

RECENZJA

rozprawy doktorskiej mgr inż. arch. Jakuba Krzyczkowskiego pt.:
Modernizacja dworców kolejowych XX-lecia międzywojennego a ochrona ich
wartości kulturowych,
Promotor: dr hab. inż. arch. Piotr Molski, prof. PW

Podstawa formalna i merytoryczna

- pismo Pani dr hab. inż. arch. Krystyny Solarek, prof. uczelni, Przewodniczącej Rady Naukowej Dyscypliny Architektura i Urbanistyka Politechniki Warszawskiej z dnia 15.09.2020, na podstawie uchwały RN z dnia 11 września 2020
- ustawa z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. z 2017 r., poz. 1789) w związku z art.179.ust.2 Ustawy z dnia 3 lipca 2018 roku. Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U poz.261 z 30.01.2018)
- praca doktorska mgr inż. arch. Jakuba Krzyczkowskiego pt.: *Modernizacja dworców kolejowych XX-lecia międzywojennego a ochrona ich wartości kulturowych*, przygotowana pod kierunkiem Promotora dr hab. inż. arch. Piotr Molski, prof. PW, opracowana na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej

Zakres recenzji

Celem recenzji jest ocena czy przedstawiona rozprawa doktorska spełnia wymagania określone w art.13.1 ustawy o stopniach i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki.

„Rozprawa doktorska, przygotowywana pod opieką promotora albo pod opieką promotora i promotora pomocniczego, powinna stanowić oryginalne rozwiązanie problemu naukowego lub oryginalne rozwiązanie problemu w oparciu o opracowanie projektowe, konstrukcyjne, technologiczne, lub oryginalne dokonanie artystyczne, oraz wykazywać ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w danej dyscyplinie naukowej lub artystycznej oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej lub artystycznej”.

Ocena znaczenia podjętej problematyki

Ochrona zabytkowych obiektów kolejowych stanowi bardzo specyficzny, trudny i jednocześnie ważny problem. W przypadku tej grupy zabytków łączy się bowiem kilka czynników, które określają sytuację tego zasobu.

Przede wszystkim jest to zasób duży, a jednocześnie rozproszony. Pojedyncze budynki stacyjne rozlokowane są na terenie całego kraju, często w pewnym oddaleniu od większych skupisk zabudowy. Ich forma jest bardzo specyficzna, ze względu na jej jednoznaczne podporządkowanie potrzebom funkcjonalnym. W konsekwencji adaptacja obiektów dworcowych do innych funkcji jest bardzo utrudniona, w wielu przypadkach wręcz niemożliwa.

Dużym ograniczeniem jest wspomniana już lokalizacja obiektów dworcowych. Bezpośrednie sąsiedztwo linii kolejowych w znacznej większości wciąż działających, niezwykle utrudnia wprowadzanie do tych obiektów innych funkcji. Trzeba też pamiętać, że budynki dworcowe są elementem większych zespołów, co ogranicza na przykład dostęp i powoduje różne ograniczenia i uciążliwości.

Kolejnym ograniczeniem i trudnością w modernizacji tej grupy zabytków jest fakt, że wymagają one modernizacji właściwie we wszystkich aspektach. Wielkość obiektów, wyposażenie, układ funkcjonalny, standardy techniczne, dostępność, wymogi bezpieczeństwa i ekologii – w każdym z tych aspektów zabytkowe dworce wymagają interwencji. Suma tych elementów sprawia, że interwencje te muszą być bardzo radykalne.

Istotne znaczenie ma również silna presja inwestycyjna wynikająca z ogromnego programu modernizacji kolei, który jest realizowany w stosunkowo krótkim czasie, i który ma bardzo radykalny charakter. Kolej ma strategiczne znaczenie jako ważny środek transportu i elementu bezpieczeństwa państwa, dlatego program modernizacji jest realizowany z dużą determinacją i przy wysokich nakładach. Przekłada się to na organizację prac i ich tempo – nie ma wiele czasu na analizy poprzedzające przygotowanie inwestycji i na długą ich realizację. W sposób oczywisty nie są to warunki sprzyjające ochronie zabytków.

