

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

Baza źródłowa

Praca ma charakter źródłowy. Marcin Błaszczyk w dużym stopniu oparł swe rozważania na dokumentach archiwalnych. Przeprowadził kwerendę zarówno w państwowych archiwach centralnych: AGAD i AAN, jak i terenowych, wśród nich szczególnie w Archiwum Państwowym w Płocku. Kwerendą zostały objęte również zbiory specjalne kilku bibliotek i muzeów. Autor korzystał w szerszym zakresie także ze źródeł drukowanych i opracowań źródłowych, ze wspomnień, również z prasy z okresu. Jeżeli miałbym jeszcze zaproponować dodatkowe możliwości pozyskania materiałów źródłowych (mających jednak raczej charakter uzupełniający) to wspomniałbym o czasopiśmie z okresu międzywojennego: „Drogowiec”, „Przegląd Komunikacyjny” i „Polska Gospodarcza”. Wśród archiwaliów można wskazać bogaty, przechowywany w AGAD, zespół Kancelaria Generał-Gubernatora Warszawskiego (dla okresu do 1915 r.) i Cesarsko-Niemieckie Generał-Gubernatorstwo w Warszawie (dla lat I wojny światowej). Marcin Błaszczyk wykorzystał przechowywany w AAN zespół Ministerstwo Komunikacji, można wspomnieć, że część dokumentacji międzywojennego Ministerstwa Komunikacji przechowywana jest w Centralnym Państwowym Archiwum Historycznym Ukrainy we Lwowie (z oczywistych względów od kilku lat trudno z nich korzystać, a dosłownie kilka dni temu rosyjski dron uderzył w budynek bezpośrednio sąsiadujący z Archiwum).

Literatura przedmiotu

Do wykorzystanej literatury przedmiotu nie mam zastrzeżeń. Rozważania zostały oparte zarówno na specjalistycznej literaturze współczesnej, jak i na licznych pozycjach wydanych w okresie, którego dotyczą rozważania. Można oczywiście jeszcze wskazać Autorowi jakieś dodatkowe pozycje, wśród nich np. wydaną w 1939 r. obszerną pracę Mieczysława Łopuszyńskiego *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce*.

Konstrukcja rozprawy

Praca składa się z pięciu rozdziałów. Wszystkie dodatkowo z kilku podrozdziałów. Poszczególne rozdziały są w miarę proporcjonalne objętościowo, wyjątek stanowi rozdział I (liczy 21 stron, pozostałe od 50 do 90 stron). Mniejsze rozmiary rozdziału I można uznać za dopuszczalne biorąc pod uwagę jego wstępny charakter (wprowadzający w rozważania zasadnicze). Zaproponowany podział materiału jest logiczny. Można mieć jedynie pewne wątpliwości co do podzielenia przez Autora okresu 1865 (1866) – 1915 (1918) na dwie części (rozdział III i IV), w każdej znajdują się oczywiście inne wątki tematyczne. Takiego zabiegu

nie zastosowano wobec dwóch pozostałych okresów omówionych w rozdziałach II i V. Wydaje się, że bardziej właściwe byłoby też ujednoczenie w tytułach rozdziałów III i IV lat omawianego okresu (początkowych i końcowych). W przypadku rozważań dotyczących okresu I wojny światowej być może uzasadnione byłoby umieszczenie ich zamiast w rozdziale IV, w rozdziale III – jako oddzielnego podrozdziału lub w ramach podrozdziałów już istniejących.

#### Wstęp pracy

We wstępie znalazły się te elementy, które są niezbędne w rozprawie doktorskiej. Może można było jeszcze zasygnalizować, jakie pytania badawcze Autor stawia sobie w pracy.

