



PRZEMYSŁAW DOMINAS

Siechnice

ORCID: [0000-0001-8990-461X](https://orcid.org/0000-0001-8990-461X)**Magdalena Pasewicz-Rybacka, *Haffuferbahn. Historia kolei Nadzalewowej do 1945 roku*, Grajewo: ECO-DOM, 2020, ss. 141, ill.**

Autorem prezentowanej książki jest Magdalena Pasewicz-Rybacka, absolwentka studiów historycznych na Uniwersytecie Gdańskim i doktorantka historii na tejże uczelni. Recenzowana książka liczy 141 stron i podzielona jest na *Wstęp* (s. 7–10) i cztery rozdziały: I. *Między Elblągiem a Braniewem* (s. 11–19), II. *Rozwój kolejnictwa w prowincjach pruskich (do I wojny światowej)* (s. 20–30), III. *Kolej Nadzalewowa* (s. 31–97), IV. *Kolej w krajobrazie nadzalewowym* (s. 98–117) oraz *Zakończenie* (s. 118–120). Sam tytuł, choć odnosi się wprost do nazwy kolejki, nie precyzuje, że chodzi o linię pomiędzy Elblągiem a Braniewem. Informacja taka czytelnikowi spoza regionu ułatwiłoby identyfikację miejsca przebiegu kolejki. Autorka przedstawia dzieje kolei lokalnej (trzeciorzędnej) powstałej nad Zalewem Wiślanym w ostatnich latach XIX w., skupiając się na dziejach w okresie niemieckim, do 1945 r.

We wstępie wyjaśniła, że zależało jej na wypełnieniu luki, jaka istniała w tym zakresie w literaturze przedmiotu. W tym celu prowadziła wieloletnią kwerendę, głównie w Archiwum Państwowym w Gdańsku, w zespołach Nadprezydium Prowincji Prusy Zachodnie i Dyrekcji Kolei w Gdańsku, ponadto w Archiwum Państwowym w Elblągu Oddział w Malborku oraz Archiwum Akt Nowych w Warszawie. W toku prowadzonej kwerendy Autorka niestety pominęła niezmiernie cenne materiały źródłowe berlińskich archiwów, pomiędzy którymi znajdują się zasoby bezpośrednio dotyczące omawianej kolei¹. Brak również jakiegokolwiek wzmianki

¹ Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin, Rep. 93 E Nr. 16579, Bahnhof Braunsberg (znajdują się tam np. Geschäftsberichte der Haffuferbahn-AG 1904/05–1909/10),

na temat poszukiwania akt z Prezydium Rejencji w Królewcu². Zbadanie tego zasobu archiwalnego wydaje się mieć znaczenie kluczowe dla badanej trasy kolejowej, ponieważ w świetle ustawy o kolejach lokalnych z 1892 r. to właściwy terenowo prezydent rejencji udzielał koncesji i prowadził nadzór nad prowadzeniem budowy i eksploatacji kolei trzeciorzędnych. Dlatego na ogół akta prezydium rejencji w zakresie dziejów pruskich kolejek lokalnych są bardzo obszerne i kluczowe podczas badania ich dziejów. Obszerny materiał źródłowy Autorka pozyskała z czasopism, prasy codziennej oraz źródeł drukowanych z epoki powstawania kolei. Samych tytułów prasowych wymieniono aż 16. Uzupełnia je długa lista opracowań – łącznie 54 pozycje. W tekście książki w przypisach wskazano wykorzystanie „Zeitschrift für Kleinbahnen” z lat 1899, 1900, 1904, 1907 i 1908, tymczasem w czasopiśmie tym na temat omawianej linii znajdują się informacje w każdym wydaniu z lat od 1899 do 1915. Autorka nie skorzystała także z ważnego opracowania książkowego³, w którym szeroko zaprezentowane zostały dzieje przedmiotowej kolejki, napisane na podstawie materiałów źródłowych.

