DZIEKANAT
Wydziału Historycznego UJ
wpłynęło 3.10.2022 r.

Toruń
dr hab. Agnieszka Zielińska, prof. UMK
Wydział Nauk Historycznych
Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu

Recenzja rozprawy doktorskiej mgra Dominika Lulewicza pt. „Krakowski węzeł kolejowy. Ewolucja funkcjonalno-przestrzenna w latach 1847-1939" napisanej pod kierunkiem naukowym dr hab. Konrada Wnęka, prof. UJ.

Rozprawa Pana mgra Dominika Lulewicza jest przedsięwzięciem niezwykle ambitnym. Autor postanowił w niej omówić proces ewolucji funkcjonalno-przestrzennej krakowskiego węzła kolejowego w latach 1847-1939. Doktorant podjął się wyzwania trudnego i w swej istocie nowatorskiego, na próżno szukać bowiem podobnych opracowań dla tego terenu w polskiej historiografii. Celem więc Doktoranta było uzupełnienie luki dotyczącej ważnego tematu, który może być punktem wyjścia do rozważań historyków zajmujących się historią społeczno-gospodarczą i demografią historyczną.

Pracę doktorską rozpoczyna bardzo obszerna część 1 nazwana Wprowadzeniem. Na jego początku Autor jasno sprecyzował cele badawcze pracy. Odniósł się tu do ogromnej roli wynalazku kolei żelaznej i jej znaczenia dla rozwoju Krakowa. Uznał, iż głównym celem dysertacji będzie wyodrębnienie i scharakteryzowanie poszczególnych etapów ewolucji funkcjonalnej i przestrzennej krakowskiego węzła kolejowego w latach 1847-1939. Co ważne, dokładnie wyjaśnił także jak rozumie ten cel. Zaznaczył też, iż problem, który zdecydował się podjąć był dotąd niedoceniany i marginalizowany w literaturze przedmiotu. Zwrócił też uwagę na ważny fakt, iż w przyszłości studia te pozwolą na dokonywanie porównań z innymi ośrodkami miejskimi na terenie Polski, które zostały już opracowane.
Doktorant uzasadnił także zakres terytorialny i chronologiczny pracy. Tu wyjaśnił pojęcie węzła kolejowego i odniósł je do omawianego tematu. Uściślił także terminologię zastosowaną w pracy. Następnie przeszedł do omówienia struktury wewnętrznej pracy. Potem zaś skupił się na dotychczasowym stanie badań. Trafnie zwrócił tu uwagę na marginalizowanie tego zagadnienia w literaturze historycznej. Wskazał braki, a przez to potrzebę podjęcia wybranego przez siebie tematu badawczego. Wymienił mimo tego duży wachlarz publikacji, które w różnym zakresie poruszały tą tematykę. Myślę, że każdy czytelnik poczuje się usatysfakcjonowany tym obszernym wywodem. Omówił tu literaturę przedmiotu oraz źródła, które wykorzystane zostały w pracy.

Wykorzystany zasób archiwalny jest rzeczywiście imponujący. Składają się na niego źródła archiwalne pochodzące z zespołów w zasobach archiwów, muzeów i bibliotek polskich i zagranicznych: Archiwum Narodowe w Krakowie; Archiwum Główne Akt Dawnych; Archiwum Akt Nowych; Archiwum Państwowe w Warszawie; Biblioteka Jagiellońska; Centralne Archiwum Wojskowe; Muzeum Historyczne Miasta Krakowa; Muzeum Lotnictwa Polskiego; Narodowe Archiwum Cyfrowe; Austriackie Archiwum Państwowe we Wiedniu; Muzeum Techniki we Wiedniu; Centralne Państwowe Archiwum Historyczne Ukrainy we Lwowie, materiały pochodzące z Kolejowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej PKP w Krakowie. Doktorant wykorzystał także różnorodne publikacje aktów prawnych (akty normatywne, publikacje urzędowe określonych austriackich i polskich resortów rządowych), liczne źródła prasowe, źródła kartograficzne (mapy katastralne, topograficzne, plany miast, plany sytuacyjne linii oraz stacji) źródła ikonograficzne (głównie fotografie) oraz imponującą liczbę opracowań. Jako zastosowane metody badawcze Autor wskazał metodę opisową, retrospektywną i statystyczną. Autor ujął podejmowaną tematykę w poszczególnych rozdziałach chronologicznie, zaś w ich obrębie problemowo. Było to rzeczywiście najlepszym w tym przypadku rozwiązaniem. Cała zasadnicza część pracy podzielona została na cztery rozdziały, te zaś wedle potrzeby na podrozdziały.

