

dr hab. Grzegorz Zackiewicz, prof. UwB
Wydział Historii
Uniwersytet w Białymstoku

**Recenzja rozprawy doktorskiej magistra Rafała Patryka Czapli pt.
*Działalność Melchiora Władysława Nestorowicza i jego wpływ na rozwój systemu
drogowego II Rzeczypospolitej, Katowice 2025, ss. 485***

Przedstawiona do oceny praca zatytułowana *Działalność Melchiora Władysława Nestorowicza i jego wpływ na rozwój systemu drogowego II Rzeczypospolitej* została przygotowana pod kierunkiem dr hab. Lecha Krzyżanowskiego, prof. UŚ na seminarium doktorskim prowadzonym w Instytucie Historii Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach. Promotorką pomocniczą rozprawy była dr Marcela Gruszczyk.

W swojej dysertacji doktorskiej mgr Rafał Patryk Czapla postanowił przypomnieć postaci i dorobek Melchiora Władysława Nestorowicza, czy jak sam Autor – cokolwiek górnolotnie – określił to w streszczeniu „podjąć próbę przywrócenia należnego miejsca w historii” (s. 3) temu raczej zapomnianemu dziś specjalistom w dziedzinie budowy i utrzymania dróg, inżynierowi i uczonemu, urzędnikowi państwowemu i analitykowi.

Tytuł recenzowanej rozprawy nie wskazuje jednoznacznie, jakie są cezury chronologiczne pracy. Żyjący w latach 1880-1939 Nestorowicz swoją „działalność”, jeśli rozumieć przez to pracę zawodową, ale też dorobek w postaci artykułów w czasopiśmie fachowych, rozpoczął bowiem na wiele lat przed wybuchem I wojny światowej, a na pewno dużo wcześniej niż pojawiły się przesłanki wskazujące, że odrodzonym państwie polskiemu będzie można zacząć kształtować system drogowy. We *Wstępie* doktorant wyjaśnił, że celem monografii było ukazanie „złożonej sylwetki” Nestorowicza „w kontekście przemian społeczno-politycznych i gospodarczych od końca XIX wieku do dnia wybuchu drugiej wojny światowej” (s. 13). Takie ujęcie zagadnienia wydaje się przekonujące. Skoro jednak praca została pomyślana jako wykraczająca w sensie chronologicznym poza okres 1918-1939 – lepsze być może byłoby rozwiązanie, gdzie pierwszą część tytułu pracy tworzyłaby fraza „Melchior Władysław Nestorowicz (1880-1939)”, zaś w drugiej pojawiłyby się dookreślenia w rodzaju: „uczony”,

„urzędnik państwowy”, „współtwórca systemu drogowego II RP” itp. *Nota bene* okresowi do 1918 r. mgr Czapla poświęcił aż 112 stron.

Jakkolwiek sam doktorant takiego sformułowania nie użył, lektura *Wstępu* dysertacji doktorskiej mgr. Czapli skłania do wniosku, że praca została pomyślana jako biografia kontekstowa. Autor stwierdził bowiem, że jego zamiarem było „nie tylko odtworzyć fakty z życia i działalności Nestorowicza, lecz także wskazać na szersze znaczenie jego dorobku dla rozwoju polskiego drogownictwa, administracji drogowej oraz szkolnictwa akademickiego” (s.13). Biografię Nestorowicza mgr Czapla potraktował jako „punkt wyjścia do refleksji nad miejscem techniki, nauki i administracji w procesie modernizacji państwa” (s. 13).

Należy uznać takie podejście badawcze, rzutujące na koncepcję pracy za jak najbardziej uzasadnione. Wypada się zgodzić z doktorantem, że Nestorowicz to postać „szczególnie reprezentatywna” dla dziejów polskiej administracji technicznej w pierwszych dziesięcioleciach XX w., zwłaszcza zaś w latach II RP: „Jako inżynier, organizator i urzędnik państwowy należał on do pokolenia, które w latach odbudowy i konsolidacji II Rzeczypospolitej tworzyło zręby nowoczesnej administracji publicznej, kierując się zasadą służby państwu, racjonalizmu technicznego oraz jawności życia gospodarczego” (s. 12). Dorobek Nestorowicza rzeczywiście był wieloaspektowy, obejmował zarówno działalność koncepcyjną i organizacyjną w ramach struktur administracyjnej, jak też – w jakiejś części również przed 1918 r – analityczną i publicystyczną, a także naukową.

