

**Recenzja rozprawy doktorskiej mgr Anny Iskierki-Szymusiak nt. KOLEJ
WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA 1839–1914 NA ZIEMIACH KRÓLESTWA
POLSKIEGO, Katowice 2023, ss.196**

Oświadczam, że między mną a Doktorantką Panią mgr Anną Iskierką-Szymusiak nie zachodzi konflikt interesów, czyli nie występują bezpośrednie relacje osobiste (pokrewieństwo, związki prawne, konflikt) oraz nie mają miejsca zależności zawodowej natury, a także nie miała między nami miejsca współpraca naukowa. Podstawą sporządzenia niniejszej recenzji była decyzja Rady Dyscypliny Historia Uniwersytetu Śląskiego z dnia 30 czerwca 2023 r. powołująca mnie na recenzenta w/w. pracy doktorskiej.

Transport kolejowy odgrywał i nadal odgrywa istotną rolę w życiu społeczno-gospodarczym Polski. Co więcej – zważywszy na preferencje klimatyczne jego rola w Europie i Polsce będzie w dającej się przewidzieć perspektywie czasowej, rosnąć. Kolej pojawiła się na ziemiach polskich – uwzględniając obecny kształt terytorialny RP stosunkowo wcześniej, bo już w 1842 r. Mowa tu o odcinku z Wrocławia do Olawy. Jednak – Dolny Śląsk trudno uznać za obszar będący pod zaborem pruskim ze względu na fakt, że kraj ten przestał stanowić część Polski już w XIV stuleciu. Słusznie więc należy uznać Kolej Warszawsko – Wiedeńską za protoplastę tego rodzaju transportu w Polsce. Z tego względu prace jej poświęcone były już wydawane, by wspomnieć książeczkę Ryszarda Kołodziejczyka, (*Warszawsko-Wiedeńska Droga Żelazna*. Warszawa 1962), czy albumowe opracowanie powstałe na 150 rocznicę inauguracji tego szlaku żelaznego. (Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S. M.: *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych Warszawa 1995). Jednak są to wydawnictwa popularyzatorskie, nie będące par excellence pracami naukowymi.

Należy zatem wyrazić satysfakcję, że Autorka recenzowanej rozprawy podjęła trud naukowego opracowania tego frapującego tematu. Cele pracy jak i główną hipotezę badawczą Doktorantka sformułowała we wstępie w jasny i klarowny sposób; „Główny problem badawczy pracy jest zawarty w pytaniu: Jak przebiegał rozwój kolei żelaznych w latach 1839–1914 i jaki był jego wpływ na przemiany gospodarcze zachodzące w Królestwie Polskim? Uwzględniając powyższe założenie, w formie pytań sformułowano następujące problemy szczegółowe: Jaka była sytuacja społeczno-gospodarcza ziem polskich w XIX wieku? Kto i w jakich okolicznościach zainicjował budowę kolei? Jak opracowywano projekty trasy? Na czym skupiała się działalność Towarzystwa Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej? Jakie kwalifikacje musieli mieć pracownicy kolei? Z jakiego taboru korzystano w początkowym okresie eksploatacji? W jaki sposób funkcjonowanie kolei wpłynęło na rozwój przemysłowy i społeczno-gospodarczy Królestwa Polskiego? Hipoteza badawcza zakłada, że w badanym okresie kolej żelazna miała bardzo istotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego ziem zaboru rosyjskiego” (s. 4). Praca oparta jest na licznych materiałach źródłowych dostępnych w archiwach polskich, głównie w Katowicach i Warszawie. Szkoda, że nie sięgnięto po materiały archiwalne rosyjskie. Oczywiście – na usprawiedliwienie Autorki można stwierdzić, że w ostatnich latach rosyjskie czynniki nie ułatwiały polskim badaczom dostępu do swych archiwaliów, a od ponad roku jest to po prostu niemożliwe. Materiały źródłowe uzupełnia obfita literatura przedmiotu, w formie monografii, artykułów i przyczynków naukowych. W mniejszym stopniu Doktorantka sięgnęła po literaturę popularno – naukową, a szkoda, bo wiele publikacji wiele wnosi do tematu. Recenzent ma na myśli przede wszystkim miesięcznik *Świat Kolei* gdzie ukazuje się wiele cennych przyczynków, także do dziejów Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej. Wiele z nich jest opartych o materiały źródłowe i sporo wnosi do interesującej nas tematyki. Gdyby niniejsza dysertacja miała zostać skierowana do druku, Autorka powinna dokonać pewnych uzupełnień w oparciu o materiały tam zawarte.

