MSWojsk. Przegląd skromnego materiału, z którym przyszło mi się zmierzyć, pozwolił stwierdzić istnienie kilku przyczyn, raczej uzupełniających się nawzajem, które wyjaśniają mechanizm powstawania różnic w poziomie i dynamice rozwoju poszczególnych zakładów. Czynniki odpowiadające za ich odmienną sytuację, zwłaszcza w okresie spowolnienia gospodarczego, kumulowały się w trakcie reorganizacji i kształtowania pozycji poszczególnych jednostek. Dowiodłem, że

pozytywne procesy zmian były selektywne. W stosunkowo najlepszej sytuacji znajdowały się Państwowe Wytwórnie Łączności. Ten segment zakładu okazał się biegunem wzrostu, który za sprawą strumieniowego wdrożenia, m.in. radioodbiorników oraz radiostacji, zapewnił sobie rozwój i wzrost płynności finansowej. Wydatkowane dochody przenosiły dodatnie impulsy na zwiększenie rentowności wytwórni i w efekcie wydzielenie się jej ze struktur PZInż.

Spowolnienie gospodarcze przyspieszyło decyzję władz PZInż. o połączeniu z Zakładami Mechanicznymi „Ursus”, które nie było celem samym w sobie, lecz miało usprawnić funkcjonowanie tego podmiotu. Spadek produkcji, związany z malejącym popytem wewnętrznym oraz wartością inwestycji w przedsiębiorstwie, podczas kolejnej recesji gospodarczej, zachwiał jego stabilnością. Przeprowadzona analiza rozwojowa wykazała, że główny ciężar odpowiedzialności finansowej za zmniejszenie ryzyka upadłości spoczywał na środkach budżetowych MSWojsk. Dowiodłem, że za trudną sytuacją zakładów stała dychotomia rachunkowości budżetowej, będąca wynikiem różnicy powstałej pomiędzy wydatkowaniem planowanym a realnym; ponadto nieterminowe wywiązywanie się z realizacji zamówień oraz ograniczenie - z powodu nadmiernie czynionych wydatków - przepływu środków finansowych, którymi dotychczas tak chętnie PZInż. obdarzano.

Rozważania w rozdziale ósmym skoncentrowałem na przedstawieniu rozwiązań kluczowych dla odnowy zakładów. Czynnikiem warunkującym dalszy ich rozwój było znalezienie licencjodawcy sprzętu samochodowego i pancernego, który przekazując prawa do produkcji generowałby szybkie jej zwiększenie, a w konsekwencji dodatni przepływ pieniądza. Działając w warunkach podwyższonego ryzyka, związanego z dużymi zobowiązaniami finansowymi wobec Skarbu Państwa, podjęto współpracę z Société Anonyme Adolph Saurer, Vickers- Armstrongs Limited, a następnie Fabbrica Italiana Automobili Torino.

Podstawą wnioskowania była analiza, przeprowadzona w oparciu o studia archiwalne (m.in. Historische Museum Schloss oraz Firmenarchiv Saurer AG w Arbon). Wykazałem, że większość założonych efektów została tylko częściowo osiągnięta w odniesieniu do silników wysokoprężnych, które znalazły zastosowanie w autobusach, ciągnikach artyleryjskich, holownikach rzecznych i morskich oraz czołgach i wagonach motorowych. Odmienne przebiegał proces wdrożeniowy pozostałych licencji Vickersa oraz Fiata. Ich implementacja umożliwiła powolne ograniczanie montażu komponentów i części sprowadzonych z zagranicy i przesunięcie akcentu działalności na procesy dostosowawcze obcych rozwiązań do istniejących warunków drogowych. Dalsza współpraca z tymi podmiotami, okazała się podstawowym instrumentem, warunkującym rozwój przedsiębiorstwa i motoryzacji w kraju. Szczegółowa analiza procesów, jakie towarzyszyły wdrażaniu poszczególnych prototypów, wskazuje niejednokrotnie na

kompromis pomiędzy wymaganiami koniecznymi a możliwościami finansowymi przeznaczonymi na ich realizację.

Potwierdziłem, w odniesieniu do Polskiego Fiata SA, że wiele ten podmiot osiągnął, jednak mało zyskał. Mimo szeregu przywilejów, zdobycia monopolistycznej pozycji rynkowej, absorpcji wielu innowacji, pozyskania środków finansowych na rozwój i neoliberalnego stosunku władz do mniej lub bardziej radykalnych, wewnętrznych zmian, udało mu się jedynie utrzymać *status quo*.

Zaprezentowane mechanizmy funkcjonowania Fabryki Samochodów Osobowych i Półciężarowych, wchodzącej w skład PZInż., wskazują, że wybrana ścieżka rozwojowa, polegająca na aktywnym przejściu z montażu części dostarczonych przez zagranicznych, a następnie rodzimych wytwórców, do technologii własnej stanowiła fundament rozwoju PZInż. Wykorzystanie własnych rozwiązań konstrukcyjnych w nowych zastosowaniach przesądziło o ich dalszym istnieniu. Stwierdziłem, że absorbując i tworząc konstrukcje miały realną szansę na uzyskanie liczącej się pozycji w przyszłości.

Wskazane dysproporcje w rozwoju PZInż. skłaniają do wniosku, że wynikały one z odmiennego czasowo tempa powstawania i wdrażania nowych projektów, związanego ze zróżnicowanymi czynnikami wewnętrznymi w obrębie poszczególnych jednostek (kapitał rzeczowy, finansowy i ludzki). Zaimplementowane w PZInż. licencje kreowały cykliczną trajektorię rozwojową. Nie było jednak na tyle zakumulowanego kapitału, by amortyzować bądź likwidować skutki pojawiających się kryzysów, czy też wykształcić nowe zdolności branżowe, prowadzące do awansu kompetencyjnego w zakresie funkcji produkcyjnych.

Wykazałem, iż PZInż. w 1934 r. poza silnym zaangażowaniem kapitałów ze strony państwa wciąż nie różniły się organizacyjnie od Centralnych Warsztatów Samochodowych, dziedzicząc skostnienie ich struktur. Równocześnie nadmiernie rozbudowana administracja i biurokracja PZInż. hamowała nie tylko samodzielność decyzyjną dyrekcji, ale również ograniczała autonomię niższych szczebli zarządzania.

W oparciu o wyniki badań, dotyczących kwestii naprawczych funkcjonowania PZInż., ukazanych w rozdziale dziewiątym, przeprowadziłem ich krytyczną analizę. Przedstawiłem zmiany, eliminujące wąskie gardła w tych obszarach funkcjonowania przedsiębiorstwa (organizacja i zarządzanie), które dotychczas utrudniały jego efektywne funkcjonowanie. Wskazałem na co najmniej dwa czynniki, które sprawiły, że możliwość wykreowania silnej pozycji rynkowej była niewielka. Pierwszym była niska sprawność finansowa, drugim brak racjonalnej i długofalowej strategii rozwoju. Potwierdziłem, że słabość ekonomiczna wynikała z deficytów kapitałowych (zakładowych i obrotowych), które ograniczały bardziej zaawansowaną – opartą na konsensusie dyrekcji PZInż. i władz wojskowych – kompleksową restrukturyzację naprawczą. System, w którym za inicjowanie działalności produkcyjnej odpowiadały *de facto* siły zbrojne nie miał szans na

przewycięzenie kryzysu. Ponadto długotrwała recesja pogłębiała marginalizację przedsiębiorstwa na rynku krajowym.

Dowiodłem, że to właśnie przedsiębiorstwo tworzyło historię rodzimej motoryzacji, w której należy szukać klucza do jej rozwoju. Należy wskazać, że działalność rodzimego wytwórcy przyniosła bogate doświadczenia, nie tylko w funkcjonowaniu na niestabilnym rynku, ale również miała niewątpliwe znaczenie w wyznaczeniu azymutu ścieżki rozwojowej przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Prekursor unifikacji surowców i półproduktów, kreator niektórych rozwiązań technicznych, stymulator działalności następczych, współtwórca firm o zbliżonym portfolio i produkcji pomocniczej, to tylko niektóre z efektów mnożnikowych, jakie wygenerował. Przewaga początkowa pozwoliła zachować mu status włodącego – do wybuchu działań wojennych – dostawcy w segmencie pojazdów mechanicznych na rynku konsumenckim.

