

Prof. dr hab. Jędrzej Chumiński
Katedra Filozofii i Historii Gospodarczej
Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

Recenzja

**pracy doktorskiej magistra Wojciecha Kolasy pt. *Instytucjonalne determinanty rozwoju infrastruktury kolejowej w Galicji w latach 1847-1914*,
napisanej pod kierunkiem naukowym dra hab. Krzysztofa Brońskiego, prof. UEK;
promotorka pomocnicza dr Dominika Hołuj**

1. Wybór tematu, źródła, literatura, cel i metody badawcze

Praca mgra Wojciecha Kolasy porusza interesującą, ale również trudną do badania problematykę, instytucjonalnych uwarunkowań rozwoju infrastruktury kolejowej w Galicji w latach 1847-1914. Ten główny cel rozprawy uzupełniony jest celami pomocniczymi dotyczącymi m.in. analizy i oceny polityki kolejowej różnych podmiotów: wiedeńskich władz centralnych, władz autonomicznych oraz samorządu terytorialnego, wpływu rozwiązań instytucjonalnych na tempo rozwoju kolejnictwa w regionie. Główna hipoteza pracy została sformułowana następująco „uzyskanie autonomii przez Galicję pozwoliło na stworzenie systemu rozwiązań instytucjonalnych, które w istotny sposób wpłynęło na rozwój infrastruktury kolejowej w tym regionie”. Ponadto sformułowane zostało 5 hipotez pomocniczych, które dotyczyły m.in. roli potrzeb militarnych cesarstwa w rozwoju infrastruktury kolejowej, jej znaczenia dla integracji poszczególnych regionów Galicji i rozwoju społeczno-gospodarczego, wzmocnienia kontaktów z innymi regionami monarchii habsburskiej. Złożoność podjętego przez mgra Kolasę przedsięwzięcia wynika przede wszystkim z interdyscyplinarnego charakteru tego problemu badawczego. Wymaga on bowiem uwzględnienia kwestii ekonomicznych, politycznych, społecznych, prawnych, a także technicznych.

Nie ulega wątpliwości, że jedną z głównych zalet omawianego opracowania jest głębokie osadzenie go w teorii ekonomii, przy pogłębionych studiach literaturowych i

źródłowych. To w polskich badaniach z zakresu nauk społecznych zjawisko wciąż jeszcze dość sporadyczne. Aktualna pozostaje zdefiniowana przed kilku laty przez Jerzego Szackiego słabość nauk społecznych poruszania się „między Charybdą pozbawionego empirycznych podstaw teoretyzowania a Scyllą bezmyślnego gromadzenia informacji”. Odzwierciedleniem tej sytuacji jest wiele prac historycznych, które zbyt często koncentrują się na sferze faktograficznej, zmierzając do spełnienia Rankowskiego zalecenia zawartego w formule „wie es eigentlich gewesen ist”, przy zaniedbaniu jednak refleksji teoretycznej. Z kolei prace wielu przedstawicieli dyscyplin nauk społecznych zazwyczaj formułują generalizujące sądy w oparciu o nikłe przesłanki źródłowe. W tym kontekście należy podkreślić, że badania Wojciecha Kolasy wyróżniają się na tym tle pozytywnie. Z jednej bowiem strony są one osadzone w różnych nurtach ekonomii instytucjonalnej, z drugiej zaś są oparte o bogatą bazę faktograficzną.

Autor wykorzystał zróżnicowany zestaw metod badawczych, oprócz „standardowych” w pracach historycznych metod takich jak krytyczna analiza literatury przedmiotu i materiałów źródłowych, wykorzystane zostały metody statystyczne, komparatystyka i zwłaszcza różne podejścia teoretyczne Nowej Ekonomii Instytucjonalnej. W tym ostatnim przypadku Autor wykorzystał głównie teorie agencji, teorię praw własności, teorię kosztów transakcyjnych i teorię kontraktów.

