

Stanisław Łaniec

"Kolej Wschodnia w latach 1842-1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim", Andrzej Piątkowski, Olsztyn 1996 : [recenzja]

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 2, 252-254

1997

Artykuł został zdigitalizowany i 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.

badanego terenu (część dawnego starostwa ryńskiego), nie pozwalają przejść bez zastrzeżeń nad wnioskami płynącymi z tej pracy. Błąd tkwił, moim zdaniem, już w założeniach pracy, bowiem bez zbadania historii osadnictwa trudno wyrokować poprawnie o sieci osadniczej, typach funkcjonalnych osad i dokonywać innych uogólnień.

Grzegorz Białuński

Andrzej Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842—1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim, Rozprawy i Materiały Ośrodka Badań Naukowych im. W. Kętrzyńskiego, nr 156, Olsztyn 1996, ss. 188 + wklejka.*

W pierwszym akapicie wstępu autor wyjaśnia, iż prezentowana praca jest tylko częścią planowanych rozległych studiów nad historią kolejnictwa w Królestwie Pruskim. Tytuł główny nie oddaje w pełni zawartości rozprawy naukowej, dopiero podtytuł pracy odpowiada jej treści.

Andrzej Piątkowski jedynie 40 stron poświęcił rozwojowi kolejnictwa w Królestwie Pruskim (ss. 13—53), natomiast ponad 2/3 pracy (99 stron) dotyczy omówienia pruskich taryf kolejowych oraz drobiazgowego opisu przewozów towarowych i pasażerskich na Pruskiej Kolei Wschodniej (Ostbahn).

We wstępie autor pisze, że Kolej Wschodnia nie doczekała się opracowań naukowych. Tu jedynie w części Andrzej Piątkowski ma rację. Wystarczy dokładnie przejrzeć przypisy i bibliografię (ss. 176—179), by stwierdzić, że zdecydowany prym wiodli historycy niemieccy, którzy bezpośrednio lub pośrednio na powyższy temat pisali; mniej ukazało się publikacji historyków polskich. Z nielicznej grupy historyków polskich piszących o rozwoju sieci kolejowej w zaborze pruskim i w innych zaborach wymieniono nie tylko publikacje dawne, lecz i najnowsze. Dosłownie cztery lata temu ukazała się solidna rozprawa naukowa Stanisława M. Koziarskiego, poświęcona rozwojowi sieci kolejowej we wszystkich zaborach¹. Dodajmy, iż autor recenzowanej książki pominął monumentalne dzieło pioniera historii komunikacji kolejowej w Królestwie Polskim, Henryka Hilchena, poświęcone historii i funkcjonowaniu Warszawsko-Wiedeńskiej Drogi Żelaznej. W pracy tej obszernie opisał etapy połączeń kolei wiedeńskiej z górnośląską linią kolejową. Praca Henryka Hilchena była tłumaczona na język niemiecki. W 1909 r. otrzymał on za wymienioną pracę stopień naukowy doktora na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Fryburskiego².

W wykazie bibliograficznym Andrzej Piątkowski wymienia akta dwóch archiwów: Archiwum Państwowe w Gdańsku i Państwowe Archiwum Historyczne w Merseburgu. Z przypisów, tabel i bibliografii możemy wnioskować, że

1 S. M. Koziarski, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842—1918*, Państwowy Instytut Naukowy w Opolu, Opole 1993. Cytowany autor opublikował ponadto parę innych prac z zakresu historii i geografii gospodarczej kolejnictwa.

