

dr hab. inż. arch. Grzegorz Bukal, prof. uczelni
Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej
ul. Gabriela Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk

Gdańsk, 30 października 2020

Recenzja

rozprawy doktorskiej mgr. inż. arch. Jakuba Krzyczkowskiego:
Modernizacja dworców kolejowych XX-lecia międzywojennego
a ochrona ich wartości kulturowych,
przygotowanej pod kierunkiem dr. hab. inż. arch. Piotra Molskiego, prof. uczelni
(Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej)

1. Ocena rozprawy

Uwagi formalne

Przedmiotem recenzji jest rozprawa: Jakub Krzyczkowski: *Modernizacja dworców kolejowych XX-lecia międzywojennego a ochrona ich wartości kulturowych*. Warszawa: Politechnika Warszawska, Wydział Architektury, 2020. Praca wydana została w jednym tomie zawierającym tekst oraz włączone w tekst ilustracje i tabele. Praca opublikowana została w języku polskim; zawiera streszczenie (*Abstract*) w języku angielskim.

Tytuł pracy odpowiada jej głównemu celowi, którym było *wykonanie oceny przeprowadzonych modernizacji tytułowych dworców kolejowych, sformułowanie wniosków dotyczących problemów charakterystycznych dla procesów modernizacji dworców (...), jak też rozważenie możliwości wdrożenia wniosków wynikających z krytycznej oceny modernizacji zabytkowych dworców z okresu międzywojennego*. Cele te odpowiadają zapisom art. 187, p. 1, 2 *Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* (Dz. U. 2018 poz. 1668).

Tom liczy 418 stron. Zawartość podana została metodycznie, z podziałem na rozdziały i liczne podrozdziały. Praca opatrzona jest aparatem naukowym (286 przypisami, bibliografią). Bibliografia liczy 93 pozycje obejmujące publikacje (monografie, artykuły, dokumenty doktrynalne; 30 pozycji obejmujących dokumentacje techniczne, konserwatorskie i projektowe oraz 18 pozycji zawierających akty prawne, normy, źródła internetowe.

Dodatkowo 10 pozycji opisanych zostało jako *wywiady*, stanowiące źródła niepublikowanych informacji. Praca zawiera ponad 100 ilustracji obejmujących rysunki oraz fotografie archiwalne i współczesne; zawiera także 60 tabel opracowanych przez Autora.

Język i aparat pojęciowy pracy nie budzą zastrzeżeń; pomyłki edytorskie są drobne¹ i nie wpływają na jej jakość.

Omówienie treści

Przedmiotem rozprawy jest pewna grupa niewielkich budynków dworcowych zbudowanych w Polsce w okresie międzywojnia. Podobne obiekty, pochodzące z lat ok. 1850-1950, a więc „mniej lub bardziej” zabytkowe (toteż długo jako zabytki niedostrzegane) znajdują się na wszystkich kontynentach, i wolno powiedzieć, że podobne bywają ich losy oraz problemy związane z funkcjonowaniem w warunkach zachodzących przemian cywilizacyjnych. Można więc te kilka wybranych przez Autora budynków traktować jak obiekty do badania laboratoryjnego. Zadaniem jakie sobie postawił było wypracowanie systemu wartościowania zabytków według którego dałoby się oceniać efekty ich **modernizacji** z punktu widzenia wpływu na ochronę wartości zabytkowych. W tym kontekście użyte w tytule pojęcie *modernizacji* brzmi nieco problematycznie.

