

Dariusz Opaliński

**Marta Rymar, *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910*,
wyd. Neriton, Warszawa 2009, ss. 254, ilustracje, tabele,
streszczenia w jęz. angielskim, niemieckim, indeksy**

Mimo że od wydania książki Marty Rymar upłynęło już sześć lat, pozycja ta nie doczekała się jeszcze krytycznego omówienia. Jest to właściwie pierwsza próba całościowego ujęcia problemu dotąd przez badaczy zwykle pomijanego, a z całą pewnością wartego uwagi. Praca Rymar traktuje o architekturze dworców na linii Kraków – Lwów, będącej własnością Kolei Karola Ludwika. Wspomniana kolej była przykładem dobrze zarządzanego i rentownego przedsiębiorstwa, wyróżniała się także spójną i przemyślaną koncepcją architektoniczną. Inicjatywa Rymar winna napawać radością, tak jednak z wielu względów nie jest.

Wątpliwości budzi już sam tytuł, z którego wcale nie wynika, iż Autorka swe rozważania zawężyła wyłącznie do odcinka Kraków – Lwów. Kolej Karola Ludwika (rozpatrywana jako przedsiębiorstwo kolejowe) to nie tylko wspomniany odcinek, ale także kilka innych szlaków. Odnoszę wrażenie, że Rymar nie dostrzegła tej subtelnej różnicy. Utwierdza mnie w tym przekonaniu brak refleksji nad dziejami towarzystwa po 1861 r. (rok otwarcia linii do Lwowa). Użycie w tytule nazwy towarzystwa i jednocześnie zawężenie obszaru badań do jednego tylko odcinka – bez odpowiedniego komentarza – jest poważnym niedopatrzeniem i kłóci się już z pierwszym zdaniem wypowiedzianym przez Rymar we wstępie. Brak klarownego dopowiedzenia, czym właściwie kierowała się Autorka przy wyborze tych, a nie innych dworców, sprawia, że czytelnik może czuć się zdezorientowany (wśród pominiętych dworców znalazły się m.in. obiekty z Przeworska, Łańcuta, Dębicy, Radymna). Zamieszczenie w tabelach lakonicznych informacji o innych wybudowanych odcinkach niczego nie precyzuje.

Niejasne są także ramy chronologiczne pracy. Z informacji na karcie tytułowej wynika, że książka dotyczy okresu 1855–1910, podczas gdy we wstępie

(s. 9) można przeczytać, że dolną granicę rozważań stanowi rok 1850. W moim odczuciu żadna z wymienionych cezur nie jest dobrym rozwiązaniem, ponieważ pierwszy odcinek należący do Kolei Karola Ludwika, Kraków – Dębica, oddano do użytku w lutym 1856 r. Wydaje się, że ów moment powinien być dla Autorki punktem odniesienia. Niezrozumienie budzi także górna cezura. Autorka napisała, że wyznacza ją czas „zakończenia wszystkich etapów budowy dworców na odcinku Bochnia – Lwów” (s. 9). Być może rok 1910 zamyka okres rozbudowy dworców na wspomnianym odcinku, ale nie zgadzam się, by tę granicę czasową rozpatrywać w odniesieniu do Kolei Karola Ludwika, jako że 1 stycznia 1892 r., wraz z nacjonalizacją przedsiębiorstwa, firma ta formalnie przestała istnieć. Obawiam się jednak, że ów fakt, skądinąd fundamentalny dla dziejów towarzystwa, zupełnie umknął uwadze Autorki. Moje przypuszczenia potwierdza zdanie ze s. 21 („Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości Kolej Karola Ludwika została przejęta przez skarb państwa polskiego”).

