

Rok XXXIV

Nr e-163 (359)

Maj 2020

# NA SZLAKU

Turystyka – Krajoznawstwo – Góry

Magazyn turystyczno-krajoznawczy



## **Z NASZEGO REGIONU**

Koleją i samolotem na Śnieżkę .....	<i>Grzegorz Wojciechowski</i> .....	3
Autobusem na sudeckie wycieczki do Międzygórza pod koniec lat 40. XX w. ....	<i>Bartosz Skowroński</i> .....	4
Cytat miesiąca .....	<i>Juliusz Wysłouch</i> .....	6
Okolice Trzmielowej Doliny w Górach Kaczawskich .....	<i>Krzysztof Gdula</i> .....	7
Wczasy wagonowe w Jedlinie-Zdroju .....	<i>Bartosz Skowroński</i> .....	10

## **OJCZYSTE SZLAKI**

Rowerem do i po Toruniu 2020 .....	<i>Juliusz Wysłouch</i> .....	12
Śladami międzywojennego szkolnictwa polskiego na Ziemi Bytowskiej .....	<i>Jarosław Kaczmarczyk</i> .....	16
Stulecie nad Jeziorem Wigry .....	<i>Tomasz Kowalik</i> .....	19

## **WYGODNIE I BEZPIECZNIE**

Mierz zamiar podług sił (jednak) .....	<i>Juliusz Wysłouch</i> .....	22
--	-------------------------------	----

## **GLOBTROTER**

Noto – sycylijska perła baroku .....	<i>Grzegorz Wojciechowski</i> .....	24
Levoča .....	<i>Mirosław J. Barański</i> .....	26

## **Z TURYSTYCZNYCH KRĘGÓW**

IV Szkoleniowy Rajd Narciarski „Beskid Niski” w Rymanowie 19-23 lutego 2020 .....	<i>Elżbieta Zawadzińska</i> .....	30
Zimowa tradycja karpatianek .....	<i>Juliusz Wysłouch</i> .....	32

## **SYLWETKI „NA SZLAKU”**

Urzekły go Tatry .....	<i>Ryszard M. Remiszewski</i> .....	34
Agaton Giller .....	<i>Janusz Fuksa</i> .....	36

## **LISTY, OPINIE, DYSKUSJE**

Hokej w Tatrach .....	<i>Juliusz Wysłouch</i> .....	38
-----------------------	-------------------------------	----

**Na okładce: Ścieżka przyrodnicza Sulistrowiczki – Skalna – Tąpadła w Masywie Ślęży.**

**W drodze z Przeł. Tąpadła (384 m) na Skalną (524 m). Fot. Piotr Dacko**

## Koleją i samolotem na Śnieżkę

Pod koniec wieku XIX tworzone były różne futurystyczne wizje Karkonoszy. Zafascynowani techniką, a szczególnie rozwojem kolejnictwa i żeglugi napowietrznej – balonów i sterowców, a także pierwszych samolotów, współcześni widzieli Śnieżkę jako jeden wielki lunapark oraz jako twór wyobraźni Juliusza Verne'a.

W Berlinie na jednej ze stacji – według tych fantastycznych wizji – można było wsiąść do kolejki kabinowej i bezpośrednio ekspresowo udać się na najwyższy szczyt Karkonoszy, aby w restauracji zjeść obiad, przyrzeć się okolicy i, zapewne po zjedzeniu sutego obiadu, wypiciu kawy lub piwa, udać się z powrotem do Berlina. Dziś ogarnia nas przerażenie, ale trzeba zdać sobie sprawę z tego, że były i to bardzo konkretne plany zdewastowania środowiska naturalnego właśnie w ten sposób.

W latach osiemdziesiątych XIX wieku powstał niezwykle śmiały projekt budowy kolei z Cieplic na Śnieżkę. Wiązało się to w dużej mierze z rozwojem kolejnictwa na Dolnym Śląsku. Jelenia Góra uzyskała bowiem połączenie kolejowe z resztą Niemiec już w roku 1866, powstawało więc w tym czasie wiele projektów nowych szlaków kolejowych. Do Cieplic pociągi dojeżdżały już od 1 sierpnia 1891 roku. Liczono więc zapewne, że z chwilą powstania trasy kolejowej do Jeleniej Góry uda się ją połączyć z Królową Karkonoszy.

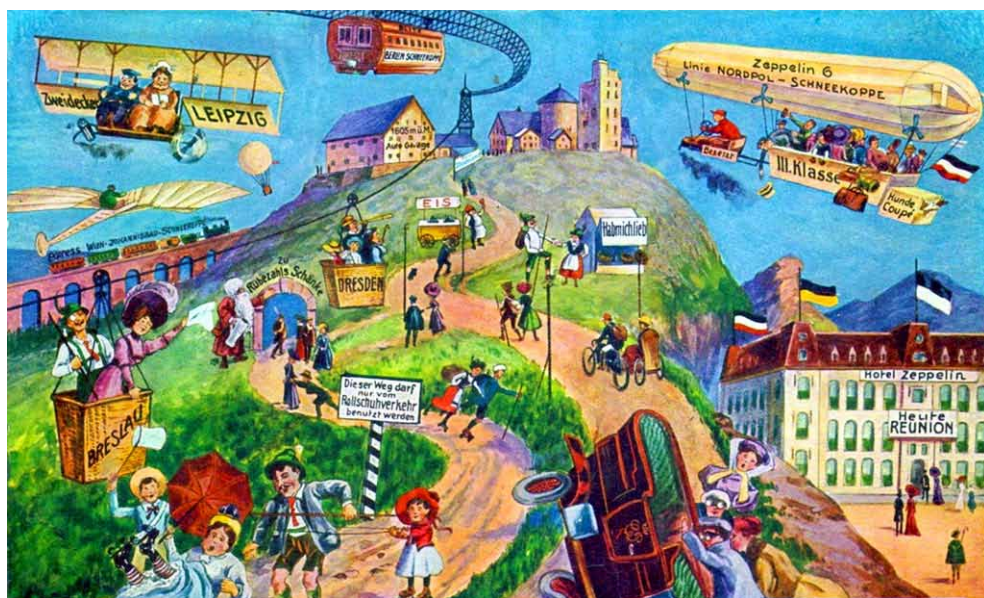
Trasa projektowanej zębatej kolei miała mieć długość 16 100 m i prowadzić z Cieplic w kierunku dawnego schroniska Bronka Czecha położonego na Starej Polanie powyżej Karpacza Górnego, stamtąd do skał zwanych Słonecznikiem, dalej zaś do schroniska Księcia Henryka (również już nieistniejącego) i grzbietami Karkonoszy na Równię pod Śnieżką i dalej na sam szczyt. Jednakże, aby można było zrealizować to przedsięwzięcie, trzeba było uzyskać zgodę właściciela terenów, przez które miała biec jej trasa, hr. Ludwiga von Schaffgotscha. Przedstawiciele Towarzystwa Karkonoskiego zgodę taką otrzymali, ale w roku 1889 projekt nie ruszył.

Z początkiem wieku XX, kiedy to zbudowano kolej z Piechowic do Tanvaldu w Czechach, znowu pojawiła się idea budowy kolei na Śnieżkę. Tym razem jednak trasa miała biec inaczej: z Cieplic do Zachełmia, a następnie do Przesieki, przez Borowice, Karpacz Górny do schroniska Riesenbaude. Tutaj miała kończyć się kolej torowa naziemna. Dalej zaś planowano uruchomienie kolei linowej, która trasę na szczyt góry miała pokonywać w ciągu zaledwie

7 minut, zaś kolej naziemna wspomnianą trasę miała przebywać w 2 godziny i 30 minut. Pociąg miał składać się z dwóch wagonów, w których byłoby po 100 miejsc w każdym, miały one mieć szerokie okna, aby turyści mogli podziwiać krajobrazy. Kolej zębata nie była tu już nowością, jeden z odcinków wspomnianej już trasy do Tanvaldu był właśnie zbudowany w ten sposób, że znajdowała się tam dodatkowa szyna z zębami.

W roku 1928 zrealizowano jednak inny ważny projekt, jakim była budowa kolejki kabinowej, której dolna stacja znajdowała się w Jańskich Łaźniach, a górna na Czarnej Kopie. Karol Paulo, polski geograf, który w roku 1935 odwiedził Karkonosze, pisał o tym w następujący sposób:

(...) dzięki temu udogodnieniu panuje ruch niby w podmiejskim parku. Wygodne bite dróżki i przeliczne drogowskazy wiodą gromady turystów aż na najwyższy szczyt Sudetów, Śnieżkę 1603 m.



Ale nie tylko kolej miała być atrakcją na szczycie, górą zainteresowali się również lotnicy.

W dniu 2 czerwca 1927 roku o godzinie 16:35 Szwed inż. Andresen wykonał start na szybowcu ze Śnieżki i po 25 minutach lotu jego „Burkbrand” wylądował w wiosce Łomnica w pobliżu Jeleniej Góry. Tego dnia były bardzo niekorzystne warunki wietrzne, wiał silny południowy wiatr i wydawało się, że lot nie odbędzie się, na szczęście po południu znacznie osłabł, tak że szybowiec mógł wznieść się w powietrze. Na górę przetransportowano go Drogą Jubileuszową z okolic schroniska im. Księcia Henryka.

W dniu 28 lipca 1928 roku Śnieżka była ponownie miejscem niezwykłego widowiska, ze szczytu góry wystartował i wzbił się w powietrze ten sam szybowiec. Jego pilotem był ponownie Szwed inż. Andresen, zabrał on ze sobą pocztę lotniczą – szybowcową. Niemiecka poczta dla uczczenia tego wydarzenia wydała serię znaczków o tematyce lotniczej z nadrukiem, na którym widniał napis: „Pierwsza Poczta Szybowcowa ze Śnieżki w Karkonoszach 21 – 22 lipca 1928 r.”.

Loty szybowcem ze Śnieżki były powtarzane jeszcze kilkakrotnie.



Erster Start eines Segelflugzeuges von der Schneekoppe – Führer Ing. Andresen.

Grzegorz Wojciechowski

## Autobusem na sudeckie wycieczki do Międzygórza pod koniec lat 40. XX w.

Doprawdy pięknie położone jest Międzygórze – miejscowość na Ziemi Kłodzkiej. Zgodzi się z tym pewnie wiele osób, które właśnie w centrum tej wsi rozpoczynało górską wędrówkę którymś z tamtejszych znakowanych pieszych szlaków turystycznych. Piękne jest też otoczenie tytułowej miejscowości. O tym, że jest tam piękna okolica, można przeczytać także w wydawnictwie zatytułowanym... „Urzędowy Rozkład Jazdy Autobusów ważny 7. X. 1951 – 17. V. 1952”. Tak, tak. To nie pomyłka. Zamieszczono w nim bowiem spis miejscowości turystycznych w Polsce, a jako jedną z takich wymieniono w nim także tytułową wieś. Osoba, która zapoznawała się z nim w latach 50. XX w., mogła przeczytać w treści tego spisu przy nazwie tytułowej miejscowości m.in. litery „M” oraz „F”. W stosownym objaśnieniu znaków mogła natomiast przeczytać, co one oznaczają – a zapisano tam tak: „M – górska stacja turystyczna”, „F – piękna okolica”<sup>1</sup>. Obok nazwy „Międzygórze” zamieszczone są w tym spisie też i inne oznaczenia, ale... nie o nich ma być ten tekst. Zresztą artykuł ten dotyczy ma końcówki lat 40. XX w.<sup>2</sup>, nie zaś lat 50. wymienionego ostatnio stulecia. Spróbujmy – głównie na podstawie dawnych rozkładów jazdy – prześledzić, jakie możliwości dojazdu komunikacją zbiorową do Międzygórza miały w tytułowych latach ewentualne osoby udające się tam takim środkiem transportu turystycznie<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> „Urzędowy Rozkład Jazdy Autobusów ważny 7. X. 1951 – 17. V. 1952”, s. 5 i 7.

<sup>2</sup> Dla potrzeb tego artykułu za koniec lat 40. XX w. przyjąłem czas od 5 października 1947 r. do grudnia 1949 r. Dnia 5 października 1947 r. zaczął obowiązywać rozkład jazdy autobusów, wymieniony w przypisie 4.

<sup>3</sup> Artykuł powstał na bazie dokonanej przeze mnie kwerendy, wymienionych w poszczególnych przypisach, dawnych rozkładów jazdy. Oprócz tego dokonałem również wybiórczej kwerendy prasowej. Nie analizowałem natomiast innych źródeł, stąd

Kiedy po raz pierwszy – po tym jak Ziemia Kłodzka znalazła się w 1945 r. w Polsce – do Międzygórza przyjechał jakiś liniowy pojazd publicznej komunikacji zbiorowej? Tego nie wiem. Pewne jest, że w rozkładzie jazdy PKS obowiązującym od 5 października 1947 r.<sup>4</sup> nazwa „Międzygórze” nie występuje.

Planujących udanie się – w opisywanym okresie – w celach turystycznych do Międzygórza zainteresować mogły informacje w pewnym artykule nieznanego autora zamieszczonym w „Wałbrzyskim Słowie Polskim” z marca 1948 r.

Napisano w nim m.in., że „Kłodzko uzyska nowe połączenie z Międzygórzem, ośrodkiem młodzieżowym.”<sup>5</sup> Jeżeli osoby planujące wybrać się w przyszłości turystycznie do Międzygórza przeczytały inny artykuł, zamieszczony w „Wałbrzyskim Słowie Polskim” – tyle, że z kwietnia ostatnio wymienionego roku – to mogły być bardzo zadowolone. Z czego mogła wynikać ta ich ewentualna radość? W tekście nieznanego autora pt. „Nowe szlaki autobusowe dotrą do wszystkich uzdrowisk” podano bowiem m.in., że „Od 9 maja nowa linia połączy Kłodzko – Bystrzycę z Międzygórzem”<sup>6</sup>. I tak też się stało. W tabeli nr 285b nowego rozkładu jazdy, ważnego od 9 maja 1948 r. do 2 października 1948 r. przeczytać można, iż z Kłodzka do Międzygórza kursować miał jeden pojazd PKS. Jeden kurs miał też być realizowany w drugą stronę. Odjazd z Kłodzka przewidziany był na godz. 8:00, a przyjazd do tytułowej miejscowości na 9:15. Z Międzygórza odjazd zaplanowano z kolei na godz. 11:00. O 12:15 pojazd ten miał natomiast dojechać na kłodzki dworzec autobusowy<sup>7</sup>. Za wiele więc połączeń nie było, a na dodatek ww. kursy realizowane były bodaj tylko w dni robocze<sup>8</sup>.

Nieco korzystniejszy – pod względem liczby kursów – był rozkład jazdy, który zaczął obowiązywać 3 października 1948 r. Pomiędzy Kłodzkiem i tytułową miejscowością realizowane miały być po dwa kursy w każdym z kierunków. I tak – według tabeli nr 291e – z Kłodzka pojazdy Państwowej Komunikacji Samochodowej wyjeżdżać miały o godz. 10:10 i 16:00, natomiast z Międzygórza do Kłodzka jako godziny ich odjazdów ustalono 8:00 i 12:00. Przejazd w jedną stronę miał trwać godzinę i 25 minut. Z rozkładu wynika, że każde z tych połączeń miało być realizowane we wszystkie dni przez cały okres jego obowiązywania<sup>9</sup>. Ta ostatnia informacja mogła ucieszyć planujących wyjazd w celach turystycznych do Międzygórza. Ponadto, jak wnioskować można z ww. tabeli, brano pod uwagę także możliwość przesiadania się w Kłodzku – do pojazdu wyruszającego do Międzygórza o godz. 16:00 – przez osoby, które przybyły do Kłodzka liniowym pojazdem jadącym z Wrocławia. W tabeli tej figuruje bowiem także nazwa tego ostatnio wymienionego miasta, a nad kolumną rozkładu kursu do Międzygórza z godz. 16:00 podana jest godz. 13:00<sup>10</sup>. O 13:00 natomiast z wrocławskiego dworca autobusowego ruszać miał pojazd Państwowej Komunikacji Samochodowej, który o godz. 15:50 przybywać miał do Kłodzka. Ten ostatni kurs realizowany miał być jednak chyba tylko



**Fragment szosy łączącej Międzygórze z Domaszkowem latem 2016 r.**

---

artykuł ten nie może być traktowany jako pełne opracowanie tytułowego tematu. Nie analizowałem i nie poruszam w nim także zagadnień, które pośrednio mogą wiązać się w jakiś sposób z opisywaną problematyką (np. tematyki dostępu do strefy nadgranicznej w tytułowych latach, charakterystyki pojazdów stosowanych wówczas w komunikacji zbiorowej, itd.).

4 „Załącznik nr 1 do Urzędowego Rozkładu Jazdy Zima 1947/8 Państwowa Komunikacja Samochodowa PKS Rozkład Jazdy wraz z postanowieniami przewozowymi i taryfowymi ważny 5. X. 1947 – 1. V. 1948 r.”.

5 „W lecie autobusy PKS jeździć będą częściej” [w:] „Wałbrzyskie Słowo Polskie”, ABC, nr 83 (494), 24 marca 1948 r., s. 2.

6 „Nowe szlaki autobusowe dotrą do wszystkich uzdrowisk” [w:] „Wałbrzyskie Słowo Polskie”, ABC, nr 118 (529), 30 kwietnia 1948 r., s. 4.

7 „Urzędowy Rozkład Jazdy Ważny 9. V – 2. X. 1948 r.”, s. 235.

8 Ibidem.

9 „Okręgowy Rozkład Jazdy ważny 3. X. 1948 r.–14. V. 1949 r. II Okręg Komunikacyjny-(Południowy Zachód)”, s. 173.

10 Ibidem.

w dni robocze<sup>11</sup>. Tak czy inaczej – było to jakieś udogodnienie dla ewentualnych turystów planujących dojazd z Wrocławia do Międzygórza.

Znacznie korzystniejszy, dla potencjalnych turystów planujących wyjazd do Międzygórza, był rozkład jazdy, który zaczął obowiązywać 15 maja 1949 r. Wynika z niego, że z Kłodzka do Międzygórza, we wszystkie dni przez cały okres jego obowiązywania, kursować miały trzy pojazdy Państwowej Komunikacji Samochodowej. Z kłodzkiego dworca autobusowego ruszać miały o godz.: 7:50, 12:10 i 17:10. Natomiast z Międzygórza do Kłodzka pojazdy odjeżdżać miały o: 9:30, 14:00 i 19:00. Cała podróż w jedną stronę miała trwać godzinę i 20 minut. Pomiędzy krańcowymi przystankami na trasie przejazdu pojazdy miały wyznaczone przystanki oznaczone w rozkładzie jako: „Bystrzyca, Rynek”, „Długopole” i „Domaszków”<sup>12</sup>. Jak widać rozkład umożliwiał dojechanie do tytułowej wsi z Kłodzka, nawet kilkugodzinny w niej pobyt, po czym powrót do tego miasta po południu czy też nawet wieczorem. Przykładowo więc osoba, która przybyła do Kłodzka z Mazowsza i gościła w tym mieście przez kilka dni, potencjalnie mogła zaplanować sobie turystyczny, jednodniowy wyjazd do Międzygórza.

