

ARTYKUŁY RECENZYJNE, RECENZJE, NOTY RECENZYJNE

TOMASZ WIŚCICKI
Muzeum Historii Polski

Kolei na ziemiach polskich dole i niedole

(w związku z książką *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller,
Eurosprinter/Muzeum w Rybniku, Rybnik 2012, s. 466, 22 nlb.)

Omawiana książka, opublikowana przez specjalizujące się w kolejowo-tramwajowej literaturze hobbistycznej rybnickie wydawnictwo „Eurosprinter” oraz przez tamtejsze muzeum, to zaledwie trzecia próba całościowego opisania dziejów kolei w naszym kraju. Wydane w 1939 r. „20-lecie komunikacji w Polsce Odrodzonej”¹ obejmuje, zgodnie z tytułem, nie tylko kolej. Nie jest to zresztą publikacja ściśle historyczna, lecz jedna z charakterystycznych dla okresu po 1926 r. monumentalnych ksiąg opisujących rozmaite dziedziny życia — na chwałę rządzącym². Mimo propagandowego charakteru, nie można tej publikacji odmówić wysokiego poziomu merytorycznego. „Koleje polskie 1842–1972” Marka Piarskiego³ wydano w połowie gierkowskich lat „dalszego dynamicznego rozwoju”, skądinąd ostatniej dekady rozwoju sieci kolejowej w Polsce. Praca ta to z kolei typowa dla swych czasów pozycja ukazująca czas PRL jako okres bezprzykładnego rozwoju naszego kraju, do którego wcześniejsze epoki są co najwyżej wstępem.

Kolej to zjawisko specyficzne zwykły środek transportu, który odegrał ogromną rolę w przemianach cywilizacyjnych. Można to powiedzieć również o innych środkach lokomocji, jednak w przypadku kolei mamy do czynienia ze szczególnym, nierozdzielным połączeniem pokrywającej ogromne przestrzenie infrastruktury i taboru. Dopiero jedno i drugie stanowi kolej.

Niejedyne to w kolei połączenie przeciwstawnych elementów. Z jednej strony kolejowa infrastruktura jest niezwykle trwała. Do dziś można odnaleźć w terenie przebieg linii, po których ostatni pociąg pojechał w 1945 r., a potem padły one ofiarą sowieckich *trofieyjnych batalionów*. Z drugiej — wystarczy choćby zmiana granic, by linia kolejowa

¹ *20-lecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, pod red. S. Faechera i S. Petersa, Kraków 1939; reprint: Łódź 2012.

² Cf. np. *Polska na morzu*, pod red. J.I. Targa, Warszawa 1935; *Polska lotnicza*, pod red. M. Romeyki, Warszawa 1937.

³ M. Piarski, *Koleje polskie 1842–1972*, Warszawa 1974.

z dnia na dzień straciła lub zyskała na znaczeniu. Wystarczą dwa przykłady. Linia Poznań — Strzałkowo od czasu zbudowania (1887–1888) aż do 1918 r. była lokalną trasą na peryferiach Prus, ślepo kończąc się przed granicą. Od najbliższej stacji po stronie rosyjskiej — Kutna — dzieliło ją 111 km. Owszem, już pod koniec XIX w. Polacy z Wielkopolski planowali jej przedłużenie na wschód, jednak polityka rosyjska, bardzo niechętnie dopuszczająca budowę kolei na terenach przygranicznych, skazywała te plany na niepowodzenie. Gdy jednak Polska odzyskała niepodległość, lokalna linia, przedłużona do Kutna i gruntownie przebudowana, stała się jedną z najważniejszych magistral odrodzonej Rzeczypospolitej. Tak jest do dziś.

Przykładem przeciwnym może być trasa Żagań — Gubin, już przed 1900 r. dwutorowa. Zbudowano ją jako część najszybszego połączenia Berlin — Wrocław. Nawiasem mówiąc, czas jazdy między ówczesnymi pruskimi metropoliami może zawstydzić nas dzisiaj, po dziesięcioleciach niebywałego postępu technicznego w kolejnictwie. Przecięta polsko–niemiecką granicą na Nysie Łużyckiej w 1945 r., z dnia na dzień została zdegradowana do roli lokalnego połączenia okolicznych wsi i miasteczek. W 1986 r. zaczął znikać z niej nawet lokalny ruch pasażerski, a w roku 1995 linię zamknięto. Dawna magistrała stała się miejscem szabru dla okolicznej ludności. A jeszcze w latach dziewięćdziesiątych na nieczynnej już stacji w Lubsku można było np. znaleźć rzadko spotykane na dużo większych dworcach windy bagażowe.