2 H. Hilchen, *Historia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (1835—1848—1898)*. Przyczynek do historii kolejnictwa w Królestwie Polskim, Warszawa—Kraków 1912, Nakład Gebethnera i Wolfa. Podstawę źródłową opracowania autor oparł na bezcennym archiwum prywatnym Kronenbergów, którego ocalałe szczątki przechowywane są w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie.

maksymalnie wykorzystał wymienione archiwa, zwłaszcza akta pruskie ministerstwa handlu i przemysłu z archiwum merseburskiego, w tym bardzo liczny zespół pod numeracją rep. 120, zawierający obszerny materiał dotyczący przewozów kolejowych. Niestety, autor pominął Archiwum Państwowe w Olsztynie, gdzie są przechowywane bezcenne akta Kolei Wschodniej (Ostbahn) dotyczące początków jej budowy, kosztorysów budowy i eksploatacji i inne informacje, m.in. na temat stanu technicznego i rachunkowości.

Andrzej Piątkowski solidnie wykorzystał źródła drukowane, jak sprawozdania korporacji kupieckich, memoriały, projekty, rozporządzenia oraz wydawnictwa statystyczne.

W sumie opracowania autorów niemieckich, nieliczne autorów polskich, źródła drukowane i materiały archiwalne legły u podstaw bardzo szczegółowego opracowania rozwoju sieci kolejowej, taryf towarowych i osobowych oraz przewozów towarowych i pasażerskich na Kolei Wschodniej w państwie pruskim, a po zjednoczeniu Niemiec pod berłem Prus w II Rzeszy.

Dwa pierwsze rozdziały książki dotyczą początków Kolei Wschodniej i rozwoju sieci kolejowej na terytorium Prus Zachodnich i Prus Wschodnich. Autor w detalach opisuje budowę poszczególnych odcinków w określonym miejscu i czasie. Pomimo drobiazgowego opisu, brak tu decydującej roli człowieka, tej wielotysięcznej rzeszy ludzi, która planowała, uzgadniała, budowała linie kolejowe, mosty, wiadukty, dworce, stacje kolejowe, budynki stacyjne i inne urządzenia kolejowe, sprowadzała z zagranicy i budowała w państwie pruskim tabor kolejowy. Wiadomo, że myśl techniczna była dziełem inżynierów, techników i majstrów, podstawy ekonomiczne opracowali ekonomiści w biurach planowania państwowego, w kancelariach prywatnych przedsiębiorstw i banków; podstawowe prace fizyczne wykonywali robotnicy najemni. Decyzje natury strategicznej powstawały w gabinetach króla, kanclerza i jego ministrów, zwłaszcza ministrów skarbu i finansów, handlu i spraw zagranicznych. Często decyzje króla i premiera nie były zgodne ze stanowiskiem parlamentu, co wymagało licznych uzgodnień, porozumień i odłożenia planowanych terminów budowy kolei w czasie, jeżeli parlament był przeciwny planom budowy. Tego właśnie brak w pracy Piątkowskiego, chociaż jego kolega ze Śląska Stanisław M. Koziarski, powyższy temat porusza, włącznie z opisem stanu technicznego budowy kolei i jej obiektów³.

Należy również zwrócić uwagę na prasę polską i niemiecką lat 1842—1880. Znaczna jej część (w obu językach) w zaborze pruskim była prasą nie tylko orientacji politycznych, lecz często były to pisma korporacji kupieckich, przemysłowych i bankowych. Ta ostatnia z dużą dozą obiektywności opisywała w szczegółach budownictwo kolejowe i eksploatację linii kolejowych. Wystarczy porównać ówczesne czasopisma gospodarcze i techniczne z zawartością teczek akt archiwalnych i statystyk niemieckich, by stwierdzić, iż w tej materii mamy w zasadzie identyczną informację źródłową.

