

Prof. dr hab. Andrzej Szwarc, em.

Wydział Historii Uniwersytetu Warszawskiego

Dom: Przybylskiego 1 m 11, 02-777 Warszawa

Tel. (22) 643 69 78; 665 286 475; e-mail: andrzej.szwarc@wp.pl

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr inż. Marcina B ł a s z c z y k a,
*Infrastruktura drogowa i jej rozwój na Mazowszu Płockim w okresie Królestwa
Polskiego i II Rzeczypospolitej (1815-1939, Warszawa 2026, s. 366.*

Dzieje komunikacji i transportu oraz niezbędnej dla ich istnienia i działania infrastruktury należą do rzadko podejmowanych i na ogół niezbyt starannie opracowywanych tematów badawczych. Jest to po części rezultatem ogólnego kryzysu historii gospodarczej, która w ostatnich dziesięcioleciach utraciła w znacznym stopniu zainteresowanie potencjalnych twórców i odbiorców. Rozwija się co prawda dość intensywnie historia miast, także mazowieckich, która wymaga przecież zajęcia się budownictwem, wytwórczością rzemieślniczą i przemysłową, handlem oraz gospodarką komunalną. Tymczasem kwestie przemieszczania się ludzi i towarów nieodłączne skądinąd od każdej z tych form aktywności ekonomicznej znajdują się poza horyzontem badaczy lub – w najlepszym przypadku – traktowane są pobieżnie. Wydaje się, że sieć dróg i mostów mieszczących się poza ośrodkami miejskimi nigdy nie bardzo interesowała autorów monografii miast. Istotnym czynnikiem hamującym naukową refleksję nad rozwojem infrastruktury jest też niedostatek i rozproszenie odnośnych źródeł. Brak też niestety kanonicznych niejako opracowań, na których można by się wzorować. Warto wreszcie zauważyć, że podjęcie wskazanej tu problematyki wymaga niemałych i często nietypowych kompetencji. Z jednej bowiem strony należy przestudiować politykę władz centralnych i lokalnych zajmujących się kwestiami budowy, utrzymania i eksploatacji dróg o różnej randze i znaczeniu. Z drugiej trzeba zająć się uwarunkowaniami ekonomicznymi, sposobami finansowania czy organizacją poszczególnych inwestycji. Niemałe znaczenie mają kwestie materiałów budowlanych, projektowania i konstruowania nawierzchni, słowem elementy specjalistycznej wiedzy technicznej, o której nabycie niełatwo historykowi *sensu stricto*. Niebanalne są też sprawy recepcji inwestycji drogowych,

społeczne oceny stanu szlaków komunikacyjnych oraz obecność podróży odbywanych lepszymi czy gorszymi drogami w kulturze i kulturze życia codziennego. Historia jest jak wiadomo nauka o ludziach w czasie, należało zatem uwzględnić również personalia, zebrać i opracować podstawowe przynajmniej informacje o tych, którzy o inwestycjach drogowych decydowali oraz tych, którzy je projektowali i budowali. Te ostatnie wątki znalazły się w omawianej pracy, chociaż w moim przekonaniu warto było je nieco bardziej rozwinąć.

Jak widać zadanie, którego podjął się mgr Marcin Błaszczuk, było złożone i nie należało do łatwych. Pragnąłbym zauważyć już na wstępie, że wywiązał się z niego dobrze, oczywiście w granicach możliwości i z uwzględnieniem wskazanych wyżej przeszkód i utrudnień. Istotną pomocą była jego specjalistyczna wiedza techniczna i związana z nią znajomość terminologii, metod projektowania i konstruowania oraz różnorodnych wyzwań stojących przed budowniczymi, konserwatorami i użytkownikami dróg zarówno dzisiaj jak i w przeszłości.