W miejscu, gdzie Autor pisze o literatury przedmiotu (s. 3), zabrakło mi szerszego odniesienia się do prac Krystyny Grochowskiej-Iwańskiej i Piotra Gryszpanowicza dotyczących drogownictwa w Płocku (i w regionie płockim). Szczególnie chodzi o dwie monografie ich autorstwa: *Dzieje drogownictwa w Płocku...* i *Administracja drogowa regionu płockiego...* (są dość obszerne: 350 i 280 stron). Potrzebne byłoby określenie ich charakteru (czy są to prace naukowe czy popularnonaukowe, w jakim zakresie zostały oparte na badaniach źródłowych) oraz zasygnalizowanie, w jakim stopniu w rozprawie korzystano z poczynionych przez wymienione osoby ustaleń. Tym bardziej, że na s. 12 Autor dodatkowo zapisał informację, że obie osoby uważa za „największych znawców dziejów płockiego drogownictwa”.

#### Rozdziały I-V

Nie mam żadnych zastrzeżeń do przyjętego w pracy zakresu terytorialnego. Autor odnosi się zresztą do tej kwestii we Wstępie, odwołuje się też do stanowiska na ten temat innych autorów. Podobnie nie można mieć wątpliwości co do przyjętego zakresu chronologicznego. Zarówno data początkowa, jak i końcowa rozważań, nie wzbudza wątpliwości. W tym miejscu trzeba dodatkowo zwrócić uwagę na duże znaczenie poznawcze takiej propozycji chronologicznej. W jednej pracy możemy prześledzić historię drogownictwa na wybranym terytorium na przestrzeni ponad stu lat. Co istotne był to okres, który przyniósł w badanym obszarze duże, a nieraz wręcz rewolucyjne zmiany. Taka rozpiętość chronologiczna oczywiście wymagała od Autora dużego wysiłku badawczego. Musiał zmierzyć się z pozyskaniem wiedzy zarówno na temat przemian, jakie następowały w otoczeniu społeczno-politycznym, jak i technologicznym. Przed Marcinem Błaszczkiem automatycznie w związku z tym pojawiły się oczywiście także wyzwania dotyczące poszukiwań źródłowych. Swoje ustalenia musiał opierać na dokumentach powstałych faktycznie w kilku oddzielnych okresach (podokresach) historycznych. Również innego rodzaju źródła mają w badanym latach swoją specyfikę i charakteryzują się dużą zmiennością. Wiązała się z tym też potrzeba częstego opierania się na materiałach rosyjskojęzycznych (chodzi nie tylko o archiwalia, ale także chociażby *Obzory* czy *Pamiętne książki*). Tak więc nawet jeżeli rozważania dotyczyłyby tylko XIX wieku, czy też tylko okresu międzywojennego, po odpowiednim rozbudowaniu, również z pewnością mogłyby stanowić podstawę rozprawy doktorskiej.

Pozytywnie oceniam fakt rozpoczęcia zasadniczych rozważań od przedstawienia informacji na temat wpływu środowiska geograficznego na rozwój sieci drogowej Mazowsza

Płockiego. Wbrew pozorom, takie elementy jak ukształtowanie terenu, rodzaje gleb, sieć wodna, zalesienie, warunki atmosferyczne nie są elementami, które w badaniach historycznych są mniej istotne. Tym bardziej biorąc pod uwagę specyfikę podjętego zagadnienia.

W wielu miejscach Autor nie ogranicza się tylko do informacji o badanym terenie, ale rozważania przedstawia na szerszym tle, w tym całego Królestwa Polskiego czy II Rzeczypospolitej. To niewątpliwie duży pozytywny rozprawy!<sup>1</sup> Zaletą pracy niewątpliwie jest także poszerzenie rozważań poza obszar drogownictwa. Autor zamieszcza informacje np. na temat żeglugi wiślanej. Jest to zrozumiałe biorąc pod uwagę znaczenie Wisły dla mieszkańców badanego regionu. W pracy mowa też o rozwoju na Mazowszu Płockim kolejnictwa. W tekście rozprawy znaleźć można informacje o pewnej specyfice badanego regionu<sup>2</sup>, chociaż jak pisze Autor infrastruktura drogowa Mazowsza Płockiego „wykazywała wiele zbieżności z rozwojem innych ziem polskich”. Można się z tym zgodzić, przy czym z drugiej strony dobrym rozwiązaniem byłoby (głównie w oparciu o literaturę przedmiotu) w jeszcze szerszym zakresie porównywanie Mazowsza Płockiego do innych regionów ziem polskich i wykazywanie w maksymalnym stopniu istniejących różnic<sup>3</sup>.

