



Uniwersytet Opolski
Rada Naukowa Uniwersytetu Opolskiego
ul. Katowicka 87A 45-060 Opole

za pośrednictwem:

Rady Doskonałości Naukowej
pl. Defilad 1
00-901 Warszawa
(Pałac Kultury i Nauki, p. XXIV, pok. 2401)

dr Przemysław Dominas
Księży Młyn Dom Wydawniczy
ul. Księży Młyn 14, 90-345 Łódź
przemyslaw.dominas@gmail.com

Wniosek

z dnia 15 maja 2023 roku

o przeprowadzenie postępowania w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego
w dziedzinie nauk humanistycznych w dyscyplinie¹ historia.

Określenie osiągnięcia naukowego będącego podstawą ubiegania się o nadanie stopnia doktora habilitowanego: *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego*, Narodowy Instytut Polskiego Dziedzictwa Kulturowego za Granicą POLONIKA, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2023, ISBN 978-83-7729-691-2, ss. 374.

Wnioskuje – na podstawie art. 221 ust. 10 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2021 r. poz. 478 zm.) – aby komisja habilitacyjna podejmowała uchwałę w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego w głosowaniu ~~tajnym~~/jawnym*²

Zostałem poinformowany, że:

Administratorem w odniesieniu do danych osobowych pozyskanych w ramach postępowania w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego jest Przewodniczący Rady Doskonałości Naukowej z siedzibą w Warszawie (pl. Defilad 1, XXIV piętro, 00-901 Warszawa).

Kontakt za pośrednictwem e-mail: kancelaria@rdn.gov.pl, tel. 22 656 60 98 lub w siedzibie organu.

Dane osobowe będą przetwarzane w oparciu o przesłankę wskazaną w art. 6 ust. 1 lit. c) Rozporządzenia UE 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w związku z art. 220 - 221 oraz art. 232 – 240 ustawy z dnia 20 lipca 2018 roku - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, w celu przeprowadzenia postępowania o nadanie stopnia doktora habilitowanego oraz realizacji praw i obowiązków oraz środków odwoławczych przewidzianych w tym postępowaniu.

Szczegółowa informacja na temat przetwarzania danych osobowych w postępowaniu dostępna jest na stronie www.rdn.gov.pl/klauzula-informacyjna-rodo.html

(podpis wnioskodawcy)

¹ Klasyfikacja dziedzin i dyscyplin wg. rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 20 września 2018 r. w sprawie dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin w zakresie sztuki (Dz. U. z 2018 r. poz. 1818).

² * Niepotrzebne skreślić.

Załączniki:

1. Dane wnioskodawcy.
2. Kopia dokumentu potwierdzającego posiadanie stopnia doktora.
3. Autoreferat przedstawiający opis kariery zawodowej oraz aktywności naukowej albo artystycznej realizowanej w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej.
4. Wykaz osiągnięć naukowych albo artystycznych stanowiących znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny.
5. Dwa egzemplarze kopii w/w dokumentów zapisanych na informatycznych nośnikach danych *pendrive*.



Siechnice 15 maja 2023 r.

dr Przemysław Dominas
Księży Młyn Dom Wydawniczy
ul. Księży Młyn 14, 90-345 Łódź

Autoreferat

1. Imię i nazwisko: *Przemysław Dominas*

2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe lub artystyczne – z podaniem podmiotu nadającego stopień, roku ich uzyskania oraz tytułu rozprawy doktorskiej
 - 1) Dyplom ukończenia studiów licencjackich na kierunku Pedagogika w zakresie Edukacji Regionalnej na Wydziale Nauk Historycznych i Pedagogicznych Uniwersytetu Wrocławskiego - uzyskany 22. czerwca 2002 r. Praca licencjacka (pt. *Trasa kolejowa Kłodzko – Wałbrzych, Infrastruktura, Historia, Walory turystyczne*) napisana pod kierunkiem dra Ryszarda Gładkiewicza.

 - 2) Dyplom ukończenia studiów magisterskich na kierunku Pedagogika na Wydziale Nauk Historycznych i Pedagogicznych Uniwersytetu Wrocławskiego - uzyskany 24. czerwca 2004 r. Praca magisterska (pt. *Trasa kolejowa Kłodzko – Kudowa Zdrój jako lekcja edukacji regionalnej*) napisana pod kierunkiem prof. dra hab. Bolesława Potyrały.

 - 3) Stopień naukowy doktora nauk humanistycznych w zakresie historii nadany uchwałą Rady Wydziału Historyczno-Pedagogicznego Uniwersytetu Opolskiego z dnia 3. sierpnia 2008 r. na podstawie przedstawionej pracy doktorskiej *Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854 – 1914*, napisanej pod kierunkiem **prof. dra hab. Mikołaja Iwanowa**. Recenzentami w przewodzie doktorskim byli: **prof. dr hab. Wojciech Wrzesiński, prof. dr hab. Krzysztof Tarka**.

3. Informacja o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych lub artystycznych

Bezpośrednio po uzyskaniu stopnia doktora w latach 2008–2013 byłem zatrudniony na stanowisku wykładowcy akademickiego we Wrocławskiej Wyższej Szkole Informatyki Stosowanej na wydziale Turystyki i Rekreacji. Ponadto w latach 2009-2010 pracowałem jako wykładowca akademicki w Wyższej Szkole Bankowej we Wrocławiu na wydziale Turystyki i Rekreacji.

W obrębie mojej wiodącej aktywności dydaktycznej we Wrocławskiej Wyższej Szkole Informatyki Stosowanej znajdowały się wykłady i ćwiczenia z przedmiotów: historia sztuki, postawy turystyki, metody organizacji imprez turystycznych. Przez cały okres zatrudnienia prowadziłem seminarium licencjackie na kierunku Turystyka i Rekreacja. Byłem promotorem ponad 30 prac licencjackich oraz recenzentem około 40 prac licencjackich.

We Wyższej Szkole Bankowej we Wrocławiu prowadziłem wykłady i ćwiczenia z przedmiotów: historia sztuki, postawy turystyki, geografia turystyczna.

4. Omówienie osiągnięć, o których mowa w art. 219 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2021 r. poz. 478 z późn. zm.).

Jako podstawowe osiągnięcie naukowe w rozumieniu art. 219 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2021 r. poz. 478 z późn. zm.) stanowiące podstawę ubiegania się o stopień doktora habilitowanego nauk humanistycznych, przedstawiam monografię pt. *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego*, Narodowy Instytut Polskiego Dziedzictwa Kulturowego za Granicą POLONIKA, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2023, ISBN 978-83-7729-691-2, s. 374.

Recenzentem wydawniczym monografii był **prof. dr hab. inż. Jan Biliszczuk (Politechnika Wroclawska)**.

Monografia *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego* pośrednio jest wynikiem moich badań naukowych w zakresie historii techniki, które prowadzę od początku działalności naukowej. Problem budowy przedmiotowej kolei zrealizowanej przez polskiego inżyniera jak dotąd nie znalazł

kompleksowego opracowania w polskiej nauce a także z wyjątkiem opracowań popularyzujących brak takiego opracowania w nauce światowej. W Polsce pomiędzy współczesnymi opracowaniami naukowymi dotyczącymi kolei w Peru opartymi na badaniach źródłowych w archiwach peruwiańskich na uwagę zasługuje biografia Ernesta Malinowskiego autorstwa Danuty Bartkowiak, która jedynie ogólnie omawia problem samej Centralnej Kolei Transandyjskiej.

W przedmiotowej monografii prezentuję peruwiańską trasę kolejową pomiędzy Callao Limą i La Oroyą (zwaną Koleją Oroyską), która powszechnie w XIX wiecznym środowisku naukowym uchodziła za najtrudniejsze kolejowe dzieło sztuki inżynierskiej na świecie i została zaprojektowana i wybudowana pod nadzorem polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego.