Na podstawie źródłową recenzowanej rozprawy w znacznej mierze składają się archiwalia. Autor objął kwerendą 27 zespołów rozmieszczonych w siedmiu archiwach. Największe znaczenie miały spuścizny aktowe wyspecjalizowanych departamentów władz centralnych (takich jak Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych w Królestwie Polskim czy Ministerstwo Komunikacji w II Rzeczypospolitej) oraz instytucji lokalnych, przede wszystkim tych, których siedzibą był Płock. Wykorzystano też akta administracji mniejszych miast. Sięgnął również autor – co zrozumiałe w przypadku badaczy drogownictwa – do zbiorów kartograficznych. Bardzo duże znaczenie miały materiały prasowe, które zostały wykorzystane nader gruntownie. Zauważmy przy okazji, że problematyka budowy i użytkowania dróg należy do tematów często podejmowanych przez dziennikarzy zarówno prasy centralnej jak i regionalnej. Łączy się ona z praktycznymi zainteresowaniami czytelników gazet, a przy tym jest stosunkowo „bezpieczniejsza” od kwestii politycznych, których relacjonowanie, interpretacje i oceny bacznie śledzi zainteresowana nimi władza a niekiedy ich swobodne omawianie krępuje cenzura. Rzecz inna, że odbiegające od pochwał opisy inwestycyjnych poczynań starosty, wpływowego dyrektora czy wójta również mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla skromnego żurnalisty. Płyne stąd konieczność krytycznego podejścia do

materiałów prasowych, nawet wówczas gdy zdają się pełnić rolę wyłącznie informacyjną.

Wykorzystane zostało ogółem 45 tytułów gazet i czasopism – od „Korespondenta Płockiego” i „Ech Płockich i Łomżyńskich” po „Kuriera Warszawskiego”, „Gazetę Warszawską” i „Przegląd Techniczny”. Wszystkie zostały przejrane dokładnie i starannie. Oprócz faktograficznych notatek znalazł w nich autor nieco tekstów narracyjnych, słowem opowieści podróżników przemierzających mazowieckie drogi. Przeważały oczywiście narzekania. Na nieliczne – stosunkowo, choć znaczące wzmianki o podobnej zazwyczaj wymowie mgr Błaszczuk natrafił także w pamiętnikach. Uwzględnił ponadto informacyjne kompendia, słowniki, zbiory praw i inne wydawnictwa tego typu.

Listę wykorzystanych opracowań naukowych wypada określić słowem „satisfakcjonująca”, chociaż nie ulega wątpliwości, że do skrupulatnej a przydatnej lektury można było zakwalifikować nieco więcej pozycji, co zaowocowałoby pewnym poszerzeniem omawianych zagadnień. Trochę dziwi brak na początku rozprawy nieco dłuższych rozważań o drogowym dziedzictwie I Rzeczypospolitej. Można tu było odnieść się np. do artykułu Henryka Rutkowskiego pt. *Drogi* umieszczonego w publikacji *Atlas historyczny Polski. Mazowsze w drugiej połowie XVI wieku* (red. Władysław Pałucki, Warszawa 1971) i do szeregu innych publikacji badaczy z kręgu Zakładu Atlasu Historycznego Polski Instytutu Historii Polskiej Akademii Nauk (ich dorobek uwidoczony został na stronie internetowej tego Instytutu i częściowo dostępny jest w sieci). Nie od rzeczy byłoby też sięgnięcie do bardzo użytecznej *Geografii historycznej* Jana Tyszkiewicza z 2014 roku, w której znaleźć można m. in. liczne wskazówki bibliograficzne.

Wzmiankowany wcześniej wątek personalny rozprawy zyskałby nieco po lekturze *Dziejów Uniwersytetu Warszawskiego 1816-1915* (red. Tomasz Kizwalter, Warszawa 2016), gdzie mowa m. in. o kształceniu inżynierów budownictwa, o nauce miernictwa czyli geodezji i kartografii a zatem umiejętności niezbędnych projektantom i wykonawcom inwestycji drogowych. Przy Uniwersytecie Warszawskim istniała przecież w latach 1822-1829 Szkoła Inżynierii Cywilnej Dróg i Mostów włączona w 1829 r. do Szkoły Przygotowawczej do Instytutu Politechnicznego. Osobny problem to pominięte w zasadzie milczeniem inżynierskie formacje wojskowe – a przecież pisze sam

autor o budowie dróg dojazdowych związanych z fortyfikacjami rosyjskimi na Mazowszu, zwłaszcza z umocnieniami wokół Modlina.