Pierwszy rozdział stanowi omówienie początków kolei żelaznej w Krakowie w latach 1847-1858. W podrozdziale pierwszym Autor przedstawił tło ewolucji krakowskiego węzła kolejowego. Wprowadził czytelnika w to zagadnienie poprzez przedstawienie genezy, organizacji władz, funkcjonowania, sytuacji społeczno-gospodarczej Wolnego Miasta Krakowa, potem zaś Wielkiego Księstwa Krakowskiego. Następnie przeszedł do nakreślenia początków doprowadzania kolei żelaznej do Krakowa. Zwrócił tu nie tylko uwagę na sam proces jej powstawania wraz z ważną datą 13 października 1847 roku, kiedy to otwarta została linia kolejowa Kraków-Mysłowice, ale także omówił strukturę administracyjno–prawną kolei. Zwrócił tu uwagę na kolejny ważny okres lat 1852-1858, kiedy to zainicjowana została integracja krakowskich kolei w ramach struktury komunikacyjnej Cesarstwa i połączenie Krakowa linią kolejową z Wiedniem, a potem ze Lwowem. Podrozdział ten jest o tyle cenny, gdyż wprowadza czytelnika w zagadnienie, które w kolejnych podrozdziałach Autor omówił już szczegółowo. W podrozdziale drugim doktorant cofnął się do pierwszej połowy XIX wieku, aby omówić koncepcje budowy kolei w Galicji Zachodniej i w Rzeczypospolitej Krakowskiej i projekty doprowadzenia kolei żelaznej do Krakowa. Wspomniał tu trafnie o koncepcjach Riepla, Karstena, Krausego. Pisał także o propozycjach Piotra Steinkellera i polskiej szlachty ze Lwowa. Zwrócił uwagę na fakt, iż kupcy krakowscy

w pierwszej połowie XIX wieku bardzo dobrze zdawali sobie sprawę z faktu, iż pominięcie Krakowa w dostępie do kolei może spowodować jego marginalizację gospodarczą. Taki zabieg retrospekcji jest ważny dla zrozumienia kolejnych wydarzeń, które Autor omawia. Dalej Doktorant szczegółowo omówił działalność Kolei Krakowsko-Górnośląskiej, w tym budowę i otwarcie pierwszej linii i stacji kolejowej w Krakowie w latach 1844-1847. Uczynił to bardzo rzetelnie poczynając od omówienia planów budowy odcinka Kraków-Mysłowice, których początek datować należy na 1844 rok, poprzez zaprezentowanie wszelkich czynności prawnych, kończąc na przedstawieniu poszczególnych etapów budowy i przebiegu linii kolejowej. Omówił także etapy budowy stacji końcowej dla Krakowa, jej wygląd i układ przestrzenny. Co ważne, nawiązał tu do wydarzeń politycznych, gospodarczych, a nawet klimatycznych, które miały wpływ na przebieg budowy. Skupił się także na dalszej rozbudowie stacji krakowskiej w latach 1850-1858, co było efektem działalności inwestycyjnej państwa i funkcjonowania stacji w strukturze kolei państwowych. W jej wyniku jak stwierdził Autor, doszło do powstania linii kolejowej Kraków-Dębica z odnogami do Wieliczki i Niepołomic. Trafnie opisał niestety niezrealizowany w całości projekt nowoczesnych warsztatów wagonowych, które miały świadczyć o wysokiej randze stacji krakowskiej. Omówił przebieg i zagospodarowanie ulic wokół stacji. Przedstawił projekty rozbudowy linii kolejowej oraz prace budowlane, które na odcinku Kraków-Dębica zakończyły się sukcesem w 1856 roku. Zajął się także przedstawieniem poszczególnych stacji kolejowych: Bieżanów, odnoga Wieliczka, Podłęże, odnoga Niepołomice. Podniósł także kwestię podziału własności Wschodniej Kolei Państwowej w Galicji w 1858 roku pomiędzy dwa towarzystwa, co jak trafnie zaznaczył rzutowało na kształt i skalę realizowanych w ich obrębie inwestycji. Jak wynika z lektury tekstu, Doktorant świetnie zdaje sobie sprawę ze znaczenia kolei dla rozwoju gospodarczego Krakowa, co niejednokrotnie podkreśla pisząc swoją dysertację doktorską.