Przeprowadzona w rozdziale dziesiątym analiza mechanizmów funkcjonowania montowni (rowerów, motorowerów, motocykli i samochodów) dowodzi, iż nowa ścieżka rozbudowy każdej z nich powstawała na bazie głęboko zakorzenionych, dotychczasowych tendencji rozwoju. Ich pierwotny genotyp miał silny wpływ na przyjętą strategię i zakres prowadzonej działalności. Procesy ewolucyjne zachodziły podobnie w firmach należących do największych potentatów krajowego przemysłu maszynowego, hutniczego i metalowego (Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein SA, Huta „Pokój”, Śląskie Zakłady Górniczo – Hutnicze SA, Huta „Ludwików”, Zakłady Samochodowe Wspólnoty Interesów SA oraz Wytwórnia Samochodów i Wyrobów Metalowych „Fablok” SA), mających dostęp do zewnętrznych środków finansowych oraz licencji, jak i w tych z mniejszym zaangażowaniem kapitałowym. Większość podmiotów, opierających swoją działalność na montażu jednośladów, powstała na rdzeniu montowni rowerów, funkcjonujących w zasięgu wielkopolskiej, warszawskiej i górnośląskiej strefy gospodarczej. W oparciu o dokumenty stwierdziłem, że istniała silna korelacja pomiędzy lokalizacją przestrzenną montowni (skoncentrowanych w dużych ośrodkach bądź w ich bezpośrednim sąsiedztwie) a kierunkiem ich rozwoju, zorientowanego na realizację potrzeb rynku cywilnego i wojskowego.

Wskazałem dwa mechanizmy odpowiadające za przemiany ich struktury branżowej – dywersyfikację w kierunku segmentów pokrewnych oraz politykę władz wojskowych, popierających krajowy przemysł motoryzacyjny. Analizie krytycznej poddałem zarówno podmioty zdolne do głębszych zmian, jak i te pozostające w cieniu tradycyjnej wytwórczości, którym nie udało się przechwycić szansy odegrania znaczącej roli. U jednych podmiotów próba przewycięzenia trudności była związana z koniecznością rozbudowy linii produkcyjnych, u drugich z pozyskaniem wsparcia u władz rządowych. Szczególną uwagę poświęciłem tym przedsiębiorstwom, których

model rozwoju był zintegrowany z koncepcjami władz państwowych. Tym samym procesowi ich rozbudowy nie mogłem rozpatrywać w oderwaniu od zróżnicowanego przestrzennie i czasowo tempa wdrażania planu rozwoju gospodarczego Polski. Dotyczyło to w szczególności obszaru COP, gdzie wiele przedsiębiorstw sektora prywatnego planowało rozpocząć swoją działalność po wprowadzeniu udogodnień podatkowych. Montownie w Lublinie, Kielcach, Radomiu oraz Czesławicach, dynamizując swój wzrost, w tym strategicznym regionie Polski, tworzyły sposobność na powstanie otoczenia produkcji.

Analizę i syntezę procesu kształtowania się i rozbudowy przemysłu pomocniczego przeprowadziłem w rozdziale jedenastym. Działalność pomocnicza komplementarnie uzupełnia lukę badawczą w zakresie wieloaspektowej analizy produkcji motoryzacyjnej, którą przeprowadziłem w oparciu o szątkowe dokumenty rozproszone w wielu archiwach krajowych (Warszawa, Kraków, Poznań, Katowice, Radom, Sandomierz, Sanok, Sędziszów Małopolski), zagranicznych (Londyn, Lwów, Pilzno, Praga) oraz placówkach muzealnych (Stalowa Wola, Kraków, Rzeszów). Jego historię ukazałem w szerszym kontekście – od współtworzenia zrębów, przez ciągłą adaptację prowadzonej działalności, aż po inicjowanie zmian w otoczeniu. Badanie jego genezy ma tym istotniejsze znaczenie, gdyż dotychczas nie ukazały się w literaturze prace traktujące to zagadnienie całościowo. Przewyciężyłem jedną ze słabości dotychczasowych publikacji, które opierały się na materiałach niepełnych, gdyż zazwyczaj ich autorzy nie dostrzegali ekonomicznej siły drzemącej w przedsiębiorstwach pomocniczych oraz ich istotnej roli w przekształcaniach społeczno-ekonomicznych. Podjąłem próbę wyjaśnienia zróżnicowanego tempa rozwoju poszczególnych podmiotów, co uzyskałem, odwołując się do podstawowych cech ich działalności (forma prawno-organizacyjna, obszar i przedmiot działania, zgłoszone i wdrożone do produkcji prototypy, zdolności wytwórcze, wielkość zatrudnienia) i kondycji finansowej (płynność finansowa, struktura kapitału akcyjnego i obrotowego). Wykazałem, że większość firm współpracujących z przemysłem samochodowym powstała w Warszawie, wokół centrum rodzącego się rynku motoryzacyjnego, który dawał im większą możliwość przetrwania, szczególnie w początkowej fazie rozwoju, prowadząc stopniowo do powiększania zakresu ich produkcji w kolejnym etapie. Inne koncentrowały swoją działalność w rejonach ważnych z punktu widzenia militarnego państwa, na terenie rodzącego się COP jako firmy – filie przedsiębiorstw macierzystych, z nadzieją na korzyści aglomeracji (m.in.: „H. Cegielski” SA w Rzeszowie, „Nowy Sanok” w Sanoku, Zakłady Chemiczne „Dębica” SA, Fabryka Gum Jeźdźnych „Stomil” SA w Dębicy, Zakłady Przemysłowe „Metan” SA w Dwikożach).

Wykazałem, że nie bez znaczenia było również stworzenie sprzyjającego klimatu inwestycyjnego, poprzez wprowadzenie rozwiązań regulacyjnych (protekcyjne akty prawne), czy specjalnych instrumentów wsparcia finansowego. Analizowane w pracy przypadki potwierdziły, że firmy, których produkcja była zorientowana na tradycyjny

wzrost, maksymalizację zysków, posiadały słabą zdolność do wewnętrznych zmian, w konsekwencji prowadzącą do ich zastoju. Tylko nieliczne, wykazując duże umiejętności adaptacyjne, ale i silną determinację w realizacji założonych celów, skupiły się na wypełnieniu nisz rynkowych (m.in.: Polskie Zakłady Optyczne SA, Fabryka Przyrządów Mierniczych „Jan Bujak” SA, „Stomil” SA). Postawiły, bazując na istniejącym rdzeniu produkcji, na rozwój w kierunku produkcji komplementarnej, która stała się katalizatorem ich działalności. Pomocne, we wzroście ich kompetencji produkcyjnych były zasoby kapitałowe, zwiększające możliwość implementowania technologii. Były i takie, rozproszone na terenie Polski zachodniej i południowej, których powstanie wynikało z przypadkowych zdarzeń. Zrodzone w inkubacyjnej fazie rozwoju ulegały utrwalaniu przez bezpieczny zysk oraz powstające korzyści synergii. Niektóre z nich wpisały się w krótką historię firm o utraconych możliwościach rozwoju, radząc sobie jedynie z działalnością bieżącą.

W oparciu o zebraną dokumentację udowodniłem, że strategiczne założenia rozbudowy i lokalizacji przemysłu pomocniczego w Polsce, nawiązywały do rządowych wysiłków inwestycyjnych. Równocześnie zbrojeniowy charakter tych przedsięwzięć wymuszał ciągłą modernizację produkcji i konieczność dostosowywania zdolności wytwórczych przedsiębiorstw do potrzeb obronnych.

Ostatnia część rozprawy zawiera wnioski pozostające w ścisłym związku z jej zasadniczym celem badawczym. Rozwój przemysłu motoryzacyjnego przebiegał w trzech etapach, które wyznaczały odmienne warunki polityczno-gospodarcze: pierwszy załazkowy (do 1931 r.), który z powodu niewydolności gospodarki nie sprzyjał rozwojowi motoryzacji i rynku konsumenckiego; początek drugiego etapu symbolicznie wyznaczyło wprowadzenie Państwowego Funduszu Drogowego; trzeci, stanowiący punkt zwrotny, był współbieżny z polityką obronną oraz planami rozwoju gospodarczego, realizowanymi u schyłku lat trzydziestych. Wykazałem, że pobudzającą, jeżeli nie dominującą rolę w powstawaniu sektora zbrojeniowego, tudzież motoryzacyjnego, odegrały instytucje rządowe (w tym szczególnie wojskowe) oraz finansowe (Skarb Państwa, Bank Gospodarstwa Krajowego). Władze wojskowe podsycały rozwój tych przedsiębiorstw, które aktywnie uczestniczyły w przedsięwzięciach inwestycyjnych, mających bezpośredni związek z obronnością kraju. To MSWojsk. podejmowało kluczowe decyzje w kwestii struktury branżowej przedsiębiorstw, asortymentu wytwarzanych wyrobów oraz wolumenu produkcji. Dążąc do zniwelowania krajowych i regionalnych zaniedbań cywilizacyjnych oraz gospodarczych, wprowadzały szereg ważnych dla inwestorów przywilejów podatkowych, wpływając na powstawanie krajowej przestrzeni przemysłowej. Udogodnienia te były istotne dla większości właścicieli firm sektora prywatnego, bowiem czynnikiem determinującym ich dotychczasowy wybór były korzyści współlokowania produkcji w ośrodkach już istniejących (Katowice, Kraków, Lwów, Łódź,

Poznań), które z powodów ekonomicznych zapewniały im dotychczas większą szansę przetrwania. Równie istotna dla wyboru lokalizacji była postawa władz lokalnych, którą należy postrzegać nie tylko w aspekcie operacyjno-zarządczym, tj. kształtowania korzystnego klimatu dla rozwoju przedsiębiorczości. Wsparcie lobby lokalnego w znaczący sposób wpływało na ekonomiczną aktywizację regionów (m.in.: poprzez zwiększenie dostępności terenów, ulgi z tytułu podatku przemysłowego i obciążeń municypalnych oraz redukcję bezrobocia).

