dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

Zakład Historii Kultury Materialnej

Instytut Historyczny UWr

Recenzja dysertacji doktorskiej mgra inż. Michała Jerczyńskiego pt.: ***Kolej elektryczna Jugowice – Walim w realiach prawnych i gospodarczych Prus, Rzeszy Niemieckiej i Polski***

Aż chciałoby się rzecz „wreszcie"! Spoglądając bowiem na dorobek i całokształt wieloletniej działalności naukowej mgra inż. Michała Jerczyńskiego aż dziw bierze, że dopiero teraz nadszedł moment oceny jego predyspozycji naukowych pod kątem tytułu doktorskiego. Niemniej jednak, jak powszechnie wiadomo, lepiej późno niż wcale, a przyznać trzeba, że dekady wnikliwych badań dziedzictwa i techniki kolejowej (nie tylko z perspektywy polskiej, lecz i dawnych państw zaborczych), pozwoliły Autorowi z jednej strony na zdobycie wszechstronnej i szczegółowej wiedzy historyczno-technicznej, z drugiej zaś na wypracowanie dojrzałego i profesjonalnego warsztatu naukowego.

Zdaję sobie w pełni sprawę, że wśród specjalistów zajmujących się zawodowo ochroną dziedzictwa kolejowego oraz osób parających się badaniami naukowymi z zakresu dziejów i techniki kolejowej w Polsce, nazwisko „Jerczyński" nie wymaga żadnych wyjaśnień. Co więcej, jest klasycznym synonimem ponadprzeciętnej wiedzy teoretycznej i praktycznej w tym zakresie, zdobytej w dużej mierze w trakcie realizowanej od dziesięcioleci pasji dokumentowania przemijającej techniki kolejowej oraz prowadzenia samodzielnych badań źródłowych. Mam wrażenie, że najlepszym potwierdzeniem tego osądu jest skądinąd przedłożona dysertacja doktorska, w której oglądać można fotografie wykonane przez Autora jeszcze w pierwszej połowie lat 80. XX

w. (s. 454–458) i w której można przekonać się o niebudzącym istotnych zastrzeżeń warsztacie historyka techniki lub specjalisty z zakresu kolejnictwa.

Nie czas i miejsce tu na referowanie dorobku Autora, zwłaszcza że to zadanie Promotora, ale jako recenzent nie mogę pominąć milczeniem przynajmniej kilku dzieł z *curriculum scientiae* Michała Jerczyńskiego. Mam tu na myśli przede wszystkim współautorstwo tak cenionych i poważanych dziś prac naukowych, jak *150 lat kolei na Śląsku* (Wrocław - Opole 1992), *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej* (Warszawa 1995), *Wrocławska Kolej Wąskotorowa 1894–1991* (2010) czy też ostatniej i samodzielnej już pracy omawiającej łódzkie stacje kolejowe (Łódź 2018). Dorobek książkowy uzupełniają liczne artykuły naukowe i popularnonaukowe, a chyba najlepszym świadectwem wysokiej oceny wiedzy mgra inż. Jerczyńskiego są liczne zaproszenia oraz udział w konferencjach krajowych i międzynarodowych z zakresu dziejów i ochrony zabytków kolejnictwa. Na zakończenie trzeba podkreślić też olbrzymi wkład Autora w propagowanie historii i zabytków kolejowych na łamach czasopisma „Świat Kolei", którego jest redaktorem, a ponadto aktywną działalność na rzecz ratowania zabytków techniki w Polsce, czego materialnym świadectwem pozostaje wyjątkowa spuścizna muzeum w Parowozowni Skierniewice.

Widać tedy, że Autor dysertacji to osoba zaangażowana nie tylko naukowo w badania dziejów i techniki kolejowej, ale także społecznik działający intensywnie na rzecz ochrony dziedzictwa kolejowego w Polsce. Nie dziwi przeto fakt, że efektem pasji badawczej Doktoranta stała się niemal 500-stronicowa rozprawa doktorska, która w gruncie rzeczy stanowi solidne i oryginalne studium interdyscyplinarne. Splatają się w nim bowiem zagadnienia historyczne, techniczne, gospodarcze, prawne, a nawet związane z tak odległą dziedziną nauki, jak zabytkoznawstwo.