Rozdział drugi został poświęcony okresowi 1858-1884, kiedy to właśnie dwa towarzystwa prywatne: Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda i Kolei Galicyjskiej Karola Ludwika zarządzały węzłem krakowskim i działały na rzecz jego rozbudowy. Autor zastosował tu ponownie ten sam zabieg, co w rozdziale pierwszym i zresztą w kolejnych rozdziałach będzie w tej kwestii także konsekwentny – pierwszy podrozdział to tło ewolucji krakowskiego węzła kolejowego. Co ważne ponownie odniósł się tu do sytuacji społeczno-gospodarczej i ludnościowej Krakowa i jej rozwoju przestrzennego, także w kontekście rozbudowy stacji kolejowej. To bardzo ważne dla zrozumienia późniejszego wywodu na temat rozwoju kolei. Ponownie także omówił strukturę administracyjną i podstawy prawne

kolei w Cesarstwie Austrii w omawianym okresie i jej losy aż do roku 1884, kiedy to utworzono Generalną Dyrekcję Austriackich Kolei Państwowych. Poruszył także zagadnienie rozwoju stacji kolejowych i połączeń torowych Austrii i zwrócił uwagę na zwiększenie ich zasięgu terytorialnego i wielkości zabudowy. Omówił strukturę organizacyjną obu towarzystw (KFNB i CLB) co było ważne dla zrozumienia działań tychże towarzystw w zakresie kolejnictwa. W kolejnym podrozdziale drugiego rozdziału otrzymujemy szczegółowy opis rozbudowy stacji kolejowej w Krakowie - trzecia i czwarta faza rozwoju funkcjonalno-przestrzennego wraz z przebudową dworca, powstaniem nowej parowozowni, hali przeznaczonej do rozdzielania i demontażu wagonów kierowanych do naprawy w warsztatach, jak i przebudową dotychczasowego systemu poboru wody. Autor omówił także kształtowanie się strefy mieszkalnej wzdłuż granicy stacji oraz podjął zagadnienie budowy wiaduktu. Kolejne dwa podrozdziały rozdziału drugiego poświęcone zostały modernizacji konkretnych odcinków linii kolejowych: odcinka Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda i Kolei Galicyjskiej Karola Ludwika. Otrzymujemy tu bardzo szczegółowe omówienie tychże prac modernizacyjnych. Autor skupił swoją uwagę na rozbudowie linii Oświęcim-Trzebinia, która została otwarta w 1856 roku i do lat 70-tych XIX wieku była jednotorowa. Doktorant zwrócił uwagę na liczne prace, które miały podnieść przepustowość szlaku i unowocześnić go. Jednym w efektów jak słusznie zaznaczył, było oddanie do użytku ukończonego drugiego toru na odcinku Kraków-Zabierzów i Zabierzów – Trzebinia w 1878 roku. Osobny podrozdział poświęcił modernizacji odcinka linii kolejowej Kraków-Lwów oraz linii kolejowej Bieżanów-Wieliczka i Podłęże-Niepołomice, zwracając słusznie uwagę na ich znaczenie dla rozwoju gospodarczego (tu: transportów soli z kopalni w Wieliczce). Co ważne omówił też tutaj powstawanie kolei użytku niepublicznego takich jak tory i bocznice dowozowe, z których korzystały przedsiębiorstwa przemysłowe (tzw. koleje przemysłowe). Pozwoliło to czytelnikowi łatwiej wyobrazić sobie przemysłowy krajobraz tego terenu. Doktorant zwrócił tu uwagę nie tylko na system torów dowozowych i bocznic w Krakowie, lecz także w Wieliczce, gdzie powstała tzw. kolej salinarna. Na końcu rozdziału Doktorant omówił także projekty i koncepcje, które z różnych przyczyn nie zostały zrealizowane. Ten zabieg dowodzi wnikliwego zgłębienia tematu i dociekliwości godnej doświadczonego już badacza oraz dużej wiedzy Autora w tej dziedzinie.

