

Dariusz Opaliński  
(Uniwersytet Rzeszowski)

**Stacja kolejowa Rozwadów. Głos w dyskusji  
nad początkami rozwadowskiego kolejnictwa  
na marginesie książki Grażyny Stojak, *Stacja kolejowa  
Rozwadów. Akta galicyjskie c.k. Ministerstwa Kolei  
Żelaznych. Kwerenda w Archiwum Głównym  
Akt Dawnych w Warszawie, Stalowa Wola 2017, 80 ss.***

Pretekstem do wyrażenia opinii na temat galicyjskich dziejów kolejnictwa w Rozwadowie jest książka Grażyny Stojak pt. *Stacja kolejowa Rozwadów. Akta galicyjskie c.k. Ministerstwa Kolei Żelaznych. Kwerenda w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie*, wydana w Stalowej Woli w 2017 r.<sup>1</sup> Publikacja ukazała się sumptem stalowowolskiego wydawnictwa Sztafeta, przy wydatnym wsparciu lokalnych władz i unijnych funduszy. Książka Stojak nawiązuje w pewien sposób do całkiem licznych monografii-albumów, bogato ilustrowanych, wydawanych ostatnimi laty, obejmujących dzieje poszczególnych szlaków i węzłów kolejowych<sup>2</sup>. Sama idea, by zebrać w jednym tomie źródła odnoszące się do konkretnego węzła kolejowego jest pomysłem ze wszech miar zasługującym na uznanie, tym bardziej że dotyczy stacji bardzo ważnej na współczesnej i dawnej mapie kolejowej Polski, łączącej północ i wschód kraju z jego południową częścią. Zamierzenie tym bardziej zasługuje

<sup>1</sup> G. Stojak, *Stacja kolejowa Rozwadów. Akta galicyjskie c.k. Ministerstwa Kolei Żelaznych. Kwerenda w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie*, Stalowa Wola 2017, 80 ss.

<sup>2</sup> Spośród wielu prac na szczególną uwagę zasługują: P. Nadolski, K. Soida, D. Keller, E. Wieczorek, P. Terczyński, *Węzeł kolejowy Katowice 1846–2017*, Rybnik 2017; G. Kotlarz, *Węzeł kolejowy Bydgoszcz 1851–2014*, Rybnik 2014; R. Garbacik, *Dzieje kolei kocmyrzowskiej 1899–2010*, Rybnik 2014; R. Stankiewicz, *Kolej w Rzeszowie 1858–2008*, Rybnik 2008; T. Machowski, G. Nycz, *Koleją z Jasła do Rzeszowa: najciekawsze linie kolejowe Polski*, Rybnik 2014; R. Stankiewicz, E. Wieczorek, *C.k. Kolej Transwersalna (k.k. Galizische Transversalbahn, GT)*, Rybnik 2009; P. Nadolski, T. Roszak, K. Soida, E. Wieczorek, *Węzeł kolejowy Gliwice 1845–2010*, Rybnik 2010; P. Dominas, *Kolej Kłodzko – Łądek Zdrój – Stronie Śląskie*, Łódź 2014; tenże, *Kolej Kłodzko – Kudowa Zdrój*, Łódź 2013.

na uznanie, że tradycje kolejarskie w Rozwadowie są wciąż – mimo różnych niekorzystnych procesów zachodzących w rodzimym kolejnictwie – bardzo żywe i trwałe. Wiązać to należy ze specyfiką samej stacji. Przez długie dziesięciolecie kolej była jednym z nielicznych, jeśli nie jedynym miejscem pracy w Rozwadowie i najbliższej okolicy, dającym stabilne i nobilitujące zatrudnienie. Fach kolejarski darzono więc nieskrywaną estymą. Z taką sytuacją mieliśmy do czynienia przez cały galicyjski okres istnienia stacji. Kolej do Rozwadowa doprowadzono 30 października 1887 r. (otwarcie odcinka z Dębicy). Od 14 stycznia 1900 r., po otwarciu linii do Przeworska, i 31 grudnia 1914 r. (otwarcie szlaku do Lublina), Rozwadów stał się węzłem kolejowym. Ranga stacji wyraźnie wzrosła w drugiej połowie lat 30. XX w., po rozpoczęciu budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego – największego zamierzenia gospodarczego międzywojennej Polski<sup>3</sup>. Rozwadowski węzeł pełnił kluczową rolę przy przeładunkach i zaopatrzeniu fabryk usytuowanych w widłach Wisły i Sanu. Lata powojenne to czas świetności stacji. Bliskość nowego, prężnego ośrodka miejskiego – Stalowej Woli, która była motorem napędowym wszelkich inicjatyw w regionie, gwarantowała pomyślny rozwój węzła. Zmierzch okresu prosperity następował stopniowo. Głęboki kryzys ekonomiczny kraju z lat 80. XX w. i gwałtowne zmiany ustrojowe, które przyniosły kolejne lata, odbiły się negatywnie na kondycji całego kolejnictwa w kraju, nie omijając także rozwadowskiej stacji, co w konsekwencji doprowadziło do jej degradacji i niepowetowanych strat zarówno w wymiarze ekonomicznym, infrastrukturalnym, jak i społecznym.