Nie wiem też, czy precyzowanie w tytule, że wspomniana kolej znajdowała się w Galicji, było konieczne. Innej Kolei Karola Ludwika przecież nie było, poza tym wspomniana kolej prowadziła działalność wyłącznie na terenie zaboru austriackiego. Nie sposób zatem pomylić Kolei Karola Ludwika z innym towarzystwem. Te oczywiste niedopowiedzenia i sprzeczności dotychczas omówione dowodzą dużej niestaranności i braku pogłębionej refleksji już na etapie pracy nad tytułem i konstrukcją książki.

Nim przejdę do analizy poszczególnych rozdziałów, odniosę się do wykorzystanej w pracy literatury i źródeł. Autorka pisze (s. 10), że monografia powstała w oparciu o archiwalia dotąd zazwyczaj niewykorzystywane, przechowywane w Wiedniu, Budapeszcie i Lwowie. Problem w tym, że w narracji Rymar w ogóle nie odwołuje się do tych materiałów (!). Zupełnie nie rozumiem, w jakim celu zostały one przywołane. Część, w której Rymar omawia literaturę przedmiotu oraz zasób źródeł, razi chaosem. Autorka nagminnie myli opracowania ze źródłami (np. maszynopis Ziębińskiej jest opracowaniem konserwatorskim, nie zaś źródłem, zaś projekt Bretschneidera z 1836 r. z całą pewnością należy do źródeł), podaje ich niepełny oraz błędny opis bibliograficzny. Pisząc w tekście głównym o prasie, w przypisach Rymar wymienia prace zbiorowe, materiały statystyczne (s. 24). Zamieszczoną na końcu książki bibliografię rozpoczyna wykaz ponad trzydziestu skrótów, które miały być – w zamyśle Autorki – pomocne w lekturze. Poza kilkoma wyjątkami próżno jednak szukać tych skrótów w przypisach. Ponownie pytam, w jakim celu czytelnik jest mamiony bogactwem źródeł, skoro w praktyce materiały te nie są wykorzystywane? Rozdział wstępny, zatytułowany „Analiza wybranych źródeł” (s. 16–28), jest chaotyczny i tak naprawdę niewiele z niego wynika. Znajdujemy tu najpierw omó-

wienie stanu badań nad infrastrukturą kolejową, dalej przedstawione zostały bibliografie kolejowe, ustawy i rozporządzenia, zasoby archiwalne i źródła niepublikowane, stan badań nad historią Kolei Karola Ludwika, stan badań nad architekturą Kolei Karola Ludwika, prace popularnonaukowe i przewodniki turystyczne oraz postulaty badawcze (skwitowane w sześciu zdaniach, z których tylko jedno można uznać za rzeczywisty postulat). Pomijam już fakt, że wspomniany fragment został zredagowany wyjątkowo niestarannie – źródła różnej proveniencji, nie zawsze szczęśliwie zestawione, przemieszane są w nim z uwagami nad stanem badań. Najbardziej brakuje sumiennego omówienia bazy źródłowej. Nic nieznaczące ogólniki nie mogą zastąpić poważnej refleksji nad tą materią. Bibliografia, którą Rymar zestawiała na końcu pracy, jest niekompletna, brakuje w niej wielu prac wykorzystanych przez Autorkę w tekście głównym.

