

tych uwag to jedynie chęć zwrócenia uwagi autorów i wydawcy na miejsca, które warto skorygować przy ewentualnych kolejnych wydaniach – a jestem przekonany, że takowe będą):

- s. 39: pierwsza inauguracja na uniwersytecie w Getyndzie odbyła się w roku 1737 (a nie, jak przez pomyłkę podano w 1837),
- s. 38: w zdaniu czegoś brakuje,
- s. 88: „definicji wymiaru postawionej [...] przez Brouwera” brzmi niedobrze,
- s. 97: powinno być „składał się z uczonych”,
- s. 125, wiersz 4 od dołu pierwszego cytatu: chodzi zapewne o słowo „zasklepił”,
- na s. 195 autorzy przytaczają cytat z dzienników Twardowskiego odsyłając w przypisie 201 do Archiwum Twardowskiego i nie podając, że dzienniki ukazały się drukiem<sup>4</sup>.

Te drobne uwagi żadną miarą nie umniejszają mojej bardzo wysokiej oceny recenzowanej książki. Uzupełnia ona lukę w polskim piśmiennictwie dotyczącym historii matematyki. Z całą pewnością zainteresuje nie tylko historyków matematyki, ale także szerokie grono „zwykłych” matematyków i fizyków.

*Roman Murawski*

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, Wydział Matematyki i Informatyki  
ORCID 0000-0002-2392-4869



Licencja/License CC BY-NC-ND 4.0  
([creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/))  
DOI 10.4467/0023589XKHNT.22.017.15831

Jan Szajner, Marcin Rechtłowicz, *Tramwaje lwowskie 1880–1944*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2020, ss. 509.

W dziejach polskiej komunikacji tramwajowej tramwaje lwowskie, zwłaszcza działające tam tramwaje elektryczne, miały duże, pionierskie znaczenie. Było to pierwsze przedsiębiorstwo tego typu na terenie byłej Rzeczypospolitej (tak pierwszej, jak i drugiej). Tramwaje konne ruszyły we Lwowie w 1880 r. i były prowadzone przez spółkę Società Triestina Tramway. Tramwaje elektryczne zostały uruchomione przez firmę Siemens & Halske w 1894 r. i były przez nią prowadzone do 1896 r., kiedy to przedsiębiorstwo przeszło na własność gminy miasta Lwowa, trwale wpisując się w obraz miasta. Właściwie od początku istnienia owe przedsiębiorstwo miało jednoznacznie polski charakter, choć dyrektorem pozostawał Austriak, inżynier Siemens & Halske Aleksy (Alexius) Kern do końca 1897 r., którego zastą-

<sup>4</sup> Por. K. Twardowski, *Dzienniki*, t. 1–2, red. R. Jadczyk, Toruń 1997. Przywołany na s. 195 cytat znajduje się w t. 2 na s. 64.

pił wraz z początkiem 1898 r. Polak, Józef Tomicki. Polski charakter tramwajów lwowskich wyrażał się choćby używanym w przedsiębiorstwie językiem polskim, ale też faktem, że większość tam zatrudnionych była Polakami, choć występowali też Ukraińcy, Żydzi czy Niemcy. Stan taki utrzymywał się aż do powtórnego zajęcia Lwowa przez Armię Czerwoną w 1944 r. i początku wysiedleń Polaków z miasta.

Z uwagi na powyższe należy przyjąć z uznaniem fakt opublikowania przez Jana Szajnera i Marcina Rechłłowicza pierwszej w języku polskim monografii tramwajów lwowskich, a jej ograniczenie chronologiczne do 1944 r. jest w pełni uzasadnione. Nie jest to jednak pierwsze ujęcie historii tego wyjątkowego przedsiębiorstwa komunikacyjnego. W 1994 r. ukazała się niewielka, 127-stronicowa monografia tramwajów lwowskich w języku ukraińskim autorstwa Siergieja Anatoliewicza Tarchowa, obejmująca cały ówczesny okres ich funkcjonowania. Recenzowana praca jest znacznie większa – liczy 509 stron w formacie A4. Składa się na nią siedem rozdziałów, kalendarium, bibliografia i dwanaście załączników. Pierwszy rozdział dotyczy dziejów tramwaju konnego (ostatecznie zlikwidowanego w 1908 r.), krótki rozdział drugi traktuje o projekcie tramwaju parowego, rozdział trzeci przedstawia powstanie i początki działalności tramwajów elektrycznych pod zarządem Siemens & Halske. Czwarty rozdział jest najobszerniejszy, bo dotyczy działalności tramwajów elektrycznych w latach 1896–1939 i wyraźnie dominuje objętościowo nad resztą. Wydaje się, że mógł on zostać rozdzielony na dwa osobne rozdziały, na okres habsburski (1896–1918) i polski (1918–1939), ewentualnie nawet trzy, wyszczególniający jeszcze czas I wojny światowej i późniejszych wojen z Ukraińcami i bolszewikami (1914–1921). Pozwoliłoby to lepiej zorientować się w specyfice tych dwóch (lub trzech) różnych przecież okresów i utrzymać lepszą proporcję poszczególnych rozdziałów. Rozdział piąty dotyczy autobusów miejskich działających w latach 1928–1939 (wadą tego rozdziału jest pobieżne omówienie taboru autobusowego), szósty okresu II wojny światowej, a ostatni, siódmy, legendzie lwowskiego tramwaju we wspomnieniach, anegdotach, wierszach i piosenkach.

