



DAWID KELLER

Koleje Śląskie

ORCID: [0000-0003-2586-3913](https://orcid.org/0000-0003-2586-3913)

Weronika Dragan, *Kształtowanie układów urbanistycznych i przestrzennych dawnych granicznych ośrodków kolejowych w Polsce*, Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, 2021, ss. 322 + aneks kartograficzny

Badania nad dziejami kolei w Polsce, czy szerzej transportu, są jednocześnie prowadzone przez historyków, geografów, środowiska inżynierskie (w dużym uproszczeniu dodać do tego również można tzw. miłośników kolei i transportu, w tym badających te zjawiska amatorsko), a także w mniejszym stopniu ekonomistów. Ta różnorodność zastosowanych metod badawczych oraz utrwalone przez dekady przekonanie, że temat ten raczej winien być domeną geografów transportu, powoduje, że owe narracje relatywnie rzadko „się dostrzegają”, a uzyskiwane rezultaty badań wzajemnie są wykorzystywane. Metodologie badań naukowych poszczególnych dziedzin różnią się również stosowaniem aparatu naukowego (choćby zapis przypisów), co powoduje, że np. historykom-purystom z trudem przychodzi korzystać z prac geografów czy ekonomistów, powołujących się nie na konkretne dokumenty źródłowe, ale np. na jednostki archiwalne. Od kilkunastu lat koordynując działania związane z cyklem obecnie nazywanym „A jednak kolej”, zdaję sobie również sprawę z relatywnie niewielkiego udziału w nim badaczy spoza środowiska historyków. Ma to swoje przyczyny zewnętrzne, ale uważam, że zwłaszcza w sytuacji zjawisk poddających się konieczności badań z różnych perspektyw, jakim jest transport, konieczne jest wyjście poza „bańki metodologiczne”.

Przykładem na udane zastosowanie owego „wyjścia” jest zdecydowanie recenzowana praca. Powstała w Instytucie Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, wykorzystująca metodologię badań charakterystyczną dla geografii, może jednocześnie być

wyrzutem sumienia dla wielu historyków. Weronika Dragan podjęła się bowiem z iście benedyktyńską cierpliwością nie tylko identyfikacji poszczególnych kolejowych stacji granicznych na terenie ziem polskich, ale i dostrzegła te miejsca, w których bądź tego typu rozwiązań nie było wprost (np. Podzamecze), albo też gdzie owa granica była wyłącznie celną / wewnętrzną (Łapy i Starosielce) – łącznie przebadła zatem 25 lokalizacji, podejmując się również typologii kolejowych stacji granicznych: czołowe, główne i zespół stacji (s. 207). W ślad za tym zdecydowała się na analizę niemal całości dostępnej literatury przedmiotu, pochodzącej z różnych wspomnianych metodologii. Z równą łatwością Autorka korzysta z prac napisanych przez historyków, geografów czy urbanistów, stawiając także trafne i, jak się wydaje, przeważnie słuszne tezy. Celem pracy była weryfikacja wpływu funkcjonowania stacji granicznej na urbanizację pobliskiej miejscowości, a także w jaki sposób (i czy w ogóle) czynnik ten miał wpływ również po zmianach granic politycznych, sięgając aż do współczesności (s. 255). W tym miejscu należy odnotować, że W. Dragan skupiła się wyłącznie na granicach sięgających XIX w. i okresu powstawania sieci kolejowej, a jedynym późniejszym przypadkiem jest Zbąszynek. Wydaje się, że jest to nazbyt duże uproszczenie, bowiem stacje graniczne powstawały również później (nie tylko przecież trzeba mówić o owym nowym kolejowym mieście na polsko-niemieckiej granicy), a zaliczyć do tego można szereg punktów na Górnym Śląsku (np. Zabrze, Sumina). Autorka pominęła też część punktów wcześniejszych, zwłaszcza w dziewiętnastowiecznej Galicji czy na pograniczu prusko-austriackim (np. obecne Chałupki – Bohumin). Mimo to wydaje się, że ograniczenie do pogranicza prusko-rosyjskiego (z wyjątkiem Trójkąta Trzech Cesarzy w rejonie Mysłowic) pozwoliło na pewną standaryzację próby badawczej, którą odmienne pogranicza mogłyby w jakimś stopniu zaburzyć. W tym miejscu wątpliwość budzi natomiast dodanie do próby lokalizacji w innych rejonach Niemiec, Rosji, Austro-Węgier czy innych krajów Europy w XIX w. Autorka chciała tutaj dodać pewne porównanie badanych stacji, jednakże nie dość, że część ta jest nieproporcjonalna w zakresie opisów, to bazuje głównie na literaturze, a do tego poszczególnym stacjom poświęcono nieproporcjonalnie mało miejsca. Skutkiem tego jest przeświadczenie, że zostały one dodane sztucznie i w rzeczywistości dla celu narracji nie mają większego znaczenia. Jedynie w kilku wypadkach (m.in. Ejtkuny, Brody, Suczawa) autorka podjęła się porównania układów urbanistycznych w sposób podobny do zasadniczego zrębu pracy.

