



# BIULETYN

KOŁA MIŁOŚNIKÓW DZIEJÓW GRUDZIĄDZA  
KLUB „CENTRUM” SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWEJ



Maciej  
Wiśniewski

Rok XV: 2017

Nr 6 (503)

Data odczytu: 08.02.2017 r.

Data wydania: 08.02.2017 r.

=====

1054. spotkanie

UWAGA! Od bieżącego numeru wyrównujemy numer ciągły z liczbą wydanych biuletynów.

Maciej Wiśniewski

## STACJA KOLEJOWA GRUDZIĄDZ

**M**am zaszczyt zaprezentować Państwu książkę mojego autorstwa pt. „STACJA KOLEJOWA GRUDZIĄDZ”, która po wielu latach starań doczekała się publikacji. Mam nadzieję, że nie będzie ostatnią książką



Oktładka książki.

ukazującą historię transportu szynowego w naszym mieście. Do tej pory mogliśmy korzystać z zaledwie kilku niewielkich publikacji w postaci 3 zeszytów (biuletynu kolejarzy wydanego na powielaczu w czasie konferencji NOT w latach 70. XX wieku, i dwóch autorstwa Henryka Turskiego wydanych ponad 10 lat temu).

Bezpośrednia praca nad książką trwała trzy lata, po zebraniu materiału historycznego, gromadzonego przez prawie 15 lat. Pomysł napisania książki pojawił się już dość dawno, jednak

praca zawodowa i inne czynniki zawsze powodowały, że sam pomysł był wielokrotnie odkładany. Wreszcie trzy lata temu zapadły decyzje, o pracy nad książką, czego efektem jest niniejsza publikacja. Książka skierowana jest nie tylko do mieszkańców Grudziądza, pracowników kolei, ale przede wszystkim do entuzjastów, miłośników kolei.

Jej kształt dotyczący zdjęć, tekstu i formatu, jest kompromisem kilku elementów, które są typowe dla książek o tematyce transportu szynowego.



Wydrukowane składki książki przed oprawą.

**Pierwszy kompromis to tekst.** Zawiera podstawowe informacje, jest próbą scalenia faktów, opisów przekazywanych przez pracowników kolei. Książka podzielona jest na kilkanaście rozdziałów, które prowadzą czytelnika po tzw. osi czasu. Mamy początki kolei na Pomorzu, następnie budowę stacji i linii kolejowych, aż do największego rozkwitu miasta i kolei w czasach kiedy Grudziądz był miastem Pruskim. Najtrudniejszy do jednolitego sklasyfikowania był okres dwudziestolecia międzywojennego oraz okres powojenny. W sukurs przyszły plany stacji, archiwalne mapy, rozkłady jazdy i szcątkowe informacje dotyczące taboru. Treść książki kończy się działami opisującymi tabor współczesny, działalnością spółki Arriva RP oraz próbą analizy podobieństwa budynków z przełomu XIX i XX wieku. W tle mamy mniej miłe akcenty, jak duży pusty dworzec i likwidację lokomotywowni.

**Drugi kompromis to zdjęcia,** jest ich ponad 280. Początkowo dysponowałem dość sporym zbiorem własnych fotografii, jednak były to zdjęcia współczesne lat 1990-2016. Postanowiłem zwrócić się o pomoc do grudziądzkiego Muzeum. Tu otrzymałem wsparcie w postaci kilkunastu fotokopii, których część umieściłem w książce. Okazało się, że największa pomoc przyszła ze strony prywatnych archiwów. Dodatkowo uzyskałem pomoc u przyjaciół z Niemiec i Rosji. Zebrałam łącznie ponad tysiąc zdjęć i widokówek. Pojawił się jednak szybko „problem” – bardzo duża ilość zdjęć i widokówek, ciekawych i unikatowych, które z przyczyn technicznych nie mogły w całości trafić do książki. Do tego należy dodać powojen-

ny materiał fotograficzny do 2016 roku. Żmudna i bardzo trudna selekcja zdjęć pozwoliła wyluskać te zdaje się najciekawsze.

