



ISSN 1427-6720

NR 2(17) 2002 ROK VII
ZIELONA GÓRA
Cena 2 zł

Pionierzy

CZASOPISMO SPOŁECZNO-HISTORYCZNE

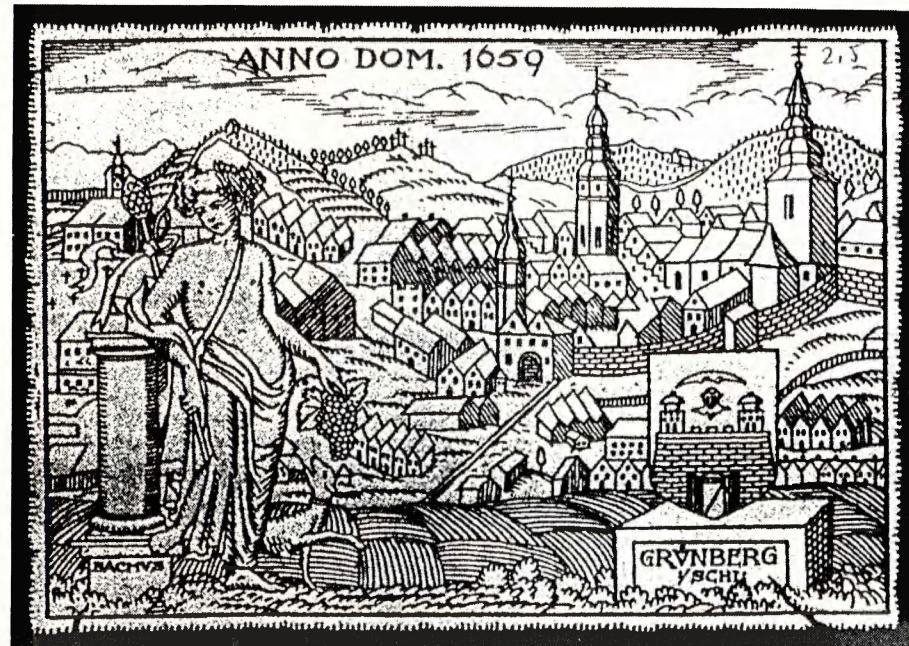
Mitternacht.



Mittag.



Pionierskie lata sportu żużlowego
O dawnych podróżach po Ziemi Lubuskiej
Małe miasto dzieciństwa
Ucieczka z Zielonej Góry



Zielona Góra, panorama miasta na banknocie zastępczym,
na podstawie sztychu Brühla, 1922 r.

Pionierzy

Wydawca:

Sekcja Historyczna Stowarzyszenia
Pionierów Zielonej Góry,
ul. Stary Rynek 1,
Ratusz – Sala Wspomnień,
65-067 Zielona Góra.

Redakcja:

Redaguje Kolegium w składzie:
Maria Gołębiowska
Tomasz Nodzyński
Wiesław Nodzyński
Wojciech Strzyżewski
Robert Skobelski

Adres Redakcji:

ul. Stary Rynek 1,
Ratusz – Sala Wspomnień,
65-067 Zielona Góra

Korekta:

Ewa Przygoda

Druk:

Drukarnia „EURODRUK”
Zielona Góra

Na okładce:

Zielona Góra, panorama miasta,
miedzioryt nieznanego autora

Materiałów nie zamawianych
redakcja nie zwraca.

W materiałach nadesłanych
redakcja zastrzega sobie prawo
dokonywania zmian redakcyjnych.

Za treść reklam
redakcja nie odpowiada.

Kolejny numer „Pionierów” zawiera szereg interesujących i raczej rzadko publikowanych materiałów, które dotyczą różnych aspektów historii i współczesności Zielonej Góry oraz całego regionu lubuskiego. Sądzymy, że dzięki przedstawionym treściom przyczynimy się do lepszego poznania przez wielu Czytelników ich małej ojczyzny.

Otwierający numer tekst **Pawła Macherskiego** zadowoli na pewno sympatyków zielonogórskiego żużla. Autor, korzystając z wielu źródeł, przedstawia niezwykle interesujące i mało jak na razie znane informacje o pierwszych kilkunastu latach „czarnego sportu” w naszym mieście.

Ryszard Lisowski opowiada o początkach kolei żelaznej na Ziemi Lubuskiej w XIX wieku i o zapomnianej już kolei wąskotorowej, łączącej Zieloną Górę ze Szprotawą. Barwny opis wzbogacają m. in. rzadkie zdjęcia budynków dworcowych z których kilka zachowało się do dziś.

Czym byłoby nasze pismo bez wspomnień ludzi od dawna związanych z Zieloną Górą? Oczywiście i w tym numerze „Pionierów” nie może ich zabraknąć. Po raz drugi na naszych łamach gości przedwojenna zielonogórzanka **Gudrun Lintzel**, która tym razem opowiada o postaciach ze swojego dzieciństwa. **Zdzisław Krasko** opisuje natomiast pogmatwane okoliczności w jakich trafiła w 1945 r. do miasta jej rodzina. **Stanisław Prałat** sięga natomiast do nieco wcześniejszych wydarzeń, przytaczając dramatyczną relację z ucieczki z Zielonej Góry **Johanna Otte**, dyrektora tutejszego Browaru Zamkowego.

W dalszej kolejności prezentujemy także kilka biogramów znanych ludzi wywodzących się z Zielonej Góry, bądź związanych w jakimś stopniu z naszym regionem. **Anna Ciosek** przedstawia sylwetkę urodzonego w Żaganiu, wybitnego niemieckiego botanika **Adolfa Englera**. Niedawno, w ramach idei wspólnego polsko-niemieckiego dziedzictwa kulturowego, Muzeum Ziemi Lubuskiej zorganizowało wystawę poświęconą temu uczonemu. **Ryszard Michalak**, odwołując się do 25 rocznicy śmierci **Michała Szczanieckiego**, omawia jego związki i wkład do badań nad przeszłością Ziemi Lubuskiej. **Longin Dzieżyc** pisze z kolei na temat znanego malarza o zielonogórskim rodowodzie **Tadeusza Kuntzego**, którego społeczność miasta uhonorowała nazwą ulicy oraz pamiątkową tablicą, ufundowaną przez Urząd Miejski. **Jan Muszyński** wspomina nieco kontrowersyjną, choć niezwykle barwną postać **Alfa Kowalskiego**, znanego muzealnika, malarza, bardzo zasłużonego w budowaniu kulturowego oblicza Ziemi Lubuskiej. **Grzegorz Chmielewski** przybliży postać ks. **Stefana Łukowskiego**, działacza Towarzystwa Czytelni Ludowych, którego praca przyczyniła się do podtrzymania polskości na ziemi babimojskiej.

Jerzy Łatwiński zajmuje się kolejną malowniczą częścią naszego regionu – Gryżyńskim Parkiem Krajobrazowym. Autor, już tradycyjnie, przytacza szczegółowe informacje o ukształtowaniu terenu, świecie zwierzęcym, bogactwach naturalnych itd., zachęcając równocześnie potencjalnych turystów do odwiedzenia tego zakątka.

Numer zamyka interesujący materiał **Stanisława Matusiaka** dotyczący historii fabryki Beuchelta w Zielonej Górze, a szczególnie jej wkładu w produkcję okrętów podwodnych w okresie II wojny światowej.

Robert Skobelski

Paweł Macherski

PIONIERSKIE LATA SPORTU ŻUŻLOWEGO W ZIELONEJ GÓRZE (1946-1964)

Sport żużlowy gromadzi w Polsce wielotysięczne rzesze kibiców. Niektórzy sądzą, że jest nawet popularniejszy niż piłka nożna. Trudno ocenić czy jest to prawda, ale i tak w świecie sportów motorowych mówi się o tzw. „polskim fenomenie żużla”. Nie inaczej jest także w Zielonej Górze. Warto więc zapoznać się z początkami *speedway’a* w „Winnym Grodzie”.

Już w latach dwudziestolecia międzywojennego na ziemiach polskich, na wzór imprez angielskich, organizowano zawody żużlowe. Pierwszy turniej odbył się na torze w Mysłowicach w październiku 1930 roku. Innymi ośrodkami *speedway’a* w latach trzydziestych były m.in. Poznań oraz Bydgoszcz.

Po wojnie, oprócz terenów rdzennie polskich, także na tzw. ziemiach odzyskanych sport żużlowy znalazł swoich licznych zwolenników. Już w rok po zakończeniu działań wojennych, w Zielonej Górze grupa kilku osób postanowiła założyć pod patronatem Milicyjnego Klubu Sportowego sekcję motorową. Prezesem został porucznik Stanisławski, a sekretarzem Witalis Jasiński. Pionierami żużlowego ścigania się byli: Henryk Szurkowski, Marian Smolibowski, bracia Kucnerowiczowie, Nijaki (imienia nie ustalono), Zygmunt Dolata, Alfons Kostusiak i Tadeusz Dolata. Warto zauważyć, że dwaj ostatni byli również zaangażowani w klubie w działalność organizacyjną.

Na torze o długości 4,5 km (na miejscu dzisiejszego stadionu przy ulicy Wrocławskiej) 20 października 1946 roku rozegrano pierwsze zawody towarzyskie, w których zwyciężył Nijaki przed H. Szurkowskim i A. Kostusiakiem. Zawodnicy ścigali się na motocyklach produkcji niemieckiej (NSU, Zundap) o pojemności 200 cm³, przystosowanych przewidzianych do zawodów żużlowych.

Rok 1947 był w pewnym sensie przełomowym dla żużla, tak w Polsce, jak i na zielonogórskim „podwórku”. Otóż staraniem Zarządu Poznańskiego Okręgowego Związku Motorowego powołano pierwszą w kraju Okręgową Ligę Żużlową, w której występowały zespoły takie jak: Lechia Poznań, Unia Poznań, Unia Piła, Unia Chodzież, Unia



Zawodnicy od lewej: Jan Szurkowski, Zenon Nowak, Kazimierz Kurek, Mieczysław Mendyka, Henryk Ciorga, kier. drużyny – Edward Dominiczak (1963 lub 1964).

Gorzów, rezerwy leszczyńskiego Klubu Motorowego, rezerwy Ostrowskiego Klubu Motorowego oraz filia Unii Poznań – Unia Zielona Góra. W skład zespołu zielonogórskiego wchodził wówczas m.in.: A. Kostusiak, Marian Zadoń, Kazimierz Juzala, Józef Śmigieński, Stanisław Świstak, H. Szurkowski, Jerzy Błoch oraz Mieczysław Chlebicz.

Za sprawą tego ostatniego zawodnicy zielonogórcy mieli możliwość zapoznania się z prawdziwą maszyną żużlową. Otóż M. Chlebicz, pozostający od zakończenia wojny na terenie Wielkiej Brytanii, za namową sekretarza klubu W. Jasińskiego zdecydował się na powrót do kraju. Przywiózł ze sobą motor żużlowy, jakim posługiwali się ówczesni zawodnicy ligi brytyjskiej, produkowany specjalnie dla potrzeb sportu żużlowego. Motocykl ten pozbawiony hamulców, skrzyni biegów, lamp oraz innych detali nieprzydatnych do ścigania się na torze, stał się automatycznie dużo lepszy i potrafił rozwinąć dużo większą prędkość.

Pewne wątpliwości, czy sprzęt przywieziony z Anglii jest lepszej jakości od niemieckich motocykli przystosowanych „ad hoc” do *speedway’a*, miał tylko A. Kostusiak. Jednak w bezpośredniej konfrontacji na torze z M. Chlebiczem musiał uznać wyższość sprzętu polskiego reemigranta. Zawodnikom naszego klubu pozostało więc przystosowanie motorów niemieckich na wzór motocykla M. Chlebicza.

Poza występami w OLŻ zawodnicy zielonogórcy mieli możliwość porównania swoich umiejętności startując w różnych zawodach indywidualnych na torach m.in. Leszna czy Gorzowa, gdzie można było zobaczyć zawodników z klubów wtedy tak dla zielonogórców „egzotycznych” jak: Unia Grudziądz czy Astra Krotoszyn. Czołowe role w tych turniejach odgrywał oczywiście M. Chlebicz, prezentując – co było wtedy nowością – kontrolowaną jazdę poślizgiem (od 1948 roku zawodnik ten jeździł w PKM Warszawa, a później w Skrze Warszawa). Innym wyróżniającym się żużlowcem był, wyrastający już wtedy na lidera drużyny, Jerzy Błoch. Wygrał on – między innymi – w obecności 5000 widzów, indywidualne zawody w Sulechowie, jeżdżąc na motorze o pojemności 200 cm³, a pokonując zawodników posiadających maszyny o pojemności 350 cm³, 500 cm³ i 650 cm³.

Warto zaznaczyć, że zawody zorganizował Motoklub Unia Zielona Góra, a jak napisał dziennikarz „Głosu Wielkopolskiego”, zawody przeprowadzono sprawnie.

Rok 1949 to przede wszystkim indywidualny sukces Jerzego Błocha, który uplasował się na doskonałym drugim miejscu w indywidualnych mistrzostwach OLŻ. Natomiast zespół Motoklubu Unii Zielona Góra zajął w rozgrywkach drużynowych czwarte miejsce, zdobywając 69 punktów, ustępując jedynie Gwardii Krotoszyn (83 pkt.), Klubowi Motorowemu II Ostrów (77 pkt.) i Motoklubowi Unia Gorzów (75 pkt.), a w pokonanym polu pozostawiając takie zespoły jak: Gwardia Poznań, Klub Motorowy Kępno, Motoklub Unia Piła, Gwardia Śrem czy Kolejarski Poznań.

Prezesem klubu w latach 1947-1949 był Józef Bieniarz, a działaczami m.in.: W. Jasiński, Leon Kucnerowicz, Stefan Jaś, Jan Piotrowski. Sprzętem natomiast opiekował się Emil Żutkowski, który poza swoimi normalnymi obowiązkami popisy-

wał się również przed zawodami ekwilibrystyczną (razem z zawodowymi akrobatami) jazdą na motocyklu BMW.

Początek lat pięćdziesiątych to zmiana przepisów i struktury polskiego sportu. Dla klubu zielonogórskiego było to o tyle istotne, że zawodnicy niezatrudnieni w komórkach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych nie mogli reprezentować klubów gwardyjskich. W związku z tym, na przełomie kwietnia i maja 1950 roku, na zebraniu członków Zielonogórskiego Klubu Sportowego STAL, podjęto decyzję o przyłączeniu Motoklubu Unia Zielona Góra do klubu działającego przy zielonogórskim ZASTALU. Okazało się to o tyle korzystne, że niezbyt zamożna do tej pory sekcja żużlowa zyskała bogatego sponsora. Byt *speedway’a* w „Winnym Grodzie” wydawał się zapewniony na długi okres.

Już jako Stal Zielona Góra zespół występował (w latach 1950-1953) w rozgrywkach OLŻ. W 1950 roku liga ta rozgrywana była na zasadach dziewięciobiegowych trójmeczów, a drużyna zielonogórska zajęła w rozgrywkach OLŻ III miejsce, ustępując jedynie Unii II Leszno i Gwardii Gorzów. W 1951 roku zastosowano po raz pierwszy system dwumeczów. Nowy regulamin nie był zbyt korzystny dla Stali Zielona Góra, która zajęła w grupie „A” OLŻ dopiero szóste miejsce, a zwyciężył zespół Włókniarza Piła. W następnym sezonie było już dużo lepiej, bo żużlowcy z Zielonej Góry wygrali grupę „Lubuska” OLŻ, by w meczu o wejście do finału Mistrzostw Polski drużyn startujących na motocyklach przystosowanych do żużla (NSU 600, Triumph 500, Zundap 450), pokonać zwycięzcę grupy „Wielkopolskiej” OLŻ – Gwardię Śrem w stosunku 53 : 17. Niestety, z powodów organizacyjnych mistrzostw Polski ostatecznie nie przeprowadzono.

Poza zawodami ligowymi zawodnicy zielonogórcy startowali również w różnorodnych turniejach indywidualnych, gdzie największe sukcesy odnosił Jerzy Błoch. Do ciekawej sytuacji doszło na zakończenie turnieju o „Stalowy But”, rozegranego w Gorzowie. Mianowicie, całe zawody wygrał Cichocki z Gwardii Gorzów, bijąc jednocześnie rekord toru ustanowiony w tych samych zawodach w pierwszym biegu przez Jerzego Błocha. Już po oficjalnym zakończeniu turnieju J. Błoch oraz zawodnik z Ostrowa – Roman Wielgosz postanowili jeszcze raz pokusić się o poprawienie najlepszego wyniku na gorzowskim obiekcie. Udało się to zawodnikowi Stali Ostrów, który uzyskał czas 1.32.3 min.

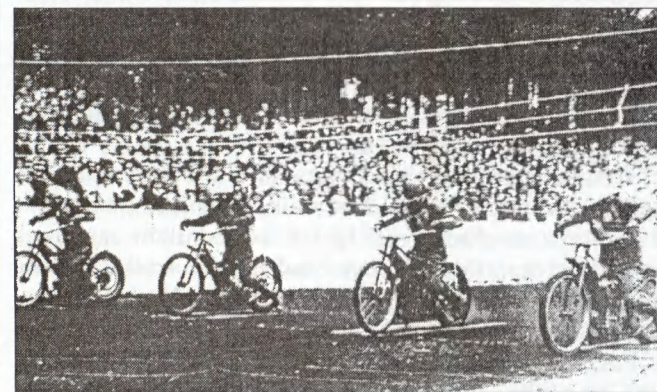
W tamtych latach żużlowcy w Zielonej Górze ścigali się na torze o długości 417 metrów. Uzyskiwano czasy w granicach 1.45 min (rekord toru z 1950 roku należący do J. Błocha wynosił 1.41.2 min). Zawody żużlowe ściągały na widownię przy ulicy Wrocławskiej około 6 000 widzów, natomiast ciekawostką może być fakt, że sędzia zawodów miał swoje stanowisko na płycie stadionu i dawał znak do startu chorągiewką. Bandy zbudowane były z beli prasowanej słomy, stosowano betonowe płyty startowe, a zawodnicy nie posiadali kombinezonów oraz innych ochraniaczy zabezpieczających przed konsekwencjami kontuzji. Normalną działalnością klubu sportowego było organizowanie zabaw, festynów i loterii celem zdobycia funduszy na dalszą działalność klubową.

Oprócz Jerzego Błocha, trzon drużyny w latach 1950-1953 stanowili: M. Zadoń, A. Kostusiak, K. Juzala, J. Śmigieński. Prezesem klubu był dyrektor ZASTALU Wacław Lewandowski, a mechanikiem w dalszym ciągu pozostawał E. Żutkowski.

W 1953 roku dał się odczuć brak finansowej pomocy z budżetu patronackiego ZASTAL dla sekcji żużlowej, skutkiem czego były słabe wyniki w lidze. Kierownictwo klubu postawiło wtedy zdecydowanie na budowanie silnego zespołu



Od lewej: Zenon Nowak, Jan Wiśniewski, Mieczysław Mendyka.



Mecz Zgrzeblarki-Włókniarz Częstochowa (1963 lub 1964).

piłkarskiego. Jednocześnie kondycja sportu, a w szczególności wymagającego dużych nakładów finansowych żużla, nie była w kraju zbyt dobra. Były to czasy, kiedy „czarny sport” w wielu miastach przeżywał kryzys. W konsekwencji, w 1954 roku motocykle żużlowe w Zielonej Górze uciły, a drużynę opuścił jej lider – Jerzy Błoch, udając się do Ostrowa.

Jednak część działaczy nie pogodziła się z faktem końca żużla w Zielonej Górze. Już w 1955 roku zawiązał się Społeczny Komitet Budowy mający na celu rozpoczęcie prac przy budowie stadionu żużlowego z prawdziwego znaczenia. Na czele Komitetu stanął przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Wacław Maciejewski. Przy wydatnej pomocy instytucji takich jak: Liga Przyjaciół Żołnierza, Przedsiębiorstwa Transportowego Handlu Wewnętrznego, ZASTAL-u, Zgrzeblarek, Narodowego Banku Polskiego oraz Wojewódzkiej Zbiornicy Przemysłowych Surowców Wtórnych udało się oddać do użytku nowy stadion przy ulicy Wrocławskiej.

Jednocześnie pod koniec 1954 roku zreorganizowano podstawy działalności klubów sportowych. Mianowicie, umożliwiono sekcjom centralnym poszczególnych zrzeszeń sportowych szkolenie własnego „narybku”. Spowodowało to możliwość powrotu wychowanków do macierzystych klubów. W tym samym czasie rzeszowscy inżynierowie Fedko i Iżew-

ski skonstruowali pierwszy w Polsce, a dużo tańszy od sprowadzanych z zagranicy, motocykl żuźlowy o nazwie FIS.

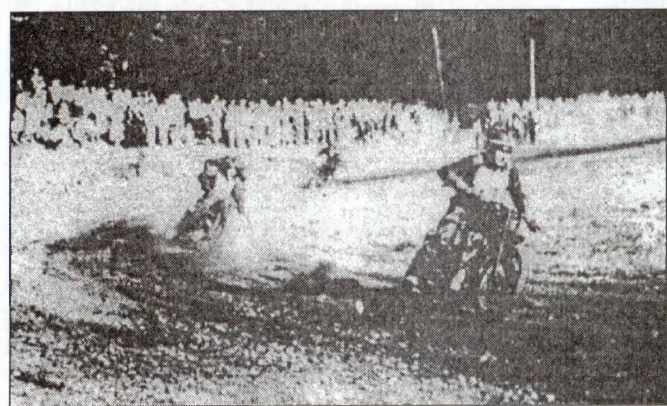
Wszystkie te czynniki spowodowały reaktywowanie się *speedway'a* w 1957 roku w Zielonej Górze. Nowy klub powstał pod szyldem Ligi Przyjaciół Żołnierza, a fakt ten zawdzięcza się głównie ówczesnym działaczom tej organizacji Zenobiuszowi Ruskowi i Wiesławowi Kozakowi. Mimo, że w klubowym parku maszyn przy ulicy Wrocławskiej znajdowały się tylko trzy FIS-y, zdecydowano się na zgłoszenie drużyny do rozgrywek grupy północnej III ligi. Jeszcze przed pierwszym meczem ligowym zawodnicy LPŻ Zielona Góra wystartowali w turnieju par w Gnieźnie, ale bez większych sukcesów. Pierwszym meczem „o punkty” po trzyletniej przerwie, a jednocześnie pierwszymi zawodami na nowym stadionie, był pojedynek o mistrzostwo III ligi z Polonią Piła. Zgodnie z przypuszczeniami, mimo ambitnej jazdy, zawodnicy zielonogórcy przegrali te zawody w stosunku 22 : 29. Te historyczne zawody odbyły się 19 maja 1957 roku, a wyróżniającymi się zawodnikami tego spektaklu byli: K. Juzala, M. Zadoń oraz młodzieżowiec Henryk Ciorga. Pierwszym rekordzistą toru został zawodnik piłskiej Polonii – Siódła z czasem 84.5 sek., a mecz ten obserwowało około 10 tysięcy widzów.

Ostatecznie w sezonie 1957 roku LPŻ zdołał odnieść tylko jedno zwycięstwo, w rewanżu na torze w Pile – 26 : 25 i z dorobkiem 2 punktów uplasował się na ostatniej, piątej pozycji w grupie północnej III ligi. Zwyciężył zespół Startu Gniezno z 14 punktami na koncie, a mecze rozgrywano systemem dziewięciobiegowym.

Trenerem zespołu na początku sezonu był zakupiony z Leszna równocześnie jako zawodnik – Bonifacy Langner, a w późniejszym okresie szkoleniem zawodników zajmował się również Stanisław Glapiak. Funkcję kierownika zespołu pełnił Zygmunt Stempiński, a mechanika – Michał Szczerbaniewicz.

Poza spotkaniami ligowymi odbyło się również w Zielonej Górze kilka ciekawych turniejów indywidualnych. I tak 5 października 1957 roku odbyły się zawody „Szukamy Talentów Żuźlowych” pod patronatem AUTO-MOTOSPORT Oddziału PZM w Zielonej Górze. Zwyciężył Groblewski z PZM Września. Na zakończenie zawodów przeprowadzono tak zwany „wyścig australijski”, rozgrywany w parach na dystansie dziesięciu okrążeń. Wygrała para LPŻ Żagań – Henryk Gelford i Józef Beker. Rozegrano również Indywidualne Mistrzostwa LPŻ, w których zwyciężył B. Langner (8 pkt.), przed H. Ciorgą (8 pkt.) i Tadeuszem Mińskim (7 pkt.).

