

Ocena

dorobku naukowego, dydaktycznego i organizacyjnego

oraz

recenzja osiągnięcia naukowego dra Przemysława Dominasa

pt.: *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya.*

Dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego, Łódź 2023, ss. 374

wraz z 30 innymi pracami naukowymi (książkami i artykułami)

**w postępowaniu o nadanie stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk humanistycznych
w dyscyplinie historia**

Podstawa opracowania:

- monografia: *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya. Dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego*, Łódź 2023, ss. 374,
- kopie 14 innych monografii i publikacji książkowych Autora¹,

¹ P. Dominas, *Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854–1914*, Kłodzko 2009, ss. 440; *idem*, *Dzieje kolei doliny Bystrzycy (Weistritzalbahn) Świdnica – Jedlina Zdrój*, Świdnica 2010, ss. 120; *idem*, *Kolej Wolsztyn – Luboń (Poznań)*, Łódź 2011, s. 100; *idem*, *Koleje Regionu Kaczawskiego (Lwówek Śląski – Złotoryja – Marciszów, Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski)*, Jelenia Góra 2012, ss. 234; *idem*, *Kolej Kłodzko – Kudowa Zdrój*, Łódź 2013, ss. 190; *idem*, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013, ss. 335; *idem*, *Kolej Kłodzko – Łądek Zdrój – Stronie Śląskie*, Łódź 2014, ss. 200; *idem*, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej Görlitz/Węgliniec – Jelenia Góra – Wałbrzych*, Łódź 2014, ss. 226; *idem*, T. Przerwa, *Koleje ziemi ząbkowickiej*, Łódź 2015, ss. 241; *idem*, *Kolej Podsudecka Legnica – Kamieniec Ząbkowicki – Kędzierzyn-Koźle (Historia, architektura, krajoznawstwo)*, Łódź 2016, ss. 202; *idem*, T. Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017, ss. 339; *idem*, *Kolej Wałbrzych – Kłodzko*, Łódź 2019, ss. 265; *idem*, *Mosty kolejowe na Śląsku do 1945*, Łódź 2019, ss. 345; *idem*, *Tunele kolejowe w Polsce w obecnych granicach, wybudowane do 1945 roku*, Łódź 2020, ss. 296.

- kopie 16 artykułów i jednej recenzji naukowej w monografiach wieloautorskich oraz czasopismach naukowych²,
- wykaz osiągnięć naukowych albo artystycznych, stanowiących znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny,
- autoreferat.

W 2004 r. Habilitant uzyskał tytuł mgr. na kierunku Pedagogika na Wydziale Nauk Historycznych i Pedagogicznych Uniwersytetu Wrocławskiego, przedkładając do oceny pracę pt. *Trasa kolejowa Kłodzko – Kudowa Zdrój jako lekcja edukacji regionalnej*, przygotowaną pod kierunkiem prof. dr. hab. Bolesława Potyrały. W ciągu kilku następnych lat Przemysław Dominas przeprowadził badania związane z dysertacją doktorską i w 2008 r. na Wydziale Historyczno-Pedagogicznym Uniwersytetu Opolskiego obronił doktorat pt. *Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854–1914*, opublikowany w następnym roku, a napisany pod opieką naukową prof. dr. hab. Mikołaja Iwanowa.

Wraz z uzyskaniem tytułu doktora, Przemysław Dominas został zatrudniony na stanowisku wykładowcy we Wrocławskiej Wyższej Szkole Informatyki Stosowanej na

