

Recenzja

dysertacji doktorskiej Pani mgr Anny Iskierki-Szymusiak pt. *Kolej Warszawsko-Wiedeńska 1839-1914 na ziemiach Królestwa Polskiego*, Katowice 2023, ss. 196

Kolej w XIX stuleciu uznawana była za symbol postępu i rozwoju cywilizacyjnego. Konstatacja ta dotyczy nie tylko pierwszej połowy tego wieku, kiedy pierwszy pociąg pojawił się w przestrzeni zachodniej Europy, ale także i w kolejnych jego dekadach wraz z ekspansją dróg żelaznych na wschód kontynentu. „Przegląd Tygodniowy” jedno z najważniejszych opiniotwórczych polskich czasopism drugiej połowy stulecia w Królestwie Polskim, propagujące nowoczesne idee i postęp cywilizacyjny, jako symbol tegoż postępu zamieściło w swej winiecie właśnie pociąg wyjeżdżający z ciemnego tunelu. Literatura naukowa wytworzona w niemal każdym europejskim kraju, która podejmowała problem ukazywania roli i dobrodziejstw kolei w XIX w. jest obszerna. Z pewnością był to dawniej i pozostaje nadal istotny problem badawczy. Również w polskiej historiografii można wskazać cały szereg prac, ale niejedna z nich podejmuje problem w sposób wycinkowy, nieraz lokalny, albo są to przede wszystkim publikacje o charakterze syntetycznym, albo popularnonaukowym. W niejednej z tych prac pojawiają się wątki traktujące o najstarszej linii kolejowej w Królestwie Polskim, czyli Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, pamiętając jednocześnie o publikacji sprzed wielu lat autorstwa prof. Ryszarda Kołodziejczyka. Istnieją opracowania różnego typu i na różnym poziomie wnioskowania poświęcone liniom okolic Warszawy, Łodzi, czy Kolei Warszawsko-Petersburskiej. Natomiast szereg innych linii kolejowych funkcjonujących w granicach Królestwa Polskiego nie doczekało się poważniejszej refleksji będącej wynikiem całościowej analizy działalności transportowej na przestrzeni swojego istnienia oraz powiązań z lokalną gospodarką i odgrywaną rolą w rozwoju społecznym. Stąd też problem badawczy podjęty w dysertacji doktorskiej przez mgr Annę Iskierkę-Szymusiak jest z pewnością istotny i wpisuje się w ciągle aktualną płaszczyznę badawczą. Jednak przy zastrzeżeniu, iż Kolei Warszawsko-Wiedeńska ma akurat najobszerniejszy dorobek w tym zakresie i trudno wniesć wiele nowych ustaleń faktograficznych. Można jedynie rozbudować jeszcze niektóre wątki lub dokonać

przewartościowania pewnych ustaleń i wniosków. Sam temat dysertacji może wydawać się niezbyt rozległy pod względem chronologicznym i terytorialnym jest on jednak niezmiernie obszerny biorąc pod uwagę wieloaspektowość analizowanych problemów i zjawisk. Dzięki takiej wielowątkowości podjęty temat dał Autorce możliwość do zaprezentowania swoich umiejętności i dobrego opanowania warsztatu naukowego. Pomimo, że inicjowano już w przeszłości badania nad podjętymi w pracy problemami, to należy podkreślić, iż niektóre wyniki badań i ustalenia Doktorantki mają charakter nowatorski. Tekstem tej dysertacji mogą być zainteresowani nie tylko historycy, ale również osoby reprezentujące inne dyscypliny i pasjonaci kolejnictwa.