Mocną stroną książki jest grafika. Zawarto wiele dobrze dobranych, a mało znanych i interesujących zdjęć wysokiej jakości. Liczne plany, schematy, wykresy i tabele wykonane są starannie, dobrze spełniają swoją rolę. Cieszą malowane barwne (bo zdjęcia z epoki są czarno-białe) rekonstrukcje wyglądu wozów i umundurowania pracowników tramwajowych, choć jak podkreślili autorzy, nie dało im się dotrzeć do precyzyjnych informacji umożliwiających dokładne zaprezentowanie kolorów mundurów czy malowań wozów. Interesujące są załączniki – m.in. przytaczają treść niektórych większych materiałów źródłowych, np. kontraktu na budowę i eksploatację tramwaju konnego z 1879 r., ale także pracowicie sporządzone zmiany tras, spisy przystanków, statystyki czy nawet duży (40-stronicowy) spis pracowników tramwajów w omawianym czasie<sup>1</sup>.

Autorzy zaznaczają, że jest to pierwsza tak szeroka analiza tematu, dlatego opatrzyli monografię licznymi przypisami odwołującymi do źródeł, na których się opierali. Podstawę źródłową książki stanowią materiały z archiwów lwowskich i szeroka kwerenda w prasie codziennej z epoki. Dużo informacji zaczerpnięto również z międzywojennych roczników „Przeglądu Elektrotechnicznego”. Jest to solidna baza źródłowa, dzięki której

1 Autorzy zastrzegli, że spisu nie należy traktować jako pełny, zwłaszcza z uwagi na problem w rozgraniczeniu między pracownikami przedsiębiorstwa tramwajowego a tymi z zakładu energetycznego, który długo był administracyjnie połączony z tramwajami.

udało się ustalić lub przywołać wiele wcześniej nieznanymi faktów. Dostrzeżono niestety pewne błędy w przypisach, które uniemożliwiają dotarcie do odpowiedniego źródła. Dla przykładu przypis 77 w rozdziale 3 odwołuje do numeru „Kurjera Lwowskiego” w którym nie ma przywoływanego artykułu, z kolei w przypisie 642 z rozdziału 4 podano błędny numer czasopisma – 5, gdy ma być 15. Problemem jest też niezbyt dokładne wykorzystanie przywoływanych źródeł archiwalnych, zwłaszcza dokumentów niemieckojęzycznych. Autorzy podają choćby parametry techniczne (jak moc zainstalowanych maszyn parowych) elektrowni tramwajowej z 1894 r., wyłącznie na podstawie mało precyzyjnego artykułu gazetowego (s. 80), gdy w używanej przez nich sprawie (jednostce) nr 3276 fondu (zespołu) 146 z Centralnego Państwowego Historycznego Archiwum Ukrainy we Lwowie znajduje się dokładny, choć niemieckojęzyczny protokół z policyjno-technicznego badania możliwości dopuszczenia do ruchu części kolei elektrycznej we Lwowie, zawierający wiele szczegółów technicznych, które należałoby w takiej monografii podać. W ogóle trzeba stwierdzić, że w monografii ogólnikowo potraktowano techniczną stronę działalności przedsiębiorstwa tramwajowego (zwłaszcza w odniesieniu do początkowego etapu działania tramwajów elektrycznych), np. dotyczącej wyposażenia elektrowni tramwajowej, sieci trakcyjnej, parametrów motorów itp. Znacznie szerzej potraktowano za to m.in. sprawy związane z taryfą, biletami, trasami poszczególnych linii, finansami czy przystankami. Wątpliwość budzi sformułowanie występujące w wielu tabelach, według którego zostały one sporządzone na podstawie danych Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie – jakich danych? W bibliografii nie ma niczego co mogłoby to doprecyzować.