Potwierdziłem, że przemysł motoryzacyjny powstawał nie tylko w sposób zaplanowany (po 1934 r.). O ile dynamika rozwoju branż motoryzacyjnych w wielkich skupiskach ludnościowych wiązała się z korzyściami aglomeracji bądź wynikała z założeń programowych i strategiczno-przestrzennych rozbudowy przemysłu zbrojeniowego, to pojawienie się nowych działalności w strefach zachodniej i południowej Polski było związane z działaniami intuicyjnymi ich właścicieli bądź przypadkowymi impulsami zewnętrznymi.

Analiza procesu kształtowania się krajobrazu przemysłu motoryzacyjnego nie mogła obyć się bez uwzględnienia szerokiego kontekstu społeczno-gospodarczego. Dowiodłem, że sektor ten ze względu na jego strategiczne znaczenie w tworzeniu zatrudnienia i produkcji oraz handlu i awansu technologicznego, wpływał na przestrzenny rozkład i wielkość efektów mnożnikowych. Przedsiębiorstwa samochodowe prowadziły do pobudzania i rozwoju przemysłu pomocniczego; największe korzyści w wyniku rozwoju motoryzacji odniosły: hutnictwo stali i metali lekkich, produkcja wyrobów gumowych, przemysł paliwowy, przetwórstwo metali oraz produkcja wyrobów elektrotechnicznych i precyzyjnych. Zlecenie szeregu usług wpływało na powstawanie dochodowych efektów mnożnikowych, które pozostawały w silnym związku z liczbą zatrudnionych i wolumenem pieniądza, poprzez wynagrodzenia pracowników firmy i funkcjonujących w jej zapleczu zakładów pomocniczych. Siłę obecności branży motoryzacyjnej wyznaczał nie tyle poziom zatrudnienia, ile rozmiary przychodów i zaopatrzenia, związane z rosnącym popytem na wyroby przeznaczone do dalszego przetworzenia w zakładach motoryzacyjnych. Rangę przedsiębiorstwa określał również jego udział w ogólnej bazie przemysłowej państwa. Wielkość dochodów, trafiających do gospodarki za pośrednictwem wynagrodzeń, determinowała z kolei wartość popytu konsumpcyjnego. Co więcej, wpływała również na powstawanie i rozwój infrastruktury społecznej.

Wskazałem także okoliczności, które hamowały rozwój tego strategicznego filara systemu obronnego. Brak wystarczającego zaplecza finansowego, mimo ogromnego wsparcia udzielanego przez państwo, spotęgowanego przez globalny kryzys, błędne założenia towarzyszące decyzjom podejmowanym na szczeblu władz centralnych, przeciągające się spory kompetencyjne w kręgach rządowych, partykularność interesów lobby wojskowo-przemysłowego dławiąca mechanizm rynkowego współzawodnictwa czy

zastosowane instrumenty protekcjonistyczne, pozostające w opozycji do liberalnych rozwiązań w polityce gospodarczej – to zasadnicze, ale nie wszystkie przyczyny nieznacznego potencjału militarnego w przededniu września 1939 r.

Dowiodłem ogromnego zaangażowania instytucji zarządzających w proces budowy podwalin przemysłu motoryzacyjnego, które przejmując odpowiedzialność organizacyjną, merytoryczną i finansową za pełną realizację polityki motoryzacyjnej, uczyniły ten sektor kluczowym w polskiej gospodarce. Skonstatowałem, że to dzięki ich zaangażowaniu udało się – w tak trudnym i krótkim czasie – zmniejszyć lukę rozwojową, dzielącą Polskę względem innych państw europejskich.

Praca, pozostając zapisem długiego i powolnego procesu kreowania krajobrazu motoryzacyjnego wraz z towarzyszącymi mu przemianami politycznymi i społeczno – gospodarczymi, może stanowić podstawę zrozumienia złożonych kwestii. Kompleksowe ujęcie problematyki motoryzacji potwierdza słuszność postulatów stawianych przez wielu naukowców, którzy wskazują na konieczność wielopłaszczyznowych analiz. Niektóre z zasygnalizowanych zagadnień, wkraczając w obszar zainteresowania innych dyscyplin (geografii, nauk społecznych czy technicznych), mogą stanowić przyczynek do debaty o charakterze interdyscyplinarnym. Poruszana tematyka nie zamyka dalszych rozważań i prowadzonych badań. Otwiera drogę do kolejnych eksploracji struktury przemysłowej, osadzonej w różnych aspektach czasowych i przestrzennych, dając możliwość prowadzenia analizy porównawczej, śledzenia dynamiki zmian. Łącząc wyniki badań, dotychczas nie traktowanych całościowo, które odnoszą się do różnych obszarów działalności sektora przemysłowego, wnoszę wkład nie tylko w głębsze poznanie problematyki rozwoju motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej, ale także otwieram pole do jej pogłębionej analizy.

5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych

Główny nurt moich zainteresowań naukowych oraz aktywność publikacyjna obraca się wokół kilku węzłowych zagadnień, powiązanych obszarami badawczymi. Przedstawię je w porządku problemowo-chronologicznym, który prezentuje mój rozwój naukowy i etapy poszukiwań nowych kierunków badawczych.

(1) Rozwój przemysłu zbrojeniowego, w tym szczególnie lotniczego i motoryzacyjnego, w kontekście polityki inwestycyjnej i obronnej państwa:

(a) przemysł lotniczy

Wiodący charakter badań, w pierwszych latach prowadzonej eksploracji, przypadł zagadnieniom poświęconym lotnictwu, które wyraźnie zarysowały się już w czasie studiów i konsekwentnie były przeze mnie realizowane w związku z otwarciem przewodu doktorskiego na Wydziale Humanistycznym (1995). Początkowo prowadzona kwerenda w zasobach bibliotecznych (Biblioteka Narodowa, Jagiellońska, Śląska, Zakład Narodowy

im. Ossolińskich, Centralna Biblioteka Wojskowa) i muzealnych (Muzeum Lotnictwa w Krakowie, Muzeum Techniki NOT w Warszawie, Muzeum Okręgowe w Rzeszowie, Muzeum Okręgowe w Białej Podlaskiej, Muzeum Lubelskie) została poszerzona, po otrzymaniu stypendium Fundacji Büchnera, o archiwa krajowe (CAW, AAN, Archiwum miasta Warszawy, Archiwum Państwowe w Lublinie) i zagraniczne (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego, Podnikovy Archiv Škody). Zebrany materiał stał się przyczynkiem do napisania dwóch publikacji złożonych do teki Rocznika Naukowo – Dydaktycznego WSP:

- *Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Przyczynek do dziejów prywatnego przemysłu lotniczego w okresie II Rzeczypospolitej*, Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie, Prace Historyczne XVIII, z. 181, 1997, s. 99-111.
- *Próby budowy nowoczesnych wodnopłatowców konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego w Zakładach Mechanicznych Plage i Laśkiewicz w Lublinie*, Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie, Prace Historyczne XIX, z. 193, 1998, s. 89-97.

Całościowe i pełne rozwinięcie pozyskanych wyników znalazło wyraz w pracy doktorskiej:

- *Geneza i rozwój przemysłu lotniczego II Rzeczypospolitej*.

Po uzyskaniu stopnia naukowego doktora nauk humanistycznych (1998r.) poszerzyłem swoje pole badawcze o nowe spojrzenie na zagadnienie rozwoju lotnictwa w kontekście przebudowy społeczno-gospodarczej państwa. Problematyce tej poświęciłem studia źródłoznawcze, prowadzone w latach 2000 – 2003, dzięki kolejnemu stypendium Fundacji P. Büchnera, które utwierdziło mnie o potrzebie prowadzenia badań w tym obszarze. W oparciu o nowe kwerendy archiwalne i biblioteczne, opublikowałem trzy artykuły w *Annales Academiæ Paedagogicæ Cracoviensis Studia Historica* Kraków, które stanowiły rozwinięcie tematu rozprawy doktorskiej:

- *Początki produkcji silników lotniczych w II Rzeczypospolitej*, *Annales Academiæ Paedagogicæ Cracoviensis. Studia Historica* II, Kraków 2003, s. 201-221.
- *Druga próba uruchomienia produkcji silników lotniczych Polskie Zakłady Škody (1926-1935)*, *Annales Academiæ Paedagogicæ Cracoviensis. Studia Historica* IV, Kraków 2005, s. 148-165.
- *Rozbudowa i dyslokacja wytwórni silników lotniczych w Polsce (1935-1939)*, *Annales Academiæ Paedagogicæ Cracoviensis. Studia Historica* VI, Kraków 2007, s. 131-161.