Książka Stojak, z racji podjętej problematyki, w naturalny sposób wpisuje się w szeroki i kosztowny plan rewitalizacji Rozwadowa, jaki zainicjowały władze Stalowej Woli w 2016 r. Wydaje się, że praca Autorki, odwołująca się do przeszłości, miała być punktem odniesienia dla tych, którzy podjęli się trudnej misji rewitalizacji. Piszę to z pewną dozą niepewności, jako że sama Stojak nie wyjawiała jasno nadrzędnego celu, jaki jej przyświecał. Czy w rzeczywistości otrzymaliśmy pracę, która może być w tym pomocna? Odpowiedź jest krótka, otóż nie. Publikacja pod wieloma względami jest niespójna, bezkrytyczna, niestarannie zredagowana, niemało w niej ewidentnych omyłek i niedopowiedzeń, które mogą dezorientować czytelnika.

<sup>3</sup> Z nowszych prac poświęconych dziejom COP warto wymienić m.in.: M.M. Drozdowski, *Historia Centralnego Okręgu Przemysłowego: geneza, budowa, wizja przyszłości, opinie*, Warszawa–Radom 2015; M. Furtak, *COP: Centralny Okręg Przemysłowy 1936–1939. Architektura i urbanistyka: kraj, region, miasto, fabryka, osiedle, budynek*, Kraków–Łódź 2014; *Centralny Okręg Przemysłowy – wczoraj, dziś, jutro: materiały z konferencji naukowej w 75. rocznicę rozpoczęcia budowy COP-u*, red. A. Garbacz, B. Trybuła; współpr. A. Garanty, K. Walczyk, Stalowa Wola – Warszawa 2012; *COP: przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, red. J. Konefał, Stalowa Wola 2007; *Sztafeta: Eugeniusz Kwiatkowski i Centralny Okręg Przemysłowy a współczesne procesy modernizacyjne na Podkarpaciu*, red. P. Grata, Rzeszów 2015.

Zacznijmy od tytułu, który w moim odczuciu jest zbyt długi, bo aż trójczłonowy. Należało dążyć do jego skrócenia, a ewentualne dopowiedzenie oczywiście zawrzeć we wstępie. Na domiar tego tytuł tylko połowicznie oddaje realną zawartość książki. Praca, oprócz skanów materiałów archiwalnych, zawiera kopie wycinków prasowych, rozkładów jazdy, fotografii, pocztówek, i to w liczbie bynajmniej nie symbolicznej. Łącznie fotokopie źródeł niearchiwalnych zajmują niemal połowę wszystkich reprodukcji. Jeśli już Autorka zdecydowała się, by w tytule zawrzeć informację o tym, jakie materiały wykorzystano oraz gdzie prowadziła kwerendę, to powinna także konsekwentnie wyeksponować w tytule pozostałe pominięte niearchiwalne źródła. Prościej oczywiście było zaproponować krótszy i jednocześnie pojemniejszy tytuł, a wszelkie wyjaśnienia zamieścić we wstępie.

Praca składa się zasadniczo z trzech części: wprowadzenia, krótkiego omówienia dziejów rozwadowskiego kolejnictwa oraz prezentacji efektów kwerendy w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie, którą uzupełniono niearchiwalnymi źródłami różnej proveniencji. Rodzi się pytanie, czy Stojak próbowała dotrzeć do wszystkich możliwych źródeł archiwalnych odnoszących się do początków kolejnictwa w Rozwadowie? Autorka nic nie wspomina o takowych staraniach. Nie wiemy też w zasadzie, dlaczego owe poszukiwania archiwalne zostały zawężone tylko do warszawskiej placówki, co uzasadnia ten autorski wybór. Z pobieżnej kwerendy on-line, którą przeprowadziłem, wynika, że takie materiały znajdują się chociażby w Wiedniu, gdzie częściowo zachowały się jeszcze archiwalia Kolei Karola Ludwika i c.k. kolei państwowych<sup>4</sup>, tj. inwestorów budujących linie z Dębicy i Przeworska w kierunku Rozwadowa. Wielce prawdopodobne, że interesujące materiały kryją archiwa lwowskie, szczególnie Centralne Państwowe Archiwum Historyczne Ukrainy we Lwowie<sup>5</sup>. Dlatego wydaje się, że dla pełnego oglądu galicyjskiego okresu kolei w Rozwadowie należało poszerzyć kwerendę także o materiały archiwalne znajdujące się poza granicami kraju.

Szkoda, że Autorka, biorąc się za lekturę i selekcję materiałów do druku, nie sięgnęła po artykuł Juliana Bugajskiego, który przybliżyawił dzieje akt c.k. Ministerstwa Kolei, zawartość zespołu i sposób jego opracowania<sup>6</sup>. Znajomość tych kwestii pozwoliłaby Stojak uniknąć niektórych niefortunnych

<sup>4</sup> <http://www.archivinformationssystem.at/volltextsuche.aspx> Ogólne informacje o polonikach w Austriackim Archiwum Państwowym, w tym także o Kolei Karola Ludwika i c.k. kolejach państwowych podaje J. Gaul, *Polonika w Austriackim Archiwum Państwowym 1772–1918*, Warszawa 2003, s. 309–311, 317–319, 512–513.