Przygotowując rozprawę doktorską zatytułowaną *Działalność Melchiora Władysława Nestorowicza i jego wpływ na rozwój systemu drogowego II Rzeczypospolitej*, mgr Czapla w niewielkim tylko stopniu mógł się posilkować literaturą przedmiotu, która jest tu nader skromna choć oczywiście należy wymienić m.in. publikacje Eugenii Brzosko czy Marka Mistewicza¹. Doktorant stanął więc przed wyzwaniem przeprowadzenia obliczonej na dużą skalę kwerendy źródłowej. Należy stwierdzić, że mgr Czapla wywiązał się z tego zadania w sposób, który zasługuje na pozytywną ocenę. Kwerenda archiwalna została przeprowadzona w kilkunastu placówkach, jak się wydaje wyłącznie w Polsce choć stwierdzenie Autora na s. 16 oraz zapis w bibliografii (s. 463) mogłyby sugerować, że w symbolicznym wymiarze także w archiwach zagranicą². Szczególne znaczenie dla ostatecznego kształtu pracy miało sięgnięcie do materiałów przechowywanych w Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Archiwum Państwowym w Lublinie oraz Centralnym Archiwum Wojskowym w Warszawie. W szerokim zakresie Autor wykorzystał parlamentaria, dzienniki urzędowe, zbiory dokumentów, sprawozdania, roczniki statystyczne,

¹ E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918-1939*, Szczecin 1982; M. Mistewicz, *Polska administracja drogowa i kongresy drogowe w latach 1918-1939*, Warszawa 2020.

² Archiwalia z Archiwum Państwowego Federacji Rosyjskiej (*Gosudarstwiennyj Archiw Rossijskoj Federacyi*) zostały przywołane tylko raz w przypisie 52 na s. 44.

informatory oraz inne źródła, w tym różnego rodzaju publikacje specjalistyczne z zakresu drogownictwa. Zwraca uwagę kwerenda prasowa. Doktorantowi udało się dotrzeć do wielu specjalistycznych periodyków, często trudno dostępnych i do tej pory eksplorowanych przez niewielką grupę badaczy. Dla przykładu można tu wskazać takie np. tytuły jak „Autobus”, „Gaz i Woda”, „Technika Drogowa” czy „Wołyńskie Wiadomości Techniczne”.

Recenzowana praca składa się ze wstępu, pięciu zasadniczych rozdziałów oraz zakończenia, zawiera oczywiście także bibliografię. Czytelnik znajdzie tu również wykaz skrótów oraz spisy: tabel, schematów organizacyjnych, map, wykresów i fotografii. Zwraca uwagę, że rozdział I (*Pochodzenie, młodość i wybór ścieżki zawodowej*), liczy tylko 32 strony i jest kilkakrotnie krótszy od każdego z pozostałych czterech.

Konstrukcja recenzowanej rozprawy doktorskiej budzi wątpliwości. Jak napisał sam Autor: „Dysertacja została opracowana w układzie chronologiczno-problemowym, obejmującym pięć rozdziałów” (s. 19). Tytuły pierwszych trzech rozdziałów wyraźnie wskazują na Nestorowicza jako głównego bohatera rozważań, ale także na to, że poszczególne rozdziały wyodrębniono uznając za kluczowe kryterium chronologiczne. Tego typu rozwiązanie trudno uznać za jedyne możliwe, ale bez wątpienia wydaje się ono uzasadnione i przekonujące. Zarazem zastanawia dlaczego w dalszej części pracy doktorant postanowił odejść od takiego schematu, proponując tym razem układ problemowy. Co prawda mgr Czapla napisał, że „ostatni rozdział poświęcony został w całości idei utworzenia Państwowego Funduszu Drogowego” (s. 21), ale po analizie zawartości tego rozdziału trudno się z takim stwierdzeniem zgodzić. Dość powiedzieć, że o samym Państwowym Funduszu Drogowym traktuje w całości zaledwie jeden z dziewięciu podrozdziałów, a wśród pozostałych ośmiu czytelnik znajdzie też takie jak np.: *Rozwój komunikacji autobusowej w II Rzeczypospolitej (1925-1932)*, *Likwidacja Ministerstwa Robót Publicznych* czy *Reorganizacja Ministerstwa Komunikacji*. Można się zastanawiać, dlaczego podrozdział 5.3 *Koncepcje finansowania budowy dróg kołowych* znalazł się w rozdziale V, nie zaś IV, skoro podrozdział 4.1 nosi tytuł *Koncepcja rozwoju dróg kołowych według Melchiora Nestorowicza*. Problemатyczne wydaje się zresztą samo wyodrębnienie rozdziału poświęconego PFD w sytuacji, gdy w poprzednim rozdziale ma być mowa o „rozwoju i instytucjonalizacji polskiego drogownictwa”.