Autor „uatrakcyjnia” rozważania przytaczając cytaty ze źródeł, w tym prasy z okresu. Są one na ogół trafnie dobrane, zwykle czyta się je z zainteresowaniem. Tak jest chociażby z tymi zamieszczonymi w podrozdziale IV.4 (Poczta, komunikacja i transport w świetle opinii pasażerów i prasy regionalnej). Cytaty zwykle (jednak z wyjątkami) nie dominują w tekście. W przypadku niektórych można byłoby oczywiście pomyśleć o ich skróceniu – wybraniu fragmentów najbardziej istotnych, a omówieniu pozostałej ich treści (mowa tu głównie o różnego rodzaju przepisach, projektach i innych dokumentach dotyczących drogownictwa). W tym miejscu można się jeszcze odnieść do cytatu zawierającego „przepisy porządkowe względem dróg bitych” z 1822 r. (s. 45-47). Autor zdecydował się na jego umieszczenie w przypisie, prawdopodobnie sądząc, że jest zbyt obszerny, by trafić do tekstu zasadniczego. Ma on dużą wartość poznawczą i w tym wypadku nie byłoby przeszkód, by został tam jednak umieszczony (byłoby to zresztą bardziej korzystne ze względów wizualnych – przypis rozrósł się do gigantycznych rozmiarów).

Niektóre stwierdzenia Autora o charakterze ogólnym wymagają polemiki, tak jest chociażby z opinią o „wzroście nastrojów rewolucyjnych oraz próbie przejęcia władzy przez organizacje lewicowe, w tym komunistyczne” (w początkach II Rzeczypospolitej). To oczywiście opinia mocno przesadzona, tym bardziej w odniesieniu do regionu Mazowsza Płockiego.

Tematyka rozprawy jest dość specyficzna, powinna ona skłonić Autora do zamieszczenia przynajmniej kilkunastu map ilustrujących rozwój infrastruktury drogowej na Mazowszu Płockim (map historycznych lub wykonanych we własnym zakresie). Dla czytelnika ważne

---

<sup>1</sup> Tym bardziej, że dzięki temu praca nabiera charakteru szerszego niż tylko regionalny.

<sup>2</sup> W XIX w. związanej chociażby z ograniczeniami wynikającymi z obawy o podjęcie działań militarnych ze strony Niemiec.

<sup>3</sup> Np. dobrze byłoby poszerzyć i ukonkretnić takie fragmenty, jak ten zamieszczony w rozdziale II (s. 77): „...Wskazuje to na dość dobry poziom rozwoju infrastruktury drogowej w porównaniu z wieloma innymi regionami Królestwa Polskiego”. Chodzi o wprowadzanie do tekstu w jeszcze szerszej skali takich informacji jak np. te ze s. 80 i 111.

byłoby aby zamieścić także takie mapy, które ukazywałyby omawiany region w szerszym ujęciu terytorialnym. Mapy mogłyby się znaleźć w poszczególnych rozdziałach, albo też w aneksach. Może mniej istotne, ale jednak znacznie uatrakcyjnijające całość rozważań, byłoby także zamieszczenie w pracy ilustracji dotyczących omawianych zagadnień. Ich pozyskanie nie byłoby trudne szczególnie dla okresu począwszy od przełomu XIX i XX wieku. Chodzi o fotografie, także pocztówki, przedstawiające miasta i miasteczka regionu z widoczną infrastrukturą drogową, również chociażby fotografie mostów. Pisząc o mostach w Płocku i Wyszogrodzie w podrozdziale V.5 dobrze byłoby zobaczyć jak wyglądały. Czy nie udało się zdobyć takich ilustracji? W Narodowym Archiwum Cyfrowym znajduje się zeskanowane zdjęcie z 1939 r. ukazujące zniszczony most w Płocku (w zasobie NAC z pewnością można także odszukać liczne atrakcyjne zdjęcia, które nie są jeszcze zeskanowane). Pracę ewentualnie można było również uatrakcyjnić fotografiami przedstawiającymi historyczne maszyny oraz urządzenia drogowe. Łatwo je pozyskać z Internetu lub nawet we własnym zakresie sfotografować eksponaty znajdujące się w zbiorach Muzeum Drogownictwa w Szczucinie (tym bardziej, że Autor korzystał z maszynopisu pracy przechowywanej w tej placówce).