Ma to wszystko bardzo istotny wpływ na określenie zakresu tematycznego historii kolei, zwłaszcza w takim kraju jak Polska, który zniknął z mapy i się na niej ponownie pojawiał w zmieniających się granicach, a te same linie i tabor służyły różnym państwom i różnym celom. Co to właściwie znaczy „koleje w Polsce”? Obchody stupełdziesięciolecia kolei na ziemiach polskich odbyły się we Wrocławiu w 1992 r. — 150 lat po otwarciu linii do Oławy. W chwili, gdy ją zbudowano, państwo polskie nie istniało, a linia nie miała jakiegokolwiek związku z Polską. Była to jedna z tras w ówczesnych Prusach, służących temu państwu i jego mieszkańcom. Jednak obchody miały uzasadnienie — jest to najstarsza linia na dzisiejszym terytorium Polski, a od 1945 r. jej przynależność do historii polskiego kolejnictwa jest niewątpliwa. Stąd wniosek, że dzieje kolei na ziemiach polskich to jej historia na wszystkich terytoriach, które były lub są częścią Polski. Historię kolei na ziemiach, które już do Polski nie należą, wystarczy — jak się wydaje — omówić do momentu definitywnej utraty ich przez nasz kraj — trudno uznać, by powojenne dzieje kolei na dawnych polskich Kresach Wschodnich należały do omawianego tematu. Jednak okres wcześniejszy opisać należy.

Omawiana praca w zasadzie spełnia te kryteria. Choć autorzy przyjęli klucz terytorialny w postaci ostatniego podziału sieci kolejowej w Polsce na okręgi, potocznie zwane dyrekcjami, przed ich likwidacją w 1998 r., a więc zajmują się w zasadzie współczesnym terytorium Polski, to jednak — na szczęście — obejmują też terytorium przedwojenne. Jeśli można mieć jakąś drobną wątpliwość co do geograficznego zakresu książki, to jest nią zbyt skrótowe (dosłownie jednym zdaniem — s. 115) potraktowanie polskiego kolejowego epizodu na Zaolziu. Owszem, był on nader krótki (październik 1938–1 września 1939), jednak polski zarząd objął niezwykle ważny dla kolei austriackich/czechosłowackich/czeskich węzeł w Boguminie, o czym moim zdaniem warto zwięźle wspomnieć.

Ale to drobiazg. Większe znaczenie ma klasyfikacja polskich kolei dla potrzeb książki. Autorzy — jak wspomniano — posługują się ostatnim podziałem sieci na dyrekcje. Ma on tę zaletę, że jest jednoznaczny, rozłączny i wyczerpujący. Można ustalić z dokładnością co do metra, który odcinek należy do którego okręgu. Jest on jednak, jak każdy taki podział, arbitralny i dotyczy tylko okresu, w którym obowiązywał. Kiedy nakładamy go na czasy wcześniejsze, pojawiają się problemy. Jednym z nich jest np. wspomniana już kwestia kolei na ziemiach już do Polski nienależących. Autorzy rozwiązują go w ten sposób, że do dyrekcji przylegających do naszej obecnej granicy wschodniej niejako „dokleją” tereny leżące dalej na wschód. Stąd razem z dyrekcją centralną mamy opisany przedwojenny okręg wileński, a razem z południową — przedwojenne okręgi lwowski i stanisławowski. Efektem jest zamieszanie spowodowane sztucznym powiększeniem w okresie do 1939 r. dwóch spośród ośmiu okręgów. Czytelniejszy byłby podział bardziej elastyczny, odmienny dla różnych okresów, dopasowany do zmieniających się granic. Pozwoliłoby to uniknąć np. takiej sytuacji, jak podzielony na trzy części, nie bez powtórzeń (na s. 155–157, 217 i 247–251) opis historii budowy *Ostbahn* (Kolei Wschodniej — z Berlina do Królewca), której trasa przebiegała w większości przez obecne terytorium Polski, przez trzy dyrekcje: zachodnią, pomorską i północną.

