

Prof. dr hab. Tomasz Komornicki
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
Polska Akademia Nauk
Twarda 51/55, 00-818 Warszawa
t.komorn@twarda.pan.pl
+48 601 307471

Recenzja pracy doktorskiej
mgr Weroniki Dragan

**pt. Kształtowanie układów urbanistycznych i przestrzennych dawnych
kolejowych ośrodków granicznych Polski**

zrealizowanej na
Wydziale Nauk Przyrodniczych, Uniwersytetu Śląskiego
pod kierunkiem **dr hab. Roberta Krzysztofika**

Problemy dawnych granic politycznych (tzw. *phantom borders*), a także rozwoju sieci kolejowej, należą do tematów od lat podejmowanych na gruncie geografii społeczno-ekonomicznej, a także historii, politologii i innych nauk. Są one zagadnieniami metodycznie trudnymi, ponieważ wymagają łączenia warsztatu badawczego geografów oraz historyków. Co więcej w obrębie geografii odrębnym dorobkiem i narzędziami charakteryzują się badania z zakresu przebiegu i funkcji granic oraz te dotyczące infrastruktury transportowej. Współczesny, sztywny podział na dyscypliny naukowe (w strukturach jednostek, a także w procedurach związanych z pozyskiwaniem grantów badawczych) nie sprzyja takim badaniom. Z drugiej strony interdyscyplinarna wiedza odnośnie układów terytorialnych i urbanistycznych ukształtowanych w sąsiedztwie dawnych granic coraz częściej ujawnia swój wymiar aplikacyjny. Dawne granice stają się częścią dziedzictwa kulturowego, a związane z nimi obiekty podlegają działaniom rewitalizacyjnym. Niekiedy przekształcają się także w składowe produktów turystycznych. W takim kontekście, przedłożona do recenzji rozprawa doktorska mgr Weroniki Dragan, jest na swój sposób, unikalna. Autorka zdecydowała się bowiem na pracę interdyscyplinarną, łącząc wnikliwe studia historyczne z problematyką współczesnego zagospodarowania przestrzennego.

Biorąc powyższe pod uwagę, pracę doktorską mgr Weroniki Dragan oceniać trzeba przez pryzmat wyzwań metodycznych, jakie stanęły przed Autorką z chwilą decyzji o tak wielowątkowym podejściu do analizowanego tematu. W opinii Recenzenta, próba sprostania tym wyzwaniom udała się nadspodziewanie dobrze. Oczywiście, praca posiada pewne

mankamenty, na które zwrócono uwagę w niniejszej recenzji. Ich charakter jest jednak głównie strukturalny. Przedstawione dalej uwagi nie zmieniają w niczym zdecydowanie pozytywnej oceny zrealizowanego badania i samej rozprawy.

W dalszej części recenzji najpierw przedstawiono problemy o charakterze ogólnym, a potem krótko omówiono poszczególne rozdziały, przedstawiając uwagi bardziej szczegółowe. W podsumowaniu wypunktowano główne walory i mankamenty pracy, całość odniesiono do standardowych wymogów stawianych rozprawom doktorskim oraz przedstawiono wniosek końcowy.

Uwagi ogólne

Praca doktorska mgr. Weroniki Dragan składa się (wraz z załącznikami) aż z 421 stron maszynopisu. Wersja przedłożona do recenzji wymagała opracowania w dwa odrębne tomy (czego można było prawdopodobnie uniknąć przy druku dwustronnym). Obejmuje ona jednocześnie tylko cztery obszerne rozdziały (nie licząc wstępu i podsumowania), uzupełnione spisami bibliografii, fotografii, tabel i rycin oraz aneksem. Struktura rozprawy jest jednak poprawna i sprawia wrażenie dobrze przemyślanej. Pewną wątpliwość budzi lokalizacja podrozdziału 3.2.4. Dotyczy on innych granic (poza terenem dzisiejszej Polski) Niemiec, Rosji i Austro-Węgier. Przedstawiona tam analiza jest ciekawa i istotna, ale być może należało ją wydzielić jako odrębny duży rozdział, wiążąc jednocześnie z choćby skrótowym przedstawieniem odmiennych uwarunkowań występujących w innych częściach Europy. Ponadto wiele istotnych wniosków i uogólnień przedstawiono w ostatnich częściach poszczególnych rozdziałów analitycznych (trzeciego i czwartego), choć ich ranga i wartość merytoryczna powodują, że, w opinii recenzenta, powinny zasilić także podsumowanie.