W rozdziale trzecim Autor omówił szczegółowo kolejny okres ważny dla węzła kolejowego w Krakowie – lata 1884-1918 – czas dominacji państwa i inwestycje C.K. Kolei Państwowych i pozostałych zarządów kolejowych. Utrzymując konsekwentnie tę samą strukturę pracy na początku nakreślił tło ewolucji krakowskiego węzła kolejowego. Ten

zabieg utrzymuje porządek w dysertacji doktorskiej. Tu odniósł się do sytuacji demograficznej, gospodarczej jak i kwestii rozwoju terytorialnego oraz procesów urbanizacyjnych Krakowa, Podgórza i Wieliczki. Omówił także strukturę organizacyjną i administracyjną kolei Cesarstwa Austrii najpierw po powołaniu Generalnej Dyrekcji C.K. Kolei Państwowych w roku 1884, a następnie po powołaniu C.K. Ministerstwa Kolei Państwowych w 1896 roku. Zwrócił uwagę na zmiany w przynależności linii węzła krakowskiego w tym okresie i tego konsekwencje. Podniósł także ważną kwestię funkcjonowania prawnego i organizacyjnego kolei w czasie I wojny światowej. Ze względu na fakt, iż jest to długi, bo 34 letni okres, do tego także charakteryzował się dużą dynamiką, Doktorat poświęcił mu najwięcej miejsca w swojej pracy. Rozdział ten podzielił na 9 podrozdziałów, z których niektóre podzielone zostały jeszcze na części. Jak wykazał Autor w tym obszernym rozdziale, modernizacje, dogęszczanie sieci dróg żelaznych, budowanie kolei lokalnych i różnorodne inwestycje w ich obrębie spowodowały w tym okresie ukształtowanie węzła krakowskiego i wzrost znaczenia Krakowa na gospodarczej i komunikacyjnej mapie Cesarstwa. Zwrócił też trafnie uwagę na postęp techniczny, ale i rosnące natężenie przewozów, co wpływało na wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań na kolei. Odniósł się także do całej architektury kolejowej i wprowadzania nowych standardów w tym zakresie. Zwrócił uwagę na ciekawą kwestię budowy monumentalnych dworców w stylu historyzmu i secesji. Podjął też kwestię budowy tzw. dworców wstępnych; rozbudowy zaplecza trakcyjnego; powiązania ruchu pasażerskiego, towarowego, tranzytowego, manewrowego i podsyłania lokomotyw za pomocą dróg zwrotnicowych i sygnalizacji; budownictwa mieszkalnego wokół stacji kolejowych. W podrozdziale drugim szeroko omówił działalność inwestycyjną państwa. W tym budowę i modernizacje kolei transwersalnej. Skupił się tu na wszelkich nowych projektach jak i zmianach, które dokonały się w zakresie linii kolejowych z Oświęcimia i Suchej do Podgórza. Szczegółowo omówił proces powstawania stacji kolejowej Podgórze (Podgórze Płaszów), poszczególne jego fazy. Ważne dla uplastycznienia tego opisu było zwrócenie uwagi na powstającą całą infrastrukturę strefy przydworcowej i jej osnowę architektoniczną. Autor wskazał też na elementy stacji, które powstawały w oparciu o najnowsze wówczas zdobycze techniki, jak choćby dostęp stacji do sieci wodociągowej czy wyposażenie jej w oświetlenie elektryczne. Skupił się także na pozostałych stacjach i przystankach kolejowych, dzięki czemu czytelnik ma poczucie, iż otrzymał pewną całość, zaś Autor nie omawiał danego zjawiska wybiórczo. W podrozdziale trzecim poświęcił miejsce na omówienie rozbudowy stacji Kraków (Kraków Osobowy). Zwrócił tu uwagę na prace torowe, przeobrażenia zaplecza taborowego, strefy przydworcowej, samego dworca a także strefy