Baza źródłowa

Dysertacja doktorska mgr Anny Iskierki-Szymusiak została przygotowana w oparciu o materiały archiwalne i nieliczne źródła drukowane, w tym kilka tytułów prasy z epoki. Autorka przeprowadziła kwerendy w kilku krajowych archiwach i muzeach, wykorzystując z reguły pojedyncze zgromadzone w nich zespoły (poza Archiwum Państwowym w Warszawie): Archiwum Główne Akt Dawnych, Archiwa Państwowe w Częstochowie, Warszawie i oddziale w Grodzisku Mazowieckim oraz Archiwum Diecezji Częstochowskiej i Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Efektem tej eksploracji stało się wydobycie najczęściej jednostkowych materiałów źródłowych poddanych analizie. Ogólna liczba zespołów i kolekcji poddanych penetracji źródłowej nie wydaje się być szczególnie duża, ale można zakładać, że skala podjętych poszukiwań archiwalnych była z pewnością poważniejsza, biorąc pod uwagę specyfikę tematu, ale nie przyniosły one satysfakcjonujących Doktorantkę informacji. Ponadto, jak wspomniałem, Autorka wykorzystwała pojedyncze źródła drukowane, m.in. książki adresowe, prasę okresu i jedno wydawnictwo źródłowe. Wśród źródeł poddanych analizie zabrakło mi niestety egodokumentów (wspomnienia, pamiętniki, listy), nawet tylko tych opublikowanych, które przyniosłyby Doktorantce chociażby szereg cennych relacji dotyczących ówczesnego podróżowania kolejami i problemów stąd wynikających. Ponadto liczba wykorzystanych ówczesnych tytułów prasowych jest zbyt uboga. Przecież na przełomie wieków w miastach, przez które przebiegała Kolej Warszawsko-Wiedeńska, ukazywały się już gazety, które przynosiły mnóstwo tzw. „ciekawostek kolejowych” zupełnie nieznanymi w dotychczasowej literaturze przedmiotu. Z pewnością poszerzenie bazy źródłowej umożliwiłoby Doktorantce pełniejszy ogląd podejmowanych zagadnień i dzięki temu dało szansę na pogłębienie refleksji badawczej. Nie będę już wskazywał na brak wykorzystania źródeł znajdujących się w

archiwach rosyjskich, ale w tym wypadku można w znacznym stopniu usprawiedliwić mgr Annę Iskierkę-Szymusiak.

Uzyskane informacje z wykorzystanych źródeł zostały uzupełnione przez ustalenia poczynione przez innych badaczy w istniejącej dawniejszej i najnowszej literaturze przedmiotu.

Literatura przedmiotu

Praca doktorska mgr Anny Iskierki-Szymusiak została oparta w znacznym stopniu na ustaleniach różnych autorów, zarówno piszących przed ponad stu laty, jak np. H. Hilchen, W. Jakubowski, T. Kociałkiewicz i inni, jak i publikacjach w miarę nowych i najnowszych, m.in. A. Paszke, S. Koziarski i M. Jerczyński. Autorka korzystała jednak tylko z dorobku polskiej historiografii. Jeśli w przypadku braku źródeł z archiwów rosyjskich jestem w stanie Doktorantkę usprawiedliwić, to w przypadku niewykorzystania jakiegokolwiek publikacji obcojęzycznej traktującej o rozwoju kolejnictwa w interesującym ją okresie (angielsko-, niemiecko- czy rosyjskojęzycznej) już niestety nie mogę. Ponadto zabrakło mi niejednego monograficznego opracowania poruszanych zagadnień, które winny pojawić się zamiast pozycji syntetycznych i podręcznikowych, a przede wszystkim popularnych wiadomości ze stron internetowych. Konstatacja ta odnosi się szczególnie do rozdziałów pierwszego i ostatniego. Uważam więc, że poszukiwania biblioteczne podjęte przez Doktorantkę powinny wykazać się większym wysiłkiem heurystycznym, aby wydobyć te publikacje, które byłyby bardziej odpowiednie do prowadzonych analiz i badań komparatystycznych. Z drugiej strony dla rozdziałów podejmujących bezpośrednio problemy związane z planowaniem, budową i funkcjonowaniem Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej znajomość literatury przedmiotu należy uznać za dobrą. Z pewnością i w tym przypadku można by „na siłę” doszukiwać się, że zabrakło jeszcze tej czy innej pozycji, ale w zasadzie ich wykorzystanie nie wniosłoby jakichś „rewolucyjnych” nowych ustaleń, które wpłynęłyby na końcowe wyniki analiz przeprowadzonych przez Doktorantkę.