<sup>5</sup> Zob. *Centralne Państwowe Archiwum Historyczne Ukrainy we Lwowie. Przewodnik po zasobie archiwalnym*, oprac. A. Krochmal, Warszawa 2005, s. 219–220.

<sup>6</sup> J. Bugajski, „Galicyjskie” akta c.k. Ministerstwa Kolei i ich opracowanie, „Archeion” 1974, t. 60, s. 177–193.

wpadek i pomogłaby staranniej przygotować publikację. Jeśli traktować ją jako pracę naukową i jednocześnie edycję źródłową, a taka zapewne była intencja samej Autorki, to nie sposób czynić to w oderwaniu od istniejących i powszechnie stosowanych instrukcji wydawniczych<sup>7</sup>, nawet jeśli jest to edycja fotograficzna, a nie typowa edycja tekstowa. Otóż Stojak przygotowała ją, łamiąc wszelkie standardy obowiązujące w edytorstwie źródeł, zapominając o ogólnej charakterystyce zespołu objętego kwerendą, pomijając rzetelny opis fragmentów przeznaczonych do edycji i stosując zupełną dowolność i niekonsekwencję w ich przedstawianiu. Ta niestaranność, wręcz nonszalancja Stojak w traktowaniu źródeł jest najbardziej irytująca. Razi wybiórczy opis źródeł, bez podania klucza, jakim kierowała się Autorka, dokonując selekcji materiałów z AGAD, brak konsekwencji w tłumaczeniu z języka niemieckiego na język polski, chaos w prezentacji, czego przejawem jest brak ciągłości w opisie w obrębie poszczególnych dokumentów, jak i całego materiału źródłowego przeznaczonego do edycji.

Zamęt potęgują fragmenty odnoszące się do źródeł niearchiwalnych, tu o pochodzeniu i datowaniu pozostałych reprodukowanych źródeł nie wiemy zupełnie nic (fotografie, pocztówki, mapa na s. 9) lub możemy wnioskować tylko na podstawie kopii nagłówków tytułów prasowych (rozkłady jazdy, wycinki prasowe). Zdumiewające, dlaczego wobec owych źródeł Autorka w ogóle nie zdecydowała się na jakikolwiek, choćby najbardziej lakoniczny komentarz. Krótka i ogólna informacja, że materiały fotograficzne pochodzą ze zbiorów Muzeum Regionalnego w Stalowej Woli (s. 4), problemu nie rozwiązuje. Należało bezwzględnie, z zachowaniem właściwych reguł, możliwie precyzyjnie źródła te przedstawić, podając ich pochodzenie, sygnaturę, datację i inne elementy pełnego opisu. Wydaje się też, że jeśli Autorka zdecydowała się w celu wzbogacenia kwerendy na wykorzystanie niearchiwalnych materiałów ikonograficznych, to zasadne byłyby także dodatkowe poszukiwania np. w Narodowym Archiwum Cyfrowym, Bibliotece Narodowej w Warszawie, Bibliotece Jagiellońskiej, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, muzeach i bibliotekach Wiednia, a także w innych regionalnych placówkach Polski płd.-wsch., nastawionych na kompletowanie zbiorów ikonograficznych.

Brak jasno sprecyzowanego nadrzędnego celu sprawił, że w swych wstępnych założeniach (s. 7–8) Stojak daleko wykracza poza stację Rozwadów. Nadmienia, podając przy tym cały pakiet zadań szczegółowych, że kwerenda objęła linie: Dębica – Rozwadów (wraz z odnogą do Nadbrzezia) i Rozwadów – Przeworsk. W dalszej jednak części pracy nie wyjaśnia precy-

---

<sup>7</sup> J. Tandeci, K. Kopiński, *Edytorstwo źródeł historycznych*, Warszawa 2014; I. Ichnatowicz, *Projekt instrukcji wydawniczej dla źródeł historycznych XIX i początku XX wieku*, „Studia Źródłoznawcze” 1962, t. 7, s. 99–124.

