

Prof. dr hab. inż. arch.  
Krystyna Guranowska-Gruszecka  
Europejski Wydział Sztuk  
Akademii Finansów i Biznesu Vistula  
Warszawa ul. Stokłosa 3

Warszawa , dnia 15.06. 2020 r.

## RECENZJA

**ROZPRAWY DOKTORSKIEJ mgr Anny Mistewicz**  
**pt: "Most Kierbedzia w Warszawie"**  
wykonanej pod kierunkiem promotorów:  
dr hab. inż. arch. Piotra Molskiego - profesora PW oraz  
dr hab. inż. Barbary Rymśa - profesora IBDiM  
w 2020 roku

## WPROWADZENIE

Rozprawę, będącą monografią Mostu Kierbedzia w Warszawie rozpoczynają podziękowania Autora i streszczenie (po polsku i angielsku) . Recenzentka pisze na wstępie opinii o tym, ponieważ wobec faktu ograniczenia tematyki doktoratu do jednego mostu, zaskakuje szczegółowość tych wstępnych informacji w porównaniu z innymi pracami doktorskimi, brionionymi na WAPW. Podziękowania to lista kilkudziesięciu nazwisk i instytucji z Polski i z Petersburga. Streszczenie błyszczy faktami, szczegółami konstrukcji, datami, nazwami autorów na poszczególnych etapach budowy i odbudowy mostu po zniszczeniach. Niewątpliwie już na samym początku można stwierdzić, że praca ta jest oryginalna, różniąca się od innych prac badawczych.

Przechodząc do dalszych części - zawiera 294 strony tekstu wraz z ilustracjami, spis rycin (201 ilustracji) opisanych wraz z dokładnym podaniem ich źródeł, tablic oraz tabeli, a następnie spis literatury w postaci źródeł drukowanych, elektronicznych i opracowań niepublikowanych. Jest to blisko 230 pozycji w postaci publikacji, 23 strony internetowe, źródła prasowe 57 pozycji i kilkadziesiąt artykułów w innych, jak można rozumieć, nie recenzowanych, czasopismach.

Do tego dochodzą źródła archiwalne (kilkadziesiąt pozycji) oraz część nazwana "Aneksy", a będąca prezentacją wybranych osób zasłużonych w realizacji mostu i zaangażowanych w różnym zakresie w tę tematykę. W sumie około 70 stron tekstu zajmują powyższe powołania, co uwierzytelnia niebywale realizację założonych celów przez Autorkę, która pisze na początku, że jej celem jest zebranie maksimum informacji o Moście Kierbedzia, jego historii, projektancie i budowniczych.

W punkcie 1.5. przy końcu wprowadzenia Autorka sformułowała klarowną tezę rozprawy o następującej treści:

*... "Most Kierbedzia był pionierskim obiektem inżynierskim w Warszawie i w historii mostownictwa, który wpłynął na rozwój przestrzenny miasta oraz rozwój jego infrastruktury, a zachowane fragmenty mostu Kierbedzia stanowią przykład oryginalnego podejścia w zakresie ochrony konserwatorskiej historycznych przepraw mostowych "*

Prawdziwość sformułowań tu użytych wielokrotnie potwierdzono w rozprawie.

## Struktura pracy

### Historia warszawskich przepraw, budowy Mostu Kierbedzia, jego zniszczenia i odbudowy w nowej formie po II wojnie światowej

Dalszą część struktury pracy, rozpoczyna historia warszawskich przepraw przez Wisłę, jeszcze przed realizacją pierwszego stałego mostu. Okres ten zakończyła budowa łukowego wiaduktu Pencera. Fragment ten jest bogato ilustrowany rysunkami archiwalnymi z okresu budowy.