Mniej kursów między Kłodzkiem i Międzygórzem było przewidzianych w rozkładzie jazdy ważnym od 2 października 1949 r. do 13 maja 1950 r.<sup>13</sup>. Nadal jednak miały być one realizowane we wszystkie dni przez cały okres jego obowiązywania. Z Kłodzka do Międzygórza odjazdy zaplanowane były na godz. 10:10 i 16:20, natomiast z Międzygórza do Kłodzka na godz. 8:00 i 12:00<sup>14</sup>. Jeżeli ktoś chciał dojechać z Kłodzka do tytułowej wsi i powrócić z niej do tego miasta tego samego dnia, to bardzo niewiele czasu mógł w niej zabić. Pojazd ruszający z Kłodzka o 10:10 dojeżdżać miał do Międzygórza o godz. 11:30, a już o 12:00 odjeżdżać miał z kolei drugi – i zarazem ostatni w ciągu dnia – pojazd w drugą stronę. W związku z tym pozostawało w takim wypadku bardzo mało czasu na pobyt w Międzygórzu. Co warte jednak odnotowania – trzy z wymienionych kursów były bodaj skomunikowane z kursami z lub do Wrocławia i Kudowy-Zdroju<sup>15</sup>. A to bez wątpienia mogło być przydatne dla ewentualnie poruszających się wówczas w celach turystycznych pojazdami Państwowej Komunikacji Samochodowej.

I tak oto – pokrótce – mogły wyglądać możliwości dojazdu w tytułowym okresie komunikacją zbiorową do malowniczo położonego Międzygórza. Ciekawe, ile osób skorzystało w tym czasie z tych połączeń, udając się do tej miejscowości turystycznie?

**Bartosz Skowroński**

<sup>11</sup> Ibidem, s. 172.

<sup>12</sup> „Państwowa Komunikacja Samochodowa Rozkład Jazdy wraz z postanowieniami przewozowymi i taryfowymi ważny od 15. V. – 1. X. 49 r.”, s. 123.

<sup>13</sup> „Państwowa Komunikacja Samochodowa Rozkład Jazdy wraz z postanowieniami przewozowymi i taryfowymi ważny od 2. X. – 13. V. 50 r.”, s. 608.

<sup>14</sup> Ibidem.

<sup>15</sup> Ibidem, s. 608 i 613.

## CYTAT MIESIĄCA

### Technicy linowi po raz drugi

Media elektroniczne po swojemu widzą i opisują rzeczywistość, a autorzy „newsów” sprawiają wrażenie, że owszem, słyszą, że dzwonią, ale w którym kościele, to już nie wiedzą. Jakiś czas temu można było dowiedzieć się, że jest ktoś taki, jak „technik linowy” (pisałem już o tym w NS). Jak można było wówczas przeczytać, poszkodowanego turystę uratowano przy pomocy „techników linowych”. Wbrew pozorom nie chodzi o technika obsługującego maszynę do produkcji lin, tylko o wyspecjalizowanego ratownika TOPR (lub GOPR). Wynika to także wprost z poniżej cytowanej informacji ze strony pewnej rozgłośni radiowej. Wspomniani „technicy linowi” kolejny raz wzięli udział w kolejnej akcji ratunkowej w Tatrach, tym razem na Świnicy, a było to tak.

*Interweniować musiało 6 ratowników w tym technicy linowi, którzy na miejsce dolecieli śmigłowcem.* Tym razem nie będę tego komentował, bo się skomentować nie da. Tu apel do ratowników przekazujących informacje do gazet, agencji i rozgłośni radiowych – spróbujcie wytłumaczyć odbiorcom informacji, co to są techniki linowe w ratownictwie, może kiedyś zrozumieją.

**Juliusz Wyslouch**

# Okolice Trzmielowej Doliny w Górach Kaczawskich

Dzisiejszą trasę można nazwać kaczawskim klasykiem, skoro powtarzałem ją kilka już razy. Samochód zostawiam na końcu wiejskiej uliczki Komarna, kilka minut od przełęczy, kwadrans drogi od miejsca pod Barańcem, z którego widok jest na dwie strony grzbietu. Dobre miejsce na powitanie dnia. Stamtąd jest pół godziny niespiesznego marszu na widokowe zbocza Maślaka, a te sąsiadują z Trzmielową Doliną. Tak więc wszystkie ulubione miejsca mam blisko siebie.

Tym razem godzinę po budki ustaliłem dobrze i na widokowym miejscu byłem krótko przed wschodem słońca. Widok zaskoczył mnie i po prostu olśnił.

Doliny i przełęcze wypełniała biała mgła, a ponad nią wystawały wyższe szczyty gór. Powietrze było przejrzyste, widoczność dobra, a kolory i ich przemiany zadziwiały. Na początku tonacje były zimowe, białe i czarne i lekkim niebieskim zabarwieniem, a gdy schowane za chmurami słońce było wyżej, barwy nabierały cieplejszych odcieni żółci, szafranu i pomarańczy. Mgły nie były rozmyte, a wyraźne i jasne; wydawało się, że ich konsystencja jest płynna, że przelewają się między górami. Po wschodzie słońca ich kolory coraz bardziej przypominały mi barwy masy perłowej widzianej kiedyś muszli, dodając do swojej bieli stonowanego ciepłego połysku.

Blisko godzinę tam stałem, nie mogąc się napatrzeć na piękny widok i przemiany kolorów. Odchodziłem i wracałem, a idąc odwracałem się, świadomy wyjątkowości widoku: równie ładnego nieprędkiem zobaczę.

Na zboczach Maślaka mam swoje zagajniki brzożowe odwiedzane ilekroć jestem w pobliżu. Ze ścieżki pod lasem zszedłem tam, gdzie z daleka widziałem intensywnie żółte brzozy. W słońcu świeciły jaskrawo i przyciągały wzrok swoją bajeczną urodą. Brzozy pierwsze liście gubią już w sierpniu, ale teraz, w listopadzie, gdy większość drzew jest już naga, one chwalą się najpiękniejszymi strojami jesiennymi. Jeszcze za miesiąc, w czarnym i nagim grudniu, będą trzymały listki, a nawet ich garstką potrafią wystroić się niczym modelka na wybieg.

Podchodziłem do nich i obejmowałem je. One mają coś takiego w sobie, nie wiem co to jest, ale działanie czuję. Bliskość i dotyk brzoż dobrze na mnie działa, w czym nie jedyne ich podobieństwo do kobiet.



**Widok rankiem spod Barańca na wschód**

Z dna doliny podnosiła się mgła. Patrzyłem na nią z ciekawością, ale też z odrobiną niechęci. Nie chciałem, żeby zasłoniła mi słoneczne widoki. Nie udało się jej. Kiedy tylko podniosła się wyżej, trafiona słońcem zniknęła bez śladu.

Zakolami, nie spiesząc się, odwiedzałem znane miejsca i zakamarki, ale jak to zwykle bywa, znajdowałem i nowe, od razu dopisywane do mojej listy miejsc wartych odwiedzenia. Idąc w pobliżu lasu, zobaczyłem drzewo wyższe od innych, więc podszedłem bliżej, żeby je poznać; równie strzelistej lipy nie widziałem. Skręciłem ku znanej mi kępcze drzew, chcąc przypomnieć sobie ich gatunki, poszedłem na brzeg innego lasu zobaczyć, jak się ma jedyna ocalała daglezja, objąłem samotny niewielki dąb, bo ujął mnie swoją zgrabną sylwetką i brązem liści, a później tak się ustawiłem, żeby widzieć słońce między liśćmi brzoź.

Nie odchodziłem daleko. Wszedłem tylko na Przełęcz pod Kobylą dla zobaczenia gór po drugiej jej stronie, a może dla wyjątkowego głogu tam rosnącego. Kiedyś wypatrywałem go z dna doliny i dopiero później uświadomiłem sobie, że tak naprawdę nie o to drzewko chodziło, a o miłe dla mnie potwierdzenie bycia u siebie.

Paręset metrów dalej, nadal na zboczu Ogiera, jest kolejne moje miejsce: kamieniste wybrzuszenie na łące, z którego wyrasta parę brzoź i różany krzew. Pod nim kamienie ukła-

dają się w wygodne siedzisko, a siedzieć można tam długo, mając przed sobą górną część Trzmielowej Doliny i kilka kaczawskich szczytów, a dalej, na pół niebieskie odległością: Sokoliki i Karkonosze.

Dno doliny jest obszarem źródłiskowym, z wodą wysączającą się leniwie z czarnej ziemi, ale z wielu miejsc. Widziałem tam strumyki łączące się z innymi już po paru metrach samodzielnego istnienia, czarne bagna z charakterystycznymi kępami traw, okresowe rozlewiska, ale i suche małe jary – ślady strumyków płynących w mokrych latach. Całe to wodne bogactwo przyrody jest niewielkie, wszak i dolina nie jest rozległa,



**Brzozy, mgła i Karkonosze**



**Brzoza, w głębi Wysoczka**

jednak wielkości dodaje urozmaicenie i nierzadkie ukrycie za zwartymi ścianami tarnin i głogów.

Na zboczach też jest dużo strumyków, a ich początkiem częściej są pojedyncze źródła. Bywa i tam, że woda pojawia się na małym obszarze źródłiskowym, ale z reguły wydostaje się na powierzchnię w jednym konkretnym miejscu. Wystarczy rozchylić trawę, żeby zobaczyć jeden z cudów natury: źródło czystej wody w słońcu tak uroczo migoczącej refleksami światła.

Znam te strumienie. Niejeden przeszedłem cały, od ujścia do źródła, przy czym raz jeszcze zaznaczę niewielką skalę całej doliny: te strumienie mają 50 albo 100 metrów długości, rzadko więcej. To w źródle jednego z nich, wśród drzew ocieniających miniaturowy jar, znalazłem wysypane śmieci i gnijące belki siana.

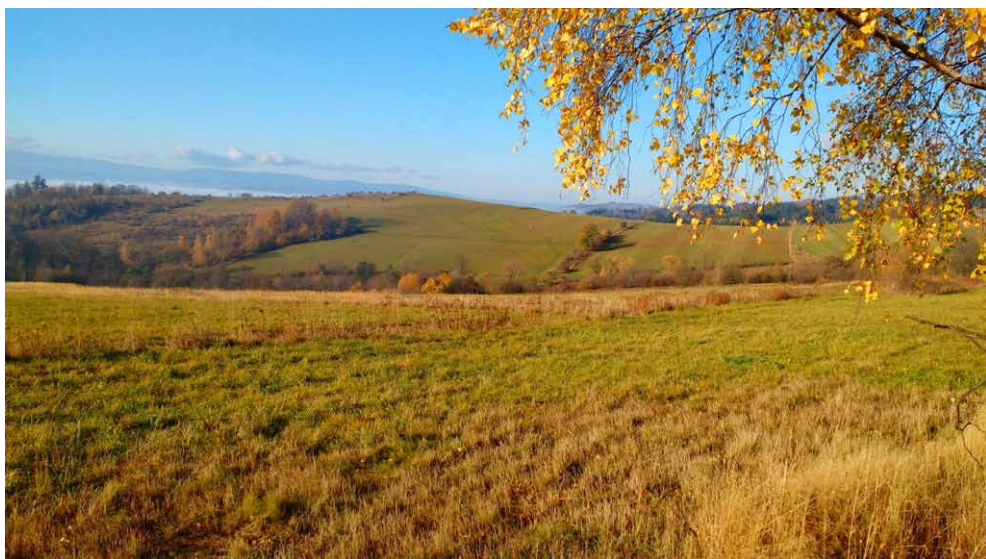
Obok toczy swoje wody strumyczek mający więcej szczęścia. Poznałem go na wiosnę, dzisiaj poszedłem odwiedzić i zobaczyć, czy ma się lepiej. Nie, to nie przenośnia. Otóż często tak jest, że kiedyś początek strumienia był wyżej i dalej – o dziesięć, czasami pięćdziesiąt metrów. Poznać łatwo nie tylko po rzędzie wodolubnych drzew, ale i po ukształtowaniu terenu. Gdzieś na zboczu linia pola czy łąki lekko się załamuje, tworząc szybko pogłębiający się rowek. Parę metrów dalej ma już wyraźny V-kształtny przekrój, przy czym ten jar jest mały, można przejść go jednym krokiem. Na jego początku nic nie widać, ot, po prostu początek rowka w ziemi, ale nie zawsze tak jest. Jeśli woda wypływała tam niedawno, czasami widać wymyte kamienie lub odsłonięte korzenie drzew. W ostatnich suchych latach obserwuję przesuwanie się początku strumienia w dół, przy czym wiele z nich traci źródło, klasyczny swój początek. Wtedy woda stopniowo pokazuje się na dnie: najpierw widać nieco większą wilgotność ziemi, parę kroków niżej dno podchodzi wodą, a dalej można zauważyć, jak zbiera siły i małą strużką daje początek strumieniowi.

Przesuwanie się tego miejsca w górę lub w dół umożliwia poznanie aktualnego trendu w wodnym bilansie okolicy.

Ten mój strumyk nie zmienił się od wiosny. Zaczyna się stopniowym wyciekaniem z dna swojego miniaturowego jaru kilka kroków od dawnego swojego źródła. Nieco niżej wypływa pomiędzy drzewami i płynąc łąką, skręca ostro w stronę grupy drzew rosnących niżej.

Stałem przy nim właśnie tam, gdzie nie było drzew i po odsunięciu traw patrzyłem na migotliwą wstążkę wody. Strumyk miał szerokość dłoni, szemrał cichutko, a na jego dnie jaśniał wypłukany żwir.

Niewiele odszedłem od tego miejsca, gdy usłyszałem warkot silników. Quadów było osiem, może dziesięć. Przejeżdżały dokładnie w miejscu mojego patrzenia na strumień i zatrzymywały się opodal. Kierowcy wysiedli, słyszałem ich głośne rozmowy, ordynarne słowa i rechot śmiechów.



**Widok na Wysoczkę spod brzozy**



**Wysoczką, w głębi Sokoliki i Karkonosze**

Wróciłem i obejrzałem miejsce ich przeprawy. Strumyka nie mogłem zobaczyć pod warstwą wyrwanej trawy zmieszanej z ziemią. Patrzyłem, czując pieczenie łez z oczach.

Poczułem smutek, bezsilność i wyobcowanie. Wydałem się sobie śmieszny, godny politowania, niemal żalony z tym swoim nachyleniem się nad strumykiem, który tamci w chwilę później wzięli gwałtem niczym dziewczkę portową, zauważając go jedynie jako przeszkodę w jeździe.

Nigdzie dalej nie odchodziłem. Nie chciałem się spieszyć. Chciałem mieć czas na patrzenie, a było na co. O brzożach pisałem, o świetle nie, a było tego dnia wyjątkowe. Często pełne słońce czyni kolory wyblakniętymi, a obraz płaskim. Dzisiaj światło było jasne, ale i świetliste, pogłębiające i ożywiające kolory. Brzozy rwały oczy urodą i tą swoją świetlistością; nawet trawy, jesienne już przecież, potrafiły pokazać swoją wcale nie jesienną zieleń.

Późnym popołudniem niebo zasnuły chmury, tylko wąski pasek nad karkonoskimi szczytami był wolny i tam niewidoczne słońce oświetlało fragmenty dalekich gór, prześwietlając powietrze delikatnie nasyczone wilgocią. Stałem oparty o brzozę i patrzyłem.

Świetliste smugi światła na początku były białe i niebieskie, później pomarańczowe, a nim zgasły, przez chwilę świeciły czerwienią.

Rozejrzałem się. Świat zszarzał i stracił kolory. Pora była wracać.

Opisy moich górskich wędrówek, uzupełnione zdjęciami, są w dwóch moich książkach dostępnych w wielu księgarniach internetowych. To „Sudeckie wędrówki” i „Góry Kaczawskie słowem malowane”.

*Krzysztof Gdula*

---

## Wczasy wagonowe w Jedlinie-Zdroju

Przez wiele lat w tytułowej miejscowości funkcjonował ośrodek wczasów wagonowych. Znajdował się on w pobliżu kolejowej stacji noszącej współcześnie nazwę Jedlina-Zdrój. Tak jak w innych tego typu ośrodkach także i w tym pomieszczenia mieszkalne dla wczasowiczów urządzono w wagonach przystosowanych do celów mieszkalnych. Gwoli ścisłości warto wspomnieć, że nie był to jedyny tego rodzaju ośrodek w pobliżu Wałbrzycha. Przykładem innego w bliskiej okolicy tego miasta był Ośrodek Wczasów Wagonowych PKP w Szczawnie-Zdroju funkcjonujący od 1956 r. po początek lat 90. XX w.

Kiedy dokładnie pierwsi wczasowicze rozpoczęli wypoczynek na jedlińskich wczasach wagonowych? Tego nie wiem. Z artykułu nieznanego autora pt. „Wrocławska Dyrekcja Kolei Państw. wprowadza dla swych pracowników wczasy wagonowe” – który ukazał się w numerze 40. wrocławskiej „Gazety Robotniczej” z 10 lutego 1949 r. – wynika natomiast, że do zorganizowania jedlińskich wczasów wagonowych miało być przeznaczonych trzydzieści wagonów. Z tekstu tego wynika też, iż w jednym takim wagonie miały przebywać dwie rodziny. Chodziło być może o to, że we wczasowych wagonach urządzano dwa niezależne od siebie pomieszczenia mieszkalne z odrębnymi do nich wejściami. W ww. szczawieńskim ośrodku – przynajmniej niektóre z wagonów przystosowanych do celów mieszkalnych dla wczasowiczów – były w taki właśnie sposób podzielone na dwie części.

Jak wspomniano ośrodek wczasów wagonowych w Jedlinie-Zdroju znajdował się w pobliżu ww. stacji, przy czym już w pewnej odległości od peronów. Wagony stały na bocznicy. Z jednej strony ośrodek

sąsiadował z pozostałą częścią torowiska. Z drugiej strony natomiast teren ośrodka stykał się z lasami porastającymi górskie zbocza czy, jak chcą niektórzy, górskie stoki.