Cel główny pracy zdefiniowano prawidłowo, jako określenie trajektorii przemian struktury przestrzennej dawnych miejscowości granicznych, dla których równorzędnym czynnikiem miastotwórczym stała się budowa stacji kolejowej. Pewną wątpliwość budzić może uwypuklenie w celu dynamicznego charakteru rozprawy. Słowo trajektoria sugeruje, że Autorka zajmuje się całym okresem przemian od połowy XIX wieku, aż do dziś. W praktyce praca obejmuje efekty przestrzenne samego powstania stacji granicznych (pierwsze dekady po ich uruchomieniu) oraz obecny okres potransformacyjny, w którym badane są współczesne procesy zmian przestrzennych w sąsiedztwie obiektów związanych z infrastrukturą kolejową. Okresy pośrednie (szczególnie od 1945 do 1989) nie są poddane analizie. Pewne niejasności wiążą się także z celami szczegółowymi. Podano np., że celem metodycznym jest

zastosowanie archiwalnych materiałów kartograficznych. Samo zastosowanie jest raczej jedynie metodą. Celem metodycznym mogłaby być ewentualnie ocena możliwości zastosowania takich materiałów. Cel uzupełniający (próba określenia ścieżek postępowania samorządów) jest de facto drugim celem poznawczym i pewnie tak powinien być przyporządkowany, zwłaszcza, że ścieżki działania zostały dobrze zbadane i sklasyfikowane (rozdział czwarty). Przedstawione uwagi nie zmieniają faktu, że wylistowane cele odpowiadają późniejszej treści pracy i są dobrą podstawą dla całego badania. Niezależnie od nich Autorka zdefiniowała także pytania badawcze. W pierwszym pytaniu odnośnie atrybutów granicy państwowej i linii kolejowej właściwsze byłoby użycie czasu przeszłego. Praca daje raczej możliwość oceny, czy atrybuty te dały możliwość synergii w latach 1842 – 1914 (ewentualnie do 1939), a nie czy dają je współcześnie. Do terażniejszości odnosi się raczej drugie, bardzo ważne i dobrze sformułowane, pytanie o systemową zdolność funkcjonowania przestrzeni zurbanizowanej.

Nie do końca precyzyjnie, w kontekście celów i zawartości pracy, sformułowano natomiast hipotezy badawcze. Hipoteza druga dotyczy ogólnego oddziaływania granicy na strukturę przestrzenną miejscowości. Praca poświęcona jest ośrodkom, gdzie granicę przecinają linie kolejowe. Tym samym nie do końca daje podstawy do szerokiego wnioskowania o miejscach gdzie z granicą krzyżuje się np. tylko infrastruktura drogowa, a już tym bardziej o tych, gdzie brak jest jakiegokolwiek infrastruktury transgranicznej. Hipoteza trzecia jest, z kolei, trudna do rzetelnej weryfikacji. Stwierdza, że infrastruktura kolejowo-graniczna stanowi wyzwanie dla władz i ładunek historyczno-emocjonalny dla społeczności lokalnej. Zapewne takie sytuacje mają miejsce, trudno tu jednak szukać ogólnych prawidłowości. Autorka w podsumowaniu odnosi się do postawionych hipotez i stwierdza, że zostały one zweryfikowane. Opis zakresu weryfikacji hipotezy drugiej potwierdza jednak, że we wstępie była ona zakreślona nieco zbyt szeroko (brak w niej odniesienia do samej infrastruktury kolejowej). Jako weryfikację hipotezy trzeciej mgr Weronika Dragan przyjęła natomiast samo potwierdzenie dostrzeżenia problemu przez lokalne władze.