Budowę Centralnej Kolei Transandyjskiej w Peru w 1869 roku, na zlecenie i rachunek rządu peruwiańskiego, podjął amerykański przedsiębiorca Henry Meiggs, a jej głównym celem było połączenie ważnego okręgu górniczego Cerro de Pasco i doliny Jauja w centrum kraju w Andach z wybrzeżem i w szerszym kontekście połączenie stolicy z jedną z żeglownych rzek dorzecza Amazonki na wschodnim zboczu Andów. W latach 1870–1877 w ramach wymienionego kontraktu podjęto budowę pierwszego ogniwa tego projektu, linii Callao – Lima – La Oroya (222 km). Wykonano jednak tylko około 140 km od portu Callao przez Limę do Chicla, ponieważ na kontynuację budowy zabrakło środków, pozyskiwanych z zagranicznych kredytów. Dopiero w 1890 roku akcjonariusze (głównie kapitał angielski) zawiązali spółkę o nazwie Peruwiańska Korporacja Kolejowa i przejęli niemal wszystkie koleje państwowe w Peru, doprowadzając do umorzenia długu zewnętrznego Peru i ukończenia budowy linii na odcinku 82 km z Chicla do La Oroya. Ukończenie prac nastąpiło w 1893 roku.

Już w samym tytule uwypuklam problem mówiący, że kolej ta była dziełem polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego, ponieważ w narracji, szczególnie w literaturze anglojęzycznej z końca XIX w., powielanej także współcześnie, faworyzuje się rolę kontraktora kolei – Amerykanina Henrego Meiggsa, pomijając na tym polu dokonania Ernesta Malinowskiego. Co więcej w swojej monografii profesor Watt Stewart (Watt Stewart, *Henry Meiggs Yankee Pizarro*, Durham 1946) poddaje w wątpliwość czy rzeczywiście projektantem całej trasy Kolei Oroyskiej jest inżynier Ernest Malinowski.

Uwzględniając powyższe jednym z założeń prezentowanej monografii naukowej jest odpowiedź na pytanie, jaką rolę w procesie powstawania Kolei Oroyskiej odegrał inżynier Malinowski?

W prezentowanej monografii przyjmuję podstawowe założenie, że o ile życiorys Ernesta Malinowskiego jest powszechnie znany (jednak bez dogłębnej analizy jego zaangażowania w projekt budowy Kolei Oroyskiej) to nie zostało dotąd wykazane czym w skali porównawczej z innymi, najważniejszymi kolejami górskimi na świecie jest jego najważniejsze dzieło – Centralna Kolej Transandyjska. Biorąc pod uwagę, że trasa ta do 2006 roku była najwyżej położoną koleją na świecie a przez XIX-wieczne naukowe czasopisma fachowe została okrzyknięta „cudem inżynierii kolejowej”, weryfikacja tego stwierdzenia i próba uzasadnienia czy jest ono prawdziwe wymagała postawienia kolejnego pytania badawczego: Jak prezentowała się struktura omawianej kolei na tle innych kolei górskich na świecie i na czym polegała jej skala trudności?

Uwzględniając fakt, że budowę pierwszej kolei w Peru podjęto w połowie XIX w. i wtedy po raz pierwszy podjęto problem kolei przez Andy, służy ona za początek ram chronologicznych prezentowanej pracy. Za końcowy okres chronologiczny przyjęto czasy współczesne, co wynika z chęci ukazania przemian jakie na przestrzeni lat odbywały się w przebiegu szlaku i obiektów inżynierskich i kubaturowych Kolei Oroyskiej. Fakt oznaczenia ram chronologicznych do współczesności jest o tyle ważny, że ukazuje doniosłość wykonanego przez inżyniera Malinowskiego projektu trasy, którą z niewielkimi modyfikacjami (po niemal niezmięnionej trasie) nadal odbywa się intensywny transport szynowy. Warto przy tym dodać, że wiele odcinków różnych kolei z pionierskiego okresu budowy w XIX w. w późniejszych dekadach na skutek rozwoju techniki była przebudowywana na potrzeby usprawnień w prowadzeniu ruchu kolejowego, czego przykładem mogą być prezentowane w monografii zakasy *Lapstone Zig Zag* i *Lithgow Zig Zag* wybudowane w latach 1866–1869 przez Góry Błękitne w Nowej Południowej Walii w Australii.

Podstawową bazę do opracowania tematu Centralnej Kolei Transandyjskiej stanowiły archiwalia zdeponowane w peruwiańskich instytucjach naukowo-badawczych w Limie. Wymieniając najważniejsze instytucje gdzie prowadziłem kwerendę wskazać należy: Archivo General de la Nación del Perú (Główne Archiwum Narodowe Peru), gdzie kwerendzie poddałem zespół ENAFER, zawierający kilkadziesiąt jednostek archiwalnych, będący pozostałością po dawnej spółce kolejowej Henry’ego Meiggsa. Znaczącą część badań prowadziłem w archiwum Ministerio de Transportes y Comunicaciones Perú (Ministerstwo Transportu i Komunikacji Peru), gdzie pozyskałem szereg niepublikowanych dotąd wielkogabarytowych planów, dokumentujących stan szlaku kolejowego, stacji, obiektów mostowych oraz obiektów kubaturowych (dworców) Centralnej Kolei Transandyjskiej, co

pozwoiliło mi na szczególowe i źródłowe przedstawienie wielu parametrów technicznych Kolei Oroyskiej.

Bardzo ważne źródła drukowane pozyskałem z Biblioteki Narodowej Peru w Limie. Znajduje się tam między innymi archiwum Henry'ego Meiggsa, przedstawiające liczne dokumenty podpisane przez Meiggsa i rząd Peru w latach 1868–1876 a także zbiór dokumentów inżyniera Malinowskiego, przedstawiający okoliczność budowy kolei Calao – Lima – La Oroya.

Podstawową bazą źródłową dla omówienia wielu wątków technicznych były XIX-wieczne czasopisma fachowe, do najważniejszych periodyków należy wydawana w Nowym Jorku „The Railroad Gazette”, która podczas budowy opublikowała kilkadziesiąt artykułów związanych z omawianym przedmiotem. Równie obszernie wypowiadało się publikowane w Londynie czasopismo „Engineering”.

Ważnym elementem weryfikującym istniejące plany ze stanem faktycznym było przeprowadzenie przeze mnie inwentaryzacji szlaku Centralnej Kolei Transandyjskiej i wykonanie dokumentacji fotograficznej najważniejszych jego odcinków, obiektów inżynierskich (np. mosty, tunele) i kubaturowych. Inwentaryzacja umożliwiła mi np. dostrzec rzadkie rozwiązanie techniczne (rygle stabilizujące podparcie przęseł na filarach, będące zabezpieczeniem przez aktywnością sejsmiczną) we współczesnym ustroju nośnym mostu przed dolinę Verrugas, które nie występuje w żadnej literaturze przedmiotu.

Metodologicznie założenia pracy spowodowały, że przyjąłem charakter problemowo-chronologiczny. Wyniki badań zostały ujęte w czterech rozdziałach.

Odpowiadając na podstawowe pytanie badawcze jak prezentowała się struktura omawianej kolei na tle innych kolei górskich na świecie i na czym polegała jej skala trudności, w rozdziale pierwszym, poprzedzającym sam opis dziejów powstawania przedmiotowej trasy i jej aspektów technicznych, dokonuję analizy budowy i struktury najważniejszych górskich linii kolejowych na świecie, wskazując rozwiązania technologiczne zastosowane przy ich powstawaniu. W tym wymiarze skupiam się na czterech najważniejszych aspektach, które najintensywniej zaistniały na przedmiotowej kolei w Peru. Pierwszy z nich to ukształtowanie szlaku kolejowego. Ze względu na zastosowanie przez inżyniera Malinowskiego w trudnym górskim terenie określonego nachylenia jezdnii (40%) oraz nawrotów szlaku zwanych zygzakami, przeanalizowałem przykłady innych tego typu rozwiązań na świecie, wskazując tym samym zakres skomplikowania Kolei Oroyskiej a także przyczyny ich zastosowania. Aspekt ten jest szeroko omówiony ponieważ to on stanowi istotę całego rozwiązania technicznego zaprojektowanego przez Ernesta Malinowskiego.

Drugi z aspektów to budownictwo mostowe, które ze względu na nietypowe i nowatorskie rozwiązania na Kolei Oroyskiej (np. most Verrugas) wymagało szczegółowej analizy ukazującej genezę i ewolucję tego typu obiektów w Ameryce i w Europie. Dzięki przeanalizowaniu opinii czasopism fachowych z epoki XIX w. mogłem dokonać oceny i porównania stanu zaawansowania oraz rodzaju zastosowanych technologii podczas budowy kolei na świecie i na omawianej kolei.