W stosunkowo krótkim rozdziale pierwszym recenzowanej książki zarysowane zostały dzieje rejonu w bezpośrednim sąsiedztwie Zalewu Wiślanego oraz uwarunkowania komunikacyjne i gospodarcze determinujące powstawanie omawianej kolejki. Cennym elementem narracji jest tutaj wskazanie problemów demograficznych oraz rozwoju przemysłu i handlu w sąsiedztwie Kolei Nadzalewowej ze szczególnym naciskiem na Elbląg i Braniewo. Autorka podjęła udaną próbę ukazania związku transportu drogowego i wodnego z przyszłym rozwojem omawianej trasy. W drugim rozdziale obok zarysowania prawnych uwarunkowań związanych z powstawaniem kolei w Prusach (np. ustawa kolejowa z 1838 r.) przedstawiona została geneza powstania i rozwój Królewskiej Kolei Wschodniej w latach 40. XIX w., która, jak zauważa Autorka, miała istotny wpływ na pobudzenie gospodarcze wschodnich rubieży państwa pruskiego, co spowodowało w tym regionie zmianę kierunku wymiany handlowej z osi północno-południowej na wschodnio-zachodnią. Za ważny element należy uznać wskazanie przyczyn

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, R 8127/14009, Berliner Handels-Gesellschaft (m.in. Vertrag von Lenz & Co. z powiatem Braniewo); R 8127/14416, Berliner Handels-Gesellschaft (m.in. Kapitalerhöhung Haffuferbahn-AG 1923).

² Z uwagi na pierwotną siedzibę spółki Haffuferbahn we Fromborku, kolej podlegała pod Prezydium Rejencji w Królewcu, także w późniejszym okresie po przeniesieniu siedziby spółki do Elbląga.

³ Gerhard Greß, Jörg Petzold, *Ostpreußen und seine Verkehrswege*, Bd. 1: *bis 1945*, Essen 2018.

pominięcia przestrzeni komunikacyjnej pomiędzy Elblągiem, Fromborkiem i Braniewem w bezpośrednim sąsiedztwie Zalewu Wiślanego jako drogi przebiegu Królewskiej Kolei Wschodniej. Bardzo celnie został ukazany proces, w którym rozwój Królewskiej Kolei Wschodniej i sąsiednich linii kolejowych był czynnikiem zwiększającym konkurencyjność innych miast względem Elbląga i Braniewa, przez co osłabiły ich pozycję gospodarczą, a to stanowiło istotny bodziec do powstania Kolei Nadzalewowej.

Kolejno Autorka poprawnie przytacza klasyfikację prawno-eksploatacyjną poszczególnych rodzajów kolei⁴: pierwszo-, drugo- i trzeciorzędnych powstających w Prusach w poszczególnych okresach, co pozwala zrozumieć zależność między nimi i jednocześnie to, jakie znaczenie miała forma prawna przyjęta względem Kolei Nadzalewowej. Pewną nieścisłością (s. 28) jest tutaj sposób przedstawienia kolei głównych i drugorzędnych w stosunku do kategorii *Vollbahn*. Wyjaśnić należy, że choć obie kategorie kolei mogły być w grupie *Vollbahn*, to nie było to regułą, a w odniesieniu do kolei drugorzędnych wręcz wyjątkiem. Termin *Vollbahn* oznaczał parametry techniczne szlaku kolejowego linii drugorzędnej, która (z uwagi na rozszerzenie jej zdolności ruchowych – w tym prędkości) podnoszona była do kategorii kolei głównej. Oznacza to, że jedynie niektóre, będące w mniejszości, koleje drugorzędne miały podniesione parametry ruchowe do kategorii *Vollbahn*. Podobna nieścisłość odnosi się do stwierdzenia (s. 28), że koleje trzeciorzędne nie podlegały „prawu do wykupu”, tymczasem na s. 29 pada stwierdzenie, że kolejki „podlegały prawu do wykupu”. Brak w tym przypadku precyzyjnego określenia, że w pierwszym przypadku (najprawdopodobniej) chodzi Autorce o zapis z ustawy z 1838 r. o prawie państwa do wykupu prywatnej spółki kolejowej po 30 latach użytkowania, natomiast w drugim przypadku chodzi (prawdopodobnie) o możliwość przejęcia kolei trzeciorzędnej przez państwo.

