

Dr hab. inż. Marek Mistewicz,
prof. Instytutu Badawczego Dróg i Mostów
mmistewicz@ibdim.edu.pl

Warszawa, 2023.09.10.

RECENZJA

**rozprawy doktorskiej mgr. inż. Tomasza Bładyńca
pod tytułem *Historia mostów pod Cytadelą w Warszawie*
wykonanej pod opieką promotora:
dr. hab. Zbigniewa Tucholskiego, prof. PAN**

Podstawę opracowania niniejszej recenzji stanowią:

- umowa zawarta w dniu 11 lipca 2023 r. między Instytutem Historii Nauki Polskiej Akademii Nauk im. Ludwika i Aleksandra Birkenmajerów, reprezentowanym przez dr. hab. Jacka Soszyńskiego, prof. PAN i niżej podpisanym,
- rozprawa doktorska w formie oprawionego wydruku komputerowego przesłana przez Instytut Historii Nauki Polskiej Akademii Nauk im. Ludwika i Aleksandra Birkenmajerów.

1. Zakres i treść rozprawy

Recenzowana rozprawa doktorska jest zwartym wolumenem podzielonym na dwadzieścia dwa rozdziały i załącznik. Całkowita objętość rozprawy wynosi 389 stron bogato ilustrowanego tekstu wraz z bibliografią. Pod tekstem umieszczono 1236 przypisów. Bibliografia zawiera 241 cytowanych pozycji z podziałem na: opracowania, czasopisma, literaturę i źródła archiwalne. Na wstępie pracy zamieszczono streszczenia w języku polskim i angielskim wraz ze słowami kluczowymi.

W rozdziałach wprowadzających do tematu rozprawy zostały wskazane: cel badań, tematyka badań oraz ich zakres terytorialny i czasowy, stosowane definicje, charakterystyka zasobu archiwalnego i piśmiennictwa, ocena stanu dotychczasowych badań. Ponadto zostały przedstawione tezy rozprawy i opisana zastosowana metoda badawcza. Przyczyny i uwarunkowania budowy mostów w pobliżu Cytadeli w Warszawie na szerokim tle historycznym opisują kolejne rozdziały na temat powstania i rozwoju Warszawskiego Węzła Kolejowego, w związku z budową Kolei Obwodowej i znaczenia Wisły w planach strategicznych rosyjskiego Sztabu Generalnego.

W najistotniejszych rozdziałach rozprawy mgr inż. Tomasz Bładyniec zebrał dostępną wiedzę dotyczącą budów oraz dokonał oceny zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych na tle osiągnięć ówczesnej techniki światowej w odniesieniu do dwóch mostów:

- mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Warszawie z roku 1875, zaprojektowanego i zbudowanego przez inż. Tadeusza Chrzanowskiego,
- mostu kolejowego przez Wisłę, tzw. „Czwartego mostu”, w Warszawie, z roku 1908, zbudowanego na podstawie projektu inż. Aleksandra Pstrokońskiego, wykonanego pod kierunkiem prof. Mikołaja Bielelubskiego.

W rozprawie zostały ponadto opisane dzieje użytkowania ww. mostów i ich odbudów ze zniszczeń podczas dwóch wojen światowych oraz budowy i użytkowania przepraw objazdowych, tymczasowo przejmujących ich funkcje transportowe. Omówiono również współczesne problemy ochrony konserwatorskiej mostów przez Wisłę w pobliżu Cytadeli w Warszawie, w kontekście przebudowy mostu kolejowego w roku 2019.

