

Prof. dr hab. Waldemar Rezmer,
Wydział Nauk o Polityce i Bezpieczeństwie - Uniwersytet Mikołaja Kopernika
ul. Batorego 39L
87-100 Toruń

Ocena aktywności naukowej i osiągnięcia naukowego dr. Przemysława Dominasa

Ocena aktywności naukowej – dorobku naukowego, dydaktycznego i organizacyjnego

Przemysław Dominas w 2002 r. ukończył studia licencjackie na kierunku Pedagogika w zakresie Edukacji Regionalnej na Wydziale Nauk Historycznych i Pedagogicznych Uniwersytetu Wrocławskiego. Podstawą uzyskania dyplomu była praca licencjacka pt. „Trasa kolejowa Kłodzko – Wałbrzych, Infrastruktura, Historia, Walory turystyczne” napisana pod kierunkiem dra Ryszarda Gładkiewicza.

Studia kontynuował na tym samym kierunku (Pedagogika) i na tym samym Wydziale Nauk Historycznych i Pedagogicznych Uniwersytetu Wrocławskiego. Ukończył je w czerwcu 2004 r. uzyskując tytuł magistra, po przedstawieniu pracy pt. „Trasa kolejowa Kłodzko – Kudowa Zdrój jako lekcja edukacji regionalnej”, którą napisał pod kierunkiem prof. dra hab. Bolesława Potyrały.

Cztery lat później, w 2008 r. uzyskał stopień naukowy doktora nauk humanistycznych w zakresie historii na Wydziale Nauk Historycznych i Pedagogicznych Uniwersytetu Opolskiego na podstawie rozprawy zatytułowanej „Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854 – 1914”, Promotorem rozprawy był prof. dra hab. Mikołaj Iwanow, a recenzentami: prof. dr hab. Wojciech Wrzesiński i prof. dr hab. Krzysztof Tarka. Rok później została ona opublikowana przez Kłodzkie Towarzystwo Oświatowe pod tym samym tytułem *Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854 – 1914*, Kłodzko 2009.

Podkreślić trzeba, że napisanie rozprawy doktorskiej było możliwe dzięki rozległej kwerendzie źródłowej w archiwach w kraju i za granicą. Mgr Dominas przeprowadził ją w Niemczech: Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz i Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, oraz w Czechach w Státní okresní Archiv. W różnych okresach swojej aktywności badawczej kwerendy archiwalne prowadził również w kilku innych placówkach zagranicznych: Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz (Berlin), Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, w austriackim Österreichisches Staatsarchiv (Wiedeń), w ukraińskim - Центральный Державний Історичний Архів України (Lwów), w czeskim Zemský archiv v Opavě. Poszukiwaniami źródłowymi objął także kilka archiwów państwowych na terenie Polski,

m.in. Archiwum Akt Dawnych w Warszawie. Dzięki temu nabył niezbędną wiedzę i doświadczenie w kompletowaniu materiałów źródłowych nie tylko w krajowych, lecz także w zagranicznych archiwach.

Nie mam najmniejszej wątpliwości, że wydrukowana w 2009 r. monografia prezentująca dzieje kolei na Ziemi Kłodzkiej, przygotowana na podstawie wspomnianej rozprawy doktorskiej, stanowi najpełniejsze opracowanie dające rzetelną wiedzę o kolejnictwie tego regionu.

W przedłożonej przez dr. Przemysława Dominasa dokumentacji brak pełnej informacji o przebiegu Jego pracy zawodowej. Z autoreferatu dowiadujemy się tylko, że w latach 2008-2013 był zatrudniony na „stanowisku wykładowcy akademickiego we Wrocławskiej Wyższej Szkole Informatyki Stosowanej na wydziale Turystyki i Rekreacji”. Ponadto w latach 2009-2010 pracował jako wykładowca akademicki w Wyższej Szkole Bankowej we Wrocławiu na Wydziale Turystyki i Rekreacji.

