

Prof. dr hab. Piotr Cichoracki
Instytut Historyczny
Uniwersytet Wrocławski

Wrocław 21 II 2026

Recenzja rozprawy doktorskiej

Rafał P. Czapla, *Działalność Melchiora Władysława Nestorowicza i jego wpływ na rozwój systemu drogowego II Rzeczypospolitej*

Przedmiotem recenzji jest opracowanie będące ujęciem historii aktywności zawodowej inżyniera Melchiora W. Wańkowicza w kontekście funkcjonowania systemu drogowego w Polsce okresu międzywojennego. Zaprezentowane zostaną tu kolejno: krótki opis układu pracy, atuty opracowania, polemiczne spostrzeżenia o charakterze problemowym, uwagi szczegółowe, wreszcie konkluzja.

Układ pracy

Zasadnicza część pracy składa się z pięciu rozdziałów, podzielonych na podrozdziały pierwszego, a niekiedy drugiego i trzeciego stopnia. Układ dysertacji wymyka się klasycznym klasyfikacjom operującym dwoma kategoriami: „chronologiczny” i „problemowy”. Przyjęte rozwiązanie określiłbym jako mieszane, gdzie determinantą w skali makro jest podział chronologiczny, ale w praktyce Autor konstruując narrację zdecydowanie częściej kieruje się kluczem doboru konkretnych zagadnień. Pierwsze trzy rozdziały zostały formalnie związane z kolejnymi etapami życia Nestorowicza (pochodzenie i młodość, służba w administracji rosyjskiej, pierwszy okres pracy na rzecz państwa polskiego [lata 1918-1922]), dwa kolejne zatytułowano: „Rozwój i instytucjonalizacja polskiego drogownictwa” oraz „Wprowadzenie ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym i jej konsekwencje”.

Konstrukcja odwołań jest prawidłowa, pozwala czytelnikowi formalnie ocenić podstawę źródłową formułowanych twierdzeń. Kwerenda archiwalna przyniosła efekt w postaci wykorzystania zasobów 15 instytucji (w tym jednej zagranicznej). Wykorzystano wszystkie najważniejsze kategorie źródeł do historii końca XIX i I połowy XX wieku.

Atuty dysertacji

Podjęcie tematu drogownictwa w II Rzeczypospolitej zdecydowanie uważam za uzasadnione poznawczo. Autor trafnie zlokalizował „lukę badawczą” [s. 14-16]. Zgadzam się

z stwierdzeniem, że obszar Jego zainteresowań był dotychczas badany w sposób niedostateczny, ewentualnie – dodam od siebie – wyniki podobnych badań nie są wystarczająco upowszechnione.

Podjęcie prac nad biografią M. Nestorowicza było wyzwaniem o tyle poważniejszym, że w wypadku tej gałęzi międzywojennej infrastruktury, jaką było drogownictwo, potencjalny badacz musi się mierzyć z fatalnymi konsekwencjami skali wojennych zniszczeń bazy źródłowej. W pierwszym rzędzie dotyczy to spuścizny aktowej pozostałej po resortach, w których kompetencji drogownictwo się znajdowało: Ministerstwie Robót Publicznych, a następnie Ministerstwie Komunikacji. W wypadku pierwszego piętnastolecia Polski niepodległej, kiedy aktywny urzędniczo był bohater pracy, m.in. stojący na czele Departamentu Drogowego MRP, sytuacja jest wyjątkowo zła. Zespół archiwalny przechowywany w AAN, nominalnie związany z tymże ministerstwem, liczy około 30 jednostek. Zasadnie więc Autor uznał, że należy szukać choćby niedoskonałego ekwiwalentu w zasobach archiwów o zasięgu regionalnym. Wspomniałem wyżej, że ostatecznie w pracy wykorzystane zostały archiwalia przechowywane w piętnastu instytucjach, przy czym tu dodatkowo zaznaczę, że część z nich dotyczy bezpośrednio Nestorowicza i jego rodziny, bez związku z działalnością zawodową. Niedobory archiwaliów zostały w jakiejś mierze wyrównane efektywnie przeprowadzoną kwerendą prasową, jaka objęła przede wszystkim prasę fachową, jak i punktowo ogólnoinformacyjną. W pierwszym wypadku jest to o tyle ważne, że Nestorowicz był aktywny na niwie fachowej twórczości pisarskiej, a także publicystyki branżowej.