Nieco wiadomości o prominentnych przedstawicielach drogownictwa z drugiej połowy XIX i początków XX wieku można by zaczerpnąć z prac Krzysztofa Latawca i Artura Góraka (zwłaszcza: K. Latawiec, A. Górak, *Rosyjska administracja specjalna w Królestwie Polskim 1838-1918*, Lublin 2015 oraz K. Latawiec i in., *Naczelnicy organów rosyjskiej administracji specjalnej w Królestwie Polskim w latach 1839-1918. Słownik biograficzny*, t. IV: *Resorty komunikacji, poczt i telegrafów, dworu oraz spraw wewnętrznych*, Lublin 2020. Te ostatnie publikacje są o tyle cenne, że ich autorzy wykorzystali trudno niegdyś dostępne a dziś już całkowicie niedostępne archiwalia przechowywane w Moskwie i Petersburgu, w tym akta personalne mało znanych naczelników poczt i innych rosyjskich urzędników związanych z administracją drogową.

Obecny w rozprawie wątek przydrożnych karczm i szynków zyskałby może po lekturze prac Józefa Burszty, *Spółczeństwo i karczma. Propinacja, karczma i sprawa alkoholizmu w społeczeństwie polskim XIX wieku* (Warszawa 1951) i Bohdana Baranowskiego, *Polska karczma, restauracja, kawiarnia* (Wrocław 1979).

Bardzo istotny i zasługujący na pozytywną ocenę jest fakt, że autor nie ograniczył się do lądowych szlaków komunikacyjnych lecz w pewnym zakresie omówił również drogi wodne oraz - dla drugiej połowy XIX i pierwszych dziesięcioleci XX wieku - linie kolejowe. Są one traktowane niejako kontekstualnie, ale czytelnik może dowiedzieć się cokolwiek o alternatywach i uzupełnieniach dla tradycyjnych dróg lądowych. Nie sposób zarzucić autorowi rozprawy, że nie dotarł do stosunkowo świeżej, niedrukowanej a bardzo obszernej rozprawy doktorskiej Łukasza Podlaszewskiego, *Pasażerska żegluga wiślana a kultura czasu wolnego w Królestwie Polskim 1815-1915*, obronionej i dostępnej na Uniwersytecie Gdańskim. Wbrew tytułowi mowa tu nie tylko o przewozie osób ale i towarów oraz o zagadnieniach technicznych i organizacyjnych. Jeden z generalnych wniosków rzutuje trochę na tezę o konkurencji między wodnymi i lądowymi środkami łączności i transportu, m. in. między Warszawą a Płockiem. Jak się okazuje pokrywa lodowa na Wiśle oraz mierzyny, będące w sezonie letnim utrapieniem dla żeglugi sprawiały, że przemieszczanie się ludzi i towarów na tej trasie było obciążone znaczną dozą niepewności.

O ile dotarcie do pracy spoczywającej w Bibliotece Uniwersytetu Gdańskiego nie jest rzeczą łatwą, o tyle o wykorzystanie doktoratu obronionego w Pułtusk można by się upomnieć. Myślę tu o rozprawie Ryszarda Małowieckiego, *Przemiany krajobrazu kulturowego Ciechanowa 1795-1914 na tle wybranych miast mazowieckich* (Pułtusk 2010), której miałem przyjemność być promotorem. Jest w niej np. bardzo wiele informacji o brukach ulicznych w miastach Mazowsza, o których pisze też obszernie nasz obecny doktorant.

Chciałbym z naciskiem podkreślić, że przedstawione tu uwagi bibliograficzne w żadnym przypadku nie obniżają wartości rozprawy mgr Marcina Błaszczyka. Nie dotyczą spraw najważniejszych i mogłyby ewentualnie posłużyć do udoskonalenia lub nieznacznego poszerzenia niektórych fragmentów narracji. Można je wziąć pod uwagę w razie przygotowania pracy do druku, gdyby taka edycja była planowana. Uważam, że byłoby to rzeczą pożyteczną.