#### Zakończenie

Do zakończenia nie mam uwag. W skondensowanej postaci Autor podsumował rozważania zamieszczone w pracy. Przedstawił swoje główne ustalenia w postaci nawet nieco szerszej niż to spotykamy w innych rozprawach doktorskich. Uważam ten pomysł (szersze podsumowanie) za bardzo dobre rozwiązanie. W zakończeniu mogłoby się znaleźć odniesienie do pytań badawczych, jakie postawił przed sobą Autor (jednak, jak już wspomniałem wcześniej przy omawianiu zawartości wstępu, nie zostały one sformułowane – za ich symboliczną postać można ewentualnie uznać fragment, jaki znalazł się na końcu s. 5 i na początku s. 6).

#### Przypisy, bibliografia (sposób zapisu)

Nie mam większych zastrzeżeń do tych fragmentów pracy, zostały one przygotowane zgodnie z zasadami obowiązującymi przy pisaniu rozpraw doktorskich. Jeżeli zdarzają się usterki to jedynie drobne, np.:

- W Bibliografii zapis niektórych zespołów archiwalnych jest nieprecyzyjny (zwykle skrócony), np. w AAN zamiast Centralny Komitet Obywatelski Królestwa Polskiego powinno być: Centralny Komitet Obywatelski Królestwa Polskiego w Warszawie (pełny zapis jest istotny, gdyż istnieje też zespół CKO KP w Piotrogradzie, różni się on także datami zwykle podawanymi w nazwie zespołu); zamiast Rada Główna Opiekuńcza, powinno być: Rada Główna Opiekuńcza w Warszawie (w AAN przechowywane są jeszcze dwa inne zespoły mające w nazwie RGO); to samo dotyczy Prezydium Rady Ministrów czy Ministerstwa Komunikacji. Takie pełne nazwy użyte po raz pierwszy (potem skrót) oczywiście powinny znaleźć się także w przypisach.

- Przypis należy stawiać na końcu danego opisu, a nie przed nim (tak jak w przypadku przypisu 395).

- Numer przypisu powinien być umieszczony bezpośrednio po ostatnim wyrazie/liczbie (bez przerwy). Obecny zapis powoduje, że numer przypisu nieraz automatycznie przerzucany jest do kolejnego wersu (np. przypisy 12, 98, 194, 422, 424, 635, 896...).
- W przypisie 396 Autor podaje pełny zapis archiwum i zespołu oraz wprowadza ich skróty chociaż już wcześniej wielokrotnie powoływał się na te materiały.
- Przypis 834 powinien brzmieć: *Ibidem* (nie *Ibidem*, s. 7).
- Praca zawiera ponad 1000 przypisów, zwykle przy tak dużej ich liczbie stosuje się podział tekstu na sekcje (oddzielna numeracja przypisów w każdej sekcji). Takie rozwiązanie oczywiście nie jest obowiązkowe.
- W Bibliografii ze względu na dużą liczbę wymienionych pozycji podzieliłbym część: „Źródła drukowane, pamiętniki, wspomnienia”, na dwie oddzielne grupy. Zwykle zresztą, nawet przy mniejszej liczbie pozycji, źródła drukowane (i opracowania źródłowe), tak jak pamiętniki i wspomnienia traktuje się jako części oddzielne.
- W Bibliografii, po nagłówku „Prasa” można było zrobić przypis z informacją, że wymieniono tu wszystkie wykorzystane tytuły periodyków, natomiast w części „Opracowania” znalazły się dodatkowo zapisy szczegółowe informujące o niektórych (większych, ważniejszych?) wykorzystanych artykułach/tekstach zamieszczonych w prasie z badanego okresu.
- W Bibliografii zabrakło pracy Tadeusza Świeckiego i Franciszka Wybulta, *Mazowsze Płockie w czasie wojny światowej i powstania państwa polskiego*. Pozycję tę widzę w przypisach na s. 199.
- W Bibliografii tytuły książek i artykułów Autor zapisuje kursywą, nieraz brakuje jednak pod tym względem konsekwencji (liczne przykłady np. na s. 341).