Czy wczasowicze wypoczywający w tym pięknym zakątku Gór Wałbrzyskich odbywali np. w latach 60. czy 70. XX w. wędrowki górskie pobliskimi znakowanymi szlakami turystycznymi – oczywiście tymi, które wtedy istniały? Nie mam takiej wiedzy. Jednak organizowano wycieczki dla wczasowiczów jedlińskich wczasów wagonowych w różne zakątki Sudetów oraz Przedgórze Sudeckiego. Być może w programie wycieczek był ponadto wyjazd do Wrocławia celem zwiedzenia tamtejszego ogrodu zoologicznego. Osoba, która znała oba ww. ośrodki wczasów wagonowych, opowiedziała mi, że wykazy wycieczek proponowanych wczasowiczom jednego i drugiego były, z pewną może różnicą, chyba podobne do siebie. Przynajmniej dotyczyć to miało którychś lat funkcjonowania tych ośrodków. Dla wypoczywających na szczawieńskich wczasach wagonowych również organizowano bowiem wycieczki w bliższe i dalsze zakątki Sudetów oraz Przedgórze Sudeckiego. Ponadto udawano się do wspomnianego ogrodu zoologicznego – to jedyna wycieczka, której celem było miejsce nieleżące w Sudetach lub na Przedgórzu Sudeckim. Wczasowicze ze Szczawna-Zdroju odbywali wycieczki piesze, w tym górskie jak i autokarowe. Do pewnych miejsc dojeżdżano z reguły autokarem, potem zwiedzano fragment jakiejś miejscowości lub dokądś wędrowano, po czym udawano się do autokaru i nim wracano do ośrodka wczasowego. Może tak też było w przypadku jedlińskich wczasów wagonowych? A może korzystano z publicznego transportu zbiorowego?

Być może zamiast wycieczek do pewnych miejsc w bliskiej okolicy Szczawna-Zdroju i w nim samym wczasowiczom z opisywanego jedlińskiego ośrodka proponowano jakieś wycieczki w granicach miejscowości, w której wypoczywali lub w jej bliskiej okolicy?

W swoich opowiadaniach wspomniana osoba dodała też, iż krótki epizod w organizacji i prowadzeniu wycieczek dla wypoczywających na wczasach wagonowych w Jedlinie-Zdroju miał Jerzy Skowroński – absolwent pewnego wałbrzyskiego technikum, ówczesny student pewnej zagranicznej uczelni, a późniejszy naczelnik lokomotywowni I klasy w Wałbrzychu. Jego epizod w organizacji i prowadzeniu wycieczek miał mieć miejsce w czasie wakacyjnego pobytu w Polsce – być może podczas jednego tylko sezonu letniego. Mogło to nastąpić pod koniec lat 60. lub na początku lat 70. XX w. A może zarówno pod koniec jednych i na początku tych drugich lat?

\*\*\*

Niniejszy tekst to tylko krótki zarys kilku, także usłyszanych, informacji o byłych jedlińskich wczasach wagonowych. Byłych, bo tego ośrodka wczasowego od dawna już nie ma.

*Bartosz Skowroński*



**Jedlina-Zdrój – wiadukt w pobliżu miejsca, gdzie niegdyś znajdował się tamtejszy ośrodek wczasów wagonowych**

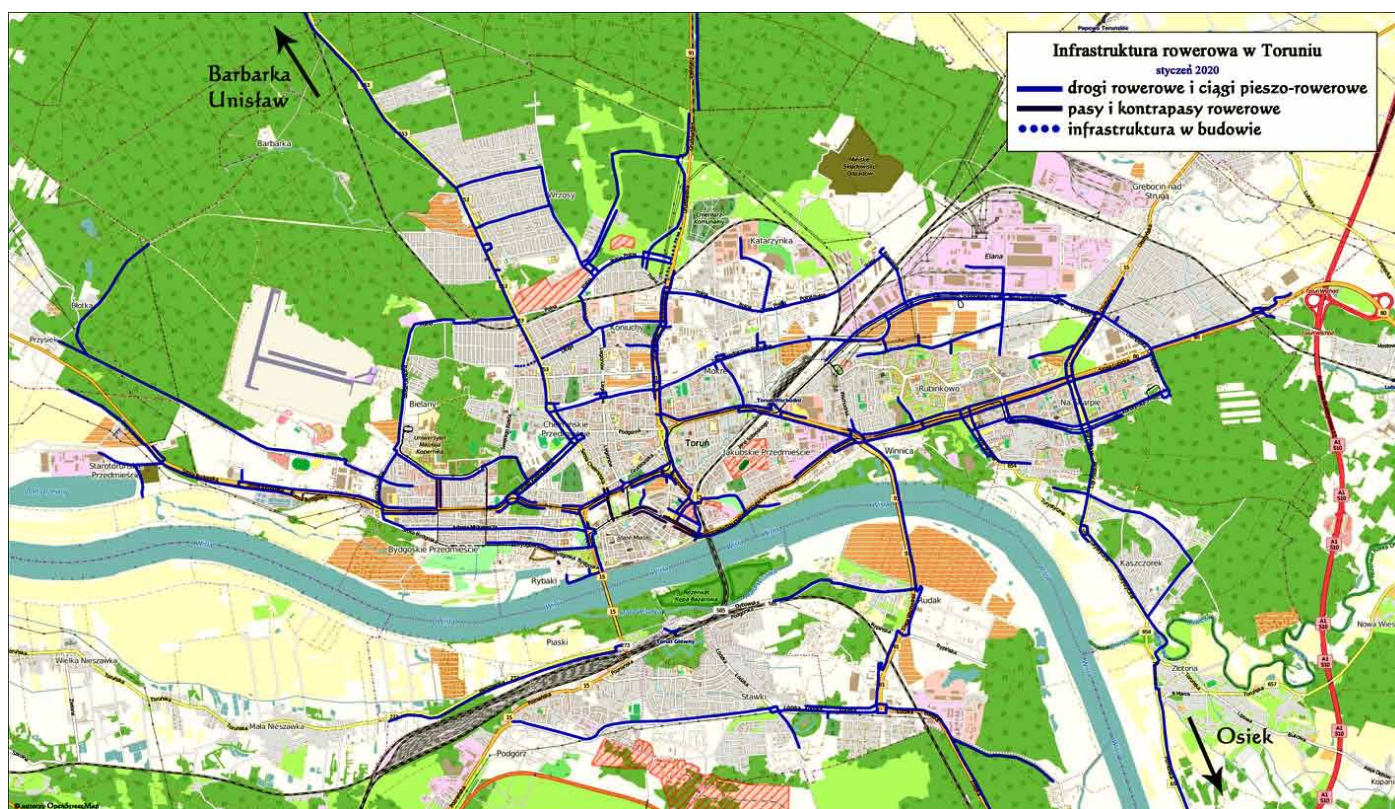
**NA SZLAKU**  
www.na-szlaku.net

**Polub nas na Facebooku!**

## Rowerem do i po Toruniu 2020

Jakiś czas temu przedstawiałem możliwości zwiedzania Torunia przy pomocy roweru. Od tego czasu sporo się zmieniło, przybyło nowych odcinków dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, kolejne odcinki chodników zostały dopuszczone dla rowerzystów. W ten sposób integruje się sieć dróg, po których rowerzysta może wygodniej i bezpieczniej (przynajmniej w teorii) przemieszczać się po mieście. Jednocześnie powstawały drogi rowerowe wyprowadzające ruch za miasto w kierunku popularnych celów rekreacyjnych, krajoznawczych i turystycznych.

Warto u progu turystycznego sezonu rowerowego, bo w mieście sezon trwa cały rok, zapoznać potencjalnych gości Torunia przybywających na rowerach lub z rowerami z tym co nowe, by mogli korzystać z roweru podczas pobytu w mieście lub w trakcie długodystansowej podróży. Ważna dla wszystkich jest informacja, że ściśle centrum Torunia jest rozkopane i będzie tak jeszcze co najmniej do końca roku 2021. „Wykopki” związane są z przebudową układu drogowego zaczynającego się zaraz za mostem (jadąc z lewej strony Wisły), a kończącego na Pl. Niepodległości koło hotelu Mercure (Helios) – skrzyżowanie Al. Jana Pawła II, ul. Kraśzewskiego i ul. Czerwona Droga. W przebudowie jest aleja i wspomniane skrzyżowanie, a także dwutorowy odcinek linii tramwajowej od Pl. Artylerii Polskiej do Pl. Niepodległości. To trochę potrwa. W związku z budową wyłączone są czasowo z ruchu odcinki drogi rowerowej od Pl. Rapackiego do Pl. Niepodległości, które także są w przebudowie. Modernizacja układu drogowego w tym miejscu wzbogaci wkrótce sieć dróg rowerowych o nowe odcinki. To nie koniec „atrakcji” związanych z „wielką budową”. W kwietniu rozpocznie się remont mostu im. Piłsudskiego, który potrwa wg harmonogramu do końca roku 2021. Podczas prac przewiduje się utrzymanie ruchu pieszo-rowerowego na dzisiejszych chodnikach, po modernizacji rowerzyści zyskają odrębne pasy ruchu rowerowego, gdyż obecne kapy chodnikowe zostaną poszerzone o 2 m. Ruch pojazdów do 3.5 tony zostanie przeniesiony na most tymczasowy zlokalizowany między Bydgoskim Przedmieściem



**Sieć dróg rowerowych w Toruniu. Źródło Stow. Rowerowy Toruń) – styczeń 2020:**  
[http://rowerowytorun.com.pl/upload/image/podsumowanie\\_2019\\_inwestycje/mapa-styczen-2020.jpg](http://rowerowytorun.com.pl/upload/image/podsumowanie_2019_inwestycje/mapa-styczen-2020.jpg)

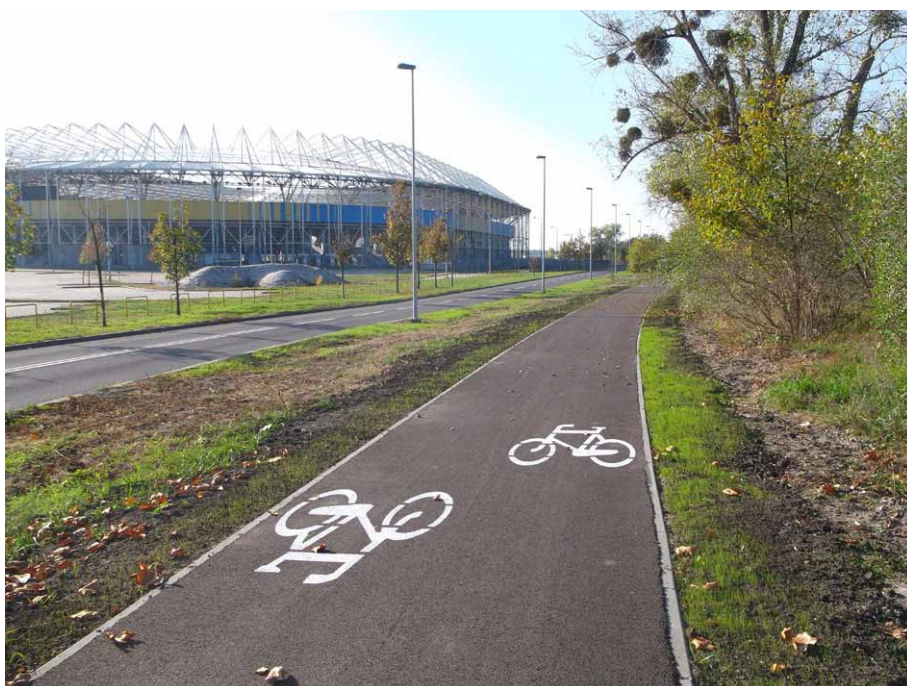
a Podgórzem (zachodnia część miasta). To tyle o „wielkiej budowie” w centrum miasta. Te informacje przydadzą się także turystom przybywającym do Torunia samochodami.

Turyści bez rowerów mogą korzystać z sieci **bezobsługowej wypożyczalni roweru miejskiego TORVELO** (system zamknięty od 1 kwietnia do odwołania), która funkcjonuje od Walentynek w lutym do Wigilii w grudniu. Liczy 45 stacji (marzec 2020) i 450 rowerów. W sieci jest także niewielka ilość rowerów ze wspomaganie elektrycznym. Oprócz standardowego systemu wypożyczania jest tzw. „taryfa turystyczna 24h”. Jak w innych dużych miastach także w Toruniu nie brak elektrycznych hulajnóg, które można spotkać w całym mieście.

W tej chwili najlepsza sytuacja dla rowerzysty w prawobrzeżnym Toruniu jest na kierunku wschód-zachód, gdzie mamy cztery ciągi rowerowe lub pieszo-rowerowe. Ze wschodnich osiedli (Kaszczorek, Rubinkowo, Na Skarpie) można dojechać do centrum miasta i dalej na zachód na Bydgoskie Przedmieście. Służą temu drogi rowerowe wzdłuż ul. Turystycznej, Ligi Polskiej, Konstytucji 3 Maja, Szosy Lubickiej, Traugutta. Osiedle Kaszczorek od wschodu i północy obiega droga rowerowa przy ul. Na Przełaj i Szczęśliwej, skąd łącznik wyprowadza na ul. Ligi Polskiej. Północna strona wschodnich dzielnic skomunikowana jest drogami rowerowymi wzdłuż strumienia Bacha, ul. Skłodowskiej-Curie i Trasy Średnicowej Północnej. Od Pl. Daszyńskiego (skrzyżowanie przy wjeździe na most gen. Zawackiej) można jechać na zachód wspomnianą ul. Lubicką lub wzdłuż ul. Żółkiewskiego (po drodze Decathlon), Kościuszki (salon rowerowy Gołaś Bike) do ul. Grudziądzkiej, skąd wiedzie wygodne połączenie w kierunku centrum przez plac Bpa Chrapka. Skomunikowanie centrum miasta z zachodnimi dzielnicami odbywa się drogami rowerowymi wzdłuż ul. Chopina i Bydgoskiej oraz ul. Mickiewicza. Dalej droga rowerowa wiedzie na zachód do granicy miasta, tam zaś zaczyna się droga rowerowa do podtoruńskiej wsi Przysiek. Przysiek i Rozgarty to tzw. sypialnie Torunia po jego zachodniej stronie (po wschodniej Lubicz i Brzozówka). Są to mocno zurbanizowane tereny, na które w ostatnim 20-leciu wyprowadziło się ok 10 000 mieszkańców Torunia. Jadąc „ddr” (ddr – droga rowerowa, pieszo-rowerowa) przy Mickiewicza i Broniewskiego dojeżdża się do CH Plaza, skąd, jadąc kawałek na północ (Szosa Okrężna), spotkamy początek drogi rowerowej wiodącej także na zachód do wspomnianego Przysieka przez poprzemysłowe tereny po nieistniejącym Polchemie (producent kwasu siarkowego i główny truciciel powietrza w mieście do lat



**Stacja TORVELO i parking na Rynku Nowomiejskim**



**Droga rowerowa do Przysieka**

90-tych). Asfaltowa „ddr” rozwi-  
dła się przed Przysiekiem – pro-  
sto dojazd do wsi, w prawo do-  
jazd do osady leśnej Barbarka.  
Jest to miejsce wypoczynku i re-  
kreacji z parkiem linowym, ka-  
wiarenką, placami piknikowy-  
mi, niewielkim hotelem i schroni-  
skiem turystycznym. Dziś „ddr”  
kończy się 1.5 km przed Barbar-  
ką, można dalej jechać leśną dro-  
gą gruntową, dokończenie budo-  
wy przewidziane jest na bieżący  
rok.

**Turyści jadący rowera-  
mi od strony Bydgoszczy** drogą  
krajową DK 80 mogą opuścić ją  
w Przysieku i dojechać do miasta  
jedną z wymienionych powyżej  
„ddr”. Wkrótce będzie to moż-  
na zrobić znacznie wcześniej, bo

w budowie jest „rowerówka” między Przysiekiem a Górskiem przez Rozgarty, omijająca ruchliwą i niebez-  
pieczną „osiemdziesiątkę”. Projekt rozwoju sieci dróg rowerowych w regionie przewiduje budowę „ddr” da-  
lej na zachód od Górska przez Zławieś Wielką do Czarnowa i Ostromecka. Właśnie z Ostromecka (od stro-  
ny Bydgoszczy dojazd przez Fordon) wiedzie droga rowerowa wzdłuż DW 551 przez Nowy Dwór i Dąbro-  
wę Chełmińską do Raciniewa, gdzie ma początek 20-kilometrowa „ddr” na południe do Torunia. Dojeżdża się  
nią niemal do samego centrum miasta, do skrzyżowania Szosy Chełmińskiej z ul. Podgórną i ul. Bema (sta-  
dion miejski, hala Arena Toruń, lodowisko Tor-Tor, hala tenisowa, stadion do hokeja na trawie). Jadąc z Raci-  
niewa, przecinamy szosy Łubianka – Bierzgłowo i Łubianka – Zamek Bierzgłowski (krzyżacki zamek – Die-  
cezjalne Centrum Kultury). Wzdłuż tych dróg także zbudowano ostatnio drogi rowerowe. Z Łubianki i poblis-  
kiego Leszcza prowadzą drogi rowerowe na zachód, północ, wschód i południe do Bierzgłowa (kościół XIII/  
XIV w), Przeczna (kościół XIII/XIV w), Wybcza (pałac, obecnie szkoła), Biskupic (kościół XVIII w), Brąch-  
nowa i Kończewic (zespół pałacowy). Tak więc droga rowerowa Raciniewo – Toruń to oś komunikacyjna po-  
zwalająca na zaplanowanie kilku kilkudziesięciokilometrowych wycieczek rowerowych na północ od Torunia.

**Toruń jest skomunikowany rowerowo z leżącą 20 km na północ Chełmżą** (gotyckie kościoły, jezio-  
ro, brama miejska z XIV w), ośrodkiem wypoczynkowym nad Jeziorem Chełmżyńskim (Zalesie) i jeziorem  
w Kamionkach (ośrodek wypoczynkowy). Miejsca te leżą w odległości 1 do 1.5 godz. spokojnej jazdy rowe-  
rem z Torunia.