W pierwszym z nich poddałem analizie działalność Francusko-Polskich Zakładów Lotniczych i Samochodowych (1920-1926), pokrótce zarysowując organizację procesu produkcyjnego, przepływ niezbędnego kapitału, a także planowane i podejmowane wysiłki w celu uruchomienia produkcji samolotów oraz silników lotniczych. W kolejnym podjąłem próbę ukazania przemian kapitałowych w SA „Frankopol”, przejętej po przewrocie majowym przez Polskie Zakłady Skody SA. Mechanizmy kształtowania się produkcji silników lotniczych w Państwowych Zakładach Lotniczych Wytwórnia Silników, powstałej w miejsce wykupionych przez rząd w Warszawie Polskich Zakładów Skody, ukazałem w trzeciej ze wskazanych publikacji. W podobnej konwencji - obrazując profil produkcji, najważniejsze opracowania, należące do rodzimych konstruktorów, a także

plany na lata 1939 -1942 –przedstawiłem działalność nowopowstałej filii PZL w Rzeszowie oraz Wytwórni Maszyn Precyzyjnych „Avia” z siedzibą w Warszawie.

Problematyce lotnictwa poświęciłem studia źródłoznawcze, prowadzone w latach 2007-2009 w archiwach krajowych (CAW, AAN, Archiwum m. Warszawy, Archiwum Państwowe w Lublinie, Archiwum Hipoteczne Sądu Rejonowego w Lublinie, Archiwum Dokumentacji Mechanicznej, Zakład Narodowy Im. Ossolińskich Dział Rękopisów, Muzeum Lotnictwa Polskiego, Archiwum PLL LOT, Biblioteka KUL, Oddział Zbiorów Specjalnych Dział Rękopisów, Biblioteka UMCS, Oddział Zbiorów Specjalnych, Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie), których wyniki zawarłem w opracowaniu monograficznym, zajmującym istotną pozycję w moim dorobku:

- *Przemysł lotniczy w Lublinie 1919-1939*, Warszawa 2009, ZP Grupa Sp. z o.o., s. 323.

W polskiej historiografii dziejom przemysłu lotniczego w Lublinie nie poświęcono dotychczas zbyt wiele uwagi, umieszczając je zazwyczaj w ramach historii społeczno-gospodarczej. W zamyśle chciałem ukazać meandry rozwoju rodzimego lotnictwa na przykładzie Zakładów Mechanicznych Plage i Laśkiewicz. Przedstawiłem dokładnie, w głównym stopniu bazując na dokumentach archiwalnych i bibliotecznych, działalność tego najstarszego przedsiębiorstwa lotniczego w okresie przedwojennym, których rozwój wynikał ze splotu istotnych czynników. Ważny tu okazał się wczesny moment rozpoczęcia działalności (1921), tzw. efekt pierwszeństwa, istotny mechanizm ich rozwoju. To w dziejach tej „kolebki przemysłu lotniczego”, jego ewolucji wewnętrznej, wynikającej z procesów dostosowawczych do zmieniających się warunków politycznych i gospodarczych, skali kształtujących się oddziaływań regionalnych i lokalnych można prześledzić proces kształtowania się sektora zbrojeniowego, który powstawał oparciu o własne zasoby i inwestycje (wzrost wewnętrzny do 1930) oraz na drodze wzrostu zewnętrznego (połączenie przedsiębiorstwa z Podlaską Wytwórnią Samolotów - 1936).

W książce skupiłem się na ukazaniu działalności Lubelskiej Wytwórni Samolotów, których koncepcja rozwoju, wykazując silną zależność od założeń programowych władz wojskowych i nie mniej złożonych interesów rynku, materializowała się w produktach coraz bardziej zaawansowanych technologicznie. To jedyna w Polsce praca, stanowiąca tak obszerną analizę działalności lubelskich zakładów, z uwzględnieniem czynników i mechanizmów odpowiadających za ich powstanie i upadek.

Wskazana monografia była popularyzowana w mediach regionalnych, stając się częścią mojego wystąpienia w Radiu Lublin (2 lipca 2010 r.). To wówczas nawiązałem kontakty z Młodzieżowym Domem Kultury nr 2 w Lublinie oraz Ośrodkiem „Brama Grodzka – Teatr NN”, które znalazły wyraz w organizacji Studenckiego Seminarium Naukowego Lublin – Zamość (23-25 lipca 2012 r.), poświęconego tematyce dziedzictwa kulturowego i przemysłowego.

Podobny wątek poruszyłem w artykule prezentującym zagadnienie eksportu sprzętu lotniczego (samolotów wojskowych, uzbrojenia oraz wyposażenia), który miał pierwszoplanowe znaczenie dla procesu modernizacji technicznej rumuńskich sił powietrznych. Wykazałem, że wymiana handlowa wynikająca z zawartego sojuszu miała charakter złożony. Skonstatowałem, że zabiegi władz państwowych o utrzymanie równowagi finansowej Państwowych Zakładów Lotniczych posiadały dwuwymiarowe znaczenie. Pozwalały zwiększyć możliwości mobilizacyjne armii polskiej, potwierdzając tym samym przydatność zgromadzonych zapasów w obliczu ewentualnego zagrożenia.

- *Eksport sprzętu lotniczego do Rumunii (1927-1939)*, Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica XII, 2012, s. 145- 159.

Przygotowywaną przeze mnie obecnie syntezę nad eksportem sprzętu i uzbrojenia lotniczego planuję opublikować w 2019 r.

W tym polu badawczym pozostają sylwetki znanych konstruktorów. Pozyskanie nieznanych materiałów biograficznych, dzięki uprzejmości dr Aliny Surmackiej-Szcześniak, przechowywanych do tej pory w prywatnym archiwum (Fort Lauderdale), zachęciło mnie do opracowania biogramu kierownika Blura Konstruktorskiego w Zakładach Plage i Laśkiewicz Jerzego Rudlickiego. Tekst ukazał się w formie materiałów pokonferencyjnych:

- *Jerzego Rudlickiego (1893-1977) biografia niezwykła – w świetle wspomnień i pamiątek* [w:] *Pamiętniki, dzienniki i relacje jako źródło do badań historycznych (XVIII- XX wiek)*, pod red. K. Karolczaka, Kraków 2011, s. 215-226.

Za zgodą dotychczasowego depozytariusza dokumenty, po wykorzystaniu i opublikowaniu, przekazałem do Archiwum Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

Na marginesie moich poszukiwań pozostawała działalność klubów lotniczych, której badania prowadziłem pod kątem kształcenia kadr lotnictwa w kontekście budowy zasobów sił zbrojnych:

- *Działalność Klubów Lotniczych na Lubelszczyźnie 1927-1939*. Studia Humanistyczne, 2010, nr 10, s. 87-102.

Podsumowaniem tego etapu moich studiów były syntetyczne publikacje ujęte w formie dwóch rozdziałów w pracach zbiorowych:

- *Przyczynek do rozwoju lotnictwa komunikacyjnego w II Rzeczypospolitej. Sprawozdanie Polskich Linii Lotniczych Lot za 1938*, [w:] *Na lądzie, w wodzie i powietrzu, z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, pod red. Tomasza Głowińskiego i Roberta Klementowskiego, Wrocław 2014, s. 167- 184.
- *Rozwój lotnictwa wojskowego w planie trzyletnim (1933-1936)*, [w:] *Mieczem i szczytem, broń na polu walki: z dziejów wojskowości polskiej i powszechnej*, pod. red. A. Niewińskiego, Oświęcim 2016, s. 240-254.

Bezpośrednio z pracą badawczą, dotyczącą wskazanej tematyki, związane było moje pierwsze wystąpienie na międzynarodowej konferencji naukowej (Zakopane 2005) oraz nieco później – konferencji krajowych (Kraków 2008, Maniowy 2009, Lublin 2013, Stary

Gieraków 2014, Nowy Targ 2015). Dokładne informacje w odniesieniu do wygłoszonych referatów ujęte są w szczegółowym wykazie (pkt 7).

(b) przemysł motoryzacyjny

Prowadzone od 2004 roku kwerendy krajowe i zagraniczne sprawiły, że równolegle do odkrywania niuansów złożoności problematyki lotnictwa, moje badania zaczęły w naturalny sposób ewoluować w stronę przemysłu motoryzacyjnego.