Niestety, nie wiadomo, gdzie Przemysław Dominas był zatrudniony w latach 2004-2008, tj. po ukończeniu studiów magisterskich? Brak także informacji o jego pracy zawodowej od 2013 r. do chwili obecnej. Brak wiedzy w tej kwestii nie pozwala mi przedstawić i ocenić Jego aktywności, a także osiągnięć w zakresie organizacji nauki akademickiej i badań naukowych.

W autoreferacie dr P. Dominas napisał, iż we Wrocławskiej Wyższej Szkole Informatyki Stosowanej prowadził wykłady i ćwiczenia z przedmiotów: historia sztuki, podstawy turystyki, metody organizacji imprez turystycznych oraz seminarium licencjackie na kierunku Turystyka i Rekreacja. W tym czasie był promotorem ponad 30 prac licencjackich oraz recenzentem około 40 prac licencjackich. Z kolei w Wyższej Szkole Bankowej we Wrocławiu miał wykłady i ćwiczenia z przedmiotów: historia sztuki, podstawy turystyki, geografia turystyczna.

Z tych - zapewne niepełnych - informacji wynika, że dr Przemysław Dominas zdobył niezbędną wiedzę i praktyczne umiejętności w zakresie dydaktyki akademickiej. Trudno jednak stwierdzić, czy doskonali wspomniane kwalifikacje dydaktyczne.

Przed uzyskaniem stopnia naukowego doktora P. Dominas miał skromny dorobek naukowy - tylko jeden artykuł zamieszczony w tomie materiałów pokonferencyjnych (*Kondycja dzierzoniowskiego węzła kolejowego na przestrzeni XX wieku*, [w]: *Dzierżonów - wiek miniony. Materiały pokonferencyjne*, red. S. Ligarski, T. Przerwa, Wrocław 2007, s. 175-186).

Zmieniło się to zasadniczo po doktoracie. Od 2008 r. opublikował bowiem aż dziewięć monografii naukowych. Wśród nich umieszczam pracę pt. *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego*, Łódź 2023, wykazywaną przez dr. Dominasa 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.

Głównym obszarem zainteresowań i badań naukowych dr. Dominasa jest historia techniki, szczególnie dzieje kolejnictwa. Najpierw interesowało go kolejnictwo na Śląsku od XIX, czyli od czasu zbudowania tam pierwszych linii kolejowych, aż po współczesność. Sukcesywnie jednak poszerzał pole badawcze: z terenu Śląska na pozostały obszar Polski. W ostatnim okresie radykalnie jeszcze bardziej go powiększył: zajął się bowiem historią szeroko pojętego kolejnictwa w Ameryce Południowej.

Z analizy drukowanego dorobku naukowego dr. Dominasa, widać, że w prowadzonych przez Niego badaniach kolejnictwa dominują cztery zagadnienia. Są to:

- Tunele kolejowe. Potwierdzeniem tego jest monografia *Tunele kolejowe w Polsce w obecnych granicach, wybudowane do 1945 roku* (Łódź 2020), w której opisał o skomentował genezę budowy i losy 25 tuneli kolejowych wybudowanych na terenie Polski. Podkreślić trzeba, iż zbudowanie tych tuneli kolejowych w Polsce dr Dominas przedstawił na szerokim europejskim tle. Zaprezentował także najważniejsze postacie, które brały udział w ich projektowaniu, budowie, scharakteryzował uwarunkowania geologiczne oraz ewolucję technik drążenia i zastosowaną technologię zabezpieczania obudowami tymczasowymi i stałymi. W monografii opisał również problemy eksploatacji poszczególnych tuneli, ich zniszczenie i odbudowę. W pracy znajdziemy także ocenę wartości historycznej opisywanych obiektów z punktu widzenia ochrony konserwatorskiej zabytków.

