

Recenzja pracy doktorskiej mgr. Marcina Błaszczyka „Infrastruktura drogowa i jej rozwój na Mazowszu Płockim w okresie Królestwa Polskiego i II Rzeczypospolitej (1815 - 1939)”

Temat został precyzyjnie sformułowany, w pełni oddaje treści zawarte w pracy. Zwraca uwagę szeroka - można powiedzieć ambitna - przestrzeń czasowa, wszak obejmująca lata postępu technologicznego tudzież radykalnie zmieniającej się sytuacji geopolitycznej. Cezury czasowe nie budzą zastrzeżeń.

Sformułowanie Mazowsze Płockie pojawia się w literaturze historycznej, nie zawsze jednoznacznie. Autor wymienia we wstępie powiaty: płocki, gostyniński, sierpecki, płoński, ciechanowski, przasnyski. Ale np. przywoływany w bibliografii Damian Kasprzyk, powołując się na propozycję - działającego w II Rzeczypospolitej przy wojewodzie - Warszawskiego Komitetu Regionalnego, jako jeden z 5 regionów ustalił Mazowsze Płockie z powiatami: płockim, płońskim, sierpeckim, rypińskim i gostynińskim. (D. Kasprzyk, Mazowsze Płockie - próby zdefiniowania regionu w okresie II Rzeczypospolitej, „Notatki Płockie” 2007, nr 2, s. 30). Być może potrzebna byłaby dopowiedź we „Wstępie” dotycząca terytorialnego zakresu, wszak część rozważań obejmuje inne powiaty z województwa płockiego/ guberni płockiej lub ościennych jednostek podziału administracyjnego.

Autor analitycznie wykorzystał archiwalia. Z Archiwum Akt Nowych zespoły: Centralny Komitet Obywatelski Królestwa Polskiego, Główny Urząd Likwidacyjny, Ministerstwo Opieki Społecznej, Prezydium Rady Ministrów, Rada Główna Opiekuńcza, Ministerstwo Komunikacji, Związek Powiatów RP.

Z Archiwum Głównego Akt Dawnych Autor wskazał zespoły: Archiwum Królestwa Polskiego, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Poliej, Rada Administracyjna Królestwa Polskiego, Władze Centralne Powstania Listopadowego, III Rada Stanu Królestwa Polskiego, Zbiór Kartograficzny.

Wykorzystano też stosowne zespoły w Archiwach Państwowych w Płocku, Mławie, Ciechanowie, Pułtusk, Warszawie, Centralnym Archiwum Wojskowym w Warszawie, Dziale Rękopisów Biblioteki Narodowej. Uwzględnione zostały jednostkowe materiały

źródłowe z Biblioteki Towarzystwa Naukowego Płockiego im. Zielińskich w Płocku, Muzeum Historycznego w Przasnyszu tudzież Powiatowego Zarządu Dróg w Gostyninie.

Bardzo bogate są źródła drukowane – polskie, ale i rosyjskie, np. „Obzory płockoj guberni” lub „Pamiatnije kniżki płockoj Guberni”. Na uznanie zasługuje też bogate wykorzystanie prasy – 27 tytułów – różnej proveniencji. Na jej podstawie Autor dokumentował fakty, przytaczał wspomnienia, czasami szczegółowe dane liczbowe. Przedstawił też prasę jako źródło informacji użytecznych dla ówczesnych czytelników, np. o „rozkładach jazdy” statków pasażerskich, wprowadzanych zmianach oraz – bardzo często – jako odzwierciedlenie odczuć społecznych. Nawiązania do prasy to efekt dużego nakładu pracy Autora.

Wartościowym uzupełnieniem są wspomnienia, jako odrębne wydawnictwa, zamieszczane w prasie lub w zbiorowych wydawnictwach, jak np. „Księga Pamięci Żydów Biezuńskich”, opisujące zjawiska, ale i jednostkowe zdarzenia, np. jarmark, s. 173/174.

Mógłbym wskazać uzupełnienia w zespołach przytaczanych w pracy. Np. obrazowy „Wykres ilości pojazdów mechanicznych kursujących na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w poszczególnych latach od 1924 – 1939”. W tym dokumencie znajduje się liczba pojazdów przypadających na mieszkańca, ze stosownym wykresem egzemplifikującym, np. kryzys gospodarczy (AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 2140).