² P. Dominas, *Kondycja dzierzoniowskiego węzła kolejowego na przestrzeni XX wieku*, [w:] *Dzierżoniów – wiek miniony*, red. R. Klementowski, K. Szwagrzyk, W. Trębacz, Wrocław 2007, s. 175–186; *idem*, *Die Eisenbahn Glatz – Kudowa als Beispiel fuer den Bau und Betrieb einer Nebenbahn in Schlesien bis 1945*, „Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau“, t. XLIX (2008), s. 267–276; *idem*, *Srebrnogórskie mosty kolejowe*, [w:] *Twierdza Srebrnogórska III. Miasteczko i fortyfikacje*, red. T. Przerwa, G. Podruczny, Wrocław 2010, s. 64–74; P. Dominas, *Walory turystyczne tras kolejowych Dolnego Śląska*, „Biuletyn Naukowy Wrocławskiej Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej”, t. 1 (2010), nr 1, s. 14–25; *idem*, *Architektura dworców kolei doliny Bobru (Jelenia Góra – Lwówek Śląski) jako atrakcja turystyczna*, „Biuletyn Naukowy Wrocławskiej Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej”, t. 2 (2011), nr 2, s. 45–55; *idem*, *Dzieje kolei Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok*, „Pielgrzymy. Informator Krajoznawczy Poświęcony Sudetom”, 2011, s. 5–30; *idem*, *Gustaw Eduard Baumgart. Kłodzki inspektor budowlany*, „Zeszyty Muzeum Ziemi Kłodzkiej”, t. 11 (2011), s. 105–114; *idem*, *Dzieje kolei normalnotorowych na Dolnym Śląsku*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 68–97; *idem*, *Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Entwicklung des Tourismus in Niederschlesien bis 1914*, „Jahrbuch des Bundesinstituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im Östlichen Europa“, t. 21 (2013), s. 67–94; *idem*, *Architektura kolejowa na Śląsku jako dziedzictwo kulturowe regionu*, [w:] *Dziedzictwo kulturowe Śląska. Miejsca, architektura, ludzie, zwyczaje, tradycje*, Gliwice – Opole 2015, s. 176–184; *idem*, *Srebrnogórskie początki regresu śląskich kolei (lata 20. i 30. XX w.)*, [w:] *Twierdza srebrnogórska V. Perspektywa miasteczka*, red. T. Przerwa i P. Sroka, Srebrna Góra 2014, s. 99–112; *idem*, *Ewolucja kolejowego budownictwa mostowego na Śląsku w latach 1842–1945*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z dziejów kolei na Śląsku*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2018, s. 59–94; *idem*, *Tunele kolejowe w Polsce w cieniu kryzysu, na przykładzie tuneli w Rydułtowach, Łupkowie i Warszawie*, [w:] *A jednak kolej! II kolej wobec kryzysów*, red. T. Przerwa, D. Keller, B. Kruk, Lubin – Opole 2020, s. 45–55; *idem*, *Kolej Kowary – Kamienna Góra na tle lokalnych linii górskich Dolnego Śląska do 1945*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, R. LXXVI (2021), nr 1, s. 63–84; *idem*, *Zniszczenie i odbudowa kolejowych obiektów inżynierskich na Dolnym Śląsku w świetle akt DOKP we Wrocławiu w latach 1945–1956*, [w:] *A jednak kolej! Wojenne i powojenne przemiany w transporcie szynowym (1944–1956)*, red. T. Przerwa, D. Keller, B. Kruk, Wrocław – Opole 2021, s. 115–174; *idem*, *Most w Verrugas na Centralnej Kolei Transandyjskiej w Peru – geneza, powstanie i zniszczenie*, „Inżynieria i Budownictwo”, 2022, nr 5–6, s. 214–223; *idem*, rec. Magdalena Pasewicz-Rybacka, *Haffeuferbahn. Historia kolei Nadzalewowej do 1945 roku*, Grajewo: ECO-DOM, 2020, ss. 141, ill., „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, R. LXXVII (2022), nr 4, s. 143–148.

Wydziale Turystyki i Rekreacji. Pracował tam od 2008 do 2013 r. Jednocześnie, w latach 2009–2010, był zatrudniony jako wykładowca akademicki w Wyższej Szkole Bankowej we Wrocławiu, także na Wydziale Turystyki i Rekreacji.

Niezależnie od działalności dydaktycznej we wspomnianych wyżej uczelniach, dr Dominas przygotowywał i publikował kolejne prace monograficzne tudzież artykuły, w większości związane z problematyką dziejów oraz spuścizny cywilizacyjnej śląskiego i wielkopolskiego kolejnictwa. W późniejszym okresie swój obszar badawczy rozszerzył także o inne regiony Polski (m.in. dawną Galicję), a w wypadku głównego osiągnięcia naukowego – aż o Amerykę Południową z jej nobliwą, XIX-wieczną Koleją Transandyjską Ernesta Malinowskiego. Ponadto P. Dominas jest również autorem kilkunastu artykułów naukowych i popularnonaukowych, a wyniki swoich badań prezentował na 12 konferencjach naukowych, w tym trzech o charakterze międzynarodowym.

1. Charakterystyka dorobku naukowo-badawczego

Dorobek naukowy dr. Przemysława Dominasa jest znaczący przede wszystkim jakościowo i jakkolwiek ogniskuje się on zasadniczo wokół zagadnień z historii rozwoju oraz dziedzictwa wzgl. spuścizny kolejowej, to jednak bardzo istotnym elementem rozważań Autora jest również ogólny postęp i rozwój techniczny obiektów inżynierskich. Doskonałym tego przykładem są choćby dwie solidne monografie z zakresu budownictwa tunelowego oraz mostowego na ziemiach polskich, w których odnaleźć można jednocześnie sporo informacji o szeroko rozumianym postępie technicznym w tego typu obiektach³. Co więcej, niezależnie od podstawowego nurtu zainteresowań Habilitanta, czyli historyczno-technicznego rozwoju kolejnictwa na Śląsku, bardzo cennym elementem czy skutkiem tych dociekań są także terenowe inwentaryzacje i dokumentacje fotograficzne badanych szlaków kolejowych. A idzie tutaj niekiedy o zabytkowe unikaty, żeby wspomnieć choćby kolej z Kłodzka do Wałbrzycha czy z Kłodzka do Kudowy Zdroju⁴. W rezultacie, dzięki lustracjom terenowym Autora udało się udokumentować w sposób kompleksowy wiele cennych zabytkowo dróg żelaznych Śląska, a niekiedy i Wielkopolski (linia Wolsztyn – Luboń/Poznań) wraz z ich otoczką architektoniczną oraz krajobrazową⁵.

³ P. Dominas, *Mosty kolejowe na Śląsku do 1945*, Łódź 2019, ss. 345; *idem*, *Tunele kolejowe w Polsce w obecnych granicach, wybudowane do 1945 roku*, Łódź 2020, ss. 296.