Zastanawiając się nad przyjętym zakresem przestrzennym i czasowym pracy trudno jednoznacznie wyjaśnić, dlaczego pod uwagę wzięto pojedynczy przypadek z okresu międzywojennego (Zbąszynek). Zaburza on trochę logikę i kontekst historyczny całości. Na tej samej zasadzie można byłoby mówić o nowych stacjach granicznych powstałych po roku 1945 na obecnej polskiej granicy wschodniej (a trzymając się zasady, że nie interesują nas granice nadal istniejące, przynajmniej o obiektach w rejonie Bieszczad, gdzie granicę przesuwano już po wojnie). Wszystkie badane stacje graniczne pokazano na rycinie 3. Jej

tytuł nie jest poprawny, bo sugeruje, że dokonano tego na tle podziałów administracyjnych współczesnej Polski. Na mapie pokazano natomiast tylko granice państw zaborczych oraz Polski międzywojennej. Szkoda także, że zastosowana na rycinie numeracja nie odpowiada późniejszej kolejności opisów zastosowanej w dalszych rozdziałach. Ułatwiłoby to odbiór całej pracy.

Zastosowane metody badawcze mają charakter innowacyjny, głównie z uwagi na ich umiejętne zestawienie i wewnętrzną komplementarność. Pewnym mankamentem jest brak ich pełnego usystematyzowania na początku rozprawy. Przydatny byłby w tym miejscu np. schemat postępowania badawczego, na którego końcu znalazłyby się także ujęcia modelowe jakimi zakończono rozdział trzeci (jako swego rodzaju cel operacyjny, lub zadanie badawcze do zrealizowania). W obecnym układzie, pełna ocena metodyki możliwa jest dopiero po zapoznaniu się z całą pracą. Bez wątplenia ogromną wartość mają studia archiwalne, wykonane przez Autorkę w kilkudziesięciu jednostkach. Bardzo pozytywnie ocenić należy również inwentaryzację urbanistyczną współczesnego stanu zagospodarowania przestrzennego. Poza samym sposobem informacji, dała ona Autorce unikatowe rozeznanie w analizowanym materiale (tak obecnym, jak i historycznym). To rozeznanie (znajomość badanych miejscowości) jest widoczne w całym recenzowanym tekście. Powoduje to, że narracja jest klarowna (w sensie terytorialnym), co nie zawsze ma miejsce w przypadku prac powstałych na bazie materiałów archiwalnych.

Jako wartościowe uznać należy także próby konstrukcji autorskich modeli oraz typologii układów przestrzenno-urbanistycznych. Takich prób jest kilka (głównie w zakończeniu rozdziału trzeciego). Nie wszystkie prowadzą, w opinii recenzenta, do wniosków nowatorskich. Niektóre wydają się mało odkrywcze. Inne tworzą jednak podstawową wartość dodaną pracy, a nawet **można je uznać za istotny wkład w rozwój nauki**. Na taką pozytywną ocenę zasługują przede wszystkim: uogólnienie odnośnie genezy przestrzeni przystajowej badanych dworców granicznych (rycina 60), schematy rozwoju układów przestrzennych (rycina 65) oraz zestawienie kierunków przekształceń dawnych dworców kolejowych (rozdział czwarty). Jednocześnie, nawet jeżeli niektóre inne uogólnienia trzeba ocenić krytycznie (lub przynajmniej uznać jako wymagające dalszej dyskusji), samo ich podjęcie jest atutem pracy. Wielu Doktorantów nie ma odwagi proponowania własnych ujęć syntetycznych. Dogłębne analizy kończą się wówczas zdawkowym, a niekiedy trywialnym podsumowaniem. Pani mgr Weronika Dragan nie ma tego typu problemów. **Jest to bardzo pozytywna cecha, która predestynuje ją do roli dojrzałego badacza struktur przestrzennych**. Istotnym walorem części uogólniających pracy jest także unikalna

umiejętność integracji w tekście selektywnego opisu zebranych faktów, literatury przedmiotu oraz własnych propozycji teoretycznych.