- Mosty kolejowe. Kwesta ta omówiona została w monografii *Mosty kolejowe na Śląsku do 1945 r.* (Łódź 2019), w której dr Dominas, naukowo konsumując bogaty archiwalny materiał źródłowy, omówił rozwój budownictwa mostowego na terenie Śląska z uwzględnieniem ewolucji technologii budowy mostów w ciągu 100 lat (od lat czterdziestych XIX w. do lat czterdziestych XX w.). Prezentując poszczególne obiekty mostowe autor monografii przedstawił nie tylko genezę ich budowy i późniejszej eksploatacji, lecz także projektantów (inżynierów) wzniesionych obiektów oraz zakłady produkcyjne (huty i fabryki metalowe), które wytworzyły niezbędne elementy konstrukcyjne. Dr Dominas wskazał również aktualny stan zachowania i rangę obiektu, wpływające na wartość z punktu widzenia ochrony konserwatorskiej zabyt-

ków. Ustalenia dr. Dominasa są w tym zakresie niezmiernie istotne, gdyż monografia - obok typowych walorów poznawczych - ma pomóc w wypracowaniu rzetelnej oceny ich wartości historycznej, co powinno być podstawą podczas opracowywania planów zachowania (konserwacji) tych obiektów.

- Architektura kolejowych obiektów kubaturowych zarówno od strony funkcjonalnej jak i estetycznej. Kwestia ta znalazła odzwierciedlenie w monografii *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej Görlitz/Węgliniec – Jelenia Góra – Wałbrzych* (Łódź 2014). Obierając za przedmiot badań wybudowaną w latach 1863–1867 śląską górską linię kolejową, dr Dominas profesjonalnie opisał architekturę obiektów kubaturowych (dworców, magazynów, lokomotywni, stacji wodnych) stacji kolejowych oraz obiektów inżynierskich (mosty, tunele) zbudowanych na szlaku kolejowego przebiegającym po specyficznym - górskim - terenie. Zauważyć trzeba, że architektura obiektów dworcowych omówiona została w kontekście przemian, które następowały w trendach architektonicznych drugiej połowy XIX i w pierwszej połowie XX w. Obok dziejów linii w monografii zamieszczono biografie najważniejszych projektantów i budowniczych tej kolejowej linii.

- Administracja kolejowa. Problem ten przedstawił dr Przemysław Dominas w monografii pt. *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej – mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku* (Łódź 2013). Autor wyjaśnił, że zasadniczym celem jego pracy było wyjaśnienie i ocena relacji zachodzących pomiędzy strukturami organizacyjnymi stale rozbudowywanego aparatu pruskiej administracji kolejowej szczebla centralnego (na poziomie ministerialnym), na poziomie dyrekcji kolei (Wrocław, Bydgoszcz, Katowice, Poznań) i najniższych organów kolejowych, w stosunku do administracji państwowej na szczeblu prowincji, rejencji i magistratów. Bardzo merytorycznie ukazane zostały także relacje organizacji pozarządowych (zrzeszenia) oraz poszczególnych grup społecznych w odniesieniu do administracji kolejowej od najniższego do najwyższego szczebla.

W dorobku naukowym dr. Przemysława Dominasa jest również pięć monografii o znacznie węższym zakresie rzeczowym. Przedstawiają bowiem tylko historię linii kolejowych w kilku regionach naszego kraju, które do 1918 r. wchodziły w skład II Rzeszy. Oto one: *Koleje ziemi ząbkowickiej* (Łódź 2015). ; *Kolej Kłodzko – Kudowa Zdrój* (Łódź 2013); *Koleje regionu kaczawskiego, Lwówek Śląski – Złotoryja – Marciszów, Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski* (Jelenia Góra 2012); *Kolej Wolsztyn – Luboń (Poznań)* (Łódź 2011). Podkreślić warto, iż w monografiach tych, obok kwestii *stricte* kolejowych, eksploatacyjnych i technicznych, autor omówił najistotniejsze wątki społeczne. Opracowania te stały się przez to niezmiernie użyteczne w badaniach regionalnych, szczególnie w odtwarzaniu historii „małych

Ojczyzn” (m.in. dziejów miast i miasteczek), gdyż doprowadzenie do nich kolei, zbudowanie stacji, powstanie niekiedy nawet węzła kolejowego, miało ogromne znaczenie miastotwórcze.