Być może, warte byłoby szerszego wykorzystania tajne wojskowe „Sprawozdanie inż. Zygmunta Grzybowskiego, kierownika Referatu Komunikacyjnego w Wydziale Wojskowym Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego za okres XI - 1937 - I XI 1938” (AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 2229, k. 3) z załącznikami. Pierwszy z nich zawiera „Sprawozdanie z utrzymania i stanu dróg I kolejności województwa warszawskiego na dzień 1 XI 1938” - przedstawia w poszczególnych powiatach: ilość dróg, wykonane prace, wydatkowane kwoty, zużyte materiały (tamże, k. 5). Podpowiem też „Wykaz dróg, których utrzymanie jest konieczne” (tamże, k. 9) tudzież „Plan realizacji planu rozbudowy dróg państwowych i samorządowych województwa warszawskiego na 1 XI 1938”, (tamże, k. 11). Wiele cennych materiałów znajduje się w jednej z teczek wskazanych już przez Autora, pochodzących z zespołu Ministerstwo Komunikacji. Znaleźć tam można korespondencję z różnymi podmiotami, a w niej warunki techniczne budowy dróg czy porównywanie kosztów wykonania w zależności od przedsiębiorstw, tudzież Protokół Komisji przeprowadzającej przetarg na dostawę znaków drogowych .... k. 104 - 105 i wiele innych dokumentów (większość rękopisów).

Konstrukcja pracy jest ciekawa, oryginalna - chronologicznie problemowa. Metodologia badań właściwa, uwzględniająca m. in. metody indukcyjną, dedukcyjną, geograficzną. Na podkreślenie zasługuje krytyczna analiza źródeł.

Autor we wstępie zapowiedział podjęcie problematyki rozwoju infrastruktury drogowej w zakreślonym w tytule okresie czasowym, ustalenie zasad zarządzania drogownictwem, zasad projektowania budowy dróg i mostów oraz organizacji prac drogowych, jak również zobrazowanie wpływu tych działań na społeczno - gospodarczy rozwój omawianego regionu. Całość w oparciu o charakterystykę polityki władz Królestwa Polskiego, następnie II Rzeczypospolitej. Szczegółowe cele zostały czytelnie przedstawione w akapitach dotyczących poszczególnych rozdziałów. Zapowiedzi ze wstępu zostały zrealizowane.

Zasadne jest wskazanie wpływu środowiska geograficznego na rozwój sieci drogowej Mazowsza Płockiego poprzez charakterystykę warunków fizjograficznych: rzeźby terenu, gleb, warunków atmosferycznych, zwłaszcza sieci wodnej i zalesienia, jak również lokalnych surowców naturalnych wykorzystywanych jako materiały budowlane. Może nie wszystkie informacje są konieczne, np. dotyczące kierunków wiatru czy opadów (s.21, 22), ale uznaję punkt widzenia Autora.

Rozdział drugi poświęcony infrastrukturze drogowej na Mazowszu Płockim w okresie Królestwa Polskiego do 1864 został bardzo przejrzysto posegregowany tematycznie. Na początku Autor prawidłowo wpisał infrastrukturę drogową w system organizacyjny i prawny Królestwa Polskiego, a konkretnie w zakres kompetencji Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji - jako odpowiednika ministerstwa, wskazując na zachodzące w dalszym czasie reorganizacje i zmiany w nazewnictwie, prowadzące aż do powołania Rady Ogólnej Budownictwa, Mostownictwa, Dróg i Spławów.

Wiernie został przedstawiony stan dróg na początku omawianego okresu historycznego wraz z urzędowym podziałem dróg publicznych na trakty „wielkie, średnie i drogi pomniejsze”, z metrycznie ustaloną ich standardową szerokością oraz innymi zarządzeniami regulującymi kwestie budowy i utrzymania dróg, dzięki czemu otrzymujemy całościowy obraz drogownictwa.

W kolejnych podrozdziałach przejrzysto zostały wyodrębnione trakty o znaczeniu wojskowym, słusznie wpisane w strategię wojskową na wypadek wojny, między innymi poprzez wskazanie najważniejszych dróg z punktu widzenia wojskowego.