Praca jest napisana dobrym językiem. Zawiera tylko nieliczne niedociągnięcia redakcyjno-stylistyczne i literówki. Terminologia używana jest na ogół bardzo starannie. Pewne wątpliwości budzi przemienne używanie terminów przepuszczalność i przenikalność granic (łącznie z nie zawsze prawidłowym cytowaniem innych Autorów). W literaturze anglojęzycznej z reguły używany jest termin *permeability*, którego polskim tłumaczeniem jest przenikalność. Wydaje się, że to on powinien być konsekwentnie stosowany, m.in. z uwagi na liczne potoczne znaczenia słowa przepuszczalność. Niewielkie błędy zdarzają się w tłumaczeniu streszczenia na język angielski (używanie niepoprawnej nazwy *Czech Republic*, zamiast poprawnej *Czechia*).

Ocena zawartości pracy

Pracę rozpoczyna krótki **wstęp**, zawierający poprawną prezentację problemu badawczego, omówienie celów, zakresu hipotez oraz metodyki i źródeł pracy. Pewne uwagi można mieć, jak już zauważono, do ubogiego opisu metod badawczych. Ponadto na rycinie 1 zaprezentowano mapę (na podstawie źródeł zewnętrznych), której legenda sugeruje istnienie określonych regionów, istotnych zapewne w pracy oryginalnej. W kontekście recenzowanej rozprawy budzą one jednak wątpliwości, gdyż sugerują istnienie granic w miejscach, gdzie ich nigdy nie było. Niejasne jest także pokazanie na początku pracy ideogramu stanowiącego rycinę 2. Ideogram taki byłby celowy gdyby ilustrował jakąś hipotezę. W obecnej formie, bez wyjaśnienia zastosowanych kolorów nie ma on wartości naukowej. Co więcej może mylnie sugerować, że praca odnosi się także do infrastruktury drogowej.

Rozdział pierwszy poświęcony jest kształtowaniu układów przestrzennych i urbanistycznych dawnych miejscowości granicznych. Zawiera omówienie wpływu zarówno granic politycznych, jak i sieci kolejowej na kształtowanie się struktur osadniczych. Zagadnienia te są bardzo dobrze osadzone w teorii oraz w literaturze przedmiotu, zarówno krajowej, jak i zagranicznej. Co ważne tekst zawiera także odniesienia do celów i układu pracy, powodując, że rozdział czyta się, jako jej integralną część, a nie „obowiązkowy” dodatek. W kilku miejscach opis nadmiernie odbiega od głównego tematu i celów rozprawy (np. fragment o idei miasta ogrodu, który raczej nie pasuje do zbioru miast granicznych). W drugiej części rozdziału, Autorka logicznie przechodzi do przeglądu dotychczasowych badań samych miejscowości kolejowo-granicznych. Omówionych jest bardzo dużo publikacji, w

tym wypadku już najczęściej krajowych. Jedynie zamieszczony na końcu podrozdziału akapit odwołuje się bardzo skrótowo do analogicznych badań w innych krajach. W rozdziale opisano także wykorzystywane materiały źródłowe, w tym źródła kartograficzne, prasowe, a nawet dawne relacje z podróży. Ta część jest wartościowa sama w sobie jako swego rodzaju „podręcznik” możliwych źródeł informacji w tego typu opracowaniach.

Rozdział drugi nosi tytuł Kształtowanie się granic i sieci kolejowej Polski na tle Europy. Jest to niezbędny i dobrze opracowany „rozdział tła”. Tłem dla dalszych rozważań Autorki jest w tym wypadku zarówno zmieniający się układ granic, jak i rozwijająca się sieć kolejowa. W przypadku problematyki granic tekst cofa się także do czasów przedrozbiorowych, o wiele lat poprzedzając rozwój sieci kolei. Być może są to fragmenty nadmiernie rozbudowane, które miejscami można byłoby określić jako „skrót historii Polski przełomu XVIII i XIX wieku”. Na rycinie 7 autorka odwołuje się m.in. do problemu zróżnicowania etnicznego, które nie ma przecież bezpośredniego związku z celami pracy. Dopiero w dalszej części podrozdziału 2.1. Doktorantka przechodzi do zasadniczego problemu przebiegu granic.

