

Dr hab. Przemysław Majchrzak, prof. PK

Koszalin, 10.09.2024r.

Wydział Architektury i Wzornictwa

Politechniki Koszalińskiej

Recenzja dorobku projektowego, osiągnięć dydaktycznych i organizacyjnych oraz osiągnięcia naukowego pn. „Projekt architektury statku R/V Oceanograf przeznaczonego do interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego dla Uniwersytetu Gdańskiego” w postępowaniu habilitacyjnym Pana dr Pawła Gełesza w dziedzinie sztuki, w dyscyplinie sztuki plastyczne i konserwacja dzieł sztuki, wszczętego na Wydziale Wzornictwa Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku.

Niniejsza recenzja sporządzona została w oparciu o dostarczone materiały:

- Wniosek habilitanta o przeprowadzenie postępowania w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego z dnia 05.04.2024r.
- Dane osobowe wnioskodawcy
- Autoreferat
- Wykaz osiągnięć zawierający przegląd dorobku projektowo-artystycznego, dydaktycznego i działalności organizacyjnych i popularyzatorskich
- Opis osiągnięcia naukowego pn. Projekt architektury statku R/V Oceanograf przeznaczonego do interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego dla Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego.
- Skan dyplomu doktora oraz kopia zawiadomienia o nadaniu stopnia doktora
- Curriculum Vitae
- Oświadczenie Spółki Eleship o uznaniu współautorstwa wraz z podaniem zakresu opracowania
- Oświadczenie Spółki Seatech o uznaniu współautorstwa wraz z podaniem zakresu opracowania
- Portfolio prac zawodowych habilitanta
- Portfolio dydaktyczne zawierające realizacje dyplomowe – licencjackie i magisterskie z lat 2014-2023.

Podstawowe Informacje o Kandydacie

Pan dr Paweł Gelesz ukończył studia na Wydziale Architektury i Wzornictwa Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku. Dyplom magisterski pod opieką prof. Jacka Popka i starszego wykładowcy – profesora tytularnego Andrzeja Lercha na kierunku Wzornictwo Przemysłowe obronił w 2001r. Temat pracy: „Baza nurkowa do prac na głębokości dla Krajowego Ośrodka Medycyny Hiperbarycznej w Gdyni”. W 2013 roku uzyskał stopień doktora sztuki w dziedzinie sztuk plastycznych w dyscyplinie sztuk projektowych na Wydziale Architektury i Wzornictwa Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku. Od 2001 roku związany z Akademią Sztuk Pięknych w Gdańsku, początkowo jako asystent profesora Andrzeja Lercha, a od 2016r. prowadzący Pracownię Architektury Okrętów i Podstaw Architektury Okrętów z pomocą asystenta mgr Krzysztofa Bochra.

W latach 2019 – 2021 wraz z dr Anną Wachowicz i dr Tomaszem Kwiatkowskim prowadził zajęcia na kierunku Inżynieria Mechaniczno-Medyczna na Politechnice Gdańskiej.

Oprócz pracy dydaktycznej Pan Gelesz jest aktywnym projektantem pracującym w dużych zespołach. W 2001 roku zasilił zespół biura projektowego Naval Engineering and Design Sp. z o.o. Z siedmioletniego okresu współpracy pochodzą dwie realizacje okrętowej architektury.

W latach 2009 – 2016 habilitant związany był zawodowo ze spółką Seatech Engineering, gdzie pracując w międzynarodowym zespole współtworzył kilka znaczących jednostek pływających, w tym statek badawczy R/V Oceanograf. Od 2016 do 2019 roku Pan dr Gelesz pełnił funkcję Prodziekana Wydziału Architektury i Wzornictwa.

Pan dr Gelesz w okresie podlegającym ocenie, czyli w latach 2013-2024 udokumentował:

-jedną monografię

- udział w 6 wystawach

- 3 artykuły

- udział w międzynarodowej konferencji w Warszawie

- udział w badaniach statutowych Wydziału Architektury i Wzornictwa ASP w Gdańsku.