W rozdziale trzecim przedstawiony został proces budowy i funkcjonowania mierzącej ok. 45 km kolei Elbląg – Braniewo. Przedstawiono w nim wiele postaci zaangażowanych w inicjatywę, budowę i eksploatację omawianej linii, w tym jej głównego orędownika Ernsta Hantela czy kanonika Juliusa Pohla. Przedstawiono aktywność komitetu zabiegającego o budowę kolejki, wykazując najważniejsze zagadnienia związane z jej powstaniem, w tym np. sposób finansowania, nabywanie gruntów, proces budowy czy uroczystość otwarcia całej trasy, co nastąpiło

⁴ Bazując na ważnym źródle drukowanym z epoki: *Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens*, hrsg. von Victor Röhl, Bd. 6, Berlin–Wien 1914, s. 371.

w 1899 r. Bazując na zróżnicowanych źródłach, obszerną część pracy poświęcono funkcjonowaniu omawianej kolejki, szczególnie w pierwszych latach jej po jej uruchomieniu. Ukazano sposoby prowadzenia ruchu w obrębie Elbląga oraz poza tym ośrodkiem wzdłuż Zalewu Wiślanego. Opisano różnego rodzaju wypadki kolejowe – od wykolejeń pociągów po zdarzenia śmiertelne oraz uszkodzenia torowiska przez siły natury.

W książce znalazło się obszerne omówienie problemu prywatnego przystanku kolejowego Kadyny, należącego do cesarza Wilhelma II. Generalnie rzadkim rozwiązaniem w materii prowadzenia ruchu było wyłączenie przystanku z użytku publicznego, w czasie gdy rodzina cesarska znajdowała się w swoim majątku w Kadynach. Autorka poświęca tej kwestii cały podrozdział zatytułowany *Spór o przystanek w Kadynach* (s. 62), podając m.in., że w wyniku sporu o możliwość nieograniczonego zatrzymywania się pociągu na prywatnym przystanku cesarskim zarządowi majątku cesarskiego został wytoczony proces. Zabrakło jednak informacji, jak w sensie prawnym sam proces się zakończył. W rozdziale tym wydzielono nadto podrozdział nt. ruchu turystycznego. Zaprezentowano w nim miejsca docelowe i sposób organizacji wycieczek turystycznych, co wydaje się o tyle ważne, że przedmiotowa kolejka prowadziła szczególnie popularne przewozy związane z żeglugą po Zalewie Wiślanym: na trasie Tolkmicko – Krynica Morska. Brak jednak jakiegokolwiek informacji na temat skali prowadzonego przedsięwzięcia, choć wiadomo, że w połowie lat 30. XX w. w niektóre niedziele do Tolkmicka pociągiem przybywało do 11 tys. turystów⁵.

Pomimo że książka napisana jest przystępnym językiem, dzięki czemu łatwo przechodzi się przez poszczególne partie tekstu, niekiedy zdarzają się drobne niekonsekwencje, np. na s. 32 podano, że w 1879 r. koncesję odrzucił minister transportu⁶, podczas gdy trzy linijki dalej występuje już minister prac publicznych. Dodać można, że w polskiej nomenklaturze powszechnie używa się określenia: minister robót publicznych. Pojawiają się także zwroty potoczne takie jak: „nie-wielka szybkość jaką mogła rozwijać kolejka” (s. 67), chodzi o prędkość jazdy pociągów, czy „zabezpieczenie blokujące koła” (s. 55) zamiast płoza hamulcowa,

⁵ Greß, Petzold, *Ostproußen und seine Verkehrswege*, s. 223.