Praca mgra R. Czapli jest interesującym spojrzeniem na mniej oczywiste aspekty wydarzeń, czy niekiedy szerzej – zjawisk z historii II Rzeczypospolitej. Wymieniłbym tu przykładowo: wykraczające poza konwencjonalne podejścia spojrzenie na konsekwencje podziału zaborczego, ujęcie zagadnienia zapóźnienia infrastrukturalnego [np. jakość przepraw drogowych], skalę wyzwań stwarzanych koniecznością prowadzenia prac modernizacyjnych, spośród których różnych koncepcji należało dokonać wyboru, czy dynamikę rozwoju komunikacji autobusowej [i w ogóle motoryzacji], wstrząśniętej załamaniem jakie przyniósł Wielki Kryzys. Co wydaje mi się istotne, prowadzone przez mgr. R. Czapłę badania pogłębiają orientację na temat uwarunkowań codziennego funkcjonowania społeczeństwa II RP. Ustalenia Autora, dokonane w oparciu o zestawienie wartości bezwzględnych, uświadamiają także z jakimi bólaczkami borykać musiała się II Rzeczpospolita w obliczu deficytu wykwalifikowanych kadr technicznych.

Kilkunastoletnia aktywność Nestorowicza w administracji centralnej II Rzeczypospolitej dała okazję do naświetlenia mechanizmów jej funkcjonowania w obszarach,

na które, w moim odczuciu, historycy nie zwracali dotąd zbytnej uwagi. Nie jest mi znana np. próba monograficznego ujęcia dziejów MRP czy Ministerstwa Komunikacji. Zdając sobie sprawę z kłopotów materiałowych, jeśli chodzi o odtworzenie działalności tych resortów, uważam za korzystny fakt podjęcia próby wyświetlenia aktywności jednego z bardzo ważnych urzędników odpowiedzialnych za infrastrukturę komunikacyjną. Praca ma wartość nie tylko jako uzupełnienie wiedzy nt. funkcjonowania administracji państwowej, ale także samorządu. Ciekawe jest spojrzenie na Nestorowicza – jako zwolennika pewnej wizji działania administracji obu pionów i zasad ich wzajemnego współistnienia. Można założyć, że nie był odosobniony w swych poglądach, które po lekturze [np. s. 189 i nast.] określiłbym jako raczej centralistyczne. Biorąc pod uwagę znacznie bohatera opracowania, ustalenia Autora dają w mojej ocenie nowy materiał dla refleksji nad zagadnieniem ówczesnej rywalizacji zwolenników poszczególnych koncepcji ustrojowych.

Praca mgr. R. Czapli stanowi wreszcie interesujący przyczynek do dziejów myśli technicznej, instytucji powołanych do jej rozwoju, a także do portretu zbiorowego polskiego środowiska inżynierskiego. Wskazuje ona także zupełnie elementarne ograniczenia, także w sferze życia codziennego, utrudniające prace placówek i personelu. W tym kontekście obsadzenie Nestorowicza w roli głównego punktu odniesienia daje możliwość przyjrzenia się nietuzinkowej jednostce o wykształceniu technicznym, zaangażowanej w różne formy aktywności pracy państwowej i społecznej, zawsze jednak mocno związanej ze sferą zawodową.

Kwestie dyskusyjne

W tej części recenzji skoncentruję się na dwóch zagadnieniach. Pierwsze związane jest z koncepcją rozprawy, drugie odnosi się do zawartości dysertacji w kontekście możliwego poszerzenia bazy źródłowej.

Głównym źródłem uwag pod adresem dysertacji jest przede wszystkim jej przesadnie duża objętość, nieadekwatna do tematyki zakreślonej tytułem. Zaznaczam, że rozróżniam tu dwie części maszynopisu, dla których wewnętrzną cezurę stanowi rok 1918, kiedy to Nestorowicz opuścił służbę rosyjską [r. I-II; r. III-V]. W trakcie lektury kolejnych partii tekstu zacząłem zadawać sobie pytanie, czy Autor jednak nie przeszacował możliwości jaką daje zebrany Przezzeń materiał źródłowy w kontekście takiego, a nie innego ujęcia tematu dysertacji. Zdaję sobie sprawę z tego, że istnieje szczególny gatunek twórczości historiograficznej określany jako „biografia kontekstowa”. Bohater takiego ujęcia mocno zauważalnie dzieli w podobnym opracowaniu miejsce z opisem tła własnej aktywności, choćby było ono z nią

