



RECENZJA: P. DOMINAS, T. PRZERWA – OD KOLEI NA DOLNYM ŚLĄSKU PO KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE, DOM WYDAWNICZY KSIĘŻY MŁYN, ŁÓDŹ, 2017; 339 SS.

Review: P. Dominas, T. Przerwa – Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie, Dom Wydawniczy Książki Młyn, Łódź, 2017; 339 pp.

Ariel Ciechański

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. St. Leszczyńskiego PAN, Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

e-mail: ariel@twarda.pan.pl

Opracowania na temat rozwoju i regresu sieci kolejowej w Polsce były dotąd głównie domeną geografów transportu i dotyczyły zazwyczaj procesów obejmujących cały kraj, rzadziej zaś poszczególne regiony. Dla odmiany historycy zwykle skupiali się na opisie konkretnych linii kolejowych bądź też węzłów kolejowych, jedynie w przypadku kolei wąskotorowych częściej badali całe sieci. Na tym tle interesująco przedstawia się recenzowana monografia naukowa autorstwa dwóch dolnośląskich historyków – P. Dominasa i T. Przerwy, poświęcona kolei na Dolnym Śląsku.

Na wstępie należy zwrócić uwagę na nieprecyzyjność tytułu recenzowanego opracowania. Wbrew tytułowi książki jej treść nie dotyczy Dolnego Śląska, a jest raczej zawężona do obszaru obecnego województwa dolnośląskiego i pomija północną część tego regionu historycznego. Niemniej jednak, chociaż dzieło wykonane zostało przez historyków, to jego charakter ze względu na liczne mapy, tabele i wykresy, a także podejście wyjaśniające jest bliższy pracom z zakresu geografii transportu. Szczególną

uwagę zwraca holistyczne podejście do prezentowania zagadnień dotyczących zarówno rozwoju i regresu sieci kolejowej, jak również interesującej także geografów transportu problematyki procesów usamorządowienia w transporcie kolejowym. Warto podkreślić, że autorzy nie pomijają bogatego dorobku geografów w badanym zakresie.

Interesujący punkt wyjścia do dalszych rozważań stanowi rozdział I pt. *Pionierskie działania poprzedzające powstanie kolei na Dolnym Śląsku*, przybliżający plany budowy linii kolejowych podejmowane przed rozpoczęciem prac przy pierwszym odcinku Kolei Górnoszląskiej.

Kolejne dwa rozdziały (II i III) *Towarzystwa kolejowe: budowa pierwszych kolei przez kapitał prywatny (1842-1880)* i *Upaństwowienie kolei na Dolnym Śląsku i budowa linii drugorzędnych (1880-1918)* stanowią wyczerpujące kompendium wiedzy na temat powstawania sieci kolejowej na tytułowym obszarze, wsparte m.in. danymi statystycznymi dotyczącymi przewozów węgla, licznymi mapami, zestawieniami tabelarycznymi (np. szczegółowym wykazem tuneli,

etc). Warto odnotować, że autorzy zauważają w wielu przypadkach (np. Węglińiec, Brochów, Jaworzyna Śląska) miastotwórczą rolę kolei.

Bardzo interesujący jest rozdział IV pt. *Inicjatywa społeczności lokalnych – kolejki trzeciorzędne 1892-1945*, doskonale obrazujący rolę lokalnych przedsiębiorców, społeczności oraz władz w inicjowaniu, a następnie budowie licznych na Dolnym Śląsku tzw. małych kolei.

W rozdziale V, zatytułowanym *Okres międzywojenny – modernizacja w okresie przemian (1918-1939)*, znajduje się wiele interesujących informacji dotyczących np. wielkości przewozów pasażerskich oraz elektryfikacji Śląskiej Kolei Górskiej wraz z liniami przyległymi.

Rozdział VI pt. *Na przełomie dwóch epok* poświęcony został głównie tematyce sytuacji kolei dolnośląskiej podczas II wojny światowej i w okresie tuż po niej, w tym działalności Armii Czerwonej w zakresie grabieży torów i sieci trakcyjnej przez tzw. *trofiejne* bataliony. Część miejsca poświęcono organizowaniu się polskiej administracji kolejowej po 1945 r. i procesom nacjonalizacji dotąd prywatnych i samorządowych przedsiębiorstw kolejowych. Zwrócono także uwagę na wpływ niełatwych stosunków polsko-czechosłowackich na sieć kolejową, zwłaszcza w rejonie Kotliny Kłodzkiej.

Rozdział VII, zatytułowany *Lata wzrostu i modernizacji*, wbrew swojemu tytułowi skupia się w dużej mierze na innych zagadnieniach niż rozwój sieci kolejowej – dla geografów ma więc znaczenie raczej drugorzędne. Niemniej jednak zainteresowani turystyką kolejową znajdą tu ciekawy, obszerny fragment dotyczący obecnego Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej.

Zdecydowanie bardziej interesujący dla przedstawicieli naszej dyscypliny badawczej jest rozdział VIII pt. *Regres i jego przyczyny*, poświęcony procesom regresu sieci kolejowej, który na omawianym obszarze po 1945 r. przebiegał coraz gwałtowniej. Autorzy zwracają uwagę na pewien paradoks – granice między „bratnimi narodami” w dobie zacieśniania między nimi stosunków gospodarczych i społecznych stały się w przypadku transportu kolejowego coraz

mniej przenikalne. W rozdziale tym warto też podkreślić bardzo celną diagnozę sytuacji PKP w momencie rozpoczęcia transformacji społecznej i gospodarczej w latach 1990.

Kolejny IX rozdział zatytułowany *Renesans – Koleje Dolnośląskie*. Wbrew oczekiwaniom jest on nie tylko „laurką” dla nowego przewoźnika samorządowego, ale stanowi interesujące i wyczerpujące kompendium wiedzy na temat powstawania i funkcjonowania jednej z pierwszych kolejowych spółek stanowiących w 100% własność samorządu wojewódzkiego.

Aneks zamieszczony po *Podsumowaniu* zawiera interesujący wykres dotyczący rozwoju sieci kolejowej na badanym obszarze w poszczególnych dekadach oraz wyczerpującą chronologię otwierania poszczególnych odcinków sieci kolejowej w ujęciu tabelarycznym.

Recenzowana książka, choć w pewnym sensie niehomogeniczna (widać różnice, kto pisał poszczególne bloki rozdziałów) jest niewątpliwie interesującym opracowaniem. Zawiera pewne błędy faktograficzne (np. niewłaściwy rok zamknięcia dworca Świebodzkiego we Wrocławiu czy też fałszywe stwierdzenie, że Lubuska Kolej Regionalna była koleją samorządową) oraz skrócony przegląd piśmiennictwa, nie wiedzieć czemu zamieszczony w końcowej części publikacji. Stanowi jednak niewątpliwie bardzo cenne kompendium wiedzy na temat procesów kształtujących sieć transportu kolejowego na terenie głównie województwa dolnośląskiego w ciągu ostatnich 175 lat. Na szczególne podkreślenie zasługuje wielowątkowość podejmowanej w pracy tematyki, interesującej również dla geografów transportu specjalizujących się w problematyce kolejnictwa. Co ważne, autorzy nie tylko skupiają się na chronologii otwierania poszczególnych odcinków, ale dużo miejsca poświęcają zagadnieniom dość często raczej pomijanym, czyli wyposażeniu infrastrukturalnemu poszczególnych odcinków linii kolejowych. Reasumując, recenzowana książka jest godna polecenia przedstawicielom naszego środowiska.

Ariel Ciechański