Wydaje się, że opisany powyżej niedostatek ma swoje źródło w zastosowanej przez W. Dragan metodzie poszukiwań źródłowych. Wyraźnie trzeba podkreślić, że wielu historyków mogłoby uczyć się od autorki zadawania pytań / kwerend archiwalnych. Wykorzystała ona bowiem zbiory 28 archiwów państwowych, a w nich ponad 100 zespołów. Oczywiście część z nich można uznać za wybory oczywiste (np. Dyrekcja Kolei Żelaznych w Katowicach, przechowywana w Archiwum Państwowym w Katowicach, Rejencja Bydgoska w Archiwum Państwowym w Bydgoszczy, czy CK Ministerstwo Kolei Żelaznych w AGAD), jednakże Autorka z równym zainteresowaniem traktowała akta dziewiętnastowieczne, pochodzące z organów terenowych epoki po 1945 r. czy nawet niemal współczesne (np. Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Kaliszu, Powiatowe Biuro Geodezji Grajewo). Za szczególnie cenne należy uznać trafne wykorzystanie akt notariuszy czy nawet Komisji Kolonizacyjnej dla Prus Zachodnich i Poznańskiego w Poznaniu.

Przy tych pozytywnych opiniach trzeba jednak zauważyć, że nie zawsze udaje się W. Dragan dokonywać właściwej krytyki wykorzystywanych materiałów. Dotyczy to zwłaszcza historiografii, gdzie według mnie nie wszystkie przytoczone argumenty mają swoje oparcie w źródłach¹. Za niefortunne uważam przydzielenie linii Poznań – Bydgoszcz – Toruń znaczenia „*stricte* militarne”, co już w kolejnym zdaniu Autorka złagodziła przyznaniem, że „miała ona także znaczenie gospodarcze”. Prawdą są wszak oba te zdania (s. 51). Podobnie występowanie szerokiego toru w międzywojennej Polsce wymaga znacznie szerszego zapisu niż jedynie „na znacznej części zaboru rosyjskiego” (s. 52). Pamiętać bowiem należy, że część linii przekuto już podczas I wojny światowej, inne sukcesywnie (w obydwie strony) przekuwano w czasie wojny polsko-bolszewickiej. Z perspektywy ruchu w centralnej części Polski nie był to już znaczący problem po 1920 r. Autorka trafnie przytoczyła proponowane w piśmiennictwie periodyzacje dziejów transportu kolejowego w Polsce. Docenić należy, wychodzące poza sytuacje ściśle graniczne, wskazywanie obaw towarzyszących powstawaniu kolei (przypadki Strumienia czy Bytomia, s. 73) czy wariantów przebiegu nowej linii kolejowej (przypadek Aleksandrowa i Ciechocinka, s. 98–99). Za cenną wskazać należy identyfikację większego i mniejszego przemysłu ulokowanego w miejscowościach

¹ Chodzi tu zwłaszcza o traktowanie z równą uwagą opracowań z okresu międzywojennego (np. publikowanych w czasopiśmie „Inżynier Kolejowy”), jak późniejszej historiografii weryfikującej wypowiedane tam tezy. Podobnie opinie z epoki (jak w wypadku Mławy), pochodzące z 1907 r., o „najładniejszym mieście Ziemi Płockiej”, mają raczej charakter patriotyzmu lokalnego, a nie neutralnej oceny.