Druga część rozdziału drugiego poświęcona została rozwojowi sieci kolejowej. Ponownie oparta jest na bogatej literaturze przedmiotu. Ma też dobrą ilustrację kartograficzną i tabelaryczną. Podrozdział ma strukturę opartą o trzy państwa zaborcze. Należy się zastanawiać, czy lepszym rozwiązaniem nie byłoby bazowanie na układzie trzech dawnych odcinków granicznych (Rosja- Prusy, Prusy- Austro-Węgry, Rosja- Austro-Węgry). Można mieć także niewielkie zastrzeżenie do niektórych stwierdzeń, np. odnośnie zatarcia śladów peryferyzacji sieci w zaborze pruskim. W rzeczywistości (jak dowodził Lijewski) obszary peryferyjne były w Prusach wypełniane siecią kolejową, także z uwagi na strategię militarną (odmienną niż w Rosji). W tym sensie nie były one celowo peryferyzowane.

W rozdziale znajdujemy także opis dalszych zmian w sieci kolejowej (po I wojnie światowej). Zdecydowanie najskromniej opisany został okres 1945-1989. Jest to zrozumiałe, z uwagi na cele pracy, choć być może pewne uzupełnienia byłyby w tym miejscu przydatne, ponieważ w tym właśnie okresie miały miejsca zmiany w znaczeniu poszczególnych odcinków oddziałujące na obecną pozycję dawnych stacji granicznych jako węzłów kolejowych. Jednocześnie dość rozbudowany jest opis współczesnych planów inwestycyjnych na polskiej sieci kolejowej (w tym nawet bardzo kontrowersyjnych „szprych” Centralnego Portu Komunikacyjnego - CPK), które nie mają dla celów pracy większego znaczenia. W tym kontekście trudno jest także uzasadnić zamieszczenie ryciny 10 (przebieg linii kolejowej Tarnowskie Góry - Kępno). Nawet jeżeli dla niektórych miejscowości

granicznych plany inwestycyjne mogą oznaczać impuls rozwojowy, miejsce na tego typu rozważania jest raczej w ostatnim rozdziale 4.

Odrębny podrozdział 2.3. stanowi omówienie miastotwórczej roli granicy i kolei. W tym miejscu autorka ponownie wraca do klasycznej (w tym międzynarodowej) literatury przedmiotu, próbując odnieść sytuację Polski sprzed I wojny światowej (oraz późniejszą) do opracowanych przez innych autorów modeli (w tym modeli regionów stykowych i granic reliktowych). Pewnym brakiem tej części wydaje się nieomówienie relacji infrastruktury kolejowej i drogowej (m.in. jako dwóch elementów głównych korytarzy transportowych). Wspomniany wcześniej ideogram, jaki Autorka zamieściła na samym wstępie rozprawy sugeruje, że temat ten będzie uwzględniony. Nie znajdujemy go jednak w dalszej części pracy.