Jak czytamy na wstępie Rozdziału 3 (s. 59), znikło ono z polskiego prawa budowlanego ponad 20 lat temu, toteż trudno rozumieć je precyzyjnie, zwłaszcza że oznacza ono *unowocześnienie i usprawnienie*². Z punktu widzenia działań konserwatorskich *modernizacja* jako taka jest zabiegiem dość ryzykownym: zabytek może bowiem zostać *zmodernizowany* w pełni zadowolająco pod względem współczesnych potrzeb i standardów technicznych, funkcjonalnych i estetycznych, ale całkowicie przy okazji zostać pozbawiony wartości zabytkowych; a więc w praktyce zniszczony. A obiekt niezmodernizowany, po właściwie przeprowadzonej restauracji te wartości zachowa (choć może bez osiągnięcia pełnych, współczesnych standardów użytkowania). Być może zatem – przyjmując dominujący w pracy, konserwatorski punkt widzenia - należało poprzestać w tytule na tradycyjnej *restauracji* lub też zastosować używaną rzadko w polskim (ale już w nie anglosaskim słowniku) *rehabilitację*, mimo iż termin ten *a priori* nacechowany jest pozytywnie? Ale..., wszystkie badane obiekty zostały ujęte w ewidencji lub rejestrze zabytków, a prowadzone przy nich prace były częścią postępowań konserwatorskich. Podobnie rzecz się ma z tytułowymi *wartościami kulturowymi*, podczas gdy w pracy Autor odnosi się cały czas do *wartości zabytkowych* – i to nawet dosłownie zapisanych ustawowo – artystycznych, historycznych i naukowych (np. s 81, 387-389).

¹ Np. s. 185, Rys. 4.5.10 opisany jako *przekrój podłużny*, pokazuje elewację frontową.

² Słownik Języka Polskiego PWN, <https://sjp.pwn.pl>

Wartość zabytkowa jest oczywiście wartością kulturową; odwrotnie już niekoniecznie. Podobnie jak dobro kultury nie musi być zabytkiem... Są to kwestie leksykalno-semantyczne i w sumie raczej dla technicznego meritum drugorzędne, ale użycie takich a nie innych terminów w tytule rozprawy naukowej prowokuje do zadawania pytań.

Rozprawę rozpoczyna obszerne *Wprowadzenie*, które właściwie powinno zostać oznaczone jako „Rozdział 1”, którego nie ma... bo bezpośrednio po nim następuje *Rozdział 2*. Niemniej jednak, ta część pracy zapoznaje czytelnika z celem i przedmiotem badań, którym są dworce kolejowe powstałe w latach 1919–1939 na terytorium II RP, a położone na obecnym terytorium Polski. Znajdziemy tu omówienie stanu badań i materiałów źródłowych. Dla omawianej pracy najważniejsze były oczywiście badania dotyczące modernizacji i adaptacji dworców oraz ich ochrony jako dziedzictwa kulturowego. Interesujące, że Autor zwraca tu uwagę na niewielkie zasoby współczesnej literatury naukowej, dotyczącej modernizacji i adaptacji dworców (s. 19), choć odwołuje się do literatury polskiej, angielskiej, niemieckiej i włoskiej.

Przyjmując to stanowisko apriorycznie, nie da się jednak nie dostrzec nieuwzględnienia w tym przeglądzie znacznego zasobu materiałów dostępnych w internecie, a dotyczącego takich właśnie działań prowadzonych w ostatnich dekadach na dziesiątkach obiektów w Niemczech (w kraju Polsce pod wieloma względami najbliższym), ale także w Wlk. Brytanii czy USA. I nawet jeśli nie uznałoby się takiego materiału „z sieci” za dostatecznie unaukowany, to stanowi on przecież potencjalne źródło praktycznych informacji czy punktów wyjścia do ich pozyskiwania...

W tej części pracy znajduje się także przegląd literatury odnoszącej się do wartościowania zabytków architektury, które stanowi narzędzie dla podejmowania praktycznych decyzji architektoniczno-konserwatorskich. Autor (i słusznie) opiera się tu przede wszystkim na dokumentach doktrynalnych ICOMOS, jak i licznych publikacjach wydawanych systematycznie przez PKN ICOMOS.