Praca ma charakter analizy historycznej a narracja opiera się o chronologię, co należy uznać za w pełni zrozumiałe i zasadne. Doktorantka dokonała podziału swej rozprawy na sześć rozdziałów. Podział ten jest spójny i logiczny i nie budzi krytycznych uwag niżej podpisanego, w pełni odpowiada przyjętemu tematowi jak również założeniom badawczym przedstawionym we wstępie do którego recenzent też nie ma zastrzeżeń. Poszczególne rozdziały są dobrze wyważone i proporcjonalne względem siebie. Rozdział pierwszy „Sytuacja społeczno-polityczna na ziemiach polskich w XIX wieku” jest trochę mylący gdy idzie o tytuł. Autorka bowiem – co zrozumiałe – koncentruje się na sytuacji Królestwa Polskiego, zwanego też kongresowym po 1815 roku. Rozdział ten jest oczywiście niezbędny, potrzebny do dalszych rozważań. Szkoda tylko, że Doktorantka nie zdobyła się na nieco bardziej pogłębioną refleksję dotyczącą tego tematu. Kongresówka doby lat 1815 – 1830 była

bowiem najszybciej rozwijającym się obszarem ówczesnym ziem polskich, a i należała do ówczesnej czołówki pod tym względem w Europie, co w znacznej mierze było zasługą ministra Franciszka Ksawerego Druckiego - Lubeckiego. Jak zauważa Andrzej Chwalba: „... kraj uległ modernizacji i europeizacji, zmniejszył się dystans oddzielający Królestwo od innych czołowych krajów kontynentu” – A. Chwalba, *Historia Polski 1795-1918*. Kraków 2005, s. 271. Warto zauważyć, że podobną ocenę tego okresu dziejów Królestwa Kongresowego podzielają obecnie także inni historycy polscy. Można oczywiście jedynie spekulować czy gdyby nie lekkomyślnie wywołane Powstanie Listopadowe, rozwój ekonomiczny tego kraju pozostałby na tak wysokim poziomie jak przed 29 listopada 1830 r. Rozdział drugi: „Formy finansowania kolei” Autorka poświęciła bardzo ważnemu zagadnieniu jakim była sprawa nakładów finansowych potrzebnych dla inwestycji kolejowych połowy XIX stulecia. Trzeba však pamiętać, że władze państwowe krajów europejskich (także tych o statusie mocarstwa) z pewną rezerwą podchodziły do tego nowego środka transportu. Rosja nie była w tym względzie wyjątkiem. Dopiero gdy kolej okazała się bardzo przydatnym środkiem komunikacji dla celów militarnych większość państw europejskich zaczęła wspierać jej rozwój. Miało to jednak miejsce dopiero po 1870 r., gdy rola kolei podczas konfliktu niemiecko - francuskiego ukazała się w pełnej rozciągłości. Bardzo dobrze, iż Autorka przypomina, że bez wsparcia tak finansowego jak i – ujmując w dzisiejszych kategoriach – lobby, polskiej arystokracji i przedsiębiorców, rozpoczęcie budowy tej magistrali kolejowej byłoby niemożliwe.

Rozdział trzeci: „Etapy budowy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej” Autorka poświęciła licznym trudnościom i przeciwnościom losu związanymi z tą inwestycją. Na marginesie można by zauważyć, że owe przeciwności nie były udziałem tylko tej inwestycji kolejowej. Miały one miejsce także w innych krajach. Po prostu wynikały one z „chorób dziecięcych” tego rodzaju transportu ze wszystkimi tego konsekwencjami. Także w ojczyźnie kolei, czyli w Wielkiej Brytanii (Por. S. Bradley, *Railways. Nation, Network&People*. London 2015, s. 9 -26). Do trudności ekonomicznych i finansowych towarzyszących budowie tej magistrali kolejowej dodać należy chwiejną postawę rosyjskich władz centralnych w St. Petersburgu z carem Mikołajem I na czele. Nieufność która – ze względu na aspekty militarne – budziła sprzeciw w rosyjskim sztabie generalnym. W tym momencie należy zwrócić – co Autorka zresztą czyni – uwagę na postać feldmarszałka, księcia warszawskiego Iwana Fiodorowicza Paskiewicza, ówczesnego namiestnika Królestwa Polskiego. Oczywiście, że obiektywną ocenę tego polityka i wojskowego utrudnia fakt, że był on skutecznym pacyfikatorem Powstania Listopadowego. Tym niemniej - można śmiało powiedzieć, że bez jego wsparcia dla tej inwestycji, także w stolicy imperium rosyjskiego u samego cara, dokończenie tej inwestycji, a być może także jej rozpoczęcie byłoby niemożliwe. Kwestia kolejna, inwestycja ta była znaczącym impulsem nie tylko dla rozwoju ekonomicznego ziem polskich, ale także dla rozwoju szeroko rozumianej kultury technicznej społeczeństwa polskiego doby II połowy XIX stulecia o czym Autorka po części wspomina w następnym rozdziale swej dysertacji.