Kolejny sezon w klubie rozpoczął zmianą trenera. Stanisława Glapiaka zastąpił Kazimierz Wiśniewski. Pozyskano



Na prowadzeniu kapitan Stali Zielona Góra, Alfons Kostusiak

również nowych zawodników, takich jak Jan Wiśniewski czy Tadeusz Gryszczuk. LPŻ wygrywając pięć meczów zdobył 10 punktów i uplasował się na ósmej pozycji. Zwyciężyła drużyna Unii Tarnów, która zgromadziła 30 punktów, a mecze tym razem rozgrywano systemem trzynastobiegowym.

Ciekawostką tego sezonu był fakt, że po każdym zwycięskim meczu (wzorem ligi angielskiej) publicznie palono kapelusze kierownika zespołu – Zygmunta Stempińskiego.

Równocześnie na zielonogórskim torze rozegrano również kilka spotkań towarzyskich, m.in. z Unią Leszno (36 : 41), Skrą Warszawa (25 : 53), czy też Włókniarzem Częstochowa (41 : 37). Na uwagę zasługuje również rozegranie pierwszych w Zielonej Górze towarzyskich zawodów międzynarodowych. Dnia 19 czerwca 1958 roku kibice zielonogórcy w liczbie dziesięciu tysięcy widzów mogli podziwiać w akcji zawodników Rudy Hvezdy (CSRS) i Polonii Bydgoszcz, w której gościnnie wystąpili dwaj żuźlowcy LPŻ – H. Ciorga i Józef Podhajski. Mecz wygrali bydgoszczanie 38 : 30.

Natomiast największą atrakcją kolejnego sezonu żuźlowego był towarzyski turniej indywidualny z udziałem reprezentantów Polski oraz Szwecji. Zwyciężył Bronisław Rogal z Legii Gdańsk (11 pkt.) przed Stanisławem Kaiserem również z Legii Gdańsk (10 pkt.) oraz Larssonem i Kindstrandem, którzy uzyskali po 9 punktów. B. Langner uplasował się na szóstym miejscu, gromadząc 7 punktów. W rozgrywkach III-ligowych sezonu 1959 roku LPŻ Zielona Góra odniósł tym razem cztery zwycięstwa i raz uzyskał remis (w Czeladzi z miejscowym CKS – 37 : 37), co pozwoliło uplasować się drużynie na szóstym miejscu. Bezkonkurencyjni okazali się żuźlowcy Cracovii Kraków (24 pkt.).

W wyniku reorganizacji polskich lig żuźlowych, w 1960 roku po raz pierwszy zespół zielonogórski znalazł się w II lidze w grupie zachodniej. Prawdziwym wydarzeniem tego sezonu były pierwsze ligowe „derby lubuskie”. Dwukrotnie lepsi okazali się gorzowianie (30 : 45 w Zielonej Górze oraz 37 : 40 w Gorzowie). LPŻ zajął w swojej grupie czwarte miejsce zdobywając 6 punktów. W dwumeczu o siódme miejsce z czwartą drużyną grupy wschodniej – Śląskiem Świętochłowice lepsi okazali się żuźlowcy z Zielonej Góry. W łącznej tabeli II ligi triumfowała Sparta Wrocław.

Z turniejów towarzyskich zasługujących na uwagę odbyły się w Zielonej Górze 23 października 1960 roku mistrzostwa okręgu, w których zwyciężył nowy nabytek LPŻ-u Mieczysław Mendyka, pozyskany z RKKS Rawicz. Zdobył on 14 punktów, ustanawiając jednocześnie nowy rekord toru – 80,4 sek. A w spotkaniu z reprezentacją Wiednia, także rozegranym w Zielonej Górze, drużyna gospodarzy, wzmocniona zawodnikami I-ligowego Włókniarza Częstochowa – Idzikowskim i Kuciakiem, pokonała przeciwników w stosunku 45 : 32. Najwięcej punktów w naszej ekipie zdobył M. Mendyka – 12, a w drużynie wiedeńskiej Josef Boessner – 15. Warto zauważyć, że na żużlu jeździł również do niedawna jego syn – Andreas.

Widniejąca do dziś na plastronach zawodników „Grodu Bachusa” charakterystyczna Myszka Miki pojawiła się w 1961 roku. Stało się to za sprawą zmian organizacyjnych przeprowadzonych w klubie. Otóż w wyniku trudności finansowych i zmiany profilu szkoleniowego, zasłużona w sprawie reaktywowania cztery lata wcześniej żużla w Zielonej Górze Liga Przyjaciół Żołnierza, postanowiła zrezygnować z patronowania sekcji żużlowej. W wyniku przeprowadzonych rozmów (a raczej nakazu Komitetu Wojewódzkiego PZPR) postanowiono przekazać żużel zielonogórski Lubuskiej Fabryce

Zgrzeblarek Bawełnianych. 9 sierpnia 1961 roku doszło do podpisania pomiędzy LPŻ-tem a LFZB umowy, na podstawie której Radzie Zakładowej LFZB przekazano 430 tysięcy złotych, w tym 10 zdekompletowanych motocykli FIS oraz oddano w użytkowanie stadion przy ulicy Wrocławskiej.

Po przejęciu zobowiązań przez nowy klub w stosunku do Polskiego Związku Motorowego rozegrano pierwsze zawody pod szyldem „Zgrzeblarki”. 20 sierpnia w meczu ligowym gospodarze pokonali Spartę Śrem 49 : 27. 6 września odbyło się zebranie organizacyjne Zgrzeblarek, na którym na przewodniczącego klubu wybrano dyrektora do spraw administracyjno – handlowych w LFZB – Leszka Nau, a jego zastępcami zostali: Zygfryd Kiciński i Alfred Witkowski. W skład Zarządu weszli także działacze z czasów LPŻ – Bernard Józwiak i Alfons Kostusiak.

W związku ze zmianami organizacyjnymi postanowiono również zmienić „logo” zespołu. Plastron, na którym widniała kiść winogron zastąpiono wizerunkiem – wchodzącej w tamtych czasach na ekrany telewizji polskiej – Myszki Miki. Był to pomysł Bonifacego Langnera oraz ówczesnego spikera Andrzeja Szurkowskiego (brat żużlowca zielonogórskiego – Jana Szurkowskiego), a projekt wykonał B. Langner.

Inauguracyjny sezon Zgrzeblarek nie był zbyt imponujący i po zaledwie czterech zwycięstwach (u siebie z Kolejarzem Opole, Spartą Śrem i Legią Krosno, a na wyjeździe z Polonią Piła), zespół uplasował się z 8 punktami na przedostatniej, dziesiątej pozycji. Zwyciężyła Stal Gorzów z 36 punktami.

Nowy sezon rozpoczęto z mocnym postanowieniem awansu do I ligi. Zakupiono sprzęt w postaci nowych motocykli FIS oraz zakontraktowano utalentowanych zawodników: Stanisława Sochackiego z Unii Leszno i Kazimierza Kurka z Polonii Piła. Na finiszu rozgrywek okazało się jednak, że do pełni szczęścia zabrakło tylko dwóch punktów. Z 34 punktami Zgrzeblarki uplasowały się na drugim miejscu, ustępując tylko Śląskowi Świętochłowice (36 pkt.). W meczach barażowych zielonogórczanie dwukrotnie ulegli Stali Gorzów. W Zielonej Górze górą była Stal wygrywając 45 : 33, a w Gorzowie gospodarze wygrali jeszcze wyraźniej (52 : 25). Najwięcej punktów w obu meczach dla Zgrzeblarek zdobył St. Sochacki (13 pkt. i 9 pkt.).

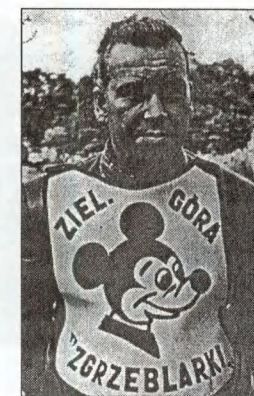
W 1963 roku kolejny raz zmieniono system rozgrywek. Rozgrywki na szczelnie I i II ligowym miały się odbywać częściowo w systemie dwuletnim. Mistrz Polski miał być wyłaniany co roku, natomiast spadkowicz i zespół awansujący do I ligi – co dwa lata. Pierwsze spotkania w 1963 roku zielonogórczanie rozgrywali na torach rywali, ze względu na remont stadionu. Zgrzeblarki na koniec pierwszego roku rozgrywkowego uplasowały się na drugim miejscu z taką samą ilością punktów co lider – Unia Tarnów. W następnym roku zawodnicy zielonogórcy wywalczyli awans, wygrywając 14 spotkań i gromadząc łącznie w obu sezonach 64 punkty. O dwa punkty mniej zgromadziła Unia Tarnów, która w ostatnim swoim meczu z rywalem zza miedzy – Karpatami Krosno, przegrała swój awans do I ligi.

Historyczny pierwszy awans Zgrzeblarek do ekstraklasy stał się więc w końcu faktem. Drużynę ówczesnie reprezentowali: M. Mendyka, L. Jaskulski, H. Ciorga, B. Langner, St. Sochacki, Z. Nowak, J. Szurkowski, J. Wiśniewski, K. Kurek, Jan Sulewski i Bronisław Wójcik. Trenerem zespołu był Józef Olejniczak, a mechanikiem Lucjan Aleksion.

Na zakończenie bardzo udanego sezonu zespół zielonogórski, już jako pierwszoligowiec, rozegrał towarzyski mecz



Mieczysław Mendyka



Kazimierz Kurek

z czeską drużyną klubową Ustredni Automotoklub, zwyciężając 48 : 29. Była więc doskonała okazja, aby kilka tysięcy widzów zgromadzonych na widowni zgotowało owację beniaminkowi. Można więc stwierdzić, że sezon ten kończył prawie dwudziestoletnie zmagania zawodników, mechaników i działaczy o wejście do elity polskiego żużla. Chociaż drużyna nie zdomowała się w niej na długo, poczyniony został jednak pierwszy krok do wielkich, późniejszych sukcesów na arenach krajowych i międzynarodowych.

A było tych sukcesów w następnych latach niemało. Już pod szyldem Falubazu (od 1973 roku), Morawskiego (1991-1994) oraz aktualnie ZKŻ Zielona Góra, klub zielonogórski zdobył cztery tytuły Drużynowego Mistrza Polski (1981, 1982, 1985 i 1991), dwa tytuły Indywidualnych Mistrzostw Polski (Andrzej Huszcza – 1982, Maciej Jaworek – 1986), trzykrotnie Mistrzostwo Polski Par Klubowych (1979, 1982, 1983). Odnosił również sukcesy w kategorii juniorskiej (np. pięć tytułów Młodzieżowego Indywidualnego Mistrza Polski) oraz w turniejach Złotego (triumf Jana Krzystyniaka w 1983 roku), Srebrnego czy też Brązowego Kasku.

Z osiągnięć międzynarodowych na uwagę zasługują: dwa brązowe medale A. Huszczy w Drużynowych Mistrzostwach Świata (1978 i 1980), udział Henryka Olszaka w finale Indywidualnych Mistrzostw Świata na Wembley (1981) oraz Indywidualne Mistrzostwo Świata Juniorów Dawida Kujawy (2001). Wypada więc tylko wierzyć, że sukcesów na torach krajowych jak i zagranicznych będzie przybywać, tak aby za kilka lub kilkanaście lat można było dopisać do dotychczasowych osiągnięć klubu zielonogórskiego kolejne nazwiska i daty.

Opracowano na podstawie:

I. „Zielonogórska Gazeta Nowa” – rok 1991

Historia Sportu Żużlowego na Ziemi Lubuskiej, autorstwa Marka Stanisławskiego

- 1) *Chlebicz, Kapusta i inni* – nr 8 s. 4
- 2) *Odejsia i powroty czołowych zawodników* – nr 18, s. 5
- 3) *Żużel także w Żaganiu* – nr 23, s. 5
- 4) *Spalony kapelusze kierownika* – nr 33, s. 5
- 5) *Z Myszka Miki na plastronach* – nr 38, s. 5
- 6) *Supergwiazda A. Pogorzelski i debiutant E. Jancarz* – nr 43, s. 7

II. Żużlowe Vadecum I

Liga Polska 1948-1975, praca zbiorowa: Krzysztof Błażejowski, Robert Borowy, Wiesław Dobruszek, Robert Noga, Leszno 1997

Składam podziękowania za współpracę Donacie Langner, Wojtkowi Rubaszewskiemu i Kamilowi Kawickiemu oraz dziękuję za udostępnienie zdjęć z lat sześćdziesiątych długoletniemu działaczowi „Zgrzeblarek” i „Falubazu” Zielona Góra – Stefanowi Mańka.

O dawnych podróżach po Ziemi Lubuskiej, czyli historia Towarzystwa Akcyjnego Kolei Wąskotorowej Zielona Góra – Szprotawa

Wstęp

„Mam zaszczyt uniżenie poinformować, iż w porozumieniu z Panem Przewodniczącym Okręgu Regencyjnego w czwartek dnia 19 tego miesiąca przed południem o godzinie 11:30 w sali posiedzeń tutejszego ratusza nastąpi powołanie Towarzystwa Akcyjnego Kolei Wąskotorowej, na które uniżenie zapraszam”.

Drogi Czytelniku mojej pracy!

Blisko sto lat temu radny miejski o nazwisku Gotham w taki oto sposób sformułował zaproszenie – list intencyjny do ówczesnych oficjeli naszego miasta.

U progu dwudziestego stulecia ludność naszego rodzinnego miasta idąc z duchem czasu i postępu technicznego wykazała się niebagatelną, innowacyjną jak na tamte czasy inicjatywą lokalną, jaką było powołanie do życia towarzystwa akcyjnego, które na drodze gromadzenia kapitału i sprzedaży akcji stworzyło regionalne połączenie kolejowe między Zieloną Górą a Szprotawą. Ten bardzo ciekawy i nadal mało znany wśród zielonogórzan epizod z przeszłości naszego miasta stał się inspiracją do podjęcia przeze mnie tego właśnie tematu.

W mojej pracy prezentuję kopie szeregu autentycznych dokumentów, jakie do dziś ocalały i przechowywane są w zbiorach Państwowego Archiwum w Starym Kisielinie, a które potwierdzają to, co działo się w latach 1910-1944. Tematem pracy jest prezentacja dosyć krótkiego, ale jakże ważnego dla miast regionu lubuskiego – Zielonej Góry i Szprotawy – okresu funkcjonowania kolei wąskotorowej.

Dziedzictwo przeszłości, postęp cywilizacyjny, ramy przyrodniczo-geograficzne tychże miast połączonych regionalną koleją wąskotorową, wpłynęły na ukształtowanie pewnych wspólnot terytorialnych. Te związki regionalne, utworzone pewne więzy sąsiedzkie i ekonomiczne sprawiły, że społeczność lokalna tworzyła się w pewnym obszarze jako „mała ojczyzna”.

Zapraszam więc na sentymentalną podróż koleją żelazną po wąskich torach.

Proszę wsiadać!!!

Drzwi zamykać!!!

Odjazd!

1. Co o kolei żelaznej każdy wiedzieć powinien...

Rewolucja przemysłowa w XVIII wieku, spowodowana licznymi wynalazkami technicznymi, wśród których na czołową pozycję wysuwa się maszyna parowa, dała impuls do przemian gospodarczych i rozwinięcia transportu kolejowego z równoczesnym rozwojem transportu kołowego i wodnego, co nastąpiło w szybkim tempie w XIX wieku.

Skonstruowana przez Jerzego Stephensona lokomotywa parowa, umożliwiająca ruch po szynie gładkiej, dała początek światowemu kolejnictwu. Datuje się on od uruchomienia pierwszego pociągu w dniu 27 września 1825 roku na trasie Stockon – Darlington w Anglii. Długość trasy wynosiła 15 km, a pociąg składał się z lokomotywy i 34 wagoników. Ciężar tego pierwszego pociągu wynosił 90 ton, a jego średnia szybkość 10-12 km/h.

Pierwsze linie kolejowe układane były na podłożu żwirowym, jako jednotorowe, z mijankami na wytypowanych stacjach. Do roku 1850 szyny miały średnią długość 4,4 m, przybijano je hakami do podkładów drewnianych dębowych lub sosnowych. Do roku 1890 stosowano szyny o długości 9 m. W następnych latach długość była zwiększona. Pierwsze szyny sprowadzano z Anglii, a następnie produkowano je na Śląsku w hucie „Laura”. Z biegiem lat wprowadzano ulepszenia zarówno w budowie torów, jak i technologii produkcji szyn oraz sposobie ich łączenia z podkładami.

Wpływy angielskie uwidoczniły się w ustaleniu prześwitu toru na 1435 mm, co odpowiada 4 stopom i 8 1/2 cala. Ta szerokość toru została uznana za normalną. Szerokość powyżej 1435 mm stanowi tor szeroki, a poniżej 1435 mm – tor wąski.

Pierwsze lokomotywy charakteryzowały się mocą 40 KM, szybkością 23,5 km/h i miały ciężar około 40 ton. Pierwsze wagony osobowe i towarowe były konstrukcji drewnianej, tak podwozia jak i nadwozia.

W miarę rozwoju kolei oraz wzrostu transportu różnych towarów, zaczęto budować wagony z pudłem przystosowanym do ich przewozu.

Powstały więc wagony kryte, specjalne platformy oraz cysterny, które przeważnie służyły do przewozu spirytusu i były własnością gorzelni.

Zwiększono również ładowność wagonów, która początkowo wynosiła 3-4 tony przy ciężarze własnym wagonu 5,5 ton.

Wagony osobowe w zależności od standardu wykonania dzieliły się na I, II, III i IV klasę. Podział ten widoczny był na zamieszczanych rozkładach jazdy. Swym zewnętrznym kształtem przypominały dyliżansy, a w dalszym rozwoju były to „Boczniki”. Zapowiadanie odejścia i przyścia pociągu odbywało się ustnie przez pracownika po uprzednim sygnale dźwiękowym przekazywanym za pomocą ręcznego dzwonka. Pracownik ten, chodząc po poczekalni dworca donośnym głosem zapowiadał każdy pociąg. W roku 1851 zostały wprowadzone przepisy sygnalizacyjne, co miało na względzie poprawę bezpieczeństwa.

stwa biegu pociągu. Równocześnie z rozwojem linii kolejowych powstaje zaplecze techniczne niezbędne do utrzymywania i naprawy taborów – parowozowanie z urządzeniami do nawadniania i nawęglania parowozów, a na wyznaczonych stacjach budowane są stacje wodne z wieżami ciśnieniowymi, służącymi do uzupełniania wody w czasie postoju pociągu na stacjach.

2. „Para buch koła w ruch...” Czyli początki kolei parowo-żelaznej w naszym mieście

Zakładanie pierwszych kolei odbywało się najczęściej na koszt i ryzyko prywatnych akcjonariuszy. Pierwsza konfederacja kolejowa na Dolnym Śląsku odbyła się 25 lipca 1840 roku w Siedliszku leżącym niedaleko Bytomia Odrzańskiego. Dzięki zabiegom grup wojskowych już w 1844 roku została przeprowadzona kolej z Berlina do Jankowej Żagańskiej. Duże zainteresowanie zakładaniem nowych tras kolejowych przejawiali także właściciele zakładów przemysłowych, wytwarzających wielkie masy towarów oraz różne związki komunalne, w tym przede wszystkim władze miejskie.

Miasto Lubsko gotowe było przeznaczyć sumę miliona talarów na budowę linii kolejowej Lubsko – Zielona Góra. W 1846 roku przeprowadzono następne linie kolejowe z Gubina przez Lubsko i Żary do Jankowej Żagańskiej oraz z Jankowej, przez Żagań i Głogów do Leszna i Poznania.

W 1866 roku opracowano plan przeprowadzenia linii kolejowej z Gubina do Poznania. W tym celu została utworzona spółka pod nazwą Markt Posener Eisenbahn G.m.b.H., co można tłumaczyć – Spółka Kolei Marchijsko-Poznańskiej. Głównym pomysłodawcą i orędownikiem tej linii był Bethel Henry Strousberg, któremu nadano wówczas przydomek „króla kolei”.

Otwarcie pierwszego, gubińskiego odcinka kolei marchijsko-poznańskiej odbyło się we wrześniu 1869 roku. Ostatecznie 25 czerwca 1870 roku po opłaceniu wszystkich urzędników i robotników nastąpiło otwarcie całej linii. Pierwszy pociąg, inaugurujący uroczyste linie wyjechał z Gubina o 10:00 rano i zatrzymywał się kolejno na każdej stacji. W Krośnie powitali go przedstawiciele miasta oraz regiment wojska miejscowego garnizonu wraz z kapelą. W Czerwieńsku nie zarządzono powitania, natomiast końcową uroczystość tego dnia przewidziano w Sulechowie, gdzie zaproszono także przedstawicieli Zielonej Góry.

Już 11 czerwca 1868 roku uzyskano zezwolenie na poprowadzenie linii kolejowej z Legnicy przez Zieloną Górę, a raczej jak napisano do punktu, w którym miała się ona spotkać z koleją marchijsko-poznańską.

17 grudnia 1868 roku rozpoczęto budowę tej linii kolejowej na odcinku Legnica – Czerwieńsk. W czasie jej prowadzenia z Głogowa do Nowej Soli pojawiły się sugestie, nie bez wsparcia materialnego zainteresowanych, że następny odcinek należy poprowadzić do Sulechowa, następnie do Świebodzina i Międzyrzecza. Przeciwwstawiał się tej koncepcji zarząd miasta Sulęcina. Argumentowano, że to sześciotysięczne miasto nie może pozostać bez linii kolejowej.



Dworzec kolei wąskotorowej – Zielona Góra. Na zdjęciu widoczne są wagony osobowe 3 kl., powszechnie używane w okresie istnienia linii Zielona Góra-Szprotawa.



Budynek hotelu kolejowego na wprost dworca kolejowego głównego w Zielonej Górze, istnieje do dziś.

Jednakże w 1868 roku minister zdecydował, że w każdym przypadku nowa linia musi przechodzić przez Zieloną Górę. Decyzja ta była wynikiem nacisku lobby zielonogórskiego, które interweniowało w Berlinie.

Tymczasem w Zielonej Górze już rozstrzygano, gdzie ma powstać dworzec. Początkowo myślano o jego usytuowaniu niedaleko obecnej ulicy Ogrodowej. Ostatecznie zwyciężyła koncepcja budowy dworca niedaleko ulicy prowadzącej do Sulechowa. Podstawowym argumentem były problemy techniczne wynikające z różnicy wzniesień, łatwiejsze do rozwiązania w północnej części miasta. Ale i tak władze spółki narzekały, że budowa dworca na poziomie 129 m n.p.m. przyczyniła się do dodatkowych wydatków związanych z niwelacją terenu.

16 lutego 1870 roku na posiedzeniu dyrektorium kolei wrocławsko-świdnicko-świebodzińskiej podjęto decyzję o wykupie gruntów pod projektowaną linię kolejową.

Wieść o pobudowaniu nowej kolei spowodowała wzrost zainteresowania inwestycyjnego. W Zielonej Górze powołano wówczas spółkę komandytową Schlesische Tuchfabrik.

Prace trwały nieprzerwanie i 25 marca 1871 roku torami z Nowej Soli do Czerwieńska po raz pierwszy przyjechała lokomotywa z siedmioma wagonami. Próba ta została dokonana przede wszystkim po to, aby sprawdzić wytrzymałość mostów i wiaduktów.

Także wówczas otwarto pierwszą parowozownię w Zielonej Górze. Jej zadaniem była obsługa parowozów na zaplanowanej wówczas trasie Głogów – Kostrzyn.



Widok na część peronową dworca kolejowego w Zielonej Górze (1900 r.).

16 września państwowe urzędy nadzoru budowlanego podpisały protokół odbioru technicznego odcinka Głogów – Czerwieńsk. Już 24 września gazety zielonogórskie doniosły, że pociąg z dwoma salonikami i lokomotywą nr 216 wyprodukowaną przez fabrykę Wolthera w Berlinie stoi przygotowany. Uroczyste otwarcie trasy nastąpiło 1 października 1871 roku. W pełne użytkowanie przejęto wspomniany odcinek 1 stycznia 1872 roku. Ogółem ta linia liczyła 127 km.

Na stację Zielona Góra przyjeżdżały pociągi należące do dwóch linii kolejowych: marchijsko-poznańskiej i wrocławsko-świebodzińskiej.

W 1883 roku ukazała się ustawa o upaństwowieniu dotychczasowych prywatnych linii kolejowych. Utworzono wówczas kolej królewsko-pruską. Przejęcie linii kolejowych przez władze państwowe umożliwiło nie tylko utrzymanie dotychczasowych linii kolejowych, ale także przeprowadzenie dalszych inwestycji.