Uwydatnić również należy, że wskazane wyżej monografie dr. Dominasa powstały na podstawie materiałów uzyskanych z kwerend źródłowych wykonanych głównie w archiwach polskich i niemieckich, a także pozyskane z prasy (centralnej i lokalnej).

Dr P. Dominas opublikował dotychczas 17 artykułów naukowych. Większość jednak w periodykach regionalnych, o ograniczonym zasięgu oddziaływania naukowego. Były to bowiem „Zeszyty Muzeum Ziemi Kłodzkiej”, „Biuletyn Naukowy Wrocławskiej Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej”, „Zeszyty Rybnickie”. Jeden artykuł wydrukowany został w specjalistycznym periodyku - „Inżynieria i Budownictwo” (Czasopismo Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa). Artykuł ten, zatytułowany *Most Verrugas na Centralnej Kolei Transandyjskiej w Peru – geneza, powstanie i zniszczenie* („Inżynieria i Budownictwo”, 2022, nr 5–6, s. 214–224), był przypuszczalnie elementem obszerniejszej monografii o Centralnej Kolei Transandyjskiej.

W dorobku naukowym dr. Dominasa nie znajdujemy artykułów zamieszczonych w czasopismach o zasięgu ogólnopolskim i notowanych na arenie międzynarodowej. Tylko jeden artykuł ukazał się w „Sobótce. Śląskim Kwartalniku Historycznym”, cenionym przez historyków nie tylko polskich, lecz także i zagranicznych. Tam także opublikowana była chyba jedyna recenzja w Jego dorobku naukowym (rec. książko Magdaleny Pasewicz-Rybackiej, *Haffuferbahn. Historia kolei Nadzalewowej do 1945 roku*, Grajewo 2020), „Sobótka”, 2022, nr 4, s. 143–148.

Dwa artykuły dr. Dominasa ukazały się w czasopismach niemieckich, ale również o ograniczonym kręgu oddziaływania (*Die Eisenbahn Glatz – Kudowa als Beispiel für den Bau und Betrieb einer Nebenbahn in Schlesien bis 1945*, „Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau”, Band XLIX: 2008, s. 267-276; *Der Einfluss der Eisenbahnen auf Entwicklung des Tourismus in Niederschlesien bis 1914*, „Jahrbuch des Bundesinstituts für Kultur Geschichte der Deutschen im östlichen Europa”, Band 21: 2013, s. 67-94.

Pozostałe artykuły dra Dominasa drukowane były w tomach materiałów z konferencji i seminariów naukowych oraz w pracach zbiorowych (m.in. w *Dzieje kolei w Polsce*, Rybnik 2012).

Mankamentem dorobku naukowego dr. Przemysława Dominasa jest właśnie to, że jego wartościowe i niezmiernie interesująco napisane publikacje (książki, artykuły naukowe i popularno-naukowe) docierają właściwie tylko do polskiego czytelnika.

Dr Dominas tylko okazjonalnie utrzymuje kontakty z zagranicznymi ośrodkami naukowymi. Udokumentowane są tylko dwa takie przypadki, zrealizowane zaraz po doktoracie. Pierwszy - to kontakt ze „Stiftung Kulturwerk Schlesien”, którego rezultatem był wskazany wcześniej artykuł: *Die Eisenbahn Glatz – Kudowa als Beispiel für den Bau und Betrieb einer Nebenbahn in Schlesien bis 1945*. Drugi - miał miejsce pięć lat później, kiedy w ramach współpracy z „Bundesinstituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa” dr P. Dominas opublikował artykuł: *Einfluss der Eisenbahnen auf die Entwicklung des Tourismus in Niederschlesien bis 1914*.

Od tego czasu, czyli na przestrzeni przeszło 10 lat dr Dominas współpracy z zagranicznymi ośrodkami naukowymi nie podejmował. Nie opublikował także w tym czasie poza Polską żadnego naukowego dzieła. To może niepokoić!