Uzyskane wyniki były inspiracją do dalszej eksploracji, prowadzonej w latach 2005 – 2015, w Centralnym Archiwum Wojskowym, Archiwum Akt Nowych, Archiwum Państwowym w Warszawie, Archiwum Państwowym w Lublinie. Ten okres pogłębionych studiów wiąże się z ważną cezurą w moim życiorysie zawodowym, która stała się punktem zwrotnym w przebiegu mojej pracy naukowej. W roku 2007 wygrałem konkurs na stanowisko adiunkta w Katedrze Najnowszej Historii Polski w Instytucie Historii Akademii Pedagogicznej im. Komisji Edukacji Narodowej. Uzyskując większą swobodę badawczą, którą dotychczas ograniczały obowiązki, wynikające z charakteru wykonywanej pracy w szkole średniej, mogłem skoncentrować się na poszerzaniu pola prowadzonych badań. Intensywnie prowadzona eksploracja – w Archiwum Narodowym w Krakowie, Archiwum Państwowym w Katowicach, Archiwum Państwowym w Poznaniu, Archiwum Państwowym w Rzeszowie, Archiwum Państwowym w Kielcach, Archiwum Państwowym w Radomiu oraz zagranicznych w Firmenarchiv Saurer AG w Arbon (2009), Lietuvos Centrinis Valstybes Archyvas w Wilnie (2012), Instytucie Polskim i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (2014), gdzie przybywałem na stypendium Fundacji z Brzezia Lanckorońskich oraz w Centralny Deržavnyj Istoričnyj Archiv, m. L'viv (2015) przekonała mnie o konieczności podjęcia tematu badawczego, współbrzmiącego z aktualnie przedkładaną rozprawą habilitacyjną. Odwołując się do wiedzy interdyscyplinarnej, ukazuję tę problematykę w szerszym kontekście, korzystając jednocześnie z przesłanek leżących u podstaw innych dyscyplin naukowych. Tematyka ta pozostaje dominującym obszarem mojej pracy naukowo-badawczej w ostatnich czasie. Wstępne wyniki kwerend, znalazły odbicie w publikacjach, sygnalizujących monografię poświęconą rozwojowi motoryzacji:

- *Rozwój motoryzacji w Polsce w latach 1918-1930*, Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica IX, Kraków 2010, s. 56- 77.

Zobrazowałem w nich żmudny proces powstawania przemysłu motoryzacyjnego w świetle planów gospodarczych państwa.

Odnalezione przeze mnie w zbiorach archiwum wojskowego nieznane, interesujące i cenne dokumenty, obejmujące zestawienia numeryczne produkowanych pojazdów mechanicznych w PZInż., pozwoliły mi potwierdzić pionierstwo tego podmiotu w standaryzacji produkcji. Korzyści, jakie mogła przynieść w zakresie obniżki ponoszonych

kosztów działalności wraz z wykorzystaniem w praskim holdingu licencji motoryzacyjnych (Fiata, Saurera, Vickersa) oraz wydzierżawionych maszyn liczących Holleritha przedstawiłem w artykule:

- *Eksploatacja licencji motoryzacyjnych w Państwowych Zakładach Inżynierii (1930–1936)*, Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica X, Kraków 2011, s. 82–98.

Dogłębną analizę działalności PZInż., w odniesieniu do współpracy z polsko – szwajcarską spółką Tommak SA, uzupełniły badania prowadzone w Wilnie. To wówczas nawiązałem stałą współpracę merytoryczną z Energetikos ir technikos muziejus (Ričardas Žiėkus).

Wszelchstronnie prześledziłem działalność pomocniczą przemysłu motoryzacyjnego, która stanowi uzupełnienie obranego pola badawczego. W pracach starałem się poruszać zagadnienia z perspektywy wybranych sektorów, należących do towarzyszących branży motoryzacyjnej (przemysł chemiczny, gumowy). Ukazałem szerokie spektrum wyzwań, jakie stały przed tymi podmiotami (kapitałowe, organizacyjne, technologiczne i rynkowe):

- *Poszukiwania złóż ropy naftowej i gazu w Polsce (1919–1939)*, Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica VIII, Kraków 2009, s. 129–154.
- *Produkcja gum jezdnych w Polsce w latach 1918–1939*, Studia Historyczne R.LV, 2012, z. I, s. 71–88.
- *Biopaliwa u schyłku II Rzeczypospolitej – mały krok do zrównoważonego rozwoju, Ochrona i wykorzystanie zasobów środowiska naturalnego na ziemiach polskich na przestrzeni wieków. XI Wrocławskie Spotkania z Historią Gospodarczą*, (Kwartalnik Historii Materialnej).

W ostatnim ze wskazanych tekstów, który został złożony do druku, poruszam nieco odmienny wątek, pozostający jednak w kręgu moich zainteresowań; wykorzystanie biopaliwa jako alternatywnego nośnika energii, wobec wyczerpujących się złóż ropy naftowej.

Tematykę z przemysłu kooperującego z branżą motoryzacyjną poruszyłem również w artykule, stanowiącym pokłosie konferencji w Jaworznie (2014), w którym skupiam się na ewolucji wewnętrznej Pierwszej Wytwórni Parowozów Fablok S.A. w Chrzanowie w kierunku produkcji coraz bardziej złożonej:

- *Próby rozwoju Pierwszej Wytwórni Parowozów Fablok S.A. w Chrzanowie. Od parowozów i samochodów do sprzętu pancernego (1919–1939)*, [w:] *Jaworzno interdyscyplinarnie. Przemysł pogranicza śląsko – małopolskiego na przestrzeni wieków*, pod. red. A. Ramsa, Jaworzno – Częstochowa 2016, s. 31–47.

Źródła pozyskane w CAW i AAN oraz Service Historique de l'Armée de Terre w Vincennes i Archives du Ministère des Affaires Étrangères w Paryżu z uwagi na ich rozproszony charakter i nikłą znajomość większości z nich w historii gospodarczej, wymagały zabiegów porządkujących. W ich kontekście opublikowałem, we współpracy

z prof. dr. hab. Józefem Łaptosem, artykuł dotyczący synergii władz wojskowych z rządem Francji w kwestii pomocy militarnej i gospodarczej:

- *Francuska pomoc w wyposażeniu armii polskiej (1917-1939)*, Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica XIV, 2013, s. 102- 116.

W tym nurcie pozostaje praca przedstawiająca politykę kredytową Banku Gospodarstwa Krajowego, którego wsparcie finansowe względem podmiotów otoczenia gospodarczego, należy traktować jako nośnik ich rozwoju. Potwierdziłem, że działalność przedsiębiorstw przemysłu zbrojeniowego była związana z wielkością przenoszonych impulsów finansowych. Skupiłem się na warunkach koniecznych dla efektywnego funkcjonowania systemu kredytowania, który był zależny z jednej strony od źródeł płynności banku czy jego zdolności do udzielania kredytów; równocześnie od stopnia wypłacalności podmiotów. Uwypukliłem rolę tej instytucji w procesie kreowania działalności podmiotów zaangażowanych w budowę sił zbrojnych.

- *Udział Banku Gospodarstwa Krajowego w rozbudowie przemysłu zbrojeniowego w Polsce [w:] Między stabilizacją a ekspansją. System finansowy w służbie modernizacji (z warsztatów badawczych historyków gospodarczych)*, pod. red. J. Łazora, W. Morawskiego, Warszawa 2014, s. 229- 242.

Artykuł został doceniony przez rektora Szkoły Głównej Handlowej, uzyskując nagrodę pierwszego stopnia w kategorii prac zespołowych (2015).

Podobny charakter ma praca (w druku), w którym studium analitycznym uczyniłem największą spółkę akcyjną na rynku kapitałowym – Wspólnotę Interesów Górniczo – Hutniczych SA:

- *Przyczynek do dziejów spółek akcyjnych w Drugiej Rzeczypospolitej – Wspólnota Interesów Górniczo – Hutniczych SA*, (Studia Historiae Oeconomicae).

Dokonując wyboru tekstu do kolejnej analizy, kierowałem się potrzebą uzupełnienia istniejących już i dostępnych dla badaczy prac, związanych z działalnością Komitetu Obrony Rzeczypospolitej na rzecz aprowizacji i przygotowań mobilizacyjnych przemysłu (1936 -1939):

- *Problemy kolonialne i surowcowe w działalności Komitetu Obrony Rzeczypospolitej 1936-1939*, [w:] *Polska, Europa Środkowa, Europa Zjednoczona. Księga pamiątkowa dedykowana prof. Józefowi Łaptosowi*, pod. red. A. Kozery, W. Prażucha, P. Szyl, Kraków 2014, s. 64-82.

W swoich badaniach zajmowałem się również działalnością zaplecza badawczo – rozwojowego, katalizatora rozwoju branż samochodowych:

- *Rozwój przemysłu zbrojeniowego w międzywojennej Warszawie*, [w:] *Miasta w Europie Środkowo – Wschodniej, procesy modernizacyjne*, pod. red. K. Karolczaka, P. Kowala, K. Meusa, Kraków 2016, s. 268-281.
- *Przemysł wojenny w przestrzeni Lwowa 1921-1939*, Львів: місто – суспільство – культура: Збірник наукових праць. Львів / Lwów / Lemberg як міські простори:

уявлення, досвіди, практики, pod. red. O. Аркуші, O. Вінниченка, M. Мудрого, Львів, 2016, t. 10, cz. I, s. 194-207.

- *Prace Instytutu Metalurgii i Metaloznawstwa przy Politechnice Warszawskiej*, (Studia Historiae Scientiarum).

Są to artykuły, które powstały w oparciu o kwerendy prowadzone we Lwowie, Warszawie i Wrocławiu. Z wyjątkiem ostatniego (w druku) stanowią tekst pokonferencyjny; drugi z nich opublikowany został w dwujęzycznej monografii.