granicznych, natomiast wydaje się, że warto byłoby podjąć się, choćby przykładowej, oceny skali tej działalności. Aktualnie bowiem zrównano np. oświęcimską walcownię cynku, garbarnię i „Fabrykę Papy i Asfaltu” oraz „Galicyjskie Towarzystwo Akcyjne Fabrykacji Śrub” (s. 131). Samo ich istnienie nie jest bowiem wystarczającym dowodem na rozwój gospodarczy miejscowości (co widać w porównaniu z innymi miejscowościami opisywanymi w książce). Sądzę jednak, że przekraczałyby to zadania stawiane przed recenzowaną publikacją. Podobnie istnienie gimnazjum klasycznego czy zakładu szkolenia nauczycieli w Mysłowicach nie wskazuje na ponadlokalną rangę miasta. Zresztą owo pełne gimnazjum (początkowo prywatne, dopiero od 1905 r. mające pełne prawa szkolne, upaństwowione w 1911 r.²) powstało później niż w innych górnośląskich miastach (z wyjątkiem dość prowincjonalnego Rybnika). Za drobnostkę uznać należy błędne określenie linii kolejowej Dziedzice – Bielsko mianem „boczniczy” – poprawniej byłoby odnoga, jak przyjmuje się w historiografii (s. 134).

Drobne niedostatki nie są jednak przeszkodą dla generalnej opinii na temat pracy. Pozwala ona bowiem po pierwsze na identyfikację wszystkich stacji granicznych tego pogranicza, znacząco wychodząc poza utrwalone w historiografii ograniczenie do kilku najważniejszych (jak Maczki, Aleksandrów czy Nowe Skalmierzyce). Po drugie, zastosowana przez W. Dragan metoda pozwoliła na porównanie sposobu tworzenia miejscowości granicznych oraz relacji między koleją (stacją) a nimi. Sformułowane, niekoniecznie wprost, wnioski wskazują, że daleko im do standaryzacji i widoczne są spore różnice zależne, moim zdaniem, głównie od początkowych czynników, tj. np. historii przed powstaniem kolei, oraz innych elementów wpływu, np. wzrostu pozycji i znaczenia przemysłu ciężkiego (przypadek Sosnowca³). Dla historyków cenne będzie także wprowadzenie w rozważania na temat powstawania miejscowości, w tym koncepcji miast – wrót. Uważam, że w przyszłości pozwoli to lepiej zrozumieć nie tylko graniczne relacje między koleją a społecznościami lokalnymi. Wartościowe jest podjęcie próby ukazania etapów rozwoju osady Łowo-Dworzec, gdzie jeszcze do początku XX w. można wyróżnić aż cztery epoki (s. 162).

² Por. Jan Kudera, *60 lat wyższego szkolnictwa w Mysłowicach*, Brzezinka 1933.

³ Choć Autorka wskazuje skalę wywozu węgla kolejowego z Zagłębia Dąbrowskiego (s. 84). Podobnie zestawia udział miejscowości powiatu będzińskiego oraz strukturę działalności gospodarczej według branż w 1905 r. (s. 96).

Ważnym stwierdzeniem W. Dragan jest, że „kolej stała się częścią miast, a nie jedynie dodatkiem na ich peryferiach”. Uzupełnieniem tej konstatacji jest analiza podobieństw między centrum miasta a graniczną stacją kolejową, co może być trafnym porównaniem w dyskusji nad kolejowymi „nie-miejscami” (s. 211)⁴. Za najslabszy, choć nie z winy Autorki, element pracy można z kolei uznać fragment dotyczący współczesnych funkcji dawnych stacji granicznych, gdzie z równą uwagą opisywane są działania rzeczywiste (kolejne remonty), jak i dopiero planowane. Powyższe jest jednak specyficzną cechą tekstów opisujących teraźniejszość, co nie pozwala na zachowanie pewnego dystansu. Nawet zestawienie rodzajów podejmowanych działań (od *status quo* do „krok po kroku”) nie rozwiązuje tego zagadnienia, bowiem nie jest możliwe określenie wszystkich czynników wpływających na współczesne przekształcenia. A i dziedzictwo historii lokalnej po 1945 r. jest trudne i skomplikowane w ocenie.