⁴ P. Dominas, *Kolej Kłodzko – Kudowa Zdrój*, Łódź 2013, ss. 190; *idem*, *Kolej Wałbrzych – Kłodzko*, Łódź 2019, ss. 265.

⁵ P. Dominas, *Kolej Wolsztyn – Luboń (Poznań)*, Łódź 2011, s. 100; *idem*, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej Görlitz/Węgliniec – Jelenia Góra – Wałbrzych*, Łódź 2014, ss. 226.

Odrębnym nurtem w działalności badawczej dr. Dominasa jest problematyka krajoznawcza, której fascynacje pobrzmiewają przynajmniej w kilku artykułach oraz większości monografii. Skądinąd rzadko się zdarza, by historycy równolegle do narracji dziejowej dotyczyli również kwestii krajoznawczych. A tymczasem w wypadku publikacji o Kolei Podsudeckiej Habilitant pokusił się nawet o zamieszczenie w niej kilku sekcji panoram Sudetów oglądanych wzdłuż przebiegu drogi żelaznej. Takich widoków (wraz z opisami) na próżno szukać zarówno w pracach z zakresu historii kolejnictwa, jak również z dziedziny techniki kolejowej⁶. W tym kontekście Autor ma doskonale predyspozycje, albowiem początki swej edukacji wyższej zdobywał właśnie w sferze edukacji regionalnej. Nie da się też ukryć, że kolej z natury rzeczy – jako liniowe przedsięwzięcie techniczne – staje się częstokroć mimowolnie integralnym elementem otaczającego ją krajobrazu, o czym przekonuje również i opisana w monografii Kolej Transandyjska.

Efektom analiz dr. Przemysława Dominasa jest 10 monografii naukowych oraz osiem innych książek o charakterze popularnonaukowym, które powstały już po obronie doktoratu. Dwie z prac zostały napisane we współautorstwie z wybitnym badaczem dziejów Śląska, prof. Tomaszem Przerwą⁷. Ponadto Habilitant jest autorem 16 artykułów naukowych, w tym dwóch w czasopismach niemieckich, z których część powtarza jednak wątki zawarte w publikacjach monograficznych. Zatem jako najważniejsze w dorobku Przemysława Dominasa przyjmuję jednak monografie, choć przyznać muszę, że bardzo cenne i wartościowe są także artykuły pokonferencyjne o wpływie kolei na rozwój turystyki na Dolnym Śląsku przed 1914 r., a także o zniszczeniach i rekonstrukcji (po 1945 r.) obiektów inżynierskich na terenie Dolnego Śląska (o czym jeszcze później)⁸. Jako ważną, także ze względów i popularyzatorskich, traktuję jedną z ostatnich wypowiedzi P. Dominasa, czyli rozważania o moście w Verrugas w Peru, zamieszczone w fachowym czasopiśmie technicznym „Inżynieria i Budownictwo”⁹.

Niezależnie od aktywności pisarskiej, dr Dominas wynikami swoich prac badawczych dzielił się z innymi na kilkunastu konferencjach krajowych, niekiedy także o statusie

⁶ P. Dominas, *Kolej Podsudecka Legnica – Kamieniec Żąbkowicki – Kędzierzyn-Koźle (Historia, architektura, krajoznawstwo)*, Łódź 2016, ss. 202.

⁷ P. Dominas, T. Przerwa, *Koleje ziemi żąbkowickiej*, Łódź 2015, ss. 241; P. Dominas, T. Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017, ss. 339.

⁸ P. Dominas, *Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Entwicklung des Tourismus in Niederschlesien bis 1914*, „Jahrbuch des Bundesinstituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im Östlichen Europa”, t. 21 (2013), s. 67–94; idem, *Zniszczenie i odbudowa kolejowych obiektów inżynierskich na Dolnym Śląsku w świetle akt DOKP we Wrocławiu w latach 1945–1956*, [w:] *A jednak kolej! Wojenne i powojenne przemiany w transporcie szynowym (1944–1956)*, red. T. Przerwa, D. Keller, B. Kruk, Wrocław – Opole 2021, 115–174.

⁹ P. Dominas, *Most w Verrugas na Centralnej Kolei Transandyjskiej w Peru – geneza, powstanie i zniszczenie*, „Inżynieria i Budownictwo”, 2022, nr 5–6, s. 214–223.

międzynarodowym. Na uwagę zasługuje aktywność nie tylko w środowisku *sensu stricte* historycznym, ale także wśród specjalistów z zakresu techniki, co jest o tyle ważne, że w dalszym ciągu niezbędne jest uświadamianie inżynierom wartości cywilizacyjnych i kulturowych wielu dzieł techniki. Taki właśnie wymiar miał choćby referat Habilitanta o zabytkowych mostach na Śląsku, wygłoszony w 2021 r. na konferencji Wrocławskie Dni Mostowe. Jeszcze w trakcie doktoratu Habilitant przygotował również inwentaryzację konserwatorską dla wspomnianego już szlaku kolejowego Kłodzko – Wałbrzych (2007 r.)

