DZIEKANAT
Wydziału Historycznego UJ
wpłynęło 19.10.2022

Prof. dr hab. Elżbieta Kościk

Emerytowany pracownik

Uniwersytetu Wrocławskiego

Wrocław, 10.10.2022 r.

Recenzja

rozprawy doktorskiej mgr Dominika Lulewicza

pt. *Krakowski węzeł kolejowy. Ewolucja funkcjonalno-przestrzenna w latach 1847 – 1939*

Postęp techniczny i technologiczny następujący od początku nowej epoki społeczno-gospodarczej jaką był w XIX w. kapitalizm, nieustannie interesuje badaczy dziejów przemysłu, transportu i komunikacji. Zainteresowania te bardzo często koncentrują się na rozwoju kolejnictwa. I słusznie, wszak bez niego nie rozwinął by się przemysł i nie nastąpiły wielkie migracje ludności, jakie obserwujemy w stuleciach XIX i później w XX.

Problematyka dotycząca kolei skupia uwagę historyków już od kilku dziesięcioleci. Szczególny wpływ na to miały obchody 150 rocznicy przejazdu pierwszego pociągu na ziemiach należących teraz do Polski, które odbywały się w maju 1992 r. zwłaszcza na Dolnym Śląsku.

Mgr Dominik Lulewicz tematem rozprawy uczynił krakowski węzeł kolejowy w latach 1847 -1939. Jak widać bardzo szeroko zarysował obszar terytorialny i zakres chronologiczny swych zainteresowań. Przekazana mi do recenzji praca to dwa tomy liczące w sumie 602 strony tekstu i bibliografii oraz obszerne aneksy, na które składają się mapy, szkice, plany , zdjęcia obiektów kolejowych. Tekst dysertacji składa się ze wstępu, czterech rozdziałów i zakończenia.

Wstęp

Wstęp został napisany wzorowo pod każdym względem. Na nim powinno się uczyć studentów i doktorantów jak należy pisać tę niezwykle ważną część każdej pracy.

Najpierw bardzo szczegółowo został sformułowany cel pracy, następnie jej zakres terytorialny i chronologiczny, a potem struktura wewnętrzna dysertacji. Wszystkie te uwagi zostały poparte uzasadnieniami nie pozostawiającymi wątpliwości, że temat pracy i jego ujęcie zostały wcześniej głęboko przemyślane.

Bardzo obszerne jest przedstawienie stanu dotychczasowych badań. Autor szczegółowo omówił problematykę wcześniej podejmowanych prac nad dziejami kolei oraz ich efekty w postaci publikacji. Ta część wstępu wskazuje na głęboką znajomość Doktoranta w zakresie prowadzonych wcześniej badań. Równie szczegółowo omówiona została obszerna już dzisiaj literatura przedmiotu. To cenna wartość dodana, która niewątpliwie będzie bardzo pomocna nie tylko badaczom dziejów kolejnictwa na ziemiach polskich, ale zainteresuje również licznych przecież pasjonatów kolei. Imponujący jest opis przeprowadzonych kwerend w archiwach krajowych i za granicą. Niezwykle obszerne i cenne są informacje dotyczące wykorzystanych w dysertacji źródeł. Doktorant przeprowadził kwerendy nie tylko w polskich archiwach centralnych jak: Archiwum Główne Akt Dawnych, Archiwum Akt Nowych,

Archiwum Narodowe w Krakowie, Archiwum Państwowe w Warszawie, Centralne Archiwum Wojskowe, Narodowe Archiwum Cyfrowe. Na liście zbiorów archiwalnych przechowywanych poza archiwami są też dokumenty znajdujące się w zasobach Biblioteki Jagiellońskiej, liczne źródła ikonograficzne pochodzące z Muzeum Historycznego Miasta Krakowa i Muzeum Lotnictwa Polskiego. Sięgnął Autor także do dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej przechowywanej w Kolejowym Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Krakowie. Największy zasób informacji źródłowych przyniosła kwerenda przeprowadzona w Archiwum Narodowym w Krakowie. I nie są to tylko akta miasta Krakowa. O tym jak szeroko była ona prowadzona świadczą zespoły, po które sięgnął mgr Lulewicz znajdując w nich wiedzę o rozwijającym się krakowskim węźle kolejowym i jego powiązaniach z wieloma podmiotami gospodarczymi. Podam kilka przykładów świadczących o znakomitej orientacji Doktoranta w zbiorach archiwalnych w ogóle. ale również dociekliwości z jaką sięgał po zespoły pozornie nie mające nic albo wiele wspólnego z tematem rozprawy. Nie będzie nas dziwiło sięgnięcie np. do akt Podgórza, Skawiny, Wieliczki czy zespołu Zjednoczonych Fabryk Maszyn i Wagonów Zieleniewski, Fitzner i Gamper. Jednak Archiwum OO Augustianów w Krakowie czy Archiwum planów szpitala psychiatrycznego w Kobierzynie zapewne mało komu wydałyby się ważne dla tak sformułowanego tematu jak ten, o którym traktuje recenzowana praca.

