



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2018, 21(2), 65-66

RECENZJA: M. KAPIAS, D. KELLER (RED.) – PAŃSTWO WOBEC KOLEI ŻELAZNYCH W POLSCE, MUZEUM W RYBNIKU, RYBNIK, 2017; 495 S.

Review: M. Kapias, D. Keller (eds.) – Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce, Muzeum w Rybniku, Rybnik, 2017; 495 pp.

Ariel Ciechański

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Twarda 51/55, 00-818 Warszawa
e-mail: ariel@twarda.pan.pl

Konferencja dotycząca historii kolei w Polsce, odbywająca się od kilku lat cyklicznie w październiku w Muzeum w Rybniku, w 2016 r. nabrała międzynarodowego zasięgu za sprawą prelegentów z Czech i Niemiec. Pokłosie wszystkich wystąpień stanowi kolejny zbiór referatów w postaci książkowej. Podobnie jak w latach ubiegłych, również wiele z opracowań zawartych w najnowszym tomie, zatytułowanym *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, może być interesujących i inspirujących dla geografów transportu zajmujących się badaniami w zakresie rozwoju i regresu sieci kolejowej w Polsce. W książce stanowiącej podsumowanie dorobku konferencji z 2016 r. zamieszczono ogółem 23 artykuły.

Recenzję rozpoczniemy od opracowań, których lektura może szczególnie zainteresować geografów. Do tej grupy zalicza się tekst A. Mielcarka *Państwo a kolej. Przyczyny i skutki reformowania kolei w Europie od XIX do początku XXI w.* stanowiący bardzo interesującą kompilację wiedzy o stosunkach własnościowych dotyczących kolei europejskich (w tym także na etapie budowy) oraz o ich zmianach w ciągu blisko

200 lat. Materiał ten będzie niewątpliwie bardzo przydatny dla geografów zajmujących się problematyką przekształceń własnościowych w transporcie kolejowym. Geograficzny charakter ma również artykuł napisany przez autora niniejszej recenzji pt. *Inicjator versus likwidator. Zmiana roli samorządów w kształtowaniu sieci kolei wąskotorowych w Polsce na tle innych rozwiązań europejskich*. Podejmowana jest w nim interesująca tematyka dotycząca zmiany roli samorządów w stosunku do kolei wąskotorowych w ciągu ostatnich ok. 125 lat. W opozycji do współczesnej sytuacji w Polsce wskazywane są dobre wzorce pochodzące głównie z niemieckiego obszaru językowego. Bardzo interesujący jest także tekst D. Lulewicza *Węzeł kolejowy Podgórze i wpływ lokalnego samorządu na jego kształtowanie się do 1915 r.*, ukazujący na przykładzie ówczesnego miasta Podgórze, jaki wpływ miały władze samorządowe w zaborze austriackim na kształtowanie się sieci kolejowej na podległym im terenie. Stanowi on wartościowy materiał ułatwiający wyjaśnianie procesów rozwoju sieci kolejowej. Inny autor, G. Biszczyński poświęcił swój inspirujący

tekst pt. *Niepaństwowa linia kolejowa Zielona Góra–Szprotawa. Nacjonalizacja, upadek, próby reaktywacji* historii tytułowej linii lokalnej. *Historia budowy i reaktywacji Kolei Kokoszkowskiej w postaci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej*, autorstwa D. Załuskiego i S. Rzeźnickiej, to interesujące studium reaktywacji linii kolejowej, której istnienie jeszcze kilka lat temu wydawało się być nieodwracalną przeszłością. A. Drewnowski natomiast w artykule *Usamorządowienie kolei w Polsce – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość* podejmuje tematykę usamorządowienia pasażerskich przewozów kolejowych – zagadnienia badawczego wzbudzającego w ostatnich latach duże zainteresowanie, także wśród geografów transportu. Tekst ten stanowi niewątpliwie inspirujące kompendium wiedzy, dotyczące określonej w tytule tekstu problematyki, z której autor wyprowadza interesujące wnioski. Brakuje w nim jednak odniesienia do komunalizacji kolei wąskotorowych. Pewnym mankamentem wydaje się też być brak odwołań do obszernej literatury geograficznej dotyczącej przedmiotu badań.