2. Ocena merytoryczna rozprawy

2.1. Dobór tematu

Dobór tematu rozprawy wydaje się być wyjątkowo trafny. Dzięki pracy mgr inż. Tomasza Bładynicy powstała monografia kolejnych dwóch mostów przez Wisłę zbudowanych w Warszawie na przełomie XIX i XX w. Spełniła ona oczekiwania miłośników dziejów warszawskich mostów, które wcześniej były tematem tylko dwóch monografii: opublikowanej przed wojną na temat trzeciego, w kolejności budowy, mostu Poniatowskiego oraz niepublikowanej rozprawy doktorskiej dotyczącej mostu Kierbedzia, który został zbudowany jako pierwszy. O mostach drugim i czwartym, zlokalizowanych w pobliżu Cytadeli, powstały jedynie rozdziały w książkach: Władysława Sternera pt. *Mosty Warszawy*, wydanej przez Państwowe Wydawnictwa Techniczne w roku 1960, Bolesława Chwaścińskiego pt. *Mosty na Wiśle i ich budowniczy*, wydanej przez Fundację im. A i Z. Wasiutyńskich w roku 1997 i Michała Czapskiego, Andrzeja Niemierkę, Janusza Rymszę pt. *Warszawskie przeprawy przez Wisłę w ujęciu historycznym*, wydanej przez Fundację im. A. i Z. Wasiutyńskich w roku 2012.

2.2. Tezy rozprawy

Mgr inż. Tomasz Bładyniec sformułował i potwierdził na podstawie dokonanej w rozprawie doktorskiej analizy materiałów źródłowych oraz literatury przedmiotu potwierdził następujące tezy:

- Mosty kolejowe pod Cytadelą zostały zbudowane z polecenia rosyjskiego zaborcy przede wszystkim ze względów militarnych. Mimo tego, wywarły one i nadal wywierają bardzo silny wpływ na kształt i rozwój całej Warszawy, pod względem komunikacyjnym i urbanistycznym. Wpływ ten okazał się trwały i ponadczasowy, mimo wielokrotnego niszczenia przepraw i zmian dotyczących ich funkcji. Mosty pod Cytadelą stanowiły jeden z kluczowych czynników miastotwórczych;
- Konstrukcja wspomnianych przepraw nie charakteryzowała się szczególną nowoczesnością na tle możliwości ówczesnej techniki mostowej. Zarówno wymagania sformułowane przez władze wojskowe, jak i ogólna zachowawczość budowniczych kolei tamtej epoki sprawiły, że podczas budowy mostów pod Cytadelą zrezygnowano z innowacji na rzecz sprawdzonych, klasycznych rozwiązań;
- Szczególnie trwałym i solidnym elementem mostów pod Cytadelą okazało się posadowienie na kesonach. Przewyższyły one oczekiwania pod względem wytrzymałości i trwałości, co przyczyniło się do decyzji o odbudowie przepraw na tych samych podporach.

3. Refleksje i uwagi ogólne do rozprawy

Mosty kolejowe przez Wisłę, zlokalizowane w bliskości Cytadeli w Warszawie, były budowane w czasach, kiedy po kongresie wiedeńskim 1815 r. okrojone terytorialnie Królestwo Polskie zostało podporządkowane Cesarstwu Rosyjskiemu. Funkcję króla Polski sprawował rosyjski car, a wszelkie strategiczne decyzje dotyczące jego terytorium były podejmowane przez właściwe władze, urzędujące w Petersburgu. Ministerstwo Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego finansowało budowę kolejowych mostów przez Wisłę - rzekę, która w teatrze przewidywanych przez Rosję działań wojennych odgrywała rolę szczególną. O tej roli dowiadujemy się również z recenzowanej rozprawy. W procesie podejmowania decyzji na temat lokalizacji, materiału i rodzaju konstrukcji tych strategicznych mostów najważniejsze dokumenty wysyłano z Warszawy do Petersburga, gdzie do dzisiaj mogą być przechowywane w archiwach na terytorium Federacji Rosyjskiej. W szczególności mogą znajdować się w Rosyjskim Państwowym Archiwum Historycznym w Petersburgu (Российский государственный исторический архив).

