

Łukasz Paweł Fafiński

Wpływ linii kolejowej Cranz-Królewiec na rozwój Cranzu jako uzdrowiska

Meritum 1, 83-92

2009

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

WPLYW LINII KOLEJOWEJ CRANZ-KRÓLEWIEC NA ROZWÓJ CRANZU JAKO UZDROWISKA

Kolej stanowiła jeden z głównych czynników rewolucji przemysłowej w całej Europie. Jej rozwój, początkowo największy w Wielkiej Brytanii, objął szybko wszystkie główne państwa europejskie. Nieprzypadkowo rozwój gospodarczy i przemysłowy szedł w parze z rozwojem sieci kolejowej. Była ona niezbędna zarówno do transportu surowców, jak i ludzi. Szybko jednak przestała spełniać rolę wyłącznie przemysłową czy służyć do masowego transportu. Wraz z mechanizacją zwiększyła się ilość wolnego czasu, a kolej umożliwiała szybsze dotarcie nie tylko do miejsca pracy, ale i na wakacje¹.

Rozwój sieci kolejowej w Prusach był uwarunkowany wieloma czynnikami. Z jednej strony państwo pruskie używało kolei jako środka konsolidującego rozbitą administracyjnie kraj, środek transportu wojska oraz jako stymulator rozwoju gospodarki. Z drugiej strony można odnotować przypadki, których źródła były odmienne. Mówimy tu zazwyczaj o przedsięwzięciu prywatno-państwowym. W ten układ wpisuje się linia kolejowa Królewiec-Cranz².

Początkowo Cranz była to pruska wioska rybacka. Nazwa jej wywodzi się od staropruskiego słowa *krantas* oznaczającego wybrzeże. Obszar ten w XIII wieku opanowali Krzyżacy, nadając miejscowości nazwę Cranzkuhren, później Cranz. Miejscowość leżała w powiecie Fischhausen w odległości 32 kilometrów od Królewca. Wyróżniały ją unikatowe warunki klimatyczne: odnotowywano tam najsilniejsze pływy w tej części Morza Bałtyckiego. Sprzyjało temu również malownicze wybrzeże i plaża oraz wyjątkowe ukształtowanie terenu. W 1816 roku utworzono tu królewskie uzdrowisko. Była to pierwsza tego typu placówka

¹ M. Kitchen, *History of modern Germany 1800–2000*, Oxford 2006, s. 29–36, 39–43; H. U. Wehler, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, Bd. III: *Von der Deutschen Doppelrevolution bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges 1849–1914*, München 2006, s. 449–486; R. Roth, *Das Jahrhundert der Eisenbahn*, Ostfildern 2005, s. 192–195.

² D. Ziegler, *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung*, Stuttgart 1996, s. 24–36, 45; R. Roth, op. cit., s. 86–88.

w całych Prusach Wschodnich³. Uzdrowisko w Cranz było najpierw własnością państwową, która podlegała Wydziałowi Domen i Lasów Rejencji Królewieckiej, a przez nią pośrednio Pruskiemu Ministerstwu Rolnictwa. Trzeba dodać, że uzdrowiska państwowe były rodzajem dóbr skarbowych (domen)⁴.

Na początku uzdrowisko miało charakter lokalny. Do rozpropagowania unikalnych leczniczych walorów miejsca, jak i utworzenia wokół niego zaplecza przyczynił się lekarz Fridrich Kessel⁵ (urzędnik państwowy, doradca medyczny – Medizinalrat). Uważał on, że dotychczasowe metody leczenia, tj. m.in. upuszczanie krwi i zażywanie lekarstw nie sprzyjają komfortowi pacjenta w długotrwałym procesie leczenia. Doszedł do wniosku, że klimat, okłady i kąpiele borowinowe będą alternatywą dla dotychczasowych metod. Z jego inicjatywy Cranz stał się uzdrowiskiem znanym w całych Niemczech. W pierwszej kolejności wybudowano dwie przebieralnie. Co ważne, przedsięwzięcie to wynikało z ogólnie przyjętych w owym czasie standardów obyczajowych. Później wybudowano pierwszy dom kąpielowy. Równolegle rozpoczęto prace związane z załesieniem południowego odcinka Mierzei Kurońskiej. Miało to znaczenie nie tylko estetyczne, ale przede wszystkim konserwacyjne. W 1821 roku otwarto pierwsze kwatery dla kuracjuszy – *Große Logierhaus* – które zbudowane były z drewna i znajdowały się w pobliżu plaży. W 1835 roku strawił je pożar. Obecnie ten obszar jest już zalany przez morze i znajduje się około 10 m od linii brzegowej.