Rozdział trzeci stanowi zasadniczą i najobszerniejszą część całej rozprawy. To tu Autorka umieściła cały zebrany materiał odnośnie poszczególnych miejscowości granicznych. Pierwszy podrozdział omawia uwarunkowania urbanizacji miejscowości pograniczy na terenie obecnej Polski przed I wojną światową oraz w okresie międzywojennym (tylko w kontekście Zbąszynia). Znajdują się tam także elementy porównawcze, m.in. odnośnie ruchu kolejowego przez granicę (liczba kupionych biletów) na różnych stacjach. Ten fragment pracy jest trudniejszy w odbiorze, bo informacje ogólne o procesach urbanizacyjnych w państwach zaborczych mieszają się z lokalnymi uwarunkowaniami związanymi z położeniem przygranicznym. Dalsza struktura rozdziału trzeciego opiera się na stacjach granicznych położonych kolejno w trzech państwach zaborczych. Każda z nich jest szczegółowo omówiona, pod względem historycznym i przestrzennym. Tam gdzie to możliwe podane są także dane odnośnie odbywającego się tam wówczas ruchu. Podrozdziały ilustrowane są zdjęciami (historycznymi lub współczesnymi). Opisane są procesy rozwoju przestrzennego i urbanistycznego miejscowości, a także rozwój samej infrastruktury kolejowej, w tym dworcowej. Oczywiście możliwe jest postawienie zarzutu, że przygotowane opisy nie są w pełni spójne. Trzeba mieć jednak świadomość, że w przypadku badań archiwalnych nie jest to do końca możliwe. Rozdział spełnia dwie fundamentalne funkcje: a) dokumentacyjną (trudną do przecenienia, choć być może zbyt mało podkreśloną w celach pracy); b) bazową dla dalszych rozważań uogólniających. Naturalnie można byłoby zaproponować inny układ tej części rozprawy (np. problemowy, a nie „stacja po stacji”, lub jej skrót i przeniesienie części materiału do aneksów), ale w opinii Recenzenta nie byłby to zabieg użyteczny. O wartości wniosków i uogólnień decyduje wykazanie się szczegółowym badaniem każdej z miejscowości. Bez tych opisów wnioski można byłoby podważać. Cel pracy niejako

wymuszał taką właśnie strukturę. Pewnym brakiem jest natomiast niezamieszczenie wewnątrz podrozdziałów map lub schematów kartograficznych, pozwalających na topograficzne śledzenie opisywanych procesów przestrzennych. Mapy takie znajdujemy dopiero w załączniku, w drugim tomie rozprawy, co jest znacznie mniej wygodne dla czytelnika.

Częścią rozdziału trzeciego jest także, wspomniany już w tej recenzji, podrozdział 3.2.4. dotyczący miejscowości graniczno-kolejowych położonych na granicy Niemiec, Rosji, Austro-Węgier i innych państw Europy w XIX wieku. Spójność tego podrozdziału z resztą pracy jest problematyczna. W opinii recenzenta, zasługiwałby on na lepsze wyeksponowanie oraz lepsze uzasadnienie. Obecnie można odnieść wrażenie że ta część pochodzi z innego opracowania Autorki, które miało odmienne cele badawcze. Wybór obejmuje odległe od obszaru Polski stacje na granicy austriacko-włoskiej, pomijając bliskie Polsce połączenia Czech i Śląska (w tym linie funkcjonujące dziś w relacjach polsko-czeskich) oraz linie przecinające dawną granicę między Niemcami zachodnimi i wschodnimi (1945-1990). Ponadto miejscowości graniczne opisano tym razem wg całkiem innego schematu. Opisy są krótsze, za to (co przydatne!) niektóre zawierają schematyczną mapę lokalnego układu przestrzennego.

W ramach rozdziału trzeciego autorka dokonuje następnie próby typologii układów przestrzenno-urbanistycznych ośrodków granicznych ukształtowanych w wyniku oddziaływania transportu kolejowego. Jest to bardzo wartościowa, część pracy. W opracowaniu pojawiają się, co prawda niekiedy, nazbyt trywialne i niewiele wnoszące ideogramy (jak przepływy przez przejścia graniczne z symboliką muru na rycinie 59, czy typy stacji granicznych pokazane rycinie 61). Jednocześnie jednak inne propozycje są bardzo wartościowe, a nawet nowatorskie. Dotyczy to szczególnie pokazanej na rycinie 60 „genezy przestrzeni przystacyjnej”. Generalnie cały rozdział jest też bardzo dobrym opisem syntetycznym łączącym materiał zebrany dla wszystkich miast. Rolę meta-syntetyczną pełni dynamiczny model wpływu infrastruktury celno-kolejowej na kształtowanie się funkcjonalne najbliższej przestrzeni granicznej stacji kolejowej (dzielnica przystacyjna; rycina 62). Zawiera on jednak dużo elementów i nie jest w pełni czytelny. Szkoda, że zaznaczone na nim trzy etapy rozwoju dzielnicy przystacyjnej nie zostały także opisane w punktach lub za pomocą tabeli. Dynamika ich rozwoju jest każdorazowo opisana w różnych miejscach rozdziału trzeciego, a zebrany materiał pozwala na szersze uogólnienie tego typu. Generalnie jest to jednak bardzo dobry opis syntetyczny łączący materiał zebrany dla wszystkich miast. Na szczególną uwagę zasługuje zestaw indywidualnych modeli przestrzennych dla wszystkich stacji przedstawiony na rycinie 65. Na ponowne podkreślenie zasługuje również umiejętność