Także na pd.-wschód od miasta znajduje się ośrodek wypoczynkowy nad jeziorem w Osieku nad Wisłą.  
Wiedzie tam 13-km trasa rowerowa będąca kontynuacją drogi rowerowej wzdłuż ul. Turystycznej w dziel-  
nicy Kaszczorek. Wyjeżdżając z Kaszczorka, przekraczamy Drwęcę, rzekę będącą granicą między Toruniem  
a Złotorią, dawniej stanowiącą granicę między Prusami a Rosją. W Osieku na wysokim brzegu Wisły znajdu-  
je się taras widokowy na łuku rzeki. Widać stąd Toruń, Ciechocinek, a nawet Włocławek. Brzeg Wisły i taras  
są jednym z przystanków dorocznego Festiwalu Wisły. Przez wieś przebiega WTR – Wiślana Trasa Rowero-  
wa (odcinek Bobrowniki – Toruń). W budowie są drogi pieszo-rowerowe z Osieka na pn-wschód i wschód do  
Obrowa, Czernikowa i Mazowsza.

**Dla odważnego turysty jadącego rowerem z południa DK 91** ważne jest, że może w Czerniewicach,  
tuż po przejechaniu wiaduktem nad autostradą A1, wjechać na ciąg pieszo-rowerowy, którym można jechać  
do centrum Torunia. Wiedzie on wzdłuż ul. Łódzkiej, nowym wiaduktem nad linią kolejową i dalej do ronda,  
gdzie spotyka początek Trasy Wschodniej. Trzeba przejechać rondo i skręcić w prawo na północ, na „ddr” bę-  
dącą częścią Trasy. Nią dojedzie się, przekraczając Wisłę mostem gen. Zawackiej, do Pl. Daszyńskiego. Z pla-  
cu drogi rowerowe wiodą do centrum i do wschodnich dzielnic miasta.

**Równie odważny turysta jadący DK 91 od strony Gdańska** może na granicy miasta wjechać na „ddr”  
w pobliżu wielkiego biurowca firmy Neuca. Jadąc poboczem szosy, najpierw mija zespół hotelowy Rubbens



**Na Trasie Średnicowej Północnej**

& Monet i kilometr dalej, gdy skończy się wysoki las, zobaczy po prawej stronie przeszklony biurowiec. W tym miejscu trzeba zjechać z szosy na parking i plac manewrowy, gdzie zaczyna się droga rowerowa. Jest ona włączona w sieć „ddr”, a łącznikiem jest ciąg pieszo-rowerowy na ul. Polnej. Doprowadza on do dwujezdniowej ul. Grudziądzkiej, wzdłuż której jedziemy do centrum miasta.

**Drogami rowerowymi i pieszo-rowerowymi można dojechać** do fortów i schronów Twierdzy Toruń, Centrum Sportu i Rekreacji „Olender” w Wielkiej Nieszawce (droga rowerowa doprowadza do Małej Nieszawki), skansenu Olen-



### **Droga do basenów letnich na Zieleńcu**

derski Park Etnograficzny (Wielka Nieszawka), Fortu IV (noclegi, gastronomia, zwiedzanie fortu), zespołu obiektów tzw. „imperium Ojca Rydzyka” (kościół, Szkoła Wyższa, kawiarnia, muzeum w budowie, itp.), obiektów sportowych przy ul. Bema, stadionu Motoarena (tamże tor kartingowy), zespołu obiektów rekreacyjnych Na Skarpie (korty i hala tenisowa, baseny letnie, boisko piłkarskie), basenów letnich na Zieleńcu (Bydgoskie Przedmieście). Jazdę rowerem po Starówce ułatwia organizacja ruchu dopuszczająca rowery także na zasadzie kontra-ruchu na ulicach jednokierunkowych. Ponadto nie brak w węzłowych miejscach parkingów i stojaków rowerowych. Są one na Rynku Staromiejskim, na Rynku Nowomiejskim, Placu Dominikańskim, przy dworcu autobusowym, przy dworcach kolejowych także oraz przy urzędach, salach koncertowych, w parkach i na wszystkich ulicach Starówki. Na lewobrzeżu jedyne drogi rowerowe znajdują się wzdłuż trasy średnicowej Podgórze (ul. Gen. Andersa), przy ul. Stawki Południowe (w pobliżu Fort XIV i bateria pancerna nr 1), przy Trasie Wschodniej, ul. Łódzkiej i Włocławskiej (dojazd do osiedla Czerniewice). Wzdłuż ul. Rudackiej biegnie „ddr” obsługująca spore osiedle domów jednorodzinnych, łącząca osiedle z Trasą Wschodnią.

Na mapce brakuje dróg rowerowych i pieszo-rowerowych przy ul. Przelot, Ceramicznej i Szczęsnej. Znajdują się we wschodnich dzielnicach miasta i obsługują ruch dojazdowy do stref przemysłowo-składowych.

TO WSZYSTKO, CO POWYŻEJ NAPISAŁEM TO PRAWDA, NATOMIAST, CZY DA SIĘ KORZYSTAĆ Z ROWERU, CZY BĘDZIE MOŻLIWA SWOBODNA KOMUNIKACJA TO JUŻ ZALEŻY OD SYTUACJI SANITARNEJ ZWIĄZANEJ Z EPIDEMIA KOROŃAWIRUSA.

*Juliusz Wystouch*



# Śladami międzywojennego szkolnictwa polskiego na Ziemi Bytowskiej

Historia Ziemi Bytowskiej ze swoją stolicą w Bytowie (prawa miejskie – 1346 r.) na przestrzeni wieków wyznaczyła jej rolę terenów pogranicznych, które przechodziły z rąk do rąk. Po wielowiekowej przynależności do książąt gdańskich i państwa polskiego (do 1245 r.) na krótko przeszła we władanie książąt zachodniopomorskich, by w 1329 r. znaleźć się we władaniu Krzyżaków. Po wojnie trzynastoletniej (1454-1466) przeszła we władanie Rzeczypospolitej, a decyzjami królów przekazano ją najpierw na prawie wiernej ręki, a następnie na prawie lennym (w 1526 r.) książętom zachodniopomorskim. Śmierć ostatniego z nich w 1637 r. umożliwiła Rzeczypospolitej przejście jej w bezpośrednie władanie. Chociaż trwało ono krótko (do 1657 r.) to zapoczątkowuje ono rządy pruskie na tym terenie, najpierw (do 1772 r.) jako lenno Hohenzollernów brandenburskich, a później jako integralna część Królestwa Pruskiego, Cesarstwa Niemieckiego, Republiki Weimarskiej i III Rzeszy. Taki stan trwa do 8 marca 1945 roku. Po II wojnie światowej Ziemia Bytowska wraca do Polski. Jak widać z powyższej, skróconej wersji historii tej ziemi w interesującym nas okresie (tj. międzywojnie) Ziemia Bytowska nie znajdowała się w granicach II Rzeczypospolitej. Było to szczególnie bolesne dla licznej rzeszy Kaszubów i Polaków (ok. 8 tys. na ok. 30 tys. ludności w powiecie) zamieszkujących tę ziemię, których argumentacja, mimo aktywnej agitacji i nacisków dyplomatycznych, nie znalazła zrozumienia w Wersalu. Przyszło zatem organizować życie i umacnianie



**Szkoła w Ugoszczy**



**Szkoła w Płotowie**

polskości od początku lat 20-tych XX wieku w nieprzychylnym otoczeniu Republiki Weimarskiej i III Rzeszy. Najpilniejszym zadaniem stało się powołanie organizacji o dużym zasięgu, która reprezentowałaby interesy wszystkich Polaków żyjących w Niemczech. Taką rolę pełnił powołany dnia 27 sierpnia 1922 roku w Berlinie Związek Polaków w Niemczech, który organizacyjnie podzielony był na dzielnice. Dzielnica V z siedzibą w Złotowie obejmowała m.in. obszar Ziemi Bytowskiej, na której rok później powstał oddział pod przewodnictwem Jana Styp-Rekowskiego z Płotowa. Związek skupił swoją działalność na społeczno-ekonomicznej obronie interesów

mniejszości polskiej oraz na prowadzeniu wśród niej różnorodnych form pracy kulturalno-oświatowej. W tej drugiej działalności szczególnego znaczenia nabierała praca z młodzieżą. Już w 1925 roku założono Związek Polskich Towarzystw Szkolnych pod prezesurą Bernarda Wery.

Ustawodawstwo szkolne w Niemczech po I wojnie światowej oparte na demokratycznych podstawach nowej konstytucji Rzeszy z 1919 r. i Prus z 1920 r. umożliwiło bezpłatny dostęp młodzieży przed ukończeniem 18 lat do 8-klasowej szkoły powszechnej. Mimo że Traktat Wersalski nie narzucał zapisów w tej kwestii, to w konstytucji tej znalazły się zapisy stanowiące o „dobrej woli” Niemców. Art. 113. stanowił: „Obcojęzyczne części ludności Rzeszy nie mogą być drogą ustawodawczą lub administracyjną ograniczane w swobodnym narodowym rozwoju, w szczególności w używaniu języka ojczystego przy nauczaniu, w administracji i sądownictwie”. Niestety z braku rozporządzeń wykonawczych artykuł ten był aż do końca 1928 roku martwy. Wtedy to w rezultacie nacisków społeczności międzynarodowej oraz zabiegów posła na sejm niemiecki Jana Baczewskiego wydana została w dniu 31 grudnia 1928 roku przez

pruską radę ministrów „Ordynacja dotycząca uregulowania szkolnictwa mniejszości polskiej” zwana popularnie „Ordynacją Szkolną”. Zezwalała ona na zakładanie na obszarze całych Prus prywatnych powszechnych szkół z polskim językiem wykładowym oraz dopuszczała możliwość prowadzenia ich także przez nauczycieli posiadających kwalifikacje i obywatelstwo polskie po uzyskaniu zezwolenia niemieckich władz oświatowych. Również zgodnie z ordynacją szkoły te miały charakter prywatny. Władze państwowe zobowiązane były do ich subsydiowania w wysokości 60% wynagrodzenia nauczyciela, o ile w obwodzie powyżej 20 tys. mieszkańców zgłoszono minimum 40 dzieci. Szkoła, która przez co najmniej 3 lata spełniała warunki subsydiowania, otrzymywała prawa szkoły publicznej z polskim językiem wykładowym. W powiecie bytowskim warunki do otwarcia polskiej szkoły posiadało ponad 20 miejscowości. Polskie struktury Związku Polaków w Niemczech były już na to przygotowane, stąd lata 1928-1932 dla mniejszości polskiej stały się okresem największego rozkwitu działalności.

Uroczyste otwarcie pierwszej polskiej szkoły nastąpiło 3 lipca 1929 roku w Płotowie, gdzie dzieliła ona budynek ze szkołą niemiecką (uczęszczało do niej 28 dzieci, więcej niż do niemieckiej). Pięć dni później otwarto drugą szkołę we wsi Osława Dąbrowa, gdzie również dzieliła ją ze szkołą niemiecką<sup>1</sup> (uczęszczało do niej 38 dzieci). Kolejne szkoły otwierane były w Ugoszczy (1 kwietnia 1930 r. – 17 uczniów, budynek mieszkalny

<sup>1</sup> Po roku wymówiono te pomieszczenia. Latem 1931 roku otwarto nowy budynek szkoły wybudowany na gruncie podarowanym przez Roberta Cyrsona.



**Tablica na szkole w Płotowie**



**Płotowo – wystawa w Muzeum**

Teodora Miszewskiego) oraz w Rabacinie (17 czerwca 1930 r. – 12 uczniów, budynek mieszkalny Teofila Cybuli). Ta dynamiczna działalność oświatowa szybko zaniepokoiła niemieckie władze oświatowe, rozpoczęły się szykany administracyjne, brak zezwoleń na nauczanie dla przydzielonego nauczyciela, brak lokalu lub jego rzekome usterki lub odmowy bez podawania przyczyny. W maju 1932 roku nauczyciele ze szkół w Rabacinie (Anastazy Gabrych), Płotowie (Stanisław Ledóchowski) i Oslawie-Dąbrowie (Marceli Laboń) stracili prawo nauczania na terenie Niemiec, co równało się z zamknięciem tych szkół. Na bytowszczyźnie



**Szkoła we wsi Oslawa Dąbrowa**

z czterech uruchomionych szkół trzy przestały działać, a trzy (Niezabyszewo, Przewóz, Kłęczno) niemal gotowe do przyjęcia dzieci nigdy nie rozpoczęły swej działalności. Stało się tak, gdyż „Ordynacja Szkolna” nie była ustawą sejmową, stąd rząd mógł ją w każdej chwili cofnąć lub zmienić, a jej wykonanie uzależnione było od jednostronnej decyzji władz szkolnych i administracyjnych. Jedyną szkołą działającą nieprzerwanie do 26 sierpnia 1930 roku była szkoła w Ugoszcy (obecnie w budynku ponemieckiej szkoły) pod kierownictwem Leona Wysieckiego (zm.1983).

Po dojściu Adolfa Hitlera do władzy represje w stosunku do polskich organizacji kulturalno-oświatowych nasiliły się. Jednak pomimo skrajnie niekorzystnych warunków działalności trwały one niezłomnie w krzewieniu polskości i obronie tradycji narodowych. Wielu z nich przyszło zapłacić za to w czasie II wojny światowej najwyższą cenę. Spośród wymienionych w tekście nazwisk (jest to tylko nieliczna grupa polskich działaczy) wojnę przeżył tylko Leon Wysiecki.

Działalności narodowej na tych terenach poświęcona jest m.in. wystawa stała w Muzeum Szkoły Polskiej w Płotowie, które otwarte zostało w 50. rocznicę uruchomienia pierwszej polskiej szkoły mniejszościowej w Niemczech.

Zapraszając na tę tematyczną wycieczkę po ziemi bytowskiej, warto nadmienić, że posiada ona wiele innych śladów kultury materialnej minionych wieków, jak również liczne walory przyrodnicze. Ale to już temat na odrębny artykuł.

*Jarosław Kaczmarczyk*

Górski Dom Turysty  
"Pod Biskupią Kopą"  
48-267 Jarnołówek 211  
tel. 077/439-75-84  
[www.biskupiakopa.pl](http://www.biskupiakopa.pl)  
e-mail: [biskupiakopa@wp.pl](mailto:biskupiakopa@wp.pl)



# Stulecie nad Jeziorem Wigry

**W** sierpniu 2009 r. otworzyło swe gościnne wrota Muzeum Wigier w Starym Folwarku nad Jeziorem Wigry. To ogromny obiekt służący edukacji przyrodniczej, krajoznawczej i ekologicznej, powiązany ściśle z Wigierskim Parkiem Narodowym, który niedawno obchodził trzydziestolecie swego powstania.

Muzeum Wigier znalazło się w historycznym miejscu – była to dawna siedziba Stacji Naukowej utworzonej w 1920 r. jako pionierska w naszym kraju i nieliczna w Europie placówka badawcza, znana jako Stacja Hydrobiologiczna na Wigrach, utworzona pod egidą Instytutu Biologii Doświadczalnej im. Marcelego Nenckiego. Uwieńczyły się sukcesem starania **dra Alfreda Lityńskiego**, jej pierwszego kierownika naukowego, znanego badacza jezior tatrzańskich i suwalskich Wigier. Pierwotnie w zgrzebnych warunkach wiejskich działała ta stacja w Płocicznie na południowym brzegu tego jeziora.

Dopiero w 1927 r. znalazły się odpowiednie środki na inwestycję służącą polskiej i europejskiej nauce. W nowoczesnym budynku były pracownie badawcze, pomieszczenie z przepływowymi instalacjami i akwariami do badań fauny wigierskiej, przede wszystkim ryb, skromna biblioteka naukowa, pracownia fotograficzna, a na tarasie na budynku stała – rewelacyjna w tamtym czasie – turbina wiatrowa do wytwarzania taniej energii niezbędnej do pracy nowoczesnej aparatury oraz stacja meteorologiczna. Elektrownia wiatrowa małej mocy działa także obecnie.

W MW jest częściowo zrekonstruowany, wypełniony pamiątkami po jego lokatorze, do 1945 r. – gabinet dra Lityńskiego. Dla odwiedzających w zabytkowej stuletniej placówce badawczej dostępna jest stała wystawa ukazująca unikatowe walory nadwigierskiego krajobrazu, naturę okolicznych jezior, niewielkich rzek, torfowisk i osobliwości przyrody Wigierskiego Parku Narodowego, działalność człowieka oraz historię i w koniecznym skrócie to, co świadczy o naukowym i historycznym dorobku dawnej Stacji Hydrobiologicznej na Wigrach. Muzeum mieści salę laboratoryjną przeznaczoną do zajęć edukacyjnych oraz salę projekcyjną – miejsce prezentacji filmów, pokazów przezroczyste, seminariów i warsztatów.

Dziś do najbardziej atrakcyjnych i oryginalnych możliwości poznawania wód Wigier należą wycieczki ekologiczno-badawcze popularyzujące wiedzę hydrobiologiczną (corocznie poczynając maja) w czasie rejsów 10-osobową motorową łodzią „Leptodora II”. Ta nazwa upamiętnia znalezienie przez dra Lityńskiego



Muzeum Wigier. Fot. [wigry.org.pl](http://wigry.org.pl)



Alfred Lityński w początkowym okresie pracy w Stacji Hydrobiologicznej. Fot. [wigry.org.pl](http://wigry.org.pl)

w faunie Wigier archaicznego-endemicznego skorupiaka o takiej nazwie. W dnie łodzi są dwa szklane okna do podglądania życia w wodzie tego jeziora. Wycieczki turystyczne i hydrobiologiczne łodzią „Bartek” są organizowane też przez Harcerski Ośrodek Edukacji Ekologicznej w Funce nad Jeziorem Charzykowskim w Borach Tucholskich, ale bez możliwości podglądania życia przez okna w dnie łodzi. Łodzie edukacyjne ufundował Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i Wigierski PN.

Pierwsze w historii badania fauny Wigier zaczęły się w 1902 r. Lityński kontynuował je w latach 1920–1924. Znalaziono i opisano wtedy 38 gatunków wioślarek i 23 gatunki widłonogów. Dzięki przeszklonej części dna „Leptodory II” od wiosny, latem i jesienią uczestnicy atrakcyjnych rejsów ekologicznych mogą obserwować ryby, raki i rośliny wigierskie. Wigierski PN kupił łódź za 150 tysięcy złotych. Taki przyrząd służy realizacji większego projektu o nazwie „Wodne ścieżki edukacyjne WPN”.