W 1834 roku uruchomiono kursy dylizansów pocztowych, które okazały się być bardzo opłacalne dla Zarządu Poczty. Długość drogi pocztowej wynosiła 4,5 mili pruskiej (około 34 km), podróż trwała 3 godz. 35 minut. Koszt podróży wynosił 21 i 1/4 srebrnego grosza. W sezonie, który trwał od połowy maja do połowy września zamiast trzech kursów tygodniowo realizowano codziennie przesyłki. Poczta dochodziła rano do Królewca i już wieczorem przesyłano odwrotną drogą listy i paczki do Cranzu⁶.

³ *Ost- und Westpreussen*, hrsg. von E. Weise, Stuttgart 1966, s. 29; por. L. Goldstein, *Die erste Anregung zu einem ostpr. Seebade*, Grenzland 192 – LV 126, Bd. II, s. 292; *Journal der praktischen Heilkunde*, hrsg. von C. W. Hufeland und E. Osann, Berlin 1833, s. 116.

⁴ Archiwum Państwowe w Olsztynie (dalej APO), Verfügungen der Regierung, sygn. 1700/1. Ze względu na to, że nie zachowały się wszystkie akta, nie wiemy dokładnie czy objęcie uzdrowiska przez spółkę akcyjną nastąpiło w drodze kupna czy też dzierżawy (1881).

⁵ *Preußische Provinzial Blätter*, Bd. I, Königsberg 1858, s. 22–32; F. Gause, *Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preussen*, Böhlau 1968, s. 411. Poczta ta była tak ważna dla mieszkańców i rozwoju ich miejscowości, że na cześć twórcy sukcesu Cranzu nazwano jedną z ulic (Kesselstrasse).

⁶ G. Brandtner, E. Vogelsang, *Die Post in Ostpreussen*, Lüneburg 2000, s. 145.

Postanowiono połączyć Cranz nową drogą z Królewcem, która odbiegała częściowo od starego szlaku komunikacyjnego. Dzięki jej budowie, która trwała aż 26 lat (1826-1852), czas podróży skrócił się do trzech godzin. Podróż zatem stała się bardziej komfortowa, jednak nadal trzeba było znosić liczne wyboje. Ważnym wydarzeniem była wizyta króla Fryderyka Wilhelma IV w 1843 roku. Władca przeznaczył środki na zalesienie wybrzeża (co pozwoliło kontynuować działania podjęte jeszcze wcześniej). To wsparcie finansowe było konieczne, ponieważ jeszcze w czasach wojny siedmioletniej żołnierze rosyjscy bardzo mocno zdewastowali ten odcinek wybrzeża. Zalesienie powierzono urzędnikowi Senftlebenowi, zajmującemu się wydmami.

Uzdrowisko odwiedzało wielu pensjonariuszy, stąd odnotowuje się jego dość dynamiczny rozwój. Na potrzeby pensjonariuszy powstawały zatem nowe obiekty – odnotowano ponad 200 nowych posesji, 2 hotele, 8 zajazdów. Zwiększa się też obszar samej miejscowości dzięki włączeniu w 1844 roku jednego z folwarków należących do Bledau. Atrakcją były kąpiele borowinowe, dla których wybudowano odrębny budynek. Specjalnością miejscowości stała się słynna w całych Prusach wędzona flądra.

Od połowy stulecia nastąpił dalszy rozwój infrastruktury uzdrowiska. W 1850 roku otwarto nową cieplicę z natryskami w miejsce starej, zniszczonej przez sztorm. W 1854 roku miasto otrzymało kanalizację, oświetlenie oraz nową rzeźnię. Umocniono także brzeg morza, budując promenadę. W 1856 roku otwarto teatr letni z bogatym repertuarem, zapewniającym rozrywkę kuracjom; wpisał się on na stałe w oblicze kulturalne miasteczka. W 1864 roku Cranz został podłączony do sieci telegraficznej. Można zatem już było znacznie szybciej skontaktować się z bliskimi.