połączenia syntezy opisowej z własnymi ujęciami modelowymi i literaturą. Pewną wątpliwość może budzić interpretacja niektórych układów przestrzennych tylko w oparciu o układ kolejowy, podczas, gdy miejscowości graniczne posiadały najczęściej także drogowe przejścia graniczne, przez które to odbywała się znaczna część ruchu lokalnego (np. drobny handel) i które równolegle wpływały na układy urbanistyczne. Z drugiej strony można przyjąć, że ich istnienie było często wtórne wobec zasadniczej funkcji miastotwórczej, jaką pełniła wówczas infrastruktura kolejowa.

W tym miejscu warto podkreślić, że ostatnia część rozdziału trzeciego mogłaby z powodzeniem stanowić ostateczne podsumowanie dobrej rozprawy doktorskiej poświęconej rozwojowi miejscowości granicznych. Autorka jednak nie kończy na tym swoich rozważań. Na tle dotychczasowych badań historycznych wykonuje „drugie” opracowanie dotyczące perspektyw zagospodarowania przestrzennego terenów przydworcowych badanych miejscowości (**rozdział 4**). Ta odrębna część rozprawy zaczyna się od oceny możliwości rozwoju współczesnych miastotwórczych funkcji transportu kolejowego. Wskazano tam na zachodzący w Europie renesans kolei, a na tym tle charakteryzowano przemiany jakie po 1989 zachodzą w Polsce, w tym zwłaszcza politykę spółek Grupy PKP względem posiadanego majątku (m.in. dworce). Opisane problemy mają jednak charakter uniwersalny i nie dotyczą wyłącznie dawnych stacji granicznych. Dopiero na tym tle mgr Weronika Dragan przechodzi do charakterystyki współczesnej sytuacji w poszczególnych badanych miejscowościach. Opisy te są wyczerpujące i dobrze zilustrowane (także fotograficznie). W kolejnym podrozdziale tematyka poszerzona zostaje o perspektywę przekształceń obecnej przestrzeni przydworcowej. Autorka raz jeszcze wykazuje się szczególną umiejętnością integracji zebranych materiałów i własnych obserwacji z literaturą przedmiotu. Tym samym opis faktografii jest zręcznie przemieszany z interpretacją, tworząc napisaną dobrym językiem narrację. Jako bardzo wartościowe uznać należy kończące rozdział zestawienie schematów rozwoju dawnych dworców kolejowych wraz z ich otoczeniem (str. 292).

Całą rozprawę kończą relatywnie krótkie podsumowanie i wnioski. Autorka zdecydowała się na rozwiązanie, w którym wiele cennych uogólnień pozostało w poszczególnych rozdziałach lub nawet podrozdziałach. Podsumowanie zawiera zatem jedynie szerszy opis oraz odniesienie do celów i hipotez postawionych na wstępie. Takie ujęcie jest oczywiście poprawne. Być może jednak szkoda, że niektóre zestawienia i modele syntetyczne (z końcówki rozdziału III i IV) nie zostały „wyjęte poza nawias” i pokazane w podsumowaniu jako fundamentalny dorobek rozprawy.