Metodyka pracy spełnia wszelkie wymogi – zarówno pod względem doboru metod jak i sposobu ich zastosowania. Oprócz tradycyjnej, ale podstawowej w badaniach historycznych metody opisowej podczas formułowania wniosków z powodzeniem posługuje się autor metodami dedukcyjną i indukcyjną. Nie stroni też od postępowania komparatystycznego porównując inwestycje drogowe podejmowane w różnym czasie i na różnych obszarach. W sposób adekwatny do tematu i z uwzględnieniem jego specyfiki zastosowana została metoda geograficzna. Tam, gdzie było to konieczne lub pożądane ucieka się autor do metod statystycznych. W pracy mgr Marcina Błaszczyka znalazło się miejsce na 19 tabel sporządzonych nienagannie pod względem formalnym, na podstawie wyraźnie wskazanych materiałów źródłowych. Są to przede wszystkim wykazy dróg na Mazowszu Płockim w poszczególnych latach, ale również tabelaryczne obrazy ich stanu w całej II Rzeczypospolitej, co ułatwia wspomniane wyżej porównania. Przedstawia też autor w tabelach wydatki na budowę nowych dróg i utrzymanie istniejących, rezultaty pomiarów ruchu itd. Oczywiście większość tych danych dotyczy okresu po odzyskaniu niepodległości, ponieważ dla czasów sprzed I wojny światowej nie dysponujemy odnośnymi informacjami.

Konstrukcja pracy jest przejrzysta i logiczna. Przyjęto układ chronologiczno-rzeczowy, który w pełni odpowiada specyfice opracowywanego tematu. Trafnie dobrane zostały cezury chronologiczne wyznaczające rytm dziejów Królestwa

Polskiego i II Rzeczypospolitej. Przyjęto słuszne założenie, że rozwój komunikacji i transportu zależy w znacznym stopniu od ogólnych warunków politycznych.

Wyjątkiem od ogólnego układu rozprawy jest rozdział wstępny, w którym czytelnik odnajduje kompetentną prezentację i analizę geograficznych uwarunkowań, które wpływały (a w znacznej mierze nadal wpływają) na rozwój sieci drogowej Mazowsza Północnego. Kolejne dwa rozdziały przedstawiają główne kierunki rozwoju drogownictwa na tym terenie w dwóch przekrojach czasowych: 1815-1864 i 1865-1915. Za każdym razem autor omawia najpierw politykę władz Królestwa Polskiego i władz rosyjskich odnoszącą się do mazowieckich szos a następnie przechodzi do jej rezultatów, czyli zmian infrastruktury drogowej w poszczególnych okresach. Osobno zajmuje się miejskimi szlakami komunikacyjnymi charakteryzując stan i przemiany sieci ulicznej w głównych ośrodkach miejskich Mazowsza Północnego.

Rozdział czwarty ma charakter kompleksowy i ponownie odnosi się do procesów i zjawisk z lat 1866-1918 (tym razem więc z uwzględnieniem I wojny światowej, której poświęcono osobny podrozdział). Było to o tyle zasadne, że niemieccy okupanci dość intensywnie zajmowali się szlakami komunikacyjnymi budując między innymi mosty w Wyszogrodzie i Płocku – w założeniu prowizoryczne, ale funkcjonujące przez kilka dziesięcioleci. W danym przypadku doktorant w czwartym rozdziale porzuca na chwilę techniczną stronę budowy i utrzymania szlaków a zajmuje się zagadnieniami ogólniejszymi: wpływem stanu dróg bitych na życie społeczne i gospodarcze omawianego regionu, w tym głównie ich oddziaływaniem na rozwój rolnictwa, przemysłu, handlu i rzemiosła. Osobno potraktowane zostały „inne formy przemieszczania się mieszkańców” omówione w wyodrębnionym podrozdziale. Tuż obok znajdujemy bardzo interesujące i nowatorskie rozważania na temat „Poczta, komunikacja i transport w świetle opinii pasażerów i prasy regionalnej” zawierające szereg informacji niedostępnych w źródłach aktowych. Powtórzmy, że przeanalizowano tu oceny na ogół krytyczne. Wreszcie najobszerniejszy rozdział piąty omawia i analizuje „Drogownictwo na Mazowszu Północnym w latach 1918-1939”. Potwierdza w nim autor ogólną tezę, że wysiłek modernizacyjny II Rzeczypospolitej był ogromny, chociaż obiektywne przeszkody, kłopoty finansowe i stosunkowo krótki czas istnienia odrodzonego