Ruszyły zatem inwestycje kolejowe w Zielonej Górze. W 1898 roku zakupiono nowe tereny pod rozbudowę dworca. Postępowała także rozbudowa zakładów Beuchelta. Dlatego też wydatnie zwiększyło się zapotrzebowanie na przewozy. Przede wszystkim znacznie poszerzono teren stacji. Również w 1898 roku, przy północno-zachodniej stacji tuż przy drodze okalającej stację od północy (przy skrzyżowaniu z drogą prowadzącą do winnic), wybudowano budynek parowozowni o powierzchni 1950 m kw. Znalazło się w nim 10 stanowisk dla parowozów.

W 1902 roku wzniesiono dwukondygnacyjny budynek dworca. Na parterze znajdowały się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych, na piętrze wyznaczono biura administracji kolejowej.

Niewątpliwie wydarzeniem było otwarcie 1 sierpnia 1904 roku linii kolejowej prowadzącej z Zielonej Góry do Krzystkowic.

Usprawnienia techniczne na stacji Zielona Góra, a zwłaszcza oddanie do użytku nowej parowozowni, która była w stanie dokonać również napraw lokomotyw, przyniosły poprawę funkcjonowania linii kolejowej w rejonie Zielonej Góry.

Po zakończeniu I wojny światowej zmieniła się struktura organizacyjna władz kolejowych. W 1922 roku po-

wołano Deutsche Reichsbahn. Węzeł w Zielonej Górze wraz ze wszystkimi budynkami i obiektami należał do dyrekcji kolei Rzeszy Wschód, która miała siedzibę we Frankfurcie nad Odrą.

Po zakończeniu II wojny światowej dla kolei w Zielonej Górze tworzyła się nowa karta historii. Zapoczątkowało ją 26 czerwca 1945 roku przybycie grupy kolejarzy z Wolsztyna do obsady dworca kolejowego w naszym mieście. [...]

3. Jedzie pociąg z daleka, na nikogo nie czeka, konduktorze łaskawy, zawieź nas do ... Szprotawy

Tak jak zaznaczyłem już na wstępie, historia niewiele poznanego do dziś połączenia kolejowego Zielonej Góry ze Szprotawą, swoimi początkami sięga w przybliżeniu połowy roku 1910. Właśnie wtedy w obrębie naszej „małej ojczyzny” – Ziemi Lubuskiej rozpoczęło swoją działalność Towarzystwo Akcyjne, „które zgromadziło kapitał założycielski niezbędny do poniesienia kosztów budowy kolei wąskotorowej i zakupu sprzętu do jej obsługi. Głównym akcjonariuszem stała się firma GmbH Lenz & C.O. z Berlina z siedzibą we Wrocławiu przy ulicy Kaiserstrasse 30-32. Na mapie kolei żelaznej Niemieckiej Kolei Rzeszy Wschodniej linia szprotawska datowana jest na rok 1911.

Właśnie 1 października 1911 roku ruszyły pierwsze składy pociągów. Całkowita długość linii wynosiła 50,75 km. Już sam początek trasy z punktu widzenia topografii miasta był bardzo ciekawy. Obok dworca kolei państwowej znalazł się dworzec szprotawski, do dziś istniejący okazały budynek przy ulicy Dworcowej.

Pierwsze mapy powojennej Zielonej Góry z 1945 roku pokazują, że linia wąskotorowa biegnąc w stronę południową miasta wykonywała dwa szerokie zakręty tworzące literę „S”. Opuszczała rogatki miasta po przebyciu 4,3 km, a na jej trasie znalazły się jeszcze:

1. Hatzfeldstrasse – przystanek odprawy podróżnych i ładunków
2. Flieðreiweg – przystanek towarowy
3. Oberstadt – dworzec kolejowy Zielona Góra Płd.
4. Schützenplatz – przystanek towarowy (rampa ładunkowa)
5. Löbtenweiche – przystanek towarowy

Jednym z najbardziej urokliwych zakątków Zielonej Góry jest teren dawnej stacji Grünberg Oberstadt położony przy dzisiejszej ulicy Ogrodowej. Dawny budynek stacji mimo adaptacji na cele mieszkalne nadal posiada charakterystyczną rampę ładunkową, potężne wrota magazynowe, zaś duże łukowate okna na parterze przywołują wrażenie dawnej sali dworca z kasą i poczekalnią dla podróżnych. Zachowały się rozjazdy stacyjne oraz budynki warsztatów remontowych kolei wąskotorowej z muru ceglanego i szachulcowej konstrukcji z belek drewnianych.

Dworzec ten przedstawia piękna fotografia z roku 1917.

Ruszymy w dalszą podróż. Na linii szprotawskiej znalazły się kolejno miejscowości:

Heinersdorf – Jędrzychów – 7 km (dziś dzielnica miasta Jędrzychów)

Ochelhermsdorf – Ochla – 11,4 km

Hartmannsdorf – Jerzmanów n. Ochłą – 16 km (dziś Jarogniewice)

Seiffersdorf – Zebrzydów – 19 km (dziś Radwanów)

Brunzelwaldau – Bronisław Kozuchowski – 22,1 km (dziś Broniszów)

Eichvorwerk – Dębiczka – 25,7 km

Weichau – Wychów – 27,9 km (dziś Wichów)

Hertwigswaldau – Jadwizyn Wieś – 31,8 km (dziś Chotków)

Herwigsdorf – Szczypułów – 34,4 km (dziś Stypułów)

Rückersdorf – Rogierzów – 38,9 km (dziś Siecieboryce)

Wittgendorf – Wituchów – 42 km (dziś Witków)

Kortnitz – Korytnica – 47 km (dziś Kartowice)

Po pokonaniu jeszcze 3,7 km regionalna kolej wąskotorowa dochodziła do Szprotawy. Warto nadmienić, że w Stypułowie nasza kolejka krzyżowała się z linią kolei powiatowej z Nowej Soli do Żagania.

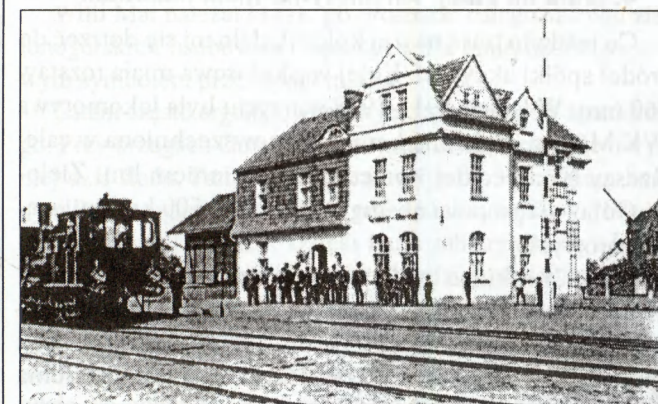
Z punktu widzenia przedwojennej mapy Rzeszy połączenie regionalne koleją wąskotorową przechodziło na każdej długości trasy przez tereny czterech powiatów: zielonogórskiego, kozuchowskiego, żagańskiego i szprotawskiego. W latach 1914-1944 wielokrotnie ulegał zmianom rozkład jazdy. Było to podyktowane różnymi czynnikami. Według rozkładu z dnia 1 maja 1914 kursowały trzy pary pociągów i jeden skład do Broniszowa. Potem przychodziły ograniczenia, i tak np. w 1929 roku pozostały w rozkładzie jazdy dwie pary pociągów. Od 1934 roku, kiedy to wskaźniki ekonomiczne towarzystwa kolei szprotawskiej były już bardzo złe, ograniczono ruch składu na całej trasie do dwóch połączeń skróconych do Wichowa. Linia kolei wąskotorowej Zielona Góra – Szprotawa była czynna 30 lat i dopiero wydarzenia wojenne związane z nadejściem frontu i wojsk radzieckich w 1945 roku położyły kres jej działalności.

Trzeba tu nadmienić, że wielokrotnie w tym czasie ważyły się losy tejże kolejki. Początkowy boom gospodarczy w latach 1911-1914 wykazał się liczbą 350 tysięcy przewiezionych pasażerów i blisko 150 tysiącami ton ładunku.

Czas I wojny światowej, a następnie lata wielkiego kryzysu gospodarczego to przyczyny wzlotów i upadków budżetu naszej kolejki, która jak cała kolej żelazna musiała również stanąć do konkurencji z motoryzacją. Odnalezione dokumenty sprawozdań finansowych z lat 1927-1932 potwierdzają trudną koniunkturę dla naszego połączenia regionalnego. O ile w 1913 roku było odpowiednio 113 tysięcy podróżnych i 64 tysiące ton frachtu, to już w 1930 tylko 40 tysięcy osób korzystało z kolejki i przewieziono 38 tysięcy ton towarów. Złą sytuację gospodarczą dodatkowo pogłębiły inne czynniki. Chodzi tu o skutki powodzi i podmycie torów w 1931 roku, wskutek czego między Jarogniewicami i Radwanowem wyłączono z ruchu na kilka dni odcinek trasy. Można zadać sobie pytanie: jakie jeszcze przyczyny wpływały na tak



Widok na plac przed dworcem głównym kolei normalnotorowej w Zielonej Górze (1917 r.).



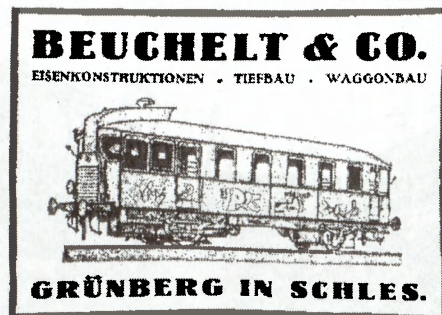
Dworzec kolei wąskotorowej – Zielona Góra. Na planie widoczny parowóz T3 nr. 25 w pozycji manewrowej (1927 r.).

słabnącą koniunkturę naszej kolejki? To, co udało mi się wyjaśnić, przedstawiam w podanych niżej przykładach, reszta okryta jest mgłą tajemnicy lub też wynika z braku dokumentów, które nie zachowały się do naszych czasów.

Jeden z trudniejszych okresów to rok 1932. Wtedy to odnotowano w protokole posiedzenia Rady Nadzorczej spółki akcyjnej kolei regionalnej Zielona Góra – Szprotawa zastrzeżenie o gotowości wystąpienia ze spółki firmy Lenz&CO. Również niepowodzeniem zakończyły się starania o dofinansowanie z puli „Osthilfe” rządu Rzeszy Niemieckiej. Mimo zawirowań w okrojonym rozkładzie i skracaniem tras do Wichowa lub Stypułowa nasza kolejka dotrwała do 1944 roku. Ostatnie odnalezione przeze mnie dane podają, że w 1938 roku z połączenia skorzystało 9 tysięcy osób oraz przewieziono 44 tysiące ton towarów.

Bardzo cenne opracowanie kartograficzne z marca 1945 roku dla obszaru tymczasowej dyrekcji DOKP w Poznaniu odnotowuje linię szprotawską. Również poszczególne rozkłady jazdy PKP wydrukowały nasze regionalne połączenie, tyle że bez godzin odjazdu i przyjazdu. Linia stała się nieczynna, a nadzieje na jej ponowne uruchomienie rozwały się w 1949 roku.

W następnych latach władze kolejowe uznały, że dla zielonogórskich zakładów szczególnie przydatne są dojazdy bocznice. Przełożono tor na rozstaw normalny, czyli 1435 mm i tak powstał ciąg bocznicy.



Wizytówka zakładów produkcji taboru kolejowego w Zielonej Górze w okresie międzywojennym.

4. „Stoi na stacji lokomotywa, mała malutka...”

Co jeździło trasą naszej kolei? Udało mi się dotrzeć do źródła spółki akcyjnej. Kolej wąskotorowa miała rozstaw 760 mm. W latach 1911-1928 w użyciu była lokomotywa JVK Mayera. Była ona bardzo rozpowszechniona w całej Rzeszy Niemieckiej i przed uruchomieniem linii Zielona Góra – Szprotawa obsługiwała ponad 500 km linii wąskotorowych.

Od 1928 roku na trasie pojawiła się lokomotywa T3 nr 25. Brak danych technicznych o niej pragnę zrekompenzować oryginalnymi fotografiami. W tymże właśnie roku spółka dysponowała czterema lokomotywami, ośmioma wagonami osobowymi, dwoma wagonami pocztowymi i czterdziestoma wagonami towarowymi, zatrudniając przy tym 42 osoby. Ciekawostką jest fakt, że na liniach wąskotorowych rozpowszechnione były tylko wagony osobowe 2 i 3 klasy (potwierdzają to rozkłady jazdy).

Czas przejazdu na całej trasie wahał się od 2 godz. 34 min. do 2 godz. 58 min. Skąd ta rozbieżność? Otóż musimy pamiętać o tym, że kolej regionalna spełnia dwie funkcje – przewóz osób i towarów. Dlatego w składach pociągów łączono wagony osobowe z nadwyżkami (lub nie) wagonów towarowych, o ile były na trasie zamówienia frachtowe. Te z kolei należało realizować na bieżąco, czyli w czasie przejazdu miał miejsce rozładunek lub załadunek towarów. Wśród nich dominowały płody rolne, wyroby tekstylne, materiały budowlane, i co ciekawe, węgiel brunatny. W pierwszej połowie XX wieku tereny na zachód od centrum Zielonej Góry (dzisiejsze ulice Łużycka, Wyszyńskiego i Krośnieńska) były obszarem eksploatacji górniczej tego taniego paliwa energetycznego.

Z innych ciekawostek, jakie udało mi się zdobyć o naszej kolei regionalnej na wyróżnienie zasługuje fakt wprowadzenia od 1 września 1930 roku nowych biletów tzw. „tygodniówek” dla robotników. Od 22 lutego 1932 roku o dwie godziny wydłużono postój w Zielonej Górze i Szprotawie, aby umożliwić ludności udział w cotygodniowych targach. Już wtedy apelowano w lokalnej prasie o częste korzystanie z linii kolejowej, gdyż jej zamknięcie byłoby równoznaczne z wyrokiem śmierci dla wielu małych zakładów i gospodarstw rolnych.

Od 1934 roku kolejka wąskotorowa dojeżdżała i odjeżdżała tylko do stacji Zielona Góra Południe. Ta właśnie stacja jako jedyna posiadała bardzo ważne urządzenie, jaką była waga torowa. Oprócz niej znajdowała się

jeszcze rampa boczna i czołowa. Taką możliwość załadunku z rampy posiadał również przystanek Schutzenplatz w obrębie naszego miasta.

5. Pociąg kończy bieg...

26 września 1991 roku utworzono Lubuską Kolej Regionalną. Miała ona zastąpić pociągi zawieszane na niektórych liniach. Pojawiła się szansa przywrócenia do życia szeregu stacji i przystanków kolejowych, a ówczesny rozkład jazdy zapraszał nas do podróży „Duńską strzałą” m.in. do Łagowa Lubuskiego, Karpacza, Konotopu, Kargowej czy też Wolsztyna. Tabor z Danii przybył 16 marca 1992 roku. Były to wagony pociągu spalinowego o wysokim standardzie 1 i 2 klasy.

Jednak bilans działalności w 1993 roku przyniósł 7 mld zł strat. W styczniu 1994 roku zawieszono wszystkie 94 kursy i działalność spółki, a 8 lipca powołano likwidatora.

Było, minęło... ale czy powróci? Realia naszej rzeczywistości zdają się temu przeczyć. Obecne przedsiębiorstwo PKP jest poddane ciężkiej próbie reorganizacji, restrukturyzacji i podporządkowania się wymaganiom wolnego rynku usług transportowych.

Dlatego też intencją moją w tej pracy była próba pokazania ważnego miejsca w historii, na jakie niewątpliwie zasłużyła sobie kolej w naszym mieście i regionie. I nie chodziło mi tu tylko o kolej normalnotorową, choć to właśnie z tych linii chciała (i korzystała) Lubuska Kolej Regionalna. Jej pojawienie się na krótko pod koniec minionego stulecia w naszym mieście odbieram jako swoisty hołd pamięci tym, co na początku wieku uczynili dla dobra własnej wtedy, a naszej teraz „małej ojczyzny”. Nasi poprzednicy stworzyli połączenie kolejowe, pokonali szereg przeciwności natury geograficznej czy też administracyjnej, dali ludziom miejsca pracy i możliwość rozwoju oraz coraz lepszego komunikowania się. Wymowa tego faktu jest znacząca i dalszy komentarz uznaję za zbędny. Przeglądajmy się z sentymentem i szacunkiem parowozom postawionym w cokołach pomników, a wiernych miłośników tradycji zapraszam do Wolsztyna.

P.S. Wolsztyn to najbliższemu nas położony skansen dawnych parowozów i taboru kolejowego. Czekają na turystów dymiący... pod „pełną parą”!!!

Ryszard Lisowski

Literatura

1. Dokumenty i akta Archiwum Państwowego w Starym Kisielinie.
2. T. Dzwonkowski, M. Kamiński, *Dzieje węzła kolejowego, parowozowni i lokomotywni w Czerwieńsku*, Zielona Góra 1998.
3. *Monografia DOKP Poznań lat 1840-1945*.
4. S. Bufe, *Eisenbahnen in Schlesien*, „Ostdeutsche Eisenbahngeschichte”, Band 4, München 1989.

Ryszard Lisowski – nauczyciel geografii w Gimnazjum nr 6 w Zielonej Górze. Absolwent UAM w Poznaniu i studiów podyplomowych w zakresie wiedzy o społeczeństwie i europeistyki na KUL-u w Lublinie. Popularyzator turystyki oraz wiedzy o „małych ojczyznach” wśród młodzieży.



Małe miasto dzieciństwa

Kiedy człowiek po 40 latach znów odnajduje miejsce swojego urodzenia, postrzeganie świata oczami dorosłego traci na ważności. W pamięci wszystko pozostało przecież jakby w pomniejszeniu. Tak dzieje się i teraz, kiedy obserwuję niewielkie wzniesienie, na którym znajduje się dawny budynek kościoła ewangelickiego – dziś kościół pod wezwaniem Matki Boskiej Częstochowskiej. Stamtąd naprawdę zjeżdżaliśmy na sankach w stronę Filharmonii. Przypominam sobie, że działo się to z szalonym rwetosem, ale i tak dziwi mnie dzisiaj, że w ogóle bawił nas ten tor i nasze małe pojazdy. Całkiem przyzwyczajony obiekt saneczkowy znajdował się przecież w Parku Miejskim na Wzgórzach Piastowskich, ale droga była zawsze za długa jak na zwyczajowo krótkie popołudnia zimowe. Zresztą w ten sam sposób jak przy kościele wykorzystywaliśmy każdą pochyłość ulic do saneczkowania – jak np. die Burgstraße dzisiejszą ul. Zamkową. Nie było to wcale niebezpieczne, tym bardziej, iż wówczas nie jeździły tą trasą żadne samochody.

W pamięci pozostaje mi jeszcze pewien chłopiec, który również jeżdżąc na sankach razem z nami, nazywał mnie na okrągło i jakby na przekór myszką Miki. Dlaczego?! Nie wiem, by mi się to wtedy podobało.

Na wiosnę, w dniu Niedzieli Palmowej, dzieci były już uszykowane do tzw. „letniego kolędowania”. Nosily kije z tak długimi tasiemkami, jak to tylko możliwe i tak długo śpiewały przed drzwiami domostw, aż w końcu ktoś wysunął się z nich i obdarował je ciastem i słodyczami.

Tak brzmiała jedna z tych piosenek:

Czerwony kapturek, lipy malowane
Szukajmy, szukajmy, a będzie nam dane
Las zielony, a w nim ptaszki zagrają
W głos się zaśmiewają:
Pani gospodyni, coście za komórką
Rychle wybiegajcie do nas na podwórko!
Nie możemy tyle stać,
Musim z preclem dalej gnać!

Latem stał Willi Mai ze swoją budką z lodami w miejscu gdzie spotykały się ulice Lansitzer- i Schertendorferstraße (dziś ul. Batorego i ul. Dąbrowskiego). W ten sposób można było idąc na kąpielisko – bądź z powrotem – rozkoszować się lodowymi smakołykami. Osobiście uwielbiałam lody o smaku leśnym, a ściślej mówiąc – uwaga – o smaku marzanki wodnej, ze względu nie tyle na smak, co na prześliczny zielony kolor. Kulka kosztowała wówczas 5 pfennigów. Willi Mai był pomocą policyjną i tutejszym szeroko znanym kawalarzem, który przy okazji rodzinnych świąt prezentował wesołe strofki – po części przez siebie klecone. Żył ze swoją maco-

chą, która była właścicielką magla na Burgstraße (dziś ul. Zamkowa). To było olbrzymie urządzenie z wieloma wielkimi walcami, którymi poruszano przy pomocy korby. Często pozwalano mi przejąć tę szczytną funkcję. Wciąż jeszcze słyszę odgłosy wydobywające się z serca maszyny.

Willi Mai nie był już młody i dlatego dopiero w ostatnich dniach wojny został wcielony do oddziałów „Volkssturm’u”. Na skutek tego jego 80-letnia matka została pod koniec wojny sama. Kiedy musiała się wynieść ze swojego małego domku, spotkał ją mój ojciec – który sam starał się nas odszukać – w obozie nieopodal Cottbus. Znajdowała się w opłakanym stanie i prosiła, aby mój ojciec nie zostawiał jej samej sobie. Niestety on również niespecjalnie wiedział, co ze sobą począć.

Willi Mai należał ot tak, po prostu do całego szeregu zielonogórskich osobowości będących dla mnie takim zbiorowym symbolem przeszłości miasta.

Latem często organizowano wycieczki do lasu odrzańskiego. Przy brzegach Odry stała okazała restauracja. Nie ma po niej dziś śladu. Pamiętam jeszcze wyjazdy zaprzęgiem konnym, które organizowane były przez klub tytoniowy. Należał do niego i mój dziadek. Dzięki temu zabierałam się i ja. To było rzeczywiście wspaniałe, tym bardziej, iż dla maluchów urządzano zazwyczaj różnorakie zawody. Członkowie Klubu Tytoniowego spotykali się w Gospodzie „Pod Białym Koniem” przy Silberberg (dziś ul. Konstytucji 3 Maja). Dom, gdzie się odbywały owe spotkania stoi jeszcze, ale brakuje tam gospody. Cała okolica zmieniła się. Dziś przebiega tamtędy szeroka dwupasmowa ulica.

Jan Trojan napisał wiersz o winie z 1889 r., które nie udało się szczególnie owego roku. Ów poeta w taki oto sposób opisał zielonogórskie wino.

Grünberger tutejszy
Szczególnie szkaradny
Nie daj sobie wcisnąć
W smaku jest bezładny
Cukrem lichy
Świątoszkom do woli
Gryziopiórkom michy
Nastarczajcie!
Nadyma facjatę
Nosa zieleni szatę
Kto go spija – temu dany
Kto wypija – przeklinany
Uroczą skisłizna
Co jej nie uśmierzysz
Ni też nie ukoisz
Póty w wprzód słowem
Się nie uspokoisz
Lufkę więc: na zdrowie!

J. Trojan urodził się w Gdańsku w 1837 r. i umarł w Rostoku w 1915 r. Był dziennikarzem oraz twórcą dobrodusznym i humorystycznym opowiadań i form lirycznych.

Gudrun Lintzel

Tłumaczenie: Jarosław Kuczer

Kiedy myślę OJCIEC

„... Grodzisk Wielkopolski, do którego wróciliśmy po okupacyjnej tułaczce nie przyjął mojej rodziny z większym entuzjazmem. Burmistrzem miasta został przedwojenny woźny starostwa, a ludzie raczej ostrożnie odnosili się do nowej rzeczywistości.

Kiedy więc Ojciec, jako przedwojenny burmistrz i znający pracę w administracji państwowej został skierowany do pracy na zachodzie, nie miał wyboru. Już w kwietniu 1945 roku wyjechał do Zielonej Góry jako Pełnomocnik Rządu do Spraw Przesiedleń. Aby jednak sprowadzić rodzinę musiał także „rozeznac teren” i przygotować odpowiednie mieszkanie. Okazało to się wcale nie takie proste. Ilekroć zajął jakieś mieszkanie, po powrocie z Grodziska, do którego musiał jeździć po aprowizację no i odwiedzić rodzinę, zastawał w nim nowego lokatora, albo kompletnie rozszabrowane wnętrze.

Kilkakrotnie szukał mieszkania, aż w końcu zrezygnował z wyjazdów i postanowił sprowadzić najbliższych do siebie. Tak więc w lipcu 1945 roku wsiedliśmy w Grodzisku Wlkp. do pociągu i ruszyliśmy na zachód. Wydawało mi się, że wlokący się pociąg nigdy nie dotrze na miejsce, zważywszy że w pewnym momencie z przerażeniem odkryłam cofanie się pociągu. To był Czerwieńsk, a stąd już chwila i byliśmy na miejscu.