Dysertacja traktuje o jednej z najkrótszych i zarazem jednej z najbardziej zaawansowanych technicznie linii kolejowych: drugiej normalnotorowej drodze żelaznej o trakcji elektrycznej na Śląsku, działającej w dodatku jako przedsiębiorstwo prywatne względnie spółka akcyjna (w tym sensie była to pierwsza tego typu inwestycja kolejowa na Śląsku), czyli o Kolejce Walimskiej S.A. Temat ten ujął Autor w trzech zasadniczych częściach, opatrując dysertację tradycyjnie wstępem i zakończeniem, a do tego aneksem, obszernym materiałem ikonograficznym (w tym cennymi planami technicznymi), licznymi zestawieniami tabelarycznymi i wykresami, a wreszcie też budzącą olbrzymi

szacunek swymi rozmiarami i benedyktyńską starannością opracowania, bibliografią (s. 460–473). W kontekście tej ostatniej stwierdzę od razu, że zawiera ona źródła rękopiśmienne niemieckie i polskie, odnalezione w kilku Archiwach Państwowych (APWr, AAN, APWr OK), kilku archiwach zakładowych PKP S.A., archiwach prywatnych, a ponadto liczne źródła drukowane. Zajmując się od lat dziedzictwem techniki, doskonale wiem, jak ważne dla jego poznania są archiwalia zakładowe, w wielu przypadkach zdziesiątkowane i przetrzebione, jak to jest z reguły na PKP, ale z drugiej strony nierzadko bezcenne, gdyż nieznajdujące żadnych odpowiedników w innych placówkach archiwalnych. Tym bardziej doceniam wysiłek włożony przez Autora w przebadania archiwaliów kolejowych, przez tradycyjnych historyków programowo pomijanych. Całość dopełniają też liczne publikacje książkowe, fachowe artykuły historyczno-techniczne i szereg tytułów fachowych czasopism technicznych oraz dzienników i czasopism o charakterze codziennym (np. „Schlesische Zeitung", „Gazeta Robotnicza" etc.).

Układ pracy lub poszczególnych rozdziałów ma charakter problemowo-chronologiczny, co uważam za wybór trafny, zwłaszcza w kontekście różnorodności poruszanych problemów i zagadnień. Dzięki temu praca ma logiczną budowę, czytelną konstrukcję, a do tego sam wywód jest przejrzysty i zrozumiały nie tylko dla fachowca, lecz i dla laika. Warto też zwrócić uwagę na poprawną i niebudzącą zastrzeżeń polszczyznę. W sferze fachowej nomenklatury technicznej i to bynajmniej nie tylko tej związanej z koleją, nie będę się wypowiadał, gdyż tutaj mgr inż. Jerczyński może zawstydzić niejednego wysokiego rangą urzędnika współczesnych PKP, nie mówiąc już o profesorach, a wiem co mówię i biorę za to pełną odpowiedzialność, gdyż dzieje i zabytkowa technika kolejowa nie są mi obce od wielu lat.

Część pierwsza to swoiste wprowadzenie, rzecz można uwertura, do właściwej problematyki badań. Tę ostatnią stanowi omówienie szeroko rozumianej historii powstania oraz eksploatacji Kolejki Walimskiej, opis reprezentowanego przez nią poziomu technicznego, ilustrowanego nie tylko na przykładzie właściwej drogi żelaznej, towarzyszących jej obiektów inżynieryjnych czy kubaturowych, ale także pojazdów trakcyjnych (część druga i trzecia).

W rzeczonym wprowadzeniu lub części pierwszej Autor słusznie zarysował dzieje słynnej niegdyś na Śląsku firmy włókienniczej *Websky, Hartmann & Wiesen,*