W dalszej części *Wprowadzenia* znajduje się szerokie uzasadnienie podjęcia tematu - jednak chyba zbyt rozbudowane, bo historyczne dworce kolejowe stanowią nie tylko wyraźnie zarysowaną grupę zabytków, ale i grupę zabytków żywych, a nawet nieoczekiwanie „żywojących” w zmieniającym się świecie początku XXI w., a więc powody do zajmowania się nimi są. Kluczowe dla tej części jest sformułowanie problemów, pytań badawczych oraz hipotez i celów. Nawet jeśli i tę część pracy można by uznać za zbyt (może asekuracyjnie?) rozszerzoną, to trudno byłoby jej coś istotnego zarzucać pod względem merytorycznym czy metodycznym. To samo dotyczy metod badawczych omówionych na końcu *Wprowadzenia*. Odnosi się jednak wrażenie, że cały ten eksperyment naukowy, z niezwykle precyzyjnie

zaprojektowaną i rozbudowaną aparaturą, został zakrojony zbyt szeroko w stosunku do rzeczywistego potencjału pola badań.

Rozdział 2 (*Charakterystyka dworców z okresu międzywojennego [1918-1939]*) rozpoczyna się od krótkiej charakterystyki rozwoju kolei. Celowo używam określenia „krótka charakterystyka”, nie zaś – zgodnie z brzmieniem tekstu – *historia*, bo tej na kilku stronach opisać się nie da. I Autor podjął tu właściwą decyzję, ponieważ jego praca jest pracą architekta, nie pracą historyka kolejnictwa. Omówienie kontekstu historycznego i uwarunkowań budowy dworców doprowadził on jednak do roku 2016, co jest uzasadnione z punktu widzenia celów pracy, choć z tytułem rozdziału się nie zgadza.

O ile jednak skrócenie części dotyczącej uwarunkowań historyczno-technicznych kolei jest zrozumiałe, o tyle podrozdział poświęcony architekturze dworców kolejowych jako takiej (2.2 *Cechy architektoniczne, rozwiązania techniczne i funkcjonalne dworców kolejowych*, s. 50-58) jest moim zdaniem zbyt lakoniczny – nawet w pracy architekta, nie historyka architektury. A szkoda, bo charakter i wielostronne znaczenie dworców kolejowych jako dzieł („dziełek”, a czasem arcydzieł) architektury, tworzyłoby znakomite tło dla właściwego przedmiotu rozprawy oraz stanowiło rozległe pole do prezentacji zawodowej erudycji zarówno dla architekta historyka, jaki i dla refleksji praktykującego architekta; także z powodu wspomnianej już żywotności tej gałęzi architektury. W pracy nie znajdziemy niestety również choćby pobieżnego przeglądu interesującej dla architektów, ale także z punktu widzenia oceny wartości zabytkowych, charakterystyki architektury dworców budowanych w okresie II RP, a projektowanych przecież także przez autorów obiektów stanowiących przedmiot rozprawy (s. 56-57). Zupełnie pominięte zostały też obiekty położone się na terenach wschodnich RP, i choć nie można nie rozumieć powodu braku ich szczegółowszej analizy, to jednak rezygnacja z jakichkolwiek informacji o nich rozczarowuje. Próby ujęcia statystycznego czy analizy porównawczej form architektonicznych byłyby w tym kontekście wartościowe, zwłaszcza że nawet w ramach omawianego w rozprawie zbioru 8 obiektów wyróżnia Autor trzy grupy wykazujące zróżnicowania architektoniczne *ze względu na uwarunkowania lokalizacyjne i historyczne* (s. 10)! Dobrze przynajmniej, że pewne elementy charakterystyki obiektów znajdują się w różnych miejscach pracy (np. podrozdz. 2.1.4, s. 39-41).

Rozdział 3. (*Uwarunkowania modernizacji i zmian programów użytkowych*) zawiera zwięzłe omówienie podstaw prawnych procesu modernizacji (podrozdz. 3.1) oraz uwarunkowań modernizacji wynikających z teorii konserwatorskiej (podrozdz. 3.2). Mają one charakter rzetelnych omówień aktów prawnych oraz – w odniesieniu do drugiej części różnych dokumentów doktrynalnych.