Ocena dorobku projektowego

Jakość i mnogość prezentowanych projektów i realizacji po uzyskaniu stopnia doktora określają kandydata jako dojrzałego, skutecznego i odpowiedzialnego projektanta. Dlatego, nie do końca zrozumiałe jest umieszczenie w dokumentacji habilitacyjnej projektów i realizacji stworzonych przed uzyskaniem przez habilitanta stopnia doktora. W kilku miejscach opracowania brakuje jednoznacznej informacji czy projekt został wdrożony czy oglądamy koncepcję. Autor prezentuje projekty w sposób atrakcyjny, lecz niejednorodny – w niektórych przypadkach widzimy fragmenty dokumentacji wzorniczej (rysunki złożeniowe, przekroje, rzuty), w innych miejscach już tylko zdjęcia produktów w ich naturalnym środowisku, a jeszcze w innych - same wizualizacje. Trudno w takiej sytuacji jednoznacznie określić czy habilitant jest autorem wszystkich składników zamieszczonych opracowań czy tylko koncepcji zwłaszcza w realizacjach zespołowych, gdzie w kilku przypadkach brakuje określonego zakresu prac wykonanych tylko przez habilitanta. To jednak nie odbiera Panu doktorowi Pawłowi Geleszowi miana dobrego i profesjonalnego projektanta. W dostarczonej dokumentacji w części „Wykaz dorobku projektowo-artystycznego oraz informacja o osiągnięciach dydaktycznych, organizacyjnych i popularyzatorskich” autor prezentuje 53 osiągnięcia projektowe stworzone po uzyskaniu stopnia doktora, z czego większość stanowią współautorskie projekty architektury statków i produktów wzorniczych. Pan dr Paweł Gelesz w swoim dorobku prezentuje projekty architektury jednostek pływających oraz prace z zakresu wzornictwa, takie jak obudowy urządzeń elektrycznych, medycznych czy elementów uzupełniających meble miejskie. Prezentowane projekty cechuje bardzo dobre wzornictwo, nie odbiegające od światowych przykładów znanych marek. Habilitant niezwykle sprawnie operuje narzędziami do cyfrowego, parametrycznego projektowania CAD, co znacznie ułatwia współpracę z zespołem wdrożeniowym, pozwalając jednocześnie na skrócenie procesu wdrożeniowego, a co za tym idzie wygenerowaniu poważnych oszczędności całej inwestycji.

Z dostarczonej dokumentacji odczytać można, że Pan dr Gelesz do każdego projektu podchodzi z właściwym dla dobrego projektanta zaangażowaniem, czynnie uczestnicząc w pełnym procesie rozwoju nowego produktu, angażując się we wszystkie prace badawcze zespołu i analizując procesy funkcjonalne i użytkowe. Pewnego rodzaju uzupełnieniem prac wzorniczych Pana doktora Gelesza są projekty graficzne jak np. projekt identyfikacji wizualnej producenta automatyki przemysłowej i specjalistycznych systemów intralogistycznych Techma, projekt graficzny i skład przewodnika po Gdańsku czy stworzony w zespole z Maciejem Dojlitko kompleksowy

projekt zmiany wizerunku sieci sklepów POLO. Sprawność graficzna ujawnia się w twórczości projektowej habilitanta w kilku miejscach dostarczonej dokumentacji m.in. w interfejsach użytkowników projektowanych urządzeń sterowniczych, grafice na statkach czy koncepcjach i realizacjach wystawienniczych.

Ocena dorobku dydaktycznego

Pan dr Paweł Gelesz rozpoczął pracę dydaktyczną jako asystent profesora Andrzeja Lercha w 2001 roku. Pod opieką Mentora uczestniczył w procesach dydaktycznych, dyplomowych, a nawet redakcyjnych pomagając przy składzie i wydaniu książek autorstwa A. Lercha. W 2013r. Pan dr Gelesz uzyskał stopień doktora, a w roku 2016 przejął prowadzenie Pracowni Architektury Okrętów.

Jako dydaktyk podkreśla : „dyplomowy komponent pracy dydaktycznej ma dla mnie szczególne znaczenie”, toteż zrealizowanym pracom dyplomowym habilitant poświęcił odrębne, bogato ilustrowane opracowanie. Pan dr Paweł Gelesz zaprezentował dorobek dydaktyczny w postaci opracowanej książki na 150 stronach formatu A4, ukazując w niej chronologicznie studenckie realizacje dyplomowe – osobno licencjackie w ilości 38 i magisterskie w ilości 30. Wszystkie opracowania dyplomowe tematycznie silnie powiązane są z obszarami badawczymi habilitanta. Problematyka podejmowanych prac to:

- projekty z zakresu klasycznej architektury okrętów, umocowane w ciągłości okrętowej tradycji,
- poszukiwanie i eksplorowanie nowych obszarów okrętowych, bazujących na analizie historycznej,
- projekty skoncentrowane na wyjątkowości miejsca, lokalne i dedykowane,
- zagadnienia związane z warunkami życia na statku.