Jak widać, dr P. Dominas jest aktywny w sferze pisarskiej, a nadto bierze udział w propagowaniu wyników badań i edukowaniu innych poprzez wystąpienia. Jego rozwój naukowy wykazuje prawidłowość, zarówno w sferze liczbowej, jak i jakościowej prac oraz podejmowanych zagadnień i przedsięwzięć badawczych (zdecydowana większość publikacji powstała już po uzyskaniu tytułu doktora, a podejmowana problematyka ma coraz szerszy zasięg). Przy czym warto tu wskazać, że Autor korzysta regularnie nie tylko ze źródeł i materiałów dostępnych w Polsce, ale i za granicą, żeby wspomnieć placówki archiwalne Niemiec, Austrii czy ostatnio nawet Peru. To dziś już coraz rzadsza cecha wśród polskich badaczy.

Dorobek naukowy dr. Przemysława Dominasa nie budzi poważniejszych zastrzeżeń w sensie jakościowym, zwłaszcza cenne merytorycznie są monografie, które prezentują nie tylko solidny warsztat badacza, ale i pasjonata zaangażowanego w odkrywanie oraz dokumentowanie materialnego dziedzictwa kolei w Polsce. W takim sensie uważam, że wykaz książek monograficznych oraz artykuły pokonferencyjne uzasadniają starania podjęte o uzyskanie stopnia naukowego doktora habilitowanego.

2. Charakterystyka działalności organizacyjnej i popularyzatorskiej

Ze względu na zainteresowania badawcze oraz ich stosunkowo duży rezonans w społeczeństwie, Habilitant prezentował swoje referaty na 12 konferencjach krajowych, w tym trzech międzynarodowych. Godnym podkreślenia jest udział w cyklu konferencji ogólnopolskich pt.: „A jednak kolej!”, które cieszą się dużym odzewem wśród specjalistów z zakresu kolejnictwa i dotychczas cechowały się wysokim poziomem. Notabene w wypadku VI edycji tych spotkań, które odbyło się w 2023 r. w Katowicach, był także współorganizatorem. Spory wpływ na popularyzację mają również same publikacje Habilitanta, który w serii prac omówił historię oraz dziedzictwo kolejowe wielu dróg żelaznych na Śląsku, przyczyniając się tym samym do wzmacniania poczucia lokalnej tożsamości i odpowiedzialności za opisywaną spuściznę materialną.

Podczas swojej pracy w dolnośląskich uczelniach: Wrocławskiej Wyższej Szkole Informatyki Stosowanej oraz Wyższej Szkole Bankowej, dr P. Dominas zaangażował się w powstanie oraz publikację „Biuletynu Naukowego Wrocławskiej Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej”, którego był współredaktorem. Tam też opublikował kilka swoich artykułów. Niewątpliwie podkreślić muszę fakt, że dr P. Dominas był redaktorem jednego z tomów pokonferencyjnych serii „A jednak kolej!”¹⁰.

3. Charakterystyka dorobku dydaktycznego

W ciągu kilkuletniej pracy na dwóch uczelniach wrocławskich, czyli wspomnianej Wrocławskiej Wyższej Szkole Informatyki Stosowanej oraz Wyższej Szkole Bankowej, dr Dominas prowadził zajęcia dydaktyczne (ćwiczenia i wykłady) z historii sztuki, podstaw turystyki, geografii turystycznej oraz metod organizacji imprez turystycznych. Realizował również seminarium licencjackie, którego efektem stało się wypromowanie ponad 30 licencjuszek/licencjuszy, a równocześnie był recenzentem 40 prac licencjackich.

4. Ocena osiągnięcia naukowego (monografii autorskiej dot. Kolei Transandyjskiej oraz 9 innych monografii i 16 artykułów naukowych)

Habilitant do oceny jako swe główne osiągnięcie naukowe przedłożył wydaną w 2023 r. monografię autorską oraz 25 innych książek i artykułów względnie publikacji naukowych, a także jedną recenzję¹¹. Wśród wspomnianych wyżej artykułów, jak już wskazałem, wątki badawcze części z nich pokrywają się z ustaleniami prac monograficznych. Jako przykład podam artykuł dotyczący ewolucji budownictwa mostowego na Śląsku w okresie niemieckim oraz monografię traktującą o mostach kolejowych na Śląsku¹². Niemniej jednak większość opiniowanych monografii podejmuje odmienne wątki badawcze lub omawia inne trasy kolejowe, a przynajmniej cechuje się alternatywną perspektywą spojrzenia na określony przedmiot badań.

Jako główne osiągnięcie naukowe podał Habilitant monografię poświęconą Kolei Transandyjskiej i uważam tę decyzję za słuszną, choć osobiście bardzo wysoko oceniam również książki traktujące m.in. o kolejowym budownictwie mostowym (Łódź 2019) oraz tunelowym (Łódź 2020). Śmiało można powiedzieć, że stały się one dla Autora solidnym

¹⁰ *A jednak kolej! Przemysł na szynach. Kolej wobec industrializacji*, red. P. Dominas, D. Keller, Łódź 2024.