Kolej – jako właściciel dworców - nie jest też łatwym partnerem. PKP ma bowiem szerokie możliwości nacisku by realizować swoje plany, nawet kosztem potrzeb konserwatorskich. Tym bardziej, że w przypadku kolei łatwo można przywołać argumenty o współczesnych standardach bezpieczeństwa i użytkowania, które w tym przypadku muszą być bardzo wysokie. W dyskusji z takimi argumentami konserwatorzy nie mają dużego pola manewru.

Na koniec warto też wskazać na wielkie zaniedbania w utrzymaniu obiektów kolejowych. Środki na utrzymanie dworców, tak przecież intensywnie wykorzystywanych, były od dekad niewystarczające. W efekcie ta grupa historycznych obiektów często była w bardzo złym stanie, co tym bardziej ograniczało ich postrzeganie jako obiektów zabytkowych.

Suma wymienionych czynników sprawia, że zabytkowe dworce stanowią jedną z najbardziej zagrożonych części zasobu zabytków. Uwidoczniała to dobitnie podjęta w ostatnich latach modernizacja, która zwróciła uwagę na tę grupę zabytków. W konsekwencji bardzo potrzebna stała się dyskusja na temat przebiegu procesu modernizacji zabytkowych dworców, możliwości kształtowania tego procesu przez konserwatorów i prezentacja dobrych przykładów takich działań. Opracowań przedstawiających tę problematykę nie ma jednak jeszcze wiele. Dlatego też podjęcie analizy i oceny modernizacji zabytkowych dworców z konserwatorskiego

punktu widzenia, należy uznać za działanie potrzebne i ważne. Jest to odpowiednia problematyka dla dysertacji doktorskiej.

Ogólna charakterystyka pracy

Praca doktorska mgr inż. arch. Jakuba Krzyczkowskiego pt.: *Modernizacja dworców kolejowych XX-lecia międzywojennego a ochrona ich wartości kulturowych*, jest monografią podejmującą szeroko rozumianą tematykę dworców kolejowych zbudowanych w okresie XX-lecia międzywojennego w Polsce. Praca jest obszernym opracowaniem liczącym ponad 400 stron, opatrzonym kilkudziesięcioma fotografiami, rysunkami i tabelami, oraz bibliografią liczącą ponad 140 pozycji (w tym również wywiady przeprowadzone przez doktoranta).

Praca jest skonstruowana z 7 zasadniczych rozdziałów, które tworzą dwie wyodrębniające się merytorycznie części. Część pierwszą tworzy *Wprowadzenie*, *Charakterystyka dworców okresu międzywojennego* oraz *Uwarunkowania modernizacji dworców*. Jest to część stanowiąca generalne wprowadzenie do tematu, która liczy około 70 stron. Część drugą stanowią *Studia przypadków*, *Podsumowanie badań*, *Wnioski i Zakończenie*. Część druga liczy 320 stron, co wynika przede wszystkim ze szczegółowej charakterystyki 8 obiektów dworcowych przedstawionych w rozdziale 4 (około 250 stron). Rozdziały merytoryczne są uzupełnione Bibliografią, Spisem ilustracji i Spisem tabel. Przedstawiony układ pracy można generalnie uznać za logiczny i uzasadniony. Pewna wątpliwość budzi rozbieżność podsumowania rozważań aż na 3 odrębne części – w kontekście przyjętej struktury pracy takie rozdrobnienie nie wydaje się zasadne.

Pierwszy rozdział pracy nosi tytuł *Wprowadzenie*. Zawiera on wiele wątków prezentujący założenia pracy oraz jej tematykę. We Wstępie do pracy doktorant przedstawia tematykę pracy, zwracając uwagę na jej specyfikę i różnorodne uwarunkowania z nią związane. W kolejnym podrozdziale przedstawiony zostaje Przedmiot badań, czyli jest to krótkie przedstawienie dworców kolejowych, uzupełnione słownikami podstawowych pojęć i skrótów związanych z omawianą problematyką.