będącej głównym *spiritus movens* i zarazem jednym z udziałowców przedsiębiorstwa Kolejka Walimska S.A. Następnie zaprezentował główne akty prawne: ustawy, rozporządzenia, zarządzenia etc. towarzyszące budowie kolei w Prusach od pierwszej połowy XIX w. Pisze tedy Jerczyński o fundamentalnej „Ustawie kolejowej" z 1838 r., która stała się zaczątkiem budowy sieci kolei głównych, względnie pierwszorzędnych, dalej o regulacjach towarzyszących jednotorowym kolejom drugorzędnym lub bocznym i w końcu o kluczowej dla jego rozważań „Ustawie o kolejkach i bocznicach prywatnych" z 1892 r. Wszak to na podstawie przepisów tej ostatniej powstała właśnie Kolejka Walimska S.A. Od razu powiem, że wnikliwe omówienie tych zagadnień, jakkolwiek mające charakter wstępny, uważam za rzecz niebywale istotną. Z jednej strony osobom mniej zorientowanym w dziejowym rozwoju kolejnictwa pruskiego pozwala to zrozumieć fenomen „kolejek" jako wyjątkowej formy partnerstwa publiczno-prywatnego, występującej przecież w takiej konstrukcji prawnej tylko na sieci kolejowej Prus. Z drugiej zaś, nawet dla osób parających się naukowo problematyką historii kolei na terenach pod administracją pruską, wspomniane rozdziały pozwalają na ewidentne poszerzenie dotychczasowej wiedzy, zwłaszcza w aspektach techniczno-ruchowych. Faktem jest, że na „Ustawę kolejową" z 1838 r. czy też „Ustawę o kolejkach i bocznicach prywatnych" z 1892 r. powołują się niektórzy autorzy piszący w Polsce o kolei (*vide* Przemysław Dominas), ale rzadko kiedy przytaczane są ich szczegółowe zapisy, nie mówiąc już o przepisach normujących budowę i prowadzenie ruchu na liniach drugorzędnych, umykających w kraju nad Wisłą wnikliwym badaniom pod kątem technicznym i prawnym. Z całą pewnością na uwagę zasługuje też rozdział o „kolejkach" w PRL-u. Wprawdzie to czasy nam najbliższe, ale bardzo często słabo rozpoznane i zbadane. Zajmując się badaniami nad kolejami m.in. Wielkopolski, kojarzę skądinąd doskonale fakt licznego występowania w Poznańskiem kolejek budowanych na mocy ustawy z 1892 r., ale nigdy nie spotkałem się ze szczegółową analizą procesu ich nacjonalizacji po 1945 r., o czym Autor piszę na s. 54–58. Przy okazji napomknę jednak, że zabrakło mi tutaj choć kilku zdań komentarza i oceny Doktoranta wspomnianej nacjonalizacji kolejek i powojennego podporządkowania ich PKP. Innymi słowy: czy przejęcie przez PKP tak specyficznych przedsiębiorstw kolejowych, jak kolejki względnie powojenne „koleje dojazdowe", oznaczało dla nich poprawę czy też pogorszenie sytuacji techniczno-eksploatacyjnej. Myślę, że dla mniej zorientowanego czytelnika konstatacja natury ogólnej byłaby tutaj bardzo cenna.

Podobnie wysoko oceniam treści zawarte w kilku podrozdziałach dotyczących trakcji elektrycznej na kolejach, przy czym za bardzo ważne z naukowo-poznawczego punktu widzenia uważam ustalenia Autora odnośnie koncepcji budowy pierwszych kolei elektrycznych z Dzierżoniowa do Pieszyc i Bielawy, tudzież z Wrocławia do Sobótki (s. 63–64).

Właściwą treść pracy stanowią część druga oraz trzecia, liczące odpowiednio przeszło 140 oraz 160 stron. W drugiej części Autor zaprezentował obszernie i wyczerpująco historię przygotowań, a następnie budowy połączenia; w końcu scharakteryzował też pod względem technicznym poszczególne elementy i rozwiązania konstrukcyjne szlaku kolejowego, poczynając od nawierzchni, poprzez obiekty kubaturowe, a skończywszy na taborze kolejowym i jego rozwiązaniach technicznych. Niewątpliwie na uznanie zasługuje stosowana tu nomenklatura, dokumentująca bezspornie olbrzymią i wszechstronna wiedzę Autora w sferze inżynierii kolejowej. Wszak znajomość elementów składowych podtorza i nawierzchni rzadko oznacza równoczesną znajomość fachowych określeń w zakresie historycznych środków trakcyjnych czy też kolejowych budowli kubaturowych.

Niemniej jednak, mając rozeznanie w różnego typu problemach podnoszonych przez osoby zainteresowane oraz poszkodowane w trakcie budowy linii kolejowych, z wielkim zainteresowaniem czytałem o perypetiach związanych ze światłem wiaduktu sklepionego pod Sędzimierzem (s. 117–118) czy też o przymusowych wywłaszczeniach gruntów (s. 120). Przyznam też, że kojarząc budowę i eksploatację kolei trzeciorzędnych z monopolizującą te przedsięwzięcia na wschodzie Niemiec firmą *Lenz & Co.*, nie spodziewałem się zlecenia budowy trasy z Walimia do Jugowic berlińskiej firmie Towarzystwo Kontynentalne Budowy i Eksploatacji Kolei z Berlina (*Continentale Eisenbahn-Bau und Betriebsgesellschaft*).