**Trzeci kompromis to format.** Mając tekst i zdjęcia wraz z wydawcą zaczęliśmy analizować moje możliwości finansowania książki, cenę druku i cenę rynkową, co w efekcie po wielu badaniach i dyskusjach dało ostateczny format książki. Stałem przed wyborem dużego formatu książki i formatu alternatywnego. Ceny książek o podobnej w formie albumu sięgają w Polsce cen od 80 zł wzwyż. W Niemczech, które są liderem takich wydawnictw ceny zaczynają się od 10 € do ok. 25 €. Wspólnie z wydawcą zadecydowaliśmy, że format, ilość zdjęć i tekst będzie wspomnianym zbiorem kompromisów, dającym każdemu możliwość nabycia książki. Dlatego też zdjęcia są mniejsze, usytuowane w dyskretnych ramkach, są podpisane i są czytelne. Ich usytuowanie w większości towarzyszy tekstowi, tak że czytelnik może sobie analizować dany temat. Pojawił się mniejszy format, który przy zachowaniu bardzo wysokiej jakości treści się sprawdził. Zainteresowanie książką było i jest bardzo duże. Już przed promocją pojawiły się pierwsze zamówienia.

Ilość stron zamyka się w liczbie 107 plus strony tzw. techniczne, format książki to 22x23 cm, kolorowe wydanie, dobrej jakości papier, usztywniona okładka. To wszystko pozwoliło dobrać cenę książki, która podkreślam raz jeszcze, jest



bardzo przystępna. Ilość wydrukowanych egzemplarzy to 1000 sztuk. Książki są dostępne w IT w Grudziądzu (lub z możliwością zakupu on-line), bezpośrednio u autora oraz w kilku sklepach z modelami kolejowymi w Polsce. Niewykluczone, że będzie dodrukowana specjalna edycja dla przyjaciół z Niemiec i Anglii.

Ważnym elementem przy wydaniu książki było wsparcie finansowe. To z reguły najważniejszy czynnik po zakończeniu pracy nad tekstem zdjęciami, korektami i redakcją. Nowoczesne publikacje tak jak moja, unikają tzw. „sponsora”, który często wymusza na wydawcy i autorze umieszczenia swoich reklam i produktów. Nie jest źle jak sponsorem jest firma czy instytucja związana z koleją (w przypadku książek o tej tematyce). Gorzej jak są to produkty spożywcze. Widok „kielbas i majonezu” nie zawsze dodaje uroku książce, która opisuje rzeczy wzniosłe i piękne, a tak jest często w przypadku wydawnictw, które szukają oszczędności. Ważne jest też dobranie wydawnictwa. Są to problemy, z którymi musi borykać się autor i często w tych „dylematach” jest sam. Niestety na na-

szym rynku wydawniczym, jest w tej materii jeszcze sporo do zrobienia. W mojej książce użyłem tzw. mecenatu. Są to instytucje i osoby, bez których nie był bym w stanie wydać książki, a większość z nich (za ich zgodą) jest wymieniona w książce. Całość mecenatu książki pochodzi w 100% z prywatnych środków i autora.



Promocja książki pierwotnie była planowana na koniec 2016 roku, jednak czynniki zewnętrzne jak i wspomniane finanse oraz kolejne korekty spowodowały zmianę terminu na styczeń 2017. Promocję książki zorganizowaliśmy wraz z Muzeum w Grudziądzu, tu pragnę raz jeszcze podziękować pracownikom Muzeum,

a w szczególności Pani Dyrektor Wioletcie Pacuszce, za pomoc i wsparcie. W czasie promocji odbyła się sprzedaż pierwszych egzemplarzy.



Mam nadzieję, że książka za kilka lat doczeka się drugiego wydania, bowiem historia kolei trwa. Tymczasem rodzi się kolejny projekt, który też będzie o transporcie szynowym w Grudziądzu i mam nadzieję, że podobnie jak „Stacja kolejowa Grudziądz” wzbogaci nasze domowe biblioteki, tworząc całą serię książek o transporcie szynowym w Grudziądzu.

**(L.B.S.)**

**Redakcja:** Tadeusz Rauchfleisch, Janusz Hinz. Logo KMDG wykonał Grzegorz H. Rygielski.