



Grażyna Patryn, Jörg Petzold, *Z Krokowej do Pucka. Historia i opowieści kolejowego szlaku / Von Krockow nach Putzig. Geschichte und Geschichten entlang des Schienenweges*, Copernicus-Vereinigung, Münster 2023, ss. 306, ISBN 978-3-924238-61-2.

Dzieje kolei, zwłaszcza zaś połączeń lokalnych, to jeden z tematów, które wzbudzają wyjątkowe zainteresowanie i w szczególny sposób pobudzają wyobraźnię miłośników lokalnej historii. Zainteresowanie to może się przejawiać w różnej formie, np. w postaci działalności stowarzyszeń miłośników lokalnej kolei, grup rekonstrukcyjnych czy też inicjatyw zmierzających do przekształcenia przeznaczonych do likwidacji połączeń kolejowych w atrakcje turystyczne. Co oczywiste, na temat lokalnych kolei powstają różnego rodzaju opracowania – od stron internetowych im poświęconych po wydawnictwa książkowe<sup>1</sup>.

Wydaje się, że zainteresowanie problemem ze strony zawodowych historyków często nie nadąża za tymi spontanicznymi inicjatywami. Z takim przypadkiem mamy do czynienia, jeśli chodzi o dzieje lokalnego połączenia kolejowego Puck–Krokowa, funkcjonującego w latach 1903–1991. Właśnie dziejom kolei krokowskiej została poświęcona książka wydana w 2023 r. nakładem Copernicus-Vereinigung. Temat ten nie doczekał się do tej pory większego opracowania. W najobszerniejszej publikacji poświęconej dziejom Krokowej i okolic z 2002 r.<sup>2</sup> ze względu na jej przekrojowy charakter dzieje lokalnego połączenia kolejowego zostały opisane jedynie skrótowo. W starszych opracowaniach dotyczących dziejów ziemi puckiej można odnaleźć co najwyżej lakoniczne wzmianki na ten temat. Najpełniejszym dotychczas opracowaniem tematu był artykuł Krzysztofa Labuddy, opublikowany w 2003 r. na łamach czasopisma „Świat Kolei”<sup>3</sup>.

Publikacja wydana przez Copernicus-Vereinigung jest zatem, mimo swojej nietypowej formy (o czym niżej), pierwszym tak pełnym opracowaniem dziejów krokowskiej kolei. Współautorami książki są Grażyna Patryn, historyczka sztuki, wieloletnia kustoszka Muzeum Regionalnego w Krokowej, oraz Jörg Petzold, popularyzator historii kolejnictwa w dawnych Prusach Wschodnich i Zachodnich, który ma już na swoim koncie wiele publikacji o podobnej tematyce. Książka jest dwujęzyczna, polsko-niemiecka, obie wersje językowe prowadzone są równolegle. Fragmenty napisane przez Petzolda tłumaczone są z niemieckiego na polski, fragmenty autorstwa Patryn – z polskiego na niemiecki.

Ze względu na niejednorodną strukturę omawianej publikacji trudno jednoznacznie ją zakwalifikować. Dla większości fragmentów najodpowiedniejszym określeniem

<sup>1</sup> Jeśli chodzi o lokalne połączenia kolejowe na Kaszubach, warto wymienić zwłaszcza dwie książki wydane w ostatnich latach przez Henryka Jursza; zob. Henryk JURSZ, *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*, Gdańsk 2013; idem, *Koleją z Kokoszek do Gdyni*, Gdynia–Żukowo 2021.

<sup>2</sup> *Dzieje Krokowej i okolic*, red. Andrzej GROTH (Monografie Miast Pomorza), Gdańsk 2002.

<sup>3</sup> Krzysztof LABUDDA, *Kolej Puck–Krokowa*, Świat Kolei, 2003, nr 3, s. 22–30.

byłaby chyba „historia fabularyzowana”, dzieje krokowskiej kolei poznajemy bowiem przez pryzmat historii starego kolejarza Paula Neumanna i jego rodziny. Fragmenty książki, w których zostały rzeczowo przedstawione okoliczności powstania i późniejsza działalność lokalnej linii krokowskiej, a także zawierające szczegóły techniczne dotyczące trasy i taboru kolejowego, przeplatają się z rozdziałami o charakterze historii rodzinnej, przetykanej dialogami jej bohaterów. Taka formuła zastosowana dla publikacji historycznej, opatrzonej przypisami i bibliografią, może nieco dziwić, nie ulega jednak wątpliwości, że dzięki takiemu zabiegowi książkę po prostu dobrze się czyta.