Trzeci przeanalizowany aspekt to budownictwo tunelowe, niezmiernie ważne, gdyż na Kolei Oroyskiej zaprojektowano i wydrążono ponad 50 tuneli. Ich wykonanie porównałem z kluczowymi realizacjami tunelowymi z epoki XIX w. zarówno w Europie jak i w Ameryce, uwzględniając ich długość, metody drążenia czy np. stosowane do budowy technologie (np. urządzenia wiertnicze).

Wreszcie czwarty aspekt porusza wątek wznoszenia stacyjnych obiektów kubaturowych takich jak np. dworce kolejowe. Podobnie jak w poprzednich przypadkach, także tutaj przedstawiając zarys budownictwa dworców kolei górskich na świecie, miałem na celu wykazanie tła dla zaprezentowanych w czwartym rozdziale dworców Kolei Oroyskiej.

Pierwszy rozdział stanowi zatem obszernie wprowadzenie w problematykę budowy kolei górskich, ich infrastruktury towarzyszącej. Jest on o tyle ważny, że pozwala stworzyć punkt odniesienia dla problematyki omawianej kolei ukazanej w rozdziałach trzecim i czwartym. Podobne odniesienie do rozdziału trzeciego stanowi rozdział drugi, przedstawiający krótkie życiorysy najważniejszych osób biorących udział w powstawaniu Kolei Oroyskiej. Rozdział ten pozwala łatwiej się poruszać w szeregu nazwisk przytaczanych podczas omawiania dziejów Kolei Oroyskiej w rozdziale trzecim, ma także na celu ukazanie ogromnej skali prowadzonego przedsięwzięcia. Ponadto ma także usystematyzować wiedzę na temat roli i działań poszczególnych osób, a tym samym lepiej zrozumieć jaką rolę pełnił w budowie Centralnej Kolei Transandyjskiej inżynier Malinowski.

Trzeci rozdział przedstawia historię budowy omawianej kolei od czasu pojawienia się inicjatywy, podjęcia pierwszych, nieudanych projektów, poprzez sposób budowy i najważniejsze wydarzenia związane z jej funkcjonowaniem, aż do współczesności.

Poszukując odpowiedzi na pytanie o rolę inżyniera Malinowskiego w budowie Kolei Oroyskiej w pierwszej części trzeciego rozdziału prezentowanej monografii poddałem analizie dzieje powstawania projektu budowlanego. Znaczący nacisk położyłem na wykazanie, że projekt budowy przez dolinę rzeki Rimac był już rozpoznany przez inżyniera Malinowskiego na wiele lat przed jego realizacją. Na fakt rozpoznania problemu przebiegu przez wymienioną dolinę przez polskiego inżyniera świadczy publikacja Prezydenta Peru Manuela Prado z 1862

r. (Manuel Pardo, *Estudios sobre la Provincia de Jauja por D. Manuel Pardo*, Lima 1862) wyraźnie informująca, że to pomysł inżyniera Malinowskiego.

Ważnym argumentem ukazującym trudność poprowadzenia kolei przez Andy jest niezrealizowany projekt Centralnej Kolei Transandyjskiej wykonany inżyniera Gerrita Backusa w 1862 r., wedle którego kolej miała osiągnąć grzbiet Kordyliery Zachodniej Andów przez dolinę San Damian. Wykazałem, że projekt ten nie został zrealizowany pomimo przyzwolenia i pełnej akceptacji jakie na budowę dawał rząd Peru, co uwypukla rangę późniejszego dokonania inżyniera Malinowskiego. Między innymi z tego powodu w rozdziale tym znalazła się szczegółowa analiza projektu Ernesta Malinowskiego, która uzasadniała od strony technicznej dlaczego realizacja projektu inżyniera Gerita Backusa przez dolinę San Damian nie była możliwa. Istotą analizowanego w monografii projektu Malinowskiego jest także uzasadnienie podjętych rozwiązań technicznych dotyczących poprowadzenia szlaku przy przyjęciu określonych parametrów technicznych oraz korzyści gospodarczych jakie niesło za sobą poprowadzenie kolei przez dolinę rzeki Rimac.

Szczegółowa analiza liczącego kilkanaście stron projektu budowy omawianej kolei, wraz z niepublikowanym dotąd w żadnej literaturze na świecie kosztorysem budowy linii wykonanym przez inżyniera Malinowskiego w 1869 r. i zaprezentowanym w tym samym roku w parlamencie Republiki Peru jest o tyle ważna, że przesądza o tym kto był pomysłodawcą całego przedsięwzięcia.

W dalszej części rozdziału trzeciego zaprezentowałem także niezwykle okoliczności w jakich powstawała jedna z najtrudniejszych terenowo kolei na świecie. Analizując uwarunkowania związane z budową linii wykazałem trudności w jakich realizowano budowę. Wyjaśniłem na czym polegały szczegółowe pomiary triangulacyjne, niezbędne w tym przypadku ze względu na specyfikę stromych, andyjskich ścian skalnych, w których powstawało torowisko, które nie były powszechnie stosowane podczas budowy innych kolei górskich. W rozdziale tym wyjaśniłem także złożoną problematykę finansowo-polityczną, która związana była zarówno z upadkiem projektu budowy w latach 70. XIX w. jak i wznowieniem go w latach 90. XIX wieku.

Czwarty rozdział ukazuje kolej Callao – Lima – La Oroya w ujęciu inżynierskim. Został podzielony na cztery podrozdziały, w których przedstawiłem: szlak kolejowy, czyli najważniejszy element z punktu widzenia podejmowanego problemu; mosty kolejowe, tunele kolejowe oraz stacje kolejowe i ich architekturę. Rzetelne przedstawienie parametrów technicznych paradoksalnie było zadaniem o tyle trudnym, że pomimo bardzo obszernej literatury istnieją rozbieżne wyniki co do parametrów technicznych szlaku i to zarówno w

materiałach źródłowych jak i w literaturze fachowej. W tym celu sięgnąłem do wspomnianych już niepublikowanych dotąd źródeł niedostępnych w codziennym użytku dla historyków, które zdeponowane są w archiwum Ministerstwa Transportu i Komunikacji Republiki Peru w Limie. Opublikowanie w monografii kilkudziesięciu planów szlaku kolejowego przedstawiającego np. zygzaki, mosty kolejowe czy stacyjne obiekty kubaturowe weryfikuje wiele dotychczasowych ustaleń pojawiających się na ten temat w literaturze przedmiotu. Dodatkowo udało mi się dotrzeć do współczesnego dokumentu zawierającego szczegółowe parametry linii, sporządzonego na potrzeby zarządu kolei, na potrzeby funkcjonowania Centralnej Kolei Transandyjskiej. Umożliwia on weryfikację istniejących danych historycznych z XIX i początku XX w.

W podrozdziale dotyczącym szlaku kolejowego odnotowałem pierwotną strukturę i przebieg 222 km szlaku ze wskazaniem przemian jakie dokonały się w nim na przestrzeni wielu dekad funkcjonowania. Podjąłem także próbę usystematyzowania problemu wysokości Centralnej Kolei Transandyjskiej, ze wskazaniem najważniejszych publikacji, które w różny sposób interpretują jej wysokość. Jako element porządkujący przedstawiłem i omówiłem profil wysokościowy linii z XIX w. i współczesny. Dzięki zamieszczonym planom, sporządzonej 12 stronicowej mapie i przeprowadzonym analizom, rozdział ten umożliwia zrozumienie dlaczego w XIX w. kolej tę nazywano cudem inżynierii kolejowej. Pozwala także odpowiedzieć na pytanie na czym polega złożoność Centralnej Kolei Transandyjskiej.

