

dr hab. Andrzej Pieczewski
Katedra Historii Ekonomii
Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny
Uniwersytet Łódzki

Recenzja rozprawy doktorskiej
„Instytucjonalne determinanty rozwoju infrastruktury kolejowej w Galicji w latach
1847–1914”

napisanej przez mgr Wojciecha Kolasę
pod kierunkiem naukowym dra hab. Krzysztofa Brońskiego, prof. UEK

1. Uwagi wstępne, wybór tematu, problematyka badawcza.

Badania nad rozwojem kolei żelaznych w Galicji mają długą tradycję, a ich początki sięgają czasu niemal tuż po samych narodzinach transportu kolejowego w zaborze austriackim. Przeglądu badań nad historią rozwoju kolejnictwa na tym obszarze (do wybuchu I wojny światowej) dokonał Dariusz Opaliński. Współcześnie ukazało się również kilka opracowań na ten temat, m.in. Stanisława Szuro, L. Mazana, J. Kachela, K. Brońskiego, czy wspomnianego wyżej D. Opalińskiego. Kolej galicyjska jest złożonym problemem badawczym i nadal interesuje historyków gospodarczych, ekonomistów oraz przedstawicieli innych dyscyplin. Co zatem zaproponował mgr Wojciech Kolasa w swojej dysertacji, aby uznać ją za oryginalną i potrzebną z punktu widzenia wypełniania luk w nauce.

Autor recenzowanej dysertacji postanowił napisać rozprawę o instytucjonalnych determinantach rozwoju infrastruktury kolejowej w Galicji w okresie 1847–1914. Takie spojrzenie (całościowe ujęcie: główne linie i lokalne analizowane przez pryzmat instytucji) nie było dotychczas zaprezentowane w literaturze przedmiotu, zatem wybór ujęcia, jak i samego tematu rozprawy doktorskiej uznaję za trafny i potrzebny. Dodatkowo autor podjął próbę porównania rozwoju galicyjskiej infrastruktury kolejowej z warunkami budowy kolei w dwóch pozostałych zaborach w kontekście czynników instytucjonalnych. Choć wydaje się to naturalne w tego typu pracach, to należy jednocześnie podkreślić, że jest pracochłonne. Początkowa cezura przyjęta w niniejszej pracy to uruchomienie pierwszego połączenia kolejowego na tych terenach, końcowa zaś, to wybuch I wojny światowej. Taki wybór okresu analizy nie wzbudza moich wątpliwości. Sam temat kolejnictwa zaś, muszę dodać, ma swoje poczesne i wyjątkowe miejsce w badaniach historii gospodarczej. Dociekania te bowiem nie są istotne li tylko z punktu widzenia potrzeby poznania historii kolei na jakimś obszarze, czy

z punktu widzenia historii rozwoju gospodarczego ziem polskich, ale także z punktu widzenia historii tworzenia się nowej, kapitalistycznej kultury na ziemiach polskich.

Pragnę jeszcze dodać, szczególnie występując w roli historyka gospodarczego, że mgr Wojciech Kolasa podjął się bardzo trudnego, wymagającego tematu. Mam tu na myśli przede wszystkim szerokość spojrzenia i konieczność syntetycznego ujęcia prawie 70 lat historii galicyjskich kolei. Jako ekonomista natomiast, z uznaniem i aprobatą odnoszę się do przyjęcia instytucjonalnej perspektywy analizy badanych w dysertacji zjawisk. Ekonomia instytucjonalna, obecnie przeżywająca swój renesans w postaci kierunku nazwanego „nową ekonomią instytucjonalną” (NEI), jest bardzo istotnym uzupełnieniem ekonomii ortodoksyjnej. W przypadku tematu tejże dysertacji, narzędzia NEI (np. analiza wpływu polityki, praw własności) wydają się bardzo dobrze pasować do oceny rozwoju kolejnictwa i mogą więcej o tym rozwoju powiedzieć, niż tradycyjne narzędzia ekonomii tzw. głównego nurtu. Połączenie teorii ekonomii, w tym wypadku NEI oraz badań z zakresu historii gospodarczej, jakie ma miejsce w recenzowanej rozprawie jest, w szerszym kontekście naukowym, odpowiedzią na postulaty wysuwane w środowisku polskich i zagranicznych historyków gospodarczych oraz ekonomistów dotyczące „amalgamacji” teorii ekonomicznych i badań historycznych.