Końcowy sukces zamierzonego badania zależał w równym stopniu od podstawy teoretycznej jak i bazy źródłowej. W tym drugim przypadku kwerenda wykonana przez Autora jest w pełni satysfakcjonująca. Wykorzystanych pozycji literaturowych w pracy jest ponad 300, i to zarówno polskojęzycznych jak i niemiecko oraz angielskojęzycznych. Wykorzystany został bardzo bogaty zbiór publikowanych źródeł, głównie sprawozdania i stenogramy posiedzeń różnych instytucji. Skalę zadań jaka stanęła przed Autorem ilustruje choćby fakt, że np. dorobek galicyjskiego Sejmu Krajowego obejmował 5230 aktów prawnych. Bazę źródłową uzupełnia kwerenda publikacji zawartych w czasopismach m.in. „Tygodniku Lwowskim”, „Czasopiśmie Technicznym”, „Czasie”. Warto również wspomnieć o ciekawym materiale ikonograficznym uatrakcyjniającym pracę oraz ilustratywnych tabelach i wykresach.

Tak bogate badania źródłowe dały Autorowi erudycyjne przygotowanie umożliwiające osiągnięcie wyznaczonych celów badawczych.

2. Uwagi merytoryczne

Praca składa się z 4 rozdziałów i jest uzupełniona o wstęp i zakończenie. W sumie liczy 352 strony. Konstrukcja pracy jest poprawna, koherentna i zawiera wszystkie najważniejsze aspekty analizowanego problemu. Autor przyjął podział problemowy, w ramach którego poszczególne kwestie były prezentowane w ujęciu chronologicznym.

Mgr Kolasa przekonująco uzasadnia, że w XIX i początkach XX w. kolej była kluczową innowacją technologiczną. Jej rozwój nie tylko obniżał koszty transportu, a zatem stymulował wzrost kontaktów gospodarczych, ale również zwiększał zapotrzebowanie na stal, żelazo, drewno, materiały budowlane, produkty przemysłu maszynowego. Był to zatem istotny czynnik nakręcania koniunktury w gospodarce i liczący się pracodawca, dający zatrudnienie licznym rzeszom, także wysokokwalifikowanych, pracowników.

W rozdziale I „Instytucjonalne uwarunkowania rozwoju kolejowej infrastruktury transportowej – aspekty teoretyczny”, przeanalizowane zostały teorie ekonomiczne wykorzystane w pracy. Przedstawione zostały ogólnie założenia Ekonomii Instytucjonalnej, a w tym kontekście instytucje w podsystemie politycznym, ekonomicznym i społecznym. Omówione zostały także teorie: praw własności, kosztów transakcyjnych, kontraktów i agencji. Znaczenie tych teorii egzemplifikowano w podrozdziale „Rola państwa w kreowaniu rozwiązań instytucjonalnych dla rozwoju kolejowej infrastruktury transportowej”.

Rozdział II „Budowa linii kolejowych magistralnych w Galicji w latach 1847-1914” przynosi szeroką panoramę uwarunkowań, które decydowały o rozwoju sieci kolejowej. Omówione zostały kwestie finansowe, procedura występowania i realizowania koncesji kolejowych, wpływ czynników militarnych na kierunki linii kolejowych. Przedstawiono także strukturę instytucji administracyjnych odpowiedzialnych za tą sferę. Trudno nie docenić wnikliwości i szczegółowości prowadzonej analizy. Autor prezentuje budowane wówczas odcinki linii kolejowych, ale również rozwój sieci trakcyjnej i sygnalizacyjnej, dworców, parowozowni, zakładów naprawczych, magazynów, wieży ciśnień itd.