Wymienione archiwa to jednak nie koniec kwerendy przeprowadzonej przez Doktoranta. Szczegółowe poszukiwania przeprowadził w Centralnym Państwowym Archiwum Historycznym Ukrainy we Lwowie. Znaczne efekty przyniosły kwerendy przeprowadzone w archiwach wiedeńskich. W Austriackim Archiwum Państwowym przeszukane zostały zespoły dotyczące administracji i transportu i także Archiwum Wojny. Kwerenda w Muzeum Techniki w Wiedniu powiększyła zbiór zdjęć wykorzystanych w dysertacji.

Równie bogate są efekty kwerend w zakresie gromadzenia źródeł drukowanych. Bardzo obszerny jest wykaz źródeł normatywnych oraz wykorzystanej prasy. Oprócz czasopism fachowych przede wszystkim technicznych i gospodarczych są w nim również gazety codzienne.

Nie brakuje w spisie wykorzystanych źródeł różnego rodzaju sprawozdań, miejskich statystyk, rozkładów jazdy, spisów stacji i przystanków kolejowych.

W bibliografii znalazł się również spis źródeł kartograficznych, wydanych w Krakowie ale również w Ołomuńcu i Wiedniu.

Bibliografię kończy obszerny wykaz wykorzystanych opracowań drukowanych i nieopublikowanych, a odnalezionych w odwiedzanych archiwach.

Podkreślić należy, że Autor dysertacji nie ogranicza się do wskazania w których archiwach prowadził kwerendy i do których zespołów sięgnął. Wszystkie zasoby archiwalne, które przeglądał, i które wykorzystał są szczegółowo omówione pod względem ich przydatności badawczej jak również niedostatków w zakresie zawartych informacji.

Wstęp kończy omówienie zastosowanych w rozprawie metod badawczych. Podstawową i najważniejszą w tej pracy metodą, jaką mgr Lulewicz się posługuje, jest metoda opisowa. Słuszny to wybór zważywszy, że Autor dysponuje ogromnym zasobem faktów , które w pierwszej kolejności należało uporządkować zachowując przy tym porządek chronologiczny. Dla pojawiających się w rozprawie faktów wymagających wyjaśnienia zaistniałych związków przyczynowo-skutkowych zachodzących między wydarzeniami, które oddziaływały na rozwój i funkcjonowanie krakowskiego węzła kolejowego, zastosował Autor metodę retrospektywną. Posłużenia się metodą statystyczną wymagały natomiast pozyskane w czasie kwerend dane statystyczne. Warto jeszcze podkreślić, że Autor nie poprzestaje na wykorzystywaniu metod właściwych badaniom historycznym. W razie

potrzeby sięga do metod badawczych stosowanych przez inne nauki. W przypadku tej pracy chodzi o metodę, jaką posługują się archeolodzy przemysłowi, nie jest Mu obcy także warsztat badawczy geografów transportu.

Treść rozprawy

Zasadnicza część rozprawy została ujęta w czterech rozdziałach. Podział na nie ma charakter chronologiczny, co w przypadku tej dysertacji jest wyborem trafnym. Pierwszy rozdział traktuje o początkach kolei w Krakowie i obejmuje lata 1847 – 1858. Jest to okres powstawania koncepcji budowy krakowskiego węzła kolejowego, otwarcia pierwszej linii i dworca w Krakowie oraz działalności inwestycyjnej państwa obejmującej lata 1850-1858.

Lata 1858 – 1884 to okres działalności towarzystw prywatnych, które prowadzą rozbudowę krakowskiego węzła kolejowego i jego modernizowanie. Tym zagadnieniom poświęcony został następny, drugi rozdział dysertacji.

Na lata 1884 - !918 przypada dominacja państwa w zakresie budowy oraz modernizacji kolei. Tym zagadnieniom został poświęcony rozdział trzeci.

Czwarty rozdział traktuje o funkcjonowaniu krakowskiego węzła kolejowego w latach II Rzeczpospolitej. Jak w poprzednich rozdziałach także w tym ostatnim, kolejność podejmowanych zagadnień jest taka sama, tzn. dotyczy stale prowadzonych prac w zakresie rozbudowy kolei i jej postępującej modernizacji.