Konsekwencje przyjętych przez Autora rozwiązań bodaj najwyraźniej widać, gdy spojrzeć na tytuły podrozdziałów 4.3 i 5.9. Trudno uznać za fortunne, że w rozdziale IV zatytułowanym *Rozwój i instytucjonalizacja polskiego drogownictwa* jeden z podrozdziałów (4.3) to *Kariera naukowa na Politechnice Warszawskiej*. Jeszcze bardziej niezręcznie wygląda to w przypadku rozdziału V (*Wprowadzenie ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym i jej konsekwencje*), gdzie ostatni podrozdział (5.9) zatytułowano *Okoliczności śmierci Melchiora Nestorowicza*.

Rozprawa doktorska mgr. Czapli jest pracą bardzo obszerną, zaś podczas jej lektury wielokrotnie przychodzi na myśl stwierdzenie, że zbyt obszerną. Dotyczy to zwłaszcza rozdziałów I oraz II, które zawierają wiele fragmentów luźno związanych z tematem lub też przesadnie rozbudowanych. Trudno się oprzeć wrażeniu, że ze wszech miar korzystne byłoby dokonanie daleko idących w skróty w dwóch pierwszych rozdziałach, a zapewne też połączenie tych fragmentów w jeden rozdział.

Czy rzeczywiście warto było szczegółowo charakteryzować postać Jeana Lapierre'a, a więc świadka na ślubie dziadka Nestorowicza (s. 25-26)? Jakie znaczenie dla tematu pracy mają drobiazgowo informacje na temat kariery wojskowej stryja matki Nestorowicza (s. 30-31)? Cemu służy szczegółowa charakterystyka Warszawskiego Instytutu Politechnicznego (s. 41-44)? Dziwi rozbudowany wątek dotyczący Zjednoczenia Studentów Politechniki Warszawskiego (s. 51-53) w sytuacji, gdy nie ma pewności, że Nestorowicz do Zjednoczenia należał. Z jakiego powodu Autor uznał za zasadne podawanie szczegółowych danych dotyczących odcinków dróg oddanych do użytku w Rosji na długo zanim Nestorowicz się urodził (s. 66-67)?

Przykłady można mnożyć. Podczas lektury pracy, nie tylko zresztą rozdziałów I oraz II mimowolnie nasuwa się myśl, że sama koncepcja rozprawy ulegała podczas jej przygotowywania istotnym korektom. Jak się wydaje, pewne fragmenty pracy zapewne miały odegrać w ramach całości większą rolę, niż to się finalnie okazało. Dotyczy to np. podrozdziałów 4.2.2. (*Śląska ustawa drogowa*) i 5.6 (*Śląski Fundusz Drogowy*). W taki sposób można też np. próbować wytłumaczyć powody dla których Autor wymienił na s. 253-254 kilkadziesiąt (!) nazwisk osób związanych w pierwszych latach powojennych z Politechniką Warszawską. Analogicznie można skomentować tabelę 13, która zawiera zestawienie liczby absolwentów Politechniki Warszawskiej w latach 1920/21-1937/38 (s. 262). Problematyczny wydaje się też podrozdział 5.3 (*Koncepcje finansowania budowy dróg kołowych*), 25-stronicowy, interesujący, ale sprawiający wrażenie odrębnego artykułu, który z niejasnych dla recenzenta powodów został umieszczony akurat w tym miejscu rozprawy. Zastanawia dlaczego rozdział III opatrzony został swego rodzaju podsumowaniem (3.5. *Bilans okresu odbudowy administracji drogowej*), inne – zwłaszcza IV oraz V – już nie.