Momentem przełomowym dla mieszkańców i kuracjuszy było otwarcie linii kolejowej z Królewca 31 grudnia 1885 roku⁷. Na prośbę komitetu założycielskiego 13 sierpnia 1884 roku powołano spółkę Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft (KCE). Otrzymała ona koncesję z rąk króla Wilhelma I na budowę i użytkowanie linii kolejowej⁸. Był to najważniejszy dokument przedsiębiorstwa – regulował nie tylko proces budowy linii, lecz także jej użytkowanie. Z wnikliwej analizy tego dokumentu można dowiedzieć się na jakich zasadach i na ja-

⁷ A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880*, Olsztyn 1996, s. 49–50; E. Włodarczyk, *Rozwój gospodarki miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808–1914*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1987, s. 226; F. Gause, op. cit., s. 664.

⁸ Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, I. HA Rep. 90 Nr 1711, Herstellung und Betrieb von Eisenbahnen durch die Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft, k. 1–14.

kiej podstawie prawnej funkcjonowało prywatne przedsiębiorstwo kolejowe w Niemczech doby cesarstwa.

Koncesja przewidywała, że spółka będzie zajmować się przewozem osób i towarów według reguł niemieckiego prawa kolejowego. Dokument obejmował 18 punktów, w których zawarto wszystkie regulacje dotyczące powołania, funkcjonowania oraz wprowadzania ewentualnych zmian do tych regulacji. Kapitał założycielski określał punkt 2 koncesji i ustanawiał go na poziomie 1 442 tys. marek. Kwota ta uwarunkowana była wyliczonymi kosztami budowy i eksploatacji linii. Wartość nominalna akcji wydanych przez Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft nie mogła przekroczyć ustalonej kwoty kapitału założycielskiego. Akcje spółki mogły być zakupione na wolnym rynku za 40% ich nominalnej wartości. Jednak rząd pruski zastrzegł, że w wypadku ich odsprzedaży przez subskrybentów nie będzie żyrował spółce pozostałych 60% ich wartości wobec ewentualnych kupców. Możliwość taką dawał mu art. 220 Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch. Kapitał założycielski nie mógł zostać wykorzystany na szkodę budowy bądź użytkowania linii. Państwo będzie mogło dokapitalizować przedsiębiorstwo przez kupno akcji, jeśli będzie wymagać tego określona sytuacja, np. zakończenie budowy. Jednak poczyniono tu zastrzeżenie, że środki te nie mogą być przekazane bezpośrednio do zarządzających przedsiębiorstwem, lecz na publiczne konto, które zagwarantuje fundusze na zapłatę należności. Tak przedstawiało się zabezpieczenie finansowe przedsiębiorstwa.

Koncesja precyzowała, że minimum dwie trzecie członków rady nadzorczej przedsiębiorstwa musiało pochodzić i mieszkać na terenie Rzeszy Niemieckiej⁹. Punkt ten wprowadzono najprawdopodobniej w obliczu agresywnej polityki inwestycyjnej kapitału angielskiego w Prusach w celu ochrony interesów państwa niemieckiego. Warto jednak zaznaczyć, że kryterium to nie było narodowe lecz terytorialne. Stanowiło to z jednej strony przejaw liberalności systemu gospodarczego Rzeszy, a z drugiej było dodatkowym zabezpieczeniem przed np. osobami, które choć pochodziły z Rzeszy, mieszkaly aktualnie poza jej terytorium i mogły reprezentować interesy obcego kapitału.

Etatyzm przejawiał się także w sferze kontroli państwa nad przedsiębiorstwem. W sytuacji, gdyby wymagał tego „interes publiczny” (określenie niesprecyzowane w dokumencie, którego interpretacja należała zapewne do organów państwowych) minister robót publicznych mógł przejąć kontrolę nad firmą

⁹ Ibidem, punkt IV.

poprzez instytucję komisarza, który w takiej sytuacji posiadał pełnię praw zarządzających. Minister mógł także zwołać nadzwyczajne walne zgromadzenie akcjonariuszy.

Wszystkie zmiany własnościowe, a więc upadek przedsiębiorstwa, przejęcie go przez inną firmę, fuzja czy też sprzedaż choćby części udziałów wymagały zgody rządu pruskiego oraz kontrasygnaty walnego zgromadzenia akcjonariuszy. Budowa i prowadzenie linii miały podlegać regulacji prawa kolejowego z 12 czerwca 1878 roku wraz ze wszystkimi późniejszymi nowelizacjami tego prawa.