Z powodu obecnej sytuacji politycznej, związanej z wojną w Ukrainie, autor rozprawy oparł się wyłącznie na zbiorach dokumentów przechowywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Brak dostępności źródeł rosyjskich w dużym zakresie rekompensują: album

w języku rosyjskim pt. *Opis mostu przez Wisłę w ciągu linii łączącej między stacjami kolejowymi w Warszawie z 1877 r.*, przechowywany w Muzeum Politechniki Warszawskiej oraz oryginalne projekty ustroju niosącego z 1908 r., w dokumentach firmy Rudzki i S-ka, przechowywanych w Archiwum Państwowym m. st. Warszawy – Oddziale w Otwocku. Autor rozprawy wspomina, że do dzisiaj obowiązuje rozporządzenie rządu Federacji Rosyjskiej z dnia 16 marca 2020 r., zakazujące wjazdu cudzoziemców w związku z epidemią COVID-19. Można jedynie wyrazić nadzieję, że wraz z otwarciem archiwów rosyjskich w przyszłości otworzą się nowe obszary do prowadzenia dalszych badań naukowych na temat mostów przez Wisłę zbudowanych w zaborze rosyjskim.

Wartościowym elementem rozprawy są informacje o osobistościach, związanych z budową mostów przez Wisłę w pobliżu Cytadeli. Autor zamieszcza w tekście krótkie życiorysy dotyczące między innymi: prof. Aleksandra Wasiutyńskiego, inż. Tadeusza Chrzanowskiego, dyr. Henryka Marconiego, inż. Bronisława Brzezickiego, inż. Stanisława Rohna, inż. Walentego Dubeltowicza, inż. Aleksandra Pstrokońskiego, prof. Nikołaja Bielelubskiego, Aleksego Lubickiego, inż. Waleriana Marca, inż. Wojciecha Bielkiewicza, Antoniego Jabłońskiego, Floriana Kowalewskiego, inż. Georga Barkhausena, inż. Bronisława Plebińskiego, doc. Jerzego Królikowskiego, mjr. Antoniego Eysymontta, inż. Wacława Makarowskiego, inż. Stanisława Pietkiewicza, inż. Tadeusza Ciszewskiego, Mieczysława Natorffa, inż. Romana Czarnota-Bojarskiego, inż. Karola Stronczyńskiego, Stanisława Kabaczyńskiego, gen. Jana Szymanowskiego, prof. Franciszka Szelągowskiego, prof. Zbigniewa Wasiutyńskiego, inż. Wacława Paszkowskiego, inż. Stefana Fariaszewskiego i inż. Zygmunta Balickiego. Są to nieżyjący od dawna ludzie, których dzieła materialne do dziś służą większości z nas, a tylko nieliczni o nich pamiętają.

Na szczególną uwagę w rozprawie zasługuje opis pierwszego powojennego mostu przez Wisłę w Warszawie zmontowanego przez Zmotoryzowaną Brygadę Pontonowo Mostową 1. Armii Wojska Polskiego. Autor opracował go na podstawie dotąd nieznanymi dokumentów źródłowych, udostępnionych mu przez Wojskowe Biuro Historyczne oraz z uwzględnieniem wspomnień uczestników tych wydarzeń, odnotowanych w literaturze. Był to most pontonowy na drewnianych promach DMP-42 i pływakach z metalowego parku mostowego N2P-41, użytkowany stosunkowo krótko: od 18 I 1945 r. do 6 II 1945 r. Zapewne z tego powodu nie zachowały się nawet jego fotografie. Po spływie wiślanych lodów, wykorzystując te same pływaki zmontowano most pontonowy pod Cytadelą.

Lektura rozprawy uświadamia jak wielką rolę w dziedzictwie materialnym miast historycznych odgrywają mosty, w szczególności stanowiące przeprawy przez wielkie rzeki, takie jak Wisła. Mosty kolejowe w rejonie Cytadeli, pierwotnie zbudowane na peryferiach miasta gubernialnego Warszawy z myślą o tworzeniu warunków do obrony granic Cesarstwa Rosyjskiego, zostały wchłonięte przez tkankę miejską, której potrzeby doprowadziły do zmiany ich przeznaczenia. Pozostały w tym samym miejscu, jednak dzisiaj znajdują się w centrum stolicy Polski, obsługując kolejowy ruch pasażerki i towarowy, miejski ruch drogowy, a w tym tramwaje elektryczne, tak ważne dla ekologii transportu.