Do stałych punktów edukacji ekologicznej Muzeum Wigier należą lekcje szkolne dla grup młodzieży odwiedzających tę placówkę i wystawy przyrodnicze w Ośrodku Edukacji Wigierskiego PN w Starym Folwarku oraz ścieżki edukacyjne w jego sąsiedztwie. Godne uwagi obok MW są **suchary**, czyli łatwo dostępne ścieżki edukacyjne. To regionalna nazwa małych jeziorek otoczonych lasem, torfowisk i bagiennych ostoi roślin i zwierząt. Do najbardziej atrakcyjnych w pobliżu Muzeum i dyrekcji WPN należy ścieżka edukacyjna „Suchar”. Łatwa w dostępie pozwala na poznanie charakterystycznych dla tego parku obiektów przyrodniczych. Jest pięć takich małych jeziorek w otoczeniu lasu, a towarzyszy jej ścieżka przyrodnicza „Las”. Wszystko to znajdziemy opodal jezior Krzywe i Czarne, po sąsiedzku z siedzibą dyrekcji parku we wsi Krzywe, gdzie jest Muzeum Przyrodnicze WPN.

Alfred Lityński (1880-1945) to ichtiolog, pionier polskich badań hydrobiologicznych, jeden z pierwszych ważnych polskich popularyzatorów problemu ochrony środowiska oraz pierwszy badacz kompleksowych zagadnień hydrobiologicznych, zwłaszcza fauny wodnej, w polskich wodach śródlądowych. Był absolwentem Uniwersytetu Jagiellońskiego, wykładowcą Uniwersytetu Warszawskiego i twórcą wspomnianej stacji. W latach 1908-1916 badał plankton jezior w Tatrach.

Razem z **Bolesławem Hryniewieckim** – przyrodnikiem i członkiem Państwowej Rady Ochrony Przyrody w latach międzywojennych **dr Lityński** projektował i domagał się utworzenia Parku Krajobrazowego nad Wigrami. Skutkiem rozwijającej się idei ochrony tej krainy było utworzenie w styczniu 1967 r. Wigierskiego Parku Krajobrazowego (razem z Suwalskim PK). W styczniu 1989 r. podniesiono rangę ochrony tej krainy i utworzono Wigierski Park Narodowy. W staraniach o ochronę najcenniejszych walorów Suwalszczyzny miał podobnego entuzjastę, działacza krajoznawczego i przyrodnika amatora – **Antoniego Patłę** (1898-1977).

Pochodził z Podkarpacia, ale zakochał się w Suwalszczyźnie. Od 1912 r. jako nastolatek zapisał się do Towarzystwa Krajoznawczego w Krośnie, potem działał w PT Krajoznawczym, po wojnie w Białostockim Okręgu PTTK, Lidze Ochrony Przyrody, Polskim Towarzystwie Botanicznym. Był twórcą Muzeum im. Marii Konopnickiej w Suwałkach, które osiągnęło rangę Muzeum Okręgowego. Działał też w Białymstoku, współtworzył Oddział PTTK w Suwałkach i Muzeum Regionalne w Augustowie. Potem założył szkołę ogrodniczą w Suwałkach, którą prowadził i uczył w niej polskiego. W 1957 r. w Warszawie założył Polskie Towarzystwo Miłośników Nauk o Ziemi.

Alfred Lityński cztery lata przed 1939 rokiem zaczął pisać „Hydrobiologię ogólną”, nad którą pracował do końca wojny. Częściowo zniszczona podczas wojny, zredagowana, uzupełniona w 1951 r. była pierwszym polskim podręcznikiem akademickim z tej dziedziny. Polskie Towarzystwo Hydrobiologiczne ustanowiło Medal im. Alfreda Lityńskiego nadawany za wybitne osiągnięcia naukowe, organizacyjne lub popularyzatorskie w szeroko pojętej dziedzinie hydrobiologii. Jego imię od 2011 r. nosi III Liceum Ogólnokształcące przy Zespole Szkół nr 1 w Suwałkach.

Kierowana przez dra Lityńskiego placówka naukowa w ciągu kilku lat stała się jednym z najbardziej znanych ośrodków badawczych rozpoznawana w wielu krajach. Początkowo jej siedzibą była duża wiejska chałupa bez oświetlenia i ogrzewania, brakowało okien, aparatury badawczej i odpowiedniego personelu. Dużym krokiem naprzód w wyposażeniu Stacji było zakupienie dwóch łodzi wiosłowych. Przez kilka lat do pracy w Stacji naukowcy dojeżdżali tylko latem z Poznania i Warszawy, a potem przyjeżdżały także grupy studentów na praktyki naukowe. Już w 1921 r. Lityński był tak znanym badaczem, że zaproszono go do udziału w pierwszym Międzynarodowym Kongresie Limnologów w Kilonii oraz do współpracy w Międzynarodowym Towarzystwie Limnologicznym, w którym był przedstawicielem polskich hydrobiologów. Do września 1939 r. personel stacji tworzyli: jej kierownik, dwaj asystenci i laborant. Warto wspomnieć, że nowoczesny

budynek Stacji Hydrobiologicznej w Starym Folwarku nad Wigrami projektowali wybitni architekci z tamtych lat – **Bohdan Lachert i Józef Szanajca**.

W sprawie ochrony fauny jeziora Wigry dr Lityński proponował radykalne ograniczenie połowów ryb, przede wszystkim siei, charakterystycznej dla tego jeziora, w okresie tarliska od połowy listopada do 20 grudnia. Stacja pełniła bardzo istotną funkcję edukacyjną, była współtwórcą ważnych dziedzin polskiej i światowej nauki o naturze wód śródlądowych i konieczności ich badań i ochrony. Odbywały się w niej spotkania naukowców i ważne dyskusje teoretyczne. Od 1934 r. gościła licznych naukowców z zagranicy i organizowała tygodniowe kursy naukowe dla asystentów i studentów hydrobiologii. Odbywały się zajęcia laboratoryjne i wycieczki w teren, czyli na wigierskie jeziora. Wielu badaczy krajowych i z zagranicy zjeżdżało do stacji nie tylko w celu wykonania badań, ale także dla prowadzenia fachowych dyskusji w gronie najlepszych specjalistów,

Pod koniec września 1939 Stację napadli okoliczni mieszkańcy, zdewastowali jej wyposażenie i zrabowali alkohol laboratoryjny. Rozkradzono także dobytek osobisty Lityńskiego, a także dokumenty i unikatowe materiały naukowe, nie oszczędzono także dobytku państwa Lityńskich, którzy zbiegli do życzliwych sąsiadów. Skradziono też kajaki i łodzie wiosłowe. Okupanci niemieccy zakazali wszelkich prac naukowych, a ocalony sprzęt do badań kazali przekazać do Centralnego Instytutu Rybackiego w Giżycku. Stacja stała się siedzibą niemieckiego zarządu jezior.

Pod koniec wojny w Stacji kwaterowano żołnierzy niemieckich jak w domu wypoczynkowym, wiosną i latem 1944 r. po ucieczce okupantów wojsko radzieckie ponownie zdewastowało Stację. Po wojnie jej wnętrze uporządkowano w celu umieszczenia w nim posterunku Milicji Obywatelskiej, a następnie szkoły podstawowej. Gdy w Starym Folwarku zbudowano nową, stary budynek Stacji kupiła Fabryka Płyt Wiórowych z Suwałk z przeznaczeniem na ośrodek kolonijny dla młodzieży w czasie wakacji.

Przez wiele lat Wigierski PN starał się o przejęcie starej Stacji i urządzenie w nim Muzeum Wigier. Przejęcie nastąpiło w połowie 1992 r., ale splot niesprzyjających warunków sprawił, że taka placówka powstała dopiero dzięki wsparciu tzw. Funduszy europejskich w styczniu 2009 r. Muzeum Wigier, a jednocześnie jako Stacja Edukacyjna Wigierskiego PN nosi imię Alfreda Lityńskiego. W jego wnętrzu mieści się też zrekonstruowany gabinet z pamiątkami po profesorze.

Faktyczny twórca Stacji Naukowej początkowo w Płocicznie, a potem w Starym Folwarku razem z licznymi współpracownikami opracowali i opublikowali ponad 300 ważnych prac naukowych z dziedziny hydrobiologii, fizjografii, batymetrii, biologii fauny i flory jeziora Wigry, właściwości chemicznych i fizycznych jego wód. Jednocześnie funkcjonuje – po sąsiedzku z Muzeum Wigier – w siedzibie dyrekcji Wigierskiego PN wystawa „Nad Wigrami”. Krajoznawcy i turyści-przyrodnicy mają możliwość pływania „Leptodorą II”, wędrówek ścieżkami przyrodniczymi i edukacyjnymi.

Innymi słowy tradycje badań naukowych i popularyzacji wiedzy przyrodniczej, obecnie nazywane edukacją ekologiczną bądź przyrodniczą, są zachowane i kontynuowane niejako zgodnie z projektami dra Lityńskiego. Treść tej edukacji przypomina fakty z dziejów klasztoru i wigierskich kamedułów, którzy gospodarowali okolicznymi lasami i Wigrami od 1668 r., ale mimo upływu 352 lat tradycje Stacji Hydrobiologicznej są tylko 100-letnie. Wigry jako akwen najcenniejszy w skali światowej wpisane zostały w 1975 r. na listę Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody, czyli tzw. Projektu Aqua, a w 1998 roku jest objęte programem ochrony i wsparcia naukowego przez Międzynarodowe Towarzystwo Limnologiczne.

Wypada zatem dodać: poznajmy ten skarb polskiej i światowej przyrody tak, abyśmy byli świadomi jego wartości i mogli go skutecznie chronić dla przyszłych pokoleń krajoznawców, turystów i przyrodników.

*Tomasz Kowalik*

PS. Nowym dyrektorem Wigierskiego PN jest Tomasz Huszcza – absolwent Technikum Leśnego w Białowieży i Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu. Wywodzi się z rodziny od kilku pokoleń zasiedziałość w Sobolewie nad Czarną Hańczą. W obchodach jubileuszu parku wzięli udział wszyscy poprzedni dyrektorzy: Ryszard Frąckiewicz, Maciej Kamiński, Zdzisław Szkiruć, Jacek Łoziński, Jarosław Borejszo. Radzie Naukowej WPN przewodniczy Hanna Werblan-Jakubiec.

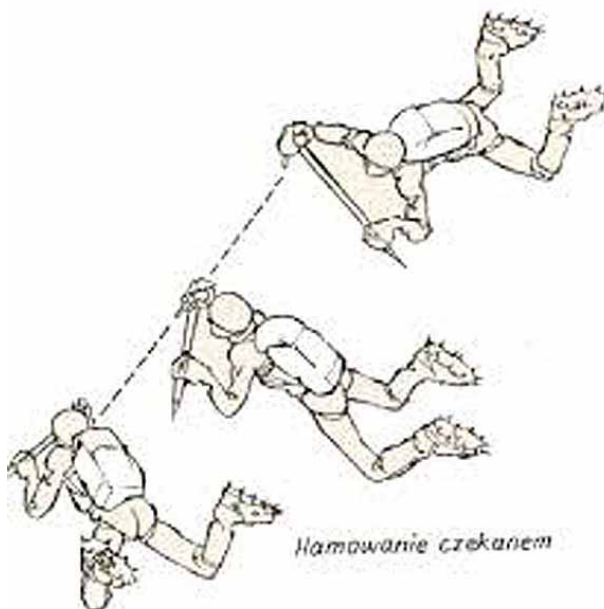
## Mierz zamiar podług sił (jednak)

**M**ierz zamiar podług sił, inaczej mówiąc, **rób w górach to, co możesz, to co umiesz**, zostaw fałszywą ambicję w dolinie. Być może jest to postawa zachowawcza, mało ambitna, jednak daje gwarancję uniknięcia niepotrzebnych kłopotów. Powie ktoś, że bez ryzyka nie byłoby postępu także w dziedzinie, która nas interesuje – w działalności górskiej. Otóż nieprawda, postęp może być, ale bez niepotrzebnego ryzyka.

Piszę tak po lekturze kronik TOPR z 19 i 26 stycznia tego roku. Aż niewiarygodne ile ostatnio było wypadków w Tatrach, także ze skutkiem śmiertelnym. Większość na szlaku na Rysy, ale także w otoczeniu Hali Gąsienicowej, wszystkie na skutek poślizgnięcia, potknięcia bądź zahaczenia rakiem o rak, możliwe też, że na skutek utraty przyczepności raków do podłoża.

W omawianym czasie ratownicy jedenaście razy wyruszyli na pomoc turystom, którzy utknęli w stromym terenie, nie mogąc sobie poradzić ze stromizną i oblodzeniem lub zostali ranni wskutek „lotu” po zboczu. W ciągu dwóch tygodni cztery osoby straciły życie, były także trzy wypadki taternickie, na szczęście skończyły się na kontuzjach. Czy nie za dużo tego? Jakie są przyczyny tak dużej ilości wypadków z ciężkimi następstwami?

Duża ilość wypadków wynika z dużego ruchu turystycznego zimą, ruchu, którego jeszcze kilka lat temu nie było. Jest niewiarygodnie duże parcie na Tatry, a szlak na Rysy stał się po prostu modny. Pytanie tylko, skąd nagle wzięło się tylu turystów o tak wysokich kwalifikacjach, przynajmniej w ich mniemaniu. Dla mnie zimowe wejście na Rysy jest już przedsięwzięciem taternickim (wspinaczkowym) i mimo doświadczenia zyskanego w ciągu 35 zimowych sezonów dobrze bym się zastanowił czy iść zimą tym szlakiem. Byłem zimą na wszystkich szczytach Tatr Zachodnich od Grześia po Tomanowy Wierch, wchodziłem na Żółtą Turnię, Koszystą, Świnię, robiłem fragmenty Orlej Perci, ale Rysy... W każdym razie nie szedłbym solo, co było praktyką




**Hamowanie czekaniem. Źródła internetowe, goryludzie.pl**

**wszystkich** osób ratowanych bądź znoszonych przez ratowników. Myślę, że wielkość ruchu zimowego wynika z mody, zaś kwalifikacje turystów wcale nie są takie wysokie. Po prostu odpowiednie wyposażenie można bez problemu kupić bądź wypożyczyć w wielu miejscach. Wielu ludziom wydaje się, że wystarczy założyć raki, do ręki wziąć czekan i... wio na Rysy. Tymczasem to nie jest prawda. Oprócz posiadania sprzętu trzeba mieć jeszcze umiejętność posługiwania się nim. Powtórzę słowa naczelnika TOPR: „ratujemy coraz więcej ludzi dobrze wyposażonych...”.

Zatem to nie brak odpowiedniego wyposażenia jest przyczyną tych wypadków tylko słabe kwalifikacje turystów. O taki wniosek nietrudno i w wielu przypadkach ( w większości) jest on trafny. W tak stromym i ekspozowanym terenie trzeba naprawdę dużo umieć, mieć doświadczenie i wyobraźnię. Trzeba się pewnych zachowań, wręcz odruchów, nauczyć, a najważniejszym jest odruch natychmiastowej reakcji na upadek na twardym, niemal oblodzonym zboczu. To po prostu trzeba wyćwiczyć. Większość ludzi nie ma pojęcia jak szybko nabiera się prędkości na skutek takiego upadku. Jeśli się nie zareaguje w ciągu 2 sekund to szanse na wyhamowanie „lotu”, o zatrzymaniu nie wspominając, są minimalne. To nie jest teoria – widziałem taki wypadek na twardym wiosennym śniegu pod Gerlachem. Szczęściem, ukształtowanie terenu samoistnie wyhamowało „lot”. W ciągu tych dwóch sekund trzeba obrócić się na brzuch, zgiąć nogi, by podnieść raki do góry i wbijając czekan w podłoże próbować zmniejszyć prędkość zsuwania się. Wymaga to dużej siły, bo opór śniegu przy wbijaniu czekana może go wyrwać z rąk lub spowodować ich kontuzję. Nie można dopuścić do obrócenia głowy w dół. Zapewniam, hamowanie czekanem nie jest łatwe i trzeba to wytrenować, najlepiej na niezbyt stromym i niedługim zboczu o nachyleniu 15 – 20 stopni. Ważne, aby to zbocze wyplaszczało się, by nawet przy nieudanych próbach można było się zatrzymać. Doświadczenie zimowe należy zdobywać poza Tatrami, do Tatr trzeba dojechać w niższych górach, a dotyczy to turystyki nie tylko zimowej, ale także letniej. Tymczasem wiele osób uważa, że góry to tylko Tatry. Co gorsza, apele GOPR i TOPR, by rozważnie iść w góry, trafiają w próżnię. Dominuje fałszywa ambicja, brak wyobraźni i brak umiejętności, i to nie tylko w Tatrach, o czym nieustannie donoszą kroniki wypadków. Do tego dochodzi brawura na stokach narciarskich i „niedzielni kierowcy”, czyli „jabłuszkowcy” tworzący kolejną grupę „klientów” GOPR. Ale to już inna historia i dotyczy ludzi, których turystami górskimi bym nie nazwał.


Jakaś konkluzja? Uczmy się gór, zdobywajmy doświadczenie stopniowo, wyciągajmy wnioski z informacji płynących z mediów i najbardziej rzetelnych źródeł, którymi są GOPR i TOPR.

*Juliusz Wyslouch*



**Oferta wydawnictw  
turystyczno-krajoznawczych  
wydanych przez  
Oddział Wrocławski PTTK**

Magazyn turystyczno-krajoznawczy



**Polub nas  
na Facebooku!**

[www.na-szlaku.net](http://www.na-szlaku.net)

## Noto – sycylijska perła baroku

Jednym ze znaków firmowych Sycylii oprócz mafii, antycznych zabytków kultury, specyficznej kuchni i dialektu jest bez wątpienia sycylijski barok, będący w dużej mierze spuścizną po hiszpańskim panowaniu na wyspie. Barokowe budowle, głównie kościoły, znajdują się w prawie każdym miasteczku i wiosce. Jest jednak miasto, które uchodzi za największy skansen barokowych budowli znajdujących się na Sycylii – to Noto, niewielkie miasteczko położone w południowej części wyspy, około 30 km na południe od Syrakuz, którego centrum wpisane jest na listę dziedzictwa kulturowego UNESCO. Choć nie jest zbyt duże, liczy bowiem niewiele ponad 20 000 mieszkańców, zdecydowanie należy je uznać za jedno z najpiękniejszych nie tylko na Sycylii, ale również i w całej Italii.

Miało ono dwa życia, których cezura czasowa to rok 1693, kiedy to 11 stycznia z olbrzymią siłą zatrzęsała się ziemia, niszcząc to stare miasto o greckich i rzymskich tradycjach. Z tej dawnej miejscowości pozostały tylko bardzo nieliczne fragmenty starych budowli. Zginęło wówczas około 1000 mieszkańców Noto, a prawie wszyscy, którzy ocalili, pozostali bez dachów nad głowami.