związane pośrednio. W tym wypadku przyjmuję, zwłaszcza ze względu na strukturę bazy źródłowej, że przyjęcie podobnej formuły było uzasadnione. Uważam jednocześnie, że proporcja między fragmentami związanymi z aktywnością Nestorowicza, a częściami kreślącymi jej kontekst, jest dla drugiej kategorii zbyt korzystna. Podkreślę, że biorąc pod uwagę tytuł dysertacji, jej środek ciężkości położony jest na aktywność Nestorowicza w kontekście istnienia II Rzeczypospolitej. W tej sytuacji, gdy najwyraźniej Autor dysponował niewielką ilością materiału dotyczącego bezpośrednio osoby i „działalności” Nestorowicza w czasie istnienia Imperium Rosyjskiego, za dyskusyjne rozwiązanie uważam poświęcenie okresowi ówczesnej aktywności bohatera pracy aż ¼ objętości całej dysertacji.

Sygnalizowany problem pojawia się już w rozdziale pierwszym, dotyczącym pochodzenia i edukacji Nestorowicza. Tu jako przykłady przeciążenia tekstu nazbyt rozbudowanymi fragmentami lub zbędnymi szczegółami podać można obszerny biogram świadka na ślubie dziadka bohatera pracy [s. 25-26], opis genezy uruchomienia w Warszawie szkoły typu politechnicznego [s. 41-44], rozważania o alternatywnych możliwościach kształcenia technicznego, jakie stały przez mieszkańcami Imperium Rosyjskiego [s. 55-56]. W kolejnej części zdarzają się podobne sytuacje, np. opis składu rosyjskiej delegacji na I Międzynarodowy Kongres Drogowy w Paryżu, w którym Nestorowicz udziału nie brał [s. 109].

Autor podejmuje próby formułowania propozycji interpretacyjnych odnośnie fragmentów biografii Nestorowicza. Samo w sobie uważam to za atut, jest on jednak osłabiany rozbudowywaniem partii „kontekstowych” odnośnie możliwych, ale jednak nieudowodnionych faktów. Zgodzę się, że Nestorowicz mógł należeć do „Zjednoczenia Studentów Politechniki Warszawskiej”, ale mam wątpliwości, czy powinno się to obudowywać szerokim omówieniem finansowych aspektów funkcjonowania słuchaczy warszawskiej, technicznej szkoły wyższej [s. 53]. Autor obszernie odtwarza publikowane teksty Nestorowicza. Wydaje się jednak, że nieco więcej uwagi należało poświęcić w takich miejscach bohaterowi rozprawy poprzez koncentrowanie się na wyeksponowaniu jego poglądów na dane kwestie [np. s. 95 i nast.]. Fragment o sytuacji na rosyjskim Froncie Rumuńskim (niczego nie dowiadujemy się o działalności tamże Nestorowicza, pojawia się dopiero w kontekście sytuacji na Białorusi, a więc w strefie Frontu Zachodniego), prócz tego, że w takiej skali zbędny [s. 124-125], oparty został zasadniczo na wspomnieniach późniejszego sowieckiego marszałka A. Wasilewskiego. Taka wybiórczość podstawy czyni przyjęte rozwiązanie tym bardziej wątpliwym. Z kolei w rozdziale o służbie w I Korpusie [s. 125-136], jeśli pominąć akapit konkluzji, nazwisko Nestorowicza pojawia się chyba tylko raz [s. 131].

Część poświęcona okresowi, kiedy Nestorowicz znalazł się w polskiej służbie, a więc na krótko przed odzyskaniem niepodległości, pod względem zbalansowania wymienionych wyżej dwóch osi narracji budzi mniej uwag. Bywa, że nawet jeśli „kontekst” przesuwają postać Nestorowicza w cień, miewa to uzasadnienie w konstrukcji tytułu całej dysertacji, bowiem „system drogowy II Rzeczypospolitej” stanowi kluczowy punkt odniesienia do prezentacji aktywności szefa Departamentu Drogowego MRP. Tak dzieje się np. w r. 3.4 „Prawodawstwo drogowe”, zasadnie szczegółowo ujętego, skoro założenia tychże regulacji były opracowywane przez Nestorowicza. Zdarza się, że trudno odnaleźć związek Nestorowicza z danym zagadnieniem [podr. 4.2.2 „Śląska ustawa drogowa”, podr. 4.5.4.3 „III Polski Kongres Drogowy w Warszawie (1934)”, czy pomysł podr. 5.3 „Koncepcje finansowania dróg kołowych w Polsce” w zbyt dużej mierze poświęconego rozwiązaniom pozapolskim], tym niemniej Autor bez wątplenia trzyma się w takich wypadkach zagadnień ujętych w tytule rozprawy, a więc drogownictwa okresu II RP. Podkreślę że niektóre fragmenty tej kategorii znajdujące się w obrębie rozdziałów III-V uważam za bardzo udane. Np. rozdział poświęcony Drogowemu Instytutowi Badawczemu, czy Państwowemu Funduszowi Drogowemu są nie tylko dobre same w sobie, ale stanowią punkt wyjścia do szerszego, monograficznego ujęcia dziejów tych przedsięwzięć.