⁶ W 1879 r. za sprawy kolejowe w Prusach odpowiadało Ministerstwo Handlu Rzemiosła i Robót Publicznych (Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten), z którego w 1879 r. wraz z mianowaniem ministra Alberta Maybacha wyodrębniono Ministerstwo Robót Publicznych (Ministerium der öffentlichen Arbeiten); Przemysław Dominas, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013, s. 59–68.

„zwierzchnik stacji” (s. 101) zamiast zawiadowca, czy „tarcza obrotowa” (s. 106) zamiast obrotnica taboru.

W rozdziale czwartym omówiono wybrane aspekty istniejącej infrastruktury Kolei Nadzalewowej. Autorka stosunkowo obszernie opisała stacje kolejowe i wybudowaną na nich infrastrukturę ze szczególnym naciskiem na zaprezentowanie obiektów dworcowych. Pomimo stosunkowo szerokiego opisanie obiektów kubaturowych, nie udało się uniknąć poważnych błędów. Przykładem może być stwierdzenie: „Stanowił jeden z przykładów efektownej odmiany stylistyki secesyjnej, popularnej w elbląskim budownictwie w II połowie XIX w.” (s. 106). Tymczasem wiadomo, że secesja w wymiarze architektonicznym została zapoczątkowana dopiero na początku lat 90. XIX w.⁷ W odniesieniu do dworców w Braniewie, Tolkmicku i Fromborku, pada stwierdzenie: „Dworce te nie reprezentowały konkretnego stylu architektonicznego, choć swoją formą wpisywały się w ogólną tendencję ówczesnego budownictwa kolejowego” (s. 110), a można je wpisać w nurt powszechnego w drugiej połowie XIX i na początku XX w. w Niemczech stylu rodzimego (*Heimatstil*), typowego dla architektury kolejowej przełomu XIX i XX w. Generalnie wypada stwierdzić, że opis architektury obiektów kubaturowych w prezentowanym tekście ma charakter potoczny. Poważnym mankamentem wydaje się także pominięcie problemów związanych z nawierzchnią jezdnią prezentowanej kolejki, takich jak nachylenie szlaku, wysokość nasypów czy wysokość stacji nad poziomem morza. Podobnie niemal całkowicie pominięto istnienie obiektów inżynierskich. Jediną wzmianką w tym zakresie jest zasygnalizowanie dużego mostu przez rzekę Pasłękę (s. 99), który został opisany w jednym zdaniu. Pominięcie tego rodzaju problematyki w książce poświęconej linii kolejowej, jakkolwiek było to sygnalizowane we wstępie, wydaje się niedociągnięciem. Podobnie, pomimo wspomnienia w zakończeniu pracy kilku faktów z dziejów Kolei Nadzalewowej w okresie powojennym, w książce zabrakło choćby pobieżnego przedstawienia jej późniejszych losów, co z pewnością obniża możliwość całościowej oceny dziejów linii, której eksploatacja zakończyła się w 2006 r.

Pomimo przytoczonych niedociągnięć i nieścisłości, książka została przygotowana dużym nakładem pracy, który należy docenić. Ważne jest wskazanie, że ukazuje ona istotę założonego przez Autorkę problemu – ukazania roli, jaką Kolej Nadzalewowa odegrała w dziejach regionu i w rozbudzeniu świadomości

⁷ Przykładowo: Wilfried Koch, *Style w architekturze*, Warszawa 1996, s. 274–279.

w lokalnej społeczności, co do jej znaczenia. W tym wymiarze należy uznać, że cel postulowany przez Autorkę (wskazany w *Zakończeniu* książki) został w pewnym stopniu osiągnięty. Książka tworzy obraz funkcjonowania przytaczanej kolejki na tle rejonu Zalewu Wiślanego i może posłużyć jako podstawa do dalszych, pogłębionych badań nad dziejami transportu i gospodarki w tej części kraju. Tekst książki wzbogacają liczne ilustracje w postaci planów, map i przedwojennych pocztówek, ukazujących formę infrastruktury kolejowej oraz taboru, a także rozkładów jazdy, wskazujących problem natężenia ruchu pasażerskiego na przedmiotowej kolejce.