Trakty pocztowe są w zasadzie motywu do szerokiego zobrazowania całego systemu pocztowego, ze stosownymi regulacjami prawnymi zmieniającymi warunki funkcjonowania, strukturą urzędów pocztowych, począwszy od urzędu wojewódzkiego (gubernialnianego), ponadto placówki pocztowe uruchamiane w różnym czasie w mazowieckich miejscowościach. Z tekstu dowiadujemy się o transporcie, ale i wpływie usług pocztowych na rozwój życia gospodarczego, chociażby na przykładzie Bodzanowa. Sprawy poczty zostały umiejętnie wpisane w szeroki kontekst historyczny, między innymi z powodu powstań narodowych i rusyfikacji, aż po zniesienie autonomii poczty w Królestwie ukazem cara Aleksandra II z grudnia 1866 roku, kiedy to utworzono Okręg Pocztowy Zachodni, poddając organizację pocztową Królestwa Polskiego całkowicie carskiej władzy. Z drugiej strony Autor przytoczył symptomatyczny szczegół z 1858, kiedy to znaczek przedstawiający herb Królestwa Polskiego, na którym widniał biały orzeł, zastąpiono znaczkami rosyjskimi.

W dwóch ostatnich podrozdziałach - w oparciu o materiały archiwalne czy opracowania - obrazowo zostały przedstawione również ważne szlaki komunikacyjne w Płocku i innych miejscowościach, z wykazami tabelarycznymi oraz z wpisaniem ich w krajobrazy i warunki geograficzne.

Zagadnienia komunikacyjne stolicy guberni zostały przedstawione kompleksowo, z całą gamą problemów, jak modernizacja i utrzymanie w dobrym stanie dróg - usuwanie błota, brukowanie, techniki układania nawierzchni, budowa chodników, rynsztoków i cała inżynieria budowy dróg, zasady poruszania się po nich, problemy materiałowe i finansowe. Ukazany został również czynnik ludzki: płatności, w tym zadłużenia, dostawcy, wykonawcy. Na tej samej zasadzie zostały zarysowane zagadnienia w innych miastach: Sierpcu, Ciechanowie, Płońsku, Raciążu, Bieżuniu, Sochocinie, Gąbinie czy małym Osmolinie, gdzie władze musiały się zmagać z budową i remontem ośmiu niewielkich drewnianych mostów.

Co ważne, Autor dostrzega różnice w prowadzonych pracach, np. w Wyszogrodzie, podzielonym głębokim parowem. Na uwagę zasługuje uwzględnienie aspektu społecznego i urzędniczego: relacje między KRSW a władzami miejskimi oraz rola ludności żydowskiej.

W zakończeniu tego rozdziału Doktorant trafnie wskazał na wpływ modernizacji dróg na wzrost produkcji i wymiany handlowej, co ważne nie ogólnikowo, a z konkretną specyfiką regionu, czyli przemysłem włókienniczym oraz cukrowniczym.

Rozdział trzeci Autor – według sprawdzonej metody - rozpoczyna od ogólnej charakterystyki statusu prawnego Przywiślańskiego Kraju, przytaczając ustawę o zarządzie gubernialnym i powiatowym, wydaną przez Radę Zarządzającą Królestwa Polskiego 19/31 grudnia 1866, która stała się podstawą prawną wszelkich działań gospodarczych na około pół wieku, jak również nowego podziału na gubernię i powiaty.

Autor słusznie wskazał względy natury wojskowo-strategicznej w planowaniu szlaków komunikacyjnych - w tym rolę Wisły - na obszarze silnie zmilitaryzowanym po powstaniu styczniowym. Również w tym wypadku Autor umiejętnie wpisuje zagadnienia w kontekst Królestwa, jak również Cesarstwa z procesami unifikacyjnymi. Różnobarwnie została przedstawiona rola gubernatorów, z jednej strony udział w aferach korupcyjnych, z drugiej pozytywny przykład generał-majora Sergiusza hrabiego Tolstoja, co jest dowodem naukowego podejścia do oceny działań ludzkich.