mieszkalnej. Wykazał, iż dążono do tego, aby stacja zyskała bardzo nowoczesny, ale także funkcjonalny charakter. Dalszy ciąg opisu nastąpił w podrozdziale czwartym, gdzie otrzymujemy informacje na temat przebudowy i modernizacji linii Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda przed i po jej upaństwowieniu w 1906 roku. Doktorant skupił się tutaj na omówieniu odcinka linii kolejowej Wiedeń-Kraków pomiędzy Mydlnikami a Krakowem. Zajął się także przemianami dotyczącymi kolei obwodowej (cyrkumwalacyjnej) łączącej Kraków z kolejami państwowymi. Poruszył też co ważne dla całości, wywodu kwestię stacji węzłowych. Zajął się też wnikliwie tematem Dworca Towarowego i omówił budowę tego kompleksu łącznie ze strefą służbową i mieszkalną, oraz zespołem obiektów magazynowych. Słusznie nie poprzestał jednak na tym i dla uzyskania pełnego obrazu omówił także kwestię zmian w zakresie traktów drogowych w pobliżu Dworca Towarowego. Autor ukazał czytelnikowi więc Dworzec Towarowy jako kompleks nowoczesny zaopatrzony także w elektryczność i wodę. W takiej skończonej formie został on oddany do użytku w 1913 roku, choć jak podkreślał doktorant w kolejnych latach dokonywano jeszcze zmian i modernizacji mających na celu poprawienie funkcjonalności dworca. W podrozdziale piątym autor zajął się szczegółowo przebudową i modernizacją linii Kolei Galicyjskiej Karola Ludwika przed i po jej upaństwowieniu w 1892 roku. Omówił tu zmiany na trasie między Krakowem a Podłężem (część linii kolejowej Wiedeń-Kraków-Lwów). Zwrócił uwagę między innymi na budowę drugiego toru jak i mostu kolejowego na Wiśle. Zajął się także liniami kolejowymi Bieżanów-Wieliczka i Podłęże-Niepołomice. Kolejny podrozdział poświęcony został budowie i modernizacji kolei lokalnej Kraków-Kocmyrzów z odnogą Czyżyny-Mogiła. Autor zwrócił tu także słusznie uwagę na budowę stacji pośrednich, ładowni towarowej, przystanku osobowego oraz przystanku połączonego z ładownią. Zbliżając się do końca tego obszernego rozdziału Doktorant skupił się na pozostałych inwestycjach państwa omawiając kwestię ładowni Podgórze Wisła wraz z linią kolejową ze stacji Podgórze Płaszów. Podjął też zagadnienie kolei użytku niepublicznego (bocznic i torów dowozowych), które jak słusznie zwrócił uwagę w okresie wzmożonej industrializacji odgrywały coraz większą rolę. Fakt, iż Doktorant nie pominął tego zagadnienia świadczy o tym, iż doskonale zdaje On sobie sprawę z zależności między dostępem do kolei, a rozwojem gospodarczym danego terenu. Omówił tu przedsiębiorstwa, które z takowego dostępu do kolei żelaznej korzystały i dzięki niej się rozwijały. Uważam to za szczególnie cenne w tejże rozprawie doktorskiej, iż Autor widzi te zależności i dzieli się swoimi wnioskami na ten temat z czytelnikiem. Na końcu tego rozdziału już tradycyjnie Doktorant odniósł się do projektów niezrealizowanych z różnych przyczyn, zarówno tych w obrębie dróg żelaznych jak i poza nimi.