Trzy podstawowe rozdziały dotyczące taryf kolejowych, przewozów towarowych i pasażerskich autor opracował bardzo dokładnie i solidnie pod względem analitycznym. Na podstawie bogatego zbioru statystycznego również dokładnie

3 S. M. Koziarski, op. cit., ss. 46—49, 51—53.

opracował wnioski i relacje wzajemnych powiązań opracowanych taryf ze sprawnością organizacji przewozów kolejowych. Niestety, zabrakło tu omówienia personelu kolejowego służby trakcji, ruchu i administracji, który był autentycznym wykonawcą wielkiego, sprawnego przedsięwzięcia, jakim była Pruska Kolej Wschodnia. Tu również cennym materiałem uzupełniającym byłaby prasa polska i niemiecka ze Śląska, Wielkopolski, Pomorza, Kujaw i Prus Wschodnich oraz pamiętniki i wspomnienia kolejarzy wymienionych służb.

Reasumując, należy zwrócić uwagę na fakt, iż praca Andrzeja Piątkowskiego, jako całość, wzbogaca naszą wiedzę z zakresu budowy kolei, rozbudowy sieci kolejowej w zaborze pruskim. Stanowi istotny punkt w dorobku historiografii polskiej okresu powojennego w dziedzinie historii gospodarczej Pomorza Środkowego i Wschodniego.

Stanisław Łaniec

Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina. Wybór dokumentów. 1945 rok. Przygotował do druku Tadeusz Baryła. Rozprawy i Materiały Ośrodka Badań Naukowych im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Olsztynie nr 155, Olsztyn 1996, ss. 240.

Stara prawnicza formuła: *quod non est in actis, non est in mundo*, zadomowiła się na dobre również w dziejopisarstwie. I mimo zmian, mód i metod, jest ciągle wielce użyteczna w poznawaniu prawdy historycznej. Recenzowana tu praca T. Baryły sytuuje się właśnie w takim nurcie historiograficznym. Przy czym tytuł książki jest nieco mylący, bo nie w pełni usprawiedliwiony przez jej zawartość merytoryczną. Co prawda raporty ppłk. dr. Jakuba Prawina — początkowo Pełnomocnika rządu RP przy 3 Froncie Białoruskim, a następnie (od marca do połowy listopada 1945 r.) Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Mazurski¹ — stanowią trzon jej zawartości, ale w zbiorze 45 dokumentów, które pomieszczono w tej książce, jest ich tylko 14, w tym 10 tzw. sprawozdań sytuacyjnych. Na marginesie należy zaznaczyć, że sprawozdania opracowywane były kolektywnie, głównie przy udziale Lucjusza Dury i młodego wówczas (bo zaledwie dwudziestoosmioletniego, ale niezwykle poważnego i wszechstronnego Jerzego Burskiego — zastępcę Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Mazurski. J. Prawin tak przygotowywane sprawozdania konsultował z innymi autorami i aktorami regionalnego kręgu władzy. Po czym dokumenty te korygował i sygnował. Często miał pretensje do współpracowników, że umieszczają w tym materiale zbyt wiele faktów, a za mało własnej analizy².

Raporty nie są zwykłym zlepkiem informacji, lecz symptomatycznym wyrazem tego, co w owym czasie było dla Okręgu Mazurskiego³ najbardziej

1 A. K. Kunert, *Prawin Jakub, Polski słownik Biograficzny*, t. 28/2, z. 117, Wrocław—Warszawa—Kraków 1985, ss. 362—363. Autor biogramu niezbyt zasadnie z formalnoprawnego punktu widzenia podaje, że był on pierwszym wojewodą olsztyńskim. Przekazanie władzy przez radziecką komendanturę wojskową w Olsztynie 23 V 1945 r. administracji polskiej potraktowane tu zostało jako równoznaczne z faktycznym przejściem przez Prawina uprawnień wojewody.

2 Piszę to na podstawie wiadomości zaczerpniętych z nieoficjalnych, długich i częstych pogawędek, jakie dane mi było swego czasu prowadzić z Lucjuszem Durą.

3 Okręg Mazurski zmienił nazwę na województwo olsztyńskie w czerwcu 1946 r. „Wiadomości Mazurskie” (por. artykuł *Dawniej administracyjny Okręg Mazurski — dziś województwo olsztyńskie*) z 15 VI 1946 r. witały ten