Szerszą refleksję, dotyczącą nowatorskich rozwiązań w przemyśle hutniczym, które znalazły zastosowanie w branży motoryzacyjnej, przedstawiłem w pracy:

- *Lwowskie korzenie Tadeusza Sędzimira – inżyniera, wynalazcy i filantropa*, (Studia Historiae Scientiarum).

Częstkowe wyniki badań, dotyczące pionierskich metod Tadeusza Sędzimira – rewolucyjnego wynalazcy, wielkiego filantropa, dyskretnego patrioty – zaprezentowałem w trakcie konferencji w Krakowie (2016).

Pragnę nadmienić, iż większość omawianej historiografii nie była dotychczas znana w literaturze przedmiotu.

(2) Rozwój komunikacji (kolejowej, lotniczej, drogowej i śródlądowej) w świetle planów gospodarczych Drugiej Rzeczypospolitej

Do tego obszaru naukowo-badawczego zaliczam prace, pozostające w kręgu badanej tematyki, poświęcone rozwojowi komunikacji. Artykuły, inspirowane problematyką motoryzacji, wygłosiłem na konferencjach, co dało początek rozdziałom zamieszczonym w monografiach zbiorowych. Są one rozszerzoną wersją moich wystąpień:

- *Rola państwa w rozbudowie infrastruktury drogowej w Polsce 1919-1939*. Studia Historyczne, R.LIII, 2010, z. I, s. 77-93.
- *Programy rozbudowy linii kolejowych w Centralnym Okręgu Przemysłowym oraz Galicji Wschodniej 1936-1939*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918-1989*, pod. red. M. Kapiasa i D. Kellera, Rybnik 2015, s. 151-163.
- *Rozwój Galicji Wschodniej w kontekście planów Eugeniusza Kwiatkowskiego*, [w:] *Kresy Wschodnie. Gospodarcze i społeczne znaczenie polskich kresów*, pod red. T. Głowińskiego, Wrocław 2015, s. 87-102.
- *Interwencja państwa w zakresie komunikacji (1937-1939)*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, pod. red. M. Kapiasa i D. Kellera, Rybnik 2017, s. 181-200.

W pierwszej pracy odnoszę się do planów budowy infrastruktury drogowej. Omówiłem w niej działania władz rządowych, na których spoczywała pełna odpowiedzialność organizacyjna i finansowa za uczynienie terenów zaniedbanych dostępnymi komunikacyjnie. W trzech pozostałych, zamieszczonych w tomach pokonferencyjnych, zajmuje się zagadnieniem rozwoju komunikacji w bardziej dojrzałej - szczególnie intensywnej - fazie rozbudowy gospodarczej, przypadającej na schyłek Drugiej Rzeczypospolitej. Pragnę zaznaczyć, iż rejon bezpieczeństwa, w kontekście planów inwestycji drogowych, jest rzadko pojawiającym się tematem w literaturze przedmiotu.

W moich badaniach powracam do zagadnień związanych z lotnictwem, starając się łączyć wyznaczone pola badawcze:

- *Pod obcym niebem. Organizacja linii komunikacyjnych PLL LOT 1930-1939*, (PTH Nowy Targ).

Tekst stanowi pogłębienie problemu badawczego zasygnalizowanego w artykule - *Przyczynek do rozwoju lotnictwa komunikacyjnego w II Rzeczypospolitej. Sprawozdanie Polskich Linii Lotniczych Lot za 1938*, [w:] *Na lądzie, w wodzie i powietrzu, z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*. Pod red. Tomasza Głowińskiego i Roberta Klementowskiego, Wrocław 2014 - oraz podczas konferencji w Nowym Targu (2015). Obecnie jest złożony do druku.

(3) Ikonografia

W nurcie moich dociekań, w ostatnich dwóch latach, znalazła się również ikonografia, którą rozwijam warsztatowo i badawczo.

Studia nad elitami politycznymi pojawiły się w kontekście zgłębiania mechanizmów i prawidłowości rozwoju motoryzacji w Polsce. Zacząłem wnikliwiej przyglądać się procesom decyzyjnym i ich sprawczej roli w kreowaniu przestrzeni społeczno-gospodarczej. W tym kontekście opublikowałem materiały pokonferencyjne:

- *Elity II Rzeczypospolitej w Ikonografii Ilustrowanego Kuryera Tygodniowego „Światowid”*, [w:] *Prasa w warsztacie badawczym historyka*, pod. red. K. Karolczaka, K. Meusa, Kraków 2017, s. 151- 170.

Obecnie prowadzę kwerendy nad funkcjonowaniem elit politycznych i zjawiskiem władzy w okresie międzywojnia. Zamierzam zbadać porównawczo sylwetkę Władysława Grabskiego (którego działalność wywarła ogromny wpływ na funkcjonowanie wojska w latach 1924 - 1926) oraz Eugeniusza Kwiatkowskiego (odpowiednio w latach 1935 - 1939), realizatorów najistotniejszych planów rozwoju gospodarczego.

(4) Rozwój społeczno-gospodarczy Polski w epoce stalinowskiej

Punktem wyjścia do dalszych poszukiwań archiwalnych i bibliograficznych (AAN, Muzeum Narodowe w Krakowie) była chęć włączenia problematyki gospodarczej PRL w obszar moich zainteresowań naukowych, których cezurę wyznacza epoka stalinowska. W badaniach skupiam się na określeniu roli odmiennych realiów politycznych i społeczno - gospodarczych w procesach kształtowania się nowych struktur przemysłowych. Są one pogłębioną kontynuacją prowadzonej wcześniej eksploracji nad czynnikami warunkującymi ich przebieg, stanowiąc próbę nowego spojrzenia z perspektywy lat pięćdziesiątych. Artykuł zapowiadający podjęte badania (złożony do druku):

- *Droga donikąd. Narodowa Pożyczka Sił Rozwoju Polski*, (IPN i SGH Warszawa).

W okresie objętym oceną opublikowałem 2 monografie badawcze oraz 33 artykułów naukowych (z czego siedem oczekuje na druk). Zostałem dwukrotnie

stypendystą naukowym. Wziąłem udział jako prelegent w 19 konferencjach, w tym 5 międzynarodowych.

6. Publikacje:

6.1. Monografie:

- *Przemysł lotniczy w Lublinie 1919-1939*, Warszawa 2009, ZP Grupa Sp. z o.o., s. 323.
- *Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie, 2016, s. 414 + 32 ilustracji.

6.2. Artykuły w czasopiśmie naukowych:

- *Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Przyczynek do dziejów prywatnego przemysłu lotniczego w okresie II Rzeczypospolitej*, Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP. Prace Historyczne XVIII, z. 181, Kraków 1997, s. 99-111.
- *Próby budowy nowoczesnych wodnopłatowców konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego w Zakładach Mechanicznych Plage i Laśkiewicz w Lublinie*, Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie. Prace Historyczne z. 193, 1998, s. 89-97.
- *Początki produkcji silników lotniczych w II Rzeczypospolitej*, Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica II, Kraków 2003, s. 201-221.
- *Druga próba uruchomienia produkcji silników lotniczych Polskie Zakłady Škody (1926-1935)*, Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica IV, Kraków 2005, s. 148-165.
- *Rozbudowa i dyslokacja wytwórni silników lotniczych w Polsce (1935-1939)*, Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica VI, Kraków 2007, s. 131-161.
- *Poszukiwania złóż ropy naftowej i gazu w Polsce (1919 -1939)*, Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica VIII, Kraków 2009, s. 129-154.
- *Rola państwa w rozbudowie infrastruktury drogowej w Polsce 1919-1939*. Studia Historyczne, R.LIII, 2010, z. I, s. 77-93.
- *Działalność Klubów Lotniczych na Lubelszczyźnie 1927-1939*. Studia Humanistyczne, 2010, nr 10, s. 87-102.
- *Rozwój motoryzacji w Polsce w latach 1918- 1930*, Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica IX, Kraków 2010, s. 56-77.
- *Eksplotacja licencji motoryzacyjnych w Państwowych Zakładach Inżynierii (1930 - 1936)*, Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica X, Kraków 2011, s. 82-98.

- *Produkcja gum jezdnych w Polsce w latach 1918-1939*, *Studia Historyczne*, R.LV, 2012, z. I, s. 71-88.
- *Eksport sprzętu lotniczego do Rumunii (1927-1939)*, *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica* XII, 2012, s. 145-159.
- Józef Łaptos, Mariusz W. Majewski, *Francuska pomoc w wyposażeniu armii polskiej (1917-1939)*, *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica* XIV, 2013, s. 102-116.