Rozdział III z kolei „Budowa linii kolejowych lokalnych i wąskotorowych w Galicji” to detaliczna analiza problematyki uwarunkowań rozwoju linii lokalnych w Galicji. Jest on o tyle istotny, że w tym przypadku kluczową rolę odgrywały struktury administracji lokalnej i rodzimy system instytucjonalny. Rozdział ten zatem jest kluczowy z punktu widzenia głównej hipotezy pracy o znaczeniu uzyskania autonomii dla ukształtowania się korzystnego dla rozwoju kolei środowiska instytucjonalnego.

Niezwykle wysoko oceniam rozdział IV „Analiza porównawcza rozwoju infrastruktury kolejowej w ujęciu międzynarodowym”. Otrzymujemy wnikliwą panoramę rozwoju kolei w trzech zaborach. Ilustratywne są dane dotyczące długości i gęstości sieci.

Galicja wyraźnie ustępowała zaborowi pruskiemu, ale z kolei wyraźnie wyprzedzała zabór rosyjski. Wśród czynników, które zdecydowały o dominacji zaboru pruskiego Autor wymienił sprawny aparat państwowy, odpowiednie przepisy prawa i dostępność kapitału. Ważnym czynnikiem była również współpraca między ośrodkami rządowymi i prywatnymi inwestorami. Z kolei w zaborze rosyjskim najważniejszym czynnikiem decydującym o kierunkach rozwoju kolei były czynniki militarne. Jak wynika z ustaleń Autora władze carskie i elity społeczne, poza tym aspektem nie były zainteresowane w rozwoju transportu kolejowego, widząc w tym zagrożenie dla swojej dominacji w państwie. Rozwojowi nie sprzyjały także niejasne przepisy prawa, brak kapitału i korupcja.

Z przeprowadzonej przez Autora analizy wynika, że druga połowa XIX w. był to okres szybkiego rozwoju galicyjskich linii kolejowych. Przy czym w latach od drugiej połowy lat czterdziestych XIX w. do 1880 rozwijano sieć połączeń kluczowych, zaś w okresie 1880-1914 linii drugorzędnych i dojazdowych. Czynnikiem mającymi kluczowy wpływ na tempo i kształt sieci kolejowych w Galicji były uwarunkowania polityczne, strategiczne, gospodarcze, geograficzne oraz instytucjonalne. Autor nie przesądza, który z tych czynników był kluczowy. Choć czynniki instytucjonalne formalne i nieformalne odgrywały ważną rolę w rozwoju infrastruktury kolejowej i funkcjonowaniu transportu kolejowego. W pierwszym etapie kluczowa rola przypadała wiedeńskim instytucjom centralnym (ministerstwom: kolei, handlu, wojny, Generalnej Dyrekcji Kolei Państwowych). To ich staraniu zawdzięczała Galicja włączenie swojej sieci kolejowej w europejskie szlaki kolejowe łączące zachód i wschód Europy. Galicję przecinały międzynarodowe trasy ekspresowe łączące Berlin z Konstancą oraz Petersburg i Odessę z Włochami i Francją. Istotne znaczenia, zwłaszcza dla transportu lokalnego miało uzyskanie przez Galicję autonomii. W ramach powołanego Sejmu Krajowego funkcjonowały różne komisje zaangażowane w budowę linii kolejowych m.in. komisja kolejowa, administracyjna, finansowa, które opiniowały projekty inwestycji transportowych. Demokratyzacja stosunków politycznych uruchomiła inicjatywy społeczne, których wyrazem były starania samorządów lokalnych dotyczące objęcia ich regionów inwestycjami, tworzone były także konsoreja złożone z reprezentantów powiatów i miast, które zabiegały w wiedeńskim Ministerstwie Kolei o udzielenie koncesji na budowę lokalnych odcinków linii kolejowych. Zdarzało się także, że budowa linii kolejowych była efektem inicjatyw prywatnych, jak np. wybudowana za staraniem Władysława Zamojskiego linia Chabówka – Nowy Targ – Zakopane.