Za najciekawsze i najbardziej wartościowe należy uznać obszerne fragmenty rozdziałów III-V. W rozdziale III mgr Czapla w interesujący sposób ukazał ewolucję „polskiej myśli drogowej u progu niepodległości” (s. 141-151). Cenne wydają się uwagi Autora dotyczące kształtowania się polskiej administracji drogowej począwszy od ostatnich miesięcy I wojny światowej po rok 1921. Omówione zostały tu podstawy organizacyjne administracji drogowej II RP (s. 151-183), ale też m.in. okoliczności uchwalenia i znaczenie dwóch kluczowych dla prawodawstwa drogowego ustaw: ustawy o budowie i utrzymaniu dróg kołowych oraz o

przepisach porządkowych na drogach publicznych (s. 184-202). Na konkretnych przykładach doktorant pokazał zarówno siłę dawnych zaborowych podziałów jak też nieoczywistość określonych rozwiązań w odradzającym się państwie polskim w sytuacji, gdy część uczestników dyskusji i decydentów skłaniała się ku rozwiązaniom centralizacyjnym, inni zaś uważali, że należy dążyć do decentralizacji zarządu drogami.

W rozdziale IV mgr Czapla przypomniał mało dziś znaną pracę Nestorowicza pt. *Sprawa drogowa w Polsce. Zagadnienia gospodarcze* (Warszawa [1923]), publikację, która jak słusznie zauważył doktorant zasługuje na miano „najważniejszego opracowania z zakresu drogownictwa w całym okresie międzywojennym” (s. 21). W tej części pracy na szczególną uwagę zasługuje też podrozdział 4.4, zatytułowany *Drogowy Instytut Badawczy* (s. 270-300). Losy tej placówki stanowić mogą ilustrację ponadczasowych problemów, z jakimi w polskich realiach muszą się mierzyć uczeni i modernizatorzy. „Ciemna, ciasna i wilgotna piwnica”, w której swoje prace prowadził Instytut wydaje się być smutnym symbolem chronicznego niedoinwestowania, ale czasem też braku zrozumienia znaczenia nauki w życiu społecznym i gospodarczym Polski (s. 289). W rozdziale IV rozprawy doktorskiej mgr Czapla w interesujący sposób ukazał też uczestnictwo Nestorowicza, a szerzej polskich specjalistów w międzynarodowej wymianie myśli i doświadczeń z zakresu drogownictwa.

Początkowe fragmenty rozdziału V dostarczają informacji, które zapewne trudno uznać za odkrywcze, jednakże są one cenne jako egzemplifikacja zapóźnień cywilizacyjnych odradzającego się państwa polskiego, w tym wypadku w sferze motoryzacji. Zwraca uwagę wniosek sformułowany przez Autora, że „motoryzacja, mimo relatywnie niewielkiego natężenia ruchu, miała jednak negatywny wpływ na stan nawierzchni dróg”. Jak zauważył mgr Czapla wynikało to z faktu, że „większość tras w Polsce przebiegała po drogach gruntowych o bardzo niskiej jakości technicznej”. W konsekwencji drogi „dostosowane do ruchu konnego” nie wytrzymywały obciążeń w przypadku ruchu samochodowego, nawet jeśli ten ostatni był relatywne niewielki (s. 338). Uderzająca, ale niespecjalnie zaskakująca jest podana przez Autora informacja, że „cykl życia samochodów” w II RP był w przybliżeniu o połowę krótszy niż we Francji czy innych krajach Europy Zachodniej (s. 339). Skalę problemów cywilizacyjnych z jakimi musiały się mierzyć w okresie Wielkiego Kryzysu władze państwa polskiego świetnie ilustruje z kolei tabela 28 zawierająca zestawienie statystyczne rozwoju motoryzacji w wybranych państwach w latach 1929-1936. Z danych tych jasno wynika, że w Polsce nastąpił regres na skalę, który musi robić wrażenie, nawet na tle sytuacji w takich krajach jak Portugalia czy Rumunia, nie mówiąc o Czechosłowacji, tym bardziej o którymkolwiek z krajów zachodnich. W świetle zaprezentowanych danych można stwierdzić, że w połowie lat trzydziestych XX wieku liczba samochodów w Polsce była pięciokrotnie mniejsza niż w Czechosłowacji, w

przypadku Szwecji było to jak 1:6, a w przypadku Belgii niemal 1:8 (s. 353). W innym miejscu mgr Czapla napisał: „Nastanie kryzysu gospodarczego wymusiło na władzy dokonanie cięć i przesunięć budżetowych, które, co oczywiste dotknęły również sferę drogową. W pierwszej kolejności przełożyło się to na ograniczenie robót inwestycyjnych, związanych z budową nowych dróg i mostów, ulepszeniem nawierzchni drogowych czy też na przebudowie mostów stałych. Nasilenie się skutków depresji gospodarczej wpłynęło także na ograniczenie nakładów na utrzymanie dróg istniejących, czego następstwem było nie tyle pogorszenie się stanu infrastruktury drogowej, co wręcz jej zupełne zdewastowanie” (s. 426).