zyjnie, czy zadania te udało się jej zrealizować i z jakim skutkiem. Operuje przy tym zupełnie niepotrzebnie numeracją owych zadań, przez siebie zresztą nadaną, co w zestawieniu z numerami sygnatur archiwalnych z AGAD, bardzo podobnych do numeracji zadań wyznaczonych przez Autorkę, staje się bardzo nieczytelne. Do tego wszystkiego brak troski o staranny zapis sygnatur archiwalnych oraz nieprecyzyjny język wypowiedzi sprawiają, że czytelnik jest wciąż zaskakiwany. Pojawiają się nowe oznaczenia sygnatur (np. 160B – s. 8) oraz mylą się Autorce porządki i podstawowe terminy archiwalne, co przynosi niefortunne skutki w samej narracji, gdy np. pisze na s. 7 o zasobie struktury c.k. Ministerstwa Kolei (sic!). Opacznie używa pojęcia „zasób” także w innych miejscach („W zasobie najstarszych «akt galicyjskich»...”, „W swym zasobie obejmowała...”, „W wyniku wstępnych badań zasobu Zespołu nr 310 C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych...” – s. 7, „Wszystkie materiały archiwalne – w zasobach Archiwum Głównego Akt Dawnych w Warszawie” – s. 4). Termin „zasób” jest więc ewidentnie nadużywany, w dodatku w niewłaściwy sposób, gdy tymczasem w archiwistyce pojęcie to funkcjonuje w liczbie pojedynczej i oznacza całość dokumentacji zgromadzonej w jednym lub wielu archiwach<sup>8</sup>. Ponadto Autorka, nie wiedząc dlaczego, termin „zespół” zapisuje raz z dużej, a innym razem z małej litery. W dodatku narracja jest tak poprowadzona, że ma się wrażenie, jakoby zespół nr 310 był jednym z wielu zespołów wytworzonych przez Eisenbahnministerium i przechowywanych w AGAD, gdy tymczasem mamy do czynienia z jednym obszernym zespołem (2967 j.a. i 49,37 m.b. akt), z którego zaledwie kilka fascykułów odnosi się do kwestii będącej obiektem zainteresowania Stojak.

Jeśli już jestem przy omawianiu kwestii związanych z precyzją wypowiedzi, to trzeba zaznaczyć, że język narracji, delikatnie mówiąc, odbiega od poprawności i przyjętych standardów. Drażnią ewidentne i częste wpadki ortograficzne oraz gramatyczne, brak należytej troski o interpunkcję, odmianę rzeczowników przez przypadki, dowolność w stosowaniu dużej i małej litery (np. „Kolej Galicyjska”, s. 13; „Galicyjska Kolej Transwersalna”, a kilka wersów niżej „galicyjska Kolej Transwersalna”, s. 15), niekonsekwencja w zapisie nazw towarzystw i linii kolejowych. To wszystko przyczyniło się do licznych niezrozumiałych, a czasami nawet komicznych wypowiedzi (np. „kłopoty budynków”, s. 7; „Wszystkie wymienione stacje towarowe miały służyć okresowo do ładowania i wyładowywania przeżuwaczów [sic!] oraz mięsa surowego z bydła, cieląt i kóz”, s. 15, co może być – jak przypuszczam – bezwiedną kalką przeniesioną z ówczesnej prasy; zamiast owych nieszczęsnych „przeżuwaczów” prościej i czytelniej było wspomnieć o rogaciznie; „Linie tej kolei [transwersalnej – D. O.] przetykały

<sup>8</sup> H. Robótka, *Wprowadzenie do archiwistyki*, Toruń 2003, s. 84.

się górzystymi terenami Karpat, a cel tej wcale nietaniej inwestycji był głównie militarny”, s. 15 – wydaje się, że to raczej góry były przetykane liniami kolejowymi. Przykłady można by mnożyć. Gdy dodamy do tego jeszcze niestaranny skład książki (niewłaściwe przenoszenie wyrazów w tekście zasadniczym i bałagan przy łamaniu tekstu przypisów), obecność ewidentnych literówek (np. „Rawa Rruska”, s. 15), to można odnieść wrażenie, że książka powstawała w olbrzymim pośpiechu i niechlujstwie, a przed oddaniem jej do druku nie przeszła choćby pobieżnej korekty. Przemawia za tym także brak stosownej informacji w stopce redakcyjnej.

Największą – jak dla mnie – edytorską wpadką jest jednak to, że materiał ilustracyjny w postaci map, szkiców i wykresów jest w większości nieczytelny, nawet przy dużym powiększeniu (dotyczy to kopii ze s. 2–3, 20–21, 28, 34–35, 38–39, 42, 44, 46–47, 50–52, 54–55, 58–59, 62, 64–65, 67, 70–71). Zastosowana rozdzielczość skanów nie pozwala na odczytanie danych liczbowych, wymiarów obiektów, detali architektonicznych i terenowych czy nazw miejscowości, co poniekąd wypacza sens całego przedsięwzięcia edytorskiego. Przy dzisiejszych możliwościach technicznych stosowanych w reprografii i poligrafii sytuacja powyższa w ogóle nie powinna mieć miejsca. Szkoda też, że wybory reprodukowanych źródeł nie zawsze są trafne. Wydaje się, że prezentowanie okładek teczek i kart tytułowych przynosi badaczom niewielki pożytek, o wiele ciekawsza byłaby demonstracja tego, co owe teczki kryją. Być może, że stan powyższy jest konsekwencją tego, że kwerendy związane z przygotowaniem publikacji prowadziło Stowarzyszenie Miłośników Dawnych Dokumentów Archivum Patriae oraz Biuro Architektoniczne Natalii Stojak. Nie jest zatem do końca jasne, jaki wpływ na selekcję materiałów do druku miały wymienione podmioty, a na ile był to autorski wybór samej Stojak.