Podrozdział dotyczący mostów kolejowych przedstawia dzieje poszczególnych obiektów prezentowanej linii ze szczególnym uwzględnieniem dziejów mostu Verrugas. Obiekt ten podczas budowy był jednym z najwyższych mostów kolejowych na świecie, zrealizowanych w nowatorskiej konwencji (np. zrezygnowano wówczas z wykonywania filarów z żeliwa na rzecz tańszych elementów ze stali zgrzewnej). Przedstawiłem proces jego budowy oraz przyczyny jego zawalenia. Ukazałem także technologię jego odbudowy w 1891 r. w formie wspornikowej oraz przedstawiłem jego współczesną formę z 1937 r. W tym przypadku po raz pierwszy w literaturze światowej wskazałem, że rygle stabilizujące położenie przęseł w punktach podparcia na filarach mają za zadanie zapobieganie ewentualnemu zniszczeniu podczas wstrząsów sejsmicznych. Przedstawiłem także dzieje innych mostów, wskazując ich pochodzenie (fabrykę produkującą obiekt), konstrukcję oraz nie odnotowywane dotąd w żadnej literaturze przedmiotu zmiany jakie dokonywały się podczas przebudowy w ich ustrojach nośnych.

Podrozdział dotyczący tuneli kolejowych ma między innymi na celu usystematyzowanie chronologii istniejących pierwotnie i współcześnie tuneli. Wykazałem w nim zachodzące zmiany a także przyczyny istniejących różnic w ich numeracji, których pierwotnie było 56,

natomiast obecnie jest 67. Przedstawiłem w nim dzieje powstawania najważniejszych tuneli ze wskazaniem jakich urządzeń wiertniczych używano podczas budowy (np. wiertarki Burleigh i sprężarki powietrza firmy Rand). Ważnym czynnikiem jest także porównanie znaczenia budownictwa tunelowego Kolei Oroyskiej z innymi realizacjami tunelowymi na terenie Ameryki północnej czy Europy. Znaczącym osiągnięciem, po raz pierwszy w literaturze światowej, jest ustalenie że drążenie tuneli Kolei Oroyskiej odbywało się metodą belgijską. Fakt ten wynikał między innymi ze stabilnego górotworu i niskich kosztów realizacji, jakie niosła za sobą ta metoda (nie wymagała dużej ilości drewna do obudowy tymczasowej).

W czwartym podrozdziale przedstawiłem skalę infrastruktury stacyjnej (obiektów kubaturowych) zaplanowaną przez Ernesta Malinowskiego i porównałem ją z zachowaniem obecnie stanem. Jednocześnie wskazałem jakie czynniki wpływały na zastosowanie istniejącej architektury dworcowej. Podałem analizie architekturę głównego dworca kolejowego Limy *Desamparados*, którego np. postacie alegoryczne umieszczone w obrębie szczytu elewacji nie znalazły dotąd opisu w literaturze światowej.

Prezentowana monografia dysponuje kilkunastoma ilustracjami dokumentującymi stan obiektów z lat 70. XIX w. oraz kilkudziesięcioma planami archiwalnymi.

W mojej ocenie Centralna Kolej Transandyjska zrealizowana w latach 1870–1893 na odcinku Callao – Lima – La Oroya została bezsprzecznie zaprojektowana i wybudowana pod nadzorem Ernesta Malinowskiego, co zostało wykazane w prezentowanej monografii. Fakt dogłębnego rozpoznania problemu przebiegu linii przez dolinę rzeki Rimac przez inżyniera Malinowskiego widoczny jest w wielu dokumentach oraz w prasie i literaturze z epoki budowy prezentowanej kolei. Kolejnym z pewnością najważniejszym dowodem na autorstwo projektu przez Malinowskiego jest ukończony w 1869 r. plan i kosztorys na budowę Kolei Oroyskiej przez dolinę rzeki Rimac.

Po przeanalizowaniu wszelkich dokumentów źródłowych, czasopism fachowych oraz bogatej literatury przedmiotu, w której autorzy wyrażają swoją opinię, jak również na podstawie własnego doświadczenia, mogę stwierdzić że w porównaniu z innymi kolejami górskimi, Kolej Oroyska należy do linii wyjątkowych. Wyjątkowość projektu Centralnej Kolei Transandyjskiej nie polega jednak na jej wysokości tylko na wykonaniu skomplikowanego podejścia szlaku kolejowego od portu w Callao do grzbietu Kordyliery Zachodniej w tunelu podszczytowym Galera (4782 m n.p.m.).

Podsumowując, w odniesieniu do postawionych pytań badawczych dotyczących projektu i budowy Centralnej kolei Transandyjskiej na Odcinku Callao – Lima – La Oroya ustaliłem że:

- 1) Kolej Oroyska bez najmniejszych wątpliwości na całym przebiegu została zaprojektowana przez Ernesta Malinowskiego. Zamysł budowy tak trudnej kolei przez Andy istniał i dojrzewał w umyśle polskiego inżyniera już od lat 50. XIX w. Projekt został szczegółowo opracowany przez Ernesta Malinowskiego, czego dowodem są zachowane opisy przebiegu z załączonym profilem wysokościowym linii.
- 2) Ernest Malinowski bezpośrednio nadzorował budowę Kolei Oroyskiej czego dowodem są przedstawione w monografii oficjalne dokumenty podpisywane własnoręcznie przez Malinowskiego w imieniu biura głównego inżyniera budowy (*Ferro-Carril de la Oroya, Oficina del Ingeniero en Jefe*). Ważne w tym kontekście są także relacje źródłowe historyków i prasy, którzy obszernie pisali, że Kolej Oroyska jest realizowana pod nadzorem inżyniera Malinowskiego.
- 3) Określenie Kolei Oroyskiej „cudem inżynierii kolejowej” nie wynikało z doprowadzenia jej na najwyższą wysokość na świecie, tylko ze względu na skomplikowany sposób wykonania podejścia od Oceanu Spokojnego aż do szczytu, znajdującego się w tunelu Galera (4782 m n.p.m.) na grzbiecie Kordyliery Zachodniej w Andach. Ponieważ uwzględniając inne koleje transandyjskie (np. Kolej Południową w Peru) zbudowane na podobnej wysokości z łatwiejszym podejściem, nie były one przedmiotem podziwu, a jedynie godnymi zwykłego opisu.
- 4) Kolej Oroyska należała i należy do najtrudniejszych terenowo realizacji tego typu w XIX w. Zarówno konstrukcja szlaku jak i obiekty inżynierskie i kubaturowe obecnie, pomimo że intensywnie eksploatowane w ruch towarowym, są cennym zabytkiem kultury materialnej o skali światowej. Doniosłość zrealizowanego projektu potwierdza fakt, że na przestrzeni dekad jedynie niewielka część szlaku została zmodyfikowana w swoim pierwotnym przebiegu. Dowodem na wartość zrealizowanego projektu, jest uznanie z jakim wyraża się o nim współczesny rząd Republiki Peru, który w 2019 r. skierował wniosek do UNESCO w celu wpisania go na listę i ochrony jako światowego dziedzictwa kultury materialnej.

Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych

Jestem autorem 10 monografii naukowych (w tym jedna jest napisana przy współautorstwie) z czego wszystkie powstały po uzyskaniu stopnia doktora, i 16 prac naukowych (dodatkowo jedna znajduje się w druku) z czego dwie zostały opublikowane w czasopiśmie zagranicznych. Ponadto jestem autorem 8 monografii popularno-naukowych (z

czego jedna powstała przy współautorstwie) oraz kilku artykułów popularno-naukowych. Mój dotychczasowy dorobek po uzyskaniu stopnia doktora wynosi 10 monografii naukowych, 9 rozdziałów w monografiach naukowych i materiałach pokonferencyjnych, 6 publikacji w czasopiśmie naukowych. Jestem współredaktorem 1 monografii wieloautorskiej (w druku). Wyniki badań prezentowałem podczas 12 wystąpień na konferencjach naukowych ogólnopolskich w tym na 3 konferencjach międzynarodowych.

Głównym obszarem moich zainteresowań naukowych jest historia techniki, szczególnie dzieje kolejnictwa od początku XIX w. do połowy XX w., które widoczne są w przedstawionych poniżej pracach naukowych i konferencjach. Cztery główne obszary moich zainteresowań badawczych dobrze obrazują moje najważniejsze monografie naukowe.