¹¹ *Vide: przyp. 1 i 2.*

¹² P. Dominas, *Ewolucja kolejowego budownictwa mostowego na Śląsku w latach 1842–1945*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z dziejów kolei na Śląsku*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2018, s. 59–94; *idem, Mosty kolejowe na Śląsku do 1945*, Łódź 2019, ss. 345.

fundamentem do formułowania cennych i wartościowych naukowo ustaleń w kontekście tak skomplikowanego i unikatowego przedsięwzięcia technicznego, jakim jest Kolej Transandyjska (np. wyjątkowe technicznie rozwiązanie rygla stabilizujących mostu w Verrugas). Niemniej jednak ciężar gatunkowy pracy o kolei Callao – Lima – La Oroya jest niewspółmiernie większy od pozostałych, a to dlatego, że mowa tutaj o dziele inżynierskim sławy ogólnoświatowej. Co więcej, mamy tu do czynienia z legendarnym wręcz szlakiem żelaznym, uchodzącym w XIX w. za „cud inżynierii kolejowej”, którego autorstwo należy do polskiego fachowca, Ernesta Malinowskiego. Tymczasem fakt ten, jak słusznie zauważa Autor, w badaniach ogólnoświatowych aż tak oczywisty nie jest (szczególnie w historiografii anglosaskiej). Niemniej jednak dzięki kwerendzie w archiwach peruwiańskich czy specjalistycznym czasopiśmiennictwie technicznym z epoki udało się dr. P. Dominasowi ponad wszelką wątpliwość potwierdzić autorstwo polskiego inżyniera w zakresie rozwiązań i koncepcji technicznej przedmiotowej trasy kolejowej. Niejako przy okazji uzyskaliśmy też pierwszą w Polsce, a przy tym i na świecie, monografię naukową, która omawia nie tylko losy czy uwarunkowania techniczne, ale i zachowane dziedzictwo na unikatowym szlaku Kolei Transandyjskiej. Faktem jest, że to nie pierwsza praca Autora, w której prezentuje on szczegółowo swoje badania terenowe oraz wyniki inwentaryzacji szlaku, ale jest to pierwsza praca, która ukazuje polskiemu czytelnikowi infrastrukturę techniczną zrealizowaną według koncepcji E. Malinowskiego. Nie sposób przemilczeć też fakt, że dzięki poszukiwaniom i badaniom Autora w Peru udało mu się pozyskać nawet tak wyjątkowe materiały, jak wielkoformatowe plany i projekty techniczne z tamtejszego Ministerstwa Transportu i Komunikacji. W rezultacie dr. P. Dominas mógł z jednej strony zaprezentować historię tego pomnikowego dzieła techniki, a z drugiej ukazać jego wyjątkowe rozwiązania techniczne, co poniekąd wynika już z ogólnej wiedzy Autora z zakresu dziejów techniki kolejowej. Ponadto, jako istotną wartość dodaną, otrzymaliśmy też współczesny obraz przedmiotowej Kolei, który – jak przekonuje Habilitant, i – jak widać z bogatej ikonografii jego autorstwa, bliski jest pierwowzorowi. O tym zresztą, że ten niepowtarzalny szlak kolejowy poddano jedynie niewielkim modernizacjom w późniejszym czasie najlepiej świadczy fakt, że władze Peru zdecydowały się (całkowicie słusznie!) złożyć jego kandydaturę do światowego Komitetu UNESCO!

Niezależnie od rysu monograficznego Kolei Callao – Lima – La Oroya, dr P. Dominas już wcześniej zajmował się zagadnieniami techniki kolejowej, a w kręgu jego drobiazgowych zainteresowań znalazły się budownictwo mostowe oraz tunelowe, którym poświęcił odrębną monografię. W kontekście obiektów mostowych Autor skupił się na Śląsku pruskim i

austriackim, dzięki czemu mógł szczegółowo zbadać oraz zaprezentować najciekawsze oraz najcenniejsze budowle mostowe w ściśle określonym regionie. W pracy pojawiają się przykłady różnego typu konstrukcji tych obiektów wraz z ich szczegółowymi opisami, o tyle cennymi, że niekiedy już niestety (sic!) o statusie archiwalnym, żeby wspomnieć wyjątkowy most gerberowski w Opolu, niedawno rozebrany i całkowicie przebudowany. To praca bardzo bogata faktograficznie oraz ikonograficznie, ważna nie tylko dla badań nad dziedzictwem inżynieryjnym Śląska, ale i w skali kraju. Ma jednak pewien widoczny mankament, a mianowicie układ chronologiczny (w tym wypadku optymalny byłby układ problemowo-chronologiczny). W efekcie w książce dochodzi do pewnych niezręczności i sprzeczności logicznych, których przykładem jest choćby rzeczony most odrzański w Opolu z 1927 r., omawiany jednak już na początku w kontekście przepraw mostowych z lat 40. XIX w. Z kolei w rozdziale prezentującym budowle mostowe lat 70. XIX w., zatytułowanym: *Zdecydowane zastosowanie stali – lata 70. XIX w.*, odnaleźć można most ceglany sklepiony na Baryczy w Miliczu, pochodzący w rzeczy samej z ok. 1875 r. Uważam również, że w publikacji poświęconej tytułowym mostom, nie powinny znajdować się wiadukty (np. wiadukty srebrnogórskie czy wiadukt nad ul. Grabiszyńską we Wrocławiu) tudzież słynna wrocławska estakada kolejowa z początku XX w., która oczywiście dziełem inżynieryjnym oraz „potęgą jest i basta”, ale bynajmniej nie tytułowym mostem!