Podobnie dotyczy to Mostu opracowywanego przez Stanisława Kierbedzia w latach 1857-1858. Wyjaśniono zarówno sposób sytuowania tej przeprawy, prezentując te zasady ilustracyjnie rysunkami z tamtych czasów, omówiono sylwetkę i zainteresowania samego autora projektu S. Kierbedzia oraz realizację mostu wraz z uroczystym jego otwarciem. Zwracam uwagę na bardzo staranne zgromadzenie materiałów związanych z tymi zagadnieniami i w uporządkowany sposób ich przedstawienie. Jest to kompleksowe, ale i szczegółowe spojrzenie na tamte lata i historię powstawania tego dzieła mostowego (mostu nazywanego Aleksandrowskim). Most oprócz sprawnego funkcjonowania był niestety dwukrotnie zniszczony w czasie I i II wojny światowej. Opisano także powojenną i najnowszą historię Mostu Kierbedzia. Opis działań realizacyjnych przy odbudowie jest bardzo szczegółowy z podaniem zarówno instytucji, które się tym zajmowały jak i stanu np. Mostu Kierbedzia, z którego po niszczycielskich działaniach Niemców pozostało jedynie po jednym przęśle przy wschodnim i zachodnim brzegu Wisły. Kiedy wiosną 1945 roku zmontowano jedyny stały most na Wiśle - drewniany, tymczasowy, ale niezwykle potrzebny, zapewniający połączenie transportowe w Warszawie, chroniąc go, żeby przetrwał następną zimę, podjęto decyzję o wyłowieniu z dna rzeki resztek zniszczonych mostów Średnicowego i Kierbedzia. Szczątki te, przesuwały się wraz z krą lodową i mogły zagrozić stabilności tego drewnianego, jedynego stabilnego wówczas mostu. Autorka prezentuje zachowane archiwalne materiały 2-ch wariantów projektu odbudowy Mostu Kierbedzia, z których jednak żaden nie doczekał się realizacji.

W 1946 r. zakończono odbudowę Mostu Poniańskiego i natychmiast przystąpiono do realizacji kolejnego mostu w osi dawnego Mostu Kierbedzia. Pracami kierował Stanisław Hempel. Niestety prace te zostały przerwane, a istniejące fragmenty konstrukcji kratowej pocięte na znacznie mniejsze fragmenty, które musiały się, jak píše Autorka, zmieścić do pieca w hucie, do której następnie były przesyłane do przerobienia ich na inne elementy stalowe dla innych celów. Likwidacja pozostałości tego mostu, który niewątpliwie dla społeczności warszawiaków miał wartościowe cechy tożsamości stołecznego krajobrazu w tych fragmentach nadwiślańskich, została bardzo szczegółowo opisana przez mgr Annę Mistewicz w oparciu o liczne zachowane źródła (obrazy, zdjęcia, wywiady, nagrania głosowe). Wynika z nich pewien niepokój emocjonalny niektórych grup patriotycznej społeczności, która traktowała tę budowlę jako dobro zabytkowe tego miasta i nie były przekonujące dla niej wypowiedzi i obietnice ówczesnych zespołów pracujących w tej sprawie, realizujących oszczędnościowe projekty państwowe odbudowy jak najtańszym kosztem, czyli w jak najprostszej formie. Ostatecznie w latach 1947-49 zbudowano tu most Śląsko - Dąbrowski stalowy, blachownicowy z jezdnią na obniżonym poziomie przejazdu. Ilustruje to zamieszczona pocztówka z porównaniem stanu z 1945 r i potem 1983 roku. Żeby dokonać wówczas po wojnie tej przebudowy należało oczyścić główny nurt rzeki z resztek zwałonego wysadzonego w powietrze Mostu Kierbedzia. Autorka szczegółowo cytuje oparte na

źródłach opisy kłopotów przy tych pracach odbudowy, które powodowane były przez intensywny ruch statków na Wiśle w tym czasie. Zdarzało się, że nieostrożność kierujących statkami powodowała przesunięcia zakotwionych już w dnie rzeki podpór. Musiały one być przebudowywane w związku ze zmianami konstrukcji mostu w trakcie odbudowy, chociaż jak się okazało poprzednie podpory z historycznego Mostu Kierbedzia po ich wydobyciu z wody całkowicie spełniały jeszcze warunki wytrzymałościowe. Skoro jednak zdecydowano o zmianie konstrukcji - mimo licznych trudności dokonywano ją, by w końcu w 1949 r można było doprowadzić do otwarcia nowego, funkcjonującego mostu.

Interesującym wydarzeniem o randze historycznej było przy zmianie i potem rozbiórce poprzednich podpór znalezienie tablic erekcyjnych z 1862 roku w nich zamurowanych. Do dziś te wykonane z blachy miedzianej tablice można oglądać w Muzeum Historycznym Warszawy. Na moście widnieją 3 różne tablice poświęcone pamięci o żołnierzach Armii Krajowej, którzy brali udział w 1944 roku w wydarzeniach obronnych Warszawy oraz tablice poświęcone budowniczym tych mostów z 1949 roku Stanisława Kierbedzia i Stanisława Pencera.