1) W monografii *Tunele kolejowe w Polsce w obecnych granicach, wybudowane do 1945 roku*, Łódź 2020, s. 296. przedstawiłem dzieje 25 tuneli kolejowych wybudowanych na terenie Polski. Uwzględniając fakt, że ich realizacja przypadła w przeważającym stopniu na okres XIX w., baza źródłowa rozmieszczona była w licznych archiwach za granicą i w mniejszym stopniu w kraju. Najintensywniejsze badania prowadziłem w *Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz Berlin*, oraz w *Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde*, kolejno w Austrii w *Österreichisches Staatsarchiv Wien*, następnie w Ukrainie w *Центральний Державний Історичний Архів України, М. Львів* (Tsentral'nyy Derzhavnyy Istorychnyy Arkhiv Ukrayiny, M. L'viv) Centralne Państwowe Archiwum Historyczne Ukrainy we Lwowie, a także w Republice Czeskiej w *Zemský archiv v Opavě* a także w kilku archiwach państwowych na terenie Polski, jak np. Archiwum Akt Dawnych w Warszawie.

Proces powstawania tuneli kolejowych w Polsce przedstawiłem na tle budownictwa tunelowego w regionie alpejskim, ukazując najważniejsze osiągnięcia technologiczne w tym zakresie takie jak np. metody drążenia czy rozwój systemów wiertniczych, które w późniejszych dekadach zostały zastosowane także na ziemiach polskich. Przedstawiając historię tuneli skupiłem się na pokazaniu ich dziejów, przedstawiłem najważniejsze postacie, które brały udział w ich budowie, uwarunkowania geologiczne, ewolucję technik drążenia w poszczególnych okresach powstawania jak i stosowanej technologii zabezpieczania obudowami tymczasowymi i stałymi. Ważnym elementem było także wskazanie eksploatacji i przemian poszczególnych tuneli ich zniszczenia i odbudowy. Jednym z ważniejszych wniosków płynących z pracy jest ocena wartości historycznej obiektów z punktu widzenia ochrony konserwatorskiej zabytków.

Istotnym elementem moich zainteresowań naukowych są dzieje i technologia budowy kolejowych obiektów mostowych od początku XIX w. do połowy XX w.

2) W monografii zatytułowanej: *Mosty kolejowe na Śląsku do 1945 r.*, Łódź 2019, s. 345. na bazie rozległej kwerendy źródłowej zaprezentowałem rozwój budownictwa mostowego na terenie Śląska z uwzględnieniem ewolucji technologii budowy mostów w poszczególnych dekadach począwszy od lat 40. XIX w. do lat 40. XX w. W zakresie prowadzonych badań nad prezentowanymi obiektami mostowymi obok ich dziejów i funkcjonowania skupiłem się na udziale w budowie inżynierów projektujących oraz zakładów produkcyjnych (fabryki huty). Jednym z elementów badań jest związek pomiędzy rozwojem myśli inżynierskiej i stosowanych w danej epoce technologii i związkiem z miejscem realizacji. Analizie poddałem także procesy przemian w istniejących technologiach i strukturach budulca obiektów mostowych Śląska.

Przy każdym ważnym obiekcie wskazywałem stan zachowania i rangę obiektu, wpływające na wartość z punktu widzenia ochrony konserwatorskiej zabytków. Badania te są o tyle istotne, że jak zauważył recenzent książki prof. dr hab. inż. Jan Biliszczuk monografia obok walorów poznawczych ma za zadanie służyć do oceny podczas planowania utrzymania tych obiektów.

Kolejnym ważnym elementem moich zainteresowań badawczych jest architektura kolejowych obiektów kubaturowych zarówno od strony funkcjonalnej jak i estetycznej.

3) W monografii *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej Görlitz/Węgliniec – Jelenia Góra – Wałbrzych*, Łódź 2014, s. 216. na przykładzie wybudowanej w latach 1863–1867 górskiej linii kolejowej przedstawiłem architekturę obiektów kubaturowych (np. dworców, magazynów, lokomotywowni, stacji wodnych) stacji kolejowych oraz obiektów inżynierskich (mosty, tunele) szlaku kolejowego. Badania skupiały się zarówno na ukazaniu kompozycji przestrzennej infrastruktury kolejowej, zastosowanego w niej budulca, jak również strony funkcjonalnej i estetycznej, gdzie znalazły się różne neostyle epoki historyzmu (neogotyck, neoklasycyzm). Architektura obiektów dworcowych omówiona została w kontekście przemian w trendach architektonicznych II. połowy XIX i I. połowy XX w. Obok dziejów linii oraz życiorysów najważniejszych inżynierów projektujących i realizujących linię (radcy Malberg i Le Juge) ukazałem życiorys architekta projektującego obiekty dworcowe Hermanna Cuno.

Ważnym obszarem badawczym w mojej działalności naukowej jest także przedstawianie problemów społecznych oraz administracyjnych w powiązaniu z koleją z okresu XIX i początku XX w.

4) Najważniejszą monografią przedstawiającą w miarę kompleksowo funkcjonowanie administracji kolejowej na terenie Prowincji Poznańskiej i Śląskiej przed I wojną światową jest: ***Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej – mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku***, Łódź, 2013, s. 335. Bazą do badania wymienionego problemu było *Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz Berlin*, oraz w *Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde*, gdzie kwerendzie poddałem ponad 70 jednostek archiwalnych. Podstawowym celem monografii było przedstawienie relacji pomiędzy strukturami organizacyjnymi stale wzrastającego aparatu administracji kolejowej na poziomie ministerialnym, na poziomie dyrekcji kolei (Wrocław, Bydgoszcz, Katowice, Poznań) i najniższych szczebli kolejowych, w stosunku do administracji państwowej. Zarówno jeżeli chodzi o władze prowincjonalne (Prowincja i Rejencja) a także relacje z przedstawicielami administracji państwowej takimi jak władze szczebla powiatowego i magistraty. Monografia ukazała także relacje organizacji pozarządowych (zrzeszenia) oraz poszczególnych grup społecznych w odniesieniu do administracji kolejowej od najniższego do najwyższego szczebla.

Pozostałe monografie naukowe:

Pozostały dorobek prezentuje pięć monografii przedstawiających wątki społeczne, techniczne i eksploatacyjne poszczególnych linii kolejowych oraz obszarów, na których powstało kilka linii kolejowych. Każda z monografii powstała o rozległe kwerendy źródłowe głównie w archiwach polskich i niemieckich a także w oparciu o codzienną prasę z badanego okresu:

Koleje ziemi ząbkowickiej, Łódź 2015, s. 241. (współautor, Tomasz Przerwa)

Kolej Kłodzko – Kudowa Zdrój, Łódź 2013, s. 190.

Koleje regionu kaczawskiego, Lwówek Śląski – Złotoryja – Marciszów, Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski, Jelenia Góra 2012, s. 252.

Kolej Wolsztyn – Luboń (Poznań), Łódź 2011, s. 100.

Podczas przygotowywania pracy doktorskiej wydanej drukiem (***Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854–1914***, Kłodzko 2009, s. 440.) prowadziłem rozległą kwerendę naukową w archiwach w kraju i za granicą w tym w Niemczech w: *Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz Berlin*, oraz w *Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde*, oraz w Czechach w: Státní okresní Archiv Náchod.

Czasopisma:

Podczas prowadzenia badań nad Centralną Koleją Transandyjską opublikowałem artykuł zatytułowany: *Most Verrugas na Centralnej Kolei Transandyjskiej w Peru – geneza, powstanie i zniszczenie*, [w]: Inżynieria i Budownictwo, 2022, nr 5–6, s. 214–224.

Recenzowałem książkę Magdaleny Pasewicz-Rybackiej, *Haffuferbahn. Historia kolei Nadzalewowej do 1945 roku*, Grajewo: ECO-DOM, 2020, ss. 141, ill., [w]: Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka, 2022, nr 4, s. 143–148.

Prowadząc badania nad dziejami kolejnictwa na Śląsku ukazał się mój artykuł: *Rola i znaczenie kolei Kowary – Kamienna Góra, na tle lokalnych linii górskich Dolnego Śląska do 1945 r.*, [w]: Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka, 2021, nr 1, s. 63–83.

W ramach nawiązania współpracy międzynarodowej z Bundesinstituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa opublikowałem artykuł: *Einfluss der Eisenbahnen auf die Entwicklung des Tourismus in Niederschlesien bis 1914*, [w]: Jahrbuch des Bundesinstituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa 2013, s. 67–94.