2. Ocena poprawności i kompletności celów oraz hipotez badawczych.

We wstępie Autor sformułował cel rozprawy dwukrotnie: najpierw na str. 8 jako „(...) ukazanie wpływu różnego rodzaju instytucji na rozwój infrastruktury transportu kolejowego w Galicji w latach 1847–1914” oraz na str.11, informując czytelnika, że celem rozprawy jest „(...) analiza wpływu uwarunkowań instytucjonalnych na rozwój infrastruktury kolejowej w Galicji w latach 1847–1914”. O ile nie mam uwag, co do poprawności celu dysertacji wyartykułowanego za pierwszym razem, o tyle „druga odsłona”, choć jak sądzę miała być jedynie parafrazą pierwszej, zawiera, moim zdaniem, pewną nieścisłość. Celem pracy nie może bowiem być „analiza”. Analiza to metoda badawcza, co zresztą sam Autor stwierdza na str. 12 informując nas właśnie o przyjętych w pracy metodach badawczych. Przedstawiając cele cząstkowe Autor również powielił tę nieścisłość zestawiając „analizę i ocenę”. W zupełności wystarczyłaby sama „ocena”. Na usprawiedliwienie Autora mogę dodać jedynie, że jest to dość powszechna nieścisłość występująca w pracach naukowych należących nawet do doświadczonych badaczy. Wytykam ją, aby w przyszłości już nie powielać tego typu niedociągnięć. Poza tę nieszczęsną „analizę” użytą zupełnie niepotrzebnie przy formułowaniu celu i celów cząstkowych pracy oraz sugestii dotyczącej celu cząstkowego nr 4, w którym

Autor mógłby jaśniej określić, że chodzi o (jak mi nie mam) ekonomiczne czynniki wpływające na rozwój infrastruktury kolei galicyjskich, nie mam większych uwag, co do poprawności celu głównego i celów cząstkowych rozprawy.

Autor stawia główną hipotezę pracy: „(...) uzyskanie autonomii przez Galicję pozwoliło na stworzenie systemu rozwiązań instytucjonalnych, które w istotny sposób wpłynęły na rozwój infrastruktury kolejowej w tym regionie”. Takie postawienie hipotezy uznaję za prawidłowe. Autor oznajmia w ten sposób chęć zbadania znaczenia i wpływu zmian politycznych na realne procesy gospodarcze – budowę kolei żelaznych, w tym wypadku. Polityka *sensu largo* i jej oddziaływanie na gospodarkę jest jednym z głównych obszarów badawczych NEI, co solidnie mocuje przedstawione badania w ramach tejże. Jeżeli chodzi o sformułowane przez Autora hipotezy cząstkowe to mam następujące drobne uwagi. Hipoteza cząstkowa nr 1 wydaje się zbyt oczywista. Władze zawsze miały i mają istotny wpływ na rozwój kolejnictwa. Nawet jeśli pozostawiłyby tę kwestię wolnemu rynkowi, to jest to także wyraz „istotnego wpływu władz”. Moim zdaniem, Autor mógłby dodać w tym momencie element wartościujący określający jakość tego wpływu: pozytywny/ negatywny / różny w różnych okresach. Hipoteza cząstkowa nr 4 natomiast zawiera się w zasadzie w zbiorze zagadnień objętych hipotezą nr 1, z drugiej jednak strony przyznaję rację Autorowi, że ciężar gatunkowy kwestii militarnych w rozwoju kolejnictwa zasługuje na szczególną uwagę i potraktowanie ich osobno.

3. Ocena poprawności struktury i zawartości pracy.

Rozprawa posiada klasyczny układ. Składa się ze wstępu, czterech rozdziałów (podzielonych na podrozdziały), zakończenia, bibliografii, spisu grafik i map oraz spisu tabel i wykresów. Autor zachował proporcje pomiędzy poszczególnymi częściami dysertacji. Struktura rozprawy jest spójna i logiczna.