Wspomniane uwagi dotyczą oczywiście zagadnień metodologicznych przyjętych w kontekście książki, ale nie zmieniają mojej pozytywnej oceny pracy, która – jak wspomniałem – ma nie tylko poważny wymiar naukowy, ale i niekwestionowane walory dokumentacyjno-archiwalne. Podobnie zresztą jest też w kontekście innej publikacji dr. P. Dominasa, a mianowicie monografii poświęconej kolejowym tunelom na obszarze współczesnej Polski. Tym razem jednak Habilitant nie popełnił błędu związanego z układem chronologicznym, zastępując go bardziej adekwatnym, czyli problemowym ujęciem tematu. Poskutkowało to zdecydowanie bardziej przejrzystą i logiczną konstrukcją książki, której innym atutem jest wyjście poza krąg obiektów inżynieryjnych Śląska i spojrzenie na tunele z perspektywy ogólnopolskiej. W efekcie pojawiły się tutaj ciekawe rarytasy inżynieryjne. A to międzywojenny tunel na Warszawskiej Kolei Średnicowej tudzież słynna brama kolejowa Twierdzy Toruńskiej, będąca obiektem z pogranicza techniki kolejowej i militarnej, a egzystująca jeszcze dziś pomiędzy stacjami Toruń Miasto oraz Toruń Mokre na szlaku słynnego pruskiego *Ostbahnu*. Całość poprzedza rozdział wprowadzający do terminologii i problematyki inżynierii tunelowej, a wzbogaca i podnosi wartość naukową oraz poznawczą – bogata dokumentacja rysunkowa. Cenna jest też ikonografia archiwalna oraz współczesna. W

wypadku tej książki na uznanie zasługuje również bardzo solidna kwerenda źródłowa, którą Autor przeprowadził nie tylko w placówkach niemieckich, ale także austriackich, czeskich oraz ukraińskich.

Inną ważną pracą jest książka omawiająca zagadnienia administracyjno-prawne w funkcjonowaniu kolei na terenie prowincji poznańskiej i śląskiej. W publikacji tej Autor pokusił się o nakreślenie procesu tworzenia sieci kolejowych w obu regionach oraz scharakteryzowanie specyficznych uwarunkowań towarzyszących tym zjawiskom (działalność komitetów na rzecz budowy kolei, zabiegi samorządów municypalnych o realizację połączeń kolejowych etc.). Niewątpliwie atutem książki jest omówienie i zaprezentowanie po raz pierwszy w polskiej literaturze tak wnikliwie struktury administracyjnej pruskich dyrekcji kolejowych, których system decernatowy (wydziałowy) powielano jeszcze w dwudziestoleciu międzywojennym w rozwiązaniach administracyjnych zachodnich dyrekcji PKP. Potwierdza to zresztą Dawid Keller w swej pracy o DOKP w Katowicach, omawiając szczegółowo jej międzywojenne losy. Niezależnie od pozytywnej oceny zaprezentowanych w książce treści pewne moje obiekcje budzi przyjęcie daty skrajnej – roku 1914 r., co moim zdaniem nie jest do końca uzasadnione. Z perspektywy funkcjonowania i działalności administracyjnej Dyrekcji w Poznańskim i na Śląsku, rok 1914 przecież w tym kontekście praktycznie nic nie zmieniał. Natomiast jako niewątpliwie ciekawe i wartościowe uznać muszę ustalenia Habilitanta zawarte w innej jego książce o kolei w Poznańskim. Myślę tutaj o kwestii wpływu polityki narodowościowej Prus na trasowanie linii kolejowej z Wolsztyna do Lubonia/Poznań, która znalazła się w pracy o tej drodze żelaznej¹³.

Pracą zasługującą niewątpliwie na uwagę jest również książka napisana we współautorstwie z prof. Tomaszem Przerwą, czyli: *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie* (Łódź 2017). To w chwili obecnej najnowszy rys monograficzny dziejów kolei na Śląsku i zarazem pierwszy od 1992 r., kiedy to historię rozwoju kolei w tym regionie zajęli się Stanisław M. Koziarski oraz Michał Jerczyński. Co więcej, rzeczona książka to także jedna z niewielu prac, które charakteryzują zjawisko powstawania, rozwoju i działalności kolei w konkretnym regionie kraju nad Wisłą. Niby tak niewiele, ale w polskich warunkach jednak bardzo wiele, gdyż większość krain lub województw w Polsce nie posiada aktualnych i szczegółowych studiów rozwoju kolejnictwa. Wstydzić muszę się nie tylko za swoją Wielkopolskę czy Małopolskę, ale także i za Pomorze oraz Warmię i Mazury. W tym sensie

¹³ P. Dominas, *Kolej Wolsztyn – Luboń (Poznań)*, Łódź 2011, s. 24–30.

jest to zatem rzecz może nie nowatorska, ale z pewnością cenna i warta podkreślenia, której pozazdrościć Dolnemu Śląskowi mogą inne krainy Polski.

