

Prof. Andrzej M. Brandt, dr h.c.
02-908 Warszawa, Sobolewska 18
tel.: 22 842 28 25; e-mail: abrandt@ippt.pan.pl
IPPT PAN: 02-106 Warszawa, Pawińskiego 5B
tel.: +22 826 31 43; kom.: +48 601 394 770

Warszawa, 15 lipca 2019 r.

RECENZJA

w postępowaniu habilitacyjnym dr inż. Marka Mistewicza

Wstęp

Recenzja została przygotowana po otrzymaniu pisma z dnia 4 czerwca 2019 r. od Profesora Jarosława Włodarczyka, Dyrektora Instytutu Historii Nauki PAN, z wiadomością o powołaniu przez Centralną Komisję ds. Stopni i Tytułów na recenzenta w postępowaniu habilitacyjnym dr inż. Marka Mistewicza.

Do pisma dołączono książkę „Dawny most przez Wisłę w Wyszogrodzie”, wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie w 2016 roku, jako osiągnięcie habilitacyjne, przy czym całość tekstu przedstawiono w języku polskim i angielskim. Wyniki prac naukowych i technicznych kandydata są opisane w postaci autoreferatu, także w języku polskim i angielskim. Do autoreferatu dołączony jest spis tytułów publikacji i zestawienie informacji o innych osiągnięciach. Autor załączył także dwanaście odbitek niektórych swoich publikacji.

Dr inż. Marek Mistewicz ukończył studia na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Warszawskiej w 1974 r. Doktorat uzyskał na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej w 2012 roku po przedstawieniu rozprawy pt. „VII – wieczne mosty przez środkowo-dolną Wisłę w świetle ikonografii, kartografii i źródeł pisanych”.

Opis rozprawy habilitacyjnej

Zasadniczą treścią rozprawy jest uporządkowany zbiór wiadomości o drewnianym moście przez Wisłę w Wyszogrodzie i szczegółowa analiza wszystkich dostępnych okoliczności, związanych z historią tego mostu. Jest to monograficzne połączenie opisu stanu mostu zmieniającego się w okresie niemal stu lat na szeroko potraktowanym tle historii tego regionu w okresie budowy i eksploatacji mostu.

We wprowadzeniu (rozd.1) Autor przedstawił cel podjętej pracy, którym było zebranie i opisanie wiadomości o moście na tle historii Polski. Zestawione są tu główne źródła informacji w postaci fotografii, notatek i dokumentów oraz materiałów publikowanych, także w artykułach i książkach. Jest to obszerny zbiór, który zapewne obejmuje niemal wszystkie dostępne wiadomości, związane choćby w sposób odległy z podjętym tematem.

Rozdz. 2 to krótki opis dziejów Wyszogrodu i osadnictwa w tym obszarze nad Wisłą i wzmianka o budowie grodu w początkach XIII wieku. Mosty tymczasowe (pływające, łyżwowe), które budowano w pobliskich miastach Płocku i Włocławku powstawały doraźnie, przeważnie dla potrzeb militarnych. Autor zamieścił fotografie kilku mostów tymczasowych w tych miastach i późniejszych mostów stałych, m.in. także w Płocku i we Włocławku. W tym rozdziale zamieszczono również fotografie innych mostów tymczasowych (pontonowych i drewnianych) oraz stałych w tym rejonie. Znalazły tu się także zdjęcia zniszczonych mostów w 1915 roku w Warszawie. Rozdział ten obejmuje również mosty zbudowane przed 1939 rokiem oraz po okresie odbudowy powojennej w tym rejonie kraju.

W rozdz. 3 przedstawiono historię przepraw mostowych w Wyszogrodzie w latach 1915-1917 na tle obszernie opisanych i ilustrowanych wydarzeń wojennych. Początkowo budowano mosty pontonowe, a następnie most określony jako pół-stały, który jest szczegółowo opisany. Most ten otwarty w 1917 r. o długości 1280 m. składał się z 48. przęseł o rozmaitej konstrukcji, m.in. kratownic stalowych Warrena i belek stalowych walcowanych. Dwa przęsła były podnoszone w celu umożliwienie ruchu statków. Przęsła mostu były oparte na podporach drewnianych.

Kolejny rozdział 4. książki obejmuje lata 1918 – 1939. W tym okresie most w postaci dwóch części, przedzielonych wyspą (Kępa Wyszogrodzka) był parokrotnie

wzmacniany i przebudowywany po zniszczeniach, spowodowanych spływem lodów. Wiosenne lodochody na Wiśle powodowały poważne uszkodzenia podpór i konieczność remontów i napraw. Liczne fotografie i opisy dotyczą tego okresu eksploatacji, przy czym wiele uwagi poświęcił Autor przypomnieniu budowniczych i innych osób związanych z tym okresem użytkowania mostu.