Szerokość torów ustalono na standardową wartość 1435 mm, obowiązująca w całych Prusach dla kolei szerokotorowej¹⁰.

Państwo zdecydowało się także zastrzec dla siebie decyzję co do precyzyjnego przebiegu linii między Królewcem a Cranzem, w tym decyzje odnoszące się do ilości i umiejscowienia stacji oraz przystanków, infrastruktury kolejowej, ale także projektów budynków i wyposażenia. Zapewniało to jednolity charakter kolei w całych Prusach Wschodnich. Zdecydowano także, że tory KCE nie będą połączone z torami należącymi do spółki Ostpreußischen Südbahn in Königsberg, być może z powodów ekonomicznych. Rząd zdecydował jednak (znów powołując się na „interes publiczny”), że może podjąć decyzję o budowie takiego połączenia. W takim wypadku musi zostać sporządzony kosztorys budowy i uzyskana zgoda ministra robót publicznych¹¹.

Ten sam minister wyznaczał także harmonogram prac, a w tym: terminy wydania projektu, rozpoczęcia, prowadzenia i ukończenia prac budowlanych oraz rozpoczęcia użytkowania linii. Ukończenie prac musiało nastąpić najpóźniej po upływie dwóch lat od zarejestrowania przedsiębiorstwa w Rejestrze Handlowym. Jeśli nastąpiłyby jakieś opóźnienia w realizacji przyjętego harmonogramu, minister robót publicznych (jak wynika z koncesji „dobry duch” zarządu KCE) miał, po wyczerpaniu drogi sądowej, przejąć 10% kapitału założycielskiego. Proces ten został szczegółowo określony – przedsiębiorstwo miało wnieść do kasy państwa 144 200 marek jako wadium w formie papierów wartościowych, obligacji krajowych kolei, obligacji gwarantowanych przez państwo bądź też gotówki. Taka forma ustalenia wadium była także formą zabezpieczenia przed wpływami kapitału zagranicznego – wszelkie instrumenty finansowe

¹⁰ Ibidem, punkt VII.

¹¹ Ibidem, punkt VIII.

miały być albo gwarantowane przez państwo niemieckie, albo stanowić element krajowego kapitału¹².

Dodatkowo, po rozpoczęciu działalności zobowiązano firmę do otwarcia dwóch funduszy gwarancyjnych: rezerwowego i odnawialnego¹³. Fundusz odnawialny miał być przeznaczony na renowację i utrzymanie infrastruktury kolejowej, a utworzony miał zostać z rezerw całorocznych przychodów. Fundusz rezerwowy zaś, który winien stanowić zabezpieczenie dla funkcjonowania przedsiębiorstwa, miał zostać sfinansowany z pieniędzy, które pozostały z kapitału założycielskiego.

KCE było odpowiedzialne finansowo i sądowo za wszelkie szkody, które powstaną w wyniku realizacji projektu budowy linii, w tym szczególnie za naruszenia praw obywateli pruskich, a wśród nich zwłaszcza prawa własności. Jest to zapis charakterystyczny dla ideologii kapitalizmu XIX-wiecznego, która właśnie prawo własności stawiała na pierwszym miejscu.

Koncesja przewidywała także – bardzo szczegółowo – w jaki sposób miała być użytkowana linia kolejowa. Przedsiębiorstwo zobowiązywało się do utrzymywania minimum dwóch połączeń dziennie. Pociągi mogły mieć tylko dwie klasy. KCE wybrało opcję II i III klasy, rezygnując zupełnie z najdroższej i najbardziej ekskluzywnej klasy I. Na tak krótkiej trasie wydaje się to być decyzją słuszną. Już wtedy zdawano sobie widać sprawę, że należy postawić na masowego klienta.

Ceny biletów i opłaty za przewóz frachtu pozostawały w całkowitej gestii firmy przez pierwsze pięć lat (licząc od 1 stycznia 1886 roku). Po tym okresie specjalny państwowy organ nadzorczy miał na podstawie wyników finansowych firmy i sytuacji gospodarczej prowincji ustalać zakres, w jakim miały się kształtować taryfy i ceny biletów. Wszystkie rachunki i księgi rachunkowe (rok fiskalny został ustalony na okres od kwietnia do marca) miały być dostępne do wglądu ministerstwa robót publicznych.