We wstępie Autor zawarł wszystkie niezbędne elementy: uzasadnienie podjęcia tematu, krótki przegląd dotychczasowych badań na temat galicyjskiego kolejnictwa. Wskazał on cel pracy oraz cele cząstkowe, hipotezę główną i hipotezy pomocnicze, wymienił metody badawcze, opisał strukturę rozprawy oraz źródła z jakich korzystał.

Rozdział I zawiera prezentację zagadnień teoretycznych. Została przedstawiona w nim koncepcja NEI oraz jej rozwój począwszy od końca XIX w. Autor zaprezentował w tym miejscu rozprawy następujące szkoły i koncepcje należące do NEI: teorię praw własności, teorię kontraktów, teorię kosztów transakcyjnych, a także teorię agencji. Autor, w ramach wspomnianej NEI, omówił szczególnie zjawiska pokusy nadużycia, asymetrii informacji i

negatywnej selekcji. Autor przytoczył pokaźną ilość definicji „instytucji” oraz ich interpretacji. Stwierdziwszy na str. 21, że „(...) definicja instytucji prawdopodobnie nigdy nie zbędzie ustalona na stałe.”, co raczej naturalne w naukach społecznych, nie zdradza nam, z którą z nich sympatyzuje najbardziej, bądź którą adaptuje do swoich badań. Następnie, Autor zaprezentował czołowych reprezentantów NEI oraz ich wkład do tej subdyscypliny. W rozdziale tym powiązał on również warstwę teoretyczną z tematem dysertacji. Omówił zależności pomiędzy różnego rodzaju instytucjami a rozwojem transportu, w tym szczególnie transportu kolejowego. Istotne znaczenie z punktu widzenia realizacji celów rozprawy miało omówienie przez Autora roli państwa w kreowaniu rozwiązań instytucjonalnych przekładających się na rozwój infrastruktury kolejowej. Wskazał i omówił także różnego rodzaju instytucje, które mogą hamować, bądź pobudzać rozwój infrastruktury kolejowej.

Treść rozdziału oceniam pozytywnie. Nie mogę jednak powstrzymać się od uwagi, że choć Autor niewątpliwie popisał się znajomością NEI, to jednak spora część zaprezentowanej teorii nie została wykorzystana w dalszej części pracy. Wprowadzenie teoretyczne mogłoby spokojnie być węższe i dotyczyć tego, co najważniejsze z punktu widzenia realizacji celów pracy, czyli roli państwa / polityki / prawa w kreowaniu warunków instytucjonalnych rozwoju transportu.

Rozdział II (wraz z rozdziałem III) stanowi centralną część pracy. Autor rozpoczyna go analizą obszaru Galicji widzianego jako przestrzeń dla inwestycji kolejowych. Następnie zaprezentował on historię planów rozwoju kolei żelaznych w zaborze austriackim oraz historię zrealizowanych projektów kolejowych (magistralnych) w Galicji w latach 1847–1914. Szczególnie omówione zostały koncepcje specjalnej komisji kolejowej wyznaczonej przez Sejm Stanowy w latach 40. XIX w. Autor ukazał zróżnicowane oddziaływanie polityków i działaczy gospodarczych na rozwój kolei – ich wizje, nadzieje i wątpliwości. Omówił także, co jest najważniejsze z punktu widzenia celów rozprawy, uwarunkowania prawno- instytucjonalne budowy infrastruktury kolejowej na terenie Galicji. Osadził je w kontekście funkcjonowania administracji rządowej lokalnej i centralnej funkcjonującej na całym obszarze monarchii austro-węgierskiej. Główny tok wyводу Autor osadził w kontekście historycznym, w ramach którego dokonywał się rozwój kolejnictwa. Zaprezentował rozwój różnego rodzaju instytucji, które powstawały i ewoluowały wraz z rozwojem sieci kolejowej. Co istotne, Autor ukazał jak na przestrzeni lat zmieniał się podejście władz do kwestii kolejnictwa, jak zmieniające się środowisko społeczno-gospodarcze oddziaływało na decyzje administracyjne odnoszące się do kierunków rozwoju kolei żelaznych, jak koniunktura ekonomiczna i w końcu jak zmiany prawne wpływały na