Zaraz po tragedii został powołany generalny wikariusz do spraw odbudowy miasta, został nim Giuseppe



**Jeden z licznych barokowych kościołów. Fot. G. Wojciechowski**

Lanza. Postanowiono, że miasto zostanie odbudowane, ale w innym, bardziej dogodnym miejscu – na płaskowyżu Meti oddalonym o około 10 km od tego starego, zniszczonego przez kataklizm.

Dla planistów tworzących koncepcję nowego organizmu miejskiego było niezwykle ważne to, że nie musieli ograniczać się obecnością licznych obiektów, które zakłócałyby ich wizję, plac przyszłej budowy stanowił płaski, równy, dwupoziomowy, niezabudowany teren. Planiści podzielili nowe Noto na dwie części. Część dolną, gdzie zaplanowano budowę najważniejszych gmachów,



**Noto – katedra i główna ulica miasta. Fot. Wikimedia**

pałaców i kościołów, której głównymi punktami są trzy place połączone ze sobą ulicami oraz część górną, w której zlokalizowane zostały domy mniej zamożnych mieszkańców.

Noto powstawało praktycznie przez całe XVIII stulecie, wkład w jego budowę wniosło wielu wybitnych architektów, między innymi: holenderski inżynier i architekt wojskowy Karol Grunenberg, matematyk i geodeta Giovanniem Batista Landolina, jezuita Angelo Italia, włoski architekt wojskowy Giuseppe Formenti, a także architekci: Rosario Gagliardi, Paolo Labisi, Vincenzo Sinatra, Antonio Mazza.

Główną ulicą jest obecna **Corsa Vittorio Emanuele II**, która rozpoczyna się od bramy imitującej łuk tryumfalny, obecna jej nazwa to **Porta Reale** – Brama Królewska, ale niegdyś nosiła imię władcy Królestwa Obojga Sycylii Ferdynanda II, postaci koszmarniej w dziejach tej wyspy, który przybył tu w roku 1838 i z tego właśnie okresu pochodzi ta budowla. Zaraz za bramą znajduje się **Giardino Pubblico** – park miejski będący popularnym miejscem spotkań mieszkańców, stąd też odjeżdżają autobusy na odległą o kilka kilometrów plażę. Główna ulica miasta przecina trzy place, na każdym z nich znajduje się barokowy kościół z bogato rzeźbioną fasadą. Pierwszy z nich to **Piazza Immacolata**, gdzie znajduje się kościół **San Francesco all'Immacolata** zbudowany w latach 1704-1748 przez Vincenzę Sinatrę. Znajduje się tu też gmach seminarium duchownego. Idąc dalej, dochodzimy do głównego i najpiękniejszego placu jakim jest **Piazza Municipio**, znajduje się tutaj ratusz miejski wzniesiony również w połowie XVIII wieku przez Sinatrę, nosi on nazwę **Palazzo Ducezio**, jego fasadę zdobią liczne kolumny w stylu klasycystycznym. We wnętrzu tego budynku, gdzie obecnie są biura, znajduje się również wielka sala wykonana w stylu Ludwika XV z licznymi złożonymi sztukateriami.



**Uliczka w Noto. Fot. G. Wojciechowski**

Naprzeciwno ratusza znajduje się **Duomo**, czyli katedra, niezwykle okazały duży budynek zaprojektowany przez włoskiego architekta Gagliardiego. Po bokach fasady znajdują się dewie wieże, we wnętrzu kościoła zaś liczne i bardzo ładne freski. Do katedry wchodzi się przez wspaniałe zaprojektowane przez Paola Labisiego schody. W roku 1996 doszło do katastrofy budowlanej w wyniku której zawaliła się kopuła, do zdarzenia doszło nocą, dlatego na szczęście nie było ofiar w ludziach. Niewątpliwie było to wynikiem zaniedbań władz, bowiem już wcześniej pojawiały się na murach katedry pęknięcia.

Trzecim z reprezentacyjnych placów jest **Piazza XVI Maggio**, na którym znajduje się kościół **San Domenico**. Niegdyś mieścił się tu klasztor, ale w roku 1866 po obaleniu przez Garibaldiego Królestwa Obojga Sycylii zakonnicy zostali zmuszeni do jego opuszczenia. Kościół sycylijski był bowiem jednym z największych posiadaczy ziemskich, zgromadził przez wiele stuleci ogromne skarby i bardzo mocno przyczynił się do skrajnej nędzy tutejszego ludu.

Naprzeciwno kościoła znajduje się gmach miejskiego teatru – **Teatro Comunale** pochodzący z lat 1737-1756.

Do innych ważnych budowli należą między innymi **Palazzo Nicolaci Villadorata**, **Palazzo Landolina**, **Chiesa del Croceffiso**, a także wiele innych kościołów.

Górna dzielnica miasta nie jest tak okazała jak ta patrycjuszowska, bowiem zamieszkiwała ją głównie ludność uboga, ale i tam można znaleźć wiele barokowych architektonicznych perełek, w tym licznych kościołów.

W Noto znajduje się również muzeum miejskie, które warto jest odwiedzić. W kolekcji dominują artefakty znalezione na terenie **Noto Antica** i w okolicy, a pochodzące z okresu kolonizacji greckiej i późniejszego panowania rzymskiego.

**Grzegorz Wojciechowski**

# Levoča

*Tam okolo Levoči,  
tam še voda točí.  
Tam okolo Levoči,  
tam še voda točí.*

*Která nemá frajira,  
Která nemá frajira,  
Která nemá frajira,  
Tá nech do nej skoči.*

Tyle znana słowacka piosenka. Śpiewana na melodię czar-dasza, do wtóru „cimbálověj muziky”, zawsze przypomina mi to, bodaj najpiękniejsze, miasto słowackiego Spisza – i jednocześnie drobną poetycką mistyfikację. Bo tak naprawdę, to pod miastem, wznoszącym się na niewysokim wzgórzu, przepływa tylko mały Lewocki Potok, poruszający kiedyś zaledwie jeden młyn. Przez stulecia mieszkańcy okolicznych wsi żartowali w lecie z owej małej wody, przestrzegając, by mieszczanie trzymali gęsi w zamknięciu, bo mogłyby cały strumyk



## To już jeden z ostatnich obrazów „starej” Lewoczy

wypić. A gdzie tam dopiero do niego skakać!

W „Słowniku geograficznym królestwa polskiego i innych krajów słowiańskich” (t. V, Warszawa 1884) Bronisław Gustawicz tak pisał o początkach Lewoczy: „*Po pierwszym napadzie Tatarów (1241), jak podaje spiski kronikarz, Sasi spiscy, którzy schronili się przed nimi wraz z żupanem spiskim Jordanem na górę Hledońską (ob. Letanovce), opuścili r. 1245 to schronienie dla braku wody i (...) nad pot. Lewockim, w miejscu, gdzie dawniej na wzgórzu dąbrowa się rozściierała, założyli osadę Lewoczą dziś zwaną*”.

Osada, wzmiankowana po raz pierwszy w 1249 r., wkrótce stała się niekwestionowaną metropolią całego Spisza, a od 1271 r. siedzibą samorządu 24 spiskich miast. Jednakże największy rozwój przypadł na lata po 1323 r., kiedy Lewocza uzyskała status wolnego miasta królewskiego, a wraz z tym – liczne ulgi i przywileje. W XIV w. utworzyła, dla ochrony tych przywilejów wraz z Koszycami, Preszowem, Bardiwem i Sabinowem Związek Pięciu Miast nazywany *Pentapolitaną*. Korzystne położenie na skrzyżowaniu

## Dom Majstra Pawła – obecnie muzeum



traktów handlowych oraz *prawo składu* (obcy kupcy mieli obowiązek wystawiać tu swój towar na sprzedaż przez 15 dni) sprawiły, że Lewocza bogaciła się na handlu – głównie z Polską. Handlowano węgierską miedzią, żelazem i winem, wschodnimi tkaninami i przyprawami, a także polskim ołowiem, solą, sukniem i futrami. W owym czasie na całych Górnych Węgrzech (czyli – w przybliżeniu – dzisiejszej Słowacji) jedynie Koszyce przerastały Lewoczę wielkością i zasobnością. Droga doliną Popradu z Lewoczy do Nowego Sącza była najruchliwszym szlakiem w tej części Karpat. Do wielkiego znaczenia doszły cechy rzemieślnicze, zwłaszcza złotników i ludwisarzy, a od XV w. również snycerzy i kamieniarzy.



**Kamienica Thurzonów;**

Na pierwszą połowę XVI w. przypada długi spór handlowy Lewoczy z Kieżmarkiem o prawa składu, który skończył się interwencją króla Ferdynanda I Habsburga. Po wielkich pożarach w tym samym stuleciu prawie cała zabudowa zmieniła się z drewnianej na murowaną, wzniesioną już w duchu renesansowym. W tym czasie Lewocza stała się również głównym ogniskiem reformacji na ziemiach dzisiejszej Słowacji, a w jej podtrzymywaniu miała wielki wkład działająca od 1624 drukarnia trzech pokoleń Brewerów (p. „NS” nr 07-2017).

W drugiej połowie XVII w. anonimowy autor „Węgierskiego Simplicissimusa” tak pisał o Lewoczy: *„Jest to dość duże miasto, sławne z dorocznych targów we wrześniu, kiedy przywozi się tu wiele winogron. Często zjawia się z sześćdziesiąt do stu chłopów z Górnych Węgier z szafranem na sprzedaż, który w tej okolicy jest niedrogi. Mieszkańcami są Niemcy i Słowacy wyznania luteranckiego. (...) Miastem rządzi prawo niemieckie, przeto magistrat chodzi na ratusz i do kościoła w niemieckich płaszczach, trzewikach i kapeluszach. Okoliczne słowackie wsie przynoszą na targ wszelkie dobra. Jarmark odwiedzają też Grecy z Turcji?”*

Gospodarczy regres Lewoczy przyniosły powstania antyhabsburskie w XVII i na początku XVIII w. Miasto na przemian było zdobywane to przez powstańców, to przez wojska cesarskie albo też poddawało się jednemu lub drugiemu (co jednak wcale nie chroniło przed rabunkami i zniszczeniami). Tytułem polskiego akcentu należy wspomnieć, że 11 grudnia 1683 r. w Lewoczy stanęły na popas polskie wojska wracające z „potrzeby wiedeńskiej”. Upadek miasta ugruntowało w 2. poł. XIX w. ominięcie go przez słynną Kolej Koszycko-Bogumińską. Pomimo to aż do 1923 r. była Lewocza stolicą całego komitatu spiskiego, a jednocześnie ważnym ośrodkiem kształtowania się słowackiej świadomości narodowej. Od 1844 r. w tutejszym Liceum Ewangelickim pobierało nauki wielu wybitnych działaczy słowackiego przebudzenia narodowego z tzw. „generacji szturowców” (Ľudovít Štúr <1815-58>



**Brama Koszycka, za murami nowy kościół minorytów**

– twórca norm słowackiego języka literackiego („ojciec” literatury słowackiej), m.in. J. Matuška – autor odśpiewanego tu właśnie po raz pierwszy słowackiego hymnu narodowego „*Nad Tatrou sa blýska...*”. Z nieco nowszej historii należy wspomnieć, że Lewocza w latach 1884-1891 była siedzibą (drugą z kolei po Kieżmarku) Węgierskiego Towarzystwa Karpackiego. Zaś z najnowszych dziejów warto zanotować bunt miejscowego garnizonu przeciwko udziałowi Słowacji w hitlerowskiej napaści na Polskę w 1939 r.



### Ratusz, w głębi kościół p.w. św. Jakuba

W „Przewodniku po ziemiach dawnej Polski, Litwy i Rusi” (Wydawnictwo „Podróżnik polski”, Kraków 1914) Mieczysław Orłowicz pisał: *Lewocza (Löcse), miasteczko z 8. 000 miesz., zwane »węgierską Norymbergą« (...). Dokoła miasta stare mury, ulice zachowały również wygląd średniowieczny. Legenda o Białej Damie z Lewoczy, uwieczniona w powieści Jokaja; jej wizerunek na murach po wschodniej stronie miasta. Na rynku kościół farny z XII w., obok katedry koszyckiej najpiękniejszy na Węgrzech (...). Starożytny ratusz z piękną salą radną. Wiele starych kamienic z arkadowymi dziedzińcami, w stylu odrodzenia włoskiego.*

Spróbujmy rozwinąć te nieco telegraficzne wzmianki doktora Orłowicza. Historyczne jądro miasta rozciąga się w obrębie murów miejskich liczących blisko 2,5 km długości i w znacznej części zachowanych. Odrestaurowane zostały 3 bramy miejskie i część baszt – w największej z nich, Baszcie Prochowej, mieści się dziś stylowa restauracja z niewielkim hotelem. Zachował się również w stanie prawie niezmiennym średniowieczny układ miasta z wydłużonym, prostokątnym rynkiem, przy którym skupiły się najświetniejsze obiekty Lewoczy.

Najcenniejszym zabytkiem jest katolicki kościół parafialny pw. św. Jakuba – po katedrze koszyckiej drugi co do wielkości gotycki kościół na Słowacji (dł. 49,5 m, szer. 27,4 m, wys. wieży 60,7 m). Niestety, co do historii kościoła Orłowicz cofnął jej początek zbyt daleko wstecz. Wznoszenie obecnej budowli rozpoczęto zapewne dopiero w pierwszej ćwierci XIV w., za czasów panowania króla węgierskiego Karola Roberta Andegaweńskiego (1310-1342), a ukończono przed 1400 r. Historycy sztuki doszukują się w szczegółach architektonicznych budowli wpływu warsztatu czołowego architekta, budowniczego i rzeźbiarza praskiego epoki Luksemburgów, słynnego Petera Parlera (1333-1399). Kiedy w 1558 r. Rada Miejska Lewoczy przeszła na protestantyzm, kościół podzielono krata na dwie części: wschodnią z ołtarzem głównym, utrzymaną do dziś w stylu gotyckim zachowali katolicy, zachodnią, już renesansową przejęli ewangelicy.



### Fragment zabudowy rynku

Taki stan – jakbyśmy dziś powiedzieli: „ekumeniczny” – trwał 120 lat!

Wspaniałe wyposażenie kościoła (m. in. kilkanaście ołtarzy) wystarczyłoby na wypełnienie niejednego muzeum sztuki. Uwagę przyciąga tu nieodmiennie ołtarz główny poświęcony patronowi kościoła i uznawany za najwyższy gotycki ołtarz świata (18,62 m) – i za ostatnie wybitne dzieło sakralnej sztuki gotyku. Powstał on w latach 1500-1509. Jest dziełem mistrza Pawła z Lewoczy – świętego rzeźbiarza, uznawanego czasem za ucznia Wita Stwosza. W centralnej części ma figury Madonny z Dzieciątkiem, św. Jakuba i św. Jana, wysokości blisko 2,3 m. W dolnej części ołtarza (na predelli) znajduje się płaskorzeźba przedstawiająca Ostatnią Wieczerzę. Apostoł w czapce ma podobno być autoportretem samego mistrza Pawła! Spośród innych ołtarzy wyróżnia się ołtarz Narodzenia, który powinien nazywać się „ołtarzem Przewidywania”. Figury do niego powstały bowiem na zamówienie Rady Miejskiej niejako „na próbę”, by jej członkowie mogli się upewnić o kunszcie mistrza Pawła przed powierzeniem mu prac nad ołtarzem głównym. Natomiast ołtarz Matki Boskiej Śnieżnej przypomina słynny zjazd Jagiellonów, który miał miejsce w Lewoczy w 1494 r. Wzięli w nim udział synowie nieżyjącego już wtedy Kazimierza Jagiellończyka. Ołtarz ufundował król Czech i Węgier Władysław Jagiellończyk na pamiątkę pojednania ze swym bratem i niedawnym konkurentem do korony węgierskiej Janem Olbrachtem – wówczas już królem Polski.

Centralne miejsce rynku, obok kościoła, zajmuje ratusz – pierwotnie gotycki, z końca XV w. Po wielkim pożarze miasta, w którym spłonął też ratusz i całe archiwum miejskie, odbudowano go w latach 1551-1559 już w stylu renesansowym. Z tego okresu pochodzą charakterystyczne attyki oraz znaczna część wyposażenia wnętrza, w których mieści się od 1955 r. Muzeum Spiskie. Tu znajduje się obecnie przeniesiona z wnętrza miejskich murów podobizna lewockiej Białej Damy. Nad renesansowymi drzwiami prowadzącymi do sali posiedzeń Rady Miejskiej zachowała się maksyma z 1549 r., która jednak do dziś nie straciła nic z aktualności: „*Sprawując sądy dawaj przykład. Niech sędzia sam czyni to, czego żąda od innych*”. Na skazanych czekał obok ratusza miejski pręgierz – pochodząca z 1600 r. „klatka hańby”.

Rynek, jak wspomniał Orłowicz, otacza ciąg kamienic w większości renesansowych, w których zachowało się jednak sporo gotyckich sklepień i portali. Najładniejszą z nich jest ozdobiony typową dla Spisza attyką oraz bogatą dekoracją sgraffitową dom Thurzonów (nr 7), należący niegdyś do najbogatszej rodziny lewockich patrycjuszów. Ogromny majątek Thurzonów pochodził z górnictwa i handlu, a swe rozległe interesy prowadzili również w Polsce, m.in. w Krakowie i na Śląsku. Pięknym renesansowym portalem wyróżnia się dom Mariassych (nr 43). Zainteresowanie zwiedzających wzbudza też gotycki dom pod nr 20, w którym mieszkał wspomniany wyżej mistrz Paweł. Obecnie mieści się w nim ekspozycja obrazująca jego życie i twórczość. Spośród innych budowli sakralnych Lewoczy należy obejrzeć stary klasztor minorytów z licznymi elementami gotyckimi z początków XIV w., nowy, barokowy kościół i klasztor minorytów (przy Bramie Koszyckiej) oraz klasycystyczny kościół ewangelicki (w rynku; p. „NS” nr 04-2017).

Z Polski do Lewoczy leżącej u pd. podnóża Gór Lewockich (Levočské Vrchy) jest blisko: raptem 60-70 km, licząc od granicy. A tę najlepiej przekroczyć w Łysej Polanie lub w Mniszku nad Popradem. Koniecznie powinni odwiedzić Lewoczę ci, którzy będą spędzać urlop w niedalekich Tatrach lub w Słowackim Raju. Jeśli nawet jeszcze nie w tym roku, to na pewno w przyszłym!...