6.3. Rozdziały w monografiach:

- *Kilka uwag o produkcji sprzętu lotniczego w Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1923-1932* [w:] *Środkowoeuropejskie dziedzictwo lotnicze Acta Aeronautica*, pod red. K. Radwana, Kraków 2005, s. 176- 185.
- *Jerzego Rudlickiego (1893- 1977) biografia niezwykła – w świetle wspomnień i pamiątek* [w:] *Pamiętniki dzienniki i relacje jako źródło do badań historycznych (XVIII- XX wiek)*, pod red. K. Karolczaka, Kraków 2011, s. 215-226.
- *Udział Banku gospodarstwa Krajowego w rozbudowie przemysłu zbrojeniowego w Polsce* [w:] *Mędzy stabilizacją a ekspansją. System finansowy w służbie modernizacji (z warsztatów badawczych historyków gospodarczych)*, pod. red. J. Łazora, W. Morawskiego, Warszawa 2014, s. 229-242.
- *Przyczynek do rozwoju lotnictwa komunikacyjnego w II Rzeczypospolitej. Sprawozdanie Polskich Linii Lotniczych Lot za 1938*, [w:] *Na lądzie, w wodzie i powietrzu, z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, pod red. Tomasza Głowińskiego i Roberta Klementowskiego, Wrocław 2014, s. 167-184.
- *Problemy kolonialne i surowcowe w działalności Komitetu Obrony Rzeczypospolitej 1936- 1939*, [w:] *Polska, Europa Środkowa, Europa Zjednoczona. Księga pamiątkowa dedykowana prof. Józefowi Łaptosowi*. Pod. red. Andrzeja Kozery, Wojciecha Prażucha, Pauliny Szyi, Kraków 2014, s. 64-82.
- *Programy rozbudowy linii kolejowych w Centralnym Okręgu Przemysłowym oraz Galicji Wschodniej 1936-1939*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918-1989*, pod. red. Michała Kapiasa i Dawida Kellera Rybnik, 2015, s. 151-163.
- *Rozwój Galicji Wschodniej w kontekście planów Eugeniusza Kwiatkowskiego*, [w:] *Kresy Wschodnie. Gospodarcze i społeczne znaczenie polskich kresów*, pod red. T. Głowińskiego, Wrocław 2015, s. 87-102.
- *Rozwój lotnictwa wojskowego w planie trzyletnim (1933-1936)*, [w:] *Mieczem i szczytem, broń na polu walki: z dziejów wojskowości polskiej i powszechnej*, pod. red. A. Nlewińskiego, Oświęcim 2016, s. 240-254.

- *Rozwój przemysłu zbrojeniowego w międzywojennej Warszawie*, [w:] *Miasta w Europie Środkowo - Wschodniej, procesy modernizacyjne*, pod. red. K. Karolczaka, P. Kowala, K. Meusa, Kraków 2016, s. 268-281.
- *Przemysł wojenny w przestrzeni Lwowa 1921-1939*, Львів: місто – суспільство – культура: Збірник наукових праць. Львів / Lwów / Lemberg як міські простори: уявлення, досвіди, практики, pod. red. O. Arkusza, O. Winichenka, M. Mudrogo, Львів, 2016, t. 10, cz. I, s. 194-207.
- *Próby rozwoju Pierwszej Wytwórni Parowozów Fablok S.A. w Chrzanowie. Od parowozów i samochodów do sprzętu pancernego (1919-1939)*, [w:] *Jaworzno interdyscyplinarnie. Przemysł pogranicza śląsko - małopolskiego na przestrzeni wieków*, pod. red. A. Ramsa, Jaworzno-Częstochowa 2016, s. 31-47.
- *Elity II Rzeczypospolitej w ikonografii Ilustrowanego Kuriera Tygodniowego „Światowid”*, [w:] *Prasa w warsztacie badawczym historyka*, pod. red. K. Karolczaka, K. Meusa, Kraków 2017, s. 151-170
- *Interwencja państwa w zakresie komunikacji (1937-1939)*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, pod. red. Michała Kapiasa i Dawida Kellera, Rybnik 2017, s. 181-200.

6.4. Inne publikacje:

- *Samochody i samoloty lubelskiej wytwórni Plage Łaskiewicz*, *Automobilista* 2005 nr 5, s. 16-20.
- *Kilka uwag o przemyśle karoseryjnym -Chrysler, Cord, Delage i Minerva w II Rzeczypospolitej*, *Automobilista* 2007 nr 2, s. 24-29.
- *„Saurer” w Polsce 1930-1939*, *Automobilista* 2007 nr 4, s. 36-38.
- *O początkach produkcji motocykli w Polsce- lata 1928-1931*, *Automobilista* 2007 nr 11, s. 26-28.
- *Problemy z LWS-3 Mewa*, *Do Broni* 2009 nr specjalny 1, s. 64-71.
- *Jerzego Jelińskiego podróż automobilowa dookoła świata*, *Automobilista*, 2010, nr 9, s. 50-53.
- *Działania koncernu IBM w Państwowych Zakładach Inżynierii*, [wspólnie z M. Zimnym], *Do Broni* 2010, nr 1, s. 34-40.

6.5. Artykuły złożone:

- *Przyczynek do dziejów spółek akcyjnych w Drugiej Rzeczypospolitej – Wspólnota Interesów Górniczo -Hutniczych SA*, (*Studia Historiae Oeconomicae*).
- *Biopaliwa u schyłku Drugiej Rzeczypospolitej – mały krok do idei zrównoważonego rozwoju*, (*Kwartalnik Historii Materialnej*)
- *Plany rozwoju Centralnego Okręgu Przemysłowego (1939-1945)*, (*Dzieje Najnowsze*).

- *Prace Instytutu Metalurgii i Metaloznawstwa przy Politechnice Warszawskiej*, (Studia Historiae Scientiarum).
- *Pod obcym niebem. Organizacja linii komunikacyjnych PLL LOT 1930 -1939*, (PTH Nowy Targ).
- *Droga donikąd. Narodowa Pożyczka Sił Rozwoju Polski*, (IPN i SGH Warszawa).
- *Lwowskie korzenie Tadeusza Sędzimiry – Inżyniera, wynalazcy i filantropa*, (Studia Historiae Scientiarum).

7. Udział w konferencjach:

Doceniam wpływ dyskusji naukowej i wymiany poglądów na postępy w pracy naukowo-badawczej, na co pozwalały kontakty z krajowym i zagranicznym środowiskiem naukowym.

7.1. Wygłoszenie referatów na krajowych konferencjach:

Moje uczestnictwo w konferencjach miało charakter czynny, a większość prezentowanych wyników badań ukazała się drukiem:

- „Polska kultura fizyczna i turystyka w czasach zaborów i Drugiej RP”, Kraków, 21-22 listopada 2008 r., referat: „Działalność Klubów Lotniczych na Lubelszczyźnie 1927-1939”;
- I Źródłoznawcza konferencja naukowa „Pamiętniki, dzienniki i relacje z XVIII-XX w. jako źródło do badań historycznych”, Maniowy, 12-14 maja 2009 r.; referat: „Jerzego Rudlickiego (1893-1977) biografia niezwykła - w świetle wspomnień i pamiętników”;
- VII Wrocławskie Spotkania z Historią Gospodarczą „Z dziejów przemysłu na ziemiach polskich przed 1945 r.”, Szklarska Poręba, 1-3 czerwca 2012r.; referat: „Powstanie przemysłu motoryzacyjnego w II Rzeczypospolitej 1919-1928”;
- III Źródłoznawcza konferencja naukowa „Ikonografia i kartografia jako źródło historyczne. Od nowożytności do współczesności”, Maniowy, 24 -26 września 2012r.; referat: „Elity II Rzeczypospolitej w Ikonografii Ilustrowanego Kuriera Tygodniowego *Światowid*”;
- VIII Wrocławskie Spotkania z Historią Gospodarczą „Kłęski elementarne na ziemiach polskich i ich skutki gospodarcze i społeczne”, Stary Gieraltów, 17-19 maja 2013r.; referat „Kłęski powodzi w zachodniej Małopolsce (1903- 1939) na przykładzie Krakowa. Próby rozwiązania problemów przez władze samorządowe i państwowe”;
- IV Źródłoznawcza konferencja naukowa. Źródła kultury materialnej w badaniach historycznych, od średniowiecza do współczesności. „Charakterystyka i interpretacja”, Maniowy, 10-12 maja 2013r.; referat: „Kilka uwag o próbach konstruowania pojazdów mechanicznych – przyczynek do historii rozwoju kultury materialnej w II Rzeczypospolitej”;