Następny, obszerny podrozdział, przedstawia w kilku punktach Stan badań i materiały źródłowe. Pierwszy z nich prezentuje Badania dotyczące historii kolejnictwa, co w praktyce jest raczej prezentacją różnego rodzaju publikacji i opracowań na badany temat, powstałych w różnych okresach. Nie jest to jednak charakterystyka stanu badań w poszczególnych obszarach tworzących temat. Wybór obejmuje w większości pozycje polskie, ale są ujęte również pozycje zagraniczne. W wyborze odrębnie wyszczególniono pozycje dotyczące dworców kolejowych, co jest oczywiście zasadne w kontekście głównego tematu pracy.

Następny punkt przedstawia Badania dotyczące modernizacji i adaptacji dworców. Ten wybór opracowań prezentuje prace nowe, powstałe często zaledwie kilka lat temu. Jest to zrozumiałe, ze względu na współczesny charakter tematyki. Pozycji jest niewiele, co doktorant podkreśla, zwracając przy tym uwagę na skalę potrzeb w tym zakresie.

Kolejny punkt jest poświęcony badaniom dotyczącym wartościowania zabytków architektury. Autor przedstawia w tym rozdziale wybór publikacji, opracowanych przede wszystkim w ramach prac PKN ICOMOS. Doktorant podkreśla też znaczenie właściwego wartościowania jako podstawy wszelkich interwencji konserwatorskich, adaptacyjnych i modernizacyjnych w obiektach dworcowych.

Kolejny podrozdział zawiera Uzasadnienie podjęcia tematu, problem badawczy, tezy i cele. W tej części tekstu ważne są informacje na temat prac i badań własnych doktoranta, przy modernizacji kilku budynków dworcowych. Te doświadczenia były inspiracją do podjęcia tematu i stanowią podstawę wielu tez i wniosków. Oprócz własnych doświadczeń doktorant odwołuje się do skali działań modernizacyjnych – wskazuje, że w ostatnim okresie około 100 dworców poddano rewitalizacji o różnym charakterze i skali.

Już w tym etapie pracy autor formułuje szereg wniosków (s.25), będących przede wszystkim krytyczną oceną sytuacji w zakresie badania i normowania prac przy obiektach zabytkowych z konserwatorskiego punktu widzenia. Na tej podstawie doktorant formułuje 5 pytań badawczych. Generalnie dotyczą one warunków i zasad prowadzenia prac modernizacyjnych dworców w sposób zapewniający ochronę ich wartości zabytkowych. W konsekwencji zmierzają one do określenia dwóch hipotez badawczych pracy: pierwsza zakłada, że obszerniejsza dokumentacja ma związek z (wpływa) na zachowanie wartości zabytkowych dworców; druga zakłada, że im bardziej będą zachowane nośniki wartości, tym bardziej będzie możliwe zachowanie samych wartości (dwoorców kolejowych podczas prac modernizacyjnych). Przyjęte tezy można uznać za logiczne, a może nawet za oczywiste. Dodatkowo doktorant określa metody badawcze – kwerendę źródeł i dokumentacji, wywiady i badania terenowe.

Rozdział drugi jest poświęcony *Charakterystyce dworców z okresu międzywojennego (1918-1939)*. Ten rozdział składa się z dwóch zasadniczych części. Część pierwsza jest krótka (16 stron), ma charakter faktograficzny. W 8 kilkustopniowych notatkach przedstawiono wybór najistotniejszych informacji dotyczących historii budowy dworców i uwarunkowań, które je określiły. Zebrane informacje dotyczą zarówno Polski jak i zagranicy. Część ta ma zatem służyć stworzeniu tła, które określiło tę bardzo specyficzną grupę zabytków.

Druga część tego rozdziału dotyczy charakterystyki architektonicznej, technicznej i funkcjonalnej dworców kolejowych. Również ta część pracy jest wyborem różnych informacji tworzących charakterystykę dworców w wybranych aspektach. Między innymi zostały wymienione i krótko opisane elementy składowe dworców (jako zespołów pełniących określone funkcje) oraz został scharakteryzowany pewien generalny schemat funkcjonalny budynku dworcowego. Na tej podstawie zostały wyliczone cechy charakterystyczne budynków dworcowych.