rozbudowę linii kolejowych. Przedostatni podrozdział odnosi się do budowy głównych linii kolejowych na terenie Galicji. Autor ukazuje w nim, jak kwestie militarne i gospodarcze jednocześnie „rysowały” mapę linii kolejowych. W ostatnim podrozdziale poruszono zagadnienie finansowania budowy kolei galicyjskich. Autor przedstawił ewolucję sposobów finansowania kolei od czasów budowy pierwszego połączenia kolejowego po odcinki oddane tuż przed wybuchem I wojny światowej.

Zawartość merytoryczną wywodu zaprezentowanego w niniejszym rozdziale oceniam wysoko. Autor wykazał się wiedzą historyczną na odpowiednim poziomie oraz dobrym doborem literatury i materiałów. Wartość dodana, jaką wnosi Autor do dotychczasowej wiedzy oparta jest na materiałach archiwalnych, szczególnie na *Sprawozdaniach komisji wyznaczonej przez Sejm do wprowadzania kolei żelaznej w Galicji (...)*, aktach prawnych, artykułach prasowych, statystyce i opracowaniach z „epoki” w języku polskim i niemieckim.

Rozdział III (wraz z rozdziałem II stanowiący centralną część pracy) poświęcony jest instytucjonalnym determinantom rozwoju kolei lokalnych i wąskotorowych na terenie Galicji. Na początku, Autor zaprezentował otoczenie prawno-instytucjonalne towarzyszące budowie kolei lokalnych i tych o wąskim torze. Przedstawił instytucje utworzone przez władze krajowe Galicji w celu podniesienia efektywności i przyspieszenia procesów projektowania i budowania kolei „drugorzędnej”. Należały do nich: Krajowe Biuro Kolejowe oraz Rada Kolejowa. Autor opisał działania tych instytucji oraz dokonał próby oceny, jak wpłynęły one na rozwój linii lokalnych. Dodatkowo autor dodał również analizę oddziaływania innych ważnych organów władzy, które miały istotny wpływ w tym względzie: galicyjskiego Sejmu Krajowego, rządu w Wiedniu, w tym szczególnie ministerstwa wojny, samorządów terytorialnych. W rozdziale tym przedstawione zostały zarówno zrealizowane projekty kolejowe jak i te, które pozostały tylko na deskach kreślarskich inżynierów kolejnictwa. Rozdział domyka kwestia finansowania galicyjskich kolei „drugorzędowych”.

Tak jak w przypadku poprzedniego rozdziału, oceniam tę część pracy pozytywnie. Na szczególne uznanie zasługuje warsztat historyczny Doktoranta, dotarcie do solidnych i miarodajnych źródeł archiwalnych i poprawna analiza materiału. W przypadku, gdy znalezione archiwalia nie pozwalały na pełniejszą ocenę zagadnienia, jak w przypadku finansowania kolei wąskotorowych, czytelnik został o tym uczciwie poinformowany.

W rozdziale IV dysertacji Autor skonfrontował wyniki swoich badań zaprezentowanych w rozdziałach II i III z obecnym stanem wiedzy na temat instytucjonalnych determinant rozwoju kolei żelaznych na ziemiach polskich należących do pozostałych dwóch zaborców. Rozdział podzielony został na cztery części. W pierwszej