Obładowani różnymi tobołami, z najpotrzebniejszymi tylko rzeczami (reszta sprzętu i mebli miały dojechać nieco później) wysiedliśmy z małą grupką ludzi na peron. Przywitał nas obcy dworzec z czerwonej cegły, z napisem Zielonagóra i uderzająco wiele pięknej zieleni. No i oczywiście Ojciec, który poprowadził nas w tę pierwszą przechadzkę po Zielonej Górze.

Ja, kilkunastoletnia wówczas dziewczynka, mama i dwaj starsi bracia szliśmy urzeczni tą ogromną ilością zieleni, spoza której tajemniczo wylaniały się raz po raz kamienice schowane za wysokimi ogrodzeniami. Przed każdym budynkiem był ogródek, w związku z czym ulica wydawała się wąska, za to bardzo przytulna.

Żadnych taksówek, autobusów, czasem minęła nas tylko furmanka z koniem. Niewielu Polaków, za to dużo jeszcze wtedy Niemców, czasem radziecki patrol wojskowy.

Szliśmy ulicą Stalina (dziś Niepodległości), główną wtedy arterią miasta, do ratusza i dalej Szeroką (dziś Sikorskiego), aż wreszcie skręciliśmy w Sienkiewicza. Tu domy nieco przerzedziły się i już wiedzieliśmy, że to niedaleko. Jeszcze tylko po lewej stronie sala, w której już „działała” kawiarenka niejakiego Lemke (później przeniesiona do obecnego budynku PZU przy Niepodległości), naprzeciwko fabryka z dwoma ogromnymi kominami, przejazd kolejowy i za kutym, żelaznym ogrodzeniem ujrzelśmy piękny ogród tonący w kwitnących właśnie różach, z licznymi pergolami i alejkami i ogromną willę. To był długi spacer, a my właśnie byliśmy na miejscu (...).

Tak wspomina swój pierwszy dzień w Zielonej Górze moja siostra. Pamięta też, że aby zamieszkać w znośnych warunkach trzeba było wiele siły i pracy aby ten dom, jego wnętrze i otoczenie doprowadzić do porządku. Bowiem przez ostatnie kilka miesięcy wojska radzieckie ulokowały w nim szpital wojskowy, wszędzie więc było pełno materiałów opatrunkowych, różnych śmieci oraz, co szczególnie intrygowało moich braci – broni i amunicji.

Podobno nocami broń ta była z pomocą sąsiada wynoszona przez Ojca i zakopywana gdzieś poza ogrodem.

Ten dom, mimo ogromnego nieporządku i zniszczenia krył w swoich wnętrzach ślady przepychu i bogactwa. Należał bowiem do właściciela Fabryki Urządzeń Tkackich (późniejsze Zakłady Drzewne Hansa Suckersa). To tu pod koniec wojny wiele ówczesnych mieszkańców miasta ukryło część swojego dobytku. Jeszcze kilka lat po wojnie niemal każdego ranka, w różnych punktach ogrodu i sadu można było dostrzec ślady świeżego kopania. Być może, że robili to mieszkający jeszcze w mieście Niemcy – szukający swoich „zdeponowanych” tu rzeczy, ale równie dobrze mogli to być szabrownicy, którzy wtedy wszędzie szukali „skarbów”.

„(...) pamiętam ogromny pokój na piętrze cały w pie-rzu, a w nim mnóstwo potłuczonych porcelanowych naczyń. W innym pomieszczeniu pełno kamionkowych garnków pełnych miodu, smalcu, kapusty. Wszystkie zanieczyszczone i nie nadające się do niczego. Na szczęście w jednym skrzydle domu nie zdążono wszystkiego zniszczyć i tam na jakiś czas zamieszkaliśmy, powoli doprowadzając resztę do ładu ...

Ojciec jeszcze raz tylko pojechał do Grodziska. Pozbierał swoje przedwojenne meble i pamiątki i chociaż nie wszystko dało się odzyskać, wrócił z załadowanymi pięcioma wozami. Wrócił, by ostatecznie tu, z tym miastem związać resztę swojego życia.

Zdzisława Kraska

Adolf Engler

uczony radem z Żagania

Do grona sławnych ludzi wywodzących się z naszego regionu należy wybitny botanik niemiecki Adolf Engler, który urodził się w Żaganiu 25 marca 1844 roku. Jest on postacią występującą we wszystkich encyklopediach. Określa się go jako twórcę jednego z nowoczesnych naturalnych układów systematycznych świata roślinnego, co miało istotny wpływ na rozwój botaniki.

Żagań Adolf Engler opuścił we wczesnym dzieciństwie przeprowadzając się wraz matką w 1848 roku się do Wrocławia. Tam spędził cały okres nauki, od najwcześniejszych lat szkolnych po uzyskanie w 1866 roku (w wieku 22 lat) stopnia doktora na Uniwersytecie Wrocławskim. Zainteresowania botaniką ujawniły się u niego dość wcześnie. Początkowo aby poznać rośliny zwiedzał okolice rodzinnego miasta, zaś w okresie gimnazjalnym wyjeżdżał na częste wycieczki w Sudety. Rozpoczynając studia posiadał dużą wiedzę z zakresu rodzimnej flory. Studiował nauki przyrodnicze, koncentrując się głównie na botanice i geografii. W czasach studenckich publikował już swoje pierwsze relacje z wycieczek botanicznych w Karpachy w cenionym czasopiśmie „Linnaea”, opublikował tu także rozprawę doktorską napisaną pod kierunkiem profesora H. R. Göpperta. Przez pięć lat pracował jako nauczyciel w elitarnym Gimnazjum św. Marii Magdaleny (którego był absolwentem), prowadząc nieprzerwanie badania naukowe, które realizował głównie w oparciu o zasoby Ogrodu i Muzeum Botanicznego Uniwersytetu Wrocławskiego.

W 1871 roku Engler przeniósł się do Monachium aby objąć stanowisko kustosa zbiorów botanicznych Królewskiego Ogrodu Botanicznego. Realizował tu rozpoczęte we Wrocławiu badania nad florą tropików, które opracowywał dla „Flora Brasiliensis”, rozszerzając swoje zainteresowania do dużej skali geograficznej. Na Uniwersytecie w Monachium habilitował się w 1872 roku; prawo nauczania otrzymał w wieku 28 lat. Następnie mianowany został profesorem zwyczajnym Uniwersytetu w Kilonii, gdzie przebywał w okresie od 1878 do 1884 roku, zajmując się obok prowadzenia Ogrodu Botanicznego oraz pracy naukowej i dydaktycznej szeroką działalnością wydawniczą. Tam ukończył głośne dzieło *Versuch einer Entwicklungsgeschichte der Pflanzenwelt...*, ukazujące zarys genetycznej geografii roślin. W 1884 roku powrócił do Wrocławia i jako profesor objął po promotorze swojej pracy doktorskiej katedrę botaniki na Uniwersytecie Wrocławskim. Pełnił jednocześnie funkcję dyrektora wrocławskiego Ogrodu Botanicznego, dokonując jego reorganizacji poprzez utworzenie kwater fitogeograficznych odzwierciedlających cały świat. Opisał to w popularnym przewodniku wydanym w 1886 roku, w którym po raz pierwszy sformułował swój ogólny pogląd na system królestwa roślin. We Wrocławiu zainicjowane też zostało przez niego (wspólnie z K. Prantlem), osławione w późniejszych latach, monumentalne wielotomowe dzieło zbiorowe *Die natürlichen Pflanzenfamilien*, uznane przez naukę za jedno z najważniejszych wydarzeń w historii botaniki.

Wielka kariera Englera rozpoczęła się tak naprawdę od momentu, gdy po pięcioletnim okresie pobytu we Wrocławiu zaproponowano mu w 1889 roku, profesurę na Uniwersytecie w Berlinie. Wyniesiony zarazem został wtedy do zaszczytu członka rzeczywistego Królewskiej Pruskiej Akademii Nauk w Berlinie. Dawało to mu duże wpływy w środowisku naukowym i znaczne możliwości wydawnicze. Od 1900 roku rozpoczął wydawanie kolejnego wielkiego cyklu z dziedziny systematyki roślin: *Das Pflanzenreich...*, które było próbą uaktualnienia poglądów Linneusza. Równoległe ze stanowiskiem profesora Engler objął dyrekturę Królewskiego Ogrodu Botanicznego w Schöneberg koło Berlina, gdzie w 1891 roku utworzono „Ośrodek Botaniczny ds. Kolonii Niemieckich”. Nie angażując się zbyt w politykę wykorzystał on okres kolonializmu niemieckiego do znacznego wzbogacenia zasobów Królewskiego Muzeum Botanicznego w egzotyczne rośliny. Podobnie jak we Wrocławiu zreorganizował placówkę pod względem merytorycznym.

Spełnieniem życiowym Adolfa Englera miała jednak być dopiero organizacja Ogrodu Botanicznego w Dahlem pod Berlinem, który stworzył od podstaw. Przygotowując się do swego największego życiowego przedsięwzięcia odbył wiele podróży do znaczących europejskich ogrodów botanicznych, dużo wędrował po górach Europy. W 1898 roku rozpoczęto przenoszenie Królewskiego Ogrodu i Królewskiego Muzeum Botanicznego, a w 1903 roku nowy obiekt zwiedzali już pierwsi goście. Rośliny egzotyczne w różnej postaci - żywe, zasuszone, w formie nasion, owoców, cebul itd. sprowadzał Engler ze wszystkich stron świata. Osobiście podróżować do krajów pozaeuropejskich zaczął sam dość późno, bowiem dopiero w 1902 roku wyruszył po raz pierwszy. Wziął kilkakrotnie udział w ekspedycjach do różnych części Afryki, a także do krajów Azji. W 1913 roku odbył podróż dookoła świata, która była jego ostatnią wielką wyprawą. Formalne otwarcie Muzeum i Ogrodu Botanicznego w Dahlem nastąpiło w 1910 roku.

Engler ze względu na swoją pozycję i zasługi przyjęty został do licznych elitarnych towarzystw (Pharmaceutical Society of Great Britain, Royal Irish Academy, Royal Horticultural Society, Linnean Society), odznaczony był prestiżowymi na-



grodam i orderami, otrzymał doktoraty honoris causa kilku uniwersytetów (w Cambridge, Uppsali, Genewie). Inni botanicy uhonorowali go, nadając nazwy od jego nazwiska odkrytym przez siebie roślinom (*Englerastrum*, *Englerella*, *Engleria*, *Englerodendron*, *Englerocharis*, *Englerophytum*). Do późnych lat życia pracował zawodowo. Zmarł w Berlinie w 1930 roku i wedle życzenia pochowany został na terenie Ogrodu Botanicznego, który był jego dziełem.

Muzeum Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze w nawiązaniu do idei wspólnego, polsko-niemieckiego dziedzictwa kulturowego, wyeksponowało w okresie lata (lipiec – sierpień 2002) wystawę poświęconą Adolfowi Englerowi. Ekspozycja ma charakter biograficzny, przedstawia drogę życiową i ważniejsze dokonania uczonego, na czele z najbliższym jego sercu Ogro-

dem Botanicznym w Berlinie Dahlem, który stanowi jak gdyby miniaturę całego świata podzielonego na kwatery fitogeograficzne. Stąd tytuł wystawy brzmi: „Cały świat w ogrodzie”. Sprowadzono ją w formie gotowych plansz z Botanisches Museum und Botanischer Garten w Berlinie Dahlem. Zielonogórska prezentacja wzbogacona została oryginalnymi unikatowymi eksponatami – sztandarowymi książkami A. Englera, arkuszami zielnikowymi egzotycznej roślinności, tabliczkami porcelanowymi z łacińskimi nazwami roślin, które pochodzą z czasów pobytu bohatera wystawy we Wrocławiu. Udostępnił je Uniwersytet Wrocławski (Ogród Botaniczny, Muzeum Przyrodnicze, Biblioteka Instytutu Biologii Roślin) – uczelnia gdzie ukształtowana została osobowość naukowa Englera, a następnie on sam pozostawił swój cenny ślad.

Anna Ciosk

Raport sporządzony przez Johannesę Otte, ur. 31.03.1880 r.
Dyrektora Browaru Zamkowego w Zielonej Górze

Ucieczka z Zielonej Góry

Köthen dnia 23.02.1945 r.

Kochany Erichu,

Otrzymałem dzisiaj Twoją miłą kartkę z dnia 16.02.1945 r., serdecznie dziękuję. Napisałem do Ciebie 1.02.1945 r., ale kartka prawdopodobnie nie dotarła. Chciałbym pokrótce przedstawić Ci moje przeżycia, które mogłyby z powodzeniem stanowić treść powieści.

W drugiej połowie stycznia coraz bardziej wyraźny stał się fakt, iż także Zielona Góra wciągnięta zostanie w wir wojny. Ulla i jej matka wielokrotnie ponawiały swoją prośbę o oddanie im do dyspozycji samochodu ciężarowego celem wyjazdu. Nie było to jednak możliwe, ponieważ pojazdy zajęte zostały przez dział samochodowy.

24 stycznia moja sekretarka otrzymała od kierownika tego działu zezwolenie na dwa samochody, z którego to zezwolenia wynikało, że samochody użytkowane będą na zlecenie komisarza obrony Rzeszy i nie będzie można ich zatrzymywać ani używać w żadnym innym celu.

Zezwolenia te były ważne w okresie od 24 stycznia 1945 r. do 15 lutego 1945 r. Panna Schubert, załatwiająca wszelkie sprawy ze starostwem (jako osoba, która się tam uczyła, była im dobrze znana) powiedziała, iż możemy skorzystać z samochodów w momencie ewakuacji Zielonej Góry. Ustaliśmy, że ja wezmę naszego 3-tonowego Büssinga z przyczepką 0,5 t – chciałem zabrać tam Ullę i Achima, panią Hausding z jej dwojgiem dzieci, panią Zimmermann, Friedę, Hildę i naszego szofera, a także przede wszystkim nowo wydrukowane akcje, bilans, dokumenty księgowe oraz inne ważne papiery i książki handlowe. Panna Schubert miała natomiast skorzystać z dużego 5-tonowego samochodu N.A.G. i przyczepki 3,5-tonowej. Pasażerami mieli być: pani Müller – Rückforth (*dopisek na marginesie: z matką i dziećmi*), rodzina piwowara oraz kilku innych związanych z zakładem członków rodziny. Celem naszym było najpierw

Schönewalde k. Herzberg nad Elsterą, gdzie mieszkali krewni państwa Hausding (piekarz Kampfenkel), stamtąd przez Wittenberg jest już niedaleko do Köthen. Drugi z samochodów miał pojechać do Górnego Palatynatu do rodziców piwowara. Żona naszego mistrza, pana Müllera chciała wysiąść po drodze w Chemnitz. Także pani Müller-Rückforth mogła dokonać wyboru miejsca, w którym będzie wysiadać.

Nie miała jednak żadnego ustalonego celu podróży. Nie mogliśmy zabrać jej naszym samochodem, ponieważ w tym stosunkowo niedużym samochodzie nie było wystarczająco miejsca. Natomiast w dużym 5-tonowym samochodzie ciężarowym z przyczepą 3,5 tony mogła zabrać ze sobą też dużo bagażu. Oczywiście jest jednak, że nie mogła zabrać ze sobą wszystkiego co przywiozła w dwóch wagonach kolejowych z Königsbergu (Królewca). To niesprawiedliwe z jej strony, kiedy twierdzi, iż nie chcieliśmy jej zabrać. Szalenie nam przykro, jeżeli tam, dokąd pojechała nie znalazła tak dobrych warunków, jak u nas w Zielonej Górze, nie jesteśmy jednak w stanie niczego tu zmienić. Musi spróbować poszukać na miejscu innej kwatery.

W niedzielę w dniu 28.01 podano do ogólnej wiadomości przez głośniki, że wszystkie kobiety i dzieci mają opuścić Zieloną Górę. Jeszcze tej nocy wyruszył duży samochód, my natomiast opuściliśmy dom dopiero bardzo wczesnym rankiem w poniedziałek. Aż do Naumburga (Nowogród) podróż przebiegała bez zakłóceń, byliśmy na miejscu o godz. 7, później zrobiło się jasno i na trasie do Cottbus, jadąc przez Sommerfeld (Lubsko) i Forst, mijaliśmy mnóstwo kolumn pojazdów. Ten dzień był stosunkowo chłodny, leżało jeszcze sporo śniegu, który po prawej stronie jezdni był już strasznie wyjeżdżony. Żeby móc przedrzeć się szybciej, większość zaprzęgów jechała środkiem drogi lub zupełnie po lewej stronie, tak by oszczędzić tro-

chę konie, które i tak były przemęczone. Nam także wymijanie zajęło mnóstwo czasu. Do Cottbus dotarliśmy dopiero o wpół do pierwszej, tam też zjedliśmy obiad. „Węgrad” zajęty był przez Czerwony Krzyż, udaliśmy się obok do „Stadt Hamburg”. Po krótkim odpoczynku kontynuowaliśmy podróż przez Vetschau, Lübbenau, ciągle mijając długie kolumny. Dopiero kiedy skręciliśmy z głównej drogi, byliśmy w stanie poruszać się w szybszym tempie. Przez Luckau, Damme dotarliśmy około godziny 19 do Schönewalde, gdzie zostaliśmy bardzo miło przyjęci.

Adres Ulli brzmi:

10 Schönewalde pow. Schwenitz
(Elstera Markt 35 – tel. Schweinitz 54)

W Köthen byliśmy następnego dnia około 15. Ponieważ nie było tam filii Banku Drezdeńskiego, złożyłem nowe akcje i papiery wartościowe w 3 skrytkach Banku Drezdeńskiego (akurat mieli miejsce).

Pan Geheimrat (tajny radca) wie o otwartych kontaktach itd. W niedzielę 04.02 wróciłem do Zielonej Góry. W międzyczasie nastąpiła odwilż i w większości na ulicach nie było śniegu. Po krótkiej przerwie na śniadanie u Ulli (Heinz był akurat na przepustce) kontynuowałem podróż bez przeszkód. Trasę od Lubbenau do Sorau (Żary) pokonaliśmy autostradą. Wielokrotnie zatrzymywani byliśmy przez Wehrmacht, legitymowali nas, po czym puszczali w dalszą podróż.

W poniedziałek, dnia 05.02 dotarliśmy około 11 godziny przed południem do browaru. Zastałem wszystko w takim stanie, w jakim go opuściliśmy. Nasi urzędnicy oraz pewna liczba robotników wraz z rodzinami opuścili Zieloną Górę tego samego dnia co my. Naturalnie, piwowar musiał pozostać jako volksturmman. Na miejscu byli także ekspedient Nauwald i inspektor Dittmann. Ten ostatni już w zeszłym tygodniu wybrał się ze swoją rodziną w drogę (zaprzęgiem), zawrócił jednak, ponieważ przedzieranie się do przodu było według niego za powolne i za uciążliwe. Utrzymano sprzedaż piwa. Wozy rozwoziły jeszcze piwo, klientela spoza miasta musiała jednak sama zatroszczyć się o jego odbiór. W poniedziałek w nocy, około godz. 23 wyrwał mnie z łóżka dzwonek do drzwi. Zszedłem na dół i zapytałem, kto dzwoni. – „Policja otwierać!” – usłyszałem. Na polecenie naczelnika powiatu zostałem aresztowany. Wezwałem piwowara i przekazałem mu wszystko. Zaprowadzono mnie na posterunek policji i odnotowano moje dane. Moje założenie, że zostanę od razu przesłuchany i zwolniony, okazało się mylne. Zostałem osadzony jak przestępca w celi! Także następnego dnia nie przesłuchano mnie. Dopiero w piątek w południe przesłuchali mnie prezes sądu i prokurator z Głogowa. Powiedzieli mi, iż popełniłem czyn karalny, ponieważ mój dowód nie jest wystarczającym dokumentem do podjęcia podróży do Köthen. Pojechaliśmy ich samochodem osobowym do Żagania, gdzie zostałem osadzony w więzieniu. Było ono przepełnione, ponieważ wcześniej zostały opróżnione więzienia w Steinau (Ścinawa), Wohlau (Wołów) i w Głogowie. W mojej celi nr 5, przeznaczonej dla 4 mężczyzn, przebywało 13 osób. Spaliśmy na podłodze, ściśnięci jak sardynki jeden obok drugiego. Na śniadanie dostawaliśmy jedną kromkę suchego chleba i około 0,5 l kawy, w południe jednodniowy posiłek, który nie był taki najgorszy. Wieczorem her-

bata i znowu kromka chleba z masłem lub margaryną. W niedzielę 11.02 przed południem przyszedł inspektor i powiedział nam, że mamy przygotować się do opuszczenia celi, po usłyszeniu syreny musimy w ciągu 15 minut przedostać się przez most na Bobrze, ponieważ później most zostanie wysadzony w powietrze.

Zjedliśmy jeszcze obiad, a po 2 godzinie wezwano nas do marszu. 6 wozów załadowano aktami sądu grodzkiego, żywnością i bagażami urzędników. Nie było do dyspozycji żadnych koni, tak więc więźniowie musieli ciągnąć i pchać te wozy. W sumie było nas około 140 mężczyzn i 50 kobiet. Pośród nich zbrodniarze skazani na więzienie, więźniowie przewencyjni i osoby znajdujące się w areszcie śledczym, wszyscy przemieszani.

Tego dnia dotarliśmy do Halbau (Iłowa). Nasza kolumna zakwaterowana została w kościele. Kościół był bardzo zimny, nie sposób było ogrzać go. Odległość między ławkami była tak niewielka, że nie można było położyć się. To był straszny nocleg. Następnego dnia wyruszyliśmy do Freiwaldau (Gozdnica).

Na miejscu zostaliśmy zakwaterowani w fabryce wyrobów ceramicznych. Mieliliśmy tam do dyspozycji wystarczająco dużo siana, tak więc spałem nawet dość dobrze. Kolejnego dnia dotarliśmy do miejscowości Priebus, gdzie zajęliśmy baraki. Można je było ogrzać. Pogoda w ciągu tych ostatnich dni nie przyniosła dużo wilgoci, ale moje skarpety i buty, mimo iż miałem mocne buty, przemokły zupełnie. Kolejny dzień 14.02 był dniem odpoczynku, mogłem więc podsuszyć choć trochę skarpety i buty. Rosjanie nie zagrażali nam bezpośrednio, ale nocami słyszeliśmy stale w niedalekiej odległości odgłosy armat. Słyszeliśmy też ataki bombowe, częściowo zmasowane. Wieczorem, już po opuszczeniu Żagania, zauważyliśmy, że niebo jest zupełnie rozświetlone. Żagań płonął. Do Zielonej Góry weszli Rosjanie. 15.02 dotarliśmy do Muskau. W czasach pokoju bywałem tu w miarę często naszym samochodem osobowym. Tempora mutantur! Zakwaterowaliśmy się w fabryce szkła. Spędziliśmy spokojną noc na sianie.

Następnego dnia przejeżdżaliśmy przez Weisswasser, gdzie dostaliśmy od N.S.V. obiad – to była tylko bardzo rozrzedzona zupa, którą nie można było zaspokoić głodu. Później podążaliśmy w kierunku Görlitz aż do wsi Nochten. Tutaj dostała się nam najgorsza kwatery ze wszystkich w tej podróży. Na wpół zwalony dom, bez podłogi, deski położone tylko na belkach, szczeliny, dach nieuszczelny, przeciąg niesamowity, dzięki Bogu nie padało. Miałem dwa koce, ale i tak zmarzłem potwornie. Nie było siana, nie mieliśmy też światła. Kolejnego dnia wyruszyliśmy w kierunku Hoyerswerdy do wsi Losa, gdzie zakwaterowani zostaliśmy w kościele. Ten kościół był przynajmniej ogrzewany. Ponieważ i tu ławki były za wąskie, nie można było na nich spać. 18.02 (niedziela) dotarliśmy do Hoyerswerdy, gdzie znaleźliśmy się ponownie w więzieniu, ja znowu w celi numer 5. Do celi przeznaczonej dla 4 osób wtłoczono 11 osób.

opracował Stanisław Prałat

Od Redakcji: polskie nazwy miejscowości zostały ustalone na podstawie słownika S. Rosponda („Słownik nazw geograficznych Polski Zachodniej i Północnej”, cz. 1-2, Wrocław 1951).



PROFESOR MICHAŁ SZANIECKI (1910-1977)

Góry, prof. Michała Szanieckiego. Rocznicą ta jest okazją do przypomnienia sylwetki tego, który w istotny sposób przyczynił się do poznania dziejów naszego regionu.