Opis kolei w każdej dyrekcji autorzy dzielą na dwie części — koleje normalno- i szerokotorowe oraz wąskotorowe. Podział to niewątpliwie słuszny. Linie o szerokości 1435 mm i większej pełnią funkcję transportu ogólnokrajowego i międzynarodowego, nawet jeśli część przewozów ma charakter lokalny. Linie wąskotorowe to odizolowane od siebie sieci — nawet jeśli w niektórych przypadkach o imponującej wielkości (koleje pomorskie, górnośląskie, kujawskie, jędrzejowska). Jednak dominacja znaczenia lokalnego jest w ich wypadku bezdyskusyjna. „Mała” kolej różni się od swej większej siostry znacząco, będąc jak gdyby jej formą uproszczoną.

Opisy kolei wąskotorowych, nawet jeśli zajmują mniej miejsca, są zwykle bardziej szczegółowe, co nie przeszkadza, choć w niektórych miejscach przydałaby się większa powściągliwość (numery fabryczne zachowanych lokomotyw na kolejce wigierskiej na s. 396...). Trudniej zrozumieć, dlaczego w przypadku kolei normalnotorowych opisano jedynie koleje użytku publicznego (służące przewozom zarobkowym, usługowym), podczas gdy rozdziały o wąskotorówkach obejmują także koleje użytku niepublicznego (dla wewnętrznych potrzeb swoich właścicieli).

To pominięcie najbardziej dziwi w przypadku Śląska i Zagłębia, gdzie powstały setki kilometrów linii przede wszystkim powiązanych z górnictwem węgla kamiennego. W Rybnickim Okręgu Węglowym koleje takie tworzą rozbudowaną sieć, łączącą kopalniane bocznice i połączoną z kolejami użytku publicznego jedynie na końcach. Niezwykle ciekawe rozwiązania techniczne zastosowano na kolejach piaskowych, służących dostarczaniu do kopalń węgla piasku podsadzkowego, służącego do wypełniania wyrobisk po wydobyciu węgla. Na polach piaskowych torowiska zbudowane są z przesuwanych przęseł (przez pewien czas nawet zelektryfikowanych, ze specjalną siecią trakcyjną!), pozwalających dotrzeć pod zmieniające miejsce pracy koparki; z kolei w kopalniach węgla stosuje się mosty rozładunkowe współpracujące ze specjalnymi wagonami samowładowczymi, co pozwala opróżnić cały skład w kilka minut.

O tym wszystkim nie dowiemy się z książki ani słowa, choć normalnotorowe koleje użytku niepublicznego na Śląsku i w Zagłębiu są dobrze opisane⁴. Mało tego — autorem (bardzo dobrego) rozdziału o śląskich wąskotorówkach (s. 131–148) jest Krzysztof S o i d a, najlepszy specjalista od kolei na tym terenie, współautor dwutomowej monografii kolei piaskowych! Nie wiedzieć czemu w recenzowanej pracy pisze on wyłącznie o piaskowych wąskotorówkach (s. 144–145).

To zresztą tylko jeden z przykładów największego problemu omawianej książki — jej nieuporządkowania. Wydaje się, że zabrakło ustalenia na początku zestawu danych, jakie powinny się znaleźć w każdym rozdziale, i ich precyzyjnego układu. Jest to niezbędne w pracy wielu autorów. Owszem, od takich wstępnych ustaleń zawsze możliwe są odstępstwa, jednak w omawianym przypadku zupełnie ich nie widać, albo też są zbyt ogólne. Stąd poszczególne rozdziały zawierają bardzo różny zestaw informacji, utrudniając wyszukiwanie konkretnych danych, a także porównania pomiędzy poszczególnymi regionami Polski — a te mogą być bardzo owocne i interesujące ze względu na wielkie różnice w historycznym rozwoju kolei na różnych częściach jej terytorium.

Dochodzimy tu do najważniejszego problemu, przed jakimi stanęli autorzy omawianej pracy. Otóż syntezę jakiegoś aspektu historii poprzedzają zwykle badania szczegółowe — ta kolejność jest oczywista. Trudno od autorów zbiorczego opracowania oczekiwać obszernych badań źródłowych. Kłopot w tym, że w przypadku historii kolei ta wiedza jest mocno fragmentaryczna, a całe obszary pozostają zupełnie nieznanne. Dlatego „Dzieje kolei w Polsce” są zapisem stanu naszej obecnej wiedzy na temat historii tego środka lokomocji.