Jeśli dochód brutto przedsiębiorstwa przekroczyłby 16 tys. marek na przestrzeni trzech kolejnych lat, to było ono zobowiązane do rozbudowy linii o drugi tor. Jeśli zaś na przestrzeni ośmiu kolejnych lat dochód brutto przekroczyłby 12 tys. marek w przeliczeniu na kilometr linii (czyli w tym konkretnym przypadku wyniosłby 339 600 marek), firma musiałaby otworzyć nowe przystanki lub stacje na trasie. Rząd mógł uznać takie działanie za konieczne z punktu wi-

¹² Ibidem.

¹³ Ibidem, punkt IX. Podobne rozwiązania, nawet tak samo sformułowane, znajdowały się w innych dokumentach związanych z prowadzeniem przedsiębiorstw kolejowych.

dzenia interesu państwa, lecz w tej sytuacji ministerstwo musiało zapewnić odpowiednie fundusze na wykonanie takiej inwestycji¹⁴.

Kwestie świadczenia usług pocztowych i telegraficznych były regulowane według odpowiednich przepisów prawnych, przy czym przedsiębiorstwo było zobowiązane do wypełnienia wszystkich zobowiązań, jakie obowiązywały Pruskie Koleje Państwowe. Infrastruktura i linia kolejowa musiały być udostępnione na potrzeby wojska, jeśli tylko takie żądanie mieściło się w ramach aktualnych przepisów prawnych¹⁵.

Koncesję zamyka klauzula o dostarczeniu przez subskrybentów do ministra robót publicznych kompletu dokumentów, w celu poświadczenia ich płynności finansowej. Pod dokumentem podpisali się: król, ministrowie robót publicznych, gospodarki, finansów oraz wojny¹⁶, a więc wszyscy ci z najwyższych urzędników państwowych, których kompetencje zostały poruszone w koncesji. Dokument sporządził oraz potwierdził zgodność kopii z oryginałem Matthies sekretarz tajnej kancelarii.

Zawarte w koncesji regulacje pozwalają uargumentować tezę, że KCE była w istocie przedsięwzięciem prywatno-państwowym, jednak w zupełnie innym niż dziś rozumieniu. Strona prywatna zachowywała prawo do pełni zysków i jednocześnie była też w pełni odpowiedzialna za straty. Strona państwowa zaś zastrzegła sobie decyzje w sprawach, które dotyczyły społecznego i państwowego funkcjonowania kolei.

Więści o rozbudowie i rozwoju Cranzu dzięki budowie kolei docierały także do Berlina. W „Neueste Mittheilungen” ukazała się 18 października 1884 roku reprodukcja adresu dziękczynnego mieszkańców miejscowości z okazji, jak to ujęto, „wbicia pierwszej łopaty” przy budowie linii kolejowej¹⁷.

Cranz jako uzdrowisko prowadził także szeroko zakrojoną akcję promocyjną. Zachował się dokument z 18 listopada 1884 roku¹⁸ wystawiony przez Domänen Rentmeister, w którym zleca się zapłatę 500 marek berlińskiemu malarzowi Juliuszowi Wentherowi. Była to wówczas znacząca kwota. Miał on przygotować siedem grafik do „Leipziger Illustrierte Zeitung” i przyszłej publikacji książ-

¹⁴ Ibidem, punkt XI.

¹⁵ Ibidem, punkt XIII–XV.

¹⁶ W tym czasie funkcje te pełnili: Albert von Maybach, Minister für öffentliche Arbeiten 1879–1891; Lucius von Ballhausen, Landwirtschaftsminister 1879–1890; Adolf von Scholz, Finanzminister 1882–1890; Paul Bronsart von Schellendorf, Kriegsminister 1883–1889.

¹⁷ Neueste Mittheilungen, 18 X 1894, nr 108. Wersja zdigitalizowana w Staatsbibliothek zu Berlin [dostęp 20 III 2009].

¹⁸ APO, Rechnungswesen der Seebade Verwaltung, sygn. 1700/8, k. 106.

kowej o Cranzu. Wentheher miał ukazać w nich „piękno budynków, miejsc, morza i lasów” tych okolic. Dokument informuje także o wykonaniu drewnianych sztanc rysunków na kwotę 12,70 marek. W kosztach miał partycypować Cranzer Bade-Gesellschaft Comite w wysokości 300 marek. Zarząd domen musiał więc wypłacić tylko 212,70 marek.