### Program poszukiwania pozostałości najstarszych mostów Warszawy 2008 r. i następne

Meandry tej powojennej, trudnej akcji odbudowy napotkały na konfrontację z rzeczywistością dopiero w roku 2008, kiedy jak pisze i przedstawia graficznie Autorka rozprawy, w czasie akcji oczyszczania dna Wisły znaleziono najpierw pozostałości wzniesionego w latach 1905-1908 mostu kolejowego pod Cytadelą. Następnie, idąc śladami tych działań, pod kierunkiem pani prof. ISBiM w Warszawie Barbary Rymszy w ramach otwartego programu "Identyfikacja rozwiązań materiałowo-konstrukcyjnych historycznych mostów stalowych w Warszawie" wydobyto z poziomu kilku metrów pod dnem Wisły fragment kratownicy oraz przełamana belkę tzw. poprzecznicę historycznego Mostu Kierbedzia (od ponad 60 lat już przebudowanego, nieistniejącego w pierwotnej formie). Prace poszukiwawcze odbywały się przy pomocy profesjonalnej, dobrze wyposażonej firmy zajmującej się ratownictwem wodnym, z wyszkolonymi specjalistami nurków i ich obsługi technicznej. Jak się wkrótce okazało po ponad 60 latach od czasu, kiedy w ramach odbudowy mostu przez Wisłę, zamiast tej planowanej odbudowy zniszczono konstrukcję do końca, próbując zlikwidować całkowicie Most Kierbedzia, relikty tej wyjątkowej konstrukcji zaczęły być starannie chronione, przenoszone do muzeum, opisywane, analizowane, jak chociażby w tej rozprawie.

### Ocena stanu zachowania stali elementów Mostu Kierbedzia

Kolejny fragment w rozprawie doktorskiej mgr Mistewicz poświęciła opisowi analiz, które zostały przeprowadzone w stosunku do wydobytych pod koniec pierwszej dekady XXI wieku, zachowanych elementów historycznej struktury konstrukcyjnej historycznego mostu. Syntetyczne z tej części wnioski warte są tu przytoczenia, świadczą bowiem o naszym dziedzictwie historycznym i jego wyjątkowości. W odniesieniu do wydobytych elementów dokonano analizy chemicznej stali, która przeleżała się kilkadziesiąt lat w środowisku wodnym. Elementy te jeszcze po wydobyciu leżały rok ulegając także korozji atmosferycznej. Autorka wnikliwie i szczegółowo opisuje wyniki chemiczne badań i zawartość różnych i bardzo wielu pierwiastków, podając przyczyny ich występowania w tych fragmentach wydobytej z wody konstrukcji. Najważniejszym jednak wnioskiem z tych

szczegółowych badań, (których recenzentka, będąc architektem nie podejmuje się oceniać), jest syntetyczne stwierdzenie będące oceną jakości badanej stali, że ..."analizy na Politechnice Wrocławskiej wykazały, że obie próbki, w tym próbka 2 (ponad 150-letnia stal zgrzewna) nie wykazują większych objawów degradacji mikrostruktury". Była to bardzo istotna ocena, ponieważ w Polsce funkcjonują jeszcze po dziś dzień podobne zgrzewne stalowe struktury, a niektóre z nich wykazują jednak pewną degradację. Podano następnie w pracy różnice jakie istnieją między tymi właśnie pozostałościami po Moście Kierbedzia a innymi podobnymi, ale jednak różniącymi się jeżeli chodzi o skład chemiczny podobnymi budowlami. Most Kierbedzia i pod tym względem był zatem dziełem wyjątkowym.

Rozdział ten kończą rozważania dotyczące zgłaszanego kilkakrotnie projektu ekspozycji różnych fragmentów warszawskich mostów kratowych w pobliżu wejścia do przystanku metra w okolicy Centrum Nauki Kopernik. Koncepcja ta nawet zgłaszana w ramach tzw. projektu partycypacyjnego nie została ostatecznie zrealizowana, a szkoda, jednak trzeba będzie do tej idei powrócić.

### Profilaktyka konserwatorska związana z ochroną wielkogabarytowych obiektów ze stopów żelaza w ekspozycji zewnętrznej

Mając na uwadze dużą wartość tych wielkogabarytowych obiektów, często zaledwie fragmentów większych struktur konstrukcyjnych, istnieje oczywiście potrzeba wyeksponowania tych elementów w stosownych, najlepszych pod wieloma względami miejscach. Autorka podaje, że miejsce takie znalazły fragmenty Mostu Kierbedzia na dziedzińcu Instytutu BDiM w Warszawie tworząc symboliczny zespół pomnikowy nazwany *Pontiseum*.