Stosunkowo najlepiej opisane są dzieje kolei na dawnych ziemiach pruskich/niemieckich, które weszły w skład państwa polskiego po pierwszej lub drugiej wojnie światowej⁵. Gorzej jest z kolejami w Galicji, a jeszcze gorzej — w dawnym zaborze rosyjskim. W tym przypadku najtrudniej jest też zresztą o badania źródłowe — *gros* materiałów znajduje się w Rosji. Sukcesy kolejnictwa II RP są opisane nieźle, gorzej jest z całościowym opisem stanu dróg żelaznych — wyjąwszy wspomniane już „20-lecie...”. Jednak z jednej strony ogólny, a z drugiej propagandowy charakter tego opracowania pozostawia na boku wiele ważnych zagadnień. Czy np. prawdziwy jest popularny mit nadzwyczajnej jakości i punktualności polskiej kolei w Dwudziestoleciu, funkcjonujący jako pozytywny układ odniesienia dla późniejszej mizერიi? Czy rzeczywiście według pociągów można było regulować zegarki? Fragmentaryczne próby odpowiedzi, których poszukiwali Marcin J a r z ą b e k (s. 47–48) i Dawid K e l l e r (s. 40), stawiają przy tym pewnik poważny znak zapytania, rzecz wymaga dalszych badań.

⁴ W. Chrapek, *Naturalna kolej rzeczy. Cztery dekady PTKiGK S.A. z Rybnika*, Rybnik 2006; K. S o i d a, M. F u r t e k, T. R o s z a k, *Koleje piaskowe*, t. I, Rybnik 2007; t. II [album fotografii], Katowice 2002.

⁵ Cf. serię książek: S. B u f e, *Ostdeutsche Eisenbahngeschichte*, cz. 1: *Eisenbahnen in West- und Ostpreußen*, wyd. 3, Egglham/München 1990; cz. 2: *Eisenbahnen in Ostbrandenburg und Posen*, Egglham/München 1988; cz. 3: *Eisenbahnen in Pommern* (współautor W. B ä u m e r), Egglham/München 1988; cz. 4: *Eisenbahnen in Schlesien*, wyd. 3, Egglham/München 1989.

Dla okresu wojny historia kolei na okupowanych terytoriach polskich opisana jest nieźle od strony niemieckiej⁶, dużo trudniej o wiarygodny opis od strony polskiej. Działania polskiego podziemia przeciw niemieckim transportom kolejowym opisano w czasach PRL — aż by się prosiło o współczesną weryfikację, pozbawioną ograniczeń cenzuralnych i trybutów propagandowych. Do zbadania pozostaje np. kwestia służby obywateli polskich na kolei, a przecież większość personelu, zwłaszcza niższego, pozostała po kampanii wrześniowej w służbie, choć kolej służyła zupełnie komu i czemu innemu.

O dziwo, sporo wiemy na temat rabunkowych poczynań strony radzieckiej wobec kolei polskich, mimo że w czasach PRL temat ten stanowił oczywiste tabu. Paradoksalnie nie obowiązywało ono u naszych ówczesnych sąsiadów — w wydanej w ZSRR i w skróconej wersji w NRD historii rosyjskich i radzieckich lokomotyw Witalija R a k o w a⁷ znaleźć można dość szczegółowe dane na temat polskiego taboru zagarniętego przez Sowieców, choć bez podawania liczb⁸. No i nie pada tam określenie PKP, a polskie koleje występują tam pod kryptonimem „Koleje na zachodnich obszarach Białorusi i Ukrainy”...

Nad stanem naszej wiedzy o kolejach w okresie PRL zaciążyły z jednej strony ograniczenia cenzuralne, a z drugiej propaganda. Dowiemy się zatem o sukcesach, a o problemach — głównie w kontekście ich skutecznego przezwyciężania. Sporo można wyczytać z czasopism technicznych, choć nieraz między wierszami, no i pomiędzy sążnistymi artykułami o osiągnięciach przodujących w świecie kolejarzy radzieckich, zwłaszcza do 1956 r. Publikowane w PRL materiały historyczne podporządkowane były potrzebom propagandy⁹. Ważnym czynnikiem była też tajemnica wojskowa. W czasach stalinowskich nawet numery parowozów były wyretuszowywane ze zdjęć, by utrudnić wrogowi orientację w stanie kolei. Później było lepiej, ale aż do końca PRL wojskowe wykorzystanie kolei było tematem tabu. Dopiero niedawno temu aspektowi funkcjonowania dróg żelaznych poświęcił gruntowną pracę Z b i g n i e w T u c h o l s k i¹⁰.