Bardzo interesujący jest podrozdział 5.2 zatytułowany *Rozwój komunikacji autobusowej w II Rzeczypospolitej (1925-1932)* choć można tu zadać pytanie, dlaczego Autor nie podjął próby omówienia tego mało znanego zagadnienia dla całego okresu lat 1918-1939.

W rozdziale V doktorant szczegółowo omówił koncepcję i genezę powołania Państwowego Funduszu Drogowego. Przyjęcie ustawy z 1931 roku było niewątpliwie sukcesem Nestorowicza, zarazem bardzo szybko się okazało, że przyjęte rozwiązania okazały się trudne do wprowadzenia w życie i społecznie niepopularne (s. 376-426).

Przechodząc do wniosków o charakterze bardziej ogólnym należy stwierdzić, że mgr Czapla przedstawił – przede wszystkim w rozdziałach III-V – wieloaspektową, interesującą analizę aktywności zawodowej, naukowej i organizacyjnej Nestorowicza. Można się zgodzić z doktorantem, że osoba wieloletniego dyrektora Departamentu Dróg Kołowych w Ministerstwie Robót Publicznych stanowi „przykład niezwykle harmonijnego połączenia wiedzy inżynierskiej, umiejętności organizacyjnych oraz głębokiego poczucia służby publicznej, którego fundamentem była wiara w racjonalizm techniczny, ideę decentralizacji, jawność działania instytucji państwowych oraz etos odpowiedzialności za dobro wspólne” (s. 460). Słuszny jest też wniosek mgr. Czapli, że dorobek Nestorowicza „znacznie wykraczał poza sferę czysto techniczną”, a zasadniczą motywacją profesora Politechniki Warszawskiej było „przekonanie, że ujednolicenie systemu drogowego na terenie całego kraju stanowi warunek rozwoju gospodarczego państwa, warunkuje jego spójność, zdolność obronną oraz integrację społeczną” (s. 460). Lektura przedstawionego do recenzji opracowania przekonuje, że – jak stwierdził doktorant – Nestorowicz był „przedstawicielem pokolenia inżynierów, którzy łączyli biegłość techniczną z nowoczesnym rozumieniem roli państwa w gospodarce”, a „opracowane przez Nestorowicza koncepcje finansowania dróg, szkolenia kadr, standaryzacji rozwiązań technicznych oraz roli mechanizacji i fachowości w drogownictwie” na wiele lat „ukształtowały model funkcjonowania służby drogowej” (s. 461). Bez zastrzeżeń należy się zgodzić z oceną, że: „Wkład Nestorowicza w rozwój polskiego drogownictwa, choć przez dziesięciolecia niemal całkowicie zapomniany, zasługuje na trwałe miejsce w historii polskiej nauki, techniki i administracji publicznej” (s. 462).

Zastanawia i smuci fakt, że ani w rodzinnych Siedlcach, ani też w Warszawie, w której Nestorowicz spędził większą część swego życia, nie ma ulicy jego imienia (s. 459).

Oceniając recenzowaną dysertację doktorską, należy zauważyć, że pewne wątki zostały przez mgr. Czapłę potraktowane niezwykle pobieżnie lub wręcz pominięte. Tak np. w zasadzie nieobecna – wzmiankowana jedynie we fragmencie na temat ślubu (s. 74-75) – pozostaje na kartach opracowania żona Nestorowicza Wanda. Czytelnik nie dowie się w zasadzie nic na temat życia rodzinnego wieloletniego dyrektora Departamentu Dróg Kołowych w Ministerstwie Robót Publicznych, co dziwi tym bardziej, że kilkanaście stron rozdziału I doktorant poświęcił na wywody genealogiczne dotyczące losów rodów Nestorowiczów i Chłusowiczów w XVIII i XIX wieku (s. 24-35). Nie kwestionując oceny mgr. Czapli, że Nestorowicz był osobą, która konsekwentnie podkreślała „apolityczną rolę komunikacji drogowej w rozwoju państwa” (s. 461), wypada zwrócić uwagę na brak szerszego autorskiego komentarza do kwestii uwikłań politycznych, jakie niewątpliwie były udziałem tytułowego bohatera rozprawy. Zwłaszcza po 1926 roku musiało to mieć istotne znaczenie, a Nestorowicz niewątpliwie miał świadomość, że niezależnie od subiektywnej oceny jego projekty siłą rzeczy będą kojarzone z działaniami obozu pomajowego.