Podczas pracy naukowo-dydaktycznej we Wrocławskiej Wyższej Szkole Informatyki Stosowanej w Biuletynie Naukowym Uczelni opublikowałem dwa artykuły: *Walory turystyczne tras kolejowych Dolnego Śląska*, „Biuletyn Naukowy Wrocławskiej Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej. Turystyka i Rekreacja”, nr 1/2010, s. 14–24.
Architektura dworców kolei doliny Bobru (Jelenia Góra – Lwówek Śląski) jako atrakcja turystyczna, „Biuletyn Naukowy Wrocławskiej Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej. Turystyka i Rekreacja”, nr 2/2011, s. 45–55.

W efekcie nawiązanej współpracy międzynarodowej ze *Stiftung Kulturwerk Schlesien*, w 2008 r. ukazał się drukiem artykuł: *Die Eisenbahn Glatz – Kudowa als Beispiel für den Bau und Betrieb einer Nebenbahn in Schlesien bis 1945*, „Jahrbuch der Schlesischen FW Univ. Breslau”, nr XLIX/2008, s. 267–276.

Artykuły w monografiach wieloautorskich:

W konsekwencji uczestnictwa w cyklu konferencji naukowych opublikowałem szereg artykułów w monografiach wieloautorskich, do których należą:

Zniszczenie i odbudowa kolejowych obiektów inżynierskich na Dolnym Śląsku w świetle akt DOKP we Wrocławiu w latach 1945–1956, [w]: *Wojenne i powojenne przemiany w transporcie szynowym (1944–1956)*, red. T. Przerwa, D. Keller. B. Kruk, Wrocław – Opole 2021, s. 115–174.

Tunele kolejowe w cieniu kryzysu, na przykładzie tuneli w Rydułtowach, Łupkowie i w Warszawie, [w]: *A jednak kolej! II Kolej wobec kryzysów*, red. T. Przerwa, D. Keller. B. Kruk, Lubin 2020 s. 45–55.

Ewolucja kolejowego budownictwa mostowego na Śląsku w latach 1842 – 1945, [w]: *Węgiel, Polityka, Stal, Ludzie, Studia z historii kolei na Śląsku*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2018, s. 59–94.

Architektura kolejowa na Śląsku jako dziedzictwo kulturowe regionu, [w]: *Dziedzictwo kulturowe Śląska*, red. G. Schiller, Gliwice-Opole 2015, s. 176–183.

Dzieje kolei normalnotorowych na Dolnym Śląsku, [w]: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 68–96.

Srebrnogórskie mosty kolejowe, [w]: *Twierdza Srebrnogórska III. Miasteczko i fortyfikacje*, red. T. Przerwa, G. Podruczny, Wrocław 2010, s. 64–74.

Kondycja dzierzoniowskiego węzła kolejowego na przestrzeni XX wieku, [w]: *Dzierżonów – wiek miniony. Materiały pokonferencyjne*, red. S. Ligarski, T. Przerwa, Wrocław 2007, s. 175–186.

Konferencje naukowe:

W ramach cyklu konferencji ogólnopolskich oraz międzynarodowych brałem udział w poniższych konferencjach:

W ramach interdyscyplinarnej ogólnopolskiej konferencji naukowej we Wrocławiu prowadzenie panelu tematycznego podczas dyskusji oraz współredagowanie tomu

pokonferencyjnego: „A jednak kolej V – Historyczne i współczesne relacje między koleją a przemysłem” – ogólnopolska interdyscyplinarna konferencja naukowa – 7 grudnia 2022. Wygłoszony referat: *Powstawanie kolei Tarnów – Leluchów a udział w budowie przemysłu rodzimego* (tom i artykuł w druku).

Podczas międzynarodowej konferencji naukowej WROCŁAWSKIE DNI MOSTOWE, organizowanej przez Politechnikę Wrocławską, w dniach 25-26 listopada 2021 r. w panelu: *Problemy prawno-projektowe rehabilitacji starych mostów kolejowych*, wygłosiłem referat: *Zabytkowe mosty kolejowe na Śląsku*.

Udział w konferencji zorganizowanej przez Muzeum Historyczne w Lubinie, Uniwersytet Wrocławski, Oddział Instytutu Pamięci Narodowej we Wrocławiu oraz Muzeum w Chorzowie: „A jednak kolej! III – Wojenny i powojenny przełom (1944–1946), Konferencja naukowa”, Muzeum Historyczne w Lubinie, 17 listopada 2020. Referat: *Zniszczenie i odbudowa kolejowych obiektów inżynierskich na Dolnym Śląsku w świetle akt DOKP we Wrocławiu w latach 1945–1956*.

Uczestnictwo w konferencji zorganizowanej przez Muzeum Historyczne w Lubinie i Instytut Śląski w Opolu: „A jednak kolej! II Kolej wobec kryzysów, Konferencja naukowa”, Muzeum Historyczne w Lubinie, 18-19 września 2019. Referat: *Realizacje tunelowe w cieniu kryzysu. Na przykładzie tuneli w Rydułtowach, Łupkowie i na kolei średnicowej w Warszawie*.

Udział w konferencji ogólnopolska interdyscyplinarna konferencja naukowa Zorganizowanej przez Instytut Śląski w Opolu, Uniwersytet Wrocławski, Muzeum Historyczne w Lubinie: „A jednak kolej, Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu, Konferencja naukowa”, Lubin, 19-20 września 2018. Referat: *Dolnośląskie tunele kolejowe*.

Podczas konferencji naukowej zorganizowanej przez Muzeum w Rybniku: „Węgiel, polityka, stal, ludzie. Kolej w życiu Śląska” - VI Rybnicka Konferencja o Historii Kolei, Rybnik, 23 października 2017. Wygłosiłem referat: *Ewolucja kolejowego budownictwa mostowego na Śląsku w latach 1842-1945*.

Podczas konferencji: XVIII Seminarium Śląskie „Dom Współpracy Polsko-Niemieckiej“, Kamień Śląski, 25-27 września 2013. wygłosiłem referat: *Architektura kolejowa na Śląsku jako dziedzictwo kulturowe regionu*.

W ramach konferencji zorganizowanej przez Instytut Historyczny Uniwersytetu Wrocławskiego oraz ośrodek „Pamięć i Przyszłość”: „V Srebrnogórska konferencja historyczna 2013“, 19-20 październik 2013. Referat: *Srebrnogórskie początki regresu śląskich kolei (lata 20. i 30. XX w.)*.

Udział w konferencji zorganizowanej przez Muzeum w Rybniku: „W służbie społeczeństwa. Znaczenie kolei dla dziejów Polski”, 28 październik 2011. Referat: *Historia kolei na Dolnym Śląsku*.

Udział w konferencji naukowej zorganizowanej przez Gminę Stoszowice przy wsparciu Starostwa Powiatowego w Ząbkowicach Śl. i Towarzystwa Srebrnogórskiego: „III Srebrnogórska konferencja historyczna 2009“, 23-25 październik 2009. Referat: *Srebrnogórskie mosty kolejowe*.

Podczas konferencji naukowej *Dzierżoniów – wiek miniony*, zorganizowanej w dniach 16–18 marca 2007 r. przez Instytut Historyczny Uniwersytetu Wrocławskiego oraz Instytut Pamięci Narodowej Oddział we Wrocławiu wygłosiłem referat: *Kondycja dzierżoniowskiego węzła kolejowego na przestrzeni XX wieku*.

W ramach międzynarodowej konferencji zorganizowanej przez *Historisches Institut Universität Stuttgart*, brałem udział w *Junge Akademie Schlesien - Internationale Nachwuchstagung*. W dniach 24.11.2006 – 26.11.2006 r. w Görlitz wygłosiłem referat zatytułowany: *Eisenbahnentwicklung in der Grafschaft Glatz bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs*.

5. Informacja o osiągnięciach dydaktycznych, organizacyjnych oraz popularyzujących naukę lub sztukę.

W ramach postępowania prowadzonego przez Urząd Marszałkowski we Wrocławiu, mającego na celu wpisanie linii kolejowej Wałbrzych – Kłodzko na listę Pomników Historii

Narodowego Instytutu Dziedzictwa, w 2007 r. wykonałem dokumentację konserwatorską zabytków – białe karty zabytków dla linii kolejowej Kłodzko – Wałbrzych na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego we Wrocławiu.