Trzeci rozdział pracy jest poświęcony *Uwarunkowaniom modernizacji i zmian programów użytkowych*. Ten relatywnie krótki rozdział – liczący 20 stron – składa się z dwóch podrozdziałów. W pierwszym z nich doktorant przedstawia uwarunkowania i procedury związane z procesem modernizacji. Jest to przegląd dokumentów, które regulują i towarzyszą modernizacji obiektów zabytkowych, poczynając od Prawa Budowlanego i ustawy o ochronie zabytków, poprzez przepisy związane z udzielaniem zleceń, aż do dokumentacji wymaganej przy każdej tego typu realizacji. W sposób bardziej szczegółowy doktorant zwraca uwagę na wymagania konserwatorskie i możliwości ich egzekwowania oraz na ważny obecnie proces konsultacji z interesariuszami.

W drugim podrozdziale doktorant przedstawia uwarunkowania modernizacji dworców wynikające z teorii konserwatorskiej. Autor przywołuje podstawowe dokumenty doktrynalne i zwraca uwagę na ich kluczowe sformułowania (na marginesie można dodać, że trudno zgodzić się z uwagą, że Karta Wenecka jest podstawą

merytoryczną polskiego prawodawstwa dotyczącego ochrony zabytków - s.67). Szczególną uwagę zwraca doktorant na dokumenty dotyczące postępowania z zabytkami przemysłowymi. Doktorant syntetycznie przedstawia główne stwierdzenia dotyczące dziedzictwa przemysłowego, podkreślając, że mają one pełne zastosowanie do zabytków kolejowych. Na tej podstawie doktorant formułuje kilka postulatów dotyczących postępowania z dziedzictwem przemysłowym.

Czwarty rozdział jest zatytułowany *Studia przypadków*, i zawiera obszernie (270 stron) przedstawienie wybranych do analizy obiektów dworcowych. Do szczegółowej prezentacji wybrano 8 obiektów dworcowych, powstałych w okresie międzywojnia na terenie dawnej Rzeczypospolitej, które zostały poddane modernizacji i adaptacji w latach 2006-2014. Są to dworce w następujących miejscowościach: Koło, Łęczyca, Modlin, Radziwiłów, Żyrardów, Biała Podlaska, Rabka, Radomsko. Wybrane do analizy obiekty reprezentują pełen przekrój form architektonicznych stosowanych w tego typu budynkach w międzywojniu.

Cel pracy doktorskiej określił zakres analizy prowadzonej w dysertacji. Głównym celem analizy było określenie w jakim zakresie przeprowadzone prace modernizacyjne i adaptacyjne wpłynęły na wartości zabytkowe przekształcanych budynków dworcowych. Analiza polegała więc na porównaniu budynków przed i po zakończeniu prac modernizacyjnych i adaptacyjnych. Ocena została wykonana na podstawie dokumentacji projektowej i opracowań konserwatorskich wykonanych przed pracami, oraz materiałach, wizjach lokalnych i wywiadach wykonanych po zakończeniu prac.

Każdy z badanych obiektów został również scharakteryzowany według podobnego schematu. Schemat ten obejmował następujące informacje: Ogólne informacje o obiekcie i rys historyczny; Charakterystykę i ocenę stanu technicznego dworca przed modernizacją; Funkcje i wykorzystanie potencjału użytkowego dworca przed modernizacją; Kompletność i zawartość dokumentacji projektowej modernizacji dworca; Ocenę zmian wartości zabytkowych i ich nośników; Podsumowanie. Treść poszczególnych punktów została również opracowana według wspólnych schematów, pozwalających na uzyskanie informacji i ocen, które można porównać.

Warto podkreślić, że do oceny wartości zabytkowych zastosowano metodę mającą charakter analityczny. Jako „nośniki wartości” wyodrębniono bowiem z obiektów dworcowych następujące elementy: bryłę, układ funkcjonalno-przestrzenny, elementy budowlano-konstrukcyjne, detal architektoniczny, wyposażenie obiektu. Przyjęcie takiej analitycznej metody oceny wartości zasługuje na podkreślenie, gdyż w praktyce konserwatorskiej stosuje się ogólne, opisowe oceny wartości, które mają charakter bardzo intuicyjny, przybliżony.

Warto też podkreślić, że w ocenie przekształceń zabytkowych dworców zastosowano w sposób analityczny pojęcie autentyzmu i integralności. Do oceny tych cech doktorant wprowadził 4-stopniową skalę przekształceń.