Zasadność tego niepokoju znajdziemy analizując Jego czynny udział w konferencjach (sesjach, sympozjach, seminariach) naukowych. Z przedstawionej dokumentacji wynika, że brał udział w 12 takich spotkaniach naukowych. Jednakże gros z nich to konferencje krajowe. Tylko raz – i to jeszcze przed uzyskaniem stopnia naukowego doktora - Przemysław Dominas uczestniczył w konferencji zagranicznej, zorganizowanej w dniach 24–26.11.2006 r. w Görlitz. Wygłosił wtedy referat zatytułowany: „Eisenbahnentwicklung in der Grafschaft Glatz bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs”. Od tego czasu nie ma śladu Jego aktywności na tym polu.

Dr P. Dominas ma osiągnięcia w dziedzinie popularyzacji wiedzy historycznej, szczególnie z zakresu dziejów techniki i kolejnictwa, z problematyki tzw. miejsc historycznych i ich roli w krajobrazie kulturowym oraz z historii regionalnej. Ma także publikacje specyficzne, ale ważne w popularyzacji historii i regionu, są to przewodniki turystyczne (zob.: *Dzieje kolei Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok*, [w]: „Pielgrzymy. Informator krajoznawczy poświęcony Sudetom, SKPS”, Wrocław, 2011, s. 5–30; *Koleją z Kłodzka do Wałbrzycha. Przewodnik*, Wrocław 2004).

W dokonaniach popularyzatorskich wskazań należy również na dwie publikacje książkowe> Pierwsza z nich, przygotowana z okazji obchodów dziesięciolecia istnienia spółki Koleje Dolnośląskie, została zatytułowana *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017 (współautorstwo Tomasz Przerwa); druga – to wydrukowana w Łodzi w 2016 r. praca pt. *Kolej Podsudecka Legnica – Kamieniec Żąbkowicki – Kędzierzyn-Koźle (historia, architektura, krajoznawstwo)*. Niezmiernie cennym elementem tej książki są załączniki - 12 panoram górskich, umożliwiających osobom zainteresowanym samodzielnie dokonanie analizy położenia przebiegu kolei w odniesieniu do przestrzeni górskiej Sudetów.

W ramach popularyzowania nauki w październiku 2021 r. dr Dominas wystąpił jako ekspert w 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>).

Dr Dominas współpracuje z Muzeum Narodowym we Wrocławiu (np. w czerwcu 2010 r. wygłosił odczyt: *O dolnośląskich kolejach*) i z Muzeum Ziemi Kłodzkiej). Efektem tej współpracy był także artykuł pt. *Gustaw Eduard Baumgart. Kłodzki inspektor budowlany*, „Zeszyty Muzeum Ziemi Kłodzkiej”, nr 11:2011, s. 105–116. Dr Dominas angażuje się również w przedsięwzięcia naukowe Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej - Oddział we Wrocławiu. Wygłaszał bowiem referaty na tematy związane z kolejowymi obiektami inżynierskimi, m.in. „Dzieje mostów kolejowych na Śląsku” (grudzień 2019 r.); „Tunele kolejowe w Polsce” (wrzesień 2020 r.).

Przed doktoratem, w 2007 r. P. Dominas wykonał dokumentację konserwatorską zabytków – białe karty zabytków dla linii kolejowej Kłodzko – Wałbrzych na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego we Wrocławiu. Uznać to należy za dokonanie eksperckie.

Według raportu *Google Scholar Citations* (<https://scholar.google.com>), liczba cytowań publikacji wnioskodawcy w dniu złożenia wniosku liczba cytowań wynosiła 27. Liczba autocytowań - 3.

Końcowa ocena aktywności naukowej

W działalności naukowej dr. Przemysława Dominasa zwraca uwagę postęp w rozszerzaniu problematyki badawczej i narastający – ostatnio coraz szybciej – dorobek naukowy. Przed doktoratem na jego naukowym koncie był bowiem tylko jeden artykuł zamieszczony w tomie materiałów pokonferencyjnych. Później jednak, w okresie szesnastu lat, czyli od uzyskania stopnia doktora w 2008 r. do chwili obecnej, opublikował 31 prac. Podkreślić należy, że 15 z nich to monografie (naukowe i popularnonaukowe). Jest to więc dorobek rzadko spotykany u osób ubiegających się o stopień naukowy doktora habilitowanego. Gros z nich w wykazie swojej aktywności pisarskiej wymienia bowiem artykuły, recenzje, sprawozdania, omówienia, teksty źródłowe, znacznie rzadziej natomiast może się pochwalić samodzielnymi opracowaniami zwartymi. Tymczasem u dr. Dominasa publikacje książkowe (monografie), stanowią aż 50% dorobku pisarskiego.