Rozdział czwarty został zatytułowany: „Pracownicy kolei”, jakkolwiek rozważania Autorki niewątpliwie wychodzą poza ten skromny tytuł. Doktorantka udowadnia, że powiedzenie znane z epoki II Rzeczypospolitej: *kto ma w głowie olej, ten idzie na kolej*, ma w rzeczy samej znacznie głębsze korzenie. Skomplikowana technicznie i organizacyjnie instytucja jaką była Kolej Warszawsko - Wiedeńska wymagała odpowiedzialnych i wysokokwalifikowanych kadr. Autorka parokrotnie zwraca uwagę, że wśród pracowników opisywanej instytucji nie było analfabetów. Nic dziwnego natura tego rodzaju służby – bo praca na kolei jest służbą w rytmie 24/7 i nie może tolerować ludzi niewykształconych. Ale nie tylko to. Nie popełnimy wielkiego błędu twierdząc, iż przedsiębiorstwo kolejowe bardziej przypomina armię o zhierarchizowanej strukturze niż inny, przeciętny zakład pracy. Żelazna dyscyplina i odpowiedzialność są oczywistością. Jednak ta odpowiedzialna służba ma też swoje pozytywne – dla pracowników – konsekwencje. Doktorantka uświadamia nam jak liczne przywileje owa służba kolejarzom dawała. Poczynając od zapewnienia ponadprzeciętnych – jak na tę epokę – warunków mieszkaniowych na zabezpieczeniu emerytalnym i zdrowotnym kończąc. W realiach XIX stulecia, bez przesady można stwierdzić, że zabezpieczenie socjalne pracowników Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej było ponadprzeciętne. Kolej dbała o wykształcenie swej kadry. Szkolnictwo przyzakładowe firmy zapewniało wykształcenie średnie techniczne. Wyższe wykształcenie techniczne otwierało drogę do szybkiego pięcia się w hierarchii urzędniczej, tym niemniej przyszli inspektorzy i dyrektorzy musieli zaczynać od relatywnie niskich stanowisk. Ta droga kariery miała jednak swe dobre strony, albowiem przyszły pracownik wyższego dozoru znalazł dobrze uwarunkowania techniczne oraz organizacyjne kolei.

Rozdział piąty: „Wykorzystywany tabor” poświęcony został aspektom technicznym lokomotyw i wagonów używanych na Kolei Warszawsko - Wiedeńskiej poczynając od jej początków, a na roku 1914 kończąc. O ile u progu jej funkcjonowania tabor nie odstawał od europejskiej przeciętnej, o tyle z bogiem czasu sytuacja ta uległa zmianie na niekorzyść. Autorka tylko pobieżnie wspomina o przyczynach tego stanu rzeczy. Wynikały one bowiem z rachityczności rosyjskiego przemysłu kolejowego, który dopiero tuż przed wybuchem pierwszego ze światowych konfliktów XX stulecia zaczął produkować tabor dorównujący standardom z zachodniej Europy. Na korzyść pracowników Kolei Warszawsko - Wiedeńskiej przemawia natomiast fakt, że dbano tutaj o stan taboru ale także i o bezpieczeństwo ruchu kolejowego, co wyróżniało ją korzystnie na tle innych linii kolejowych cesarstwa rosyjskiego. W opinii recenzenta przydałoby się tutaj nieco więc jej informacji na ten temat, tym bardziej,

że jest do powód do dumy, a zarazem świadectwo wysokiej kultury technicznej polskiego personelu tej linii.