Michał Szaniecki urodził się dnia 26 marca 1910 r. w Laszczynie (dawny powiat Rawicz) w rodzinie Władysława i Jadwigi. W 1927 r. ukończył gimnazjum Marii Magdaleny w Poznaniu. Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości udał się na studia prawnicze w Uniwersytecie Poznańskim. Kontynuował je w Uniwersytecie Jagiellońskim. W 1932 r. uzyskał dyplom i tytuł magistra prawa. Rozbudzone w czasie studiów zainteresowania historyczne kontynuował w dalszych poszukiwaniach, podejmując temat pracy doktorskiej pod naukowym kierunkiem prof. Zygmunta Wojciechowskiego. Po pięciu latach został doktorem praw na podstawie pracy *Nadanie ziemi na rzecz rycerzy w Polsce do końca XIII wieku*. Problematyka z historii ustroju Polski średniowiecznej pozostała na trwałe dziedziną szczególnego zainteresowania młodego doktora i późniejszego profesora.

Wkrótce po uzyskaniu doktoratu M. Szaniecki otrzymał stypendium na dalsze studia i wyjechał do Paryża, gdzie rozpoczął badania nad problematyką społeczno-gospodarczą feudalizmu francuskiego. Badania te zmuszony był przerwać po wybuchu wojny, kiedy to zgłosił akces jako podporucznik rezerwy, do powstającej armii polskiej we Francji. M. Szaniecki należał do składu dowództwa II Dywizjonu I. pułku artylerii lekkiej i pełnił funkcję oficera zwiadowcy. Dywizjon organizacyjnie był pododdziałem I Dywizji Grenadierów. W swej jednostce przeszedł Szaniecki w maju i czerwcu 1940 roku całą kampanię francuską. Za swą postawę i zasługi bojowe otrzymał dwukrotnie Krzyż Walecznych i francuski *Croix de Guerre*. Swoją drogę żołnierską zakończył raną otrzymaną w Wogezach, a następnie przez długich pięć lat dzielił los jeńca wojennego w Oflagu XVII a w Edlbach. Tam właśnie stał się jednym z organizatorów i wykładawców Polskiego Studium Prawniczego dla jeńców.

Lata jenieckiego oczekiwania skończyły się wraz z przybyciem wojsk amerykańskich w maju 1945 roku. Tuż po wyzwoleniu M. Szaniecki został skierowany do Paryża, gdzie w wyniku nawiązanych kontaktów z Uniwersytetem Poznańskim i porozumienia z ambasadorem polskim we Francji, podjął przerwana przez wojnę pracę naukową. Jej skutkiem była rozprawa w języku francuskim pt. *Essai sur les fiefs-rentes*.

W 1946 r., w sierpniu, M. Szaniecki wrócił do kraju i na długie lata związał się z Uniwersytetem Poznańskim. Tutaj przeszedł wszystkie stopnie w hierarchii naukowej. Już w grud-

niu 1946 r. uzyskał habilitację, a w 1954 r. nominację na stanowisko profesora nadzwyczajnego. Profesorem zwyczajnym został pięć lat później. Związek z Uniwersytetem Poznańskim trwał do roku 1964. W latach 1961-1964 pełnił też funkcję dyrektora Instytutu Zachodniego, instytucji badającej stosunki polsko-niemieckie (zarówno w aspekcie historycznym, jak i współczesnym) oraz problematykę Ziemi Zachodnich. W 1965 r. objął Katedrę Historii Powszechnej Państwa i Prawa w Uniwersytecie Warszawskim. Najważniejsze dokonania naukowe M. Szanieckiego były wynikiem jego badań nad historią państwa i prawa, przeszłością Pomorza Zachodniego i przeszłością Ziemi Lubuskiej. Od 1950 r. do 1977 r. był M. Szaniecki redaktorem naczelnym prestiżowego „Czasopisma Prawno-Historycznego”. Studentom prawa, historii i politologii kilku pokoleń w całym kraju znany jest przede wszystkim jako autor dwutomowej *Powszechnej historii państwa i prawa* oraz *Wyboru źródeł do historii państwa i prawa w dobie nowożytnej*.

Jak wspominał bliski współpracownik M. Szanieckiego prof. Władysław Korcz:

„W zwyczaju i trybie życia profesora było, że wszystko co robił i przedsięwziął realizował w specyficzny dla siebie sposób, w którym dokładność szła w parze z rzadko spotykaną solidnością. Pod tym względem należał do ludzi, nie tak często spotykanych, że każdą pracę, którą wykonywał traktował poważnie i odpowiedzialnie. Wysoka kultura pracy była jedną z wrodzonych i latami doświadczeń wzbogaconą cechą profesora. W swoich zobowiązaniach był niezawodny. Doświadczaliśmy tego wiele razy w Zielonej Górze, a myślę, że potwierdzą ten punkt widzenia ci wszyscy, którym dane było współpracować z profesorem lub korzystać z jego bezinteresowności w szafowaniu wiedzą, w społecznym zaangażowaniu nakazujące mu czynić tak wiele dla dobra drugich ludzi”. Właśnie wspomniany wyżej wątek Zielonej Góry wydaje się być szczególnie interesujący z perspektywy zainteresowań Czytelników „Pionierów” i temu też poświęcone będą kolejne zdania.

W latach 1946-1947 grupa pracowników naukowych z Uniwersytetu Poznańskiego odbyła swego rodzaju wyprawę po Środkowym Nadodrzu z Zieloną Górą włącznie. Jeżdżąc od miejscowości do miejscowości, od parafii do parafii, zgłębiano księgi parafialne, księgi metrykalne, resztki zniszczonych ksiąg miejskich lub oryginalnych dokumentów. Plon tej naukowej wycieczki ukazał się m. in. w formie artykułów M. Szanieckiego w „Przeglądzie Zachodnim” (1948: nr 5-7 – *Dzieje ludności polskiej na Ziemi Lubuskiej, Kwestia narodowościowa i wyznaniowa w przeszłości Ziemi Lubuskiej, O ustaleniu nazw dla dwóch regionów Ziemi Lubuskiej, Stosunki sąsiedzkie na pograniczu wielkopolsko-lubuskim w prze-*

szłości), a następnie w roku 1950 jako tom III *Ziem Staropolskich* (cykl zainicjowany przez prof. Zygmunta Wojciechowskiego) pt. *Ziemia Lubuska*. Redaktorami tomu byli prof. M. Szaniecki i Stanisława Zajchowska (poza redaktorami tom współtworzyli: Florian Barciński, Gwido Chmarzyński, Zygmunt Czubiński, Zdzisław Kaczmarczyk, Anna Kutrzebianka, Gerard Labuda, Józef Mitkowski, Krystyna Pieradzka, Wiesław Sauter, Albert Szaad, Zbyszko Tucholka, Stanisław Urbańczyk, Jarosław Urbański i Stanisław Wiliński).

M. Szaniecki był autorem rozdziałów historycznych przedstawiających przeszłość poszczególnych krain Ziemi Lubuskiej: krainy międzyrzeckiej, torzymskiej oraz krośnieńskiej (do niej zaliczono powiat zielonogórski, a Zielona Góra zyskała tam miano „stolicy gospodarczej krainy krośnieńskiej”) napisanych wspólnie z Z. Kaczmarczykiem i K. Pieradzką. Całość tomu licząca 578 stron druku, obok rozdziałów historycznych zawierała prehistorię, etnografię, geografię, a także informacje o problemach najnowszych związanych z wyzwoleniem i napływem pierwszych osadników. W przekonaniu autorów dzieła napływ ludności polskiej na Ziemię Lubuską był spowodowany nie tylko opuszczeniem jej przez ludność niemiecką, lecz także dlatego, że był to „etap naturalnej prężności demograficznej Polski w kierunku zachodnim”. *Ziemia Lubuska* przez długie lata była podstawową lekturą oddającą najważniejsze informacje na temat regionu.

Po kilku latach M. Szaniecki (współ z W. Korczem) ogłosił kolejne dzieło, poświęcone Ziemi Lubuskiej. Tym razem były to *Dzieje Ziemi Lubuskiej w wypisach*, wydane przez Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych w Warszawie w 1958 r. i wznowione następnie w nieznacznie poszerzonej wersji w tym samym wydawnictwie w roku 1960. Te dwa wydania, każde po 5 tys. egzemplarzy, miały – w ocenie W. Korcza – „zaspokoić istniejące w tym zakresie potrzeby społeczne tych mieszkańców Ziemi Lubuskiej, którzy osiedlili się tutaj po r. 1950 i ciekawi byli losów historycznych swojej nowej najbliższej ojczyzny. Książka ta w oparciu o autentyczne wypowiedzi autorów dawnych i nowszych, Polaków i Niemców, oświecała problemy polskie tej ziemi, zmiany polityczne tutaj zachodzące, zwracając równocześnie uwagę na trwałe pozostałości dawnego polskiego gospodarowania”. Trzeba dodać, że książka spełniała jeszcze jedną rolę – upowszechniała wśród napływowej ludności polskiej wiedzę, o tym, że ślady polskości na Środkowym Nadodrzu nie sięgają wstecz jedynie do czasów piastowskich. M. Szaniecki podkreślał bowiem po raz kolejny (wcześniej na łamach „Przeglądu Zachodniego”), że wyraźne polskie ślady w Zielonej Górze i okolicach odnotowywali w swych dziełach niemieccy historycy charakteryzujący sytuację w regionie w XVIII-XIX wieku, a więc wówczas, gdy wydawało się, że miasto i okolice są w pełni zgermanizowane. Prześlanie to miało zapewne przekonać osadników o tym, że nie muszą się czuć zupełnie obco w nowej ziemi (zob. aneks).

Za niezwykle cenne dzieło, w katalogu lubuskich (zielonogórskich) prac, trzeba również uznać zredagowaną przez M. Szanieckiego (wspólnie z prof. J. Wąsickim) monografię pt. *Zielona Góra, Przeszłość i teraźniejszość*, wydaną w Wydawnictwie Poznańskim w 1962 r. Była to pionierska publikacja w języku polskim, po raz pierwszy prezentująca swoim czytelnikom dzieje miasta i bliską im współczesność z lat



Krainy Ziemi Lubuskiej
według autorów „Ziemi Lubuskiej”.

1945-1960. Poza redaktorami dzieło to stworzył zielonogórsko-poznański zespół autorski: Stanisława Zajchowska, Wiesław Posadzy, Władysław Korcz, Witold Maisel, Klemens Felchnerowski, Adam Markusfeld, Andrzej Netzel, Andrzej Czarkowski.

Inicjatywa M. Szanieckiego, zmierzająca do rozbudzenia naukowej działalności w środowisku dotąd pozostającym poza zasięgiem oddziaływania naukowego, przyniosła w Zielonej Górze w latach 1956-1958 pierwsze zachęcające przyszłych pracowników naukowych rezultaty. Profesor Szaniecki był właśnie jednym z tych, którzy powołali do życia wydawnictwo pod nazwą *Biblioteki Lubuskiej*, skupiające wszystkich chętnych do pracy naukowej. W pierwszym tomiku serii ukazała się praca Romana Szczepaniaka pt. *Początki miast lubuskich* (Poznań – Zielona Góra 1958). Ten i kolejne tomiki powstające pod naukową ręką M. Szanieckiego (m. in. dotyczące dziejów Santoka, Międzyrzecza) poza samą wartością poznawczą, przyczyniły się w znaczącym stopniu do rozwoju naukowego Zielonej Góry. Podobnie trzeba ocenić prace redakcyjne M. Szanieckiego m. in. w wydawanych w Zielonej Górze przez Lubuskie Towarzystwo Kultury „Zeszytach Lubuskich” i w „Roczniku Lubuskim”.

Ryszard Michalak

Obszernie o prof. M. Szanieckim zob. W. Korcz, *Ziemia Zachodnie w badaniach historyków polskich*, Zielona Góra 1989, ss. 230-248.

Trwały ślad

Są w dziejach państw, narodów i regionów ludzie, którzy swoimi dokonaniem i sławą opromieniają zarówno większe, jak i mniejsze społeczności.

Od wieków patronką całego Śląska jest święta Jadwiga. Symbol dobrosąsiedzkiego współżycia trzech narodów: czeskiego, polskiego i niemieckiego.

W dziejach Zielonej Góry do najwybitniejszych urodzonych tu postaci należy Mikołaj Fabri. Wybitny teolog i profesor – rektor Uniwersytetu w Wittenberdze.

Natomiast wśród najslawniejszych ludzi sztuki pochodzących z naszego miasta znajduje się urodzony tu 275 lat temu Tadeusz Kuntze. Zajmuje on w naszej XVIII-wiecznej sztuce pozycję wybitną. Jak pisze Dariusz Dolański, autor monografii o artyście: „Jest on chyba jedynym zielonogórzaninem, który na stałe zapisał się nie tylko w historii sztuki polskiej, ale także europejskiej, zwłaszcza włoskiej”. Związany początkowo z dworem biskupa Stanisława Załuskiego artysta odebrał gruntowne wykształcenie w Krakowie, w dwóch rzymskich akademiach oraz najprawdopodobniej w Paryżu. Tworzył na styku trzech wielkich epok: baroku, rokoka i klasycyzmu, podejmując w swej twórczości obok najpopularniejszej tematyki religijnej także wątki alegoryczne, by w późniejszym okresie poszerzyć swoje zainteresowania o przedstawienia rodzajowe, mitologiczne oraz krajobrazowe.

Malarzem o zielonogórskim rodowodzie i silnych związkach z Polską zainteresowało się Lubuskie Towarzystwo Kultury. W zielonogórskim muzeum zorganizowano wystawę, na której zaprezentowano szereg prac Tadeusza Kuntze, razem z dwoma, należącymi do najcenniejszych w polskim malarstwie barokowym obrazami alegorycznymi „Fortuna” i „Sztuka”. Ekspozycji towarzyszyło wydawnictwo monograficzne Janusza Koniusza – „Taddeo Polacco z Zielonej Góry”.

Na wniosek Lubuskiego Towarzystwa Kultury Miejska Rada Narodowa w Zielonej Górze w dniu 30 stycznia 1961 roku nadała jednej z nowych ulic nazwę Tadeusza Konicza.

Muzeum Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze od wielu lat prowadziło prace przygotowawcze nad retrospektywną wystawą prac Kuntzego. Zachowały się dokumenty z początku



Tadeusz Kuntze, „Fortuna”, 1754 r.

lat osiemdziesiątych z zakrojonej na szeroką skalę kwerendy, obejmującej muzea państwowe, diecezjalne i parafialne. Dysponujemy również dokumentacją fotograficzną zrealizowaną przez muzeum, obejmującą prace malarza znajdujące się w polskich zbiorach.

Problemy związane z organizowaną wystawą wyjaśniała mieszkańcom miasta w 1983 roku Izabella Koniusz na łamach „Gazety Lubuskiej” pod wymownym tytułem: „Osobie Tadeusza Konicza należałoby poświęcić wielką wystawę monograficzną”.

Pod koniec lat osiemdziesiątych czyniono starania zmierzające do prezentacji dzieł malarza na stałej ekspozycji w powstającym Muzeum Historii Miasta.

Po ponad trzydziestu latach od ukazania się w naszym mieście pierwszej publikacji o artyście, w 1993 roku powstała druga monografia, autorstwa Dariusza Dolańskiego, „Tadeusz Kuntze – malarz rodem z Zielonej Góry (1733-1793)”.

Kolejna wystawa prac malarza miała miejsce w maju 1998 roku i ukazywała twórczość sakralną. Znalazły się na niej m.in. obrazy: „Chrystus przed Piłatem”, „Święta Rodzina w drodze do Egiptu”, „Św. Kazimierz” czy „Cud Św. Jana Kantego”, pochodzące ze zbiorów Bazyliki Metropolitalnej w Krakowie, Państwowych Zbiorów Sztuki na Wawelu, Muzeów Narodowych w Krakowie i Wrocławiu oraz z Muzeum w Łańcucie.

Pokazowi prac towarzyszyło odsłonięcie tablicy pamiątkowej poświęconej artyście, ufundowanej przez Urząd Miejski w Zielonej Górze, autorstwa gorzowskiego plastyka Andrzeja Moskaluka. Dzieło jest transpozycją „Autoportretu” Kuntzego w stroju mieszczanina krakowskiego i zainaugurowało aleję ludzi zasłużonych dla budowy tożsamości kulturowej miasta. Obecnie przed gmachem Muzeum Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze znajdują się także tablice poświęcone: Klemowi Felchnerowskiemu, Marianowi Szpakowskiemu, Władysławowi Korczowi i Romanowi Mazurkiewiczowi.

W 275 rocznicę urodzin Tadeusza Kuntzego zorganizowano kolejną wystawę prac artysty, tym razem pokazano wyłącznie prace rysunkowe. Oprócz szkiców o tematyce sakralnej znalazły się na wystawie wysoko cenione gwasze o charakterze rodzajowym, pochodzące z końcowego okresu twórczości. Wystawę wzbogaciły publikacje książkowe i dokumenty obrazujące ponad czterdziestoletni dorobek zielonogórskiego środowiska, przybliżającego miejscowej społeczności artystę, który stał się jednym z trwałych elementów budowanej tożsamości kulturowej miasta i regionu. Jest to ważny składnik w procesie adaptacji i społecznej integracji dokonującej się zarówno w wymiarze lokalnym, jak i znacznie szerszym ogólnopolskim, kształtując wizerunek miasta.

Kolejnym trwałym akcentem ukazującym artystę będzie kopia powstałego w 1754 roku obrazu „Fortuna”. Jedno z najbardziej znanych dzieł Konicza będzie prezentowane na ekspozycji stałej w Muzeum Ziemi Lubuskiej.

Longin Dzieżyc

Ponad dwieście lat istniał zielonogórski zamek, nie pozostał po nim żaden ślad materialny, a tylko kilka zapisów i pamięć przekazywana lokalną tradycją, przechowywały wiedzę o tej tak ważnej dla średniowiecznego miasta budowli. Nazywam zamek „Książęcym”, bo władcy glogowskiego księstwa byli jego właścicielami, a niektórzy z nich traktowali ten obiekt jako swoją siedzibę.

Zielonogórski zamek książęcy

Wszyscy historycy opisujący dzieje Zielonej Góry wspominają również o zamku. W ich tekstach powtarza się analiza pięciu informacji dotyczących tego tematu. Ograniczona baza źródełowa pozwoliła Wolfowi, Liebigowi, Försterowi, Schmitowi oraz ich następcom wyjaśnić następujące problemy:

Po pierwsze – przypuszczalna lokalizacja – wzgórze przed skrzyżowaniem ulic Zamkowej i Wandy;

– po drugie – przypuszczalny termin budowy – około połowy XIII w., prawdopodobnie z inicjatywy księcia Konrada;

– po trzecie – funkcje rezydencjalne zamku – wymienieni powyżej autorzy zakładają, że początkowo zamek miał być siedzibą kasztelana czy naczelnika okręgu zielonogórskiego, sprawującego w imieniu księcia nadzór nad miastem i jego sądownictwem, a także miał on zapewnić osłonę miasta od strony Krosna.

Chociaż Zielona Góra nie spełniała funkcji stołecznych, to jednak miewała dłuższe okresy, gdy w zamku przebywali książęta z linii glogowskich Piastów. Był więc zamek czasową rezydencją księcia Jana I, Henryka V zwanego Żelaznym, Henryka VIII, który tytułował się Księciem Zielonogórskim, Henryka IX, parokrotnie w nim przebywał Jan II zwany „Szalonym”.

Czwartym dotyczącym zamku udokumentowanym faktem jest nazwisko Nyckel Anzyd, w akcie sprzedaży Zawady wymieniony jako zielonogórski „Hauptman”.

Piątym i ostatnim znanym ze źródeł faktem jest spalenie zamku w roku 1488, z rozkazu księcia Jana II Żagańskiego.

Książę ten w końcowych latach wojen o sukcesję glogowską stał się władcą także i Zielonej Góry. Zachowały się jego szydercze uwagi o obronności miasta. Dbający o rozwój gospodarczy miasta władca troszczył się również o jego obronność, nakazał remontować mury, przebudować bramy, a ponieważ położony o 300 metrów od murów drewniany zamek mógł obronie miasta więcej zaszkodzić niż pomóc, książę kazał go spalić.

Zamku już nigdy nie odbudowano, mimo że jeszcze w XVI wieku pobierano „Zamkową daninę” od przedmieść i okolicznych wsi.

W oparciu o znane źródła nic więcej nie można powiedzieć. Rozważania czy był on „romantyczną budowlą” czy też raczej miał charakter „blokhauzu”, to tylko przypuszczenia i spekulacja.



Przypuszczalna lokalizacja Zamku zielonogórskiego.



Na takie pytania jak: potwierdzenie lokalizacji, chronologia, wielkość zabudowy, informacje o mieszkańcach warto poszukać odpowiedzi poprzez badania archeologiczne, mogłyby one poszerzyć naszą wiedzę. Warto spróbować.

Wiesław Myszkiewicz

Ks. Stefan Łukowski

babimojski działacz Towarzystwa Czytelni Ludowych

Utworzone w Poznaniu w 1880 r. Towarzystwo Czytelni Ludowych zorganizowało w krótkim czasie w zaborze pruskim sieć bibliotek, która odegrała istotną rolę w kultywowaniu ojczystego języka i narodowej kultury. W swych planach Zarząd TCL już w pierwszych latach działalności uwzględnił zachodnie krańce Wielkopolski, tworząc biblioteki w pow. skwierskim, międzyrzeckim i babimojskim.

Wiele interesujących informacji o polskich bibliotekach działających w parafii babimojskiej przed pierwszą wojną światową dostarczają akta TCL w Babimostie, przechowywane obecnie w archiwum Wyższego Seminarium Duchownego w Paradyżu-Gościkowie.

Wynika z nich, że przed I wojną światową działały w Babimostie 3 polskie biblioteczki: 1. Towarzystwa Czytelni Ludowych, 2. Katolickiego Towarzystwa Robotników Polskich, i 3. Towarzystwa Młodzieży Polskiej. Dysponowały jednak niewielkimi i mało atrakcyjnymi księgozbiorkami, a poza Babimostem brak było w parafii innych polskich bibliotek. Powstała w 1905 r. biblioteka TCL nie odnotowała większych sukcesów: jej księgozbiór z roku na rok się zmniejszał, podobnie jak krąg czytelników. Stan ten korzystnie się zmienił wraz z przybyciem ks. Stefana Łukowskiego.

Ks. Stefan Łukowski, wikary, przeniesiony został do Babimostu z Jankowa Zalesnego w pow. odolanowskim, gdzie – poza posługą duchowną – pełnił funkcję prezesa komitetu powiatowego TCL.

Miał 29 lat i był doświadczonym działaczem Towarzystwa Czytelni Ludowych. Wkrótce po przyjeździe do Babimostu, co nastąpiło w marcu 1913 r., dokooptowany został do babimojskiego zarządu powiatowego TCL w Wolsztynie. Nie godząc się z zastaną sytuacją, postanowił utworzyć parafialną sieć bibliotek TGL.

W liście skierowanym do ks. A. Lisieckiego, redaktora „Przeglądu Oświatowego” (pisma TCL)

i członka Zarządu Głównego Towarzystwa, pisał: „W parafii babimojskiej daje się dotkliwie odczuwać brak zorganizowanych bibliotek TCL... Okoliczne parafie, jak Chobienice i Nowe Kramsko już posiadają własne biblioteki TCL. Chcąc dorównać okolicy, zwołałem ostatniej niedzieli poufne zebranie mężów, których sobie upatrzyłem jako przyszłych bibliotekarzy. Oznajmiwszy im cel przybycia dowiedziałem się od nich, iż chętni pomogą w pracy około zakładania i kierowania bibliotekami”.

W dalszym ciągu listu ks. Łukowski kreśli plan zorganizowania w parafii 8 bibliotek. Ponieważ dysponuje zaledwie ok. 130 książkami, zwraca się o przekazanie 150 dalszych, za które zobowiązuje się uiszczyć opłatę, licząc na ofiarność parafian.

Zamówione przez młodego wikarego książki dobrane zostały bardzo starannie. W ich zachowanym wykazie uwzględniona została literatura piękna dla dorosłych (38,6%) oraz dla dzieci i młodzieży (27,4%), a także piśmiennictwo niebeletrystyczne (34,%). Proporcje te można by było uznać za wzorcowe nawet dla współczesnej biblioteki publicznej działającej na wsi.

Poza pewną ilością popularnych książek dla ludu, w babimojskim księgozbiorku reprezentowana była polska klasyka: książki Józefa Ignacego Kraszewskiego – najwięcej, Elizy Orzeszkowej, Henryka Sienkiewicza (m. in. 2 egz. „Krzyżaków” i „Trylogia”), ponadto Bolesława Prusa, Władysława Reymonta, Teodora Tomasza Jeża, Adolfa Dygasińskiego, Marii Rodziewiczówny i Walerego Przyborskiego. Z poetów, obok Adama Mickiewicza, odnajdujemy Wincentego Pola i Teofila Lenartowicza.