Przy kwerendzie autorzy popełnili błąd, ignorując fakt, że przez większość omawianego okresu tramwaj i zakład energetyczny były organizacyjnie połączone w Miejskie Zakłady Elektryczne pod jednym zarządem (o czym z resztą napisali). Chodzi tu o to, że pominięli źródła, które dotyczyły całych Zakładów, zapewne uznając je za związane z energetyką miejską, gdy w rzeczywistości zawierają też dużo informacji o tramwajach. Zignorowano w ten sposób nie tylko opracowania o historii lwowskiej elektrotechniki, zwłaszcza autorstwa Andrija Kryżaniwskiego, lecz też archiwalia i inne źródła drukowane. Pominięto np. wydawane corocznie (przynajmniej do 1913 r.) *Zamknięcia rachunków Zakładów Elektrycznych król. stoł. miasta Lwowa*, które choć trudno dostępne (autorowi recenzji udało się dotrzeć do roczników 1907, 1908, 1909, 1912 i 1913), to podają wiele ciekawych danych, nie tylko finansowych. Rocznik z 1909 r. podaje chociażby personel całych Zakładów według stanowisk (w kolei elektrycznej zatrudnionych było wtedy 646 osób, a w zakładzie energetycznym 36). Autorzy pominięli też fond 36 (Miejskie Zakłady Elektryczne we Lwowie) z Państwowego Archiwum Obwodu Lwowskiego, który zawiera np. niezwykle cenny maszynopis *Z historii Miejskiej Kolei Elektrycznej we Lwowie* autorstwa Zdzisława Dyduszyńskiego (spisany w latach trzydziestych XX w.). Gdyby skorzystali z tego maszynopisu, nie popełniliby błędu ze s. 106, na której podali, że Dyduszyński był odpowiedzialny za nadzór zakładu energetycznego (oświetlenia elektrycznego), gdy w rzeczywistości był on inżynierem tramwajowym<sup>2</sup>. Trzeba podkreślić słabe potraktowanie przez autorów tematu ważniejszych osób związanych z tramwajami we Lwowie, co jest w tym przypadku szczególnie ważne, bo byli to pierwsi Polacy-tramwajarze. Szerzej skupili się jedynie na

2 Z resztą w cytowanym przez nich źródle do tej informacji w przypisie 1 w rozdziale 4 nie ma mowy o powierzeniu Dyduszyńskiemu nadzoru nad zakładem oświetlenia.

dyrektorze Tomickim, w przypadku reszty ograniczając się do podania imienia, nazwiska i funkcji. Dziwne to, tym bardziej że np. uhonorowali krótkimi notatkami biograficznymi w przypisach postaci zupełnie poboczne, jak np. Elihu Thompsona czy Johanna Weitzera, gdy te bezpośrednio związane z tramwajami lwowskimi nie mają takich przypisów. Chodzi np. o pozostałych dyrektorów Zakładów Elektrycznych Lwowa (szczególnie Mariana Dziewońskiego) i późniejszych dyrektorów wydzielonej Miejskiej Kolei Elektrycznej (Karola Barwicza i Jana Rusina), ale też takich postaci jak Romana Dzieślewskiego, Zdzisława Dyduszyńskiego czy Aleksego Kerna. Gdyby zainteresowali się tą ostatnią postacią, zapewne udałoby im się odnaleźć artykuł biograficzny<sup>3</sup>, w którym podano m.in. bardzo ciekawą informację, że Kern odchodząc z posady dyrektora tramwajów lwowskich pod koniec 1897 r. otrzymał od dyrekcji przedsiębiorstwa tramwajowego bogato ilustrowany album z podpisanymi wszystkimi zatrudnionymi wówczas w danym przedsiębiorstwie, zdjęciami z budowy i działalności tramwaju, a także malowanymi akwarelami przedstawiającymi wyposażenie tego przedsiębiorstwa. Skrytykować należy też zupełne pominięcie w książce lwowskiego środowiska technicznego skupionego w Towarzystwie Politechnicznym, (działającym w latach 1877–1939) a zwłaszcza zignorowanie wydawanej przez to towarzystwo „Dźwigni” (od 1883 r. wydawanej pod tytułem „Czasopismo Techniczne”)<sup>4</sup>, zawierającego wiele ciekawych informacji na temat posiedzeń w towarzystwie, w trakcie których dyskutowano na temat tramwajów we Lwowie<sup>5</sup>. Podano tam ponadto, dla przykładu, bardzo obszerną relację z wycieczki członków towarzystwa do zajezdni tramwajowej, która jest właściwie dokładnym, bardzo cennym opisem samego przedsiębiorstwa według stanu na 1898 r. Warto dodać, że drukowany kontrakt na budowę i eksploatację tramwaju elektrycznego zawarty między gminą miasta Lwowa a Siemens & Halske z 1894 r., do którego nie udało się dotrzeć autorom, znajduje się w zbiorach Biblioteki Naukowej Narodowego Uniwersytetu „Lwowskiej Politechniki”. Trzeba jeszcze odnotować pominięcie przez autorów obszernej jednostki 362 z zespołu 310 – C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych z Archiwum Głównego Akt Dawnych w Warszawie, gdzie znajdują się projekty tras z lat 1906–1914, koncesje i wiele innych ciekawych dokumentów dotyczących tramwajów lwowskich, np. statut funduszu emerytalnego pracowników Zakładów Elektrycznych czy prowizoryczne przepisy dla motorniczych i konduktorów wydane przez Siemens & Halske dla tramwajów lwowskich w 1896 r.