Wpisywanie sytuacji regionalnej w szeroki kontekst Cesarstwa, w tym zakresie prawodawstwa ogólnego, to mocny atut pracy dostrzegalny w każdym rozdziale. Podział dróg na kategorie znakomicie wprowadza czytelnika w kolejne zagadnienia dotyczące ich prawidłowego funkcjonowania i utrzymywania, oczywiście z aspektem finansowym włącznie, w tej mierze z wnioskiem o skoncentrowanie środków finansowych w guberniach położonych na prawym brzegu Wisły, z wyjątkiem guberni płockiej.

W kolejnych podrozdziałach problemy dróg zostały przedstawione według sprawdzonego schematu: wykaz dróg, ich wykorzystanie z obsadą personalną różnych jednostek, rolą Żydów w zmonopolizowaniu transportu konnego, całym aspektem uciążliwości z przejazdami i transportem kolejowym, finansowanie niekiedy z detaliczną dokładnością, czy wspomnienie napadów organizowanych w latach 1907 - 1910 przez członków Organizacji Bojowej Polskiej Partii Socjalistycznej. Realne opisy, dane liczbowe wzbogacają przytaczane wspomnienia.

W rozdziale czwartym poza pozytywną kontynuacją schematu z poprzednich rozdziałów na wyróżnienie zasługuje wyodrębniona część poświęcona konkurencyjnym dla szlaków kołowych - transportowi wiślanemu i kolejowemu i to w czasach, gdy transport rzeczny tracił na rzecz kolejowego, co zostało dostrzeżone: „W późniejszym okresie żegluga wiślana powoli zaczęła tracić klientów i pasażerów na rzecz kolei żelaznej” (s. 146). Wcześniej Autor kompetentnie przedstawia problemy związane z żeglugą wiślaną, np. rolę Płocka z żegludze, spółki zajmujące się żeglugą, ruch pasażerski, „rozkłady jazdy”, przystanie dla statków i zmiany, np. statki salonowe oraz transport towarowy, w tym asortyment przewożonych towarów, rodzaje statków. Tekst barwnie pokazuje zdarzenia przełomowe, jak np. rejs

pierwszego pasażerskiego statku parowego na trasie Warszawa - Ciechocinek 29 maja 1851 roku.

Sprawy kolejowe zostały ujęte z perspektywy najważniejszych kryteriów: względów strategicznych („Trasa Kolei Nadwiślańskiej przebiegała wzdłuż przypuszczalnej linii frontu” s. 148), czy zbliżenia stolicy Rosji z zachodnią częścią Europy. Sieć kolejowa została także wkomponowana w całość problemów społeczno – gospodarczych, przede wszystkim rozwój miast, co odzwierciedla tytuł rozdziału: „Znaczenie dróg i żeglugi wiślanej dla rozwoju życia społecznego – gospodarczego Mazowsza Płockiego (1866 - 1918)”. Autor wymienia projekty zrealizowane: Kolej Warszawsko-Bydgoską, Kolej Nadwiślańską, Kolej Warszawsko-Petersburską. W kontekście kolejnictwa Autor słusznie wskazuje awans takich miast, jak: Modlin, Nasielsk, Ciechanów i Mława, czy w oddaleniu węzły w Lapach, Malkini i Tuszczu albo mniejszych stacji w Szepietowie, Czyżewie, Łochowie, oczywiście największego węzła komunikacyjnego w Warszawie. Być może przydałaby się szersza refleksja na temat rozstawu szyn **1435 mm**, w wypadku Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i standardowej w Królestwie szerokotorowej tor (1524 mm). Autor wskazuje też na niezrealizowane projekty kolejowe, np. linię z Ciechocinka przez Lipno, Sierpc, Biezuń, Przasnysz i Łomżę do Białegostoku i tam łączącą się z linią Warszawsko – Petersburską. Do tej koncepcji wracano potem w okresie międzywojennym, nadzieję z nią wiązała też Ostrołęka licząca nawet na przeniesienie dworca do centrum miasta.

Rzeczowe są też informacje dotyczące budowy kolei wąskotorowych i ich wpływu na rozwój gospodarczy opisywanego terenu. Tu również problem komunikacji i transportu omówiony jest komplementarnie: tworzenie sieci dróg, ich wpływ na rozwój rolnictwa, przemysłu i rzemiosła, czterokrotna podwyżka cen za przejazdy pasażerskie i transport towarów, ale i sprawy drobniejsze, np. „rola dróżnika w naprawie bez żadnego dodatkowego wynagrodzenia z funduszu drogowego swoim rewirze” (s. 156). Rzeczową weryfikacją tekstu są echa prasowe.