Praca składa się zasadniczo z trzynastu rozdziałów. Pierwszy poświęcony jest historii Kolei Karola Ludwika, drugi infrastrukturze i architekturze kolejowej XIX w., w siedmiu kolejnych znajdują się opisy dworców we Lwowie, Bochni, Tarnowie, Rzeszowie, Jarosławiu, Przemyśle oraz Krakowie (kolejność zgodna z układem treści w książce). Następne dotyczą: dekoracji i wyposażenia dworców w Przemyśle i Lwowie, przydworcowych założeń ogrodowych, wpływu dworców na rozwój przestrzenny miast. Ostatnia część zawiera krótkie biogramy architektów, artystów i budowniczych Kolei Karola Ludwika. Wydaje się, że dla przejrzystości pracy należało zachować jednakowy układ przy opisie poszczególnych dworców i stawiać ten sam zestaw pytań badawczych. Tak niestety nie jest. Nie bardzo też rozumiem, dlaczego opis dworca krakowskiego w ogóle znalazł się w tej książce, skoro obiekt ten formalnie nie należał do Kolei Karola Ludwika. Jeśli już jednak Autorka zdecydowała się nim zająć, to nie wiem, dlaczego jego charakterystyka znajduje się na ostatnim miejscu (zakłóca to lekturę całości) i w dodatku została przeprowadzona wyjątkowo pobieżnie i niestarannie. Okoliczności przedstawione powyżej nie zwalniają z rzetelnego opisu. Akurat ten obiekt jest dobrze udokumentowany i posiada bogatą literaturę (prace: W. Komorowskiego, A. Sudackiej, L. Sulerzyskiej, D. Lulewicza). Analizę dworców rozpoczyna opis obiektu lwowskiego, po czym przerzuca nas Autorka ze wschodu na zachód, do Bochni, by stamtąd ponownie rozpocząć wędrówkę na wschód, ku Przemyślowi. Dalej następuje powtórny przeskok na zachód, do Krakowa. Zbyt dużo w tym wszystkim niepotrzebnego zamieszania. Potęgują je kolejne fragmenty, w których Autorka znów rozpoczyna wędrówkę na wschód, do Przemyśla i Lwowa. Sądzę, że omawiając architekturę dworców przemyskiego i lwowskiego, można było zająć się także ich dekoracją i wyposażeniem, a nie traktować te kwestie osobno, tym bardziej że zagadnienia te ściśle korespondują z architekturą dworców. Podobnie należało postąpić z założeniami

ogrodowymi, które projektowano tak, by z obiektami stacyjnymi tworzyły całość. Dzielenie problematyki na mniejsze fragmenty akurat w tym konkretnym przypadku było nieuzasadnione.

Wszystkie części pracy Rymar odznaczają się powierzchownością, niestannością, rażącymi powtórzeniami i niespójnością koncepcji. Te mankamenty są szczególnie widoczne we fragmentach traktujących o historii linii Kraków – Lwów czy szerzej, o dziejach kolejnictwa galicyjskiego, które Autorka w zasadzie urywa na latach 50. XIX w. Wyraźnie widać, że pisanie o dziejach kolejnictwa przychodziło Rymar z trudem. Cały pierwszy rozdział jest tego najlepszym przykładem. Brakuje w nim refleksji nad głównymi założeniami, bodźcami i fazami w rozbudowie sieci. Niemal zupełnie zostały pominięte późniejsze losy Kolei Karola Ludwika oraz innych towarzystw działających w Galicji. Autorka mylnie operuje także typowymi pojęciami (z ustawy sekwencyjnej uczyniła ustawę sekwencyjną, s. 44).

Rozdział drugi Rymar poświęciła infrastrukturze stacyjnej oraz odległym, pionierskim początkom transportu kolejowego. Abstrahując od układu tej części, który w moim odczuciu jest niespójny, ten fragment pracy miejscami wręcz poraża powierzchownością i banalnością. Dzieje myśli inżynierskiej, które zaowocowały budową parowozów, wagonów, torowisk, trakcji, systemów sygnalizacyjnych, nastawni itp., zostały okrojone i spłycone przez Autorkę w sposób niebywały. I tak np. dzieje torowisk Rymar kończy na 1767 r., a historię parowozu na latach 30. XIX w., a więc w momentach, które w poważnych opracowaniach są dopiero punktem wyjścia do dalszych rozważań. Zdumiewa fakt, że znaczne fragmenty rozdziału drugiego powstały w oparciu o popularnonaukową *Encyklopedię odkryć i wynalazków* pod red. B. Orłowskiego, Z. Płochockiego, Z. Przyrowskiego (błędnie podany, jako Przyrodzki) wydaną w Warszawie ponad 35 lat temu (!). Język, którym operuje Rymar, przypomina język elementarnych prac dla niezbyt jeszcze wyrobionych czytelników (por. np. liczący zaledwie pół strony podrozdział 2.2.2 Parowozownie, wagonownie, nastawnie kolejowe). Równie „odkrywczych”, jak tam stwierdzeń jest w tym rozdziale znacznie więcej (por. uwagi poświęcone tunelom kolejowym, wieżom ciśnień itp.). Za zupełne nieporozumienie należy uznać podrozdział zatytułowany „Mosty kolejowe” (s. 56–59), który zdominowały uwagi na temat mostów w paleolicie, w starożytnej Mezopotamii i Rzymie. Zastanawiam się jednak, co ma to wszystko wspólnego z dziewiętnastowiecznym mostownictwem kolejowym. Dzięki ulubionej lekturze Rymar, *Encyklopedii odkryć i wynalazków*, dochodzimy do schyłku XVIII w. I na tym można zakończyć wywody Rymar. W tym momencie historia mostów kolejowych w wydaniu Autorki urywa się. Jeszcze się nie pojawiły na kartach tej