Jak wspomniałem, Autor z wielką znajomością rzeczy omówił konstrukcję nawierzchni wraz z obiektami inżynieryjnymi na trasie kolejki (s. 165–168). Osobiście uważam, że dla lepszego porządku obiekty inżynieryjne (wiadukty, mosty i przepusty) mogły zostać wyodrębnione oraz zaprezentowane w osobnym podrozdziale, wraz z ich wykazem (zamieszczonym notabene na s. 181–182). Zdaję sobie jednak sprawę, że za ich ujęciem w podrozdziale o nawierzchni mogła przemawiać niewielka liczba tego typu budowli. Z kolei omawiając zabudowania Kolejki, Autor słusznie zwrócił uwagę na ich

niestandardowy, gdyż w pewnym sensie prowizoryczny charakter. To zjawisko natury ogólnej dla większości kolejek, to też główny powód, dla którego infrastruktura budowlana kolejek przetrwała do chwili obecnej w tak ograniczonym zakresie i należy dziś do obiektów wręcz unikatowych. Drewniane oraz szachulcowe wiaty, budynki gospodarcze, a nawet hale lokomotywowni, po 1945 r. były sukcesywnie rozbierane, a ich resztki – z reguły nie przetrwały próby czasu i legły w gruzach po 1989 r. Słusznie zwraca też uwagę mgr inż. Michał Jerczyński na uwarunkowania związane z wyrazem architektonicznym dworca w Walimiu (s. 189), streszczające się w coraz powszechniejszej tendencji odwoływania się w budownictwie kolejowym Śląska do lokalnych i rodzimych wzorców budowlanych. Stanowiło to oczywiście pokłosie narastających na Śląsku od przełomu XIX i XX w. ruchów na rzecz ochrony rodzimego krajobrazu i lokalnych wzorców budowlanych, skupiających się pod sztandarami *Heimatschutzbewegung*. Osobiście uważam też, że neobarokowa architektura dworca w Walimiu to nie tylko próba wpisania nowoczesnego obiektu techniki w historyczny, znaczony przecież jeszcze współcześnie barokowymi domostwami, gospodami i foluszami krajobraz kulturowy Walimia, ale przede wszystkim wyraz ducha czasów. Myślę tu o ewidentnym zwrocie w pruskiej architekturze użyteczności publicznej, która właśnie ok. 1910 r., odwracając się od hołubionego jeszcze niedawno neorenesansu i neogotyku, poczęła zmierzać już ewidentnie ku neobarokowym i neoklasycystycznym kostiumom, w dodatku w uproszczonej względnie modernistycznej redakcji.

Na kolejnych stronicach dysertacji Autor prezentuje szczegółowo zamówiony na potrzeby Kolejki tabor kolejowy, w tym lokomotywę elektryczną, wagon silnikowy oraz różnego typu wagony doczepne. Widać ewidentnie, że mgr inż. Jerczyński zadał sobie tutaj niebywały trud, aby – na podstawie dostępnych archiwaliów – odtworzyć szczegółowo nie tylko rozwiązania konstrukcyjne poszczególnych typów jednostek taboru używanego na Kolejce, ale nawet ich malaturę. O tym, jak cenny to wysiłek a ustalenia wartościowe, doskonale świadczy fakt, że do dziś nie zachował się w Polsce ani jeden z wagonów kursujących niegdyś na Kolejce Walimskiej. Dobrze, że udało się uratować choć elektrowóz, jednak w pełni podzielam żal Autora z powodu braku reakcji na apele o ratowanie ostatniego wagonu Kolejki w latach 80. XX w. Efekt był taki, że stacjonujący we Wrocławiu wagon w końcu lat 80. XX w. pocięto na złom (s. 219). Szkoda, że historia lubi się tak powtarzać i to jeszcze w XXI w....