Uważam, iż kilkanaście monografii, nawet bez mniejszych wytworów pisarskich (artykułów w periodykach i pracach zbiorowych), które opublikował dr Przemysław Dominas,

stanowi wystarczające uzasadnienie do podjęcia przez Niego starań o uzyskanie stopnia doktora habilitowanego.

Bardzo pozytywnie oceniam działalność popularyzatorską i ekspercką dr. Dominasa. Ma On także kwalifikacje i doświadczenie w dydaktyce akademickiej.

Ocena osiągnięcia naukowego

Dr Przemysław Dominas wskazał, że Jego podstawowym osiągnięciem naukowym 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, stanowi monografia pt. *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2023, ss. 374.

Recenzentem wydawniczym wskazanej monografii był prof. dr hab. inż. Jan Biliszczyk (Politechnika Wrocławska).

Wybór tematu rozprawy, którą dr Dominas zakwalifikował jako swoje fundamentalne osiągnięcie naukowe, jest bardzo trafny. W polskiej historiografii nie ma bowiem naukowego opracowania przedstawiającego Centralną Kolej Transandyjską (Callao – Lima – La Oroya). Wiedza o tym szlaku kolejowym jest więc w naszym kraju żenująco skromna. A jest to przecież dzieło Ernesta Malinowskiego, jednego z najwybitniejszych polskich inżynierów drugiej połowy XIX wieku. Jak słusznie zauważył dr Dominas w polskiej historiografii mamy biografię Ernesta Malinowskiego napisaną przez Danutę Bartkowiak (*Ernest Malinowski, konstruktor kolei transandyjskiej*, Wydawca: Zakład Badań Narodowościowych PAN, 1996), lecz jej autorka, bardzo powierzchownie omawia budowę Centralnej Kolei Transandyjskiej.

Do napisania dzieła o Centralnej Kolei Transandyjskiej dr Dominas był merytorycznie dobrze przygotowany. Posiadał bowiem nie tylko wiedzę i warsztat historyczny, wsparte umiejętnością pracy w archiwach podczas kompletowania materiału źródłowego, lecz także unikalną wiedzę w zakresie historii techniki, szczególnie kolejowej, inżynierii budowlanej - mostów, tuneli, budynków stacyjnych, torowisk oraz innych obiektów związanych z prowadzeniem ruchu pojazdów kolejowych, a także niezbędnych do wykonywania czynności związanych z utrzymaniem drogi szynowej, odprowadzenia wód opadowych z torowiska, itp.

Terytorialny oraz chronologiczny zakres rozprawy nie wzbudza zastrzeżeń. Jest bardzo czytelny i merytorycznie uzasadniony. Wyjaśnił to przekonująco dr Dominas pisząc, 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”.

Tytuł monografii w pełni odpowiada jej zawartości merytorycznej. Uwypuklenie w nim, że Centralna Kolej Transandyjska to „...dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego”, było trafną decyzją. Dr Dominas zauważył bowiem, że „...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”.

Rozprawa ma konstrukcję problemową, dobrze odpowiadająca potrzebom tematu. Składa się z czterech rozdziałów, które z kolei posiadają podrozdziały: od trzech do pięciu w każdym. Podkreślić należy, iż napisane one zostały według z góry przyjętego, a potem ściśle przestrzeganego układu. Omawiane zagadnienia nie są wyizolowane, lecz pokazywane na możliwie szerokim tle. W ten sposób narracja jest bardzo czytelna, a związki przyczynowo-skutkowe nadzwyczaj klarowne.