Podobny wymiar mają także książki omawiające wybrane linie kolejowe na terenie Dolnego Śląska. Są to prace konstrukcyjnie i tematycznie zbliżone, a zatem w sensie merytorycznym podobne, co nie oznacza bynajmniej, że mało wartościowe. Każda z nich bowiem stanowi rodzaj studium historyczno-technicznego, w którym Autor omawia dzieje przedmiotowej trasy kolejowej, a następnie jej przebieg, zabudowę architektoniczną oraz obiekty inżynieryjne. Ujęcie to stanowi dziś już pewien standard w wielu publikacjach z historii techniki kolejowej, ale jeszcze dekadę temu należało do wyjątkowych. Co więcej, by móc szczegółowo scharakteryzować infrastrukturę techniczną linii Autor musi zawsze dokonać równoległe inwentaryzacji szlaku w terenie. A zatem, niezależnie od badań archiwalnych (w wypadku P. Dominasa prowadzonych wszak regularnie i chętnie w archiwach berlińskich), pojawiają się jeszcze lustracje terenowe, które są również cenne. Pomijam tu już zupełnie fakt, że każde zdjęcie wykonane przez Habilitanta ma olbrzymie znaczenie dokumentacyjne, a wiem co mówię, gdyż doskonale orientuję się w ginącym praktycznie każdego dnia historycznym krajobrazie kolejowym...

Niezależnie od powyższych stwierdzeń, podkreślę też słabo kojarzony, ale jednak bardzo istotny fakt, a mianowicie, że to dr P. Dominas zaczął w swych badaniach kolejowych wykorzystywać na szerszą skalę akta źródłowe zdeponowane w archiwach niemieckich. To o tyle ważne, iż wcześniej osoby parające się historią kolejnictwa czy pasjonaci kolejnictwa praktycznie nie zaglądali do placówek archiwalnych w Niemczech. Dla wielu z nich zresztą barierą nie do przejścia była znajomość języka niemieckiego, szczególnie w rękopisach. W wypadku dr. Dominasa widać nie tylko biegłość w czytaniu niemieckich archiwaliów, ale także szeroką wiedzę z zakresu techniki kolejowej, co znacznie ułatwia Autorowi orientację w badanych aspektach. W rezultacie, dzięki dr. P. Dominasowi zyskałszy świetnie udokumentowane i przestudiowane szlaki kolejowe o ponadprzeciętnej wartości naukowej oraz zabytkowej, by wspomnieć unikatową pod względem inżynieryjnym linię z Kłodzka do Wałbrzycha, interesującą architektonicznie Śląską Kolej Górską (Görlitz/Węgliniec – Jelenia Góra – Wałbrzych) czy też niezwykle istotną dla rozwoju śląskiego kolejnictwa Magistralę Podsudecką (Legnica – Kamieniec Żąbkowicki – Kędzierzyn Koźle)¹⁴. Co więcej, prace te służyć mogą innym naukowcom do badań porównawczych oraz do formułowania wniosków

¹⁴ P. Dominas, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej Görlitz/Węgliniec – Jelenia Góra – Wałbrzych*, Łódź 2014, ss. 226; *idem*, *Kolej Podsudecka Legnica – Kamieniec Żąbkowicki – Kędzierzyn-Koźle (Historia, architektura, krajoznawstwo)*, Łódź 2016, ss. 202; *idem*, *Kolej Wałbrzych – Kłodzko*, Łódź 2019, ss. 265.

o bardziej ogólnym i powszechnym charakterze. Wreszcie są one także swoistymi raportami konserwatorskimi, w których Autor stara się sygnalizować najcenniejsze i najbardziej znaczące zabytki techniki w przestrzeni kulturowej omawianych linii.

Jak wspomniałem już wyżej, artykuły skreślone piórem dr. P. Dominasa częściowo powielają wątki zawarte w publikacjach monograficznych, co nie zmienia faktu, że cenne są m.in. wypowiedzi w czasopismach niemieckich; szczególnie pionierski tekst o wpływie kolei na rozwój dolnośląskiej turystyki w przededniu Wielkiej Wojny¹⁵. Natomiast tekst o trasie kolejowej z Kłodzka do Kudowy, będącej przykładem drugorzędnego lub bocznego (*Nebenbahn*) szlaku żelaznego, przyczynia się do propagowania aktualnej wiedzy o liniach kolejowych na byłych terenach niemieckich, a do tego porusza ściśle określone zjawiska względnie problemy ich kategoryzowania i funkcjonowania w państwie pruskim¹⁶.

Natomiast wśród artykułów publikowanych w monografiach wieloautorskich bardzo wysoko oceniam wspomnianą już wypowiedź, dotyczącą zniszczeń i odbudowy obiektów inżynierskich na terenie Dolnego Śląska. Artykuł ten jest wartościowy nie tylko dla tytułowego regionu, ale ma walor ogólnopolski i stanowi bodaj jedyne tak szczegółowe zestawienie zniszczeń wraz z ich późniejszą odbudową lub rekonstrukcją w skali całej Polski. O tym, że zniszczenia na sieci kolejowej w 1944–1945 na terenach pod administracją niemiecką były masowe wiadomo nie od dziś, zresztą widać to doskonale i współcześnie po wielu rekonstrukcjach mostów, wiaduktów etc. Niemniej jednak dotychczas nikt nie weryfikował tych danych i były one powtarzane w sposób bezrefleksyjny. Zadania tego podjął się właśnie Habilitant, który zestawiał także szczegółowe wykazy zniszczeń (wraz z ich odbudową) na poszczególnych liniach. Artykuł ten ma zatem funkcję nie tyle czysto poznawczą, omawiając zjawisko znane, ale nade wszystko istotną wartość naukową i dokumentacyjną, zwłaszcza że bazuje na materiałach źródłowych, które nie są dostępne historykom (źródła kolejowe). Jestem w pełni świadom, że gdyby nie docieklivość dr. P. Dominasa, nigdy byśmy się nie dowiedzieli, jakie było rzeczywiste spektrum zniszczeń obiektów inżynierskich na terenie Dolnego Śląska oraz jakie były priorytety i jak przebiegał żmudny proces odbudowy na różnorodnych liniach kolejowych w regionie. Z perspektywy specjalisty zajmującego się dziejami i zabytkami kolejnictwa dopowiem tylko, że jakkolwiek nie jest mi trudno stwierdzić zniszczenie czy uszkodzenie budowli w trakcie II wojny