Konstrukcja pracy

Realizując podjęty temat badawczy Doktorantka swoje rozważania oparła na kilku wiodących problemach badawczych, które posłużyły jej do nakreślenia szeroko ujętego zagadnienia. Zastosowała ona układ chronologiczno-problemowy, ale można także wskazać,

że praca posiada jednocześnie charakter opisowo-statystyczny. Ramy chronologiczne dysertacji zostały zakreślone następująco: jako początkowa – 1839 r., czyli od rozpoczęcia inwestycji kolejowej i końcowa – 1914 r., czyli wybuch Wielkiej Wojny, chociaż można byłoby zaproponować tutaj również rok 1912, czyli wykup kolei przez Skarb Państwa. Należy jednocześnie zaznaczyć, że ze względu na prowadzone analizy Autorka, głównie w pierwszej części dysertacji, wykracza poza wyznaczone ramy chronologiczne i jest to w tych wypadach jak najbardziej uzasadnione. Wyjaśnienie we wstępie zarówno ram chronologicznych, jak i zakresu terytorialnego pracy, nie budzi moich większych zastrzeżeń. Przyjęty układ omawianych zagadnień spowodował, że pojawiły się drobne powtórzenia, ale nie są to jakieś poważne mankamenty.

Pracę otwiera niewielki, ale merytorycznie napisany wstęp, w którym mgr A. Iskierka-Szymusiak nakreśliła motywy podjęcia takiego tematu dysertacji, wyjaśniła szereg niuansów terminologicznych, a ponadto zaprezentowała cele i metody badawcze. Syntetycznie omówiła problematykę podejmowaną w poszczególnych rozdziałach, odwołując się przy tym do charakterystyki stanu badań i wykorzystanego materiału źródłowego. Wskazała również na problemy, z którymi musiała się zmierzyć przy pisaniu tej dysertacji. Z pewnymi sformułowaniami zamieszczonymi przez Autorkę we wstępie polemizowałbym, a mianowicie że „brakuje przede wszystkim całościowego opracowania tematu” (s. 7), a dalej „uwzględniając dostęp do materiałów źródłowych oraz istniejącej literatury, w niniejszej dysertacji starano się przedstawić, w miarę możliwości, pełny zasób informacji na temat Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w latach 1839-1914” (s. 8). Z pewnością może i brakuje pełnej, wieloaspektowej monografii tej kolei, ale niestety lektura pracy doktorskiej nie przekonała mnie, że Autorce udało się ukazać „pełny zasób informacji na temat Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej”.

Praca składa się z sześciu problemowych rozdziałów poprzedzonych wspomnianym wstępem. Całość dopełniają zakończenie, bibliografia oraz aneksy. Dokonany podział jest spójny i logiczny, a o poprawnej konceptualizacji problemu badawczego świadczą chociażby niemal identyczne pod względem objętości kolejne rozdziały pracy. Rozdział pierwszy, stanowiący wprowadzenie do dalszych rozważań, moim zdaniem, jest najsłabszą częścią dysertacji. Już sam tytuł nie odpowiada zawartości merytorycznej. Powinien on brzmieć „Sytuacja polityczna i społeczno-gospodarcza Królestwa Polskiego w dobie zaborów”, a wówczas z pewnością oddawałby zawarte w nim szczegółowe zagadnienia. Ponadto rozdział ten został napisany w oparciu o kilka syntez i prac o charakterze podręcznikowym, a przecież można wskazać cały szereg znakomitych monografii, na których opierają się chociażby ciż

autorzy syntez. W części tej, patrząc poprzez pryzmat tematu dysertacji, najważniejsze powinno być tło gospodarcze i społeczne, stąd też obszernie (w porównaniu do objętości rozdziału) analizy treści konstytucji z 1815 r. wydają się zbędne. Brakuje mi też w tej części pracy pogłębionej refleksji, pojawiają się ogólniki i uproszczenia, a ponadto parę usterek merytorycznych, które wskażę w części uwagi.