Autor wskazuje również na bariery, które uniemożliwiały pełną realizację zamierzeń, wśród których najważniejszymi były deficyt kapitału oraz uwarunkowania militarne i sprzeciw władz wojskowych.

W kontekście konsekwentnie prowadzonej analizy usprawiedliwiona wydaje się końcowa konkluzja mgra Wojciecha Kolasy, że udało mu się zweryfikować główną hipotezę badawczą, która zakładała, że uzyskanie autonomii przez Galicję pozwoliło na stworzenie systemu powiązań instytucjonalnych mających pozytywny wpływ na rozwój infrastruktury kolejowej w regionie. Pozytywnej weryfikacji dokonano także w odniesieniu do hipotez pomocniczych.

Moja ocena prowadzonych przez Autora badań jest zdecydowanie pozytywna. Uważam, że wywiązał się on ze swojego zadania bardzo dobrze. Moje uznanie budzi świadomość metodologiczna, umiejętność gromadzenia i przetwarzania danych oraz sposób ich prezentacji. Oczywiście jak każde wartościowe i oryginalne badania ustalenia mgra Kolasy skłaniają do dyskusji i otwierają nowe pola badawcze. W tym kontekście chciałem sformułować pewne uwagi uzupełniające. W dysertacji zabrakło mi odwołania do badań Roberta Fogla, laureata nagrody Nobla z 1993 r. (razem z przywoływanym wielokrotnie D. Northem). Fogel był bowiem autorem jednej z najważniejszych prac z zakresu Nowej Historii Gospodarczej poświęconej roli sieci kolejowej w Stanach Zjednoczonych „Railroads and American Economic Growth” (1964). Praca ta koncentrująca się na kategorii „oszczędności społecznej” wywołała ożywioną dyskusję. Szkoda, że Autor nie wyartykułował w tym sporze swojego stanowiska. Wydaje mi się także, że pewna słabość pracy wynika z nadmiernej jej szczegółowości. Czasami w analizie „zza drzew nie widać lasu”. Autor np. skrupulatnie wylicza wszystkie, nawet najdrobniejsze odcinki linii kolejowych, a czasami brakuje analizy dotyczącej ich znaczenia gospodarczego, rentowności, stopnia „nasylenia” pasażerami. Warto byłoby także nieco więcej uwagi poświęcić kwestii na ile rozbudowa linii kolejowych był impulsem dla modernizacji (bądź jego braku) Galicji, a zwłaszcza rozwój przemysłu.

Oczywiście zasygnalizowane uwagi w najmniejszym nawet stopniu nie umniejszają wartości przedstawionej do oceny dysertacji. Uważam, że mgr Kolasa jest dojrzałym badaczem, umiejącym postawić ciekawy problem badawczy, zgromadzić odpowiednie dane źródłowe i zastosować nowoczesne metody badawcze.

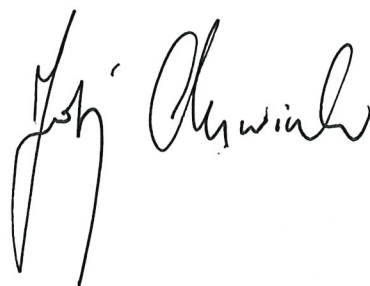
4. Uwagi formalne

Praca pod względem formalnym prezentuje się bardzo korzystnie. Błędy najczęściej literowe są sporadyczne. Tabele i wykresy są sporządzone wzorcowo. Na podkreślenie zasługują język pracy prosty, klarowny i precyzyjny.

5. Konkluzja

Reasumując stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska p. Wojciecha Kolasy spełnia wymagania stawiane – zgodnie z ustawą o stopniach naukowych – pracom doktorskim i w związku z tym wnoszę o dopuszczenie magistra Kolasy do publicznej obrony rozprawy doktorskiej.

Wrocław, 31 lipca 2023 r.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Prof. Chywiński". The signature is written in a cursive style with a large initial "P" and "C".