Bardzo obrazowo została przedstawiona sytuacja z czasów I wojny światowej, wkroczenie wojsk niemieckich, przesiedlenia ludności, konkretne boje, np. o Przasnysz, czy walki na terenie powiatu płockiego oraz zniszczenia wojenne („w prawdziwie barbarzyński sposób”, „maksymalna eksploatacja Królestwa przez Niemców”), konkretnie ukazane represje wobec mieszkańców, w tym ograniczenia w ruchu osobowym i towarowym i inne obostrzenia, ale i korzystne warunki dla Żydów.

Z drugiej strony – co ważne z naukowego punktu widzenia - Autor przedstawił działania inwestycyjne Niemiec: przystąpienie do budowy pierwszego w historii Płocka stałego mostu stalowo-drewnianego oraz mostu w Wyszogrodzie, przygotowanie projektów regulacji Wisły, projekt budowy nowego portu w Płocku czy budowy kolei wąskotorowych, których jednym z celów była oczywiście eksploatacja, jak np. trakcja Toruń - Sierpc, następnie przedłużona do Nasielska. Oczekiwałbym odniesienia się do materiałów z konferencji „Koleje polowe na ziemiach polskich w okresie I wojny światowej. Funkcja, znaczenie i późniejsze wykorzystanie”, Piaseczno – Nieporęt – Sochaczew 2019.

Podobnie jak w poprzednich rozdziałach – także i w piątym - mocną stroną jest przedstawienie otoczenia prawnego z sukcesywnymi zmianami o charakterze ogólnopaństwowym, a potem w odniesieniu do drogownictwa, np. likwidacja Ministerstwa Robót Publicznych w Polsce w 1932 i przeniesienie spraw związanych z budownictwem dróg do powołanego po zamachu majowym Ministerstwa Komunikacji.

Również, wzorem poprzednich rozdziałów, poznajemy urzędy i instytucje odpowiedzialne za drogownictwo, począwszy od Ministerstwa Robót Publicznych i jego organów, po związki samorządowe. W oparciu o kolejne akty prawne zostały przedstawione zasady korzystania z dróg oraz ich sieci jako: wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

Czytelnie zostały nakreślone zasady finansowania w oparciu o stałą subwencję budżetową oraz nowy podatek nałożony na posiadaczy samochodów, a w konsekwencji ich negatywne reakcje, co zaskutkowało zmniejszeniem podatku w 1931 i w 1933 roku. Problem ten Autor słusznie powiązał z wielkim kryzysem ekonomicznym. Jednocześnie zobrazował praktycznie wysokość podatków, porównując ją do średniej pensji miesięcznej. Można przytoczyć inne urealnijające porównania z powołaniem się na Aleksandra Wasiutyńskiego: „Średnia szybkość przejazdu końmi pocztowymi wynosiła ok.7 km na godzinę, podczas gdy pociągi (...) jechały z szybkością ok.30 km na godzinę, szybkość zaś pociągów pośpiesznych i kurierskich na początku XX wieku wynosi ok.50-80 km na godzinę... (s. 152) , czy inne porównania dotyczące kosztów budowy różnych szlaków transportu lub uwarunkowań atmosferycznych. Takie porównania przedstawiają realne warunki życia oraz dają zwarty kompleksowy wizerunek transportu drogowego, kolejowego i wodnego ze wskazaniem wpływu, np. kolejowego na drogowy, w prawobrzeżnej i lewobrzeżnej części Mazowsza w połączeniu z jej uprzemysłowionymi ośrodkami. Porównania dotyczą też procesu rozwoju motoryzacji na ziemiach polskich i w zachodniej Europie tudzież w Stanach Zjednoczonych. Wspomniana komplementarność zjawisk i działań dotyczy całej pracy.

Wskazane zostały też osoby odpowiedzialne za ten dział gospodarki narodowej, w tej liczbie kolejni ministrowie, a dalej urzędnicy .