Recenzowana rozprawa doktorska została napisana dobrą polszczyzną, błędów stylistycznych lub gramatycznych jest bardzo niewiele, część z nich zresztą to zapewne efekt pomyłkowego pominięcia wyrazu lub fragmentu zdania, nie zaś świadomego wyboru Autora. Dla przykładu można tu przywołać zdanie: „Pomysł utworzenia polskiego funduszu drogowego spotkał się z ciepłym przyjęciem także podczas Drugiego Polskiego Kongresu Drogowego w Poznaniu, dzięki czemu zyskała szeroka popularność” (s. 377).

Lektura dysertacji doktorskiej mgr. Czapli skłania zarazem do wniosku, że niestety Autorowi zabrakło czasu na uważną korektę tekstu. Liczba innych drobnych usterek, które można zauważyć w pracy jest relatywnie duża, nawet biorąc pod uwagę skalę wyzwania (485 stron!). Nie sposób wyliczać w tym miejscu wszystkich błędów, zwłaszcza, że wiele z nich ma charakter powtarzalny i występuje w wielu różnych miejscach rozprawy. Oczywiście są to w ogromnej większości usterki drobne i nie mogą one w sposób istotny rzutować na ogólną ocenę dysertacji, trudno jednakże przejść nad nimi do porządku dziennego.

Zwraca uwagę brak konsekwencji w zapisach cytatów. Doktorant w niektórych przypadkach zastosował kursywę, w innych kursywę i cudzysłów (np. s. 35, 49, 94-95), co trudno uznać za poprawne. Niekonsekwentne i w wielu przypadkach błędne są zapisy nazw czasopism przywoływanych w tekście (np. s. 386, 399, 400).

Mgr Czapla wielokrotnie użył w swojej pracy małej litery tam, gdzie należało zapisać wyraz wielką literą. Dotyczy to takich przypadków jak np. Żydzi (s. 51), Centrolew (s. 381) czy

kilkakrotnie (sic!) Polska (s. 3, 15, 16, 58, 163, 188, 215). Zarazem wiele wyrazów zostało zapisanych wielką literą, tam gdzie należałoby się spodziewać zapisu małą literą. Dotyczy to m.in. takich sformułowań jak: Rząd (np. s. 197, 202, 232), Wojewoda (np. s. 240, 248), Województwo (np. s. 223, 232, 240, 241, 244, 246) czy Zamach Majowy (s. 257). Być może – jak w tym ostatnim przypadku – był to świadomy zabieg doktoranta, co jednak nie zostało w żaden sposób wyjaśnione.

Z recenzenckiego obowiązku należy wskazać inne jeszcze przykłady:

- powtórzone zdanie na s. 33/34: „Na podstawie ksiąg [...] w Kotuniu”;
- s. 46: „zdublowany” przypis „5455”;
- s. 107, niepoprawny zapis: *1er COngres Internationa de la Route*;
- s. 108, błędna fraza: „zauważalna zauważyć”;
- s. 119 (przypis 153), powtórzone w bibliografii na s. 479: autor artykułu to nie „Zgóranik”, jak wskazano, ale nieżyjący już znany historyk Marian Zgórniak;
- fragment na s. 122/123 z powtórzonym wywoływaniem orderu św. Stanisława;
- s. 125: trudno mówić o „wydarzeniach rewolucyjnych w Petersburgu”, gdy ówczesna nazwa miasta to Piotrogród;
- s. 125: razi fraza o „następstwach Rewolucji Październikowej” zwłaszcza, że w istocie mowa tu o przewrocie bolszewickim;
- s. 129: fraza „Stanowski polskie” zamiast „Stanowisko polskie”;
- s. 147 (przedostatnie zdanie): „Inż. Sznuć podkreślał, iż sprawą kluczową przy tworzeniu struktur administracji drogowej jest wypracowanie takiego, aby do każdej kategorii [...] przełożony”;
- s. 154: literówka w nazwie Ministerstwa Robót Publicznych; wyraz „robot” zamiast „robót” także m.in. na s. 74, 141 (przypis 191), 148, 155 (przypis 207), 245;
- s. 161: „zdublowany przypis”: „218219”
- s. 174: tu zapisy takie jak pow. Opatowski i pow. Częstochowski;
- s. 184/185: jeśli przywołana dotycząca żeglugi rzecznej istotnie miała miejsce w maju 1922 r. to nie było to „wcześniej” niż w maju 1920 r.;
- s. 194-195: błędne zapisy nazwy miejscowości w Wykazie 1: nie „Kleszcze” tylko „Kleszczce”, nie „Hełm” tylko „Chełm”, nie „Szełków” tylko „Szelków”;
- s. 203: most na Narwi był w „Różanie”, nie w „Różanach”;
- s. 239: „powiatom”, nie „powiadom”; „koszt państwa”, nie „kosz państwa”;
- s. 248: „Sejmuj” zamiast „Sejmu”;
- s. 270: błędny zapis „Wiadomości drogowe” zamiast „Wiadomości Drogowe”, analogicznie też np. na s. 273 (przypis 393) i 280 (przypis 404);
- s. 389: sformułowanie „obie strony sceny politycznej” wydaje się zbyt daleko idącym uproszczeniem;
- s. 390: z pewnością niepoprawny zapis „zgodnie z 7 ustawy o P.D.F.”;

- s. 390: problematyczny zapis „Stronnictwo Narodowe, dalej: SN” w sytuacji, gdy nazwa Stronnictwo Narodowe została użyta kilkakrotnie już wcześniej (s. 389-390);
- s. 400: fraza „W związku powstałym z impasem [...] podatku”;
- s. 426: zapis „niezruszona” zamiast „niewzruszona”;
- s. 470: trudno uznać takie pisma jak tygodniki „Polska Gospodarcza” czy „Światowid” za przykłady „prasy codziennej”.

Reasumując, należy stwierdzić, że recenzowana rozprawa doktorska pt. *Działalność Melchiora Władysława Nestorowicza i jego wpływ na rozwój systemu drogowego II Rzeczypospolitej* nie jest pozbawiona mankamentów, a niektóre z nich (zwłaszcza konstrukcja pracy) wydają się dość poważne. Zarazem treść dysertacji bezsprzecznie wskazuje, że jej Autor wykazał się dużą wiedzą szczegółową w obrębie realizowanego tematu. Trudno mieć wątpliwości, że mgr Czapla wykonał bardzo rzetelną pracę, zwłaszcza na etapie kwerendy, a zdecydowaną większość kluczowych wniosków zawartych w dysertacji doktorskiej przekonująco uzasadnił i udokumentował. Obszerne fragmenty rozprawy, przede wszystkim te znajdujące się w rozdziałach III-V należy uznać za wartościowe naukowo, pozwalające poszerzyć wiedzę na temat wielu szczegółowych aspektów z dziejów polskiego drogownictwa pierwszej połowy XX wieku, a w do pewnego stopnia także z historii administracji technicznej i szkolnictwa wyższego w II RP. Warto namawiać Autora by rozważył – po przeredagowaniu tekstu i po dokonaniu niezbędnych poprawek, przede wszystkim skróceniu początkowych partii tekstu – wydanie rozprawy drukiem.

Niezależnie od wszelkich uwag krytycznych zawartych w niniejszej recenzji nie mam zatem wątpliwości, że rozprawa zatytułowana *Działalność Melchiora Władysława Nestorowicza i jego wpływ na rozwój systemu drogowego II Rzeczypospolitej* jest pracą wartościową i stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, potwierdza ogólną wiedzę doktoranta w dyscyplinie historia, dowodzi też umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej przez mgr. Czapłę.

W mojej ocenie recenzowana dysertacja spełnia wymogi, określone w art. 187 p.1-2 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce z dnia 20 lipca 2018 roku (Dz.U. 2018 poz. 1668, z późn. zm.). W związku z powyższym wnoszę o dopuszczenie magistra Rafała Patryka Czapli do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

dr hab. Grzegorz Zackiewicz, prof. UwB