Dla potrzeb analizy przekształceń budynków dworcowych doktorant zdefiniował również podstawowe wartości, które według ustawy są reprezentowane przez zabytki. Zabieg ten był potrzebny doktorantowi, gdyż jako kolejne kryterium oceny prac modernizacyjnych zastosował 4-stopniową skalę oceny tych wartości.

Tak więc doktorant w znacznie większym stopniu niż jest to przyjęte w polskiej praktyce konserwatorskiej skoncentrował się na analitycznym określaniu wartości zabytku, a właściwie ich zmian na skutek prac remontowych. Fakt ten niewątpliwie zasługuje na pozytywną ocenę.

Przyjęty system analizy i oceny został zastosowany do 8 wymienianych już budynków dworcowych. Opisy i analizy poszczególnych obiektów są dosyć obszerne, zawierają tekst, fotografie, przekroje i rzuty. Opracowane zostały również zestawienia dokumentacji przygotowanych dla poszczególnych obiektów. W sposób szczegółowy opisano, zilustrowano i oceniono zmiany mające znaczenie dla wartości zabytkowych dworców, porównując stany przed i po modernizacji. Wyniki wszystkich analiz zostały podsumowane postaci tabelarycznej.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że końcowe oceny zmian dokonanych w wyniku prac modernizacyjnych w poszczególnych budynkach były różne. Oznacza to, że przyjęty sposób analizy pozwolił na wychwycenie różnic wynikających z przeprowadzonych prac. Można uznać, że jest to potwierdzenie działania przyjętej metody, czyli założeń pracy.

Rozdział piąty został zatytułowany *Podsumowanie badań*. W formie kilkunastu tabel zestawiono w nim szereg informacji porównujących i klasyfikujących analizowane dworce. Informacje te dotyczą m.in. formy architektonicznej, lokalizacji, znaczenia miejscowości dworcowych oraz różnych aspektów związanych z modernizacją dworców. Kluczowe w tym zestawieniu są tabele zawierające oceny prac z punktu widzenia ochrony wartości zabytkowych. Sformułowano też wnioski, z których wynika, że modernizacja doprowadziła do uszczuplenia wartości zabytkowych dworców (s.390).

Rozdział szósty zawiera *Wnioski*. Wnioski dotyczą różnych aspektów. Między innymi wskazano na generalny brak dokumentacji historycznej dotyczącej badanych obiektów, niedostateczne zgromadzenie dokumentacji przez ogłoszeniem przetargów, niedostatecznie opracowanie problematyki konserwatorskiej w procesie modernizacji. Wskazano też na realizację remontów pomimo braku określenia programu zagospodarowania, co jest nieracjonalne i niewłaściwe również z konserwatorskiego punktu widzenia. Na etapie realizacji wskazano na stosownie niewłaściwych materiałów i brak odpowiedniej staranności. Najbardziej krytyczne oceny dotyczą braku analiz dotyczących oceny wartości, ich atrybutów, autentyzmu, integralności.

Rozdział siódmy *Zakończenie*, nie zawiera już właściwych treści i powinien być połączony w jedną całość z dwoma poprzednimi.

Pracę kończy bibliografia, spis rysunków i tabel.

Uwagi końcowe

Oceniając całość pracy można sformułować kilka uwag podsumowujących.

Temat dysertacji należy uznać za ważny, zarówno z punktu widzenia konserwacji zabytków jak i współczesnego postępowania z ważną i dużą grupą obiektów jakimi są dworce kolejowe. Należy również podkreślić, że temat jest bardzo aktualny, gdyż trwa ogólnopolski proces gruntownej modernizacji całej infrastruktury kolejowej. Dlatego wnioski mogące podnieść jakość tego procesu z punktu widzenia ochrony wartości zabytkowych są bardzo przydatne.

Na podkreślenie zasługuje opracowanie przez doktoranta indywidualnego schematu prezentacji i oceny obiektów dworcowych, które zostały wybrane jako przedmiot analizy. Schemat ten obejmuje szereg informacji istotnych dla oceny prac modernizacyjnych w kontekście zachowania wartości zabytkowych. Schemat ten został zastosowany konsekwentnie do wszystkich 8 badanych obiektów. W

konsekwencji osiągnięty został ważny cel, czyli zróżnicowanie dokonanych prac modernizacyjnych z punktu widzenia ochrony zabytkowych wartości.