po epoce rozbiorowej państwa polskiego uniemożliwił przewyżczenie przytłaczającego zacofania.

Przejdźmy do strony formalnej recenzowanej rozprawy. Jest ona nie tylko poprawna, ale wręcz wzorowa i to pod wieloma względami. Autor posiada istotną dla historyka umiejętność prostego i jasnego opowiadania, Posługuje się bogatym językiem i potoczystym stylem. Unika archaizmów i neologizmów. Umiejętnie konstruuje wszystkie przypisy i opisy bibliograficzne. Pisze zwięźle, pomijając zbędne dygresje. Nie znajdziemy w jego rozprawie rozwlekłego opisywania mniej istotnych szczegółów i nadmiernego rozbudowywania cytatów źródłowych. Niektóre informacje zostały słusznie umieszczone w aneksach, co sprawia, że nie zaburzają toku narracji. Warto też zwrócić uwagę na staranną korektę, która zaowocowała chwalebny brakiem zarówno błędów merytorycznych jak i formalnych a nawet niełatwych do uniknięcia tzw. literówek.

Zarówno poruszane problemy, jak i hipotezy oraz wnioski prezentowane są przez autora w sposób jasny i przekonujący. Generalnie rzecz biorąc wypada zgodzić się z zawartym w zakończeniu podsumowaniem, w którym czytamy: „Moje badania wykazały, że infrastruktura drogowa miała istotny wpływ na rozwój życia społeczno-gospodarczego na Mazowszu Płockim w okresie Królestwa Polskiego i II Rzeczypospolitej (1815-1939), tym samym przyczyniając się do rozwoju ziem polskich w XIX i na początku XX stulecia” (s. 316).

Uwagi zawarte w mojej recenzji rozprawy doktorskiej mgr Marcina Błaszczyka pozwalają stwierdzić, że jej autor spełnił wszystkie wymogi stawiane takim dysertacjom, określone w art. 187 Ustawy z dnia 3 lipca 2018 – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2018 nr 1669) i ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce z dnia 20 lipca 2019 (Dz. U. 2018 nr 1668 wraz z późniejszymi zmianami). Doktorant wykazał dobre opanowanie warsztatu naukowego historyka. Zdołał w wydatnym stopniu powiększyć naszą wiedzę o infrastrukturze drogowej Mazowsza Płockiego w XIX i pierwszych dziesięcioleciach XX wieku oraz jej wpływie na gospodarkę i życie społeczne, wykraczając znacznie poza ustalenia wcześniejszej literatury naukowej. Warto zauważyć, że jego konstatacje są ważne także dla innych regionów, które pod tym względem nie zostały jeszcze szczegółowo opracowane. Omawiana praca otwiera przeto drogę do dalszych badań, także porównawczych oraz odnoszących się do

kolejnych okresów historycznych, a zatem lat II wojny światowej i epoki PRL. Można więc stwierdzić, że stanowi istotne osiągnięcie naukowe, co jak wiadomo jest najważniejszą przesłanką pozwalającą kandydatowi uzyskać stopień doktora. W świetle powyższego pozwalam sobie postawić wniosek o dopuszczenie doktoranta do dalszych etapów przewodu.

Warszawa, 16 marca 2026
/Warszawa, 16 marca 2026/

Andrzej Szwarz
/Andrzej Szwarz/