książki, a już z niej zniknęły. Doprawdy trudno zrozumieć, jaki cel przyświecał Autorce i dlaczego, pisząc cały rozdział drugi, nie sięgnęła do wcale licznych prac naukowych anglo- i niemieckojęzycznych oraz bogatej literatury technicznej z epoki, o której przyszło jej pisać. Niespodziewanie, np. w rozdziale 5, Autorka odwołuje się do wiedzy z zakresu mostownictwa, wspominając o moście systemu Schiffkorna. Brak stosownego komentarza czyni tę informację zupełnie niezrozumiałą.

Nieco lepiej, choć i tu zdarzają się irytujące wpadki, prezentują się rozdziały stricte architektoniczne. Rozważania na ten temat rozpoczyna fragment omawiający ogólne tendencje w architekturze kolejowej drugiej połowy XIX w. Słusznie Rymar próbuje szukać podobieństw i inspiracji dla rozwiązań przyjętych w Galicji na szerszej ogólnoeuropejskiej płaszczyźnie. Czyni to jednak momentami bardzo nieprecyzyjnie, tak że uwagi przez nią formułowane, jak np. te o rozplanowaniu przestrzeni (s. 73–76), nie wiadomo, do jakich konkretnie obiektów i jakiego okresu się odnoszą. Autorka stawia tezę, że budowniczcy dworców galicyjskich wzorowali się na konkretnych obiektach. Nie wskazuje jednak, które dworce Kolei Karola Ludwika nawiązywały do założeń architektonicznych rodem np. z Wiednia, Londynu. Brak cezur czasowych sprawia, że uwagi te często wzajemnie się wykluczają (por. spostrzeżenia o indywidualizacji stylów przyjęte za Meeksem ze s. 73, kiedy skądinąd wiadomo, że już w końcu XIX stulecia nastąpiła standaryzacja form architektonicznych na Kolei Karola Ludwika). Przełom XIX i XX w. to dla kolei galicyjskich czas gruntownej przebudowy istniejących już dworców. Była to odpowiedź na stale rosnącą liczbę przewożonych pasażerów i większe oczekiwania podróżnych względem komfortu i bezpieczeństwa. Szkoda, że nad tymi kwestiami Rymar przeszła obojętnie, winny one być zacznym do dyskusji nad zmianami, jakie przechodziły dworce Kolei Karola Ludwika w końcu XIX w. i na początku XX.