zaprezentował on rozwój infrastruktury w zaborze pruskim, jego finansowanie i instytucjonalne determinanty rozwoju. Uwypuklona została kwestia roli państwa w rozwoju kolejnictwa i jej zmienność na przestrzeni dziesięcioleci. Wziął również pod uwagę wpływ ogólnej sytuacji gospodarczej kraju na badane zagadnienie i wskazał jakie znaczenie dla rozwoju gospodarki niemieckiej miała kolej oraz jaką odgrywała rolę w strategii militarnej państwa pruskiego. Drugi podrozdział koncepcyjnie i metodologicznie jest podobny do pierwszego, dotyczy on natomiast ziem polskich należących do zaboru rosyjskiego. W podrozdziale trzecim nastąpiło zestawienie i porównanie wyników badań Autora nad instytucjonalnymi determinantami rozwoju infrastruktury kolejowej w Galicji z aktualną wiedzą nt. tychże determinant funkcjonujących na ziemiach polskich należących do pozostałych dwóch zaborców. Następnie pokazane zostały różnice instytucjonalne występujące pomiędzy poszczególnymi zaborami oraz jak przełożyły się one na zróżnicowanie rozwoju sieci kolejowej na ziemiach polskich. Podjęto także próbę oceny regulacji prawnych na kształtowanie się rozwoju kolei w poszczególnych zaborach.

Z uznaniem odnoszę się do samej koncepcji tego rozdziału. Uważam, że takie porównanie jest nie tylko pożyteczne, ale wręcz niezbędne, nie tylko z punktu widzenia wartości tej dysertacji, lecz także z punktu widzenia ogólnej oceny okresu zaborów w historii gospodarczej Polski.

4. Ocena wiedzy teoretycznej.

Moim zdaniem, Doktorant wykazał się bardzo dobrą wiedzą i warsztatem historycznym oraz odpowiednią wiedzą z zakresu teorii ekonomii, w tym wypadku przede wszystkim nowej ekonomii instytucjonalnej. Lektura pierwszego – teoretycznego rozdziału, nie pozostawia wątpliwości, co do kompetencji Autora w zakresie pojęć i teorii NEI. W dalszej części rozprawy Autor także swobodnie porusza się w obrębie pojęć z zakresu ekonomii i historii gospodarczej. Wykazał się on także umiejętnością doboru i wykorzystania materiałów o charakterze historycznym oraz zdolnością krytycznej oceny źródeł.

5. Ocena strony formalnej rozprawy.

Pod względem językowym pracę oceniam dobrze. Autor prezentuje styl formalny, odpowiedni dla prac naukowych. Wywód jest logiczny i dość sprawny, choć Autor wplata wiele wątków pobocznych, informacyjnych, które dla „lekkości” wyводу powinny być umieszczone w przypisach. Zdarzają się też niezręczności stylistyczne i literówki. Doradzam, aby praca przeszła solidną korektę językową, gdyby Autor nosił się z zamiarem opublikowania jej w całości lub częściach.

6. Ocena znajomości, doboru i interpretacji źródeł.

Literatura odnosząca się do warstwy teoretycznej zastosowanej w rozprawie jest wystarczająca. Autor skorzystał z bazowych pozycji zagranicznych odnoszących się do zagadnień teoretycznych ekonomii instytucjonalnej i polskich opracowań syntetyzujących kierunek. Pojawiły się nazwiska twórców głównych teorii oraz ich znaczących interpretatorów i krytyków. Baza źródłowa dysertacji dotycząca aspektów historycznych jest imponująca.

Na szczególne uznanie zasługuje aż 80 pozycji źródłowych. Należą do nich dokumenty pochodzące zarówno z instytucji krajowych, jak i austriackich. Zaliczyć można do nich sprawozdania statystyczne, sprawozdania stenograficzne obrad Sejmu Krajowego, alegaty do sprawozdań Sejmu i Wydziału Krajowego z lat 1847–1914, Dzienniki Ustaw i Rozporządzeń Krajowych. Źródła pierwotne uzupełnia literatura fachowa, publicystyka fachowa oraz prasa z epoki. Autor odnosi się również do bardzo wielu współczesnych opracowań dotyczących zarówno w wąskim, jak i szerszym zakresie tematyki rozprawy. Bibliografia zawiera ogółem 80 pozycji archiwalnych, liczne artykuły z 4 czasopism wydawanych w badanym okresie oraz 307 opracowań w języku polskim i językach obcych. Oceniam, że zebrana baza źródłowa stanowi wyróżniający się walor tej dysertacji.