Prezentowane dyplomy cechuje wysoki poziom właściwy dla uzyskanych stopni - pierwszego i drugiego. W autoreferacie habilitant, opisując swoją rolę dydaktyka, wskazuje na rozwój programowy prowadzonej pracowni, początkowo ściśle powiązanej z branżą stoczniową, a obecnie podążającą za rozwojem technologii, poruszającą zagadnienia około - okrętowe czy traktującą projektowane statki jako pływające maszyny, „których wymiary, skala, funkcja czy interakcje z użytkownikami często nie odbiegają od ich lądowych odpowiedników: koparek, spychaczy, lokomotyw, itp.”. Uwagę moją skupiły słowa autora : „obfitość kontekstów statkowej architektury stanowi

dla mnie doskonały pretekst do ćwiczenia ze studentami wzornictwa często rzadkich na tym kierunku studiów kompetencji projektowych. Przykładem takiej praktyki jest praca w przestrzeni wnętrza. Najpowszechniejszym typem zadań wnętrzarskich są studia przestrzeni ograniczonych – małej kabiny czy bloku sanitarnego (zwykle wsparte pracą w makietach 1:1)...” żałuję, że działania ćwiczeniowe nie zostały poparte dokumentacją fotograficzną, gdyż samo czytanie o nich pozostawia odbiorcę w niedosyć. Jednak, wykazane i bogato zilustrowane w dokumentacji dydaktycznej studenckie prace dyplomowe, jak też opisywane przez autora procesy dydaktyczne, w tym nieustanna dążność do ich rozwijania, sprawiają, że Pan dr Paweł Gelesz jawi się jako dojrzały, mocno zaangażowany, świadomy swojej roli w pełni kompetentny dydaktyk.

Ocena aktywności organizacyjnych i prac popularyzatorskich

Duża aktywność projektowa i zaangażowanie w procesy dydaktyczne nie przeszkodziły habilitantowi w podejmowaniu prac organizacyjnych na rzecz uczelni m.in.: pracy Senatora ASP od 2012 do 2020r., Pełnomocnika Rektora i Członka Komisji ds. Komercjalizacji wyników badań naukowych w okresie od 2016 do 2017r., Przewodniczącego Wydziałowej Komisji Rekrutacyjnej i Kierunkowej Komisji Dyplomowej w latach 2016 – 2019, czy roli doradcy Uczelnianej Komisji ds. Jakości Kształcenia w latach 2020-2022. Działalność popularyzatorska Pana dr Pawła Gelesza to głównie lokalne, publiczne prezentacje prac studenckich w formie wystaw i prelekcji okazjonalnych. W 2014 i 2015 roku habilitant wystąpił na Litwie w roli prelegenta i organizatora wystawy podczas Klaipeda Design Week.

Ocena wskazanego we wniosku dzieła „Projekt architektury statku R/V Oceanograf przeznaczonego do interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego dla Uniwersytetu Gdańskiego”

Z punktu widzenia projektanta wzornictwa, kluczową kwestią jest ulokowanie działań we właściwym czasie, bo czas właśnie przynosi to co nowe, świeże, pozostawiając za nami to, co już znane. Pytanie, które nasuwało mi się od pierwszych kart opracowania habilitanta to czy: gdyby do oceny przedłożył projekty wykonane dziś lub maksymalnie 3, 4 lata temu wyglądałyby tak jak te, które wykonał 10 lat temu? 10 lat dla projektów to dużo. Dziś patrzymy na nie poprzez pryzmat doświadczeń i zmian. Mam jednak świadomość długiego i zawiłego procesu projektowania tak złożonej jednostki jaką jest

statek badawczy, który musi spełnić szereg rygorystycznych warunków bezpieczeństwa i poprawnej funkcjonalności.