Kandydat dowodzi tu niewątpliwie swoich kwalifikacji i znajomości problematyki, zarówno prawno-administracyjnej, jak i teoretyczno-konserwatorskiej, ale nieco żalować należy że nie podejmuje żadnej próby osobistego odniesienia się do zapisów zawartych w aktach prawnych czy w dokumentach doktrynalnych, ani próby dyskusji z nimi, chociaż miałby do tego prawo... Bo, jak np. rozumie on choćby końcowy punkt cytowanych zapisów „Karty Tagilskiej”³: „(...) *dopuszczenie wprowadzenie zmian w obiekcie pod warunkiem pełnej ich dokumentacji i zachowania możliwości przywrócenia stanu pierwotnego*”. Co oznacza tu „stan pierwotny”? Czy stan istniejący bezpośrednio po wybudowaniu jakiegoś obiektu (np. w r. 1897), czy też historyczny już stan po jego przebudowach (np. w 1926 i 1937), czy stan sprzed tytułowej „modernizacji” w roku np. 2014, który oznacza często stan głębokiej degradacji obiektu? Który wszakże również był wynikiem procesu historycznego... A wobec tego - czy należałoby/wolno zachować możliwość jego przywrócenia?

Celem tych pytań recenzenta jest zwrócenie uwagi Kandydata na terminologiczny i pojęciowy nieporządek, z którym środowiska konserwatorskie słabo sobie radzą; (zarówno na polskim, jak i międzynarodowym gruncie). Efektem jest nadprodukcja kart i tekstów bardziej lub mniej naukowych, w których próbuje się zapisywać prawdy i postulaty czasem od dawna już zapisane, i tworzy narzędzia skomplikowane, a w istocie często zbędne, choć mające stanowić „podstawy teoretyczne” dla całkiem nieskomplikowanych działań budowlano-konserwatorskich, podejmowanych wobec stosunkowo nieskomplikowanych i młodych obiektów, reprezentujących w sumie dość przeciętne wartości zabytkowe. A takimi są przecież budynki dworcowe z okresu II RP. (Idąc dalej tą drogą, z niewiadomego powodu Autor zamienia na chwilę *wartości zabytkowe* na *wartości retrospektywne*, (s. 81 którym odpowiadać mają *prospektywne*, tj. odnoszące się do przyszłości obiektu. Ten ostatni termin, nie pozbawiony przecież sensu z praktycznego punktu widzenia ochrony zabytków, nie znajduje jednak odzwierciedlenia w przedstawionych tabelach, ilustrujących wyniki badań.)

Wprowadzenie i następujące po nim rozdziały 2 i 3. Stanowią przygotowanie pola dla części obejmującej Rozdział 4 (*Studia przypadków*). Rozpoczyna go omówienie zasad analizy rozpatrywanych obiektów (podrozdz. 4.2). Jest to część pracy, której efektem jest precyzyjne narzędzie (nazwane przez Autora *kwestionariuszem*, s. 86-87), służące do systematycznego badania i oceny przedmiotowych dworców; nie tylko zresztą dworców, bo zaproponowany w rozprawie model postępowania dałoby się prawdopodobnie stosować również w przypadku analogicznie pomyślanej oceny innych, o wiele trudniejszych, „żywych” grup zabytków – np. kościołów.

³ The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, 2003.

Zbiór badanych obiektów obejmuje osiem dworców: Koło, Łęczycę, Modlin, Radziwiłłów, Żyrardów, Białą Podlaską, Rabkę Zdrój, Radomsko. Wszystkie zostały opisane systematycznie według jednego schematu. Opisy otwierają *informacje ogólne*, zawierające podstawowe dane o obiekcie oraz wykaz pozyskanych materiałów.