#### Język pracy

Pod względem „jakości językowej” niektóre fragmenty pracy może wymagałyby jeszcze dopracowania, ale już obecna postać jest do zaakceptowania.

- Można byłoby wyeliminować zdarzające się powtórzenia wyrazów w zdaniach sąsiednich, a tym bardziej w tych samych (s. 5: ...niezmiernie ważne ze względu na ważne funkcje...)
  - Trzeba unikać sformułowań takich jak na s. 8: „Ostatni rozdział... podejmuje zagadnienie” (rozdział nie może podejmować zagadnienia, to autor w rozdziale może je podejmować).
  - Zamiast pisać (s. 6) „Moja rozprawa składa się z pięciu rozdziałów” lepiej napisać „Rozprawa składa się z pięciu rozdziałów” (wiadomo, że chodzi o Pana rozprawę); podobnie (s. 8) „Ostatni rozdział mojej pracy doktorskiej...” (słowo „mojej” nie jest potrzebne, podobnie dwukrotnie na s. 10: „mojej pracy”, „mojej wiedzy”).
  - Zamiast pisać (s. 7) „Wiele miejsca zajęła mi kwestia budowy...” można napisać „Obszernie potraktowałem kwestię...”. Zamiast (s. 9) „będę stosował”, lepiej „stosowałem”.
  - Zamiast „podczas kwerendy prowadzonej w Archiwum Państwowym w Warszawie i jego oddziałów”, powinno być „...i jego oddziałach”.
  - Dość niezręczne jest dwukrotnie użyte na s. 10 sformułowanie „setki akt miasta Płocka”.
- Wszystkie przykłady usterek, które podałem, pochodzą ze Wstępu.

#### Inne uwagi

Praca zawiera pewne uchybienia, ale generalnie nie wpływają one na ogólną dobrą opinię o rozprawie:

- Niektóre fragmenty tekstu wyznaczone przez wcięcia akapitowe składają się tylko z dwóch zdań, a nawet tylko z jednego zdania. Powinny one być nieco dłuższe. Krótkie fragmenty zbieżne tematycznie należy łączyć ze sobą lub rozbudowywać. Taki sposób pisania (duża liczba krótkich fragmentów) miejscami sprawia wrażenie pewnego rodzaju „wyliczanki”. Autor wprowadza jedna po drugiej dużą liczbę różnego rodzaju informacji bez łączenia ich w większe całości.
- Zdarzają się miejsca, w których Autor zapomina o wcięciu akapitowym, np. na s. 35-38, 69/70, 109, 110 nie ma ich w ogóle.
- Autor pisze w pierwszej osobie (używa formy gramatycznej „ja”), zdarzają się jednak wyjątki. Taka usterka pojawiła się chociażby we Wstępie na s. 12, zamiast „jej autor [autor rozprawy doktorskiej] najczęściej wykorzystywał”, powinno być „wykorzystywałem” lub „korzystałem”.
- Wprawdzie nie jest to błędem, ale we Wstępie omawiając literaturę przedmiotu raczej nie umieszcza się informacji na temat stopnia czy tytułu naukowego poszczególnych autorów, wystarczy imię i nazwisko.
- Nie ma potrzeby zostawiania wolnego miejsca na stronie, jeżeli nie mieści się na nim tabela. Należy rozpocząć pisanie z akapitem nowego fragmentu, natomiast tabelę umieścić u góry kolejnej strony. Wówczas jednak nie powinno się pisać (tak jak na s. 110): Ilość dróg bitych... przedstawia poniższa tabela, ale: Ilość dróg bitych... przedstawia tabela nr 5. Podobnie w przypadku informacji zamieszczonej po tabeli należy pisać: Jak wynika z tabeli nr 6, a nie: Jak wynika z powyższej tabeli (s. 125).
- Autor w całej pracy, w miejscu gdzie powinien być zastosowany znak półpauzy (ewentualnie pauzy), umieszcza dywiz (łącznik). To niestety dość typowa usterka w pracach doktorskich.
- Jeżeli na s. 3 pojawia się nazwisko prof. Melchiora Władysława Nestorowicza, to kilka wersów dalej można już zrezygnować z ponownego dwukrotnego pełnego zapisu dotyczącego tej osoby. Wystarczy napisać: prof. Nestorowicz.
- Pozycje wymienione na s. 11 – Dziennik Praw, Dziennik Ustaw i Dziennik Urzędowy powinny być zapisane bez wykorzystania cudzysłowu (w Bibliografii zapis poprawny).
- Minister spraw wewnętrznych, podobnie starosta powiatowy (s. 231) piszemy małą literą (wyjątkiem może być np. akt urzędowy), inaczej traktujemy sam urząd: Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Starostwo Powiatowe w....