„Leipziger Illustrirte Zeitung” była bardzo dużą gazetą – w szczytowym okresie swojego rozwoju miał ponad 100 tys. nakładu i docierał do odbiorców w całych Niemczech. Warto zauważyć, że zaledwie na rok przed ukazaniem się rysunków Cranzu, w 1883 roku, „Leipziger Illustrirte Zeitung” opublikowała, jako pierwsza gazeta w Niemczech, fotografię w technice druku rastrowego.

Jak wyglądało codzienne funkcjonowanie linii kolejowej Cranz-Królewiec? Według danych zawartych w „Königsberger Allgemeine Zeitung” ceny biletów tam i z powrotem w początkach funkcjonowania linii wynosiły odpowiednio: 2 marki za II klasę i 1,5 marki za III klasę. Nie było przejazdów – jak to już powiedziano – pierwszą klasą. Można było kupić także bilet do stacji Raum, kosztował on markę za II klasę i sześćdziesiąt fenigów za III klasę. Nie było to dużo, a zgodnie z artykułem reportera gazety, stanowiło znaczną poprawę w stosunku do kosztów podróży, w czasach gdy połączenie drogowe obsługiwał Zarząd Poczty w Królewcu. Pociąg odjeżdżał o 14.30 z dworca Królewiec-Nord, kurs powrotny był o 18.00 z Cranzu. Rozkład był więc bardzo korzystny dla pracujących ciężko obywatele Królewca – mogli oni po pracy wybrać się na przejażdżkę do swojego ulubionego uzdrowiska i przed kolacją być z powrotem w domu¹⁹.

Można było skorzystać także z połączenia w jedną stronę, ceny jednostkowe były wtedy niższe, ale mniej opłacalne. Bilet w II klasie kosztował 1,40 marki, a w III klasie 1 markę. Takie bilety można było kupić tylko w dniu odjazdu i nie były sprzedawane w niedziele i święta. Linia, jak donoszą królewieckie gazety, była szczególnie popularna w dni świąteczne. W Nowy Rok 1886 z połączenia korzystało jednorazowo około 60 osób. Restauracje i poczekalnie na stacji były pełne przez cały dzień mimo kiepskiej pogody w tym dniu²⁰.

W trzy dni później w gazecie ukazała się obszerna relacja²¹ z pierwszych dni funkcjonowania kolei. Szkoda, że nie znamy z imienia i nazwiska redaktora działu „Königsberger Nachrichten”, który sporządził ten ciekawy artykuł. Autor zauważa, że połączenie było długo oczekiwane i spółka KCE nie ustrzegła się opóźnień (nie wiemy, niestety, jakich). Podkreślono także, że połączenie pocz-

¹⁹ Königsberger Allgemeine Zeitung, 31 I 1886 [ogłoszenie dotyczące rozkładu jazdy].

²⁰ Königsberger Allgemeine Zeitung, 3 I 1886.

²¹ Königsberger Allgemeine Zeitung, 5 I 1886.

towe było niezwykle zawodne, szczególnie zimą, a teraz, dzięki skróceniu czasu podróży trzykrotnie, nie dość, że można szybciej i pewniej podróżować do Cranzu, to jeszcze taniej i wygodniej. Wszystkie te okoliczności spowodowały, że uzdrowisko stało się jakby przedmieściem stolicy Prus Wschodnich. Autor tekstu wskazuje, jak bardzo rozwinął się Cranz ostatnimi czasy i wyraża nadzieję, że budowa kolei przyczyni się do jego sukcesu gospodarczego, a co więcej uczyni uzdrowisko bardziej znanym wśród mieszkańców Rzeszy.