Zasadniczą część pracy poprzedza „Wstęp”, w którym Autor określił i uzasadnił zakres i cel pracy. Wskazał i ocenił źródła, na których oparł swoje badania historyczne. Dość pobieżnie ocenił natomiast stan badań i dorobek historiograficzny – polski i zagraniczny. Rozdział pierwszy zatytułowany „Technika wybranych kolei górskich w XIX wieku” stanowi wprowadzenie do zasadniczego tematu, pozwala bowiem stworzyć punkt odniesienia szczególnie dla problematyki omawianej w rozdziałach trzecim i czwartym. Omówione w nim bowiem zostały najistotniejsze kwestie związane z budową kolei w górach: konstrukcje szlaków kolei górskich, mosty, tunele oraz architektura obiektów (głównie stacji i dworców) kolei górskich w XIX wieku.

W rozdziale drugim przedstawione zostały biogramy najważniejszych osób biorących udział w powstawaniu Kolei Oroyskiej, eksponując rolę jaką w tym pionierskim przedsięwzięciu pełniła każda z nich. Najwięcej uwagi Autor monografii poświęcił Ernestowi Malinowskiemu (s. 63-71). Było to posunięcie w pełni zrozumiałe - zob. tytuł opracowania.

W rozdziale trzecim zatytułowanym „Historia linii kolejowej Callao – Lima – La Oroya” znajdujemy opis budowy Centralnej Kolei Transandyjskiej. Z satysfakcją należy odnotować, że Autor monografii nie koncentruje się tylko na kwestiach technicznych i czysto budowlanych, lecz porusza również polityczne, finansowe i gospodarcze aspekty przedsię-

wzięcia. Sporo miejsca poświęca ponownie Ernestowi Malinowskiemu uwypuklając jego rolę w planowaniu tej inwestycji kolejowej.

Czwarty rozdział „Infrastruktura kolei Callao – Lima – La Oroya” prezentuje tę trasę kolejową w ujęciu inżynierskim. Ma cztery podrozdziały problemowe pokazujące: szlak kolejowy, czyli najważniejszy element z punktu widzenia podejmowanego problemu; mosty kolejowe, tunele kolejowe oraz stacje kolejowe i ich architekturę.

Podstawa źródłowa dzieła jest bardzo obszerna, rzadko w tej chwili spotykana nawet w tzw. „książkach profesorskich”. Najważniejszym były archiwalia przechowywane w peruwiańskich instytucjach naukowo-badawczych w Limie. Dr Dominas przeprowadził bowiem kwerendę w Archivo General de la Nación del Perú (Główne Archiwum Narodowe Peru), gdzie znajduje się zespół ENAFER, zawierający kilkadziesiąt jednostek archiwalnych, będący pozostałością po dawnej spółce kolejowej Henry’ego Meiggsa. Drugim ważnym dostawcą materiału źródłowego było archiwum Ministerio de Transportes y Comunicaciones Perú (Ministerstwo Transportu i Komunikacji Peru). W tej ostatniej placówce dr Dominas natrafił na wiele niepublikowanych dotąd wielkogabarytowych planów, dokumentujących stan szlaku kolejowego, stacji, obiektów mostowych oraz obiektów kubaturowych (dworców) Centralnej Kolei Transandyjskiej, co pozwoliło mi na szczegółowe i źródłowe przedstawienie wielu parametrów technicznych Kolei Oroyskiej.

Na istotne dla zrealizowania podjętego tematu źródła drukowane Autor monografii natrafił w Bibliotece Narodowej Peru w Limie. To właśnie tam znajduje się spuścizna Henry’ego Meiggsa, zawierająca najrozmaitsze dokumenty podpisane przez Meiggsa i rząd Peru w latach 1868–1876. Jest tam również kolekcja dokumentów inżyniera Ernesta Malinowskiego, która umożliwia odtworzenie genezy i przebiegu budowy kolei Calao – Lima – La Oroya. Aby zrozumieć specyfikę XIX wiecznej techniki budowy mostów, tuneli i torowisk, dr Dominas przeanalizował nie tylko ówczesną literaturę fachową, lecz także periodyki specjalizujące się w kwestiach budownictwa kolejowego, m.in. wydawaną w Nowym Jorku „The Railroad Gazette”, na której łamach opublikowano kilkadziesiąt artykułów na temat kolei andyjskiej, oraz wydawane w Londynie czasopismo „Engineering”.