Dopełnieniem w sensie logicznym całego wywodu jest przedstawiona w sposób wieloaspektowy i chronologicznie aż do lat 80. XX w. eksploatacja całej linii wraz z losami jej infrastruktury już po rozbiórce torów, czyli jeszcze w XXI w. Notabene to część pokazująca jak niezwykle istotne i kluczowe są badania archiwalne, nie tylko te podejmowane w państwowym zasobie archiwalnym, lecz także w archiwach zakładowych PKP. To dzięki nim, uzupełnionym przez różnego typu statystyczne wydawnictwa źródłowe, możliwe było drobiazgowe prześledzenie losów Kolejki Walimskiej po 1945 r. Paradoksalnie, jak to zwykle bywa, zobrazowanie dziejów Kolejki jako przedsiębiorstwa prywatnego (funkcjonującego tak przecież do 1945 r.) było znacznie łatwiejsze, gdyż Autor mógł tutaj skorzystać z różnego typu sprawozdań archiwalnych i statystyk, pozwalających na ustalenie nawet liczby niemal 250 000 podróżnych w 1943 r. (s. 312 i 325). Dodam też, że ta część została wzbogacona licznymi tabelami i wykresami, doskonale ilustrującymi omawiane treści. Notabene wykonane w większości opracowania własne wskazują na benedyktyńską cierpliwość Autora, który z licznych źródeł rękopiśmiennych oraz drukowanych skrzętnie wyłuskał najważniejsze dane, potwierdzające określone tendencje w przewozach nie tylko pasażerskich czy towarowych, ale też przesyłek ekspresowych bądź zwierząt (s. 315 i 317). Dodam tylko, że równie drobiazgowym badaniom poddane zostały taryfy obowiązujące na Kolejce, zarówno w okresie niemieckim, jak i jej zarządu przez PKP po 1945 r. Na zakończenie Doktorant zobrazował też relacje pomiędzy Kolejką względnie jej eksploatacją a transportem samochodowym, który – jak wynika z ustaleń mgr inż. Jerczyńskiego – konkurował z Kolejką Walimską już w okresie międzywojennym, a ostatecznie, w latach PRL-u, przyczynił się do jej likwidacji. To zresztą zjawisko dość powszechne odnośnie lokalnych i krótkodystansowych połączeń kolejowych. Jak to się skończyło, wszyscy doskonale wiemy, i to nie tylko na przykładzie Kolejki Walimskiej.

Na uwagę zasługuje wreszcie starannie dobrana ikonografia, będąca ilustracją dla wielu omawianych w dysertacji zagadnień. Odnaleźć tu można nie tylko widoki Kolejki z epoki, ale także *screeny* z Geoportalu, na pierwszy rzut oka mało może interesujące, ale pokazujące doskonale terenowe możliwości poprowadzenia Kolejki (a przez to i świetne rozeznanie ówczesnych kadr technicznych w możliwościach stwarzanych przez naturę). Przy okazji świadczą one też o orientacji Autora w portalach internetowych, bardzo przydatnych w badaniach terenowych bądź archeologii przemysłowej, zaś tradycyjnym historykom praktycznie nieznanych. Za olbrzymi atut ikonografii uważam dotarcie

Autora do wielu zdjęć archiwalnych z okresu powojennego, zachowanych w zbiorach prywatnych, a tym samym wyłączonych z powszechnego obiegu naukowego. Do tego dodać wypada unikatowe i archiwalne już ujęcia wagonów eksploatowanych pierwotnie na Kolejce (s. 456), w pracy zaprezentowanych na krótko przed ich unicestwieniem. Z punktu widzenia ochrony dziedzictwa technicznego w Polsce to ujęcia wręcz bezcenne, bowiem przypuszczalnie ostatnie przed złomowaniem.

Całość zamyka kilkunastostronicowa bibliografia, wykaz tabel i wykresów oraz skrótów, w tym też skrótów stosowanych jednostek miar i monetarnych, wieńczących ten gruntowny szkic monograficzny.

Analizując dysertację doktorską mgra inż. Michała Jerczyńskiego, nie sposób oprzeć się wrażeniu, że Autor sięgnął do imponującego zasobu źródłowego, czerpał szeroko z literatury przedmiotu, wykorzystując też tak powszechną dziś metodologię *oral history*. Nie można też nie zauważyć, że wiedzę pozyskaną z tak wielorakich i zróżnicowanych źródeł potrafił odpowiednio zinterpretować, skompilować i przekuć w obszerne, interdyscyplinarne studium względnie dysertację doktorską. Warto przy tym podkreślić, że Autor, pomimo że nie jest z wykształcenia historykiem, doskonale radzi sobie z aparatem naukowym oraz krytyką źródła, formułując niebudzące kontrowersji wnioski. Jako olbrzymi atut traktuję interdyscyplinarny charakter dysertacji, o czym już wspominałem, a tutaj jedynie podkreślę, iż wymaga to od Doktoranta nie tylko obszernej propedeutyki w sferze różnych dziedzin nauki, ale też dużej znajomości fachowego słownictwa i jego stosowania. Nie oznacza to wprawdzie, że udało się Autorowi wystrzec jakichkolwiek błędów względnie uchybień, ale jestem w pełni świadom, że ich charakter – w stosunku do skali niebudzącej żadnych wątpliwości walorów naukowych pracy – jest marginalny.