Powołując do życia postać Paula Neumanna, autorzy starali się na przykładzie jego biografii prześledzić zawile losy ziemi, na jakiej toczy się akcja książki. Paul, miejscowy Niemiec, żeni się z Kaszubką i mimo zmieniających się granic i systemów politycznych nie opuszcza rodzinnej ziemi. Poznajemy rodzinę Paula, jego córkę Rómkę, wychowaną już w innych, polskich realiach, która podziela zamiłowania ojca i wraz z nim odtwarza dzieje krokowskiej kolei. Elementem rzeczywistości, który każe Paulowi uparcie trwać na posterunku, jest lokalna kolej, która jest dla niego czymś więcej niż tylko pracą: jest życiowym powołaniem, obowiązkiem. To właśnie poczucie obowiązku każe mu podejmować pracę dla kolejnych pracodawców, którzy zmieniają się wraz ze zmieniającą się przynależnością państwową tych ziem: najpierw jest to prywatna spółka Kleinbahn-Aktiengesellschaft Putzig-Krockow, następnie Polskie Koleje Państwowe, Deutsche Reichsbahn i ponownie PKP. Najważniejsza jest kolej i jej funkcjonowanie.

Tak zarysowany obraz dziejów północnych Kaszub może wydawać się nieco nawiwny, autorzy książki jednak wyraźnie unikają szerszych komentarzy na temat sytuacji społecznej i politycznej, stanowiącej tło dla dziejów krokowskiej kolei. Taka ostrożność może nieco razić, zwłaszcza w odniesieniu do wydarzeń z lat drugiej wojny światowej. Trudno nie pamiętać, że w najbliższym sąsiedztwie Krokowej, w Lasach Piaśnickich, rozegrała się jedna z największych zbrodni hitlerowskich na Pomorzu. Na ten temat nie znajdziemy w książce najmniejszej wzmianki, ale być może autorzy uznali, że nie o tym ma być ich książka.

Mimo że omawiana publikacja ma charakter popularyzatorski, na podkreślenie zasługuje fakt, że duże fragmenty tekstu powstały na podstawie materiałów archiwalnych, chociaż kwerenda miała dosyć ograniczony zasięg. Autorzy korzystali głównie z zasobu gdyńskiego oddziału Archiwum Państwowego w Gdańsku, gdzie mieli do dyspozycji akta przechowywane w zespole Wydziału Powiatowego w Pucku. Inne zespoły gdańskiego archiwum zostały wykorzystane w mniejszym stopniu lub w ogóle pominięte<sup>4</sup>. Ponadto korzystano z materiałów prasowych oraz innych źródeł drukowanych. Bibliografia nie jest zbyt długa. Zdziwienie budzi brak w niej najważniejszego opracowania dziejów gminy Krokowa, jaką jest wspomniana praca zbiorowa z 2002 r.

Książka została wydana bardzo atrakcyjnie, w estetycznej szacie graficznej. Tekst uzupełniają liczne ilustracje: fotografie, reprodukcje dokumentów, rysunków technicznych. Na końcu tomu umieszczono tabele i diagramy.

---

<sup>4</sup> Warto wspomnieć, że materiały dotyczące kolei krokowskiej można również odnaleźć w innych archiwach, chociażby Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz w Berlinie.

Na uznanie zasługuje sprawne tłumaczenie, za które odpowiadał Marek Szalsza, specjalizujący się w przekładach tekstów o charakterze historycznym. Jeśli można mieć do czegoś zastrzeżenia, to do tłumaczeń niemieckich nazw urzędów i funkcji na język polski. Na usprawiedliwienie można jedynie stwierdzić, że terminologia z tego zakresu nie doczekała się ogólnie przyjętych odpowiedników w polskiej historiografii. Badacze zajmujący się dziejami ziem zaboru pruskiego często stosują różne tłumaczenia dla nazw urzędów. W tym chaosie nazewniczym ważne jest jednak zachowanie pewnej konsekwencji, tymczasem w omawianej książce tego właśnie zabrakło. Ewidentnie widać, że autorzy (bądź tłumacz) po prostu nie zawsze wiedzieli, z czym właściwie mają do czynienia, proponują więc różne dowolne formy, nie tylko nie funkcjonujące w historiografii, lecz także nieoddające charakteru pierwowzoru niemieckiego. Dotyczy to nawet terminów, których polskie odpowiedniki dosyć łatwo ustalić, jak np. *Herrenhaus*, czyli izba wyższa pruskiego parlamentu. W tym przypadku najlepsze byłoby określenie „Izba Panów”. Tymczasem w polskiej wersji tekstu organ ten został określony jako „Izba Najwyższa” (s. 43), co następnie zostało wtórnie przełożone na język niemiecki jako „Oberste Kammer” (s. 44). Został w ten sposób powołany do życia byt nigdy nieistniejący.