Dzieje rozwadowskiego kolejnictwa przedstawione na s. 10–19 są zlepkiem głównie prasowych doniesień, niedającym żadnego poglądu na jego początki ani też na kolejne fazy rozwojowe. Wydaje się, że Autorka zamieściła tu wszystkie znane sobie wycinki prasowe pochodzące z dziewiętnastowiecznych gazet i odnoszące się w jakikolwiek sposób do Rozwadowa, i opierając się na nich oraz na kilku jeszcze innych, mniej istotnych opracowaniach, spróbowała stworzyć coś na kształt krótkiej historii kolejnictwa w tym regionie. Z marnym jednakże skutkiem. Mój sprzeciw budzi sama metoda działania. Nie wiem, dlaczego Stojak zdecydowała się na takie rozwiązanie. Konstruowanie narracji poprzez bezkrytyczne przepisywanie doniesień prasy codziennej nie może przynieść dobrych rezultatów. Prasa codzienna jest ważnym, ale nie może być jedynym źródłem informacji. Cytaty z niej wyjęte (czasem nawet ciekawe) winny być bezwzględnie poddane analizie, wzmocnione dodatkową kwerendą i skonfrontowane z ustaleniami innych badaczy.

W ciągu ostatniego ćwierćwiecza powstało przecież wiele prac omawiających dzieje kolejnictwa galicyjskiego<sup>9</sup>. Niestety, Autorka w ogóle do nich nie sięga, pomija także ważne opracowania, które ukazały się jeszcze w okresie galicyjskim oraz w czasach II RP<sup>10</sup>. Nie stroni jednak Stojak od prac, które w publikacjach mieniących się naukowymi nie powinny się znaleźć (Wikipedia). Brak osadzenia problematyki badawczej w szerszej perspektywie, na tle polityki kolejowej, obronnej i gospodarczej monarchii austro-węgierskiej, skutkuje powierzchownością analizy. Wielokrotnie Autorka wspomina o usilnych próbach łączenia kolei galicyjskich z kolejami Królestwa Polskiego. Kto czynił takie zabiegi? Dlaczego powyższe koncepcje się nie ziściły? Klarownych odpowiedzi na kartach książki nie znajdziemy. Wystarczy spojrzeć na ówczesną mapę komunikacyjną tych obszarów, by dostrzec, że wola budowa-

<sup>9</sup> Ogólny przegląd najnowszych rodzimych badań podaje D. Opaliński, *Polskie badania nad historią kolejnictwa galicyjskiego 1847–1914. Stan i potrzeby* [w:] *Galicja 1772–1918. Problemy metodologiczne, stan i potrzeby badań*, t. 1, red. A. Kawalec, W. Wierzbieniec, L. Zaskilniak, wstępem opatrzył J. Maternicki, Rzeszów 2011, s. 187–199. Z bardziej szczegółowych prac poświęconych kolejnictwu galicyjskiemu, w tym także kolejom lokalnym, wymienić należy: S. Szuro, *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, red. H. Madurowicz-Urbańska, Kraków 1997; tenże, *Działalność galicyjskiej Rady Kolejowej i Krajowego Biura Kolejowego oraz ich wpływ na rozwój kolei lokalnych w Galicji* [w:] *Celem nauki jest człowiek... Studia z historii społecznej i gospodarczej ofiarowane Helenie Madurowicz-Urbańskiej*, red. P. Franaszek, Kraków 2000; A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce*, [b.m.r.]; Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007; D. Opaliński, *Travelling by Railway in Austrian Poland in the Second Half of the 19th C.*, „Acta Poloniae Historica” 2002, vol. 85, s. 245–263; tenże, *Usługi gastronomiczne na kolejach galicyjskich*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 2001, nr 3, s. 209–220; tenże, *Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Galicji* [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012; W. Komorowski, A. Sudacka, *Architektura linii kolejowej Karola Ludwika*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1995, R. 40, z. 2, s. 129–147; S. Koziarski, T. Lijewski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995; S.M. Koziarski, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918*, Opole 1993; J. Gołębiowski, *Koncepcje rozbudowy sieci kolejowej w Centralnym Okręgu Przemysłowym u schyłku lat trzydziestych*, „Pamiętnik Sandomierski” 1995, t. 2, s. 87–104.

<sup>10</sup> Oprócz wymienionego przez Stojak tekstu J. Skwarczyńskiego, *Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 8–9, s. 215–219, który miejscami zawiera błędne informacje, należało wskazać szereg innych opracowań, m.in.: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*, Bd. 1–6, Wien–Leipzig 1897–1908; L. Wierzbicki, *Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, Lwów 1907; J. Osiecki, *Koleje żelazne w Galicji i stosunek tychże do kolei w Polsce i Rosji*, Wiedeń 1858; J. Bund, *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930) działalności krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej*, Kraków [1930], M. Machalski, *Przyszłość kolei lokalnych w Galicji*, Lwów 1892; tenże, *Kilka kwestii w sprawie kolei lokalnych*, Kraków 1893; T. Bissaga, *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*, Warszawa 1938; *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928; *20-lecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939.