Kwestia druga, na którą chciałbym zwrócić uwagę dotyczy ewentualnego poszerzenia katalogu wątków dysertacji mgr R. Czapli. Jak mi się wydaje, przynajmniej teoretycznie takie możliwości istnieją.

Moim zdaniem warty większej uwagi jest problem recepcji działań bohatera dysertacji. Myślę tu zarówno o poczynaniach Nestorowicza jako urzędnika państwowego, jak i publicysty branżowego. Sądząc z pobieżnego przeglądu zdigitalizowanego zasobu Biblioteki Narodowej szef Departamentu Drogowego Ministerstwa Robót Publicznych był konfrontowany nie tylko z zagadnieniami natury ściśle technicznej, ale także z problematyką innego rodzaju bolączek personelu drogowego. Takie informacje zawiera na pewno organ drogowców zrzeszonych w Chrześcijańskim Zjednoczeniu Zawodowym - „Pracownik Drogowy”. W prasie, także codziennej, niejednokrotnie komentowano jego wypowiedzi i publikacje. Bogactwo twórczości fachowej Nestorowicza skłania także do sformułowania pytania, czy wśród kolegów z branży miał polemistów. Ostatnia kwestia pozostaje otwarta, być może takich nie było, bądź nie sposób uchwycić ich stanowiska. Lektura pozostawia też wrażenie, że sama analiza pism Nestorowicza powinna w większym stopniu koncentrować się na charakteryzowaniu jego stanowiska w danej sprawie, w mniejszym zaś na odtwarzaniu zawartości jego prac. Uważam, że właściwe rozwiązania zostały przyjęte we fragmentach podr. 5.3, gdzie Autor eksponuje poglądy swojego

bohatera [s. 361-364]. Zakładam więc, że takie możliwości istniały także przy charakteryzowaniu innych składowych twórczości Nestorowicza.

Jeśli chodzi o karierę urzędniczą, wart uwagi byłby może zespół Zofii i Jędrzeja Moraczewskich w AAN. Moraczewski dość długo kierował resortem robót publicznych właśnie w okresie aktywności tam Nestorowicza, a sądząc z inwentarza udostępnionego za pośrednictwem portalu „szukajwarchiwach” są tam jednostki archiwalne związane z ministerstwem. Zwróciły moją uwagę te fragmenty dysertacji, w których Autor sygnalizuje problem relacji administracji drogowej z władzami wojskowymi [s. 286, 298, 423]. Sam Nestorowicz dał w swojej twórczości wyraz zainteresowaniu tymże zagadnieniem. Zastanawia mnie, na ile wskazana w tym kontekście byłaby kwerenda w zasobach Centralnego Archiwum Wojskowego, wchodzącego obecnie w skład Wojskowego Biura Historycznego. Ministerstwo Spraw Wojskowych musiało być bardzo zainteresowane stanem dróg w kraju. Rodzi się więc pytanie, czy wobec faktycznego unicestwienia zasobu archiwalnego centrali Ministerstwa Robót Publicznych akta MSWojsk nie stanowiłyby tu jakiejś pomocy w odtwarzaniu choćby fragmentów działalności Nestorowicza, urzędnika kluczowego w państwowym aparacie odpowiedzialnym za stan drogowych szlaków komunikacyjnych. Autor dysertacji wspomina w współpracy z Biurem Badań Technicznych Broni Pancernych [s. 298]. Instytucja ta ma swój zespół w CAW-WBH.