4. Uwagi szczegółowe

W rozprawie zamieszczono niewielką liczbę informacji nieścisłych, bądź błędnych, które pozostają bez wpływu na merytoryczną ocenę tej pracy. Na str. 41 występuje niewłaściwa pisownia nazwiska prof. Andrzeja Pszenickiego. Na str. 59 rozprawy, powołując się na źródła prasowe, autor zamieścił wzmiankę o moście łyżwowym, „tzw. Ponińskiego”, montowanym w pobliżu Cytadeli w latach 40. i 50. XIX w. Według źródeł z epoki most przez Wisłę, zbudowany na podstawie koncesji przez księcia Adama Ponińskiego, został otwarty do ruchu 7 X 1775 r., w ciągu ul. Bednarskiej w Warszawie. Był kilkakrotnie uszkodzany przez pochody lodów i podczas działań wojennych, a ok. roku 1806 został zburzony przez Prusaków. Na str. 61-62 autor podaje różniące się od siebie rozpiętości przęsła mostu inż. Chrzanowskiego, na podstawie pięciu różnych źródeł, nie odnosząc się, które są jego zdaniem są poprawne, bądź wiarygodne. Na str. 64 znajduje się przedwczesna informacja o zjazdach drogowych z mostu, natomiast o przeznaczeniu dolnej części ustroju niosącego dla ruchu pieszego i kołowego - dopiero na kolejnych str. 65-66. Na str. 148 i dalej używane jest pojęcie „nadbudowa”, które wymagałoby zdefiniowania. Na str. 163 podawane są nazwy warszawskich ulic, funkcjonujące w okresie rozbiorów. W nawiasach należałoby podać obecne nazwy tych ulic. Ponadto w kilku miejscach rozprawy dwukrotnie powtarzają się te same informacje. Powyższe uwagi powinny zostać uwzględnione w przypadku publikacji rozprawy.

5. Ocena wartości naukowej i strony formalnej pracy

W recenzowanej rozprawie przedstawiono problem naukowy, który został poprawnie i oryginalnie rozwiązany. Jej autor wykazał się ogólną wiedzą teoretyczną w dyscyplinach naukowych inżynieria lądowa i transport oraz historia techniki. Rozprawa świadczy o jego

umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej i rozwiązywania problemów oraz organizowania i prowadzenia badań naukowych, zakończonych logicznym wnioskowaniem. Wyniki przedstawionych analiz stanowiły podstawę, zarówno do sformułowania wniosków, jak również do udowodnienia postawionych tez.

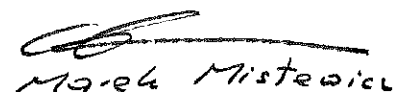
Należy podkreślić, że wnioski mają z jednej strony walory naukowe i poznawcze, a z drugiej strony mogą zostać wykorzystane w praktyce projektowej, przy rewaloryzacji kolejowych obiektów inżynierskich.

Wszystkie opisane wyżej spostrzeżenia dowodzą predyspozycji doktoranta do samodzielnego prowadzenia dalszej działalności naukowej. Tematyka badań w omawianym zakresie jest szeroka i nadal pozostają obszary wiedzy niezbadane. Stąd pożądanym jest kontynuowanie badań w tym zakresie. Praca wnosi twórczy wkład do nauki w zakresie historii techniki mostowej.

6. Wniosek końcowy

Na podstawie treści pracy pod tytułem: *Historia mostów pod Cytadelą w Warszawie*, przedłożonej przez mgr. inż. Tomasza Bładyńca uważam, że w związku z art. 179 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. *Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* (Dz. U. z 2018 r. poz., 1669) oraz w związku z art. 12 ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. *o zmianie ustawy – Karta Nauczyciela oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1672), praca ta spełnia obowiązujące wymogi dla rozpraw doktorskich, określone w art.13 ustawy z dnia 14 marca 2003 roku *o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki* (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz.1789).

W związku z powyższym wnoszę o dopuszczenie mgr. inż. Tomasza Bładyńca do obrony rozprawy doktorskiej, prowadzącej do nadania mu stopnia doktora nauk humanistycznych w zakresie historii – historii techniki.


Marek Mistecki