Nad przedłożonym do oceny dziełem habilitant rozpoczął pracę w 2013 roku po tym, jak pierwotnie stworzony katamaran B870 o długości 40 metrów, otrzymał negatywny wynik badań właściwości morskich i konieczne stało się wydłużenie statku do 49,5 metra. Nowy projekt otrzymał sygnaturę B870-II, a w zakres prac, jaki powierzono Panu dr Pawłowi Geleszowi wchodziły propozycje usprawnień i zaleceń rozwijających pierwotny koncept, wykazane w wizualizacjach prezentujących bryłę statku. W wyniku trzymiesięcznych prac studyjnych powstały dwie autorskie koncepcje. W koncepcji 1 autor dokonał kilku rozsądnych i radykalnych zmian w projekcie bazowym, które nie tylko polepszyły parametry wyważenia (przesunięcie nadbudówki w kierunku rufy, zmniejszenie jej kubatury), ale także usprawniły funkcjonowanie załogi – wytyczenie dwóch dróg wejścia na statek – „czystej” i „brudnej” po przeciwległych burtach, usunięcie kabin znad siłowni, wyposażenie kuchni w obowiązkowe okna, czy umożliwienie wejścia na pokład pelengowy z klatki schodowej. Poszerzenie nadbudówki od burty do burty to zabieg, który nadał jednostce dynamicznego i nowoczesnego charakteru. Obiekt, zwłaszcza w elewacji bocznej, sprawia wrażenie monolitu, w którym autor zdecydował się na mocne wizualnie, geometryczne akcenty w postaci trzech dużych okien kabin oficerskich i wyrazistych szczelin w burtach. Koncepcja jest spójna, a podjęte decyzje projektowe w zakresie kształtowania formy, ściśle określonej wymaganiami funkcjonalnymi, bardzo dobre i określające obiekt jako nowoczesny nawet po 11 latach od jego wykreowania. Koncepcja 2 jest wariantem pierwszej, w którym habilitant poprzez kolejne modyfikacje nadbudówki – głównie jej zmniejszenie oraz zmiany organizacji komunikacji pieszej i kabin mieszkalnych, konsekwentnie optymalizuje architekturę statku, zachowując bryłę kadłuba i wyposażenie pokładu roboczego. Zmiany gabarytowe poszczególnych elementów były konieczne dla zmniejszenia masy statku określonej jako jeden z priorytetów po pierwszych badaniach właściwości morskich. W moim odczuciu, koncepcja 2, choć lżejsza fizycznie i wizualnie, straciła nieco na oryginalności poprzez odseparowanie nadbudówki od kadłuba.

W dalszej części opracowania habilitant ukazuje studium stylistyki detali nadbudówki, umieszczając wizualizacje i krótko komentując różnice między miękkimi, a ostrymi krawędziami nadbudówki. Następnie, zestawia i porównuje dwie wersje projektu z wersją określoną jako amatorską, podkreślając różnice i podobieństwa. W 2014 roku koncepcję 2 autorstwa Pana doktora Pawła Gelesza dołączono do zamówienia