W dziale piśmiennictwa niebeletrystycznego na pierwsze miejsce wysuwa się historia, obejmująca przede wszystkim dzieje Polski, ważne pozycje zajmują również przyroda, geografia i religia. Mniej licznie reprezentowane są książki dotyczące gospodarstwa wiejskiego i domowego oraz oświaty i medycyny.

Kryteria doboru książek zastosowane przez ks. Łukowskiego są łatwo czytelne i przejrzyste: sprowadzają się do kreowania postaw patriotycznych oraz propagowania uczciwości, rzetelnego wykonywania obowiązków i walki z nałogami.

Konsekwentnie realizując swoje zamierzenia, ks. Łukowski utworzył osiem wypożyczalni książek. W starannie prowadzonej dokumentacji nazywa je bibliotekami, chociaż ze względu na niewielką ilość książek, jakimi dysponowały biblioteczki (od 30 do 50 tomów), my nazwalibyśmy je punktami bibliotecznymi. Zachowajmy jednak nomenklaturę ks. Łukowskiego.

W Babimostie powstały cztery biblioteki: A dla członków Katolickiego Towarzystwa Robotników Polskich, B dla mieszkańców miasta, G dla Towarzystwa Młodzieży Polskiej i H dla dzieci parafii babimojskiej. Opiekę nad bibliotekami dla dorosłych i dzieci (B i H) sprawował osobiście ks. Łukowski, nad biblioteką KTRP – Walenty Koluśniewski, a nad biblioteką Towarzystwa Młodzieży Polskiej – Wacław Samol. Dalsze cztery biblioteki ksiądz wikary utworzył na wsi: w Nowej Wsi (bibliotekarz Władysław Narewski), Podmoklu Małym (bibliotekarka Anna Piwecka), Podmoklu Wielkim (Genowefa Kania) i w Grójcu Małym (Józef Walkowski). Biblioteczki oznaczył kolejnymi literami alfabetu: C – P.

W zespole utworzonych przez ks. Łukowskiego osiem bibliotek szczególnie interesująco prezentuje się księgozbiór Towarzystwa Młodzieży Polskiej. W jego skład wchodziły głównie książki nowo kupione, dobrane bardzo starannie. Piśmiennictwo niebeletrystyczne stanowi tu aż 75% zbioru. Lektura książek nie miała więc służyć rozrywce, lecz kształcić i wychowywać, wyposażać w wiedzę oraz kształtować charakter i patriotyczną postawę młodych czytelników. Książki wybitnych ówczesnych popularyzatorów: Mieczysława Brzezińskiego, Bogdana Dyakowskiego, Stanisława Majerskiego i Włodzimierza Trąpczyńskiego miały dostarczać młodym czytelnikowi ogólnej wiedzy o budowie świata i kraju ojczystym. Młody Polak winien również poznać dzieje swojego narodu i biografie jego wybitnych przedstawicieli. Możliwość taką stwarzały lektury: Juliana Baczynskiego „Dzieje Polski”, Stanisława Ostrowskiego „Śladami legionów”, Józefa Piłsudskiego „22 stycznia 1863 r.”, Bogdana Kalinowskiego „Zwycięzca spod Wiednia” i Tadeusza Korzona

„Kim i czym był Kościuszko”. Nieliczne w zbiorze utwory beletrystyczne, to głównie powieści historyczne.

Wiedza i patriotyzm nie wyczerpywały postulatów wychowawczych ks. Łukowskiego. Młody Polak winien świadomie zwalczać nałogi, być oszczędny, wstrzemięźliwy w korzystaniu z uciech tego świata, wzorować się nie tylko na narodowych bohaterach i ludziach oręza, lecz również na chrześcijańskich ideałach, jakimi kierowali się polscy święci: Jan Kanty i Stanisław Kostka, których biografie znalazły się również w biblioteczce dla młodzieży.

Ks. Łukowski skrupulatnie dokumentował działalność poszczególnych bibliotek i stan ich księgozbiorów. Zachowane dane statystyczne pozwalają nam prześledzić, jak jego poczynania organizatorskie wpłynęły na rozwój czytelnictwa w parafii babimojskiej. Wyników tych nie możemy jednak porównywać ze współczesnymi osiągnięciami bibliotek publicznych, dysponujących wielotysięcznymi księgozbiorkami i zawodową kadrą bibliotekarzy. Musimy mieć świadomość tego, że w początkach naszego wieku, w niesłychanie trudnych warunkach, kształtowały się dopiero na Babimojszczyźnie zaczątki czytelnictwa ludowego. Pomimo okresowego zamknięcia – w związku z wybuchem wojny – niektórych wypożyczalni na przełomie lat 1915/1916, zorganizowana przez młodego wikarego sieć bibliotek działająca sprawnie i odnotowała sukcesy.

W 1913 r., a więc przed reformą ks. Łukowskiego, biblioteka babimojska odnotowała 49 czytelników i 96 wypożyczeń. W okresie pierwszych siedmiu miesięcy po reformie, w 1914 r. krąg wypożyczający książki zwiększył się do 159 czytelników, którzy wypożyczyli 677 książek. W 1917 r. z wypożyczalni w parafii babimojskiej korzystało 201, a w pierwszej połowie 1918 r. 216 czytelników. Wypożyczyli oni w 1917 r. 1417, a w 1918 r. (do czerwca) ponad 1340 książek. Ujmując rzecz statystycznie, każda książka udostępniana była w ciągu roku przeciętnie 4 razy. Takiego rezultatu, ze względu na nieporównywalną skalę zbiorów, nie osiąga żadna współczesna biblioteka publiczna. Ogółem w latach 1914-1918 przeczytano w parafii babimojskiej 4316 książek.

Do najpoczytniejszych powieści na przełomie XIX i XX wieku w bibliotekach TCL należał „Ben

Hur” Louisa Wallace’a. Zachowany w Pszczewie egzemplarz książki jest niemal w połowie zaczytany. O dużej poczytności świadczy również stan zachowania powieści Józefa Ignacego Kraszewskiego. Z innych polskich autorów na czoło wysuwa się autor „Trylogii”. W kontekście dość miernego zainteresowania czytelniczego rodziców, zwraca uwagę znaczny udział dzieci w gronie czytelników książki bibliotecznej. Ilość książek wypożyczanych przez czytelników młodocianych, przede wszystkim przez dziewczęta, w latach 1914-1918 zwiększyła się dwukrotnie: z 234 do 526. Według zwięzłej opinii ks. Łukowskiego czytelników mężczyzn interesowały głównie książki batalistyczne i dotyczące rozbiórów Polski. Z kolei ks. Franciszek Harwaczyński, poprzednik ks. Łukowskiego, pisze w swym sprawozdaniu ogólnie o zainteresowaniu czytelników beletrystyką i książkami religijnymi. Wskazując na te ostatnie miał zapewne na myśli żywoty świętych, o których wiemy, że były chętniej czytane przez gospodynie wiejskie.

W pracy społecznej ks. Łukowski nie ograniczał się jedynie do spraw związanych z popularyzowaniem książki. Był równi wicepatronem Katolickiego Towarzystwa Robotników Polski i wiele czasu i uwagi poświęcał pracy oświatowej z robotnikami.

W środowisku małomiasteczkowym i wiejskim często większego znaczenia od indywidualnej lektury nabierał ustny przekaz: zespołowe słuchanie artykułów prasowych, fragmentów książek oraz prelekcji i odczytów.

Należało do reguły, że na zebraniach babimojskiego KTRP czytano artykuły publikowane w „Robotniku”, organie Zarządu Związku Katolickich Towarzystw Robotników Polskich, a ks. Łukowski wygłaszał pogadanki i wykłady. Dotyczyły one spraw bytowych członków KTRP, a także problematyki narodowo-historycznej i kulturalnej. Do grupy pierwszej należały np. prelekcje: „O rodzajach rent”, „co to jest zabezpieczenie na życie” (dziś byśmy powiedzieli „ubezpieczenie”), natomiast do grupy drugiej wykłady na następujące tematy: „O cechu rybackim w Babimoście potwierdzonym przez Jana Kazimierza”, „O fundacji i dziejach kościoła farnego w Babimocie”, „O imionach i nazwiskach słowiańskich i ich powstaniu”, „O Henryku Sienkiewiczu” oraz „O Tadeuszu Kościuszcze”.

Wiele uwagi poświęcał również młodzieży. W latach 1913-1917 wygłosił na zebraniach Towarzystwa Młodzieży Polskiej, którego był patronem, 19 wykładów. Oto niektóre ich tytuły: „Rozwój przemysłu na Górnym Śląsku”, „Jak powstaje gaz i do czego służy”, „O balonach gazowych”, „O latawcach czyli aeroplanach”, „O łodziach podwodnych”, „O zachowaniu się młodzieży w domu i poza domem”, „Książę Józef Poniatowski”, „O Tadeuszu Kościuszcze”, „Z dziejów Polski”. Dobre tematyki wykładów pozwala i w tym wypadku pozytywnie zaopiniować zarówno dydaktyczne, jak i pedagogiczne umiejętności ks. Łukowskiego.

Do licznych obowiązków, jakich podjął się ks. Łukowski, należało również gromadzenie składek na rzecz Towarzystwa Czytelni Ludowych opierającego w całości swą działalność na ofiarności społecznej. Wobec braku wsparcia ze strony polskich kupców i przedsiębiorców, których nie było w zniemczonym Babimocie, ks. Łukowski zwrócił się o zbieranie składek do zaufanych gospodarzy we wsiach, gdzie czynne były biblioteki. W teczkach archiwalnych zachowało się kilka list składkowych z Nowej Wsi i Podmokła Małego z lat 1914 i 1918. Z pewnym wzruszeniem ogląda się te wykazy, na których – obok niekiedy znanych nam nazwisk: Stanisława Piweckiego, Wawrzyna Kani, czy Marianny Rychłej – umieszczono drobne wpłaty: od 10 fenigów do – wyjątkowo – 1 marki, na rzecz Towarzystwa Czytelni Ludowej.

Niewielka karteczka z wykazem składek zebranych w Nowej Wsi i adnotacją ks. Łukowskiego o ich przekazaniu skarbnikowi z datą 21 lipca 1918 r. – jest ostatnim dokumentem potwierdzającym działalność ks. Łukowskiego w parafii babimojskiej. Wiemy, że brał również czynny udział w akcjach na rzecz przyłączenia Babimojszczyzny do macierzy, czego nie zapomnieli mu Niemcy. W czasie ostatniej wojny uwięziony został przez gestapo i – jako wróg Rzeszy – stracony w Forcie VII w Poznaniu w styczniu 1941 r.

Grzegorz Chmielewski

Bibliografia

Chmielewski G.: *Oświatowa misja księdza Łukowskiego*, „Gazeta Lubuska” 1983, nr 125, s. 4; tenże: *Polskie biblioteki ludowe na pograniczu zachodnim*, Zielona Góra 2002 (w druku); Oleksiński J.: *Stefan Łukowski*, [w:] *Południowe Pogranicze: słownik historyczny*, oprac. J. Benyskiewicz, B. Kres, J. Oleksiński, Zielona Góra 1983, s. 51-52.



Alf Kowalski

Właściwie Alfons Kowalski, ale od czasu gdy w połowie XIX wieku na scenach europejskich pojawiła się komedia Aleksandra Dumasa: – „Monsieur Alphonse”, której tytułowy bohater trudnił się pobieraniem opłat z nierządu i stręczycielstwem – imię to poczęło kojarzyć się jednoznacznie i zyskało nieprzemijającą sławę. Niegodziwy przyjaciel, a zarazem zwierchnik Alfa, Wojewódzki Konserwator Zabytków Klem (właściwie Klemens) Felchnerowski, gdy Kowalski był szefem Muzeum w Międzyrzeczu, na każdej naradzie przedstawiał kolegę malarza – „Alfons Kowalski, ale to imię nie zawód”. Gdy Alf nieśmiało oponował Klem dodawał: – „Człowieku to dla twojego dobra”. Gdy zaś Alf nadal był zdegradowany, Klem bezlitośnie oznajmiał: – „No wiesz z tym wyglądem”. I tutaj trzeba wyjaśnić. Alf był łysy totalnie, ani brwi ani rzęsy, co powodowało, że w towarzystwie owłosionych wyróżniał się zdecydowanie. Trudno powiedzieć, czy tylko korzystnie. W każdym razie był inny. Ale dosyć tych plotek.

Alf Kowalski urodził się w Inowrocławiu, w kwietniu 1914 roku. Po szkole i gimnazjum, rozpoczął studia artystyczne w Poznaniu, które ukończył już po wojnie, w roku 1946, gdy na uczelni zdobnictwa artystycznego pojawił się szyld: Państwowy Instytut Sztuk Plastycznych. Ale do Międzyrzecza przywdrował rok wcześniej. Nie wiemy dokładnie, co było powodem, ale z Jego słów można się domyśleć, że zadecydowały sprawy egzystencjalne. „Dosyć miałem siedzenia na walizkach, trzeba było coś z tym życiem zrobić”. Porzucił pracę w Muzeum Wielkopolskim i ze Związku Zachodniego, poparty przez kolegów nauczycieli, dołączył do ekipy poznańskiego wojewody, udającej się na zachód. Gdzieś wyczytałem jak to Alf Kowalski, pieszo, wśród czyhających zewsząd wrogich sił ludzkich i braku pogody, pieszo z Dąbrowki Wielkopolskiej dotarł do Międzyrzecza, oczywiście głodny i spragniony, głęboką nocą. Tymczasem, co udowodnił mój magistrant, w Dąbrowce Wlkp. powstał Inspektorat Oświaty, w którym Alf pracował z konkretnym przydziałem ratowania śladów polskości. Dostał do dyspozycji podwozy, to znaczy konie i wóz, aby mógł się poruszać po terenie i gromadzić to wszystko, co uznał za wartę ochrony jako świadectwo polskiej kultury na pograniczu. Międzyrzecz do 1793 był zachodnią strażnicą Polski w sensie politycznym, zaś wśród ludności, w okolicznych wsiach przeważali Polacy, oglądani z podejrzliwością po 1945 roku. To oni w pruskim zaborze manifestowali swoją polskość, co w czasach hitlerowskich doprowadziło ich aż po bramę obozu w Oświęcimiu. Zgromadzone „dobra” przywiózł Alf do Międzyrzecza jako urzędnik w Referacie Kultury. Na tym stanowisku zorganizował w starostwie pierwszą wystawę z okazji 1 maja, zachęcając w programie obchodów do jej zwiedzania. Od Komendanta radzieckiego pod koniec 1945 roku otrzymał budynek landrata, który opuściła władza z bratniego kraju. Ten obiekt byłego niemieckiego starosty, Alf, wykorzystując jego reprezentacyjne pomieszczenia, przeznaczył na muzeum. Już w lip-

cu 1946 roku korzystając z politycznej okazji, zorganizował wystawę, po której oprowadzał jako szef placówki. Pracował razem ze swoją żoną, historykiem z zawodu. Pod nadzór Muzeum oddano rok później zamek i park. Ten zespół, o wielkim znaczeniu historycznym, oficjalnie został uznany za zabytek, przeznaczony do zwiedzania i szczególnej opieki konserwatorskiej. Obszar między Obrą i Paklicą Alf znał dosyć dobrze, gdyż „za Niemca” pracował jako parobek u „bałera” i w tym czasie miał już kontakty z Polakami. Teraz dopiero magazyny i ekspozycje wzbogaciły się o etnografię i dokumenty polskości. Klemens Felchnerowski przeznaczył część budżetu na badania archeologiczne bez zgody Ministerstwa Kultury, za co został ukarany naganą i odwołany ze stanowiska, jednakże z pełnionymi obowiązkami Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Po trzech miesiącach sprawa została wyłagodzona i stanowisko przywrócone. Tutaj sławę archeologa zdobywał znakomity Edward Dąbrowski, a na praktyce studenckiej był Stanisław Kowalski, późniejszy Wojewódzki Konserwator Zabytków, notowany w ścisłej czołówce naukowej konserwatorów, należący do grupy tych, którzy legitymowali się najdłuższym stażem na tym stanowisku, w skali kraju. Jako ciekawostkę trzeba podać, że kiedy Stanisława Kowalskiego zmógł Wojewoda stanu wojennego, objął po Alfie, emerycie kierownictwo tej placówki. Międzyrzecz należał wtedy do województwa gorzowskiego i w ten sposób Stanisław Kowalski zrealizował zalecenie, aby opuścił „stołek konserwatora” a najlepiej i województwo.

Alf Kowalski nie miał lekkiego życia, stale użerał się z urzędnikami nie pozwalającymi realizować Jego planów. A były one, jak na tamte czasy, trudne do wcielenia w czyn i to głównie z powodów finansowych. Alf postanowił zrealizować program, który zakładał przywrócenie układu przestrzennego zamku i otoczenia z czasów Bolesława Chrobrego. O takie teoretyczne opracowanie zwrócił się do profesora Gerarda Ciołka, autora uporządkowania Nieborowa i Wilanowa. Robił to bez uzgodnień z władzą wojewódzką. Do Wydziału Kultury WRN przesyłał rachunki do realizacji. Sumy przeznaczone na pokrycie dachu wydał na zakup ozdobnych, kutych krat okiennych. Zlecił ogrzewanie elektryczne zespołu zamkowego do Pracowni Konserwacji Zabytków w Poznaniu. Z dokumentacji wynikało, że pobierany prąd przewyższał zapotrzebowanie prawie dla całego miasta. Toteż nie należy się dziwić, że na naradzie (15 XI 1961) Kolegium Wydziału Kultury podjęto decyzję o odwołaniu Alfa Kowalskiego ze stanowiska Kierownika Muzeum w Międzyrzeczu. Zablockowano konto, aby „ukrócić samowolę powodującą straty na szkodę skarbu państwa” (Archiwum Państwowe w Kisielinie, Zespół Wydziału Kultury, sygn. 29). Jako Wojewódzki Konserwator Zabytków otrzymałem także ostrą reprymendę „za brak nadzoru”.

Alf się nigdy nie dowiedział z komórki konserwatorskiej jakie to ciemne chmury zbierały się nad jego głową. Zarówno Stanisław Kowalski jak i ja, byliśmy zafascynowani historią Międzyrzecza. Nawet napisaliśmy słuchowisko radiowe o zamordowaniu Pięciu Braci w międzyrzeckim Eremie. W roku 1000 przybyli do Polski dwaj misjonarze z Włoch. Przyjęci życzliwie przez Bolesława Chrobrego, zostali osadzeni w Międzyrzeczu, aby przygotować misję nawracania pogan. Dołączyli do nich polscy bracia o zakonnych imionach, Izaaka i Mateusza. Kucharzem był Krystyn. Wszyscy zostali zamordowani na tle rabunkowym. Ich żywot opracował Bruno, kapelan Ottona III. Staraliśmy się nadal rozwijać kult męczenników, gdzie tem była jednak nasza prowincjonalna polityka.

Wszystko co robił Alf było do zaakceptowania, tylko warunki były niesprzyjające. W całej mojej pracy zawodowej tak było zawsze.

– „Mamy towarzysze rok szczególny, trzeba przyciągnąć pasa”.

Alf zasłużył sobie jednak na szacunek. „Żołnierz Wolności” w 1979 roku zamieścił poważny reportaż o dokonaniach Alfa Kowalskiego. Płk Antoni Kołaczewski pisał: „...Tylko artysta potrafi bowiem wyobrazić sobie dzieło w gotowym kształcie... Tylko impulsywny artysta, a nie chłodny racjonalista mógł w tych trudnych powojennych czasach...” i dalej w stylu uprawnionym do tego, by Alfa Kowalskiego słusznie obwołać twórcą Pomnika Tysiąclecia Państwa Polskiego. Dzisiaj Międzyrzecz z dumą wspomina, że Alf Kowalski był Lubuszaninem 25-lecia i 30-lecia, że Bolesław Soliński, naczelny „Nadodrza” napisał wiersz na Jego chwałę i zamieścił w swoim organie, że Alf otrzymał wszystkie możliwe odznaczenia i dyplomy regionalne oraz uznanie także w skali kraju.

Stało się to za sprawą zbiorów muzealnych. Archeologia i zbiory etnograficzne, królewskie dokumenty, świadectwa kasztelańskiej opieki, archiwalia dotyczące pierwszych zarządzeń władzy ludowej - wszystko to błędnie wobec jedynego, unikalnego zbioru portretów trumiennych. Zbierał je Alf z pasją dektetywa, przeglądając strychy kościołów, domostwa bogatych gospodarzy, błagając o przekazy, aż stworzył kolekcję, godną reprezentowania tej specyficznej sztuki polskiej w całej Europie.

W okresie kontrreformacji (1650-1750) rozwinął się w Rzeczpospolitej Obojga Narodów obrządek pogrzebowy na

miarę spektakli teatralnych. W kościele wznoszono rozbudowany katafalk nazywany *Castrum doloris*. Po obchodach trwających nieraz dłużej niż tydzień, po przeniesieniu nieboszczyka pod bramą triumfalną, składano jego trumnę na owym wyniesieniu i rozlicznymi laudacjami oraz modlitwą, wobec Boga i świętych, nobilitowano jego życiorys. Z wysokości katafalku całość uroczystości przeżywał niemy świadek spoglądający na zebranych w kościele z portretu umieszczonego na trumnie. Te portrety zachowywano po obrzędzie pogrzebowym albo w kościele, albo w rodzinnych dobrach. Bezwzględny czas nie zniszczył ich wszystkich. Portret „Pięknej” Ewy Bronikowskiej z poczuciem XVII-wiecznej estetyki, spoglądał na zebranych w muzeach Londynu, Paryża, Zurychu, Mediolanu i Rzymu.

Triumf idei muzealnictwa odsunął w cień twórczość malarstwa Alfa Kowalskiego. W zbiorach Muzeum Ziemi Lubuskiej zachowały się świadectwa Jego dokonań i na tej drodze. Konceptję estetyczną Alfa kontynuowali kolejni kierownicy tej placówki, zachowując wzór doskonałego muzeum regionalnego. Doktora Stanisława Kowalskiego sprowadził do Zielonej Góry Wojewoda Zbyszko Piwoński. Funkcję kierownika placówki objęła długoletnia pracowniczka Muzeum w Międzyrzeczu mgr Joanna Patorska. Filozofia nędzy objawia się w innym słownictwie, ale merytorycznie w tym samym znaczeniu: „Proszę Państwa, to są czasy szczególne dla kultury, musimy zaciśnąć pasa”. Marzenia Alfa czekają na realizację.

Alf Kowalski zmarł w 1993 roku. Został pochowany w Piaśnicy koło Warszawy. Opłakiwała go żona Ewa, która współtworzyła z Nim dzieło życia oraz dzieci, Marta i Paweł.

Jan Muszyński

Poznajemy Ojcowiznę

Gryżyński Park Krajobrazowy o powierzchni 2755 ha położony jest w południowej części Pojezierza Lubuskiego. Jego długość wynosi 13 km (między Gryżyną, Grabinem i Szklarką Rudnicką), a szerokość 2-3 km. Leży głównie na terenie gminy Bytnica, zajmuje aż 2.155 ha. Pozostały obszar należy do gmin: Krosno Odrzańskie, Czerwieńsk i Skąpe. Gruntami leśnymi administruje Nadleśnictwo Bytnica, a fragmentem południowej części parku Nadleśnictwo Sulechów. Strefa ochronna, tzw. otulina stanowi obszar ponad 20 tys. ha, również na terenie tych gmin. Park został utworzony na mocy rozporządzenia nr 4 Wojewody Zielonogórskiego z dnia 15 kwietnia 1996 r. (Dz. Urz. Woj. Ziel. nr 6 poz. 61). Gryżyński Park Krajobrazowy powstał w celu ochrony walorów krajobrazowych i przyrodniczych rynien polodowcowych. Struktura użytkowania ziemi Parku procentowo przedstawia się następująco:

- grunty leśne	- 86,6
- wody powierzchniowe	- 6,6
- grunty orne	- 2,6
- grunty zabudowane	- 2,4
- nieużytki bagienne	- 1,3
- użytki zielone	- 0,5

Podstawowymi walorami tego obszaru są:

- zróżnicowana i atrakcyjna rzeźba terenu,
- liczne źródła, ciek i akweny,
- ciekawa szata roślinna,
- interesujący świat zwierząt,
- niewielkie zaludnienie i nieznaczne zagospodarowanie rolnicze.