Rozdział ten poświęcony jest różnym zasadom chemicznym czy też materiałowym budowlanym stanowiącym zabezpieczenie tych elementów zwykle cząstkowych zachowanych ze wspaniałych dawnych konstrukcji miejskich (ochrona przed korozją w naturalnych warunkach na powietrzu, cynkownie powierzchni etc.). Autorka wykorzystuje wiedzę zgromadzoną przez specjalistów w tej dziedzinie i opisuje zasady profilaktycznych działań konserwatorskich przy stosowaniu takiej ekspozycji zewnętrznej.

### Formy ochrony historycznych mostów w Polsce i na świecie .

Następnym elementem strukturalnym rozprawy jest analiza form ochrony historycznej mostów w Polsce i na świecie oraz wynikające z tych rozważań podsumowanie i wnioski.

Końcowa część rozprawy, wobec operowania historycznymi faktami w oparciu o dokumenty sprzed co najmniej 100 i więcej lat oraz realizacje w warunkach wynikających z politycznej zależności w zaborze rosyjskim zawiera między innymi:

- wykaz jednostek miar znajdujących się w rozprawie,
- także siłę nabywczą pieniądza na ziemiach polskich w zaborze rosyjskim.

Rozprawę kończy zestaw ponad 100 tablic w postaci rysunków i zdjęć historycznych na formacie A3. Wszystkie te elementy przenoszą czytelnika w realia ówczesnego świata, bardzo komunikatywnie przedstawionego przez Autorkę.

W rozdziale dotyczącym ochrony znalazły się ważne myśli na temat architektury przemysłowej będącej wytworem techniki i będącej elementem dokonań całych pokoleń techników i inżynierów, "dorobkiem myśli ludzkiej, naszą schedą po przodkach". Autorka podkreśla słusznie, że powinniśmy chronić pieczołowicie to swoiste kulturowe

dziedzictwo. To bardzo ważne przesłanie, biorąc chociażby pod uwagę, że przy zmianie systemu politycznego tuż po II wojnie światowej zrobiono wszystko by uniemożliwić prawdziwą odbudowę tego, zniszczonego wówczas mostu i zatrzeć jego historyczną formę i pamięć o tej budowli.

Prezentując formy ochrony Autorka wymienia jedyny w Polsce uznany za pomnik historii przez Prezydenta most wiszący przez rzekę Mała Panew w Ozimku (zarejestrowany w 2017 roku). W zasadzie jednak bardzo rzadko mosty historyczne podlegają ochronie, ze względu na ich parametry, również historyczne nie dostosowane do współczesnych potrzeb komunikacyjnych. Jeżeli natomiast podejmuje się w dzisiejszych czasach decyzje o ochronie konserwatorskiej takiego obiektu, zwykle współczesny trakt komunikacyjny jest prowadzony obok takiej budowli, a most z zabytkową konstrukcją jest bocznią budowlą przeznaczoną np. na przejście piesze, czy drogę rowerową. "Zabytkowe mosty stanowią zatem bardzo trudny i kosztowny element do zachowania dziedzictwa kulturowego techniki, ponieważ nie sposób go w pełni wykorzystać i używać do ważnych celów. Tym bardziej podkreślić należy olbrzymi wkład Doktorantki mgr Anny Mistewicz w zebranie wielkiego materiału faktologicznego wraz z informacjami o działaniach związanych z tą budowlą, co pozwoli na utrwalenie w pamięci pokoleń zagospodarowania tego miejsca i jego formy. Autorka podaje też inny przykład nazwany "drugim życiem mostu" Rocha (zbudowanego przez Wkrę w Poznaniu. Most ten rozebrano i wprowadzono tam nową konstrukcję, ale potem ułożono jego fragmenty jako kładkę dla pieszych i rowerzystów przez rzekę Cybing. Zrobiono to mimo olbrzymiego wyzwania wobec konieczności przeniesienia 70 metrowego przęsła w tym celu w inne miejsce i wielkich z tym związanych trudności technicznych. Autorka podaje też przykłady przenoszenia fragmentów mostu z nad Tamizy w Londynie do Stanów Zjednoczonych USA (początek lat 70-tych XX w). Wartością jest fakt, że rozpatrując zagadnienia ochrony tych historycznych budowli, Autorka stwierdza, że jeżeli nie ma możliwości przy rewitalizacji przeniesienia całego mostu to wskazane również jest zachowanie przynajmniej elementów jego formy historycznej. O podobnych działaniach świadczą opisane przykłady ze świata nawet w odniesieniu do budowli z przełomu XVII i XVIII wieku.