kontraktowego jako oczekiwany rezultat projektowy, a tym samym faza koncepcyjna weszła w etap wdrożeniowy. W podrozdziale „Projekt kontraktowy” habilitant opisuje kolejne modyfikacje jakim poddano kadłub, aby poprawić jego właściwości oporowe i obniżyć masę pustego statku. Następnie, w części zatytułowanej „Kluczowe cechy układu funkcjonalnego statku” autor podkreśla rolę samych użytkowników w procesie projektowania :”jednym z najważniejszych celów mojej współpracy z pracownikami UG było zrozumienie kluczowych dla „badawczo-naukowej” funkcjonalności statku procesów pracy i scenariuszy użytkowych, planowanych badań i ich organizacji; a także poznanie przyzwyczajzeń i preferencji przyszłych użytkowników”. Autor podkreśla także konieczność korelacji poszczególnych części statku o różnej funkcjonalności, co wiązało się z serią zmian na planie generalnym, a tym samym - w projektowanych wnętrzach. Na szczególną uwagę zasługuje wrażliwość autora na warunki życia załogi na statku zarówno podczas pracy, jak też odpoczynku, mimo iż projektowane przestrzenie nie są przeznaczone do długotrwałego zamieszkiwania. Wszystkie kabiny mieszkalne mają okna i niezależne bloki sanitarne, a wielofunkcyjna mesa pomieści 20 osób. Do aranżacji wnętrz autor użył częściowo mebli gotowych, a częściowo dedykowanych. Tych drugich, jak pisze autor, jest na statku dużo ze względu na konieczność utrzymania rygoru ciężarowego. Szkoda, że autorskich mebli habilitant nie wyróżnił, przez co trudno je zidentyfikować na rzutach czy wizualizacjach. Jasne fornirowane meble, białe ściany i sufity z wyrazistymi w kolorze detalami (głównie w tekstyliach) to trend, który dominował w większości realizacji wnętrzarskich w latach powstawania projektu i dziś też wygląda to „świeżo”, choć użyte kolory detali można określić jako wyeksploatowane. Dobrze, że ostatecznie użyto bardziej stonowanych barw w tekstyliach i tapicerkach, co można zaobserwować w ostatniej części pracy ukazującej dokumentację fotograficzną obiektu. Kolejnym prezentowanym w opracowaniu pomieszczeniem jest mesa mieszcząca 20 osób z dwoma stołami – dużym o wymiarach 3790 x 850mm i mniejszym 2350x750mm, aneksem kuchennym i wypoczynkowym oraz meblami do przechowywania w formie regałów i szaf. Jak podaje autor :” aneks wypoczynkowy może być tymczasowo oddzielany od części publicznej”. Z dokumentacji fotograficznej wynika, że „częściowe” oddzielenie to kotara. W prezentowanych rysunkach koordynacyjnych mesy brakuje nazw poszczególnych obiektów wyposażenia i dopiero zamieszczone fotografie w ostatniej części pracy rekompensują ten niedosyt. Kompozycja kolorystyczna i materiałowa mesy nawiązuje do tej, którą autor zaproponował dla pomieszczeń mieszkalnych, choć tu z jeszcze mocniej

zaakcentowanymi kolorami tapicerek, które podobnie jak w kabinach w wersji realizacyjnej zostały nieco stłumione i ograniczone do jednej barwy. Podoba mi się argumentacja autora w kwestii „ocieplenia” wizerunku korytarzy, które w projekcie stały się niejako przedłużeniem przestrzeni kabin dzięki użytym takim samym materiałom i kolorystyce. Ujednolicenie podłóg w formie imitacji deskowania, nadało przestrzeniom charakterystycznego okrętowego stylu i ciepła typowego dla wnętrz mieszkalnych. Konsekwentnie w wybranym stylu projektowym, habilitant opracował wnętrze i wyposażenie sterówki, która w całym procesie ulegała licznym i radykalnym zmianom. Przez cały proces utrzymywano koncepcję podziału przestrzeni sterówki na dwie strefy funkcjonalne, nakreśloną przez zespół uniwersytecki. Takie założenie wynika z istoty pracy załogi i zespołu badaczy, którzy potrzebują przestrzeni wyizolowanej, lecz jednocześnie takiej, w której możliwy jest kontakt wzrokowy czy głosowy. Słuszne w takim razie było umieszczenie pulpity nawigacyjnych i sterowniczych w części dziobowej, a za nimi stanowisk badawczych. Na podstawie wstępnej amatorskiej wersji projektu w postaci rysunków koordynacyjnych, habilitant stworzył trójwymiarowy model przestrzeni, który posłużył weryfikacji obszarów do korekt i modyfikacji. Jak pisze dr Gelesz „większość obszarów wymagających korekty skupiała się w rejonie pulpity nawigacyjnego”. Taki model pracy jest mi bliski i często stosowany przy złożonych, wielowątkowych projektach. Pozwala uniknąć kosztownych makiet i modeli fizycznych i zredukować czas w całym procesie. Korzystając z trójwymiarowego modelu cyfrowego, autor opracował analizę widoczności z fotela sternika. Badanie wykazało, że konsole z wyposażeniem badawczym ograniczały widoczność tylnego, lewego sektora, co wyeliminowano tworząc nową – całościową aranżację sterówki. Sterówka jako całość, zaprojektowana z wielką dyscypliną, to spójny stylistycznie produkt. Poszczególne elementy jak pulpity sterownicze, konsole, kolorystyka urządzeń, ścian i sufitu tworzą jednorodną i czytelną w odbiorze formę w konwencji pozostałych przestrzeni zaprojektowanego statku.