1. Ukształtowanie terenu

Obszar jest bardzo atrakcyjny, bowiem cechuje go niezwykle bogactwo rzeźby. Są tu liczne długie pasma (wały, grzbie-ty, wzniesienia) poprzecinane wązozami, kopulaste pagórki i obniżenia ciągnące się od północy na południe. Nachylenie zboczy pasm o kształcie półkolistym lub tarasowym jest pod dużym kątem i waha się w granicach 22-65°. Wyraźnie widoczne są trzy rynny: Gryżynki (Gryżyńskiego Potoku), Jezior i „Ostoi Zwierzyny”. Różnice między dnem, a otaczającymi wzniesieniami wynoszą do 35 m. W dwóch pierwszych rynnach oddzielających pasma biegną prawie prostopadle z północy na południe. Natomiast w trzeciej, wyraźnie są odchylenia, a w części północnej nawet występują pasma przecinające rynnę. Najwyższym wzniesieniem jest Graniczna Góra – 117 m n.p.m., położona w części północnej Parku w paśmie Ozu przy drodze asfaltowej Gryżyna – Węgrzynice. W sąsiedztwie występują wypiętrzenia bez nazw, powyżej 100 m. W części środkowej tylko nieliczne posiadają nazwy jak: Góra J-5 (102 m n.p.m. przy jez. Kałek), Dąbrowa Góra (98 m n.p.m. przy rynn timer „Ostoj Zwierząt”), Rybia Góra (92 m n.p.m. koło stawu Gęsia Szyja). Wysokość pozostałych waha się od 70 do 98 m. Pasma w południowej części wykazują wyraźne obniżenia i tam różnice wysokości względnej wynoszą około 5 m. Najwyższym wzniesieniem tej części jest Sowia Góra (55 m n.p.m. koło jez. Jat-

nik). Do osobliwości zalicza się powszechnie znany „Oz Gryżyński”. Oz jest to pasmo (wał) długości 5 km, o stromych stokach i falistej linii grzbietowej, złożony głównie z piasków i żwirów osadzonych przez lodowiec. Oz znajduje się w północno-wschodniej części parku, na skraju lasu koło Węgrzynic i prowadzi w kierunku południowym. Do dużych atrakcji zalicza się najpiękniejszy wąwóz zwany „Dziurą w Ziemi”, położony koło ruin byłego młyna Strzelnik przy Gryżynie. Wąwóz powstał na skutek działania wód płynących po ustąpieniu lodowca. Jego długość wynosi ponad 1 km, występują strome zbocza o nachyleniu do 60° i wysokości do 32 m. Wąwóz porasta starodrzew bukowy z jednym z najgrubszych buków w naszym regionie. Buk ten rośnie na granicy Parku na skraju płyt-szej części wąwozu.

2. Wody

Udział wód powierzchniowych na omawianym terenie jest porównywalnie procentowo siedmiokrotnie wyższy niż w całym województwie. Największym i najdłuższym ciekim jest Gryżynka (Gryżyński Potok), zaliczana do najbardziej malowniczo płynących na Pojezierzu Lubuskim. Bierze ona swój początek ze źródeł we wsi Gryżyna, płynie przy dużym spadku do 1,8% dnem głębokiej polodowcowej rynny i po minięciu Szklarki Radnickiej uchodzi do Odry. Długość rzeki wynosi 18 km, po ośmiu kilometrach od źródeł szerokość osiąga 2-3 m, głębokość od 0,5 do 1 m. Przed wojną na Gryżynie istniało 6 młynów, m.in. Strzelnik na polanie koło kładki (mostku) na Gryżynie i Wąwozu „Dziura w Ziemi” oraz Zaskorz koło drugiej kładki na rzece. Młyny te czynne były jeszcze w latach pięćdziesiątych. Obecnie pozostały tylko ruiny i zarastające drogi dojazdowe do młynów. Poza Gryżynką występują krótsze i płytsze strumienie zasilające stawy i ciek. Między Gryżyną a Grabinem są liczne źródła, zarejestrowano ich prawie 100. Na obszarze rynien znajduje się 11 jezior o łącznej powierzchni 143,7 ha.

Do największych jezior rynnowych należą:

- Jelito (Giełd) z wyspą, 1 200 m od Szklarki Radnickiej o pow. 46,6 ha, głębokości do 36,3 m i linii brzegowej 3520 m. Jest drugim na Ziemi Lubuskiej pod względem głębokości.
- Kałek (Wapienne, Gryżyńskie), 600 m od przysiółka Gryżyna Augustynka, o pow. 24,3 ha, głębokości do 22,6 m i linii brzegowej 2100 m.
- Jatnik (Spalone), 1500 m od Grabina, o pow. 10,6 ha, głębokości do 10,7 m i linii brzegowej 1380 m. Jezioro wykazuje tendencje obniżania lustra wody.
- Grabinek (Kapielisko), 700 m od Grabina o pow. 7,6 ha, głębokości do 7,8 m i linii brzegowej 1210 m.

Licznie występują również małe jeziora, oczka w śródleśnych zagłębieniach bezodpływowych, często wypełnione torfem.

Wszystkie jeziora najczęściej posiadają wysokie brzegi, stromo opadające w kierunku lustra wody, porośnięte drzewostanem iglastym i liściastym. Przeprowadzone badania wód jezior i cieków wykazały bardzo małe zanieczyszczenia. Zostały one zaliczone do II i III klasy. Większe zanieczyszczenia występują tylko koło Szklarki Radnickiej. Jedynie nad jez. Kałek znajduje się kąpielisko z wypożyczalnią sprzętu wodnego, nad pozostałymi są jedynie „dzikie plaże”. Na terenie Parku dużą rolę odgrywa gospodarka rybacka. Znajduje się tu 12 stawów o pow. 90 ha; na obszarze rynien Gryżynki i Jezior o nazwach: Bartno, Małż, Siódemka, Wielkie, Długa Szyja, Źródłane, Nowy.

Stawy w rynn timer Gryżynki zasilają Gryżynka, a pozostałe własne zlewnie, m.in. strumienie. W stosunku do lat dziewięćdziesiątych znacznie poprawił się wygląd estetyczny stawów. Są

one obecnie zagospodarowane. Wody powierzchniowe występują również w niektórych torfowiskach.

3. Roślinność

Na stosunkowo niewielkiej powierzchni występują różnorodne zespoły roślinne: leśne, zaroślowe, wodne, bagienne, torfowiskowe. Spotkać można rośliny rzadkie, zagrożone i chronione. Zalesienie Parku przekracza 85% jego powierzchni. Lasy rosną na najsłabszych siedliskach borowych: bór suchy i świeży obejmuje 50% powierzchni, bór świeży i las mieszan – 40%, a bory wilgotne i bagienne – 10%. Dominującym gatunkiem jest sosna, która obejmuje 80% powierzchni leśnej. Pozostałe, to – po 5% dąb, brzoza i olsza i w niewielkich ilościach buk, wierzba, modrzew, świerk, grab, akacja. Większość sosnowych drzewostanów należy do młodych, gdyż średni wiek wynosi 40-70 lat.

Drzewa liściaste, najczęściej starsze niż sosnowe, rosną pojedynczo przy drogach leśnych i polnych oraz nad brzegami cieków, jezior i stawów, a także w miejscach podmokłych. Jest też kilka większych skupisk w zagajnikach m.in. buków, brzoź, modrzewi, świerków, olszy, akacji, wierzb, grabów.

Wiele drzew liściastych ze względu na wiek i wygląd zasługuje na ochronę. Od kilku lat objęte są ochroną jako pomniki przyrody trzy aleje dębów szypułkowych:

- 111 sztuk o obwodach 200-400 cm, wysokości 20-23 m, wieku około 120 lat – koło Gryżyny,
- 188 sztuk o obwodach 200-400 cm, wysokości 25 m, wieku 150-200 lat – przy drodze od Gryżyny do jez. Kałek i dalej,
- 210 sztuk o obwodach 150-400 cm, wysokości 25 m, wieku 150-200 lat – przy drodze od Gryżyny do Zawiszy.

Od Gryżyny do Kosobudza, w otulinie, ochroną objętych jest 470 dębów rosnących przy dwóch alejach. Wokół alei-pomników przyrody rośnie 509 dębów, a na terenie Parku i otuliny ponad 1000. Lasy iglaste posiadają bogate runo leśne, obfitujące w grzyby i jagody. Na terenach leśnych i bezleśnych rośnie wiele gatunków krzewów, roślin kwiatowych polnych i leśnych oraz różnych traw. Jeziora i stawy często w części przybrzeżnej zarastają roślinami wodnymi, jak trzciny pospolite, pałki, oczerety, lilie wodne i inne. Torfowiska i bagna porasta roślinność szuwarów, zbiorowiska krzewiaste i leśne, często skarłale. Duży obszar gruntów zaliczanych jako orne, na obszarze Parku obecnie jest nieużytkiem i ulega dewastacji. Zarastają one chwastami, eliminując nieraz nawet chronione gatunki traw i kwiatów. Należałoby jak najszybciej tereny te zalesić.

Unikatowe skupiska przyrody ożywionej powinny być objęte ochroną prawną. W zależności od zakresu ochrony jako: użytki ekologiczne, pomniki przyrody, rezerваты.

4. Świat zwierząt

Duża powierzchnia zalesienia i wód powierzchniowych sprzyja większej populacji zwierząt niż w sąsiednich okolicach. Żyje tu 30 gatunków ssaków m.in.: jelenie, sarny, dziki, lisy, zające oraz chronione wydry, bobry. Bobry zostały osiedlone dopiero w 1996 r., są na 6-8 stanowiskach w liczbie około 50 sztuk. Przysparzają wiele kłopotów ze względu na budowę tam, ścinanie drzew i wyrządzanie szkód w hodowli ryb.

Spotkać można ponad 100 gatunków ptaków gniazdujących stałego pobytu, jak i przelotowych, okresowego pobytu. Najliczniejszym gatunkiem lęgowym i przelotowym jest kaczka krzyżówka, głowienka i czernica. Na jeziorach, stawach i przy bagnach gnieźdzą się również łabędzie, żurawie, bociany czarne, orły bieliki, błotniaki, kanie rude i czarne, myszolowy oraz okresowo rybolowy. Orły bieliki żyją w kilku gniazdach. Są

też liczne płazy m.in.: żaby, ropuchy, jaszczurki oraz gady, jak żółwie błotne, padalce, zaskrońce. Ostatnio nie stwierdzono pobytu żmij. W stawach i jeziorach występuje wiele gatunków ryb: leszcze, liny, płocie, szczupaki, karpie, sieje, tołpygi, sielawy, okonie, a w Gryżynce także węgorze. Znaczna powierzchnia wód sprzyja rozmnażaniu się różnych owadów, co w niektórych porach roku jest uciążliwe dla człowieka.

Trzecia rynną nazywana „Ostoja Zwierzyny” służy określonej w nazwie celowi. Wstęp na tę rynnę w części środkowej jest zabroniony, o czym informują tablice ostrzegawcze.

5. Bogactwa naturalne

Jeszcze dwadzieścia lat temu panowało przekonanie, że na omawianym terenie nie ma żadnych surowców mineralnych. Po przeprowadzonych badaniach i inwentaryzacji stwierdzono zaleganie różnych surowców. Istnieją bogate zasoby czystych wód podziemnych. Odkrycie to spowodowało opóźnienie powstania Gryżyńskiego Parku Krajobrazowego, gdyż rozważano zbudowanie ujęcia wody podziemnej dla Zielonej Góry. Tęgo rodzaju inwestycja mogłaby spowodować osuszenie terenu i znaczne szkody dla przyrody. Na szczęście zaniechano działań w tym kierunku. W latach 1986-96 przeprowadzono wiercenia na głębokość do 2400 m i po stosownych badaniach ustalono istnienie dużych zasobów gazu i ropy naftowej. Wiercenia dokonano w otulinie, ale blisko granicy Parku. Planuje się wydobycie przez okres 20 lat z dwóch otworów ropy naftowej, która będzie przekazana rurociągiem do kopalni w Kijach. Poza wodą, gazem i ropą naftową są też i inne surowce, jak torf, piaski i żwir. Udokumentowanych zostało 17 torfowisk o łącznej powierzchni 305,7 ha oraz złoża piasków i żwirów. Surowce te nie są eksploatowane i nic nie wskazuje, aby to nastąpiło.

6. Miejscowości, osadnictwo

Są tylko dwie wsie – Gryżyna i Grabina, po około 100 mieszkańców, zaś w otulinie znajduje się Szklarka Radnicka (358 mieszkańców), Sycowice (310 mieszkańców) i Podła Góra (165 mieszkańców).

• **Gryżyna** położona jest przy drodze utwardzonej, asfaltowej – Świebodzin (22 km) – Węgrzynice (5 km) – Bytnica (9 km) – Krosno Odrz. (23 km). Powstała w XVI w. jako osada leśna, później stała się też letnią rezydencją właścicieli okolicznych ziem. W 1658 r. właściciele udzieliли schronienia wygnanym przez sejm polskim arianom. Silna gmina polskich arian istniała tutaj aż do 1768 r. Pozostał we wsi pałac (dwór), zbudowany w 1820 r., murowany, parterowy z wykorzystaniem murów starszej budowli, przebudowany na przełomie XIX i XX w. W sąsiedztwie pałacu znajduje się park ze stawami i wieloma gatunkami drzew rodzimych i obcych, w wieku od 130 do 250 lat. Po 1945 r. był tu jeszcze zabytkowy kościół z XVIII w. i pałac z XIX w. Pod koniec lat czterdziestych, na skutek braku zabezpieczenia, oba obiekty uległy dewastacji i zostały rozebrane. Po zespole pałacowym zostały fragmenty podmurówki i fontanny oraz zaniedbany park. W tym pałacu ponad miesiąc przebywał Benito Mussolini po uwolnieniu go przez Niemców 12 września 1943 r. z internowania w Abruzzach (Włochy).

• **Grabina** położony jest na wysokim wzniesieniu w kształcie kopy przy drodze utwardzonej, asfaltowej – Bytnica (15 km) – Szklarka Radnicka (4 km). Wzmiankowany już w 1308 r., jako Cremersborn. Na uwagę zasługuje barokowy kościół z 1776 r., szachulcowy o polach wypełnionych ceglą, z drewnianą wieżyczką, z ciekawym i bogatym wnętrzem. Do 1945 r. należał do gminy ewangelickiej. Obok kościoła znajduje się zdewastowany grób kapitana Zychlińskiego, właściciela Gra-

bina w XVIII w. Brak jest bliższych danych biograficznych o pochowanym. W sąsiedztwie kościoła znajduje się barokowo-klasycystyczny pałac (dwór) z XVIII w. murowany, parterowy. Został on zbudowany przez Zychlińskich. Przy pałacu znajduje się park z mieszanym starodrzewem.

W obu miejscowościach, poza kilkoma, nie ma rolników uprawiających ziemię. W Gryżynie część domów wykupili mieszkańcy miast i korzystają z nich tylko okresowo.

7. Sieć drogowa i kolejowa

Sieć dróg utwardzonych, asfaltowych na obrzeżach Parku jest nieduża. Główna droga to Świebodzin-Ołobok-Rokitnica-Węgrzyniec-Gryżyna-Bytnica-Struga-Łochowice-Krosno Odrzańskie.

Do lokalnych można zaliczyć:

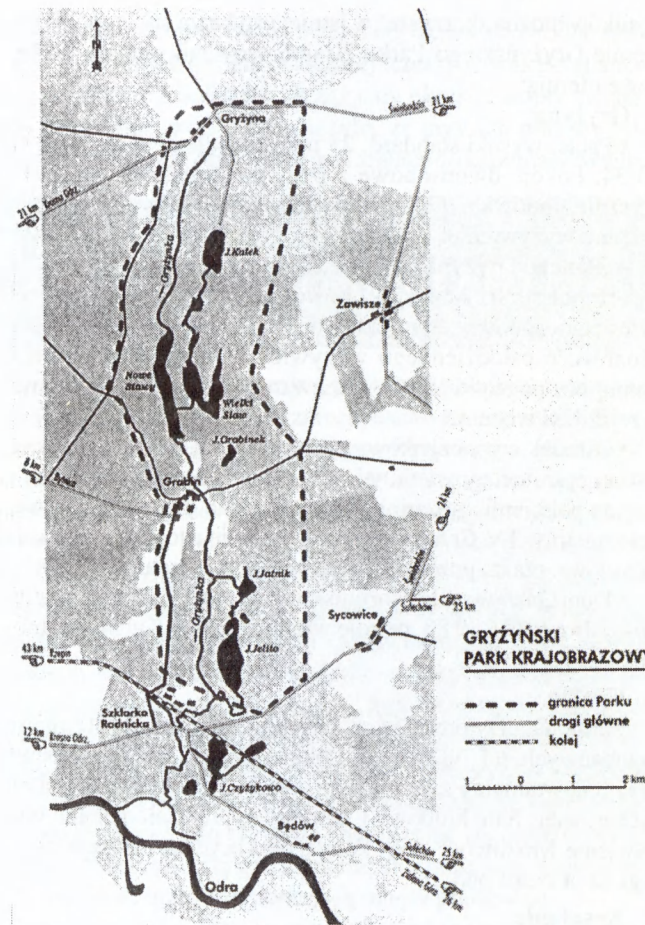
- 1) z Węgrzynic przez Zawiszę, Cibórz, Skąpe do Sulechowa,
- 2) z Bytnicy do Grabina i Szklarki Radnickiej,
- 3) z Bytnicy przez Budachów do Dobrosułowa,
- 4) z Krosna Odrzańskiego przez Radnicę, Szklarkę Radnicką, Nietkowice do Sulechowa.

Jest tylko jedna linia kolejowa, którą można dojechać z Zielonej Góry przez Czerwieńsk, Nietkowice na skraj Parku do stacji Radnica (Szklarka Radnicka) lub do stacji PKP Bytnica (poza otuliną przy drodze asfaltowej Krosno Odrzańskie-Bytnica-Gryżyna). Zmotoryzowani i kolarze bez kłopotu mogą dojechać asfaltowymi drogami. Odległość od Zielonej Góry wynosi około 50 km. Można dojechać przez Krosno Odrzańskie lub Sulechów. Dojazd autobusem PKS lub pociągiem nie należy do dogodnych i łatwych. Brak jest koordynacji między PKS i PKP w kwestii połączeń, co utrudnia i wydłuża czas jazdy lub wyklucza dojazd. Z Zielonej Góry można dojechać PKS-em do Gryżyny tylko z przesiadką w Krośnie Odrzańskim. Dojazdy pociągiem do stacji PKP Radnica i stacji PKP Bytnica są krótkie i dogodne. Z Radnicy nie ma, niestety, żadnych autobusów, a po dojechaniu do stacji Bytnica nie ma dalszych połączeń PKS-owych lub czas oczekiwania jest bardzo długi (nawet do 80 minut). Podobnie jest również z powrotami. Przed skorzystaniem z usług PKS-u i PKP koniecznie trzeba upewnić się, jakie są aktualne połączenia w danym dniu. Trzeba pamiętać, że w dni wolne od pracy wiele kursów i połączeń jest zawieszonych.

8. Turystyka

Walory turystyczno-krajoznawcze Parku uzasadniają poznanie go w formie pieszych lub rowerowych wycieczek. Jest tylko jeden szlak turystyczny koloru czarnego z Radnicy, stacji PKP przez Szklarkę Radnicką, wzdłuż jezior Jelito i Jatnik, rynien Gryżynki i jezior, pasmem oddzielającym rynnę, obok jez. Kałek do Gryżyny (15 km) i dalej do Niesulic (15 km). Park wyznakował ścieżkę dydaktyczno-przyrodniczą liczącą 7,5 km, która rozpoczyna się i kończy przy ośrodku wypoczynkowym nad jez. Kałek. Ścieżka prowadzi przez Gryżynkę, rynnami Gryżynki i jezior. Na trasie jest 10 stanowisk tematycznych z 17 tablicami informacyjnymi. Można także wędrować ścieżkami i drogami nie oznakowanymi. Dla ułatwienia wybrania tras można skorzystać z niżej przedstawionych propozycji. Nie mają one charakteru szczegółowego omówienia tras, lecz wskazują, gdzie warto i trzeba się wybrać (można z nich korzystać w dowolnych kierunkach i przyjmując różne warianty).

- 1) Gryżyna – jez. Kałek – Gryżynka – Jasiulkowa Dolina – Gryżyna (8 km).



Z przystanku PKS-u w Gryżynie idziemy przez rozległy plac w kierunku sklepu i dalej w lewo drogą asfaltową wysadzaną dębami, przez Gryżynkę, obok pałacu do rozwidlenia dróg. Na rozwidleniu idziemy w prawo, drogą wyłożoną betonowymi płytami, otoczoną mieszanym drzewostanem (także dębami) do ośrodka wypoczynkowego nad jez. Kałek. Obok bramy widnieje tablica informująca o wyznaczonej ścieżce przyrodniczej. Ścieżką przyrodniczą kierujemy się drogą leśną do Gryżynki, następnie przechodzimy kładką na polanę otoczoną starodrzewem. Na polanie znajdują się ruiny byłego młyna wodnego Strzelnik. Blisko Gryżynki jest siedlisko paproci pióropusznika strusiego, chronione prawem. Dalej zmierzamy pod górę, ścieżką (w prawo) na skraj wąwozu „Dziura w Ziemi”, ze starodrzewem bukowym. Powracamy na polanę i w prawo dołem, doliną, rzadko obecnie uczęszczaną drogą leśną wracamy do Gryżyny. Z drogi tej dawniej często korzystano, prowadziła do młyna, a dolinę nazywano Jasiulkową lub Jasia Młynarza.

- 2) Wokół jez. Kałek.

Z ośrodka wypoczynkowego idziemy w prawo drogą leśną, lekko pod górę do skrzyżowania dróg, w prawo drogą i aleją dębową wzdłuż jeziora, obok spalonych domków wypoczynkowych leśników (po prawej stronie), do jego końca i kanału łączącego jezioro ze stawem Bartno. Przechodzimy przez jaz na drugą stronę kanału i idziemy stale zalesioną ścieżką na wysokim brzegu jeziora. Po dojściu do terenów podmokłych należy je obejść i skrócić w prawo na ścieżkę, która doprowadzi do ogrodzenia ośrodka.

- 3) Jez. Kałek – Karpatka – Oz Gryżynki – plantacja łubinu – Góra Graniczna – Gryżyna (8-12 km).

Od ośrodka idziemy trasą nr 2 do skrzyżowania w prawo drugą drogą (pierwsza prowadzi do jeziora). Po 10 m w lewo wchodzimy na ścieżkę leśną, która wiedzie przez liczne blisko

siebie położone wzniesienia o stromych podejściach i zejściach, nazywane przez turystów Karpatką ze względu na rzeźbę. Ścieżka dochodzi do Ozu, po przejściu, drogą leśną (po prawej stronie paśnik) idziemy do drogi, skręcamy w lewo i zaraz przy szkółce leśnej w prawo, prosto do przecinki z plantacją łubinu (przy zachowaniu ciszy można spotkać żerujące jelenie). Dalej kierujemy się w lewo, drogą wzdłuż łubinu i wchodzimy w pierwszą drogę leśną w lewo. Po dojściu ponownie do Ozu, prawym pasmem, przez Górę Graniczną dochodzimy do drogi utwardzonej (asfaltowej) Gryżyna-Węgrzynice. W lewo, drogą leśną dochodzimy do Gryżyny. Można skrócić trasę – po dojściu do Ozu, w lewo i pasmem Ozu dotrzeć do Góry Granicznej i Gryżyny.

4) Jez. Kałek – doliny w Rynnie „Ostoi Zwierząt” – jez. Kałek lub Gryżyna (6-8 km). Od ośrodka trasą 2 idziemy do skrzyżowania. Przy skrzyżowaniu skręcamy w prawo, drugą drogą zalesioną, pod górę do pierwszej drogi w lewo. Droga ta doprowadzi na wzniesienie (ambona myśliwych), zaś po obu stronach znajdują się głębokie, duże, zalesione doliny (ciekawe krajobrazowo). W prawo wychodzimy na drogę (po prawej stronie rośnie las sosnowy a po lewej zagajnik brzozy). Dalej, wokół doliny, dwukrotnie skręcamy w lewo do skrzyżowania dróg. Od skrzyżowania idziemy prosto i skręcamy w pierwszą zalesioną drogę w lewo, która doprowadzi nas do Gryżyny lub jez. Kałek, gdy skręcimy ponownie w lewo. Można wydłużyć wędrowkę i od skrzyżowania pójść w prawo, a następnie skierować się w pierwszą lub drugą drogę w lewo, mijając malownicze oczka leśne, a następnie ponownie skręcić w lewo drogą leśną do Gryżyny lub jez. Kałek.

- 5) Jez. Kałek – rynnę jezior i Gryżynki – Szklarka Radnicka (14-15 km).