W rozdziale piątym omówiono także problemy związane z materiałami budowlanymi, zakładami, np. klinkierniami, prefabrykatami, np. krawężnikami, czy problemy z wykorzystaniem asfaltu. Te wątki cechuje fachowość oraz przedstawienie problemów technologicznych, materiałoznawczych w sposób przystępny dla każdego czytelnika, nawet bez przygotowania technicznego. Za przykład znakomitego przybliżenia trudnych dla humanisty praktyk niech posłuży cytat: „Aby przygotować drogi tłuczniowe do asfaltowania, trzeba było odpowiednio przygotować nawierzchnię. Jezdnię oczyszczano stalowymi szczotkami za pomocą sprężonego powietrza lub natrysku ciśnieniowego wodą, również wykorzystywano tę metodę” (s. 212 - 213).

W sposób zwarty - chronologicznie - został przedstawiony stan liczbowy samochodów, także w porównaniu z ich liczbą przypadającą na mieszkańca, a również pierwsi posiadacze aut. Urealnieniem tekstu byłoby podanie przybliżonej ceny auta, np. w porównaniu z ceną zboża czy konia. Aczkolwiek cytowany wniosek: „samochód będący dostępny tylko dla najbogatszych, powoli stawał nieodłącznym elementem życia codziennego mieszkańców Mazowsza Płockiego”, jest troszeczkę na wyrost. Natomiast bardzo dobrze z tekstem komponują się informacje o zapoczątkowaniu polskiej produkcji samochodowej przez Państwowe Centralne Warsztaty Samochodowe i inne firmy polskie i obce.

Problem infrastruktury motoryzacyjnej został również przedstawiony w kontekście społecznym i ogólnogospodarczym: powszechne w całej Europie początkowe irracjonalne lęki przed nowościami, ale i przed np. awariami i zagrożeniem. Czytamy też o początkach motoryzacji: pierwszych właścicielach aut już od 1921 roku, powołanej w 1920 r. w Płocku spółce pod nazwą „Transport Polski”, uruchomieniu pasażerskiej linii samochodowej, łączącej Płock z Warszawą, czy o taksówkach i autobusach rywalizujących z dorożkami. Jednocześnie dla równowagi Autor przedstawia zjawiska negatywne - niszczenie infrastruktury drogowej (s. 273), chociaż już na następnej stronie w podsumowaniu tabeli znajdujemy inną konstatację: „wielkość ruchu (...) nie powodowała nadmiernego niszczenia ich nawierzchni”. Całość przejrzysto obrazują dwie tabele: „Pomiary ruchu na drogach państwowych Mazowsza Płockiego - 1926 r.” i „Pomiary ruchu kołowego na drodze państwowej w Płocku (według stanu na lata 1926/1927)”, a w dalszej części następna - „Autobusy kursujące na terenie powiatu płockiego”.

Kompleksowo zostały przedstawione inne uwarunkowania dotyczące motoryzacji: dostosowanie dróg, stacje benzynowe i ich sieć oraz rola magistratu plockiego w tych procedurach. Źródłem informacji stała się prasa, wspomnienia, dotychczasowe opracowania. Analizy dotyczą nie tylko Płocka, ale i innych miast, np. Przasnysza, Ciechanowa, Chorzeł, Mławy, czy mniejszych miejscowości, jak Baranowo. Dokumentacyjną wartość mają nazwy spółek czy nazwiska właścicieli środków transportu lub organizatorów przejazdu. Całość została zaprezentowana w uwarunkowaniach prawnych i gospodarczych, w tym w obliczu wielkiego kryzysu gospodarczego.

W podobnej konwencji zostały przedstawione zagadnienia związane z budową mostów na Wiśle w Płocku i w Wyszogrodzie: zarządzenie ministra robót publicznych, powołanie Powiatowego Zarządu Drogowego w Płocku, cała sfera projektowania mostu i dróg dojazdowych, proces budowlany oraz ułożenie toru kolejowego, podsumowane uroczystym oddaniem mostu z udziałem ministra Komunikacji Juliusza Ulrycha, wiceministra Juliana Piaseckiego, wicemarszałka Senatu RP Stefana Dąbkowskiego, wojewody warszawskiego Jerzego Paciorkowskiego, biskupa Leona Wetmańskiego. Sprawę zamykają problemy po uroczystościach, w tym prace naprawcze!!!. W odniesieniu do mostu w Wyszogrodzie obok zarysowania problemów budowlanych Autor wskazał na atrakcyjność turystyczną mostu i nawiązał do - niedocenianych często w historiografii - walk o przeprawę w czasie wojny 1920 roku i znaczącej roli 5. Armii dowodzonej przez gen. Władysława Sikorskiego w zwycięstwie nad bolszewikami.