Rozdziały od drugiego do piątego mgr A. Iskierka-Szymusiak poświęciła kolejnym zagadnieniom obrazującym dzieje Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej od początku jej budowy do wybuchu Wielkiej Wojny. Kolejno omawiając: formy finansowania kolei, etapy budowy Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, charakterystykę ludzi zatrudnionych na tej kolei, wykorzystywany tabor osobowy i towarowy. W końcu, w rozdziale szóstym, Autorka podjęła próbę poszukiwania odpowiedzi na pytanie w jaki sposób Kolej Warszawsko-Wiedeńska wpływała na rozwój społeczno-gospodarczy miast i miasteczek, przez które prowadziła jej trasa. Również ta część pracy, moim zdaniem, nie może przynieść pełnej satysfakcji. Dominują w nim syntetyczne opisy tych ośrodków i raczej tylko miejscami udało mi się wyłapać rzeczywisty wpływ kolei jako determinującej rozwój. Ponadto ponownie in minus zaskakują wykorzystane w rozdziale szóstym do realizacji problemu źródła i literatura. Szczególnie dotyczy to Koluszek, gdzie znajdujemy w przypisach przywołania współczesnych materiałów wydawanych przez Urząd Miasta i Gminy dla mieszkańców, turystów, etc. i popularyzatorskie artykułiki z łódzkiej współczesnej prasy.

Dysertacja została zwieńczona zakończeniem zawierającym w zasadzie odpowiednio sformułowane wnioski końcowe wynikające z cząstkowych analiz w poszczególnych częściach pracy. Jednak po lekturze tej dysertacji nie przekonuje mnie jeden z końcowych wniosków, że Autorka wykorzystwała „ (...) wiele zasobów źródłowych na temat wiedenki. Ich efektem było znaczne wzbogacenie wiedzy dotyczącej prezentowanej problematyki”.

Reasumując, prowadzone w poszczególnych częściach dysertacji analizy, w zasadzie znajdują uzasadnienie w przyjętej przez Autorkę koncepcji pracy i odpowiadają problemowo-chronologicznemu typowi narracji. Podjęty przez mgr A. Iskierkę-Szymusiak temat dysertacji nie był prosty badawczo, a informacje trzeba było „wyłuskiwać” z różnego rodzaju źródeł, nieraz niekoniecznie pełnych i wiarygodnych, czasem subiektywnych, z czego Autorka starała się zdawać sobie sprawę. Doktorantce udało się jednak tak przeanalizować źródła, umiejętnie uzupełniając je informacjami z literatury przedmiotu, że przygotowała przejrzyste skonstruowaną dysertację. Do wykorzystywanych źródeł Autorka starała się podchodzić krytycznie, rozważnie je analizując, nie ulegała przy tym pokusie budowania tez w oparciu o

informacje fragmentaryczne, chociaż niekiedy było to niestety nieuniknione. W niejednym miejscu dysertacji powołuje się na innych badaczy, uznając ich argumentację za uzasadnioną. Nie znalazłem jednak prób podejmowania polemiki z ustaleniami innych autorów, chociaż w niejednej z wykorzystywanych prac, niektóre wnioski i tezy skłaniają do podejmowania sporu z ich autorami.

Uwagi

Zadaniem recenzenta jest wskazywanie zarówno mocnych, jak i słabszych stron recenzowanej dysertacji. Lektura pracy doktorskiej mgr A. Iskierki-Szymusiak nasunęła mi kilka różnej skali uwag i wskazówek, których celem jest przede wszystkim zachęcenie Autorki do dalszych przemyśleń i może jeszcze ulepszenia tej dysertacji.

s. 5 – w czasach Królestwa Polskiego posługujemy się już stratyfikacją nowoczesnego społeczeństwa, w którym nie ma stanów, a występują warstwy: ziemiaństwo a nie szlachta, inteligencja, drobnomieszczaństwo, burżuazja, robotnicy a nie mieszczaństwo.