Istotny dorobek popularyzatorski:

Monografie popularno-naukowe dotyczące historii kolejnictwa na Śląsku:

Z okazji obchodów dziesięciolecia istnienia spółki *Koleje Dolnośląskie* przygotowałem publikację: *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017, s. 339. (współautorstwo Tomasz Przerwa).

Badając wątki historyczne, architektoniczne i krajoznawcze przygotowałem książkę *Kolej Podsudecka Legnica – Kamieniec Żąbkowicki – Kędzierzyn-Koźle (historia, architektura, krajoznawstwo)*, Łódź 2016, s. 202. Istotnym elementem tej publikacji jest wykonanie wielkogabarytowej mapy przedstawiającej 12 panoram górskich analizującej położenie kolei w odniesieniu do przestrzeni górskiej Sudetów.

Inne publikacje książkowe to:

Kolej Wałbrzych – Kłodzko, Łódź 2010, s. 136., wyd. 2., Łódź 2019, s. 265.

Dzieje kolei doliny Bystrzycy (Weistritzthalbahn) Świdnica – Jedlina Zdrój, Świdnica 2010, s. 132.

Koleją z Kłodzka do Stronia Śląskiego, Żąbkowice Śląskie 2009, s. 77.

Żąbkowicka Kolej Powiatowa 1908–2008, Żąbkowice Śląskie 2008, s. 64.

Koleją z Kłodzka do Kudowy Zdroju, Wrocław 2006, s. 124.

Koleją z Kłodzka do Wałbrzycha. Przewodnik, Wrocław 2004, s. 119.

W ramach popularyzowania nauki 15.10.2021 r. wystąpiłem jako ekspert w 17 minutowym reportażu pt. *Kolej na wyprawę, linie kolejowe Wałbrzych – Kłodzko, Tarnów Leluchów*, wyprodukowanym przez Urząd Transportu Kolejowego w Warszawie. (<https://www.youtube.com/watch?v=vze4E3QXVHs>).

Popularyzując naukę biorę udział w zebraniach Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej oddział we Wrocławiu, gdzie wygłaszałem referaty na tematy związane z obiektami inżynierskimi:

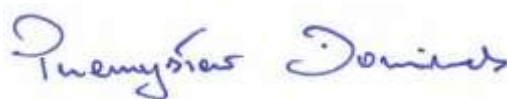
Referat: *Dzieje mostów kolejowych na Śląsku*, grudzień 2019.

Referat: *Tunele kolejowe w Polsce*, wrzesień 2020.

We współpracy ze studenckim kołem Przewodników Sudeckich we Wrocławiu wygłosiłem referat i opublikowałem artykuł: *Dzieje kolei Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok*, [w]: „Pielgrzymy. Informator krajoznawczy poświęcony Sudetom, SKPS”, Wrocław, 2011, s. 5–30.

W ramach współpracy z Muzeum Narodowym we Wrocławiu wygłosiłem odczyt: *O dolnośląskich kolejach*, czerwiec 2010.

Współpracując z Muzeum Ziemi Kłodzkiej ukazał się mój artykuł: *Gustaw Eduard Baumgart. Kłodzki inspektor budowlany*, „Zeszyty Muzeum Ziemi Kłodzkiej”, nr 11/2011, s. 105–116.



.....
(podpis wnioskodawcy)



Wykaz osiągnięć naukowych albo artystycznych, stanowiących znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny

I. WYKAZ OSIĄGNIĘĆ NAUKOWYCH ALBO ARTYSTYCZNYCH, O KTÓRYCH MOWA W ART. 219 UST. 1. PKT 2 USTAWY

Monografia naukowa, zgodnie z art. 219 ust. 1. pkt 2a ustawy;

- 1) Przemysław Dominas, *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego*, Łódź 2023, s. 374.
- 2) Przemysław Dominas, *Tunele kolejowe w Polsce w obecnych granicach, wybudowane do 1945 roku*, Łódź 2020, s. 296.
- 3) Przemysław Dominas, *Mosty kolejowe na Śląsku do 1945 r.*, Łódź 2019, s. 345.
- 4) Przemysław Dominas, Tomasz Przerwa, *Koleje ziemi ząbkowickiej*, Łódź 2015, s. 241.
- 5) Przemysław Dominas, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej Görlitz/Węgliniec – Jelenia Góra – Walbrzych*, Łódź 2014, s. 216.
- 6) Przemysław Dominas, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej – mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź, 2013, s. 335.
- 7) Przemysław Dominas, *Kolej Kłodzko – Kudowa Zdrój*, Łódź 2013, s. 190.
- 8) Przemysław Dominas, *Koleje regionu kaczawskiego, Lwówek Śląski – Złotoryja – Marciszów, Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski*, Jelenia Góra 2012, s. 252.
- 9) Przemysław Dominas, *Kolej Wolsztyn – Luboń (Poznań)*, Łódź 2011, s. 100.
- 10) Przemysław Dominas, *Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854–1914*, Kłodzko 2009, s. 440.

Mój wkład w powstanie publikacji wskazanej w punkcie 4. polegał na przygotowaniu dziejów okresu przedwojennego oraz omówienia ujęcia technicznego wraz z wykonaniem rysunków i map i wykonaniu większości ilustracji współczesnych. Mój udział w przygotowaniu publikacji szacuję na 60%.

II. WYKAZ AKTYWNOŚCI NAUKOWEJ ALBO ARTYSTYCZNEJ

Wykaz opublikowanych monografii naukowych (z zaznaczeniem pozycji niewymienionych w pkt I.1).

Wykaz opublikowanych rozdziałów w monografiach naukowych.

Przed uzyskaniem stopnia doktora.

- 1) Przemysław Dominas, *Kondycja dzierzoniowskiego węzła kolejowego na przestrzeni XX wieku*, [w]: *Dzierżoniów – wiek miniony. Materiały pokonferencyjne*, red. S. Ligarski, T. Przerwa, Wrocław 2007, s. 175–186.

Po uzyskaniu stopnia doktora.

- 1) Przemysław Dominas, *Powstawanie kolei Tarnów – Leluchów a udział w budowie przemysłu rodzimego* [w]: *Przemysł na szynach. Kolej wobec industrializacji*, red. P. Dominas, D. Keller, Łódź 2023 (w druku).
- 2) Przemysław Dominas, *Zniszczenie i odbudowa kolejowych obiektów inżynierskich na Dolnym Śląsku w świetle akt DOKP we Wrocławiu w latach 1945–1956*, [w]: *Wojenne i powojenne przemiany w transporcie szynowym (1944–1956)*, red. T. Przerwa, D. Keller, B. Kruk, Wrocław – Opole 2021, s. 115–174.
- 3) Przemysław Dominas, *Tunele kolejowe w cieniu kryzysu, na przykładzie tuneli w Rydułtowach, Łupkowie i w Warszawie*, [w]: *A jednak kolej! II Kolej wobec kryzysów*, red. T. Przerwa, D. Keller, B. Kruk, Lubin 2020 s. 45–55.
- 4) Przemysław Dominas, *Ewolucja kolejowego budownictwa mostowego na Śląsku w latach 1842 – 1945*, [w]: *Węgiel, Polityka, Stal, Ludzie, Studia z historii kolei na Śląsku*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2018, s. 59–94.
- 5) Przemysław Dominas, *Srebrnogórskie początki regresu śląskich kolei*, [w]: *Twierdza Srebrnogórska V. Perspektywa miasteczka*, red. T. Przerwa, P. Sroka, Bielsko-Biała 2014, s. 99–112.
- 6) Przemysław Dominas, *Architektura kolejowa na Śląsku jako dziedzictwo kulturowe regionu*, [w]: *Dziedzictwo kulturowe Śląska*, red. G. Schiller, Gliwice-Opole 2015, s. 176–183.

- 7) Przemysław Dominas, *Dzieje kolei normalnotorowych na Dolnym Śląsku*, [w]: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 68–96.
- 8) Przemysław Dominas, *Srebrnogórskie mosty kolejowe*, [w]: *Twierdza Srebrnogórska III. Miasteczko i fortyfikacje*, red. T. Przerwa, G. Podruczny, Wrocław 2010, s. 64–74.

Wykaz członkostwa w redakcjach naukowych monografii.