Niemniej jednak, przed potencjalną publikacją książki proponowałbym zatytułowanie wszystkich trzech części rozprawy, co przyczyni się do logicznego uporządkowania jej zawartości. Myślę też, że niektóre z podrozdziałów można – bez najmniejszej szkody dla przejrzystości treści oraz wywodu – połączyć (np. zagadnienia związane z koncesją, ujęte aż w czterech podrozdziałach – s. 136–144). Nie do końca pewny jestem również, czy – z punktu widzenia przedmiotu pracy – konieczne jest tak szczegółowe omawianie dziejów Walimia i cofanie się do czasów jeszcze przed rewolucją przemysłową. Przy okazji pozwolę sobie też zauważyć, choć sam – jak

wiadomo – do militarystów się nie zaliczam, że w 1866 r. rozpoczęła się jednak wojna austriacko-pruska, nie prusko-austriacka, bowiem to Franciszek Józef I jako pierwszy dobył szabli przeciwko Prusom (s. 28). Z warsztatowych uwag proponowałbym, aby w przypisach najpierw podawać inicjał imienia, a później nazwisko autora. Jakkolwiek jestem w pełni świadom, że w sferze przypisów funkcjonują różne szkoły i tak naprawdę najważniejsza jest zawsze konsekwencja, to jednak powszechnie przyjętym standardem jest najpierw imię, a później nazwisko autora. Przeglądając bibliografię nie znalazłem też wykazu autorów relacji ustnych, do których Doktorant się odwoływał (np. s. 184, 385, 386).

Oczywiście zdarzają się też literówki, ale te zapewne usunie wprawny ołówek w trakcie korekty redaktorskiej, a wskazywanie ich tutaj świadczyłoby jedynie o małostkowości. Tymczasem na pracę mgra inż. Michała Jerczyńskiego spoglądać trzeba nie tylko przez pryzmat studium monograficznego przedłożonego do oceny predyspozycji Autora pod kątem tytułu doktorskiego. To przede wszystkim praca, która pod względem szczegółowości przedstawianych zagadnień historyczno-technicznych trudna jest do naśladownictwa. Nie ukrywam, że bardzo chciałbym, aby stała się ona wyznacznikiem standardów w publikacjach monograficznych poszczególnych linii kolejowych czy ich większych sieci. Nie mam jednak też złudzeń, że Doktorant postawił poprzeczkę nazbyt wysoko. Obawiam się, że na poziomie, dla wielu autorów parających się dziejami kolejnictwa po prostu nieosiągalnym. I nie chodzi mi tu o ogląd sprawy z perspektywy wykorzystania takich czy innych źródeł, lecz o olbrzymią wiedzę natury technicznej, która w połączeniu z dekadami badań nad historią i dziedzictwem kolejowym, ukształtowała wysoką jakość prac mgra inż. Michała Jerczyńskiego. Przedłożona tu do oceny, stanowi już tylko egzemplifikację wspomnianej wiedzy i potwierdzenie postawionej tezy.

Tym samym **stwierdzam, że praca pt.: *Kolej elektryczna Jugowice – Walim w realiach prawnych i gospodarczych Prus, Rzeszy Niemieckiej i Polski*, autorstwa Michała Jerczyńskiego, spełnia warunki stawiane rozprawom doktorskim w ustawie o stopniach i tytułach naukowych, a zatem stawiam wniosek o dopuszczenie jej do publicznej obrony. Wnioskuję też o wyróżnienie niniejszej dysertacji, stanowiącej pierwszą i tak wnikliwą monografię Kolejki Walimskiej,**

będącej pierwszą prywatną elektryczną koleją normalnotorową użytku publicznego na Śląsku i jedną z pierwszych w skali współczesnej Polski.

Wrocław, 15 grudnia 2018 r.

dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.