Okres wolnej Polski to czas niezwykłego rozkwitu literatury o historii polskich kolei, pisanej z perspektywy hobbistycznej. Perspektywa to szczególna: można się z takich książek i artykułów dowiedzieć imponującej liczby szczegółów, łącznie np. z losami poszczególnych egzemplarzy taboru czy dokładnymi danymi na temat poszczególnych stacji. Mniej tam szerszej perspektywy, niezbyt interesującej dla hobbisty, niezbędnej natomiast dla całościowego opisu historii kolei. Literatura hobbistyczna, której początki

⁶ Cf. H.–W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981; M. Reimer, V. Kubitzki, *Eisenbahn in Polen 1939–1945. Die Geschichte der Generaldirektion der Ostbahn*, Stuttgart 2004.

⁷ W.A. Rakow, *Lokomotivy železnych dorog Sowjetskogo Sojuza*, Moskwa 1955; wyd. 2, poprawione i uzupełnione: idem, *Lokomotivy otieczestwiennych železnych dorog 1845–1955*, Moskwa 1995; wersja niem. (NRD): idem, *Russische und sowjetische Dampflokomotiven*, Berlin 1986.

⁸ Idem, *Lokomotivy otieczestwiennych*, s. 323–329.

⁹ Np. *Warszawski Węzeł Kolejowy wczoraj, dziś, jutro*, pod red. J. Brauna [i in.], Warszawa 1977.

¹⁰ Z. Tucholski, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009.

w Polsce datują się na schyłkowy okres PRL¹¹, stanowi zdecydowaną większość tego, co w ostatnich latach wydaje się na temat kolei.

Ma to swoje konsekwencje, dobrze widoczne w omawianej pracy. Kolej można widzieć w dwóch perspektywach, nazwijmy je umownie „wewnętrzzną” i „zewnętrzną”. Pierwsza to kolej jako system organizacyjno–techniczny, druga — jako część gospodarki, budowana i utrzymywana w określonym, zewnętrznym wobec dróg żelaznych celu, i likwidowana, gdy te cele znikają lub dają się skuteczniej zaspokoić w inny sposób. Literatura hobbistyczna zajmuje się niemal wyłącznie tym pierwszym aspektem. Zewnętrzne cele funkcjonowania kolei pojawiają się głównie na początku i (ewentualnym) końcu: przy okazji budowy i likwidacji. Zapewne właśnie dominacja literatury o zacięciu hobbistycznym sprawia, że w omawianej pracy przeważa perspektywa wewnętrzna — z wyjątkiem właśnie początku i końca istnienia poszczególnych połączeń. Czytamy więc o staraniach i wysiłkach konkretnych osób dążących do zbudowania określonej linii, a także o tym, po co im była ona potrzebna. Dowiadujemy się, jakie przeszkody ludzie ci musieli pokonać, np. w zaborze rosyjskim zmagali się z niechęcią władz do budowy nowego środka transportu na terenach przygranicznych, a do takich zaliczano dużą część ziem polskich. Pokonywali je skutecznie lub nie — w tym drugim przypadku kończyło się na niezrealizowanych planach, o których wiele można się dowiedzieć z „Dziejów kolei w Polsce”.

Kiedy jednak kolej już funkcjonuje, autorzy piszą głównie o jej aspekcie wewnętrznym: budowie (czasem demontażu) drugich torów, elektryfikacji, unowocześnianiu taboru itp. Niewiele — z pewnymi wyjątkami — dowiemy się o tym, czemu funkcjonujące już linie służyły, kogo i co nimi wożono, jak się to zmieniało. Aspekt zewnętrzny pojawia się ponownie, gdy okazuje się, że przewozy spadają i linię się likwiduje.

Te dysproporcje wydają się konsekwencją stanu literatury przedmiotu. Stąd niewiele miejsca w omawianej książce poświęcono gospodarczemu funkcjonowaniu kolei. Pisze o tym Dawid Keller w rozdziale wprowadzającym, ale nieproporcjonalnie mało (s. 19–22, 42–43, 52–54) — a właściwie proporcjonalnie do zaawansowania badań.