nia połączeń transgranicznych, jeśli była, to jedynie po stronie Austro-Węgier. Tylko po tej stronie kordonu granicznego projektowano linie, które biegnęły na osi północ – południe, dochodząc aż do północnych czy północno-wschodnich rubieży monarchii, co dawało szansę na szybką dyslokację wojsk, gdy tymczasem w Królestwie Polskim takich tendencji nie obserwujemy. Władze carskie prowadziły zupełnie inną politykę. Zezwalały na budowę linii biegnących z dala od granicy z Galicją i w dodatku w innych kierunkach, obawiając się wykorzystania swoich linii w czasie wojny przez Austro-Węgry. Takie nastawienie przekreślało budowanie sieci transgranicznej. Obie te odmienne postawy wynikały z realizowania różnych koncepcji obronnych, czego mam wrażenie, że Autorka nie dostrzegła, wielokrotnie powtarzając o dążeniach (państwa?, społeczności lokalnych?) do scalania tych dwóch układów komunikacyjnych, gdy tymczasem nie było woli po jednej lub po obu stronach zaborowej granicy, by realizować taką koncepcję.

Powierzchność w osądzie przejawia się także w tytułach krótkich rozdziałów wchodzących w skład części opisowej poświęconej dziejom kolejnictwa galicyjskiego. Niektóre tytuły zaproponowane przez Autorkę oprócz tego, że brzmią banalnie i nie dają należytego obrazu tego, czego należy się w nich spodziewać („IV. Fakty z życia wzięte za sprawą «Kuriera Lwowskiego» w końcu 1886 roku” lub „V. Kolejowe informacje «Gazety Lwowskiej», oficjalnego organu rządowego”), to jeszcze niekiedy zostały zredagowane z błędem (np. „VI. Dynamiczne działania w drugorzędnych liniach kolejowych”) i dublują się (rozdział VII i VIII oraz X i XI). Całość części opisowej podzielono na 14 fragmentów opartych, jak już wspomniałem, niemal wyłącznie na ówczesnych doniesieniach prasowych. Niektóre kwestie aż się proszą o szersze omówienie. Dotyczy to np. dziejów Kolei Karola Ludwika (przedsiębiorstwa będącego właścicielem linii z Dębicy do Rozwadowa), jej przewozów, taboru, finansów, architektury obiektów stacyjnych, wpływu kolei na rozwój przestrzenny, ludnościowy i gospodarkę Rozwadowa<sup>11</sup>. Problemy powyższe zostały albo niezauważone, albo potraktowano je bardzo zdawkowo. Nawet jeśli Autorka spróbowała odnieść się do niektórych zagadnień (rozdziały X i XI), to zrobiła to wyjątkowo nieudolnie. Wnioski odnoszące się do samej stacji, jak i miasta Rozwadowa, byłyby – jak sądzę – cennym uzupełnieniem badań prowadzonych na szerszą skalę, w odniesieniu do Galicji i całej monarchii austro-węgierskiej. Stan badań oraz zachowane źródła (plany, mapy, staty-

<sup>11</sup> Na temat architektury Kolei Karola Ludwika pisali m.in. W. Komorowski, A. Sudacka, dz. cyt., których uwagi powinny stanowić punkt wyjścia do pracy nad tym zagadnieniem. O wpływie kolei na rozwój przestrzenny miast galicyjskich zob. D. Opaliński, *Rola dworców kolejowych w rozwoju przestrzennym miast galicyjskich* [w:] *Rozwój przestrzenny miast galicyjskich położonych między Dunajcem a Sanem w okresie autonomii galicyjskiej. Materiały z sesji Jasło 23–24 kwietnia 1999*, red. Z. Beiersdorf, A. Laskowski, Jasło 2001, s. 305–311.



styki) pozwalają na taką wnikliwszą analizę. Wymowne są tutaj ustalenia Tomasza Gąsowskiego, który już przed laty wskazał, że w okresie od 1880 do 1910 r., a więc w czasie, kiedy stacja Rozwadów stawała się ważnym punktem na mapie komunikacyjnej tej części monarchii, ludność miast leżących w Galicji na trasie przebiegu kolei wzrosła średnio o 58%, podczas gdy w pozostałych ośrodkach miejskich, oddalonych od kolei, jedynie o 21%<sup>12</sup>. Wydaje się, że procesy wzmagające urbanizację wywołane przez bliskość kolei nie mogły ominąć także Rozwadowa.