Częściowo przydatny dla geografów jest artykuł D. Böhme *Niespełnione marzenia Polskich Kolei Państwowych*. Jego fragment dotyczący kolei dziecięcych i pionierskich może być interesujący dla osób zajmujących się wykorzystaniem turystycznym kolei wąskotorowych. Ciekawe wątki porusza też T. Nigrin z Czech w artykule *Kontakty transportowo-polityczne między Kolejami Czechosłowackimi a Polskimi Kolejami Państwowymi w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX w.: bratnia współpraca czy ochrona własnych interesów?* Tu szczególnie interesujący jest fragment dotyczący kulisów wznowienia przewozów przez przejście graniczne Łupków–Medzilaborce.

Największe rozczarowanie w recenzowanej pracy budzi lektura artykułu K. Soidy *Ustawa o transporcie kolejowym przesądza o (być, albo) nie być kolei*, który mógł stać się ciekawym wkładem do opracowań dotyczących liberalizacji transportu kolejowego, a jest dalekim od naukowego obiektywizmu felietonem napisanym pod z góry założoną tezę o niekorzystnym wpływie konkurencji na transport kolejowy. K. Soida zapomina albo nie zdaje sobie sprawy, jak monopolistyczna pozycja PKP wpływała na spadek przewozów towarowych w Polsce w latach 90. XX wieku i wysnuwa moim zdaniem zbyt uproszczony wniosek, że skoro pozycja rynkowa kolei nie wzrasta to znaczy, że konkurencja jest niepotrzebna. Tymczasem warto sobie postawić pytanie: jak wyglądałby obecny trend, gdyby na rynku pozostał tylko monopolista? To samo dotyczy przewozów pasażerskich – jak wyglądałaby sieć połączeń regionalnych, uwzględniając trendy obserwowane przed powstaniem tzw. spółek samorządowych?

W recenzowanej publikacji znajduje się także grupa artykułów, którym niewiele – w ocenie autora – zabrakło by zainteresować geografów. Dotyczy to tekstu G. Balińskiej *Strategiczne i gospodarcze walory kolei w służbie państwa polskiego*, którego wartość obniża znacząco chaotyczność wywodów oraz pominięcie w rozważaniach lat 1945–1990. Podobnie jest z pracą D. Kellera pt. *Regulator, właściciel czy...? Dyskusje o roli państwa wobec kolei w okresie międzywojennym – wprowadzenie do zagadnienia*. Z tym rozdziałem sąsiaduje artykuł M. Majewskiego *Interwencja państwa w zakresie komunikacji (1937–1939)*, którego tytuł sugeruje ciekawą treść. Niestety autor nie stanął na wysokości zadania i nadał opracowaniu charakter jakościowo mocno niehomogeniczny.

W recenzowanej książce nie brakuje oczywiście rozdziałów typowo historycznych, które dla geografów mogą nie być równie interesujące, jak wyżej przedstawione. Do tej grupy zaliczają się przede wszystkim prace z zakresu historii architektury kolejowej oraz zakładów produkcji taboru kolejowego. Pojawiają się też artykuły z zakresu historii naukowego zarządzania na kolei czy promocji kolei niemieckich oraz problemów natury politycznej i infiltracji pracowników PKP przez służby specjalne po 1945 r. Ciekawą wątek opalania parowozów ropą porusza T. Machowski w artykule *Ropa! Z dziejów nowatorskiej metody opalania parowozów na kolejach galicyjskich*. Nie brakuje w nim pewnych interesujących odniesień przestrzennych (dotyczących głównie infrastruktury do obsługi tych lokomotyw). Ciekawostką stanowi tekst A. Synowca poświęcony wypadkom pracowniczym w krakowskim przedsiębiorstwie „Wars”.

Pewnym kuriozum wydaje się natomiast zamieszczenie w książce jej pierwszego rozdziału, zatytułowanego *Rola państwa w realizacji dobra wspólnego – aspekty personalistyczne*. Rozważania natury filozoficznej, zwłaszcza dotyczące państwa, wyraźnie nie korespondują z treścią pozostałych rozdziałów książki.

Reasumując, pomimo skierowania konferencji i książki głównie do kręgu historyków, geografowie transportu odnajdą tu z pewnością wiele interesujących informacji mogących zainspirować ich do własnych dociekań oraz uzupełniających już zdobytą wiedzę. Dlatego recenzowana książka jest również godna polecenia przedstawicielom tego środowiska. Autor recenzji wyraża też nadzieję, że cykl konferencji będzie kontynuowany przez jego pomysłodawcę w 2018 r. i w nowym miejscu pracy.

Ariel Ciechański