W słowie wstępnym Andrzej Ma s s e l — w chwili powstawania książki wiceminister infrastruktury nadzorujący koleje — prócz zalet pracy zauważa także jej słabość: nierówny poziom składających się na nią rozdziałów. To zresztą niezwykle rzadki przypadek, by w otwierającym książkę wstępie znalazły się słowa krytyczne, co dobrze świadczy o pokorze redaktorów. Niestety, znakomitemu znawcy kolejnictwa nie sposób odmówić racji.

Wyróżnia się *in plus* rozdział poświęcony okręgowi pomorskiemu pióra Arkadiusza Drewnowskiego i Pauliny Dąbrosz–Drewnowskiej (s. 213–231). Autorzy próbują opisać funkcjonowanie kolei w szerszym kontekście społecznym i gospodar-

¹¹ Cf. J. Piwo wo Ń s k i, *Parowozy kolei polskich*, Warszawa 1978; W. Wo j a s i e w i c z, *Mosty dróg żelaznych Królestwa Polskiego*, Warszawa 1982; A. A d l e r, *W parowozowni i na szlaku*, Warszawa 1984; B. P o k r o p i ń s k i, *Kolej marecka*, Warszawa 1985; czy M. M a t u s z e w s k i, *Koleje wąskotorowe Wielkopolski 1886–1949*, Poznań 1988; idem, *Z dziejów Gnieźnieńskiej Kolei Dojazdowej 1896–1986*, Poznań 1987; idem, *Z dziejów Jarocińskiej Kolei Dojazdowej 1902–1987*, Poznań 1988; idem, *Z dziejów Średzkiej Kolei Dojazdowej 1902–1987*, Poznań 1989.

czym. Poświęcają też uwagę kolejarzom, choć chyba zbyt mało krytycznie interpretują źródła. Również Dawid Keller pokazuje kolej w okręgu centralnym na dość szerokim tle — niestety, lekturę tego rozdziału (s. 337–369) utrudnia jego ponadprzeciętne nieuporządkowanie.

Zebrane dane na temat rozebranych przez radzieckie *trofiejnyje bataliony* linii kolejowych, przede wszystkim (choć nie wyłącznie) na Pomorzu oraz Warmii i Mazurach, przedstawione w omawianej pracy (s. 224, 318–320), robią duże wrażenie. O ile na pozostałych ziemiach polskich różnice w gęstości sieci kolejowej wynikają z tego, ile linii zbudowano, o tyle — zwłaszcza na Warmii i Mazurach — z bardzo gęstej sieci po wojnie pozostał ułamek, mimo że część (niewielką) rozebranych przez Rosjan linii odbudowano. Owszem, zmiana granic po 1945 r. sprawiłaby zapewne, że tak jak w zachodniej części kraju część sieci straciłaby na znaczeniu, co skutkowałoby zamykaniem poszczególnych odcinków, najczęściej już w wolnej Polsce, kiedy zaczęto liczyć koszty. Jednak dokonana masakra dalece przekraczała niezbędne rozmiary dostosowania do nowego przebiegu granic — no i wyprzedzała przereźnienie sieci na innych obszarach o ponad czterdzieści lat. Plany odbudowy kolei na większą skalę w tym regionie spełżyły na niczym.

Ważnym, wręcz niezbędnym elementem pracy są mapy sieci kolejowej. Bardzo dobrze, że znalazły się w omawianej książce. Bez nich właściwie nie sposób byłoby zorientować się, jak przebiegał rozwój, działanie, zmiany, wreszcie regres kolei. Wypada tylko żałować, że mapy obejmują wyłącznie obecne terytorium Polski. Wyjątkiem jest schemat sieci kolejowej w Galicji w 1914 r. (s. 432), w dużo mniejszej skali niż pozostałe. Szkoda też, że koleje wąskotorowe nie doczekały się osobnych mappek. Owszem, wąskotorówki użytku publicznego są na mapach zaznaczone, jednak różnica skali sprawia, że te mikroskopijne schemaciki są przydatne wyłącznie dla tych, którzy znają trasy tych kolejek skądinąd. Ten brak dziwi, skoro nakładem tego samego wydawnictwa ukazały się już trzy wydania monumentalnego „Atlasu linii kolejowych Polski”¹².