„Klatka hańby”

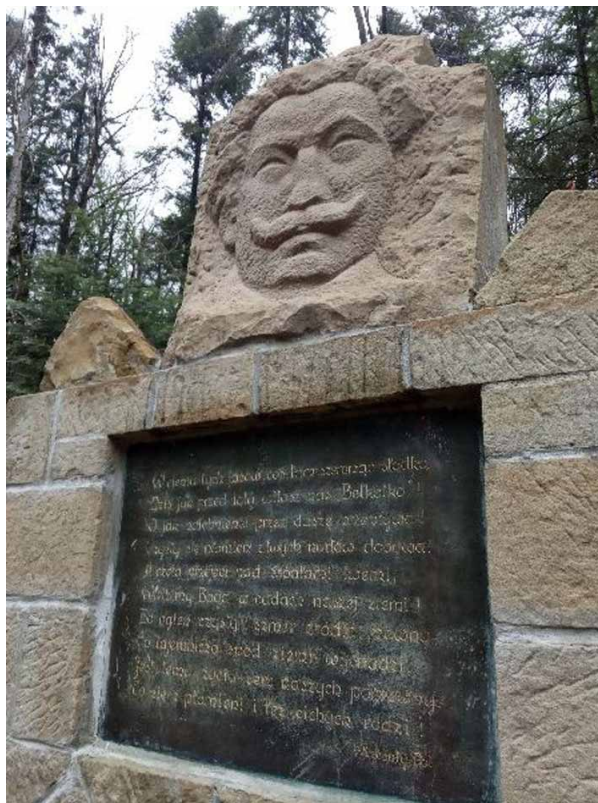
## IV Szkoleniowy Rajd Narciarski „Beskid Niski” w Rymanowie 19-23 lutego 2020

Po raz czwarty organizatorem Szkoleniowego Rajdu Narciarskiego „Beskid Niski” był Narciarski Klub Turystyczny „Szuraczek” z Kościerzyny. I z Kościerzyny na ten Rajd wybrało się pięć osób: Małgosia i Ryszard, dwóch Staszków i ja.

Kierownikiem imprezy był **Ryszard Gerszewski**, **Małgorzata Gerszewska** prowadziła szkolenie technik zjazdowych na nartach śladowych dla początkujących, a **Michał Chruściel** (z Rzeszowa) szkolił na tych nartach kandydatów na uprawnienia przodownika turystyki narciarskiej z zaawansowanych technik zjazdowych. Trasy turystyczne mieli prowadzić: **Arkadiusz Kopczyk** (również z Rzeszowa) oraz **Stanisław Choszcz**.

Przed wyjazdem niecierpliwie i często sprawdzaliśmy prognozy pogody. Wynikało z nich, niestety, że w Rymanowie śniegu nie będzie. Wieczorem, gdy już prawie wszyscy dotarli do celu, spotkaliśmy się po obiadokolacji, by zaplanować czwartkowe zajęcia. Arek twierdził, iż na wyciągu narciarskim w Puławach śnieg jest, ale został przegłosowany. Niemożliwe! Pójdźmy na wycieczkę pieszą, a po południu zobaczymy – takie padały wypowiedzi.

Po śniadaniu zwarta trzynastoosobowa grupa wyruszyła z bazy. Naszymi przewodnikami byli: Arek – autochton oraz Staszek. By nie tracić czasu, do Iwonicza-Zdroju pojechaliśmy autobusem. Ścieżką spacerowo – przyrodniczą „Źródło Bełkotka” doszliśmy do basenu, w którym bulgotała woda. Jest to najstarsze źródło w Iwoniczu-Zdroju położone na stokach góry Przedziwnej. Jego nazwa pochodzi od wydobywającego się gazu ziemnego, który za dawnych czasów wydierał się bardzo obficie. W efekcie podążający tam kuracjusze, po uprzednim podpaleniu gazu, mogli obserwować płonąca powierzchnię wody. Obecnie nie ma tych bąbelków za dużo, bo stale zmniejsza się ilość gazu, więc wywołanie kontrolowanego ognia nie wchodzi w grę. Staszek już na dole oświadczył: „Ja do gazu nie idę”, ale poszedł i nie żałował. W pobliżu zauważyliśmy wizerunek Wincentego Pola. Mieliśmy problemy z prawidłowym nazwaniem tego dzieła. Czy to był pomnik, popiersie, czy też coś innego? Arek rozśmieszył nas określeniem, że jest to „potwarz”



poety. Prawidłowa odpowiedź brzmi – płaskorzeźba.

Po powrocie na dół zasiedliśmy w restauracji „Zdrojowa”. Zamówiliśmy polecane iwonickie małdrzyki, wino grzane (mniej grzeczni) oraz kawę (ci grzeczni). Po tak przyjemnym początku przyszedł czas na zdobywanie szczytów. Udaliśmy się zielonym szlakiem, po grząskim błocie w kierunku Przymiarek. Idąc, mijaliśmy nieistniejącą już wieś Wólka, po czym dotarliśmy do szczytu Kopa (640 m). Arek wyjaśnił nam, że z tego miejsca przy dobrej widoczności można zobaczyć Bieszczady.



Nasze kolejne kroki skierowaliśmy do Iwonicza. Stamtąd niektórzy pojechali do Rymanowa, korzystając z komunikacji autobusowej. My (cztery osoby) postanowiliśmy iść pieszo. Chcieliśmy zobaczyć pałac Potockich, będący obecnie siedzibą nadleśnictwa. Jest on uwieczniony na znaczku złotowym. Ryszard, projektując go, popisał się poczuciem humoru. Rysunek przedstawiał sylwetę pałacu wraz z rozległym, obsypanym różnokolorowym kwieciami wielkim klombem, a rajd to przecież impreza zimowa.

Na szczęście okazało się, że Arek miał rację. Śnieg był! Na dodatek, w piątek, od południa zaczął mocno sypać. Już po kilku minutach okazało się, kto miał dobrze na tę pogodę nasmarowane narty. Najszybciej zaczęły się kleić moje, ale pozostali też skarżyli się na problemy ze ślizgiem. Kolejny dzień też spędziliśmy na wyciągu narciarskim w Puławach. Dorota, Staszek E. oraz ja byliśmy w grupie początkującej. Trenowaliśmy pod nadzorem i fachową opieką Małgosi. Pilnie ćwiczyliśmy pług hamujący oraz skręty. Prezentowaliśmy zbliżony poziom umiejętności, więc bez kompleksów i uparcie próbowaliśmy oswoić „smoka”, tzn. narty. Pozostali szkolili się z Michałem i Ryszardem. Nie mieliśmy okazji obserwować ich zmagania, ponieważ oni wspięli się na wyższe rejony stoku, my natomiast zostaliśmy na dole. W sobotę z zazdrością i podziwem patrzyłam na nich, gdyż zrobili ogromne postępy. Jak jeden mąż wjeżdżali na orczyku do góry, by potem efektownie szusować na nartach biegowych. Osoba mało spostrzegawcza nie odróżniłaby ich od narciarzy zjazdowych.

W sobotę, jadąc na ćwiczenia, zatrzymaliśmy się w Rudawce Rymanowskiej, by zobaczyć Ścianę Olzy. Ta imponująca formacja skalna znajduje się w przełomowym odcinku Wisłoka i jest pozostałością po odkrywkach łupków menilitowych. Normalnie, gdy zima jest mroźna, można dodatkowo podziwiać spadającą zamrożoną wodę, tzw. lodospad.

W słoneczne dni cała ściana skrzy i pobłyskuje. W tym roku jednak zima o nas zapomniała, więc nie widzieliśmy tego zjawiska.

Wszystkie wieczorne godziny poświęcone były relacjom z przebiegu dnia, opisom wrażeń, szkoleniom oraz wspomnieniom z poprzednich narciarskich imprez. Szczegółowo omawialiśmy nasze problemy z opanowaniem różnych



technik zjazdowych. Michał wpędzał w kompleksy opowieściami o swych wyczynach podczas wyprawy na Elbrus, pobytach w Stanach Zjednoczonych oraz pozostałymi, nie mniej spektakularnymi przygodami zjazdowymi. Niezwykle interesujące było wystąpienie **Roberta Borkowskiego**, który zawodowo zajmuje się ratownictwem i bezpieczeństwem wysokogórskim. Od **Grzegorza Guzika** próbowaliśmy wyciągnąć informacje na temat osobliwego kształtu i położenia Cergowej oraz Lackowej. Tłumaczył to obrazowo, ale na jedno pytanie nie był w stanie odpowiedzieć. Pytanie kluczowe – czy i kiedy będzie śnieg?

Rajd zakończył się spotkaniem towarzyskim w salonie. Niektórzy poszli na zabawę taneczną organizowaną przez właścicieli naszego zajazdu, by w imieniu całej grupy pożegnać karnawał.

*Elżbieta Zawadzińska*

## Zimowa tradycja karpatianek

A któż są te karpatianki, zapyta ktoś. Chodzi o członkinię Klubu Turystyki Górskiej „Karpaty”, koła nr 6 Oddziału Uniwersyteckiego w Toruniu. Podobnie jak narciarskie Śladowe Spotkania mają 20 lat, także tyle lat mają zimowe wyprawy koleżanek z „Karpat”. W połowie lat 90-tych zaczęły się zimowe klubowe wyjazdy w góry. Oczywiście, poszczególni członkowie klubu uprawiali zimową turystykę górską, ale zorganizowane grupowe wypadki ruszyły w roku 1996. Pierwszy był do Rymanowa, potem dwukrotnie na Przehybę i tak się to zaczęło. Kiedy klub organizował zimowy wyjazd do Rytra, zgłosiły się same panie. Nikt nie przewidział, że stanie się to początkiem zimowej klubowej tradycji, która trwa od roku 2001.

Do Zajazdu pod Roztoką przyjechało w lutym 2001 piętnaście pań, a towarzystwo było międzynarodowe. Częstymi gośćmi na klubowych spotkaniach były wtedy, czasowo mieszkające w Toruniu: Kanadyjka, Amerykanka i Australijka. Koleżanki zrealizowały wówczas ambitny program wycieczkowy, odwiedzając Przehybę, Łabowską, ale także Stary Sącz i Krynicy Zdrój. Wszystko w prawdziwie zimowej śnieżnej scenerii, czasem



**Na pierwszej wyprawie w Sądeckim**



**W bajkowej scenerii Gór Sowich**

przy akompaniamencie wyjącego halnego. Oto początek historycznej relacji: *Wysiadaliśmy w trzaskającym mrozie. Potem halny zbijał nas z nóg – chodzenie skosem było niezapomnianym przeżyciem.*

Panie zachęcane udaną zimową wyprawą postanowiły, już nie z przypadku, wyjeżdżać każdej zimy w góry. Staraniem ścisłego „dowództwa” (prezes Hania Leszczyńska i „prawa ręka” Ewa Gąsiorowska) wyprawy odbywały się w różnych lokalizacjach – pasmach górskich i kwaterach. Zatem kolejno były to: Zakopane i Tatry, Szczawnica i Pieniny, Rymanów Zdrój i Beskid Niski, Rabka Zdrój i Gorce + Lubań, Powroźnik i Beskid Sądecki, Jaworzynka i Beskid Śląski, Jaworki i Małe Pieniny, Duszniki Zdrój i Kotlina Kłodzka, Mszana Dolna i Beskid Wyspowy, ponownie Zakopane, Karpacz i Karkonosze, Walim i Góry Sowie, Jarnołtówek i Góry Opawskie, Świeradów Zdrój i Góry Izerskie, Stronie Śląskie i okolice Śnieżnika, Szczepanów k. Lubawki i Góry Krucze, Krynica Zdrój i Beskid Sądecki, ponownie Rabka Zdrój i Gorce i w roku 2020 Rytro. Choć to wyprawy czysto damskie, to dwukrotnie towarzyszył koleżankom jakiś męski „rodzynek”. Nie zaburzało to charakteru wypraw, wszak nawet na kobiecych wyprawach polskich himalaistek tragarzami byli głównie mężczyźni. W dwudziestą rocznicę pierwszej zimowej wyprawy Dzielna Żeńska Ekipa ponownie zawitała do Rytra.

Uczestniczki tych wyjazdów spotkały na wycieczkach wszystko, co można zimą spotkać w górach, z wyjątkiem skrajnych okoliczności w postaci lawin i ataku głodnych wilków. Niejeden raz brnęły w śniegu powyżej kolan, niejeden raz walczyły z litym lodem na szlaku bądź z pozbawiającym oddechu wiatrem. Jak czytam w „zajawce” do galerii fotograficznej z jednej z wypraw *nawet banalny spacer do Czerwonego Klasztoru może zamienić się w ekstremalną wyprawę*, a to za sprawą całkowicie oblodzonej Drogi Pienińskiej. Niemal od samego początku, nauczone szybko nabytym doświadczeniem „karpatianki” używają właściwego dla warunków wyposażenia – kijki i raki są używane niemal przez wszystkie uczestniczki tych wyjazdów. W klubowych relacjach można przeczytać takie na przykład opisy: *Od początku wszystko było oszronione, później powolutku zaczął sypać śnieg, przyklejając się do oszronionych gałęzi i do tego wszystkiego mgła. Chodziliśmy po świecie żywcem wyjętym z bajek Andersena. Z „Królowej śniegu”.*

Dokąd wyruszą torunianki w przyszłym roku? Na razie trudno przewidzieć, ale na pewno liderki tych wyjazdów wymyślą ciekawą lokalizację i niebanalne trasy wycieczek.

\* \* \*

Zachęcam kluby górskie do dzielenia się wspomnieniami i relacjami na łamach Na Szlaku.

*Juliusz Wysłouch*



**Ewa – programowa szefowa wypraw**



**Stąpienie „po cienkim lodzie”**

## Urzekły go Tatry



**Prof. Ludwik Zejszner**

mieckiej, wcześniej piszącej się Zeuschner. Nieznana jest dokładna data urodzenia. Jego ojciec Karol był nadwornym aptekarzem króla Stanisława Augusta Poniatowskiego. Ludwik skończył renomowane Liceum Lindego w Warszawie i rozpoczął studia na Uniwersytecie Warszawskim, następnie kontynuował je i pogłębiał w Berlinie, Getyndze i Lipsku. Doktoryzował się na uniwersytecie w Getyndze w 1826 na podstawie rozprawy krystalograficznej.

Mając zaledwie 24 lata, objął po raz pierwszy katedrę Mineralogii i Geologii Uniwersytetu Jagiellońskiego (1829-1833). Później pełnił obowiązki inspektora górnictwa Wolnego Miasta Krakowa (1834-1837), przez rok był profesorem mineralogii Akademii Medyko-Chirurgicznej w Warszawie (1857-1858), pracował w Rządowej Komisji Spraw Wewnętrznych w Biurze Komisji Karty Geognostycznej. Po raz pierwszy w Tatry i Pieńiny przyjechał w 1829, odtąd pozostał pod urokiem Tatr, stając się ich wybitnym badaczem.

Ogłosił wiele rozpraw geologicznych poświęconych Tatom i opublikował w Berlinie (1844) pierwszą szczegółową mapę geologiczną „Carte géologique de la chaîne de Tatra et des soulèvements parallèles” uznaną przez wiele lat za najlepszą w tym rodzaju. Dopiero w 1864 lepszy okazał się Karel Koňstka ze swoją mapą. Zastanawiające jest to, że wydał ją anonimowo. Jedną z najważniejszych prac w dorobku naukowym Zejsznera stanowią badania nad zlodowaceniem Tatr. Jako pierwszy odkrył w Tatrach ślady ich dawnego zlodowacenia; pierwszą rozprawę wydaną w 1856 w Wiedniu poświęcił morenie w Dolinie Bystrej przy Kuźniach (Über eine alte Längenmoräne im Thale des Bialy Dunajec bei dem Hochofen in Zakopane in der Thatra). Wcześniej odkrył i opisał (1849) ślady dawnego zlodowacenia w Dolinie Suchej Wody Gąsienicowej.

**R**zadkie to zjawisko: udomowić i hodować świstaka! Dziwne? Nie, raczej dziwacznie wyglądające, ale profesorowi o uznanej renomie naukowej wiele uchodziło, a tym bardziej „miłość” do świstaka. Dzięki temu jako pierwszy w kraju opisał świstaczy letarg: „serce zdawało się zupełnie nie bić” – pisał zaintrygowany, – „termometr podniósł się do +9,40 stop. C. Ze snem zimowym nie tylko ustają działania zewnętrzne zmysłów, ale nadto do najwyższego stopnia wolniej funkcjonuje wewnętrzne; zdaje się, że obieg krwi prawie ustaje, a z nim oddychanie”.

Może codzienna obserwacja oswojonego świstaka sprawiła, że znalazł się wraz z Maksymilianem Siłą-Nowickim i Edwardem Janotą w trójce inicjatorów ochrony gatunkowej kozic tatrzańskich i... świstaków? Prof. Ludwik Zejszner, bo o nim mowa, geolog, mineralog i paleontolog międzynarodowej sławy stał się współsprawcą wydanej pod zaborem austriackim w 1868 r. przez galicyjski Sejm Krajowy we Lwowie nowoczesnej na ówczesne lata ustawy o ochronie świstaków i kozic. Nie dość tego, ustawa ta była pierwszym tego typu aktem prawnym w Europie!

Ludwik Zejszner urodził się w Warszawie w 1805 r. i pochodził ze spolszczonej rodziny niemieckiej,

W wielu jego pracach znajduje się dużo informacji o klimacie, hydrografii, fizjografii, a także ludności Tatr i Podtatrza (Orawa, Spisz, Liptów). Jest autorem pierwszej antologii... pieśni góralskich! Ukazała się ona w 1845 pod tytułem „Pieśni ludu Podhalań, czyli górali Tatrowych polskich zebrał i wiadomości o Podhalańskich skreślił Ludwik Zejszner”. Niewiarygodne, ale ten wybitny geolog okazał się pionierem etnografii Podhala, Orawy i Spisza. W antologii zebrał ogółem 740 pieśni, grupując tematycznie jako: miłosne, ślubne, pasterskie, zbójce i żołnierskie.

W wyższe partie Tatr sam się nie wybierał. W annałach taternickich odnotowuje się jego pierwsze wejście na Koszystą (2193 m n.p.m.). Co ciekawe, szczyt był wcześniej zdobyty zimą 1910 r. przez zespół w składzie: Henryk Bednarski, Józef Lesiecki, Mariusz Zaruski i Stanisław Zdyb. Podczas letniego wejścia na Koszystą zdobył jako pierwszy w historii przełęcz Krzyżne, chociaż przejście to było znane miejscowym góralom wcześniej.