W rozdz. 5. opisano historię zniszczenia mostu podczas działań wojennych 1939 roku i odbudowę przez niemiecką Organizację Todt. Most został ponownie zniszczony w styczniu 1945 roku w wyniku przesunięcia frontu na zachód. Szereg interesujących fotografii i szkiców różnych sytuacji podczas kolejnych działań budowlanych i wojennych ilustrują te lata historii mostu.

Rozdział 6. obejmuje powojenną historię mostu i zawiera opisy odbudowy i fotografie przęseł o różnej konstrukcji. Końcowe lata eksploatacji mostu to kolejne zniszczenia spowodowane spływem lodu i naprawy, aby zachować możliwość zarówno przejazdu przez most, jak i nawigacji na Wiśle. Opisano tu rozmaite etapy napraw i wymiany przęseł, szczegółowo ilustrując tekst fotografiami.

W rozdziale 7. Autor opisał działania związane z zakończeniem użytkowania tego starego już mostu i jego rozbiórkę. Nowy most drogowy pod Wyszogrodem został otwarty w końcu 1999 roku.

W posumowaniu (rozdz.8) zawarto szczegółowe zestawienie informacji o ludziach, związanych z budową mostu pod Wyszogrodem, opis wpływu mostu w kolejnych okresach na obszar kraju w zasięgu jego oddziaływania, znaczenie strategiczne i wpływ na życie okolicznej ludności. Szczegółowo opisano rozmaite rodzaje użytych konstrukcji oraz najważniejsze uszkodzenia podczas wojen i spływu lodów.

W rozdz. 9. zestawione są spisy źródeł, publikacji, fotografii, tablic i osób. osób, a rozdz. 10. to dodatkowe zestawienia dotyczące dokumentacji.

Ocena rozprawy

Autor podjął ambitne zadanie opracowania historii jednego z najbardziej nietypowych mostów w Polsce. Zarówno zastosowanie różnych materiałów, konstrukcji i rozpiętości przęseł, jak i historia i kolejne przebudowy i naprawy uzasadniają w pełni

zajęcie się tym obiektem. Aspekty historyczne i jego zmieniający się kształt zostały szczególnie przestudiowane i kompetentnie opisane, przy czym historia tego obiektu jest rezultatem złożonej sytuacji całego kraju. Historia mostu obejmowała więc okres okupacji rosyjskiej, pozostałej po zaborach Rzeczypospolitej, okres I-ej wojny światowej i przejście frontu rosyjsko-niemieckiego, a następnie okres tzw. 20-lecia, okupację niemiecką i kolejne przejście frontu wojny obronnej 1939 roku. Historia mostu obejmuje wreszcie okres powojennej odbudowy i zakończenie użytkowania przez zastąpienie nowoczesnym obiektem drogowym.

Nie unikając szczegółów konstrukcyjnych i materiałowych Autor zajął się głównie dokumentacją fotograficzną i opisaniem historii mostu, ze szczególnym uwzględnieniem osób, występujących w kolejnych etapach budowy, ale także niszczenia mostu. Zarówno liczne fotografie jak i dane techniczne i osobowe są wynikiem kompetentnych i skutecznych poszukiwań w wielu archiwach i publikacjach, a także zostały uzyskane dzięki kontaktom osobistym z ludźmi, uczestniczącymi bezpośrednio w pracach związanych z tym mostem, które obejmowały zarówno projektowanie mostu i wznoszenie jego elementów w różnych okresach, jak działania administracyjne i eksploatacyjne.

Autor potraktował wszystkie opisy związane z historią mostu pod Wyszogrodem bardzo szeroko, opisując i pokazując ważne obrazy i wydarzenia. Przykłady szczegółów interesujących i potrzebnych przy utrwalaniu historii mostownictwa to np. fotografia ruin mostu w 1930 roku na str.146 i widok mostu w pełni użytkowania z 1980 roku (str.294); takich ilustracji jest wiele. Bardzo interesujące są obrazy, przedstawiające konstrukcje znane z historii mostownictwa, które w różnych okresach wykorzystywano do odbudowy lub częściowych napraw licznych prześel mostu. Pochodzą one z bogatych zbiorów Autora lub zostały odnalezione w wyniku poszukiwań w archiwach publicznych i w zbiorach prywatnych. Szczególnie cenne są także liczne zdjęcia i opisy, dotyczące autorów informacji o historii mostu (np. rys. 112 i 113), nawet osób uczestniczących w niszczeniu mostu pod Wyszogrodem (rys. 154), a przede wszystkim w rozwoju mostownictwa w Polsce przez udział w odbudowie, np. rys. 157 i 158.