Uzupełnieniem tekstu są tabele zawierające wykazy poszczególnych linii, dat ich uruchomienia itp. Kłopot z nimi jest taki, jak z całą książką — dobrze, że są, ale szkoda, że każda zawiera inny zestaw danych, co uniemożliwia porównania. Nie wiadomo też, czemu tylko tabela dotycząca byłej Galicji (s. 441–444) obejmuje także linie wąskotorowe, a pozostałe ograniczają się do tras normalno- i szerokotorowych. Warto też zwrócić uwagę na dużą liczbę bardzo ciekawych zdjęć z całej historii kolei na ziemiach polskich. Choć bogata szata ilustracyjna nie jest właściwie w podobnej pracy konieczna, jednak jej zamieszczenie wielce wzbogaca opracowanie. Pozwala czytelnikowi na własne oczy zobaczyć choćby niewielkie fragmenty bogatej kolejowej rzeczywistości, dopełniając suche fakty zawarte w tekście.

Książka jest więc dość wiernym zapisem tego, co o historii polskich kolei wiemy — i czego nie wiemy. Do zbadania pozostaje np. historia urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Nie brak literatury fachowej na ten temat, stosowny rozdział znalazł się

¹² *Atlas linii kolejowych Polski 2010*, oprac. R. Stankiewicz, M. Stiasny, Rybnik 2010; *Atlas linii kolejowych Polski 2011*, oprac. R. Stankiewicz, M. Stiasny, Rybnik 2011; *Mały atlas linii kolejowych Polski 2011*, oprac. R. Stankiewicz, M. Stiasny, Rybnik 2011.

w „20-leciu komunikacji...”¹³, nikt jednak później nie pokusił się o syntetyczny zarys tego, jak zmieniały się urządzenia decydujące o bezpieczeństwie i szybkości jazdy, a przede wszystkim o możliwym natężeniu ruchu.

Nikt chyba nie próbował opisywać historii kolei w Polsce od strony pasażera — komfortu jazdy, czasu, częstotliwości połączeń, zróżnicowania na klasy i stopniowej likwidacji klas najgorszych (czwartej, która na początku zdemokratyzowała kolej, czyniąc ją dostępną dla szerokich mas — o czym zresztą pisze Dawid Keller na s. 21 — aby następnie stać się anachronizmem, a potem i trzeciej), systemu taryf, dostępności biletów, rozmaitych rodzajów pociągów, podróży obyczajów, kolejowej gastronomii — dworcowej i w pociągu itp.

W organizacji komunikacji kolejowej także obowiązywały mody, np. w latach siedemdziesiątych XX w. skracano czas jazdy poprzez rezygnację z postojów na stacjach pośrednich. Wtedy pojawiły się takie pociągi jak ekspresy Warszawa — Poznań w ogóle bez postojów, Warszawa — Szczecin niezatrzymujący się w Poznaniu (pierwszy postój w Krzyżu) czy Warszawa — Gdynia z pierwszym zatrzymaniem w Gdańsku. Podobnie było na Centralnej Magistrali Kolejowej, pozbawionej do niedawna stacji dla pasażerów. Dopiero w ostatnich latach zaczyna się to zmieniać, z wolna i nie bez oporów, bo rezydenci metropolii nie chcą się dzielić swym komfortem z mieszkańcami mniejszych miejscowości... Za tymi modelami — kolej dla wszystkich vs kolej, zwłaszcza wyższej jakości, głównie dla dużych miast — stoją zresztą różne modele rozwoju społecznego. Ciekawe byłoby też całościowe pokazanie, jak na kształt kolei wpłynęła masowa motoryzacja. Nie tylko spowodowała ona (u nas) regres kolei, lecz także wpłynęła na częstotliwość połączeń, taryfy itd. To wszystko dopiero czeka na swojego dziejopisa.

Autorom omawianej pracy można pogratulować odwagi. Zdecydowali się na niezwykle ambitne przedsięwzięcie mimo podstawowych braków w źródłach i literaturze. Odwaga to tym większa, że nie stoi za nimi żadna silna instytucja — uczelnia czy inna jednostka badawcza — żadne silne środowisko. Oparciem było niewielkie, specjalistyczne wydawnictwo i lokalne muzeum, którym należą się wyrazy uznania.

„Dzieje kolei w Polsce” pokazują — choć nie bez pominięć, o których była mowa — stan naszej wiedzy o historii tego środka lokomocji w Polsce. Pokazują też, jak wiele na ten temat nie wiemy. Oby stało się to zachętą do zajęcia się tematyką kolejową nie tylko przez hobbistów (często o ogromnej wiedzy), lecz także przez profesjonalnych historyków, potrafiących umieścić kolej w szerszej perspektywie. Pracy im nie zabraknie.

¹³ 20-lecie, s. 179–188.