Brak precyzji w wyrażaniu myśli, który jest powszechny w tej pracy, doprowadza nieraz do dziwnych i dwuznacznych wniosków. Za przykład może posłużyć fragment ze s. 85 o drewnianych szynach używanych na Kolei Karola Ludwika ok. 1861 r., podczas gdy na s. 47 Autorka pisze, że już w II połowie XVIII w. powszechnie stosowano szyny stalowe. Wydaje się, że pisząc o szynach, Rymar miała na myśli podkłady drewniane – te w rzeczywistości były z drewna. Inny przykład zaczerpnąłem ze s. 143, gdzie Autorka konstatuje, że jedynie dworce jarosławski i rzeszowski nie dotrwały do naszych czasów w swym pierwotnym kształcie, co jest oczywiście chybionym wnioskiem. Nie ma już przecież wielu innych dworców, np. w Dębicy, Łańcucie czy chociażby Przeworsku. Trudno dociec, czy pisze tak Rymar, myśląc o wszystkich większych obiektach na odcinku Kraków – Lwów, czy też swą uwagę formu-

luje w odniesieniu do dworców przez siebie wybranych i analizowanych w pracy. Przykładów potwierdzających brak klarowności w wywodach jest niestety znacznie więcej. Posłużę się jeszcze przykładem zaczerpniętym z rozdziału 10, traktującego o dekoracjach i wyposażeniu wnętrz dworców w Przemyślu i Lwowie. Miała to być – jak miemam – egzemplifikacja rozwiązań stosowanych na całym odcinku Kraków – Lwów. Pomysł słuszny, problem jednak w tym, że Autorka nie przedstawiła żadnych konkretnych dowodów, które by świadczyły, że wiedeńskie wyroby wyjęte z ówczesnych wzorników detali rzemieślniczych były w rzeczywistości wykorzystywane w galicyjskich dworcach. Moją nieufność pogłębia fakt, że Rymar po raz kolejny zataiła źródło informacji. Szkoda, bo rozdział 10, poza tym niefortunnym początkiem, jest najciekawszy.

Zupełnie nie rozumiem, skąd u Rymar ta skłonność do notorycznego przemilczania źródeł wykorzystanych w pracy. Ta niefrasobliwość najbardziej uderza we fragmentach poświęconych właśnie architekturze i wyposażeniu wnętrz obiektów dworcowych. Jest to tym bardziej niezrozumiałe, że powszechnie znane są kłopoty z niedoborem, jakością i stanem zachowania materiałów pomocnych w tych analizach: planów, grafik, rycin, fotografii, pocztówek. Odniesień do tego typu źródeł w wielu przypadkach (Bochnia, Tarnów, Rzeszów, Jarosław) zwyczajnie brak. Ich wykorzystania przez Autorkę można się domyślać, lecz próżno szukać konkretnych wskazań. Rodzi to podejrzenia co do trafności opisu i formułowanych wniosków.

Bardzo częste błędy w redakcji przypisów, niekonsekwencja w ich stosowaniu, braki i omyłki w opisie bibliograficznym, dowolność w zapisie nazw własnych wynikająca także z braku konsekwencji w używaniu wielkich liter, częsta niestaranność w doborze, opisie i interpretacji zamieszczonych rycin (zob. np. rozdział 6 dotyczący dworca w Rzeszowie), niedbalstwo przy zestawianiu tabel (np. tab. 4 ze s. 46, gdzie brak przecinka przy podawaniu kilometrażu zaowocował zupełnie bałamutnymi danymi), wysuwanie sprzecznych wniosków oraz powierzchowność sądów dowodzą, że książka była pisana w pośpiechu i nie przeszła gruntownej korekty, zarówno autorskiej, jak i redakcyjnej. Części błędów można by uniknąć, gdyby publikacja doczekała się recenzji naukowej. Jej brak dziwi, zważywszy, że tytuł ukazał się nakładem Neritonu, oficyny wydawniczej o uznanej marce, i dzięki dotacji MNiSW. Szkoda, że w oczekiwanej i potrzebnej pracy aż roi się od niedociągnięć i ewidentnych braków. Niestety, negatywnych skutków związanych z wejściem książki w obieg naukowy nie da się cofnąć. Trzeba mieć nadzieję, że będą one jak najmniej dotkliwe. Na nową monografię poświęconą architekturze dworców galicyjskich przyjdzie nam jeszcze zapewne czas jakiś poczekać.