- 1) Przemysław Dominas, *Powstawanie kolei Tarnów – Leluchów a udział w budowie przemysłu rodzimego* [w]: *Przemysł na szynach. Kolej wobec industrializacji*, red. P. Dominas, D. Keller, Łódź 2023 (w druku, s. ca. 360).

Wykaz opublikowanych artykułów w czasopismach naukowych (z zaznaczeniem pozycji niewymienionych w pkt I.2).

Po uzyskaniu stopnia doktora.

- 1) Przemysław Dominas, *Most Verrugas na Centralnej Kolei Transandyjskiej w Peru – geneza, powstanie i zniszczenie*, [w]: *Inżynieria i Budownictwo*, 2022, nr 5–6, s. 214–224.
- 2) Przemysław Dominas, *Rola i znaczenie kolei Kowary – Kamienna Góra, na tle lokalnych linii górskich Dolnego Śląska do 1945 r.*, [w]: *Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka*, 2021, nr 1, s. 63–83.
- 3) Przemysław Dominas, *Einfluss der Eisenbahnen auf die Entwicklung des Tourismus in Niederschlesien bis 1914*, [w]: *Jahrbuch des Bundesinstituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa* 2013, s. 67–94.
- 4) Przemysław Dominas, *Walory turystyczne tras kolejowych Dolnego Śląska*, „Biuletyn Naukowy Wrocławskiej Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej. Turystyka i Rekreacja”, nr 1/2010, s. 14–24.
- 5) Przemysław Dominas, *Architektura dworców kolei doliny Bobru (Jelenia Góra – Lwówek Śląski) jako atrakcja turystyczna*, „Biuletyn Naukowy Wrocławskiej Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej. Turystyka i Rekreacja”, nr 2/2011, s. 45–55.
- 6) Przemysław Dominas, *Die Eisenbahn Glatz – Kudowa als Beispiel für den Bau und Betrieb einer Nebenbahn in Schlesien bis 1945*, „Jahrbuch der Schlesischen FW Univ. Breslau”, nr XLIX/2008, s. 267–276.

Wykaz wystąpień na krajowych lub międzynarodowych konferencjach naukowych lub artystycznych, z wyszczególnieniem przedstawionych wykładów na zaproszenie i wykładów plenarnych.

Przed uzyskaniem stopnia doktora.

- 1) Przemysław Dominas, *Eisenbahnentwicklung in der Grafschaft Glatz bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs*, referat wygłoszony podczas międzynarodowej konferencji „Junge Akademie Schlesien – Internationale Nachwuchstagung” zorganizowanej przez Historisches Institut Universität Stuttgart, Görlitz 24-26 listopada 2006 r.

Po uzyskaniu stopnia doktora.

- 1) Przemysław Dominas, *Powstawanie kolei Tarnów – Leluchów a udział w budowie przemysłu rodzimego*, referat wygłoszony podczas Interdyscyplinarnej Ogólnopolskiej Konferencji naukowej we Wrocławiu „A jednak kolej V – Historyczne i współczesne relacje między koleją a przemysłem”, Wrocław 7 grudnia 2022 r.
- 2) Przemysław Dominas, *Zabytkowe mosty kolejowe na Śląsku*, referat wygłoszony podczas Międzynarodowej Konferencji Naukowej WROCLAWSKIE DNI MOSTOWE, organizowanej przez Politechnikę Wrocławską, w dniach 25-26 listopada 2021 r.
- 3) Przemysław Dominas, *Zniszczenie i odbudowa kolejowych obiektów inżynierskich na Dolnym Śląsku w świetle akt DOKP we Wrocławiu w latach 1945–1956*, referat wygłoszony podczas konferencji „A jednak kolej! III – Wojenny i powojenny przełom (1944–1946), Konferencja naukowa” zorganizowanej przez Muzeum Historyczne w Lubinie, Uniwersytet Wrocławski, Oddział Instytutu Pamięci Narodowej we Wrocławiu oraz Muzeum w Chorzowie, Lubin 17 listopada 2020 r.
- 4) Przemysław Dominas, *Realizacje tunelowe w cieniu kryzysu. Na przykładzie tuneli w Rydułtowach, Łupkowie i na kolei średnicowej w Warszawie*, referat wygłoszony podczas konferencji „A jednak kolej! II Kolej wobec kryzysów, Konferencja naukowa”, zorganizowanej przez Muzeum Historyczne w Lubinie i Instytut Śląski w Opolu, Lubin, 18-19 września 2019 r.
- 5) Przemysław Dominas, *Dolnośląskie tunele kolejowe*, referat wygłoszony podczas konferencji „A jednak kolej, Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu, Konferencja naukowa” zorganizowanej przez Instytut Śląski w Opolu,

Uniwersytet Wrocławski, Muzeum Historyczne w Lubinie, Lubin, 19-20 września 2018 r.

- 6) Przemysław Dominas, *Ewolucja kolejowego budownictwa mostowego na Śląsku w latach 1842-1945*, referat wygłoszony podczas konferencji „Węgiel, polityka, stal, ludzie. Kolej w życiu Śląska” - VI Rybnicka Konferencja o Historii Kolei”, zorganizowanej przez Muzeum w Rybniku, Rybnik, 23 października 2017 r.
- 7) Przemysław Dominas, *Architektura kolejowa na Śląsku jako dziedzictwo kulturowe regionu*, referat wygłoszony podczas międzynarodowej konferencji: XVIII Seminarium Śląskie „Dom Współpracy Polsko-Niemieckiej“, Kamień Śląski, 25-27 września 2013 r.
- 8) Przemysław Dominas, *Srebrnogórskie początki regresu śląskich kolei (lata 20. i 30. XX w.)*, referat wygłoszony podczas konferencji „V Srebrnogórska konferencja historyczna 2013“ zorganizowanej przez Instytut Historyczny Uniwersytetu Wrocławskiego oraz ośrodek „Pamięć i Przyszłość”, 19-20 października 2013 r.
- 9) Przemysław Dominas, *Historia kolei na Dolnym Śląsku*, referat wygłoszony podczas konferencji „W służbie społeczeństwa. Znaczenie kolei dla dziejów Polski” zorganizowanej przez Muzeum w Rybniku, 28 października 2011 r.
- 10) Przemysław Dominas, *Srebrnogórskie mosty kolejowe*, referat wygłoszony podczas konferencji „III Srebrnogórska konferencja historyczna 2009“ zorganizowanej przez Gminę Stoszowice przy wsparciu Starostwa Powiatowego w Ząbkowicach Śl. i Towarzystwo Srebrnogórskie 23-25 października 2009 r.
- 11) Przemysław Dominas, *Kondycja dzierzoniowskiego węzła kolejowego na przestrzeni XX wieku*, referat wygłoszony podczas konferencji „Dzierżoniów – wiek miniony” zorganizowanej przez Instytut Historyczny Uniwersytetu Wrocławskiego oraz Instytut Pamięci Narodowej Oddział we Wrocławiu, 16–18 marca 2007 r.

Wykaz recenzowanych prac naukowych lub artystycznych, w szczególności publikowanych w czasopiśmie międzynarodowych.

- 1) Recenzja książki Magdaleny Pasewicz-Rybackiej, *Haffuferbahn. Historia kolei Nadzalewowej do 1945 roku*, Grajewo: ECO-DOM, 2020, ss. 141, ill., [w]: Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka, 2022, nr 4, s. 143–148.

III. WSPÓLPRZA Z OTOCZENIEM SPOŁECZNYM I GOSPODARCZYM

Wykaz wykonanych ekspertyz lub innych opracowań wykonanych na zamówienie instytucji publicznych lub przedsiębiorców.

- 1) Przemysław Dominas, wykonanie dokumentacji konserwatorskiej zabytków – białe karty zabytków dla linii kolejowej Kłodzko – Wałbrzych, na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego we Wrocławiu, listopad 2007 r.

IV. DANE NAUKOMETRYCZNE

Liczba cytowań publikacji wnioskodawcy, z oddzielnym uwzględnieniem autocytowań.

Według raportu *Google Scholar Citations* (<https://scholar.google.com>) na dzień złożenia wniosku liczba cytowań wynosi 27. Liczba autocytowań wynosi 3.



(podpis wnioskodawcy)