Oprócz podsumowania i bardzo obszernego spisu literatury, a także spisu innych źródeł, rycin i tabel, praca zawiera także liczne załączniki. Ich układ nie zawsze jest zrozumiały. Początkowe aneksy powinny w opinii recenzenta bądź to znaleźć się w zasadniczym tekście pracy (szczególnie załącznik pierwszy z wykazem badanych stacji!!!, ale także załącznik V i VI), bądź też ich zamieszczanie w ogóle nie było potrzebne (nie korespondowały z celem pracy, jak załącznik II, III, IV). Kolejne załączniki pokazują układy przestrzenne stacji kolejowych i miejscowości granicznych. Są to materiały, których zdecydowanie brakuje wewnątrz opisów poszczególnych miejscowości. Jest to ważne tym bardziej, że są to autorskie opracowania mgr Doktorantki. Z powodzeniem mogłyby one także zawierać odnośniki (sygnatury, numery) do obiektów opisywanych w tekście. Zdecydowanie poprawiłoby to czytelność opisów. Oddzielną grupę aneksów stanowią plany samych granicznych stacji kolejowych. Prawdopodobnie tylko one powinny pozostać jako materiał uzupełniający na końcu pracy (także z uwagi na posiadaną formę rozkładówek).

Wniosek końcowy

Reasumując, należy uznać, że **Autorka zrealizowała postawione na wstępie cele badawcze**. Jako główne walory naukowe recenzowanej pracy wymienić trzeba:

- jasno sformułowane i zrealizowane cele badawcze;
- unikalną integrację analizy historycznej z problematyką współczesnego zagospodarowania przestrzennego;
- wnikliwą i unikalną analizę materiałów archiwalnych;
- pierwsze tak kompleksowe ujęcie problemu dawnych kolejowych stacji granicznych (w Polsce, a zapewne także w ujęciu międzynarodowym);
- autorski schemat genezy przestrzeni przystacyjnej granicznych dworców kolejowych;
- opracowanie dynamicznego modelu wpływu infrastruktury celno-kolejowej na kształtowanie najbliższej przestrzeni;
- opracowanie schematu rozwoju układów przestrzennych badanych miejscowości kolejowo-granicznych;
- wykonanie inwentaryzacji urbanistycznej obecnego otoczenia dawnych stacji granicznych;
- dokonanie zestawienia kierunków zakresu przekształceń dawnych granicznych dworców kolejowych;

- dobry język i unikalna narracja łącząca opis empiryczny, z literaturą przedmiotu oraz własnymi opiniami i uogólnieniami.

Mankamenty rozprawy są nieliczne, ale można do nich zaliczyć:

- nieprecyzyjność niektórych postawionych hipotez;
- problemy ze strukturą (w tym umieszczenie kilku istotnych elementów w aneksie).

Odnosząc całość opracowania do wymogów stawianych tradycyjnie rozprawom doktorskim, należy zatem uznać, że recenzowana rozprawa:

- z pewnością **dotyczy tematyki aktualnej;**
- ma **jasno sformułowane cele, które zrealizowano;**
- zostały w niej **sformułowane hipotezy** (choć niektóre nie są w pełni precyzyjne), **które udało się zweryfikować;**
- **zakres czasowy i przestrzenny** były przyjęte poprawnie;
- **układ pracy jest logiczny**, choć miejscami można mieć zastrzeżenia do struktury;
- **umocowanie w polskiej i zagranicznej literaturze przedmiotu jest bardzo dobre;**
- **zastosowano prawidłowo metody badawcze**, z których część ma charakter nowatorski;
- **materiał ilustracyjny** jest przygotowany bardzo dobrze;
- **język jest poprawny**, a sposób prowadzenia narracji bardzo dojrzały;
- **wyciągnięte wnioski i uogólnienia są poprawne** i częściowo bardzo nowatorskie.

Reasumując, przedstawiona rozprawa z całą pewnością jest oryginalnym rozwiązaniem problemu naukowego. Dowodzi wiedzy Autorki i jej zdolności do samodzielnej pracy badawczej. Tym samym, można uznać, że zgodnie z Ustawą, praca **może być podstawą nadania mgr Weronice Dragan stopnia naukowego doktora.** Dlatego, też stawiam wniosek o dopuszczenie mgr Weroniki Dragan do publicznej obrony. Stawiam także **drugi wniosek o wyróżnienie recenzowanej pracy.** Pragnę jednocześnie zaznaczyć, że większość przedstawionych uwag krytycznych może być wykorzystana przy opracowaniu publikacji, której przygotowanie z pełnym przekonaniem rekomenduję.