W zestawie tych ogólnych informacji podawane są również nazwiska projektantów obiektów. Szkoda jednak, że brak podobnie podanych informacji o autorach projektów modernizacji; ich nazwiska ukryte zostały w przypisach. Podobnie, poza nazwiskiem brak nawet lakonicznych informacji o osobach udzielających wywiadów – np. o ich stanowisku służbowym, czy roli w procesie inwestycyjnym⁴; osoby te były przecież źródłami istotnych informacji, które mogłyby wyjaśniać okoliczności prowadzenia prac czy powody ich rezultatów. Bo właśnie tło czy realia procesu inwestycyjnego są moim zdaniem czynnikiem zwykle nieuwzględnianym w ocenie jego rezultatów.

(Poza tym – choć to już marginalium - niezrozumiały jest cel podawania *poprzednich nazw* miejscowości. Omawiane dworce powstały w okresie istnienia II RP i na jej terytorium, wobec tego zamieszczanie np. nazw niemieckich jak *Warthbrücken*, *Lentschütz* czy *Shirardow*, czy rosyjskich *Bjeła*, *Noworadomsk* niczego do pracy nie wnosi⁵.)

Opisy dworców obejmują:

Rys historyczny i lokalizację. Dane te powinny być zostać ograniczone do związanych z budową dworca lub linii kolejowej, jak w przypadku np. Radziwiłłowa, bo powtarzanie np. znanych informacji o średniowiecznym rodowodzie Łęczycy, czy Koła nie było potrzebne. Za to nie ma tam, niestety, uzupełniających opisy lokalizacji dworców map czy planów (czy choćby opracowanych fotografii satelitarnych) informujących o usytuowaniu dworca, unaoczniających jego związki z układem przestrzennym miejscowości itp. (Dane o numerze stacji i usytuowaniu jej np. *na 55 kilometrze linii kolejowej* są zapewne istotne dla kolei, ale nie powinny być jedynymi informatorami w monografii o problematyce architektoniczno-konserwatorskiej). A przecież przedstawiony przez Autora model opisu (s. 75) zbudowany został bez błędów.

Charakterystyka i stan techniczny dworca przed modernizacją. Opis dworców ogranicza się do dosłownie traktowanej charakterystyki budynków. Brak niestety opisu oryginalnego założenia dworca, budynków pomocniczych, elementów architektonicznych infrastruktury technicznej (np. wież wodnych) czy innych, o których istnieniu Autor tylko wspomina. Materiały ilustracyjne są do tych części opisu nader szczupłe; z brakiem

⁴ Np. na stronie 129, przyp. 194, czy 204, przyp. 221.

⁵ Zwłaszcza w przypadku nazw niemieckich używanych w okresie okupacji z okresu dwóch wojen światowych; nie mówiąc o okresie istnienia Prus Południowych czy Prus Nowoschodnich (1795-1807) kiedy kolej jeszcze nie istniała... Zresztą nazwa Żyrardowa nawet na mapach Generalnego Gubernatorstwa z 1944 zapisywana była jako *Zyrardow*.)

historycznej kartografii i ikonografii trzeba się wprawdzie często godzić, ale szkoda, że te partie tekstu nie zostały zilustrowane współczesnymi, istniejącymi przecież mapami pokazującymi układy obecne dworców, a Autor nie próbował zrekonstruować układów oryginalnych. Bez tego zamieszczone w pracy plany budynków „wiszą w próżni”. Opisy kończą podsumowania zaczerpnięte z ekspertyz stanu technicznego.

Podrozdziały *Funkcje i wykorzystanie potencjału użytkowego dworca przed modernizacją* – zawierają prawidłowo podaną charakterystykę dyspozycji funkcjonalno-przestrzennej budynków dworcowych przed podjęciem prac. W następnym podrozdziale (*Kompletność i zawartość dokumentacji projektowej*) znajdziemy skrupulatnie wykonane oceny dokumentacji projektowej pod względem zawartości i kompletności.