Istotne w całym opracowaniu jest to, z jakim pietyzmem autor podchodził do każdego projektowanego elementu, nie ujmując wagi żadnemu z nich. Adekwatnie do swojej roli i w zgodzie z kompetencjami dr Gelesz niejednokrotnie podejmował polemikę z inwestorem proponując rozwiązania przemyślane i optymalne. Przykładem takich działań może być praca nad kolorystyką bryły, którą można określić jako swoistego rodzaju triumf autora, gdyż niemal do ostatniej chwili, już po zaakceptowanych korektach dziobowych nadburci, przekonał inwestora do istotnych zmian w kolorystyce i obrandowaniu statku. Decyzje, które podjął Pan dr Gelesz

(w szczególności usunięcie niebieskiego pasa na czołowej ścianie nadbudówki) w istotny sposób wzmocniły walory architektoniczne statku, nadając mu cech nowoczesnej, poważnej jednostki. Wspomniane korekty nadburci, choć wymuszone wymogami „rygoru ciężarowego” oceniam bardzo dobrze. Odciążony fizycznie i wizualnie dziób statku nie tylko nie stracił swojej „dostojskości”, lecz zyskał lżejszego wizualnie i nowoczesnego, a zarazem dynamicznego wyglądu. Większe wycięcie w burcie odsoniło białą ścianę pomieszczeń pokładu głównego, podkreślając tym samym wielopokładowość jednostki. Zwieńczeniem bryły statku jest jego maszt – w tym przypadku wielofunkcyjny komponent, służący jako nośnik oświetlenia, oznaczeń, nawigacji oraz funkcji badawczych. Habilitant wykonał szereg koncepcji konstrukcyjnych czteropoziomowego masztu z uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa, dostępu do rei czy powiązań estetycznych z bryłą statku. Ciekawym konstrukcyjnie i nawiązującym stylistycznie do masztu rozwiązaniem była koncepcja (niestety niezrealizowana) formy kratownicy podtrzymującej tentę, która miała osłonić pokład pelengowy przed nadmiernym nasłonecznieniem.

Pan dr Gelesz traktując swoją pracę i powierzone w zespole zadania z głębokim zaangażowaniem, odpowiedzialnością i powagą zadbał o każdy projektowany detal. Projektant uczestniczył w każdym etapie procesu tworzenia statku od samego początku aż do momentu, kiedy z dumą oprowadzał zwiedzających po jego pokładach. Z determinacją i pokorą wykonywał kolejne zmiany, redukcje, wciąż mając na szczególnej uwadze dobro, komfort i bezpieczeństwo użytkownika. W wyniku działań i wysiłku kilku zespołów projektowych powstał Oceanograf – dzieło, którego znaczącym autorem jest dr Paweł Gelesz.

Konkluzja

Dr Paweł Gelesz jest doświadczonym, profesjonalnym i skutecznym projektantem, dobrym dydaktykiem i zaangażowanym pracownikiem naukowym, co potwierdziła rzetelnie przygotowana dokumentacja habilitacyjna kandydata. Prezentowane prace dyplomowe, jak też pozostałe składowe procesów dydaktycznych w działalności Pana doktora Gelesza, oceniam jako bardzo dobre. Dostarczone do oceny, bogato ilustrowane i opisane portfolio dowodzi, że doktor Gelesz jest nie tylko wysoce wyspecjalizowanym projektantem architektury okrętowej, ale wszechstronnym projektantem wzornictwa, chętnie podejmującym zlecenia z zakresu projektowania produktu, grafiki użytkowej czy aranżacji wnętrz. Przedłożone do oceny dzieło „Projekt architektury statku R/V Oceanograf przeznaczonego do interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego dla Uniwersytetu Gdańskiego,” chociaż powstało ponad 10 lat temu, odczytać można wciąż jako świeże i wnoszące znaczący wkład w rozwój dyscypliny, a tym samym spełniające wymogi określone w art.219 ust.1 pkt. 2 i 3 ustawy z dnia 20 lipca 2018r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. z 2023r., poz. 742 ze zm.). Zaangażowanie, nakład pracy i profesjonalizm kandydata na każdym etapie niezwykle żmudnych procesów projektowych w pełni predysponują Pana Pawła Gelesza do otrzymania wnioskowanego stopnia. Niniejszym, zwracając się do Rady ds. stopni Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku, popieram wniosek Pana Doktora Pawła Gelesza o nadanie mu stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie sztuki, w dyscyplinie sztuki plastyczne i konserwacja dzieł sztuki.

Dr hab. Przemysław Majchrzak, prof. PK