s. 8 - Autorka upomina się o stosowanie terminu Kolej Warszawsko-Wiedeńska, a nie zawsze w różnych miejscach pracy skrupulatnie sama tego przestrzega.

s. 10 – ustawę konstytucyjną Aleksander I oktrojował w listopadzie a nie w grudniu 1815 r.

s. 13 – wojna krymska trwała w latach 1853-1856 a nie 1855-1856.

s. 13 – polskich przedsiębiorców nie było w Delegacji Miejskiej, najwyżej byli spolonizowani...

s. 13 – parę uproszczeń dotyczących niezadowolenia ludności chłopskiej z polityki Aleksandra II (?) czy też jakoby wprowadzenie w 1861 r. stanu wojennego przyczyniło się do wybuchu powstania styczniowego (?).

s. 15 – urząd namiestnika w Królestwie Polskim przestał istnieć wraz ze śmiercią Fiodora Berga w 1874 r.

s. 15 – stan wojenny wprowadzony w 1861 r. nie trwał w Królestwie Polskim bez przerwy do wybuchu I wojny światowej.

s. 17 – pojawia się ponownie podział stanowy dla XIX w. (2 razy).

s. 18 – w XIX w. były miasta (np. Łódź, Sosnowiec), w których przyrost ludności wynosił setki razy, a nie tylko 200%, czyli tylko dwa razy.

s. 21 – taryfa celna została wprowadzona po klęsce powstania listopadowego w 1832 r.

różne strony – pierwszy raz wprowadzane do narracji osoby winny być podawane również z imieniem.

s. 78 – winien być Dorpat a nie Dospat (lierówka?).

s. 89 – należałoby paroma zdaniem skomentować dane liczbowe zawarte w tabeli.

s. 98 – Iwan Paskiewicz nie mógł nic przedstawiać w kwietniu 1856 r., gdyż zmarł 1 lutego 1856 r.

s. 99 – Leopold Kronenberg reprezentował kapitał polski – raczej nie można się z tym zgodzić. W kilku innych miejscach sformułowania „w rękach polskich” kiedy mowa o finansistach pochodzenia żydowskiego i niemieckiego.

s. 101 – krótkie podsumowanie niezbyt przystaje do treści rozdziału.

s. 117 – w czasach Królestwa Polskiego Łowicz był bardziej znany jako stolica Księstwa Łowickiego, niż ze stacjonowania wojska, bo te były w wielu innych garnizonach także.

Ponadto w paru miejscach pojawiły się pewne uproszczenia i niejasności.

Przypisy, bibliografia, tabele, aneksy

Prowadzone w pracy analizy źródłowe oraz przywoływane informacje z opracowań i wnioski innych badaczy zostały udokumentowane przez blisko 500 przypisów. Są to wyłącznie przypisy bibliograficzne, które nie zawierają informacji uzupełniających wobec głównego toku rozważań w poszczególnych rozdziałach. Może warto byłoby jednak np. umieścić w nich jakieś uzupełniające informacje o najważniejszych osobach występujących na kartach pracy. Przypisy zostały sporządzone prawidłowo z zastosowaniem wszelkich reguł warsztatu naukowego historyka.

Mam z kolei nieco zastrzeżeń do sporządzonej na końcu pracy bibliografii. Jej podział wewnętrzny jest w zasadzie poprawny, ale Autorka błędnie poklasyfikowała niektóre pozycje. Chociażby wśród źródeł niepublikowanych zamieściła m.in. pracę magisterską, czy współczesne materiały Urzędu Miasta i Gminy Koluszki. Z pewnością w przypadku tej pracy

to nie są źródła. Z kolei pośród źródeł publikowanych znalazły się współczesne materiały wydawane przez urzędy miast i gmin, czy też materiały z sesji naukowej z 1967 r. Z kolei w części artykuły (powinno być raczej prasa) Doktorantka pomieszała materiały źródłowe pochodzące z prasy okresu z artykułami naukowymi i popularnonaukowymi ze współczesnych czasopism. W końcu wśród opracowań znalazło się kilka pozycji, które są źródłami drukowanymi lub w jednym przypadku wydawnictwem źródłowym.