Część zagadnień zasygnalizowanych przez Autorkę, dotyczących np. natężenia ruchu pociągów czy obsady kadrowej stacji Rozwadów, można było rozwinąć, poszerzając kwerendę źródłową o inne niearchiwalne materiały (rozkłady jazdy, szematyzmy), akurat świetnie dokumentujące te kwestie<sup>13</sup>. Tak jednak się nie stało. Z wywodów Stojak, poświęconych tym zagadnieniom, niewiele wynika. Tak naprawdę nie wiemy nic o ruchu pociągów na stacji, jak się on zmieniał na przestrzeni kolejnych lat. Jaką jego część stanowił transport pasażerski, a jaką towarowy? Bez odpowiedzi muszą pozostać także pytania o obsadę kadrową węzła Rozwadów, o to, w jakim kierunku polityka personalna na tej stacji zmierzała, czy rosła proporcjonalnie do wzrastającego ruchu towarowo-osobowego, czy też jednak malała zgodnie z powszechną w owym czasie polityką oszczędnościową prowadzoną na kolejach. Literatura, którą wykorzystała Stojak, to zestaw zaledwie kilku pozycji, w tym także popularnonaukowych (M. Wiatrowicz, M. Pollack), na słabym niekiedy poziomie naukowym (M. Rymar) i niekoniecznie wprost odnoszących się do analizowanej problematyki (A. Wondaś). Taki dobór bibliografii niestety dyskwalifikuje tę pracę pod względem naukowym.

Te warsztatowe niedomagania doprowadziły do wielu błędów faktograficznych, nieścisłości i niedopowiedzeń. Spróbuję się do części z nich odnieść. Pierwsze koncepcje kolejowe, sięgające schyłku lat 20. XIX w. i obejmujące swym zasięgiem Galicję, miały ewidentnie znaczenie gospodarcze, nie zaś militarne, jak proponuje Stojak (s. 10). Zamysł doprowadzenia kolei do Brodów, obszaru wolnocłowego, zredukowany później w latach 30. XIX w. do budowy linii Wiedeń – Bochnia (bocheńskie i wielickie saliny), był tak skalkulowany, by wykorzystać wszystkie atuty gospodarcze punktów docelowych znajdujących się na terenie Galicji. Dom bankowy Salomona Rotschilda, który stał za tymi pomysłami, liczył głównie na zysk. Walory militarne kolei jeszcze

<sup>12</sup> T. Gąsowski, *Urbanizacja Galicji w dobie autonomicznej*, „Studia Historyczne” 1985, R. 28, z. 2, s. 241.

<sup>13</sup> Analizę źródłową rozkładów jazdy podjął D. Opaliński, *Dawne kolejowe rozkłady jazdy i ich przydatność w badaniach historycznych*, „Studia Źródłoznawcze” 2016, t. 54, s. 115–127. O szematyzmach i ich przydatności do badań pisała m.in. H. Kramarz, *Schematyzmy galicyjskie jako źródło historyczne*, „Studia Historyczne” 1982, R. 25, z. 1, s. 28–48.

wówczas nie odgrywały istotnej roli. Jeśli już rozprawiano o nich, to tylko teoretycznie. Wyraźnie zaczęto je dostrzegać i wykorzystywać dopiero na początku lat 50. XIX stulecia, kiedy sytuacja na arenie międzynarodowej uległa zaognieniu. Jednakże wówczas inicjatywa w tej materii należała już do państwa i mimo zachodzących zmian w modelu sprawowania nadzoru nad kolejami (prywatyzowanie, etatyzowanie), do końca istnienia monarchii austro-węgierskiej to głównie państwo decydowało o przeznaczeniu poszczególnych odcinków i kierunkach rozwoju kolejnictwa. Autorka pisze też, powołując się na tekst Józefa Skwarczyńskiego, że te pionierskie koncepcje z końca lat 20. miały być skorelowane z liniami po stronie węgierskiej. Nic bardziej mylnego, ponieważ koleje węgierskie jeszcze wówczas nie były budowane, nie są mi znane też żadne, tak wczesne koncepcje zmierzające do połączenia ich z Galicją. Wydaje się, że to zamieszanie wynikało z niezrozumienia intencji Skwarczyńskiego, który odniósł się do ogólnych tendencji w kolejnictwie Austro-Węgier, jednakże w odniesieniu do czasów późniejszych, nie zaś z końca trzeciej dekady XIX w.<sup>14</sup> Błędne jest też twierdzenie, że odcinek Kraków – Dębica, wraz z odnogami do Wieliczki i Niepołomic (s. 10), powstał dzięki Kolei Północnej. Szlaki te, w okresie 1856–1858, budowało państwo oraz Kolej Karola Ludwika. Kolej Północna starała się o przejęcie tych odcinków, jednak bez skutku. Majątek po c.k. Wschodnich Kolejach Państwowych z początkiem 1858 r. na wschód od Krakowa przypadł rodzimemu kapitałowi (Kolej Karola Ludwika), zaś Kolej Północna przejęła szlaki Oświęcim – Trzebinia oraz Kraków – Mysłówice wraz z odnogą na Maczki. W pracy Stojak zdecydowanie zabrakło choćby krótkiej, ale uporządkowanej refleksji nad dziejami galicyjskiego kolejnictwa, jego fazami i kierunkami rozwoju. Nie rozumiem, dlaczego Autorka, pisząc o przeprowadzonym badaniu technicznym na odcinku Dębica – Rozwadów (s. 13), powątpiewa w sprawność techniczną trasy. Nie wiem, na podstawie jakich danych buduje swoje przypuszczenia. Z przytoczonego przez nią samą krótkiego cytatu wcale nie wynika, że istniały jakiegokolwiek powody, by tak sądzić. Sam fakt przeprowadzenia badania technicznego nie może być przesłanką do siania wątpliwości. Odbiór techniczny, na który składa się przejazd odcinkiem, wiele prób wytrzymałościowych i szybkościowych oraz szereg czynności sprawdzających stan wszystkich urządzeń i obiektów na trasie to normalne procedury zawsze inicjowane przed oddaniem szlaku do użytku. Nie inaczej było w XIX w. Stojak podjęła się także próby ustalenia daty otwarcia odcinka z Dębicy do Rozwadowa (rozdziały VII i VIII). Niestety przedstawione wywody są bardzo chaotyczne, chronologicznie niespójne, informacje istotne podane są obok doniesień błahych. W natłoku mniej istotnych informacji Autorce umknęła data otwarcia odcinka Rozwadów – Prze-