W drugim tomie pracy znalazł się rozdział czwarty, w którym Autor omówił rozwój krakowskiego węzła kolejowego w latach II Rzeczypospolitej (1918-1939). W pierwszym podrozdziale Doktorant ponownie zapoznał nas z tłem ewolucji krakowskiego węzła kolejowego w tym okresie. Przede wszystkim zwrócił on uwagę na fakt, iż odzyskanie niepodległości przez Polskę istotnie wpłynęło na położenie geopolityczne Krakowa, a także zmianie uległy priorytety komunikacyjne. W nowo zastanej sytuacji przeorientowały się one z południa na zachód, głównie w stronę Górnego Śląska, a także na północ, w stronę stolicy państwa. Autor odniósł się tu do prawno-administracyjnego funkcjonowania Krakowa w nowych realiach, a także do jego rozwoju przestrzennego. Omówił też postępy procesu industrializacji w Krakowie oraz Wieliczce. Następnie słusznie przeszedł do objaśnienia sytuacji prawno-administracyjnej kolei w nowej rzeczywistości. Zwrócił też uwagę na trudności, wynikające z funkcjonujących trzech systemów kolejowych pod zaborami, które należało teraz scalić. Omówił kanony architektoniczne, które ukształtowały się w okresie międzywojennym, a w oparciu o które wznoszono obiekty kolejowe. Zwrócił też uwagę na unowocześnianie kolejnictwa w różnych zakresach. W kolejnych podrozdziałach przeszedł do wnikliwego omówienia modernizacji poszczególnych stacji i odcinków linii kolejowych. Zaczął od przebudowy i modernizacji stacji kolejowej Kraków osobowy (Kraków Główny). Tu otrzymujemy szczegółowy opis wszelkich zmian, które w obrębie tej stacji w okresie międzywojennym wystąpiły. Dalej Doktorant przeszedł do omówienia modernizacji odcinka linii kolejowej Kraków-Zebrzydowice, która ukształtowała się także pod wpływem zmian granic. Następnie Autora interesowały modernizacje odcinka linii kolejowej Kraków-Lwów wraz z odnogami: Kraków Płaszów-Kraków Wisła, Bieżanów-Wieliczka i Podłęże-Niepołomice. W tym rozdziale zajął się także modernizacjami odcinków linii kolejowych z Oświęcimia i Suchej do Krakowa Płaszowa oraz modernizacjami linii kolejowej Kraków-Kocmyrzów z odnogą Czyżyny-Mogiła. Interesowała go także budowa linii kolejowej Kraków-Miechów i jej odcinek w granicach węzła krakowskiego, która była jedyną w tym węźle kolejowym, zrealizowaną od podstaw inwestycją w okresie II Rzeczypospolitej. Jej uroczyste otwarcie nastąpiło w 1934 roku. Na końcu tego, ostatniego już rozdziału omówił, podtrzymując dotychczasowy porządek rozprawy, koleje użytku niepublicznego. Tu co szczególnie ciekawe dla czytelnika zainteresowanego historią gospodarczą przedstawił zakłady przemysłowe, które korzystały ze stacji dowozowych i którym te stacje umożliwiały dalszy rozwój i funkcjonowanie. W końcu przeszedł do projektów niezrealizowanych.