¹⁵ P. Dominas, *Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Entwicklung des Tourismus in Niederschlesien bis 1914*, „Jahrbuch des Bundesinstituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im Östlichen Europa“, t. 21 (2013), s. 67–94.

¹⁶ P. Dominas, *Die Eisenbahn Glatz – Kudowa als Beispiel für den Bau und Betrieb einer Nebenbahn in Schlesien bis 1945*, „Jahrbuch der Schlesischen Friedrichs-Wilhelm-Universität Breslau“ 2008, nr XLIX, s. 267–276.

światowej, to jednak brak dostępu do kolejowych archiwaliów bardzo utrudnia datowanie rekonstrukcji. Dzięki artykułowi Habilitanta problem ten dla Dolnego Śląska został świetnie rozwiązany.

5. Konkluzja

Wniosek dr. P. Dominasa o nadanie stopnia doktora habilitowanego nie jest łatwy i jednoznaczny w ocenie, ale moim zdaniem w pełni uzasadniony. Faktem jest, że osiągnięcia czy wyniki w sferze dydaktycznej tudzież organizacyjno-popularyzatorskiej nie są olbrzymie, ale nie sposób ich oczekiwać w sytuacji braku zatrudnienia Habilitanta na państwowej bądź prywatnej uczelni. Tymczasem, pomimo braku etatu w placówce naukowo-dydaktycznej, dr P. Dominas stara się brać czynny udział w życiu naukowym. Przekonują o tym jego referaty na konferencjach poświęconych dziejom kolejnictwa oraz publikowane regularnie książki i artykuły. Nie da się ukryć, że niekiedy obarczone są one pewnymi mankamentami, ale wskazać muszę również ich mocne strony. Wśród nich na uwagę zasługuje przyzwoity warsztat badawczy, a przede wszystkim obligatoryjna eksploracja niemieckich archiwów państwowych; skądinąd zjawisko w Polsce nieczęste, nawet wśród profesorów. Bezcenna jest również łatwość w poruszaniu się w skomplikowanej materii technicznej związanej z kolejnictwem, o czym świadczą zresztą bardzo pozytywne recenzje fachowców z zakresu nauk technicznych, by wspomnieć prof. Annę Siemińską-Lewandowską z Politechniki Warszawskiej czy sławę polskiego mostownictwa, prof. Jana Biliszczyka z Politechniki Wrocławskiej.

Wreszcie nie sposób abstrahować od kolosalnego wysiłku wkładanego w inwentaryzację terenową badanego dziedzictwa kolejowego, co wśród klasycznych historyków nie jest praktykowane. A tymczasem wizje lokalne i sporządzona w ich trakcie dokumentacja fotograficzna czy rysunkowa to nie tylko bezcenne źródło ikonograficzne (dziś już częstokroć o olbrzymich walorach dokumentacji archiwalnej), ale jednocześnie to źródło do weryfikacji hipotez tudzież faktów uzyskanych z materiałów pisanych. Jestem w pełni świadom, że historycy z tego typu metod w zasadzie nie korzystają, a tymczasem walor badań terenowych w wypadku jakiegokolwiek dziedzictwa jest bezdyskusyjny i ogromnie go cenię. Dowodem wartości takich badań jest zresztą praca wskazana jako główne przedsięwzięcie naukowe Habilitanta, czyli Kolej Transandyjska. Któż z nas miałby dziś możliwość zapoznania się i obcowania z – jak się okazuje – świetnie zachowanym w Andach dziedzictwem myśli Ernesta Malinowskiego, gdyby nie reprodukcje zdjęć Autora w książce. Publikacja ta to bez wątpienia dzieło znaczące nie tylko w dorobku dr. P. Dominasa, ale

przede wszystkim dla historiografii polskiej i międzynarodowej. To pierwsza w kraju nad Wisłą monografia unikatowego przedsięwzięcia inżynierskiego XIX-wieku, którego autorem był Polak, inż. E. Malinowski. Fakt ten powtarzano od dawna, ale pomimo to nie doczekał się on do tej pory weryfikacji na bazie peruwiańskich źródeł i materiałów. Pierwszy dokonał tego Habilitant, którego uznaję tym samym za przygotowanego do samodzielnego prowadzenia badań naukowych. Jednocześnie wnoszę o nadanie Panu dr. Przemysławowi Dominasowi stopnia doktora habilitowanego nauk humanistycznych w dziedzinie historia.

Przemysław Dominas