Nie przesądzam, że sformułowane tu postulaty byłyby do zrealizowania w tym sensie, że w każdym wypadku przyniosłyby efekt w postaci istotnego wzbogacenia warstwy informacyjnej związanej z aktywnością Nestorowicza. W sytuacji ewentualnego niepowodzenia poszukiwań na tych kierunkach, można byłoby podjęcie takiego wysiłku zasygnalizować. Być może jednak sugerowane poczynania uwieńczone byłyby choćby częściowym powodzeniem, co pozwoliłoby nieco zneutralizować wrażenie zauważalnej przewagi „kontekstu” nad rozważaniami dotyczącymi samego Nestorowicza i jego działalności.

Uwagi szczegółowe

W trakcie lektury odnalazłem jedynie minimalną ilość potknięć rzeczowych. Ponieważ z tego względu trudno je klasyfikować pod kątem problemowym, wymienię je w porządku następowania po sobie:

- s. 19 – Nestorowicz nie „kierował” gubernią kaliską;
- s. 72 – doszło do kilku błędnych określeń położenia poszczególnych guberni Królestwa Polskiego: kaliska nie była „najbardziej wysunięta na północny-wschód”, ani nie

znajdowała się „w pasie wschodnim”; siedlecka nie była „wysuniętą najbardziej na południe”, ani nie „graniczyła z Galicją;

- s. 85 – w okresie istnienia w Rosji ogólnopaństwowych ciał przedstawicielskich nie toczono „batalii sejmowych”, a ewentualnie „parlamentarne”;

- s. 124 – błędnie zapisano nazwisko generała D.G. Szerbaczowa [tu „Szczerbanow”]

- s. 180 – „wybuch wojny polsko-bolszewickiej” został zlokalizowany chronologicznie po rozwinięciu działalności Zarządu Cywilnego Ziem Wschodnich;

- s. 310 – kongres drogowy w Monachium odbył się w 1934 r., nie „w 1930” [to jednak błąd redakcyjny, ponieważ w innych miejscach datacja jest prawidłowa];

- s. 379 – poseł Jakub Pawłowski w 1930 r. reprezentował Stronnictwo Chłopskie, nie zaś – tu zresztą niedookreślony – „PSL”

- s. 379 – prawidłowy zapis imion generała Składkowskiego do Sławoj Felicjan, nie „Feliks Sławoj”

Zaskoczyła mnie informacja, że inż. Władysław Tryliński pracował „w Jekaterynburgu” przy „projektowaniu Kolei Czarnomorskiej” [s. 152]. Jekaterynburg to miasto na Syberii, czy przypadkiem nie chodzi więc o czarnomorski Jekaterynodar (obecnie Krasnodar)? Wydaje mi się, że brak konsekwencji w twierdzeniach nt. stanowiska Nestorowicza odnośnie rozbudowy sieci drogowej w województwach wschodnich [s. 214-215].

Praca została dobrze przygotowana pod względem językowym. Nie dostrzegłem problemów natury redakcyjnej, a potknięcia maszynowe określe jako incydentalne. Zaznaczę tylko, że zdziwiły mnie zasady stosowania dużej litery, używanej dla określenia urzędników, jednostek administracyjnych, czy zwrotów [np. „Gubernia Kaliska” „Zamach Majowy”].

Konkluzja

Opracowanie autorstwa mgra Rafała Czapli jest ujęciem oryginalnym, podejmującym tematykę rzadko dotąd obecną w historiografii dotyczącej II Rzeczypospolitej, istotnie poszerzającą wiedzę nt. różnorodnych aspektów dziejów infrastruktury komunikacyjnej na ziemiach polskich, a także uzupełniającą informacje nt. funkcjonowania administracji państwowej i samorządowej w okresie międzywojennym. Dysertacja została oparta o zróżnicowany materiał źródłowy, a kwerenda mająca na celu jego pozyskanie wymagała dużego zaangażowania ze strony Autora. Jednocześnie uważam, że dysertacja jest w tej postaci ujęciem przesadnie szerokim, pewnymi fragmentami niekiedy zbyt słabo powiązanych z zakresem zawartym w tytule. Biorąc to pod uwagę uważam, że opiniowana rozprawa może być

w przyszłości podstawą dla prac nad publikacją zwartą, przy czym należy ją zdecydowanie skrócić, co dotyczy przede wszystkim części obejmującej okres do 1918 r.

Po zebraniu poczynionych uwag stwierdzam, że w mojej ocenie dysertacja spełnia wymogi zawarte w Ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce. W związku z powyższą konkluzją przedstawiam Radzie Dyscypliny Historia Uniwersytetu Śląskiego wniosek o dopuszczenie magistra Rafała Czapli do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

Piotr Cichoracki
Piotr Cichoracki