Praca zawiera tylko jedną tabelę poprawnie sporządzoną. Ponadto Autorka zamieściła na końcu pracy szereg skanów dokumentów i fotografii, które w dużym stopniu są odpowiednim materiałem ilustracyjnym dla prowadzonej w pracy narracji. Części tej proponowałbym nadać nazwę aneksu (patrz wstęp).

Język pracy

Praca została napisana dobrym stylem i poprawnym językiem. Pojawiły się tylko nieliczne usterki różnego typu. Warto także podkreślić, że Autorka przeprowadziła końcową korektę napisanego tekstu, gdyż tzw. literówki pojawiają się niezmiernie rzadko, a wcale to nie jest takie częste w niejednej pracy, która nie przechodzi redakcji wydawniczej. Ponadto należy podkreślić, że język dysertacji jest jak najbardziej adekwatny dla pracy o charakterze naukowym, również Autorka w zasadzie poprawnie stosuje pojęcia i fachową terminologię, poza paroma uchybieniami, które wskazywałem w szczegółowych uwagach. Doktorantka swobodnie wyraża myśli i operuje przy tym bogatym słownictwem.

Podsumowanie

Lektura dysertacji doktorskiej mgr Anny Iskierki-Szymusiak pozwala mi poczynić końcową konkluzję, iż jest to praca spełniająca wymagania stawiane przed dysertacjami doktorskimi w stopniu dostatecznym. Wnosi ona pewne uzupełniające ustalenia do stanu badań w zakresie płaszczyzny badawczej podjętej przez Autorkę, chociaż można mieć zastrzeżenia co do zakresu wykorzystywanych źródeł i literatury przedmiotu. Z drugiej strony konceptualizacja tematu badawczego, sposób i forma formułowania wniosków i wyników badań oraz metody uzasadniania stawianych tez, moim zdaniem, świadczą o dojrzałości badawczej Autorki, która wykazała się przy tym odpowiednimi umiejętnościami warsztatowymi. Mgr A. Iskierka-Szymusiak w swoich ocenach stara się zachować

obiektywizm, koncentruje się na analizie przyczyn i skutków opisywanych zjawisk. Udało się Autorce uniknąć „przejaskrawiania” roli i znaczenia analizowanej linii kolejowej w Królestwie Polskim. Liczba jednostkowych przykładów, które Doktorantka bierze pod uwagę, upoważnia ją do formułowania uogólnień oraz wyciągania wiarygodnych wniosków. Pracę cechuje szeroki zakres problemowy, którego realizacja wymagała swobodnego poruszania się w różnej problematyce z zakresu dziejów społecznych, gospodarczych i politycznych. W tym zakresie nie zawsze udawało się jednak Autorce uniknąć pewnych potknięć. Sformułowane przeze mnie pod adresem mgr A. Iskierki-Szymusiak uwagi są propozycją pewnych zmian i ulepszeń, poddyktowane zostały chęcią skłonienia Doktorantki do dalszych refleksji i przemyśleń.

Wniosek końcowy

Uważam, iż dysertacja doktorska mgr Anny Iskierki-Szymusiak zatytułowana *Kolej Warszawsko-Wiedeńska 1839-1914 na ziemiach Królestwa Polskiego* w stopniu dostatecznym spełnia warunki określone w art. 13 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym i wykazuje ogólną wiedzę teoretyczną Kandydatki w dyscyplinie naukowej – historia oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Tym samym stwarza podstawę do dopuszczenia jej Autorki do dalszych etapów w przewodzie doktorskim. Stąd też przedkładam wniosek Radzie Naukowej Instytutu Historii UŚ o dopuszczenie mgr Anny Iskierki-Szymusiak do publicznej obrony dysertacji doktorskiej.

Jarosław Kita