Konsekwentnie stosując zaproponowany model oceny, Autor poddaje każdy rozpatrywany obiekt analizie pod względem oceny wartości (*Wartości i ich nośniki przed i po modernizacji*).

Rozpoczyna od omówienia bryły – stanu pierwotnego, stanu przed modernizacją oraz stanu po. Podobnie analizuje układy funkcjonalno-przestrzenne, elementy konstrukcyjno-budowlane i detal architektoniczny. Czytelność efektów tak systematycznie zrealizowanego przeglądu obniża niestety sposób ilustrowania przekształceń, który nie ułatwia czytelnikowi porównywania stanów przed i po. Oczywiście nie w każdej części dałoby się to zrobić, bo np. detale w ten sposób porównywać byłoby trudno (choćby ze względu na ich możliwą liczbę). Ale bryłę budynku – zestawiając rysunki elewacji (nawet nie wszystkie) – należało w ten sposób zilustrować. Dobrze, że pokazane w ten sposób zostały jednak plany budynków.

Podsumowania poszczególnych budynków ujęte zostały w formie stabelaryzowanej. Nie mam wątpliwości co do ich rzetelności, ale np. opisanie ich jako podsumowanie cech warunkujących *uznanie obiektu za zabytek – autentyzmu i integralności* nieco niepokoi. Autentyzmu substancji jest oczywiście podstawowym wyznacznikiem zabytkowego charakteru obiektu. (Bez autentycznej substancji nie istnieje zabytek architektury, a co najwyżej jego surogat; kwestia urzędowego *uznania* takich obiektów to sprawa odrębna, warunkowana zwykle wieloma i często pozamerytorycznymi czynnikami...) Z integralnością sprawa wygląda jednak inaczej; zabytek zdeintegrowany, nawet zachowany reliktoowo, nie przestaje być zabytkiem, choć zwykle o mniejszej wartości niż byłby przy zachowaniu integralności.

Z tej tabeli przechodzi Autor kolejnego podsumowania zebranego w następnej tabeli. (I czytelnik trochę się w tym gąszczu tabel gubi...) Zebrano w niej *Wartości retrospektywne będące podstawą uznania obiektu za zabytek*.

Podsumowanie wyników badań przedstawia Autor w Rozdziale 5. Otwiera go tabelarycznie ujęta geneza i stylistyka obiektów. Autor wyróżnia tu trzy typy dworców: typ *P1* (Koło i Łęczyca), *P2* (Modlin, Radziwiłłów, Żyrardów, Biała Podlaska), *P3* (Rabka-Zdrój, Radomsko). Autor charakteryzuje te grupy i konstatuje pewne pokrewieństwa między grupami *P1* i *P3*. Nie odnosi ich natomiast w tym miejscu do kwestii autorstwa; obiekty z grupy *P1* i *P2* (- tu poza jednym) projektował ten sam architekt – Romuald Miller, pracujący w sekcji architektonicznej warszawskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (s. 56), a projektujący w tym okresie również inne dworce w centralnej Polsce. Szkoda, że Autor nie rozwija tego wątku, mimo iż dostarczyłyby materiału porównawczego, a zatem przydatne do wartościowania architektury omawianych dworców.

W następnych tabelach (s. 376, 377) Autor odnosi się do lokalizacji dworców w stosunku do miejscowości oraz w systemie komunikacji kolejowej (wyróżniając znowu po trzy grupy). Znaczenie tych konstatacji dla pracy, której celem była metoda oceny architektoniczno-konserwatorskiej działań przy obiektach zabytkowych, jest wątpliwa. Zwłaszcza wobec lakonicznego potraktowania problematyki lokalizacji stacji zarówno w tym podsumowaniu, jak i poprzednich partiach tekstu - na co zwracałem już uwagę. Autor nie wykazał na przykład czy i jaki związek zachodził między stylistyką architektoniczną i układem funkcjonalnym budynku dworcowego, a technologią kolei – nachyleniem i krzywizną torów lub konstrukcją parowozów (s. 376), choć oczywiście miały one znaczenie dla lokalizacji, może i dyspozycji funkcjonalno-przestrzennej założenia dworcowego, z którą jednak czytelnik nie został zapoznany. Znaczenie stacji w systemie komunikacji kolejowej jest dla tej pracy znikome. Podobnie jak ich związki z wiodącymi funkcjami miast (s. 378). Nie można ich oczywiście wykluczyć, ale Autor nie wykazał ich znaczenia, ograniczając się do dwóch zdań komentarza.