We wszystkich czterech rozdziałach ich treść rozpoczynają obszerne uwagi odnoszące się do tła ewolucji krakowskiego węzła kolejowego zachodzące w przedziale czasowym, jakiego rozdział dotyczy. Autor w tym miejscu porusza kwestie polityczne, gospodarcze i społeczne mające wpływ na zapadające decyzje o modernizowaniu kolei i jej dalszej rozbudowie.

Wszystko co się działo lub dotyczyło krakowskiego węzła kolejowego Autor obserwuje i opisuje bardzo szeroko i szczegółowo. Moim zdaniem nie za szeroko, ani za szczegółowo, Dzięki takiemu ujęciu tematu dysertacji czytelnik uzmysławia sobie jakim skomplikowanym przedsięwzięciem jest kolej i jak bardzo powiązanym z gospodarką , zjawiskami społecznymi oraz polityką . Na decyzje dotyczące kolei tworzącej węzeł krakowski tak, jak wszystkich innych węzłów kolejowych, miały przecież wielki wpływ władze wszystkich szczebli od centralnego począwszy na samorządowych skończywszy. Swoje potrzeby i oczekiwania zgłaszało wojsko i koła gospodarcze. Pasażerowie, chociaż mieli zapewne mniej do powiedzenia, jednak także korzystali z budowy krótszych połączeń transportowych, bo one oznaczały też krótsze podróże.

Znakomitym dodatkiem są aneksy. Zamieszczone w nich zdjęcia, plany, szkice są cennym uzupełnieniem tekstu. Niezwykle pomocne przy lekturze tej pracy jest zestawienie własne Autora dotyczące budowy i przekształcenia linii kolejowych w węźle krakowskim, a przygotowane na podstawie materiałów źródłowych wcześniej wykorzystanych we wszystkich czterech rozdziałach.

Otrzymaliśmy do rąk świetną pracę przygotowaną zgodnie ze wszelkimi wymogami warsztatowymi, interdyscyplinarną. Chcę pochwalić mgr Lulewicza za znakomity język i wartką narrację (choć to tekst naukowy) oraz za bardzo staranne przygotowanie rozprawy.

Doktorant podniósł poprzeczkę bardzo wysoko. W porównaniu z dotychczasowymi badaniami nad koleją jako środkiem transportu i ważnym czynnikiem miastotwórczym, znacznie rozszerzył pole badawcze np. o zagadnienia społeczne jak choćby o dokonujące się zmiany w strukturze zawodowej mieszkańców okolic związanych z krakowskim węzłem kolejowym. W dostępnej literaturze, co trzeba

zauważyć, przeważają ujęcia sprowadzające wiedzę o kolei do budowy szlaków kolejowych, do obiektów, jakie pojawiły się wraz z nią w miejskim krajobrazie i pozostałości dawnej infrastruktury. Można by długo mnożyć wątki, jakich brakuje w publikacjach traktujących o powstaniu i funkcjonowaniu kolei na ziemiach polskich , a które zostały wprowadzone w niniejszej rozprawie. Autor nie ograniczył się jednak tylko do poszerzenia wiedzy o kolei. Jego zamierzeniem było zaktualizowanie i przewartościowanie jej i pokazanie wpływu kolei na życie miasta na przykładzie funkcjonowania krakowskiego węzła kolejowego. Tak sformułowany cel tej obszernej pracy został w pełni zrealizowany.

Nie czynię zarzutu Autorowi z tego, że praca jest bardzo obszerna. Zwykle w takich razach pada pytanie, czy piszący nie podszedł do tematu zbyt analitycznie? Nic takiego nie ma miejsca, co więcej Doktorantowi nie są obce umiejętności syntetyzowania. Chociaż Autorowi przysługuje prawo do wyboru zakresu badanej problematyki to dobrze się stało, że mgr Lulewicz z niego nie skorzystał. W przeciwnym razie stałoby się to ze szkodą dla tej pracy. Warto i nawet trzeba było uświadomić czytelnikom, że pisanie o kolei to nie jest sprawa ani łatwa, ani prosta, a istota tego zjawiska wykracza daleko poza budowanie szlaków kolejowych i produkcję taboru oraz ewentualnie wielkość przewozów osób i towarów.

Zdaję sobie sprawę z tego, że sytuacja kryzysowa, w jakiej obecnie żyjemy nie ułatwi opublikowania tej rozprawy. Z całym przekonaniem rekomenduję jednak wydanie jej drukiem. Praca ta powinna być dostępna dla wszystkich zainteresowanych osób.

Oświadczam, że przekazana mi do recenzji rozprawa mgr Dominika Lulewicza spełnia wszystkie kryteria ustawowe, jakim powinny odpowiadać prace doktorskie i wnoszę o dopuszczenie Go do dalszych etapów przewodu doktorskiego. Jednocześnie stawiam wniosek o wyróżnienie pracy.

Prof. dr hab. Elżbieta Kościk