W świetle tego tekstu widać, że Cranz był dla mieszkańców Królewca miejscem ważnym i lubianym. Autor z uczuciem wyraża się o nim per *unsere Cranz* („nasz Cranz”) i podkreśla, że jest on miejscem spotkań dla mieszkańców miasta. Jednocześnie można zauważyć bardzo rozwiniętą świadomość wagi kolei dla rozwoju ekonomicznego. Nie tylko w sferze handlu i przemysłu, bo przecież takowego w Cranzu nie było. Chociaż redaktor „Königsberger Allgemeine Zeitung” pamięta o rybackim rodowodzie miejscowości, to zauważa, że jej przyszłość leży w sferze przemysłu turystycznego. Liczy też, że łatwość komunikacji z miasteczkiem przyczyni się także do popularyzacji Cranzu i wysunie uzdrowisko na pierwsze miejsce wśród turystycznych atrakcji Mierzei Kurońskiej.

W sierpniu 1893 roku powstała droga łącząca dworzec kolejowy z kąpieliskiem męskim, usytuowana w pobliżu nowo wybudowanych domów. Jednakże ich mieszkańcy byli niezadowoleni z ciągłego przechodzenia kuracjuszy tą drogą – zakłócało to ich spokój. W związku z tym Departamentsrath (urzędnik państwowy) przeprowadził wizję lokalną i ustalił, że stara droga przez miasto liczyła 498 metrów, a droga, której używali kuracjusze 406 m. Postanowiono więc wybudować wariant pośredni, aby zadowolić zarówno mieszkańców, jak i gości. Wybudowano nową drogę z dworca, krótszą od starej o 87 metrów. Tym samym polepszone warunki komunikacyjne miejscowości przy znacznie mniejszych kosztach, co z pewnością ucieszyło administrację państwową²².

Budowa linii kolejowej Cranz-Królewiec wpisuje się w rozwój tej miejscowości jako uzdrowiska. Jednak, jeśli uważnie przeanalizujemy źródła, zobaczymy, że kolej spełniała nie tylko rolę stymulującą, lecz jej budowa była także elementem „małej globalizacji” – skracająca dystanse i pozwalająca zaoszczędzić czas. Cranz przed budową linii kolejowej był mało znanym, acz urokliwym uzdrowiskiem u nasady Mierzei Kurońskiej. Po jej budowie stał się chętnie odwiedzanym kurortem, lecz także właściwie przedmieściem Królewca.

²² APO, Die Anlage eines Weges nach Cranz und eines Zugangsweges von dem Bahnhofe, sygn. 1700/15, k. 38–40, 42 [szkic położenia dróg].

Mieszkańcy miasteczka i Królewca, jak i administracja państwowa potrafilo docenić ten fakt. Cranz wszedł wraz z nadejściem lat dziewięćdziesiątych XIX stulecia w okres dynamicznego rozwoju. W przededniu II wojny światowej liczył sobie już 6 tys. mieszkańców i było tu 13 tys. miejsc dla kuracjuszy²³. Ten dobrze zapowiadający się rozwój przerwała wojna i nadejście Armii Czerwonej.

Ostatni akt historii kolei w tej nadbałtyckiej miejscowości rozegrał się stonkowo niedawno. W 2009 roku zelektryfikowano linię Cranz-Królewiec.

INFLUENCE OF THE CRANZ-KOENIGSBERG RAILWAY ON THE DEVELOPMENT OF CRANZ AS A SEASIDE RESORT

Rail was one of the main factors of the industrial revolution in Europe. Economic and industrial growth came together with the development of railways. In Prussia rail was also a major factor, which helped not only to stimulate the economic growth but also to consolidate the administratively divided country.

Cranz was mentioned as early as 13th century. In the beginning it was merely a Prussian fishing village. But later on its unique climate, picturesque seaside and marvelous beaches sparked an inflow of tourists. In 1816 a royal spa was created here, at first only a local one. In 1834 first mail coach connection was created and later on a new road to Königsberg was built. But the breakthrough for the spa came in 1885 when a railway to Königsberg was opened. There are numerous documents and press articles which help to capture not only the schedule of works during the construction of the railway and its infrastructure but also the atmosphere of that time. An example of this could be the advertising campaign in the local press.

Numerous archival materials are analyzed in order to emphasize the importance of this undertaking, which contributed so much to the development of the spa but also managed to better the lives of the inhabitants of Cranz.

(tłumaczenie autora)

²³ *Illustrierter Führer durch Königsberg i. Pr. und Umgebung nebst Ausflügen nach den Ostseebädern des Samlands (Cranz, Neukuhren, Rauschen usw.) sowie nach der Kurischen Nehrung und dem Masuren Seengebiet*, Leipzig 1926, s. 68.