Ważne znaczenie mają również bliższe współczesności fotografie osób związanych z eksploatacją mostu w końcowych latach, np. fot. 236 i 237, oraz opisy stanu mostu w ostatnich latach, np. fot. 255, 277 i 278.

Zebranie tych wiadomości i ilustracji i ich komentarz wymagały zaawansowanych kompetencji Autora zarówno w dziedzinie techniki mostownictwa, jak i historii tego obszaru kraju.

W niektórych przypadkach Autor nawiązał do spraw i wydarzeń odległych, a nawet zupełnie nie związanych z budową i eksploatacją tego mostu. Jako przykłady takich tematów i obrazów można wskazać reprodukcje znaczków pocztowych w Warszawie z okresu 1915-1916 (str.106), a także banknotów polskich z 1923 roku (str.138) i z 1946 roku (str.240), oraz fotografię gen. Władysława Andersa na koniu (str.159). Również fotografie innych współczesnych mostów w Warszawie na przykład na str. 86 nie wydają się potrzebne.

Reasumując, przedstawione dzieło obejmuje ważny okres historii mostownictwa w Polsce. Zostało napisane w sposób kompetentny, zarówno od strony technicznej, jak i dokumentacji historycznej. Autor wykazał wiedzę i erudycję w podjętym temacie.

Ocena osiągnięć innych osiągnięć naukowych i technicznych

Dr inż. Marek Mistewicz po ukończeniu studiów w 1974 roku rozpoczął pracę zawodową w Instytucie Badawczym Dróg i Mostów, kontynuując ją w instytucjach miejskich w Warszawie oraz w Centralnym Zarządzie Dróg Publicznych na stanowiskach kierowniczych. W tym okresie odbył szereg szkoleń w dziedzinie zarządzania w zakresie drogownictwa, m.in. w Danii, Szwecji i Japonii. Opublikował dwie monografie i liczne (ok.80) artykuły w czasopismach naukowych i technicznych na tematy związane z projektowaniem i zarządzaniem mostami na drogach publicznych. Przedmiotem szczególnego zainteresowania jest historia mostownictwa w Polsce i tego tematu dotyczyła rozprawa doktorska w 2012 roku.

Dołączone 12 publikacji autorstwa dr inż. M. Mistewicza dotyczą historii mostownictwa w Polsce, obejmując zarówno szczegółowe opisy ważnych obiektów jak i sylwetki wybitnych twórców w tej dziedzinie techniki. Wybór tych publikacji wskazuje nie tylko na doskonale przygotowanie techniczne, a także na profesjonalne umiejętności Autora w dziedzinie badań i poszukiwań historycznych.

Dwie z tych publikacji zawierają szczegółowe opisy wybitnych postaci w historii budownictwa mostowego w Polsce ze zdjęciami osób i konstrukcji; są ilustrowane i komentowane w interesujący sposób. Jedna publikacja dotyczy zagadnienia oceny ryzyka stosowania blach falistych do budowy mostów drogowych na drogach lokalnych. Artykuł przedstawiony podczas Międzynarodowego Kongresu Drogowego w 2018 roku obejmuje przegląd roli Polski w okresie 100 lat budownictwa drogowego. Zagadnienia ekonomiczne i socjalne związane z wieloletnim użytkowaniem najdłuższego mostu drogowego w Polsce zostały opisane w kwartalniku „Drogi i Mosty” w 2016 roku. Pozostałe siedem załączonych publikacji dr inż. M. Mistewicza to analityczne opisy mostów w Polsce, które są szczególnie interesujące zarówno ze względów historycznych, jak i konstrukcyjnych.

Poza pracą zawodową i publikowaniem wymienionych i innych artykułów w prasie technicznej i naukowej dr inż. Marek Mistewicz bierze czynny udział w organizacjach zawodowych i naukowych w kraju, związanych z mostownictwem i drogownictwem.

Wniosek

Na podstawie szczegółowego przestudiowania dorobku naukowego dr inż. Marka Mistewicza w dziedzinie historii mostownictwa, ze szczególnym uwzględnieniem opublikowanej książki o moście pod Wyszogrodem uważam, że zostały spełnione wymagania Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r., rozdz.3, art. 219, p. 1. 2a) i 2b). Z pełnym przekonaniem popieram jego wystąpienie o nadanie stopnia doktora habilitowanego.