Dr Przemysław Dominas wyzyskał także całą wartościową literaturę przedmiotu. W obejmującej 9 stron tekstu (s. 348-356) bibliografii źródeł i opracowań nie zauważyłem żadnych poważniejszych braków.

W celu zweryfikowania zgromadzonych planów ze stanem faktycznym dr Diminas przeprowadził osobiście inwentaryzację szlaku Centralnej Kolei Transandyjskiej i wykonał dokumentację fotograficzną najważniejszych odcinków torowych oraz obiektów inżynier-

skich (mosty, tunele) i kubaturowych. Rezultaty możemy obejrzeć w publikacji w postaci arcyciekawych fotografii.

Monografia napisana jest bardzo ciekawie, miejscami nawet pasjonująco, co nieczęsto się zdarza w pracach naukowych. Autor przedstawia czytelnikowi wszechstronny materiał faktograficzny, który po skrupulatnej analizie staje się podstawą do wielu trafnych podsumowujących wniosków. Przy okazji udowodnił, że potrafi krytycznie korzystać z najrozmaitszych źródeł historycznych – polskich i zagranicznych oraz literatury przedmiotu. Wykazał, że zna i umie posługiwać się warsztatem historycznym. W chwili obecnej jest to umiejętność coraz rzadsza. Wysoko oceniam precyzję i jasność sformułowań oraz bardzo dobry język przekazu. Jest to niezmiernie ważne, ponieważ dotyczy trudnych kwestii technicznych, budowlanych, konstrukcyjnych i architektonicznych.

Integralną część rozprawy stanowi siedemnaście tabel, oraz 261 fotografii, planów i szkiców. Swoją zawartością informacyjną uzupełniają treści zawarte w zasadniczym wykładzie. Jest to - moim zdaniem – równie ważna część pracy jak zasadniczy tekst.

Żałować tylko należy, że Autor dzieła nie zadbał o sporządzenie wykazów zamieszczonych w nim fotografii, planów i szkiców. Odszukanie konkretnej fotografii (planu, szkicu) byłoby znacznie prostsze i szybsze.

Monografia dr. Przemysława Dominasa pt. *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya, dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego* otrzymała dwie prestiżowe wyróżnienia:

- Nagrodę Główną ACADEMIA – Nagrodę Rektora Politechniki Warszawskiej dla najlepszej publikacji akademickiej i naukowej w dziedzinie nauk technicznych i ścisłych w 2023 r.
- Wyróżnienie w 2023 r. w kategorii: Najlepsza książka szerząca wiedzę techniczną oraz na najlepszy poradnik techniczny w Konkursie TECHNICUS 2023, zorganizowanym przez Naczelną Organizację Techniczną oraz Federację Stowarzyszeń Naukowo Technicznych.

Uważam, że opracowanie dr. Przemysława Dominasa opublikowane w postaci monografii pt. *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya, dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego*, jest dużym osiągnięciem naukowym - 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.) – może więc stanowić podstawę ubiegania się o stopień doktora habilitowanego nauk humanistycznych.

Konkluzja końcowa

Konkludując, powtórzę swoją pozytywną ocenę o dużej wartości naukowej dzieła pt. *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya, dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego*. Zarówno ta monografia, odpowiadająca w pełni wymaganiom zawartym w ustawie określającej podstawy ubiegania się o stopień doktora habilitowanego nauk humanistycznych, jak i całość dorobku naukowego, o którym pisałem w pierwszej części swojej opinii, stanowi moim zadaniem wystarczającą podstawę dla uzyskania przez dra Przemysława Dominasa stopnia doktora habilitowanego.

Waldemar Rejzner
Toruń, dn. 3.02.2024r.