Pomimo wskazanych wyżej dość licznych braków i błędów, ogólna ocena książki jest pozytywna. Należy zaznaczyć wielką pracę jaką wykonali autorzy, przygotowując tę pierwszą monografię tramwajów lwowskich w ich polskim okresie działalności. Otrzymaliśmy książkę traktującą wieloaspektowo i dokładnie (choć nie wszędzie) o ważnym wycinku polskiej historii, wspaniale zilustrowaną i obfitującą w nowe informacje. Dzięki rozdziałowi siódmemu jest ona też przesycona specyficznym duchem starego Lwowa, dlatego można ją polecić nie tylko zainteresowanym historią polskich tramwajów, lecz też miłośnikom historii Lwowa. Wskazane braki nie pozwalają jej uznać za kompletne naukowe opracowanie tematu, książka jest jednak dobrą podstawą do tego. Rozszerzenie bazy

3 Erwin Mayr, *Baurat Ing. Alexius Kern – ein vergessener österreichischer Techniker*, [w:] *Österreichisch-ukrainische Begegnungen: Ukrain's'ko-avstrijs'ki zuстріči*, Lemberg – Lviv 2011, s. 285–292.

4 Wykorzystano tylko jeden artykuł z tego czasopisma dotyczący projektu tramwaju parowego.

5 Ten aspekt został przeanalizowany przez autora recenzji w jego przygotowywanej pracy doktorskiej.

źródłowej, pełniejsze wykorzystanie źródeł archiwalnych, skonfrontowanie informacji z różnych materiałów i ich weryfikacja da nam klasyczne, monumentalne źródło wiedzy o tramwajach lwowskich do 1944 r.

Piotr Rataj

Pracownia Historyczna Stowarzyszenia Elektryków Polskich w Opolu  
ORCID 0000-0002-6211-0550



Licencja/License CC BY-NC-ND 4.0

([creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/))

DOI 10.4467/0023589XKHNT.22.018.15832

Stefan Zamecki, *„Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” – ludzie i problemy. Lata 1956–1993*, Instytut Historii Nauki im. L. i A. Birkenmajerów PAN, Warszawa 2020, ss. 438.

W 1956 r. ukazał się pierwszy numer „Kwartalnika Historii Nauki i Techniki”, czasopisma będącego kontynuacją periodyku „Studia i Materiały z Dziedziny Nauki Polskiej”, wydawanego przez Komitet Historii Nauk przy Prezydium PAN. „Kwartalnik” przetrwał kilka epok, przemian ustrojowych i politycznych, a także kilka trendów i kierunków w uprawianiu historii nauki, kilkakrotnie zmieniali się również redaktorzy naczelni i skład redakcji. Ślady tych przemian pozostały w wydawanych na łamach „Kwartalników” tekstach, niektóre z nich odnotowuje również książka autorstwa prof. dr. hab. Stefana Zameckiego, będąca przeglądem wybranych artykułów opublikowanych w „Kwartalniku” od początku istnienia czasopisma do 1993 r.

Książka poświęcona „Kwartalnikowi” nie jest pierwszą w dorobku prof. Zameckiego dotyczącą czasopiśmiennictwa naukowego: wcześniejsze poświęcił periodykowi „Nauka Polska Jej Potrzeby, Organizacja i Rozwój”, skupiając się w nich na przedstawieniu problematyki naukoznawczej. Omawiając „Kwartalnik”, autor (dla porządku zaznaczam, że prof. Zameckiego będą nazywała autorem, natomiast w przypadku twórców omawianych przez niego prac będą używała ich nazwisk) zdecydował się na przedstawienie artykułów dotyczących: *Problemów ogólnych historii dziedziny nauki* (s. 11–189) oraz *Historii subdziedziny chemii* (s. 191–422), motywując swój wybór tym, że ukończył zarówno studia chemiczne, jak i filozoficzne, i w tych dziedzinach czuje się najbardziej kompetentny (*Przedmowa*, s. 7–8). W obu działach przyjął porządek chronologiczny omawianych tekstów. Wybór daty zamykającej przegląd, jak wyjaśnił autor w *Posłowniu* (s. 421–422), był powodowany tym, że w późniejszym okresie, tj. w latach 1993–1998, nie zauważył merytorycznie interesujących dla siebie tekstów, a kolejnych lat (1999–2018), gdy sprawował funkcję redaktora naczelnego „Kwartalnika”, nie zamierzał omawiać. W krótkim