Znaczną trudność stanowiły dla autorów nazwy urzędów lokalnych. I tak przykładowo termin „Landeshauptmann der Provinz Westpreußen” został w książce przełożony jako „gubernator Prowincji Prusy Zachodnie” (s. 137). W rzeczywistości chodzi o urząd, który w polskiej literaturze funkcjonuje jako „starosta krajowy”. Zgodnie z ustawą o prowincjach z 1875 r. stał on na czele prowincjonalnego samorządu. Kłopotliwy dla autorów (bądź tłumacza) okazał się również termin *Landesrat*, mylony z landratem i tłumaczony błędnie jako „starosta” (s. 60, 129). Tymczasem *Landesrat* w strukturze wprowadzonej wspomnianą ordynacją z 1875 r. był urzędnikiem wchodzącym w skład zarządu prowincji rozumianej jako korporacja samorządowa. W języku polskim można by go określić np. terminem „radca krajowy” lub „radca prowincjonalny”.

Zadomowiony już chyba w polszczyźnie „landrat” pojawia się w książce czasem jako „starosta” (s. 60, 129, 141), co w odniesieniu dla okresu pruskiego nie wydaje się właściwe, jakkolwiek bywa stosowane w literaturze, czasem zaś pod karkołomnym określeniem „Administrator Okręgu Królewskiego” (s. 123, 129). We wszystkich tych przypadkach wystarczyłoby po prostu „landrat”. Z kolei *Kreisausschuss*, czyli wprowadzony ordynacją powiatową z 1872 r. organ wykonawczy powiatu, w książce pojawia się pod określeniami „komitet okręgowy” (s. 69, 129, 153) lub „komitet powiatowy” (s. 70, 149). W polskiej literaturze na określenie tego urzędu dosyć konsekwentnie stosuje się termin „wydział powiatowy” (i pod taką nazwą organ ten istniał nadal w Drugiej Rzeczypospolitej).

Tego typu potknięć jest w tekście więcej i nie ma potrzeby wymieniać ich wszystkich. Z bardziej rażących przytoczę jedynie fragment, w którym „Regierungsrat Armin Walter aus Danzig als Vertreter des Königsreichs Preußen” został przełożony jako „radny rządowy Armin Walter z Gdańska reprezentujący Prusy Królewskie”. Oczywiście chodzi o radcę rejencyjnego i Królestwo Prus. Nazwa miasta Insterburg w Prusach Wschodnich została niefortunnie przetłumaczona na Czerniachowsk (s. 74). W opisie wydarzeń z 1916 r. z powodzeniem można było użyć nazwy z epoki, podając ewentualnie w nawiasie lub przypisie obecną nazwę rosyjską. Warto też chyba przypomnieć, że niemiecki Insterburg ma swój tradycyjny polski odpowiednik – Wystruć.

Szkoda, że tekst książki przed złożeniem do druku nie został oddany pod ocenę historyka zajmującego się tym okresem historycznym (w każdym razie z informacji zamieszczonej na stronie redakcyjnej nie wynika, aby publikacja była recenzowana), co zapewne pozwoliłoby uniknąć wielu wymienionych wyżej potknięć. Mimo wszystko jednak tę pierwszą próbę pełnego opracowania dziejów kolei krokowskiej w moim przekonaniu można uznać za całkiem udaną. Należy się spodziewać, że książka autorstwa Grażyny Patryn i Jörga Petzolda na długi czas wypełni zapotrzebowanie na informacje dotyczące historii nieistniejącej już kolei krokowskiej.

Janusz Dargacz\*


 <https://orcid.org/0000-0003-3410-4580>

#### BIBLIOGRAFIA

- Groth, Andrzej, ed. *Dzieje Krokowej i okolic*. Gdańsk: Marpress, 2002.
- Jursz, Henryk. *Koleją z Kokoszek do Gdyni*. Gdynia: Wydawnictwo Region, Żukowo: Gdański Kantor Wydawniczy, 2021.
- Jursz, Henryk. *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*. Gdańsk: Wydawnictwo Oskar, 2013.
- Labudda, Krzysztof. "Kolej Puck–Krokowa." *Świat Kolei* (2003) issue 3: 22–30.
- Patryn, Grażyna and Jörg Petzold. *Z Krokowej do Pucka. Historia i opowieści kolejowego szlaku / Von Krockow nach Putzig. Geschichte und Geschichten entlang des Schienenweges*. Münster: Copernicus-Vereinigung, 2023.

---

\* Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk

 [jdargacz@ihpan.edu.pl](mailto:jdargacz@ihpan.edu.pl)