### Podsumowanie

Rozprawa Marcina Błaszczyka stanowi oryginalne rozwiązanie podjętego zagadnienia naukowego. Autor posiada umiejętność poprawnego formułowania problemów i hipotez badawczych. Ustalenia zawarte w pracy niewątpliwie będą cenne dla innych badaczy zajmujących się historią drogownictwa na ziemiach polskich. Rozprawa ma też duże znaczenie dla mieszkańców Mazowsza Płockiego interesujących się dziejami swojego regionu. Doktorat niewątpliwie wprowadza do obiegu naukowego informacje nowe, dzięki ich szczegółowości można bardziej dogłębnie poznać proces zmian zachodzących w obszarze rozwoju

infrastruktury drogowej. Ustalenia zamieszczone w rozprawie pozwalają na wyciągnięcie szerszych wniosków dotyczących i innych regionów Królestwa Polskiego i II Rzeczypospolitej.

Przed Marcinem Błaszczkiem, czy też innymi badaczami dziejów Mazowsza Płockiego, po wyczerpującym przedstawieniu historii drogownictwa można postawić zadanie przygotowania opracowania dotyczącego całości tematyki szeroko rozumianego rozwoju komunikacji na tym terenie w XIX i XX, czy też tylko w XX wieku (albo w jeszcze węższym okresie chronologicznym – w II RP, w PRL). W przypadku innych regionów takie prace powstają, czego przykładem niech będzie przygotowana pod moim kierunkiem i obroniona w 2023 r. obszerna (ponad 1000 stron) praca doktorska Jarosława Iwoły, *Komunikacja w województwie kieleckim w latach 1918-1939*<sup>4</sup>.

#### Wniosek końcowy

Praca spełnia wymagania stawiane przez ustawę. Jak wykazano w recenzji, w rozprawie doktorant potwierdza posiadanie ogólnej wiedzy teoretycznej w dyscyplinie Historia, kandydat udowadnia także legitymowanie się umiejętnościami samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Problem badawczy podjęty i opracowany przez Autora można uznać za rozwiązanie oryginalne, uzyskane wyniki zostały oparte na badaniach własnych (głównie badaniach źródłowych). **Stwierdzam, że praca doktorska mgra inż. Marcina Błaszczyka, *Infrastruktura drogowa i jej rozwój na Mazowszu Płockim w okresie Królestwa Polskiego i II Rzeczypospolitej (1815-1939)* odpowiada wymaganiom stawianym rozprawom doktorskim (spełnia kryteria ustawowe) i daje podstawę do dopuszczenia jej Autora do dalszych etapów przewodu doktorskiego.**

M. Pniewiński

---

<sup>4</sup> W nawiązaniu do uwagi zamieszczonej wcześniej w recenzji, dotyczącej potrzeby umieszczenia w rozprawie zestawu map (także ewentualnie ilustracji) mogę wspomnieć, że w pracy Jarosława Iwoły znalazło się około 150 map (historycznych i wykonanych we własnym zakresie) także ponad 200 fotografii.