W zakończeniu dysertacji znajdujemy dojrzałe naukowo konstatacje, dotyczące stanu dróg w poszczególnych przestrzeniach czasowych i ich wpływu na rozwój gospodarczy oraz zmiany społeczne. Autor przypomniał najważniejsze akty prawne z rejestrem ich zmian oraz przemiany w drogownictwie wywołane powstaniem narodowymi, zniszczeniami wojennymi, odzyskaniem niepodległości tudzież postępowaniem technologicznym. Przypomniał działania na rzecz wytyczania nowych dróg bitych oraz poprawę stanu technicznego już istniejących, budowę mostów, wprowadzanie nowych technologii, wyszukiwania materiału budowlanego, jak również system finansowania.

Przytoczone zostały najważniejsze szlaki komunikacyjne ze wskazaniem ich kilometrażu, w tym drogi pocztowe, oraz problemy w pojawiającej się komunikacji samochodowej, autobusowej. Podsumowane zostały zagadnienia transportu rzeczno, wpływ kolejnictwa na rozwój miast i życie społeczne, w tym migrację i emigrację. Powtórzono nazwiska

najwyższych urzędników odpowiedzialnych za drogownictwo i ich starania o poprawę systemu drogownictwa. Niektóre są już znane w historiografii, inne wprowadzane, jak np. Franciszek Ksawery Christiani.

Czyli Autor kompleksowo podsumował i powiązał wpływ infrastruktury drogowej na rozwój transportu, handlu, produkcji przemysłowej i rolniej i przemian społecznych.

Zachęcałbym również do urealnienia niektórych kosztów, np. usługa „ekstrapoczty - 2 złp od konia za milę” (s. 63), czy „bilet z Płocka do Warszawy w I klasie kosztował 1 rubla, a w klasie II - 40 kopiejek”, (s. 145). Być może czytelnika interesowałaby relacja do zarobku czeladnika na godzinę czy ceny jajka. Może warto byłoby więcej napisać o zastępowaniu złotego rublem na mocy ukazu carskiego z 2 lutego 1841 roku. W tekście ten proceder nie jest wystarczająco zauważalny.

Zaciekawienie budzi rola kurii biskupiej, zwłaszcza w planowaniu infrastruktury drogowej, ze względu na liczne dobra na terenie Mazowsza (np. Pułtusk, Brok, Sieluń). Wątki dotyczące kurii pojawiają się, ale może w zbyt wąskim zakresie - „kuria biskupia nabyła auto dopiero w 1924” (s. 275).

Reasumując, pracę postrzegam jako oryginalną monografię naukową, z właściwym materiałem źródłowym i jego krytyczną analizą, bogatym zasobem wiedzy, konsekwentną narracją, trafnymi związkami przyczynowo – skutkowymi, właściwymi podsumowaniami. Jest przydatna do dalszych badań naukowych w wymiarze regionalnym, ale i ogólnopolskim. Służyć też będzie edukacji regionalnej.

Praca napisana jest poprawnym komunikatywnym językiem, czyta się ją z zaciekawieniem. Nie wnoszę uwag do przypisów. Drobne mankamenty w pisowni są nieliczne.

Moje uwagi dotyczą kwestii drugoplanowych, są sugestiami w sprawie uzupełnień, kierowanymi pod rozwagę Autora i nie pozostają w sprzeczności z całościową bardzo pozytywną oceną pracy.

W moim pełnym przekonaniu przedłożona do recenzji dysertacja stanowi dobrą podstawę do dalszego procedowania przewodu doktorskiego na warunkach określonych w stosownych przepisach. Wnoszę o dopuszczenie Pana mgr. Marcina Błaszczyka do dalszych etapów procedury prowadzącej do uzyskania stopnia doktora.

Janusz Gołota