Po tych czterech niezwykle szczegółowych pod względem treści rozdziałach Autor przeszedł do obszernego podsumowania swojej dysertacji doktorskiej. Otrzymujemy tutaj

pełne, syntetyczne przedstawienie w skróconej wersji treści zawartych w rozprawie. Doktorant umiejętnie podsumował tu swoje przemyślenia i badania oferując czytelnikowi wnioski, z którymi trudno się nie zgodzić. Co ważne Autor wysnuł tutaj pewne uogólnione wnioski doceniając znaczenie kolei dla Krakowa i jego okolic. Uważa, iż Autor widzi i rozumie znaczenie kolei dla industrializacji i modernizacji miast. Wspomniał tu o poszczególnych fazach rozwoju węzła krakowskiego, nie zapominając o zmieniającej się strukturze własności kolei. Odniósł się do wszelkich czynników, które miały wpływ na inwestycje i rozwój węzła krakowskiego. Słusznie zwrócił tu też uwagę na wykorzystanie najnowszych zdobyczy nauki i techniki przy budowie i modernizacji węzła. Podsumował poruszane w pracy zagadnienie rozwiązań architektonicznych. nawiązał tu do omawianego już w dysertacji stylu narodowego jako opozycji do dotychczasowych rozwiązań kojarzonych z zaborcą.

Rozprawa doktorska ma charakter obszerny i bardzo szeroko omawiający temat, choć w zakończeniu Autor stwierdził, że nie wyczerpuje ona zagadnienia. Oczywiście zawsze można było jakiś element pracy omówić dokładniej, zdobyć jeszcze bardziej szczegółowe informacje i dane. Osobiście sądzę jednak, iż wątpliwości Doktoranta dotyczące pobieżności czy braków w pracy są wynikiem zawsze rodzących się u wnikliwego badacza pytań; czy coś można było jeszcze zrobić lepiej?

W dalszej kolejności możemy zapoznać się z bibliografią, która ukazuje ogrom pracy jaką wykonał Doktorant. Czytelnik otrzymuje tutaj wykaz źródeł rękopiśmiennych, drukowanych, w tym czasopism, źródeł kartograficznych oraz opracowań, które w toku pracy i żmudnego zbierania materiału zostały eksplorowane i wykorzystane. Bibliografia jest rzeczywiście imponująca i robi wrażenie.

Doktorant nie zapomniał także o wykazie skrótów zastosowanych w rozprawie oraz spisie tabel i ilustracji. Dalej czytelnik ma okazję zapoznać się z zawartością aneksu, gdzie znalazły się tabele, w których otrzymujemy zestawienie informacji/wykaz na temat: budowy i przekształceń linii kolejowych w węźle krakowskim; stacji i przystanków kolejowych w granicach węzła krakowskiego; kolei użytku niepublicznego; niezrealizowanych inwestycji kolejowych w węźle krakowskim. Dalej w aneksie znalazła się rzecz szczególnie cenna, a więc bogaty materiał ilustracyjny, na który złożyły się rekonstrukcje historycznego układu przestrzennego węzła krakowskiego, które co ważne były własnym opracowaniem Autora. Precyzyjnie przygotowane, po raz kolejny potwierdzały, że Doktorant dogłębnie zbadał poruszane przez siebie zagadnienie. Następnie czytelnik może zapoznać się z krakowskim węzłem kolejowym w archiwalnym materiale kartograficznym i szczególnie dla miłośników

map i planów jest to bardzo ciekawe doświadczenie. Wreszcie dochodzimy do materiałów archiwalnych i ikonograficznych dotyczących poszczególnych linii oraz stacji. Ten obszerny aneks jest moim zdaniem ogromnym, dodatkowym atutem pracy i świetnym uzupełnieniem części głównej. Moim zdaniem należałoby się zastanowić, czy w wersji książkowej, która zdecydowanie powinna się w przyszłości pojawić na rynku wydawniczym, nie należałoby niektórych materiałów ilustracyjnych zamieścić w tekście głównym i zrezygnować z aneksu przynajmniej częściowo. Materiał ilustracyjny uplastycznia opis tekstowy i dobrze, aby był pod ręką w trakcie czytania, bez konieczności poszukiwania go na końcu. Przydałyby się także odnośniki w tekście do materiału ilustracyjnego.