7. Ocena zastosowanych metod badawczych.

Metody badawcze, jakie zostały przyjęte w pracy są typowe dla historii gospodarczej. Część z nich używana jest również w ekonomii. Należą do nich: egzegeza tekstów, analiza źródeł, analiza porównawcza, prosta analiza danych statystycznych. Muszę nadmienić, że zagadnienia związane z rozwojem infrastruktury kolejowej są złożone. Wymagają poruszania się w obrębie różnych dyscyplin naukowych, takich jak historia, ekonomia, prawo, czy nauki techniczne. Badania historii gospodarczej ze swej natury są szersze, niż te czysto ekonomiczne, ale za to płytsze. Recenzowana praca odzwierciedla tę tendencję. Podkreślam, że nie jest to zarzut. To raczej naturalna konsekwencja przyjęcia przez Autora za cel pracy oceny sporego okresu historii galicyjskich kolei. Jednocześnie stwierdzam, że dobór metod badawczych oraz sposób ich wykorzystania oceniam jako prawidłowe.

8. Wskazanie głównych zalet i wad rozprawy.

Najważniejsze zalety rozprawy, moim zdaniem, to:

- rozmach badań (około 70 lat historii galicyjskiego kolejnictwa)

- zgromadzony pokaźny, miarodajny i dobrze wykorzystany materiał źródłowy,
- zestawienie wyników badań dotyczących Galicji z wiedzą na temat sytuacji w pozostałych zaborach,
- prawidłowe zastosowanie NEI w zakresie wpływu polityki i prawa na procesy gospodarcze,
- dobra struktura rozprawy.

Do słabszych stron rozprawy zaliczyłbym:

- zbyt „napompowany” pierwszy rozdział rozprawy teorią, która w sporej części potem nie była wykorzystana w pracy,
- zdarzające się dygresje odciągające czytelnika od głównego wątku,
- brak wskazania przez Autora, jakie perspektywy badawcze otwierają się w związku z wynikami jego badań.

9. Wniosek końcowy.

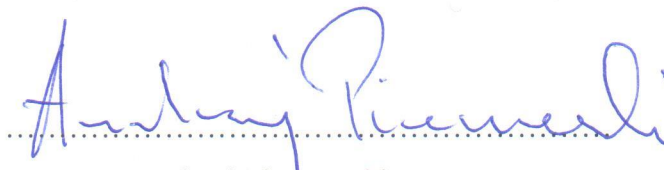
Pomimo zawartych w niniejszej recenzji uwag krytycznych nie mam wątpliwości, że rozprawa doktorska zatytułowana „Instytucjonalne determinanty rozwoju infrastruktury kolejowej w Galicji w latach 1847–1914” jest dojrzałą pracą badawczą wymagającą wielu lat badań oraz dobrego rozeznania jej Autora w metodach i warsztacie badawczym historyka gospodarczego oraz dobrej znajomości teorii nowej ekonomii instytucjonalnej – dwóch specjalności dyscypliny ekonomii.

Doktorant wykazał się dobrym poziomem wiedzy teoretycznej w dyscyplinie ekonomia, a także potrafił przygotować i przeprowadzić samodzielne badania podstawowe. Według mnie, badania te stanowią oryginalny dorobek naukowy Autora i przedstawiają oryginalny wkład do historii gospodarczej Polski.

Na podstawie powyższych wskazań oraz konkluzji, stwierdzam że recenzowana rozprawa doktorska pt. „Instytucjonalne determinanty rozwoju infrastruktury kolejowej w Galicji w latach 1847–1914” autorstwa mgr Wojciecha Kolasy, napisana pod kierunkiem naukowym dra hab. Krzysztofa Brońskiego, prof. UEK, spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim w obowiązujących przepisach, zgodnie z treścią art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz.U. 2017 r. poz. 1789, z późn. zm.) w związku z ustawą z dnia 3 lipca 2018 r. Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. z 2018 r. poz. 1669, z późn. zm.) i może stanowić podstawę dalszego postępowania we wszczętym przewodzie

doktorskim. W związku z powyższym rekomenduję Radzie Dyscypliny Ekonomia i Finanse Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie dopuszczenie jej do publicznej obrony.

Łódź, dnia 06.07.2023 r.



Andrzej Pieczewski