Dla działań w innych krajach w imię ochrony zabytków również jest charakterystyczne odkrywanie i zachowywanie fragmentów starych budowli mostowych, jak np. w Rzymie Ponte Emilio na Tybrze z tufu, betonu i trawertynu, gdzie do dziś zachowało się jego jedno przęsło nurtowe. Mgr Mistewicz pisze też o odkryciach z 1977 r. na Placu Zamkowym w Warszawie. resztek mostu z okresu średniowiecza z początków XIV wieku przed Bramą Krakowską. Przykładów tych jest oczywiście w pracy więcej, nie sposób ich wszystkich cytować. Wynika z tych rozważań konieczność stosowania odpowiednich profesjonalnych metod konserwacji istniejących, czy odkrywanych ciągle fragmentów, detali tych wspaniałych zabytkowych konstrukcji, do dziś budzących podziw; wzniesających także pewną nostalgię interesującej formy w niezakłóconym innym obiektami, zielonym krajobrazie nadrzecznym, jak pierwszy na świecie spawany most z 1929 r., według projektu S. Bryły na Słudwi w Maurzycach (s. 275 rozprawy). Oby takich budowli w naszym kraju pozostało jak najwięcej, budząc świadomość polskiej "ścieżki cywilizacyjnej".

Omawiany tu rozdział kończą różne przyczyny zauważone przez Autorkę. znikania tych zabytków techniki. począwszy od braku wiedzy na te tematy, poprzez brak kontroli w czasie prac remontowych, aż do przesadnych oszczędności finansowych, które dokonywane są zarówno przez prywatne jak i państwowe instytucje. Czasami wręcz

wyduje się, że kiedy mamy do czynienia z czymś wyjątkowym, pięknym, imponującym, estetycznie zachwycającym, bardzo atrakcyjnym, istnieją też przekonania, że lepiej to uprościć, tak na prawdę zniszczyć, dlaczego bowiem miałyby się wyróżniać? Taka sytuacja zaszła w tej długiej i barwnej historii po II wojnie światowej, kiedy niezwykle kreatywny Stanisław Hempel w efekcie zrezygnował z prowadzenia odbudowy Mostu Kierbedzia w historycznej formie.

W tym kontekście recenzentka pragnie usłyszeć w trakcie obrony rozprawy doktorskiej odpowiedzi Autorki na następujące pytania, czy postawione problemy.

1. O zniszczeniach nie tylko mostów, ale i zabudowy w śródmieściu Warszawy pisze Pani, że były mniejsze, niż zwykle się podaje, to znaczy około 60% a nie 89%. Jednocześnie z relacji o odbudowie Mostu Kierbedzia wynika wprost, że jego odbudowa według nowej formy Mostu Śląsko-Dąbrowskiego wymagała dalszej rozbiórki ocalałych przęseł. Czy w przypadku odbudowy powojennej zabudowy nie było tak samo? Żeby zniszczoną zabudowę w 60% odbudować, trzeba było jeszcze w wielu przypadkach częściowo lub całkowicie ją rozebrać. Informuję ponadto, że cegła na odbudowę Warszawy była n.p. brana z rozbiórki Starego Miasta w Elblągu! Zachowano tam 6 kamienic resztę rozebrano na cegłę, która ratowała odbudowę Starówki stołecznej.

2. W przypadku współczesnych przekształceń fragmentów miasta np. śródmieścia Warszawy zaczyna się stosować tzw standardy developerskie (odległość szkoły, przedszkola czy sklepu od realizowanej zabudowy mieszkaniowej itp.) Czasem jeżeli nie ma szkoły w odległości 500 m od działki budowlanej na zespół mieszkaniowy, developer musi albo zrezygnować z inwestycji mieszkaniowej albo połączyć zabudowę mieszkaniową i inne potrzebne funkcje, w tym np. szkołę. Wobec tak wielu niestosownych zachowań realizacyjnych w sytuacji zetknięcia się z istniejącym dziedzictwem kulturowym, może można by zastosować odpowiednie standardy realizacyjne w odniesieniu do zabytków techniki np. wariantowo, ale któryś z wariantów musiałby być zastosowany. Jeżeli wprowadzić by to do prawodawstwa, już prawnicy by pilnowali, stosowania tych wytycznych prawnych w praktyce.