Za cenne dla dalszych badań należy uznać, prezentowane głównie na wykresach, zestawienia, takie jak liczby biletów kupionych na pruskich stacjach granicznych na początku XX w. (s. 77), opisy stacji granicznych w obrębie Trójkąta Trzech Cesarzy (s. 85–86), a także zmiany liczby ludności w Grajewie, Szczuczynie i Wąsoszu w latach 1810–1910 (s. 103). Wąsosz otrzymał linię kolejową trochę później niż pozostałe dwie miejscowości, natomiast jedynie Grajewo wśród nich było stacją graniczną. Dodane na wykresie przez Autorkę wyróżnienie „okres kolejowy” wyraźnie wskazuje, że czynnikiem dynamizującym w sposób skokowy liczbę mieszkańców był ów charakter graniczny Grajewa. Ciekawe i ważne są zestawienia struktury zawodowej mieszkańców granicznych stacji, gdzie często, jak w wypadku Podgórzka k. Torunia, aż ponad 50% stanowili kolejarze, a dalsze ponad 10% celnicy (s. 158)⁵. Uważam jednocześnie, że dane tego typu mogłyby być szerzej wykorzystane przez Autorkę. Przykładem może być wykres ze s. 127 („Zmiany liczby ludności oraz udział poszczególnych grup wyznaniowych w Szczakowej w latach 1890–1910”), który jedynie schematycznie podaje procentowy udział owych grup (katolicy, Żydzi, inni), uniemożliwiając szerszą ocenę. Co więcej, narysowana linia trendu wskazuje na dość silny wzrost liczby mieszkańców,

⁴ Por. Dawid Keller, *Stacja kolejowa. O doświadczeniu pogranicza w podróży koleją – przypadek ziem polskich (przyczynek do badań)*, [w:] *Opowiedzieć pogranicza. Koncepcje i narracje muzealne*, red. Dawid Keller, Małgorzata Kurgan-Przybylska, Katowice 2020, s. 111–123.

⁵ Oznacza to, że funkcja graniczna zmonopolizowała rynek pracy w danej miejscowości, tworząc w istocie niemal zamkniętą zawodowo i towarzysko społeczność. Podobny jest przypadek Nowych Skalmierzyc (s. 171).

co jednak nie jest widoczne w danych na wykresie. Zaskakiwać mogą, umieszczone przy poszczególnych opisywanych stacjach, zestawienia porównawcze, takie jak na s. 169 („Dzienny tonaż towarów drobnicowych przewożonych przez poszczególne pruskie kolejowe przejścia graniczne w latach 1907–1911”), które same w sobie stanowią przyczynek do dalszych studiów (kluczowe znaczenie drobnicy Nowych Skalmierzyc i Prostek).

Powyższe zestawienia pozwalają także na wskazanie innego, ważnego, elementu, który wzbudza dyskusję. Autorka w wielu miejscach wskazuje, słusznie, że stacje i miejscowości graniczne powodowały napływ ludności żydowskiej. Uważam jednak, że zastosowana przez nią ocena wpływu tej grupy na funkcjonowanie tych osad jest błędna i uproszczona. Z jednej strony bowiem w Szczakowej ok. 14% mieszkańców stanowili Żydzi, co oceniano jako „niewielki udział” (s. 126), natomiast w pobliskich Mysłowicach 3,84%, co nazwano „znaczącą liczbą” (s. 137). W wypadku Katowic zapisano natomiast: „Znaczna część kamienic należała do Żydów, trudniących się budownictwem, handlem i działalnością gastronomiczno-hotelarską”, przy czym ich udział w liczbie mieszkańców nie przekraczał 7% (s. 146). Podobne sprzeczne passusy znajdują się w opisach innych miejscowości granicznych. Nieprzekonujące są argumenty za relacją między stacjami (miejscowościami) granicznymi a ludnością żydowską, gdyż np. w Kaliszu czy Oświęcimiu Żydzi już wcześniej stanowili znaczną część mieszkańców (s. 201).

Podsumowując, mimo wskazanych niedostatków, powstała praca może być uznana za jedną z najważniejszych w ostatnich latach poświęconych dziejom kolei. Wysunięte hipotezy, tropy badawcze i wnioski winny stać się ważnym elementem kolejnych badań. Ubolewać należy jedynie, że do końca 2022 r. jedynie nieliczni zapoznają się z treścią tej książki. Przyjęty model wydawniczy udostępni ją w 2023 r. w tzw. otwartym dostępie. Do tego czasu jednak, z racji ceny i wielkości nakładu, będzie to jednak „biały kruk”.