<sup>14</sup> J. Skwarczyński, dz. cyt., s. 215.

worsk oraz wzmianka o długości poszczególnych szlaków wychodzących z Rozwadowa. Bardzo ogólna statystyka przewozów podana przez Autorkę (s. 15) także zawiera nieścisłości. Jej zdaniem około ¼ wszystkich podróży Kolei Karola Ludwika korzystało z przewozów w I i II klasie pasażerskiej. Według oficjalnych statystyk zebranych przez Stanisława Szuro<sup>15</sup>, obejmujących, z krótkimi przerwami, lata 1869–1891, odsetek podróży w klasie I nie był wyższy niż 2,32%, a w klasie II niż 15,55%. Licząc łącznie, pasażerowie I i II klasy nigdy w owym okresie nie stanowili na Kolei Karola Ludwika więcej niż 18% ogółu podróży, kilkukrotnie ocierając się nawet o granicę 10–13%. Warto dopowiedzieć, że istniała także osobna taryfa dla wojska, dla którego zestawiano oddzielne wagony lub też zezwalano na jazdę regularnie kursującymi pociągami, najczęściej w III klasie. Tak więc wyliczenia Stojak dotyczące przewozów są wyraźnie zawyżone. Nie dziwi to, skoro Autorka wskazuje Wikipedię jako źródło informacji. Nie rozumiem, skąd przy okazji podawania tych szacunków Stojak zadziwia się liczbą klas pasażerskich wówczas istniejących. Trzy klasy to był standard. Odcinek Dębica – Rozwadów pod tym względem nie wyróżniał się niczym na tle innych szlaków. Na niektórych galicyjskich odcinkach należących do np. Kolei Północnej, Pierwszej Węgiersko-Galicyjskiej Kolei Żelaznej, Kolei Arcyksięcia Albrechta podróżowano także w IV klasie, co ewentualnie można by uznać za pewne odstępstwo od normy.

Mój sprzeciw budzi także sposób redakcji przypisów, gdzie złamane zostały wszelkie możliwe reguły powszechnie obowiązujące. Stojak na zmianę używa łacińskiego i polskiego zapisu, wprowadza niestosowane nigdzie skróty i w dodatku z błędem (j.w.), nagminnie miesza formuły zapisu prac uprzednio już cytowanych (np. przypis nr 14 „A. Wondaś, Szkice do dziejów (...), op. cit., s. 79” i nr 18 „Kawałeczek historii kolejowej, (dz. cyt.)”, nie skraca także opisów bibliograficznych prac już wcześniej przywołanych (por. przypisy nr 3, 66), zupełnie niepotrzebnie w opisie bibliograficznym przy dacie rocznej dodaje literę „r.”, a dla oznaczenia rocznika tytułu prasowego pisze „Rok” zamiast powszechnie stosowanego skrótu (R.), niekonsekwentnie stosuje oznaczenie literowe dla wskazania stron (s. lub str., przy czym poprawnym i powszechnie używanym skrótem jest przecież ten pierwszy wariant), nie dba także o interpunkcję, stosowanie spacji, przez co czytelnik bardzo często gubi się w lekturze przypisów.

Reasumując, sama koncepcja wydania materiałów źródłowych odnoszących się do wybranej stacji jest słuszna. Pozwala zapoznać się szerokiemu kręgowi odbiorców ze źródłami nie zawsze powszechnie znanymi i dostępnymi. Za plus należy uznać także nieodpłatną dystrybucję publikacji (dzięki

<sup>15</sup> S. Szuro, dz. cyt., s. 60.

wsparciu stalowowolskich władz i unijnych funduszy), co daje szansę na dotarcie z projektem do licznych czytelników. Na tym jednak kończą się atuty albumu Stojak. Książka już na etapie koncepcyjnym, podczas jej pisania, jak i w trakcie całego procesu edytorskiego została przygotowana wyjątkowo niestarannie, aż roi się w niej od różnych potknięć językowych, nieścisłości oraz różnych merytorycznych błędów, mniej lub bardziej zaciemniających i wypaczających dzieje rozwadowskiego kolejnictwa. Szkoda, że książka, która mogła być pomocą i jednocześnie zwieńczeniem pewnego etapu prac rewitalizujących tkankę miejską Rozwadowa, tak dojmująco rozczarowuje.