Dla oceny przeprowadzonych prac modernizacyjnych z konserwatorskiego punktu widzenia kluczowe znaczenie miała zaproponowana przez doktoranta metoda analizy wartości zabytkowych. Metoda ta została zbudowana z kilku elementów – zestawu wartości (z ustawy), autentyzmu i integralności, które są stosowane w ochronie zabytków, oraz skal oceny tych elementów zaproponowanych przez doktoranta. Stworzenie takiego systemu i konsekwentne zastosowanie go w praktyce bez wątplenia zasługuje na pozytywną ocenę.

Można też zwrócić uwagę, że wnioski i rekomendacje dotyczące sposobu postępowania z zabytkowymi dworcami zostały wprowadzić sformułowane w odniesieniu do obiektów powstałych w XX-leciu międzywojennym, jednak mają szersze odniesienie. Wnioski te odnoszą się bowiem do wszystkich zabytkowych dworców, w tym również coraz liczniejszej grupy obiektów powojennych, które zaczynają zyskiwać status zabytków. Postulaty staranniejszych badań poprzedzających prace modernizacyjne i postulat możliwie jak największej ochrony historycznej postaci obiektu, są zresztą słuszne w całej ochronie zabytków. Niewątpliwie tezy pracy są więc prawdziwe. Uznając ich słuszność można by nawet oczekiwać trochę głębszego wniknięcia w specyfikę zabytkowych dworców i próby sformułowania bardziej specyficznych wskazań.

Na podkreślenie zasługuje też oparcie pracy na doświadczeniach doktoranta. Udział w procesie projektowania modernizacji pozwala z bliska dostrzec jego kluczowe problemy i elementy. Takie doświadczenia niewątpliwie nadają pracy - zarówno analizom jaki i wnioskom, większą wiarygodność. Kwestia ta zasługuje na podkreślenie, gdyż nie nazbyt często towarzyszy pracom doktorskim podejmującym tematykę konserwatorską.

Trzeba też zwrócić uwagę na obszerność pracy, która liczy ponad 400 stron. Wielkość pracy sama w sobie nie jest cechą, która powinna mieć znaczenie w jej ocenie. W tym jednak przypadku rozbudowa niektórych rozdziałów sprawia, że bardzo znacznie dominują nad innymi. Zaburza to odbiór pracy – recepcję prowadzonego wywodu, tworząc przy tym wrażenie pewnej skromności wywodu merytorycznego wobec opisu przypadków. Takie wrażenie jest zapewne niesłuszne, ale powstaje na skutek tak obszernej prezentacji przykładów ilustrujących pracę.

Generalnie konstrukcja pracy jest logiczna, przejrzysta i właściwa z punktu widzenia podjętej tematyki (z wyjątkiem 3 rozdrobnionych punktów prezentujących podsumowanie pracy).

Wniosek końcowy

Praca doktorska mgr inż. arch. Jakuba Krzyczkowskiego pt.: *Modernizacja dworców kolejowych XX-lecia międzywojennego a ochrona ich wartości kulturowych*, spełnia wymagania stawiane dysertacjom doktorskim w zakresie oryginalności podjętego tematu i jego opracowania, dowodzi ogólnej wiedzy doktoranta na temat podstaw ochrony i konserwacji zabytków i znajomości opracowanej tematyki (historycznych dworców kolejowych). Praca pozwala uznać, że doktorant wykazał odpowiednią znajomość warsztatu naukowego i ma umiejętność prowadzenia pracy naukowej. Postawiona w pracy teza została wykazana, a przedstawione wnioski mogą być zastosowane w praktyce ochrony i współczesnego użytkowania zabytkowych dworców.

B. Szyja

W związku z tym stwierdzam, że praca mgr inż. arch. Jakuba Krzyczkowskiego pt.: *Modernizacja dworców kolejowych XX-lecia międzywojennego a ochrona ich wartości kulturowych*, spełnia określone w ustawie wymagania dotyczące dysertacji doktorskich. W związku z tym wnoszę o dopuszczenie do dalszych etapów przewodu doktorskiego, w tym do publicznej obrony.