Podsumowując recenzję tej obszernej dysertacji można stwierdzić, iż poziom przygotowania teoretycznego i praktycznego Doktoranta jest bardzo wysoki. Już stawiane we wstępie tezy były jasne i klarowne. Cele zostały jasno sformułowane. Autor na pewno świetnie zna podejmowaną tematykę, o czym świadczy opis wykorzystanych źródeł oraz literatury. Pozytywnie należy też ocenić erudycję Autora i jego znajomość języków obcych, bez czego niemożliwe byłoby napisanie pracy w oparciu o tak zróżnicowane źródła. Koncepcja pracy jest zrozumiała i logiczna. Rozwinięcie dysertacji tylko potwierdziło te wnioski recenzenta. Autorowi rzeczywiście udało się wypełnić lukę w dotychczasowych badaniach nad modernizacją ośrodka krakowskiego w XIX i na początku XX wieku. Recenzowana praca zdecydowanie powinna być opublikowana. Zawiera ona potężny transfer przemyślanej wiedzy, która znacząco wzbogaci dotychczasowe informacje na temat historii ośrodka krakowskiego. Wierzę, że po jej publikacji stanie się ona jedną z ważnych pozycji poświęconych miastu Kraków i jego historii. Tak szczegółowe omówienie poszczególnych etapów ewolucji węzła krakowskiego daje czytelnikowi poczucie intelektualnego spełnienia i uzyskania wyczerpującej i pełnej wiedzy na ten temat. W pracy zdecydowanie nie było miejsca na skrótowe potraktowanie poszczególnych kwestii czy niedomówienia. Autor wykazał się bardzo dobrą znajomością literatury polskiej i obcojęzycznej tematu, a także rozległą wiedzą historyczną i architektoniczną oraz świetną znajomością fachowego słownictwa związanego z kolejnictwem. Doktorant co cenne, omawiając rozbudowę węzła krakowskiego w XIX wieku odnosił się do współczesności i dokonywał porównań. To sprawiło, że wywód ten stał się bardziej plastyczny i bliższy czytelnikowi. Merytoryczna ocena pracy jest bardzo wysoka. Autor nie popełnił błędów rzeczowych ani faktograficznych. Udowodnił w pełni, iż posiada umiejętności prowadzenia samodzielnej pracy badawczej. Szczególnie cenne było także odnoszenie się w każdym rozdziale do sytuacji gospodarczej, demograficznej i rozwoju przestrzennego oraz urbanizacji Krakowa. Może należałoby jednak

przemyśleć kwestię przygotowania do publikacji oddzielnego rozdziału poświęconemu tylko tym zagadnieniom. Podkreślić tutaj należy, iż oprócz walorów merytorycznych, praca napisana została ładnym i jak najbardziej poprawnym językiem. Język rozprawy jest precyzyjny i niemal bezbłędny. Jest ona prawidłowo napisana pod względem gramatycznym i stylistycznym. W klarowny sposób opisuje nawet bardziej skomplikowane zagadnienia. Autor wykazał się dużą starannością na etapie sprawdzania ostatecznej wersji dysertacji, co zasługuje na pochwałę. Udało się dzięki temu maksymalnie ograniczyć liczbę tego typu uchybień. W pracy zauważyć można literówki i błędy interpunkcyjne, lecz jest ich niewiele i zapewne zostaną one skorygowane w toku redakcji przed publikacją pracy. Zawarte w recenzji drobne uwagi krytyczne dotyczą kwestii drugorzędnych i w żaden sposób nie podważają pozytywnej i bardzo wysokiej oceny recenzowanego opracowania. Wszelkie sugestie mają stanowić tylko zachętę dla Autora, aby rozważył je przy przygotowywaniu wersji drukowanej do publikacji.

Reasumując pracę uważam za bardzo wartościową i wypełniającą lukę w dotychczasowych badaniach nad historią Krakowa. Oceniam pracę bardzo pozytywnie i znajduję w niej wiele interesujących wątków. Dysertacja jak najbardziej spełnia wymogi określone w *Ustawie z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki*. Z pełnym przekonaniem wnioskuję o dopuszczenie pana magistra Dominika Lulewicza do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

Toruń, 2022.09.29.

Agnieszka Zielińska

dr hab. Agnieszka Zielińska, prof. UMK