- „Mieczem i Szczytem Broń Na Polu Walki. Z Dziejów Wojskowości Polskiej i Powszechnej”, Lublin, 12 grudnia 2013r.; referat: „Rozwój lotnictwa wojskowego w planie trzyletnim (1933–1936) autorstwa gen. dyw. Tadeusza Piskora i gen. bryg. Janusza Gąsiorowskiego”;
- „Między stabilizacją a ekspansją. System finansowy w służbie modernizacji”, Ciechanowiec, 25-27 kwietnia 2014 r.; referat: „Udział Banku Gospodarstwa Krajowego w rozbudowie przemysłu zbrojeniowego w Polsce”;
- „Jaworzno interdyscyplinarnie. Przemysł pogranicza śląsko-małopolskiego na przestrzeni wieków”, Jaworzno, 15 maja 2014 r.; referat: „Próby rozwoju Pierwszej Wytwórni Parowozów Fablok S.A. w Chrzanowie. Od parowozów i samochodów do sprzętu pancernego (1919-1939)”;
- IX Wrocławskie Spotkania z Historią Gospodarczą „Transport i komunikacja na ziemiach polskich na przestrzeni wieków”, Stary Gieraków, 23-25 maja 2014r.; referat: „Przyczynek do rozwoju lotnictwa komunikacyjnego w II Rzeczypospolitej. Sprawozdanie Polskich Linii Lotniczych Lot za 1938”;
- „Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918-1989”, Rybnik, 22 października 2014r.; referat: „Programy rozbudowy linii kolejowych w Centralnym Okręgu Przemysłowym oraz Galicji Wschodniej 1936-1939”;
- X Wrocławskie Spotkania z Historią Gospodarczą „Gospodarcze i społeczne znaczenie polskich kresów”, Stronie Śląskie, 22 maja 2015r.; referat: „Rozwój Galicji Wschodniej w kontekście planów Eugeniusza Kwiatkowskiego”;
- „Historia pod kołami, kilem i skrzydłami”, Nowy Targ, 19-21 czerwca 2015r.; referat: „Pod obcym niebem. Organizacja linii komunikacyjnych PLL LOT 1930 – 1939”;
- XI Wrocławskie Spotkania z Historią Gospodarczą „Ochrona i wykorzystanie zasobów środowiska naturalnego na ziemiach polskich na przestrzeni wieków”, Sobótka, 20 – 22 maja 2016r.; referat: „Biopaliwa u schyłku II Rzeczypospolitej - mały krok do zrównoważonego rozwoju”.

7.2. Wygłoszenie referatów na międzynarodowych konferencjach:

- „Środkowoeuropejskie dziedzictwo lotnicze”, Zakopane, 4 - 6 listopada 2005 r.; referat: „Kilka uwag o produkcji sprzętu lotniczego w Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1923-1932”;
- „Procesy modernizacyjne miast na przestrzeni wieków”, Kraków, 6 - 8 marca 2012 r.; referat: „Rozwój przemysłu zbrojeniowego w międzywojennej Warszawie”;
- „XII Polsko – Ukraińska Konferencja Lwów Miasto – społeczeństwo – kultura”, Lwów, 28 maja - 1 czerwca 2014r.; referat: „Przemysł wojenny w przestrzeni Lwowa 1921-1939”;

- „Gospodarcza Żelazna Kurtyna, cz. II. Pieniądze i systemy finansowe”, Warszawa, 17-18 listopada 2015r.; referat: „Droga donikąd. Narodowa Pożyczka Sił Rozwoju Polski”;
- „XIII Polsko – Ukraińska Konferencja Lwów miasto – społeczeństwo – kultura”, Kraków, 1-2 czerwca 2016r.; referat: „Lwowskie korzenie Tadeusza Sędzimir – inżyniera, wynalazcy i filantropa”.
- V Rybnicka Konferencja o Historii Kolei, Kolej w rękę, kraj w rękę. Państwo wobec kolei żelaznych (na ziemiach polskich), Rybnik 20 października 2016r.; referat „Interwencja państwa w zakresie komunikacji (1937-1939)”.

8. Dydaktyka i organizacja :

W okresie nieobjętym oceną prowadziłem zajęcia z historii jako nauczyciel dyplomowany w szkole średniej. Mam świadomość, że działalność dydaktyczna prowadzona na tym szczeblu edukacji nie stanowi przedmiotu autoreferatu, jednak pragnę zaznaczyć, że pozwoliła mi lepiej opanować warsztat z dydaktyki uniwersyteckiej. Wcześniejsze doświadczenia dały mi również sposobność szerszego spojrzenia na organizację i koordynację programów praktyk studenckich w krakowskich szkołach na różnych szczeblach nauczania.

- członek wydziałowej komisji rekrutacyjnej (2010 – 2011),
- organizator i opiekun praktyk studenckich (2010 – 2017),
- opiekun roku (2010 - 2017),
- opracowywanie kart przedmiotów (16),
- wykłady, ćwiczenia i konwersatoria na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych (Historia, Archiwistyka, zarządzanie dokumentacją i infobrokerstwo, Turystyka historyczna i dziedzictwo kulturowe, Geografia z wiedzą o społeczeństwie),
- wykłady na studiach podyplomowych (kierunek - Zarządzanie dokumentacją, Infobrokerstwo i archiwistyka, Historia i wiedza o społeczeństwie),
- seminaria dyplomowe,
- promotor 12 prac licencjackich,
- recenzent 50 prac magisterskich i 30 licencjackich,
- opiekun - Sekcji Historii XX wieku i Wojskowości - Studenckiego Koła Naukowego.

9. Recenzowanie publikacji w czasopiśmie międzynarodowych i krajowych:

- przygotowałem opracowanie merytoryczne do drugiego wydania książki - Aleksander Marian Rostocki, *Poczet twórców motoryzacji*, Warszawa 2009.
- zrecenzowałem książkę - Rafał Podsiadło, *OKH Stellung A 2. Proszowice- Hebdów-Świniary- Krzyżanowice*, Kraków 2012.

10. Stypendia naukowe:

- Fundacja Büchnera (2000),
- Fundacja z Brzezia Lanckorońskich (2014).

11. Członkostwo w międzynarodowych i krajowych organizacjach i towarzystwach naukowych oraz radach naukowych:

- członek Polskiego Towarzystwa Historii Gospodarczej,

12. Współpraca międzynarodowa oraz międzyinstytucjonalna:

- Muzeum Uniwersytetu Jagiellońskiego Collegium Maius,
- Muzeum Inżynierii Miejskiej,
- Krakowskie Towarzystwo Ochrony Zabytków Techniki,
- Muzeum Energetyki i Techniki w Wilnie,
- Instytut Pamięci Narodowej w Rzeszowie,
- Stowarzyszenie Kolekcjonerów Historycznych Papierów Wartościowych.

13. Popularyzacja nauki:

13.1. W roku 2001 przygotowałem, na zlecenie Muzeum w Raciborzu, wystawę czasową „Na skrzydłach huraganu”, prezentującą polskie dziedzictwo lotnicze. Wydarzenie, podczas którego pełniłem rolę oprowadzającego, było okazją do spotkań z miejscowym środowiskiem szkolnym i naukowym (Kolegium Nauczycielskie).

13.2. Wygłosiłem wykłady w Muzeum Inżynierii Miejskiej oraz Krakowskim Towarzystwie Ochrony Zabytków Techniki:

- *Przemysł motoryzacyjny w II Rzeczypospolitej* (14 grudnia 2012r.),
- *Produkcja silników lotniczych w Polsce okresie międzywojennym* (20 czerwca 2012 r.),
- *Początki przemysłu oponiarskiego w Polsce* (15 grudnia 2013 r.),
- *Rozwój firm powozowych i karoseryjnych w Krakowie* (25 grudnia 2015 r.)

13.3 Jestem także autorem 8 artykułów popularyzujących wyniki moich prac naukowych (pkt 6.4 – Inne publikacje).

13.4. Uczestniczyłem w promocji moich książek, w tym:

- w Radiu Lublin (2 lipca 2010 r.),
- w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie (16 lutego 2017 r.) – „Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej”,
- na 21. Międzynarodowych Targach Książki w Krakowie (27 października 2017 r.) – „Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej”,
- notatki prasowe *Motoryzacja w II RP*, *Automobilista* 2017, nr 3, s.13,
- Jerzy Kossowski, *Chevrolety od Lilipopa*, *Automobilista* 2017, nr 4, s. 44 – 53,
- Marek Ponikowski, *Generałowie zawsze wiedzą lepiej. Motoryzacja w II RP*, *Gazeta Wrocławska (Echo Dnia)*, z 22 czerwca 2017 r.

13.5. Zorganizowałem i moderowałem sesje oraz panele dyskusyjne dla studentów i doktorantów, wygłaszając w trakcie ich trwania referaty:

- „Rozwój urbanistyczny Warszawy w latach 1795-1945”, Warszawa, 6-9 maja 2010 r., (uczelniana);

- „Bieszczady w ogniu I”, Kraków, 15-22 maja 2012, Kraków - Kalnica 18-21 października 2012 r., (uczelniana); referat: „Akcja Wisła na Roztoczu”;
- „Wilno miasto wielu narodów”, Kraków, 27 marca 2013 r., Kraków – Wilno 4-8 kwietnia 2013 r., (wspólnie z Instytutem Europeistyki UJ, środowiskowa); referat: „Kresy północno – zachodnie Drugiej Rzeczypospolitej w obliczu zagrożenia działaniami wojennymi”;
- „Tajemnica Gór Sowich”, Kraków, 6 listopada 2013, Kraków - Głuszycza 8 listopada 2013 r., (środowiskowa);
- „Fotografia w historii, historia w fotografii”, Kraków, 11-12 marca 2014 r., (ogólnopolska); referat: „Początki fotografii na Górnym Śląsku na przełomie wieków”;
- „Bieszczady w ogniu II”, Kraków cz. I, 2 i 9 grudnia 2015r., cz. II Kalnica, 12-15 maja 2016 r. (uczelniana); referat: „ Podziemie ukraińskie w początkach PRL”.

Henryk Majowski