Ostatni rozdział dysertacji szósty nosi tytuł: „Wpływ Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej na rozwój życia społeczno--gospodarczego w Królestwie Polskim”. Autorka szczegółowo omawia jak funkcjonowanie Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej przyczyniło się do rozwoju miast już istniejących (np. Piotrków Trybunalski oraz Częstochowa) oraz kreowało powstanie zupełnie nowych miast (np. Sosnowiec czy Zawiercie). Bez istnienia tej linii trudno byłoby sobie wyobrazić ten rozwój. W rozdziale tym – zdaniem recenzenta – zabrakło jednak szerszego omówienia niezwykle istotnego z punktu widzenia Polaków żyjących pod zaborami aspektu. Otóż linia ta zapewniała podówczas najkrótsze połączenie komunikacyjne Warszawy z Krakowem znajdującym się w monarchii habsburskiej. Miało to niebagatelne znaczenie dla kontaktów Polaków z Kongresówki z zaborcem austriackim gdzie w realiach autonomii galicyjskiej mogło się w swobodnie rozwijać życie społeczno-kulturalne Polaków. Wreszcie-można było wspomnieć, że Kolej ta odegrała niebagatelną rolę w dziejach literatury polskiej by przywołać postać noblisty – Władysława Reymonta, który przez pewien czas był jej pracownikiem. Następnie linia ta była niemyym tłem dramatycznych wydarzeń powieści Bolesława Prusa *Lalka*.

Oprócz uwag ogólnej natury przytoczonych wyżej, recenzent wychwycił równie kilka uwag szczegółowych, a jest jego obowiązkiem ich sprostowanie:

- s. 23, należało napisać wprost jaki prześwit toru miała Kolej Warszawsko-Wiedeńska.

Wprawdzie Doktorantka o tym nieśmiało w tle na dalszych stronach dysertacji wspomina, ale jest to uwaga pierwszorzędnej wagi i należało o niej wspomnieć najpóźniej w drugim rozdziale. Rozstaw toru na tej Kolei wynosił – przypomnijmy 1435 mm, tak jak w większości krajów europejskich podczas gdy rozstaw rosyjski to 1524 mm.,

-s.28, pełna nazwa austriackiej linii kolejowej która połączyła Wiedeń ze Lwowem to: *Kolej Północna Cesarza Ferdynanda (Kaiser Ferdinand Nordbahn)*,

s. 81, szerokość toru 1435 mm dominuje w Europie, ale nie jest to jedyny oprócz rosyjskiego (1524 mm.) rozstaw. I tak koleje w Irlandii mają prześwit 1600 mm. a w państwach Półwyspu Iberyjskiego 1668 mm.,

-s. 93, cztery klasy nie były w Europie ewenementem na kolei. System czteroklasowy istniał np. na kolei pruskiej (*Königliche Preussische Eisenbahn Verwaltung* do 1920 roku),

- s. 106: „Linia prowadząca do Katowic w zaborze pruskim”. Katowice i cały Górny Śląsk nie mogą być uznane za tereny polskie pod zaborom albowiem w 1772 roku nie należały do I Rzeczypospolitej,

s. 136, trudno się pogodzić z tezą Autorki ,że kolej najlepsze lata ma za sobą. Wprost przeciwnie – o czym świadczą liczne inwestycje w tej dziedzinie transportu przeżywa ona renesans. To samo można powiedzieć o linii kolejowej nr 1 czyli dawnej wiedence łączącej stolicę z Katowicami. Pomimo, że część ruchu pasażerskiego (zwłaszcza pociągi dużych prędkości) została przeniesiona na Centralną Magistralę Kolejową, to dawna Kolej Warszawsko-Wiedeńska przeszła w ostatnich latach gruntowną modernizację, co mieszkająca w Łazach Doktorantka może na co dzień obserwować.

Niezależnie od przytoczonych wcześniej uwag i zastrzeżeń, stwierdzam ,że rozprawa doktorska Pani mgr Anny Iskierki – Szymusiak spełnia ustawowe wymogi stawiane dysertacjom na poziomie doktoratu i wnoszę o dopuszczenie jej do dalszych stadiów postępowania w przewodzie doktorskim, tj. do publicznej obrony.

Romy Godnecki