Od ośrodka idziemy trasą 2 do końca jeziora, dalej w lewo drogą leśną wzdłuż kanału do stawu Bartno. Drogą otoczoną starodrzewem liściastym i młodszym iglastym przechodzimy obok stawów Bartno, Małż, Siódemka, Wielkie u podnóża krawędzi (pasma) rynnę do „Wąwozu Węzów” (jest tu liczne ich siedlisko) przy stawie Długa Szyja. Obok Stawu Małż droga schodzi z pasma szlakiem oznaczonym jako czarny i prowadzi aż do Szklarki Radnickiej, proponowaną trasą. Od wąwozu zmierzamy prosto, obok stawu Wielkiego przez las sosnowy z licznymi szkółkami do skrzyżowania drogi leśnej przy obniżeniu krawędzi rynien (po prawej stronie rynną Gryżynki i droga do Grabina – 1 km). Dalej, już w rynnie Gryżynki, idziemy prosto ścieżką leśną rzadko uczęszczaną, później drogą (aleją) wysadzaną dębami, u podnóża krawędzi rynnę do skraju jez. Jatnik. Szlak prowadzi po lewej stronie jezior Jatnik i Jelito. Można skręcić w prawo na ścieżkę i brzegiem jez. Jatnik, mijając starodrzew świerkowy dojść do strumienia, przejść go po kładce i dojść do drogi. Następnie w lewo drogą leśną, porośniętą sosną i różnymi wysokimi krzewami skierować się do skrzyżowania dróg (po prawej stronie teren niezalesiony z zabudowaniami). W prawo można pójść drogą przez Gryżynkę, obok elektrowni wodnej, później drogą leśną do asfaltowej, i w lewo do stacji PKP Radnica.

Inny wariant: po przejściu strumienia i dojściu do drogi, można skręcić w lewo i w pierwszą w lewo ścieżką przez las (po minięciu terenu podmokłego) dojść do brzegu jez. Jelito i brzegiem jeziora (w prawo) dotrzeć do parkingu leśnego. Droga od parkingu prowadzi przez Gryżynkę, obok elektrowni do Szklarki Radnickiej.

- 6) Jez. Kałek – wzniesienie J-5 – pasmem między rynnami – jez. Grabinek – Rynna Jezior – pasmem między rynnami – jez. Kałek (12 km).

Od ośrodka trasą 2 i po minięciu spalonych domków kempingowych, idziemy w lewo drogą przez las pod górę na wzniesienie J-5 (od tej strony w kształcie kopulastym, różnica względna ponad 35 m). Wypiętrzenie wzniesienia jest widoczne, gdyż do niedawna przez nie przechodziła linia energetyczna. Obecnie pozostała przecinka zarasta drzewami i krzewami. Po jej przejściu prosto, drogą w terenie zalesionym (m.in. zagajnik dębowy), wysokim pasmem (grzbietem) o stromych zboczach, rozdzielającym rynny Ostoi i Jezior dochodzimy do rozszerzenia pasma (po lewej stronie usytuowana jest wiatra myśliwych z miejscem na ognisko). Dalej, po 100 m w prawo znajduje się strone ze zejście w dół na drogę leśną i brzegiem jez. Grabinek można dojść do skrzyżowania dróg przy obniżeniu pasm dzielących rynny. Następnie trasa 5 zn. czarne i przy stawie Małż jest wejście na pasmo rozdzielające rynny Jezior i Gryżynki. Dalej idziemy drogą otoczoną lasem do ośrodka nad jez. Kałek.

7) Jez. Kałek – Gryżynka – Rynna Gryżynki – Wąwóz Węży – Rynna Jezior (12 km).

Z ośrodka idziemy trasą 1, do polany z ruinami dawnego młyna i dalej także ścieżką przyrodniczą lekko pod górę dawną drogą do młyna (otoczoną dębami) na wysokie strome zbocze rynny. Ścieżka koło ogrodzenia szkółki schodzi w lewo w dół, dalej prowadzi przez tereny podmokłe (torfowiska) do polany przy dawnym młynie Zaskorz (w lewo). Ścieżka skręca w kierunku młyna. Dalej prosto drogą leśną wzdłuż zbocza zmierzamy do ruin kolejnego młyna (po lewej stronie) i do nie zalesionej części Rynny Gryżynki (stawy). Trasa wiedzie u podnóża wysokiego pasma, rozdzielającego rynny do „Wąwozu Węży” i dalej można iść trasą 6.

8) Grabin – Gryżynka – Rynna Jezior – „Wąwóz Węży” – Rynna Gryżynki – Grabin (7-8 km). Od kościoła kierujemy się drogą w dół przez wieś do skrzyżowania, w prawo drogą nie zalesioną przez most na Gryżynce do skrzyżowania dróg przy obniżeniu pasm (zn. czarne). Dalej idziemy trasą 5 do „Wąwozu Węży”, przechodzimy przez wąwóz i skręcamy w lewo na drogę u podnóża pasma Rynny Gryżynki do grobli. Po przejściu grobli w lewo wychodzimy na drogę leśną, która prowadzi do Grabina.

9) Grabin – Gryżynka – Jez. Jatnik i Jelito – Szklarka Radnicka (7-9 km).

Od kościoła zmierzamy w kierunku głównej ulicy, schodzimy w lewo drogą w dół i dalej kierujemy się w prawo na drugą drogę przez łąki, most na Gryżynce do alei dębów. Dalej wędrujemy trasą 5.

10) Grabin – leśnymi drogami – Szklarka Radnicka (5-6 km).

Od kościoła idziemy w kierunku głównej ulicy i w lewo, dalej pierwszą drogą w prawo do widocznego lasu. Droga prowadzi przez młode lasy sosnowe (po lewej stronie płynie Gryżynka) do terenów podmokłych. W prawo skręcamy do drogi asfaltowej Grabin-Szklarka Radnicka, w lewo i po przejściu mostu (przepustu) znajduje się wejście na przecinkę po lewej stronie drogi asfaltowej, która doprowadzi do Szklarki Radnickiej.

Na teren Parku prowadzą ciekawe krajobrazowo drogi i ścieżki leśne spoza Parku m.in.: do Rynny Gryżynki ze st. PKP Bytnica (8 km), do Gryżyny z Bytnicy (8 km), z Kosobudza (7 km), z Węgrzyc (5 km), z Zawiszy (4 km), do Grabina z Sycowic (5 km), z Podłej Góry (6 km).

9. Baza żywieniowo-noclegowa

Podstawowe artykuły spożywcze i zimne napoje sprzedają sklepy ogólnospożywcze. Nie ma restauracji, ale z gorących

posiłków można skorzystać w istniejącej bazie noclegowej. Na terenie Gryżyńskiego Parku Krajobrazowego miejsca noclegowe oferują:

Gryżyna:

- Pałac, wysoki standard, 25 miejsc noclegowych, tel. 391 50 34. Pokoje dwuosobowe z pełnym wyposażeniem (WC, prysznic, lodówka, TV), sala kominkowa i bilardowa. Całodzienne wyżywienie.

- „Rancho Gryżyna”, 24 miejsca noclegowe, tel. 391 50 20. Cztery pokoje trzy-czteroosobowe z łazienkami, jeden pokój dziesięcioosobowy zaprojektowany na wzór stajni z boksami. Możliwość całodziennego wyżywienia. Oferuje także jazdę konną dla początkujących i zaawansowanych, rajdy konne, przejażdżki wozem.

- Ośrodek wypoczynkowy nad jeziorem Kałek, 2 km od wsi, 140 miejsc noclegowych, tel. 391 50 94. Domki murowane z trzema pokojami, gościnny, dwie sypialnie dwuosobowe, węzeł sanitarny, TV. Całodzienne wyżywienie, stołówka, bar, sala bilardowa. plaża, pomost, wypożyczalnia sprzętu wodnego.

- Dom Oazowy w b. schronisku szkolnym, 25 miejsc noclegowych, tel. 391 50 83. pokoje wieloosobowe. Kuchnia samoobsługowa.

Grabin

Pensjonat „Dworek Dalia”, wysoki standard, 25-30 miejsc noclegowych, tel. 383 14 74. Pokoje jedno- lub dwuosobowe oraz 3 apartamenty z łazienkami i WC. Umeblowanie w stylu biedermeier. Sale klubowa i konferencyjna. Całodzienne wyżywienie. Możliwość jazdy konnej oraz bryczką i wozem. Noclegi na obrzeżu parku:

Kosobudza

- Szkolne Schronisko Młodzieżowe (Ośr. MKS „Zryw”), sezonowe, 45 miejsc noclegowych, tel. 381 19 11. pokoje wieloosobowe. Kuchnia samoobsługowa.

Szklarka Radnicka

- Motel „Red Impuls” – 8 miejsc noclegowych, tel. 383 14 82. Pokoje jedno- i dwuosobowe z łazienkami i WC. Restauracja, bar.

Bytnica

- Gospodarstwo Agroturystyczne Bytnica nr 38, sezonowe VI – X, 6 miejsc noclegowych, tel. 391 57 73. Pokoje dwuosobowe z łazienką i WC. Możliwość całodziennego wyżywienia.

- Szkolne Schronisko Młodzieżowe w Szkole Podstawowej, sezonowe, 25 miejsc noclegowych, tel. 391 57 29. Pokoje wieloosobowe. Kuchnia samoobsługowa.

Sycowice

Trwają przygotowania do utworzenia „Parku Safari”, ogrodu zoologicznego z odpowiednią bazą żywieniową i noclegową. Obejmuje on 120 ha, gdzie zwierzęta będą żyły w stanie półdzikim, w warunkach naturalnych. Można też nocować w hotelach w Krośnie Odrzańskim. i Świebodzinie. Trwają starania zmierzające do powiększenia obszaru Parku w kierunku od Szklarki Radnickiej do Odry, ujścia Gryżynki. Zamierzenie jest słuszne. Szkoda, że nie podejmuje się starań o wyłączenie terenów na północy od Gryżyny do Kosobudza i Niedźwiedzia. Jest to teren całkowicie zalesiony, rzadko penetrowany, co stwarza przyrodzie warunki naturalnego rozwoju. Waleciami są również ukształtowanie terenu oraz szata roślinna i świat zwierząt.

Gryżyński Park Krajobrazowy ze względu na bogactwo form krajobrazowych, liczne jeziora z czystą wodą i zalesienia należy do najbardziej atrakcyjnych terenów turystycznych i wypoczynkowych naszego regionu.

Jerzy Łatwiński
styczeń 2002 r.

W czasie drugiej wojny światowej okręty podwodne stały się głównym orężem Trzeciej Rzeszy w walce z aliantami na morzach i oceanach. Przez cały okres II wojny światowej niemieckie dowództwo liczyło, że przy ich pomocy uda się przeciąć szlaki komunikacyjne i zmusić do kapitulacji Wielką

cała gama mniejszych mostów drogowych i kolejowych. Poza mostami firma wykonywała przeróżne konstrukcje stalowe, takie jak hale (np. Polska Wełna), perony, tunele dla dworców kolejowych w Poznaniu, Lesznie, Berlinie (hala dworcowa Friedrichstrasse), konstrukcje dachowe ogrodów zoologicznych

Zielona Góra i okręty podwodne

Brytanię. Chciano tym samym pozbawić aliantów oparcia w Europie i zapewnić sobie bezpieczeństwo na zachodzie. Przeprowadzając operacje zgodnie z tymi wytycznymi, niemieckie okręty podwodne wypływały w rejsy bojowe na Atlantyk, osiągając znaczne sukcesy. Aliantom udało się przełamać impas dopiero w marcu 1943 roku, zmuszając Niemców do defensywy. Nie oznaczało to jednak końca bitwy o Atlantyk. Admirał Dönitz, zmniejszając nacisk na linie komunikacyjne wycofał okręty w celu ich modernizacji i uzupełnienia przetrzebionych szeregów nowymi typami jednostek – lepiej przystosowanymi do zmienionych warunków wojny. Zamierzał on przygotować flotę podwodną do nowej ofensywy na szlakach komunikacyjnych. W ramach tych prac, w składzie Kriegsmarine znalazło się ponad 400 U-Bootów. W momencie zakończenia wojny siły te liczyły jeszcze 386 okrętów. Organizując tak potężną flotę, Niemcy stworzyli całą gałąź przemysłu, budującą, wyposażającą, modernizującą i remontującą okręty podwodne.

Jednym z zakładów pracujących dla tego przemysłu była fabryka Beuchelta w Zielonej Górze (obecny ZASTAL). Pełna nazwa brzmiała „Fabryka Budowy Mostów oraz Konstrukcji Stalowych Beuchelt u.Co Zielona Góra” („Fabrik für Brückenbau und Eisenkonstruktionen Beuchelt u. Co Grünberg in Schlesien”). Zakład powstał w 1876 r. jako filia zakładów maszynowych w Zgorzelcu, jednak zakład macierzysty znalazł się w kłopotach finansowych, więc założyciele filii Georg Beuchelt i Albert Ribbeck przejęli ją na własność.

Na początku firma liczyła jednego mistrza i sześciu pracowników, jednak zatrudnienie szybko wzrastało i już po kilku tygodniach liczyło 22 pracowników, a po roku 80. Pierwsza praca obejmowała remont kotła parowego dla twierdzy w Grudziądzu. Po nim przyszły następne zlecenia. W 1877 roku zbudowano 80-tonowy most kolejowy, a pierwszym poważniejszym zleceniem była budowa 300-tonowego mostu na Warcie w Poznaniu. Następne zlecenia zrealizowane w latach 1878-1882 dotyczyły między innymi 900-tonowego mostu drogowego na Warcie oraz 1250-tonowego na Odrze w Kostrzynie. Okres szczególnej koniunktury nastąpił w związku z upaństwowieniem kolei i po wyłożeniu ogromnych sum z budżetu państwa na nowe inwestycje kolejowe, mające na celu ożywienie gospodarcze wschodnich prowincji oraz przygotowanie kraju do pierwszej wojny światowej. Wówczas to, na 121 większych konstrukcji mostowych wybudowanych w latach 1778-1914, osiemdziesiąt z nich cechowało duże znaczenie strategiczne.

Do najciekawszych konstrukcji zbudowanych przez firmę należy zaliczyć most cesarski we Wrocławiu, obecny Grunwaldzki, 1700-tonowy, ówczesnie największy most wiszący w Niemczech, a także zbudowany w latach 1902-1906 nad kanałem Teltow, most o masie 5700 ton.

Nie należy zapominać o mostach zwodzonych, czy o długich 650-metrowych mostach spinających brzegi Odry. Do tego

(Wrocław), zapory wodne, tamy iglicowe, śluzy, jazy, kraty, cylindry i urządzenia wodne dla młynów rzecznych.

Od 1886 roku, wykorzystując koniunkturę, rozszerzono asortyment o wagony kolejowe. Do 1926 r. wyprodukowano łącznie 24 499 wagonów różnego typu. Dodatkowo, w okresie poprzedzającym wybuch pierwszej wojny światowej, rozpoczęto produkcję specjalnych wagonów do przewozu amunicji i składanych mostów dla armii. W 1913 r. zakład osiągnął szczyt swojego rozwoju, zatrudniając 1200 robotników i zajmując powierzchnię 41 000m2 (stan na 1926 r.).

W czasie wojny główny ciężar produkcji został przerzucony na rzecz wysiłku wojennego i charakteryzował się systematycznym spadkiem wydajności. Była to konsekwencja rosnących problemów z zaopatrzeniem w surowce oraz poborem do wojska 700 fachowców (110 z nich zginęło na frontach). Ich ubytek próbowano „załatać” zatrudniając kobiety, dzieci i jeńców wojennych.

Kryzys powojenny dotknął również fabrykę Beuchelta. Nie wielkie zamówienia nie pokryły możliwości produkcyjnych jednego wydziału, a zmiany granic odcięły zakład od dotychczasowych kontrahentów i dostawców. W połączeniu ze szczególnie dokuczliwą wojną celną niemiecko-polską, doszło do podupadnięcia firmy i zwolnień, które objęły 400 pracowników. Kłopoty zmusiły kierownictwo firmy do szukania nowych rozwiązań. Korzystając z oferty poczty próbowano przestawić profil produkcji na montaż samochodów i autokarów oraz wytwarzanie podwozi i karoserii. Jednak wymagało to zmiany parku maszynowego i w niedługim czasie powrócono do wcześniejszego profilu produkcji.

W 1922/23 r., po kilkuletniej przerwie, firma podjęła się znowu budowy mostów na Odrze, Haweli, a nawet na Mazurach. Ta poprawa sytuacji związana była z nowymi zamówieniami kolei państwowych, a także pomocą udzieloną przez państwo w postaci zabezpieczenia dostaw surowców i materiałów pomocniczych. Wielki kryzys ponownie przyhamował rozwój firmy i dopiero w latach trzydziestych nastąpił okres dobrej koniunktury, związany z interwencjonizmem państwowym. Zakład został włączony w realizację budowy autostrady Berlin-Katowice oraz otrzymał zamówienia wojskowe wraz z ułatwieniami w dostawach surowców i kredytów inwestycyjnych. Efekt polityki państwowej, jak i zamówień wojskowych, uwiódł się rozwojem firmy, która osiągnęła największy poziom zatrudnienia w w swej dotychczasowej historii. Zakład liczył 1 950 pracowników (na rok 1938), w tym 1140 bezpośrednio w produkcji, a 600 pośrednio.

Jak wielki był udział produkcji wojskowej w 1938 roku świadczą liczby: na 588 wagonów – 353 stanowiły specjalne wagony wojskowe, nie licząc produkowanych dla armii autobusów (52), samochodów (300) oraz przyczep (2772).

Wybuch wojny zwiększył zamówienia na potrzeby armii.

Prawdopodobnie od listopada 1943 r. w zakładach rozpoczęto budowę okrętów podwodnych. Wiąże się to z załamaniem się w roku 1943 niemieckiej ofensywy podwodnej na morskich szlakach komunikacyjnych aliantów. Sztab niemiecki stanął w tej sytuacji przed koniecznością przygotowania nowego typu okrętu podwodnego. Od roku 1938 Trzecia Rzesza prowadziła badania nad taką jednostką. W ramach tych prac powstały dwa typy okrętów (oceaniczny typ XVIII oraz przybrzeżny typ XVII). Okręty te miały być napędzane silnikami wykorzystującymi nadtlenek wodoru, co miało im zapewnić dużą prędkość podwodną oraz długi czas zanurzenia. Jednak w 1943 r. okręty te nie były jeszcze gotowe, poza tym były niebezpieczne w eksploatacji. Dodatkowym minusem było paliwo, które stosowano również do napędu V2, aby je zapewnić należałoby zbudować zakłady wytwarzające nadtlenek wodoru, na które Niemców nie było już stać.

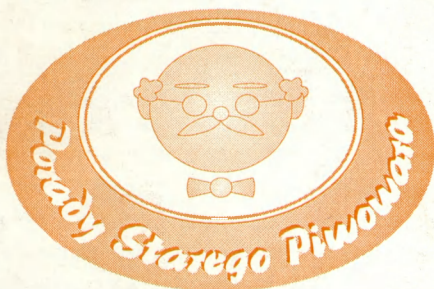
Postanowiono wobec tego, na bazie tych okrętów zaprojektować nową jednostkę, poprzez nadanie okrętowi opływowych kształtów oraz zastąpienie zbiorników na nadtlenek wodoru bateriami akumulatorów. Planowano zbudować łódź podwodną, która osiągałaby duże prędkości w zanurzeniu. W ten sposób powstał oceaniczny typ XXI oraz przybrzeżny typ XXIII. W zakładach Beuchelta produkcję miano rozpocząć w listopadzie, jednak ze względu na naloty aliantów skierowane na węzły komunikacyjne cały proces uruchomienia produkcji opóźnił się o pół roku (problem ten stał się przyczyną opóźnień całego projektu). Zakład podjął się produkcji jednostki typu XXI. Jego 1600-tonowy kadłub był podzielony na osiem sekcji. Po wykonaniu pojedynczej sekcji, przeprowadzano na miejscu próby szczelności kadłuba (na terenie zakładu znajdowały się dwa baseny). Po testach szczelności poszczególne sekcje kadłuba były ładowane na specjalny ciągnik i przewożone do odległego o 14 kilometrów portu rzecznej w Cigacicach. Tam, po załadunku na barkę, odholowywano je do Głogowa, gdzie montowano cały kadłub. Następnie spławiano go w dół Odry,

po drodze wyposażając. Prace końcowe miały miejsce w Szczecinie. Proces produkcyjny był zorganizowany analogicznie w pozostałych zakładach zajmujących się produkcją U-Bootów. Zaletą tego rozwiązania było rozproszenie produkcji, co eliminowało ryzyko zniszczenia całego procesu wytwórczego podczas jednego nalotu. Z drugiej strony, utrudniało to wzajemne dopasowywanie części, a tym samym przedłużało czas wejścia jednostki do służby. Poważnym błędem okazało się pominięcie etapu prototypu, w wyniku czego okręt osiągał znacznie mniejsze prędkości niż zakładano. Okręt, który miał przynieść Trzeciej Rzeszy zwycięstwo, okazał się być konstrukcją nieudaną. Co gorsza, pojawił się on zbyt późno, aby wywrzeć wpływ na przebieg wojny. Pierwsze U-Booty typu XXI weszły do służby w połowie 1944 roku. Do końca roku wyprodukowano łącznie 61 egzemplarzy. Ze względu na proces szkoleniowy, pierwszy i jedyny okręt podwodny tego typu wypłynął w rejs bojowy dopiero w dniu 30 kwietnia 1945 roku, był to U-2511 po dowództwem Adalbeerta Schnee. Nie zanotował on żadnego kontaktu bojowego i poddał się on do niewoli 6 maja.

Trudno ocenić wielkość produkcji zakładów Beuchelta, bowiem Niemcy opuszczając Zieloną Górę zniszczyli lub wywieźli całą dokumentację dotyczącą produkcji i asortymentu w czasie wojny. To samo stało się z dokumentacją technologiczną oraz całym parkiem maszynowym. Zniszczeniu uległa również część budynków. Fabryka zajmowała pod koniec wojny powierzchnię prawie 44 000 m², zatrudniała 2200 pracowników, w tym 800 przymusowych, do pilnowania których wyznaczono specjalny oddział SS, odpowiedzialny również za bezpieczeństwo całego zakładu.

Zielona Góra została wyzwolona 15 lutego 1945 roku. Polscy pracownicy wkroczyli oficjalnie do zakładu 1 października, a całkowite jego przejęcie nastąpiło dopiero pod koniec listopada, kiedy teren zakładu opuściła ostatnia jednostka radziecka.

Stanisław Matusiak



MAKRELA Z GRILA

6 makreli średniej wielkości, 1 duży kieliszek czerwonego wina, 1 kostka cukru, 2 łyżki ostrej białej musztardy, 6 ziarenek pieprzu, po 1 gałązce tymianku i rozmarynu, 6 listków laurowych, sól, ewentualnie trochę suszonego tymianku i rozmarynu.

W misce rozgnieść kostkę cukru, wymieszać z czerwonym winem, musztardą, ziarenkami pieprzu, ziołami i solą. Sprawione makrele umyć i do każdej włożyć po jednym listku laurowym. Ze wszystkich stron posmarować marynatą i odstawić na 10 minut. Przed pieczeniem jeszcze raz posmarować ryby marynatą i piec je na ruszcie przez 5 minut z każdej strony. W czasie pieczenia można wkruszać do ognia trochę tymianku i rozmarynu. Upieczone ryby udekorować cząstkami cytryny. Dodatek: zielona sałata.

CYTRYNA W RÓŻNYCH ZASTOSOWANIACH

- Drób pieczony na grillu będzie bardziej soczysty, jeśli przedtem skropisz mięso sokiem z cytryny.
- Nie tylko obrane i pokrojone owoce: jabłka, gruszki czy banany nie tracą koloru, jeśli pokropisz je sokiem z cytryny. To samo możesz zrobić z pieczarkami, a także kalaflorem, jeśli dodasz kilka kropel soku do wody, w której się gotuje.
- Wyschnięte rodzynki odzyskują soczystość, jeśli włożysz je na pół godziny do ciepłej wody z odrobiną soku cytrynowego.
- Gotując kukurydzę, zamiast soli użyj soku z cytryny. Sól sprawia, że ziarna kukurydzy robią się twarde i łykowate, cytryna nie wpływa na twardość ziaren, ale zachowuje ich ładny żółty kolor.
- Jeśli skończy ci się płyn do mycia naczyń, a w zlewie zebrało się sporo szklanek i talerzy, użyj soku z połówki cytryny rozcieńczonego ciepłą wodą.
- Poszarzałe białe koszule znów będą śnieżnobiałe, jeśli je upierzesz razem z kilkoma plasterkami cytryny. Do prania zabrudzonych na piętach białych skarpet dodaj soku z cytryny.

Stanisław Prałat