Odpowiedzi na powyższe zagadnienia proszę traktować jako głos w dyskusji.

## Ocena pracy i konkluzja recenzji

W rozprawie zatytułowanej *"Most Kierbedzia w Warszawie"* - mgr Anna Mistewicz w sposób wyczerpujący omówiła bogatą w fakty historię Mostu Kierbedzia, przeprowadzając wnikliwą analizę kolejnych etapów tej inwestycji, faktów jej niszczenia, oraz sposobów odbudowy. Historia ta posłużyła do szerszych rozważań w skali międzynarodowej nad zasadami ochrony konserwatorskiej, z przedstawieniem wielu podobnych przykładów .

Dysponując tym szerszym tłem omawianego Mostu Kierbedzia, działalności jego twórców, projektantów na tle historycznych potrzeb rozwijającego się miasta Autorka w pełni potwierdziła słuszność zamieszczonej na początku dysertacji tezy. Przede wszystkim Most Kierbedzia w jego początkowej formie konstrukcyjnej był dziełem pionierskim. Uzasadniono, że jego wzniesienie w znacznym stopniu ułatwiło rozwój przestrzenny miasta, także rozwój infrastruktury miejskiej. Natomiast zachowane fragmenty mostu

sprzed 150 lat stanowią dziś oryginalne podejście w dziedzinie ochrony budowli mostowych, co zostało udowodnione i opisane szczegółowo.

Praca stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, trudnego, ponieważ nierzadko marginalnie traktowanego we współczesnym świecie powszechnej globalizacji, ujednolicania naszego życia, miast, sposobów zagospodarowania i także mostów stanowiących przeprawy przez rzeki. Najbardziej kreatywną ideą współczesności jest budowanie tożsamości miejsca, którym są wyróżniające się fragmenty terenów zurbanizowanych i ich zagospodarowanie.

Podkreślenia wymaga wielość źródeł z których Autorka korzystała i w Polsce i w Rosji. Zebrała również informacje o twórcach tego dzieła. Zamieściła wyróżniające się opisy i ilustracje stanu zachowania fragmentów mostu do czasów obecnych. Przeprowadzone analizy są zatem w pełni potwierdzone faktami, materiałami i dokumentami pieczołowicie zebranymi i przestudiowanymi. Istotne również, że w skali światowej konstrukcja Mostu Kierbedzia należała do pierwszych tego typu, co pozytywnie świadczy o wiedzy w tym zakresie inżynierów opracowujących ten temat w XIX wieku. Przemawia też za tym by te działania pozostały w polskiej pamięci o rozwijaniu technik konstrukcyjnych w owych czasach.

Pracę wyróżnia szczegółowa, głęboko sięgająca ocena sytuacji, dobra identyfikacja zachodzących zjawisk, wiedza teoretyczna związana z tematyką rozprawy, w konsekwencji z dyscypliną architektury i urbanistyki oraz kreatywność, przekładająca się na bardzo interesujący tekst rozprawy.

Biorąc pod uwagę te wartości oraz w świetle obowiązujących przepisów recenzentka wnosi o dopuszczenie Kandydatki mgr inż. arch. Anny Mistewicz do obrony rozprawy doktorskiej, prowadzącej do nadania Kandydatce stopnia doktora nauk inżynieryjno-technicznych w dyscyplinie architektura i urbanistyka.

Jednocześnie mając na uwadze duże znaczenie podjętego w rozprawie tematu będącego istotnym fragmentem dorobku polskiej inżynierii mostowej recenzentka wnosi wystąpienie o wyróżnienie niniejszej rozprawy doktorskiej mgr Anny Mistewicz pt. "Most Kierbedzia w Warszawie", biorąc pod uwagę zarówno wagę tego tematu dla naszej historii, jego oryginalność oraz sposób przeprowadzenia badań, w oparciu o nowe, nieznane dotychczas źródła. Ponadto doprowadziło to do wniosków, wskazujących kierunki postępowania w celu ochrony podobnych pozostałości po wybitnych w skali międzynarodowej obiektach.

prof. dr hab. inż. arch.

Krystyna Guranowska-Gruszecka