Stąd przechodzimy do podrozdziału (5.2) omawiającego *cechy istotne z punktu widzenia ochrony konserwatorskiej, modernizacji i adaptacji*.

Pracę kończy Rozdział 6 (*Wnioski*). Podzielony został na 3 części; pierwsza dotyczy dokumentacji; druga – realizacji; trzecia – ochrony i konserwacji. Ze wszystkimi spostrzeżeniami należy się generalnie zgodzić, choć z poprawką na „eksperymentalny” charakter pracy. Bo np. kategorycznie brzmiące stwierdzenie (s. 398) o *widocznej zależności pomiędzy kompletnością i szczegółowością dokumentacji a charakterem zmian wartości zabytku*, wysunięte w oparciu o badanie kilku, dość prostych obiektów nie zawsze w praktyce konserwatorskiej musi być prawdziwe.

Podobnie rzecz się ma z postawionymi na początku pracy hipotezami (s. 26), dotyczącymi kompletności dokumentacji, *a w szczególności analiz przedprojektowych*, jak również związku między *ewaluacją cech zabytkowych, a zachowaniem wartości kulturowych*.

Generalnie można uznać je za trafne, choć doświadczenia praktyczne dowodzą, że do wszelkich prób ścisłej algorytmizacji badań zabytków i metod prowadzenia przy nich prac należy odnosić się z dystansem, albowiem każdy zabytek architektury jest w istocie obiektem indywidualnym, niestandardowym i często nieprzewidywalnym (z czego już dawno zdawano sobie sprawę); do tego zwykle dochodzą niejednolite okoliczności procesów inwestycyjnych oraz inne, które odnoszą się do często irracjonalnej sfery emocji, stanowiącej najtrwalszą podstawę stosunku społeczeństw do dziedzictwa kulturowego.

2. Wniosek końcowy

Stwierdzam, że mimo zawartych w recenzji uwag krytycznych, (których wysunięcie jest obowiązkiem recenzenta) przedstawiona do oceny rozprawa doktorska mgr. inż. arch. Jakuba Krzyczkowskiego: *Modernizacja dworców kolejowych XX-lecia międzywojennego a ochrona ich wartości kulturowych*, jest pracą interesującą i oryginalną; wykazuje przygotowania merytoryczne Kandydata, dowodząc jego ogólnej wiedzy teoretycznej w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych, w dyscyplinie architektura i urbanistyka oraz umiejętności samodzielnego prowadzenia przez niego pracy naukowej. Praca ma nie tylko wartość teoretyczną, ale również aplikacyjną; przedstawiona w niej metoda oceny efektów działań architektoniczno-konserwatorskich, zwłaszcza podejmowanych wobec zabytków należących do tych samych grup, może zostać wykorzystana w praktyce, np. przy formułowaniu zaleceń konserwatorskich. Ma jeszcze jedną cechę, którą osobiście cenię – daje pole do dyskusji... Stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego jak też rozwiązanie w zakresie zastosowania wyników własnych badań naukowych. Spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim (art. 187 *Ustawy prawo o szkolnictwie...* oraz art. 13 *Ustawy o stopniach naukowych...*), a zatem wnoszę o dopuszczenie Kandydata do dalszego etapu postępowania w sprawie nadania stopnia doktora.