Obok badań geologicznych prowadził w Tatrach i okolicy pomiary wysokości. Interesował się pasmem Babiej Góry, na jej szczycie stanął 31 sierpnia 1830 r. i pierwszy użył nazwy Diabła Kuchnia. W 1830 dla przykładu robił pierwsze pomiary okolicznych szczytów z Babiej Góry. Od 1839 ogłosił na ten

temat kilka znaczących prac np. „Pomiary barometryczne Tatrów...”, „Pomiary barometryczne Beskidów, Tatrów i wzniesień od nich równoległych”. Mierzył też ciepłość źródeł, ogłaszając pionierską rozprawę „O temperaturze źródeł tatrowych i pasm przyległych”.

Również zapisał się w historii taternictwa jaskiniowego, wyjaśnił bowiem genezę źródła w Pisanej. Dowiedział, że jest to przepływ podziemnego potoku. Tezę oparł na pomiarach temperatury w wypływie z jaskini i w potoku. Znawcy tej tematyki uznali go za pierwszego hydrografa krasowego w Tatrach. W 1849 opublikował wzmiankę o Jaskini Kasprowej Niższej, przytaczając przekaz ustny o psie, który utonął w jednym ze stawów Gąsienicowych, a po czasie odnaleziony został w dziurze za Halą Kasprową.

Przyjeżdżając systematycznie w Tatry, uległ pierwotnemu wizerunkowi Zakopanego, dość zaskakująco wyobrażał sobie rozwój wsi: „Jakież precudne miejsce można by w długiej wiosce Zakopane obrać na wiejskie siedziby, które by sama przyroda otaczała najcudowniejszymi ogrodami angielskimi. Ze smakiem założone wille uczyniłyby równie głośną tę dolinę jak pobrzeża jeziora Como lub Genewskiego”. Lektura prac profesora zachęciła Tytusa Chałubińskiego do odbycia pierwszej wycieczki w Tatry! Natomiast działacze Towarzystwa Tatrzańskiego w 1876 roku, oddając w Dolinie Pięciu Stawów Polskich jednoizbowe schronisko, nazwali go imieniem profesora, uznając w ten sposób jego pionierskie dokonania w Tatrach. Schronisko było prymitywne i zimne, zbudowane z bloków granitowych, czynne wyłącznie w sezonie letnim, zimą opuszczone niszczało.

Poza Tatrami specjalizował się w Górach Świętokrzyskich i wykonał dla nich dziewięć map geologicznych. To nie koniec jego górskich penetracji, jako jeden z pierwszych polskich badaczy odbył w 1849 r. podróż do źródeł Wisły i na szczyt Baraniej Góry. Dla upamiętnienia tego faktu osuwisko skalne pod szczytem nazwano „Wantule im. L. Zejsznera przy źródle Białej Wiselki”. Dla przypomnienia, wykopy Czarnej Wiselki noszą imiona Wincentego Pola i H. K. Łobarzewskiego.

Ludwik Zejszner był wybitnym geologiem i paleontologiem, wrażliwym na przyrodę. Jednak naturę miał skrytą i przez to był samotny w tym, co robił. Odszedł w do końca niewyjaśnionych okolicznościach, w pełni pomysłów badawczych. W nocy z 2 na 3 stycznia 1871 został zamordowany (uduszony powrozem) w swoim krakowskim mieszkaniu. Od początku głównym podejrzanym był lokaj profesora, jednak nie udało

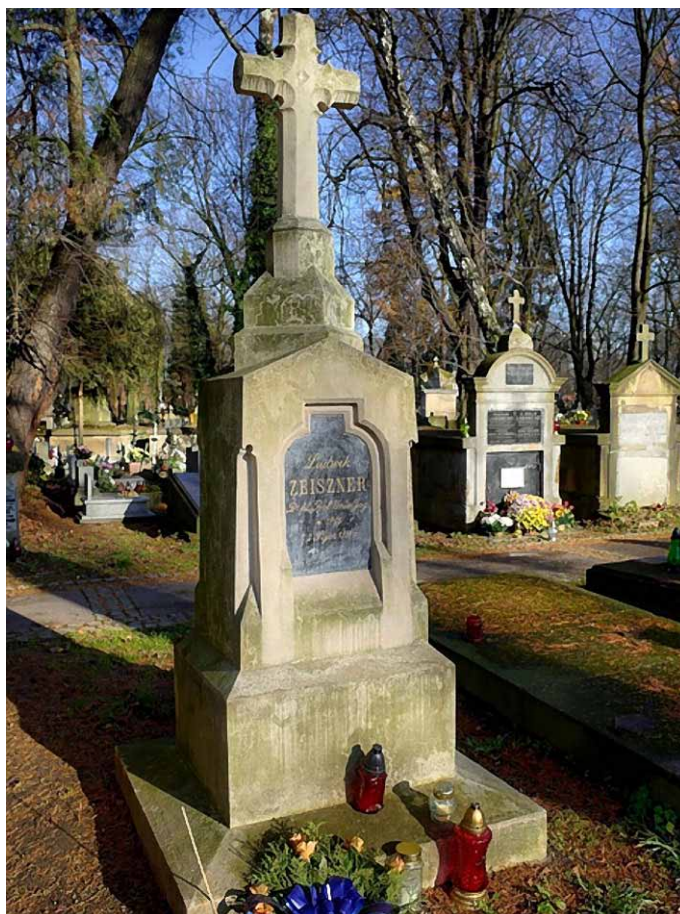


**Stare schronisko im. Ludwika Zejsznera 1908**

się w sposób przekonywający przedstawić motyw zbrodni ani ustalić tożsamości sprawcy, mimo że posłużono się wówczas zupełnie nowatorskimi technikami dochodzeniowymi, jak: sporządzenie fotografii rozpoznawczej i daktyloskopii! Reguły tej ostatniej wprowadzono do stosowania dopiero 20 lat później. Z braku lepszych motywów przyjęto rabunkowy charakter zbrodni, bo sprawca zabrał z domu profesora parę cennych przedmiotów. Jednak wszystko wskazywało na to, że motywem mogła być zemsta... polityczna! Prof. Widacki w swojej rozprawie detektywistycznej napisał: „(...) prawdopodobnie przyczyna śmierci (...) leżała w dziwnie i tragicznie splątanych dziejach narodu polskiego doby powstania styczniowego, wśród wypadków głęboko dzielących naród, wśród tragicznych wyborów na całej skali pomiędzy bohaterstwem a zdradą, wśród pośpiesznych sądów i nie zawsze przemyślanych ocen między wyrozumiałością a potępieniem.” Przyczyny zbrodni już nie znamy. Ludwik Zejszner spoczął na Cmentarzu Rakowickim w Krakowie.

Wspomnienie napisałem w 215. rocznicę urodzin Profesora.

*Ryszard M. Remiszewski*



**Pomnik na Cmentarzu Rakowickim**

## Agaton Giller

Urodził się 9 stycznia 1831 r. w Opatówku pod Kaliszem w rodzinie burmistrza miasta Jana Kantego Gilla i Franciszki z domu Szpadkowskiej i otrzymał niezwykle imię Agaton (imię wybitnego greckiego tragediopisarza z V w. p.n.e.). Uczył się w Kaliszu, Łomży i Warszawie. Jako samouk poznawał literaturę i historię Polski. W czasie Wiosny Ludów w 1849 r. starał się wyjechać na Węgry, gdzie trwała rewolucja, ale został aresztowany na granicy przez władze carskie z powodu braku potrzebnych dokumentów. Uciekł z aresztu i schronił się w pruskim Poznaniu. Ponownie został aresztowany przy próbie przekroczenia granicy i umieszczony w więzieniu w Raciborzu, skąd po zwolnieniu wrócił do Poznania. W końcu udało mu się przekroczyć granicę Austrii, ale rewolucja węgierska upadła. W zaborze austriackim Giller pod zmienionym nazwiskiem pracował jako domowy nauczyciel w ziemiańskich rodzinach. W 1851 r. znalazł się w Krakowie, gdzie jako wolny student Uniwersytetu Jagiellońskiego poznawał historię. Nawiązał kontakt z Towarzystwem Demokratycznym Polskim. Austriacy policjanci aresztowali go (1853), a jako rewolucjonistę i poddanego rosyjskiego przekazali władzom carskim. Został uwięziony i skazany za działalność antycarską na karę służbę wojskową na Syberii. Swoją podróż opisał później we wspomnieniach „Podróż więźnia etapami do Syberii w roku 1854” (wydał w 2 tomach w Lipsku w 1866 r.). Od 1855 r. odbywał służbę wojskową jako szeregowiec w batalionie



w Szyłce na Zabajkalu. Miał dobrą opinię u dowódców, dzięki czemu mógł się kontaktować z miejscową ludnością. Zwolniony ze służby wojskowej (1856) osiedlił się w Irkucku. Stworzył tam polską szkołę, w której sam uczył, prowadził polską bibliotekę. Objechał w tym czasie prawie całe Zabajkale. Odwiedził Kiachtę, Troickosawsk, Arguń, Barguzin, Nerczyńsk, Wierchnieudinsk. Opisywał stanowiska archeologiczne. Jego opisy stały się wskazówką do badań przeprowadzonych później przez Juliana Talko-Hryncewicza. Giller stał się aktywnym członkiem polskiego koła zesłańców w Kiachcie. W tym czasie powstała jego monografia „Polskie groby w Irkucku”



**Kiachta, 1885**

(wydana w Krakowie w 1864 r.). Później napisał pracę „Opisanie zabajkalskiej krainy w Syberii”, zawierającą cenne wiadomości etnograficzne dotyczące miejscowej ludności i zesłańców (wydał ją w 3 tomach w Lipsku w 1867 r.). Oto ocena polskich zesłańców z trzeciego tomu tej książki: *We Wschodniej Syberii imię Polaka identyfikuje się w umyśle Syberiańczyka z wyobrażeniami rzetelności, uczciwości i cnoty. Opinie takie wyrobione zostały postępowaniem godnym i szlachetnym wygnańców – Polska nie mogła tutaj lepiej być reprezentowana jak była. Polacy trudnią się tu nauką i wychowaniem dzieci, gospodarstwem rolnym, handlem i przemysłem, a dzisiaj w znacznej liczbie powracając do ojczyzny, zostawiają duży zastęp ludzi, przez siebie wykształconych, i niejeden pożyteczny zwyczaj lub nowość gospodarską albo przemysłową.* I jeszcze jeden fragment tego tomu z opisem koncertu w Kiachcie: *W dużej utapetowanej sali grodonaczalstwa zebrało się przeszło sto osób na koncercie. Orkiestra kozacka pod dyрекcją Polaka Grzegorza Koziarkiewicza grała polki i różne lekkie rzeczy. Panie siadały w pierwszych rzędach krzeseł. Wszystkie były ubrane bogato w jedwabie i tiule, a nie bez gustu. Moda krynolin już doszła do Kiachty. Bardzo podobały mi się koronkowe i tiulowe mantyle, ozdobione czarnymi ogonkami gronostajów. Włosy zaczesane według najświeższej mody. Mężatki powkładały ładne czapeczki, a panny, prócz drogich kamieni, nic nie miały we włosach. Co się tyczy wdzięków – irkuckie kobiety mają pierwszeństwo przed kiachtańskimi.*

Wiadomości o Zabajkalu Giller uzupełnił pracą „Z wygnania” (wydana w 2 tomach we Lwowie w 1870 r.). Zostawił też „Spis polskich zesłańców do 1860 r.” (wydany w Poznaniu w 1872 r.).

Giller po amnestii ogłoszonej przez cara Aleksandra II wrócił w 1860 r. do Warszawy i został dziennikarzem. Był korespondentem krakowskiej gazety „Czas”. Nawiązał łączność z konspiratorami. Po krwawej rozprawie policji z uczestnikami manifestacji 8 kwietnia 1861 r. napisał i rozpowszechnił proklamację „Posłanie do wszystkich rodaków na ziemi polskiej”, w której wzywał do solidarnej walki z caratem, jako zwolennik zgodnego współdziałania wszystkich klas w ruchu narodowym. 16 października 1861 r. policja raniła go podczas rozprawy w katedrze warszawskiej. W czerwcu 1862 r. został członkiem Centralnego Komitetu Narodowego. Brał udział w przygotowaniu powstania, napisał instrukcję dla uczestników. We wrześniu 1862 r. jeździł do Londynu, gdzie rozmawiał o pomocy dla konspiratorów ze strony Aleksandra Hercena, który redagował rosyjską demokratyczną gazetę „Kołołok”. Hercen wydrukował w niej odezwę komitetu. Po przerwie Giller ponownie w lutym 1863 r. wszedł w skład Centralnego Komitetu Narodowego. Przyczynił się do wprowadzenia dyktatury Mariana Langiewicza. Po jej upadku w maju 1863 r. został członkiem Rządu Narodowego. Zajmował się stosunkami z zagranicą i sprawami propagandy. Redagował „Strażnicę”, „Ruch” i „Wiadomości pola bitwy”. Zwracał się z wezwaniem do Polaków w zaborach pruskim i austriackim, sporządził instrukcję dla agentów Rządu Narodowego. Po zmianie rządu pojechał jako jego wysłannik do Wiednia. Gdy otrzymał anonimowy wyrok śmierci, zrezygnował z dalszej działalności w strukturach powstania. Gdy ono upadło, wyjechał do Saksonii: do Drezna, później do Lipska. Nielegalnie wydawał polskie czasopismo „Ojczyzna”. Zagrożony zaocznym wyrokiem więzienia uciekł do Szwajcarii (1864), zamieszkał ostatecznie w Rapperswil,

gdzie nadal wydawał to czasopismo. Zorganizował pomoc dla polskich emigrantów. Także będąc w Paryżu (od 1867) redagował „Ojczyznę”. Napisał wówczas dzieło „Historia powstania narodu polskiego w 1861-1864 roku” (wydał ją w 4 tomach w Paryżu w latach 1867-1871).

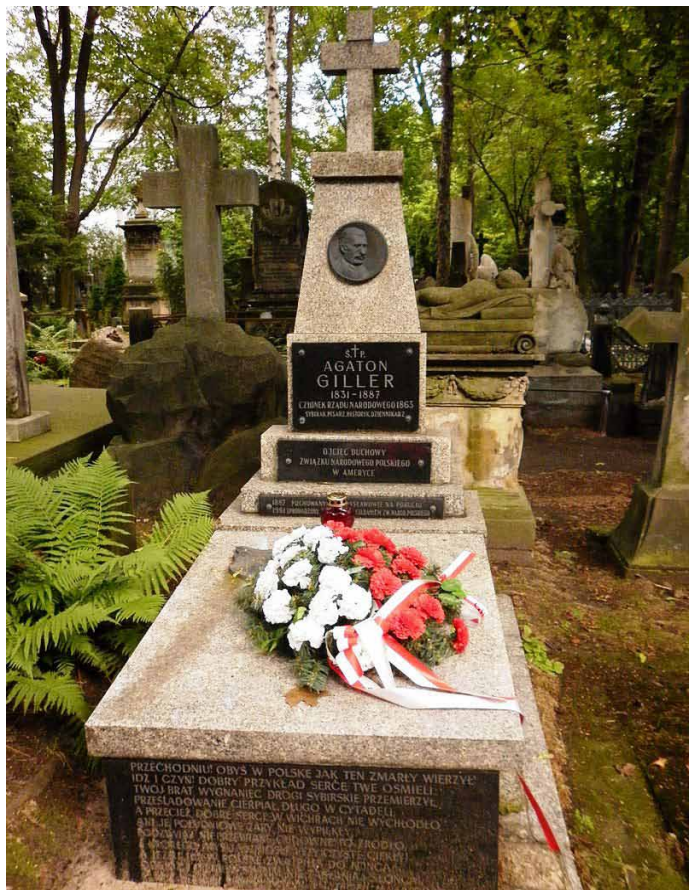
W 1870 r. przyjechał do Galicji, tu współpracował z redakcjami „Gazety Narodowej Lwowskiej” i „Ruchu Literackiego”. W 1877 r. wraz z Adamem Sapiełą przystąpił do organizowania Rządu Narodowego w Galicji, by walczyć z Rosją z pomocą Wielkiej Brytanii i Turcji. Wówczas władze austriackie nakazały mu opuścić kraj. Pojechał (1878) znowu do Rapperswil. Pracował w polskim muzeum. Pomagał w tworzeniu Polskiego Legionu w Turcji. W 1880 r. ponownie wrócił do Galicji. Ostatecznie zamieszkał u siostry Agrypiny Kopernickiej w Stanisławowie. Współpracował z gazetą „Kurier Stanisławowski” i z czasopi smami za granicą.

Agaton Giller zmarł na zapalenie płuc 17 lipca 1887 r. w Stanisławowie (dziś Iwano-Frankiwsk) i tam został pochowany. W 1981 r. jego prochy przewieziono do Warszawy i pochowano na Cmentarzu Powązkowskim. Na grobie umieszczono epitafium:

*Przechodniu! Obyś w Polskę jak ten zmarły wierzył!  
Idź i czyn! Dobry przykład serce twe ośmieli.  
Twój brat wygnaniec drogi sybirskie przemierzył,  
Prześladowanie cierpiął długo w cytadeli. [...]*

Giller pozostawił po sobie, oprócz dzieł opisujących Syberię Wschodnią i losy powstańców, także literaturę patriotyczną i historyczną, dotyczącą narodu, znaczących rodów i wybitnych postaci. W wielu swoich pracach używał pseudonimu Sulita. Wszedł do polskiej historii jako publicysta, historyk i pisarz, ale także jako polityk i działacz społeczny.

*Janusz Fuksa*



## Listy, opinie, dyskusje

### Hokej w Tatrach

**M**iniony sezon zimowy w górach przyniósł sporo różnych wydarzeń, głównie wiele akcji ratunkowych w Tatrach, na Babiej Górze oraz w innych rejonach licznie odwiedzanych przez narciarzy, urlopowiczów i turystów. Duże poruszenie wywołała poniżej przywołana informacja. *Niezwykła rywalizacja sportowa miała dziś miejsce na tafli Morskiego Oka. Dziś rano grupa ochotników zabrała się za... odśnieżanie jeziora. Wszystko po to, aby odśnieżyć i przygotować lodowisko do rozegrania pokazowego meczu hokeja. Zawodnicy, czyli w większości byli zawodnicy zespołu Podhale Nowy Targ, poruszali się po tafli Morskiego Oka na łyżwach, postawiono również bramki, a turyści mogli podziwiać na własne oczy niecodzienne widowisko. „Bardzo przychylnie do naszego pomysłu podeszły władze Tatrzańskiego Parku Narodowego za co im z tego miejsca serdecznie dziękuję. Pomysł wypalił, więc na pewno będziemy go kontynuować. Za rok chcemy już jednak zrobić drugą edycję z większą pompą” – powiedział w rozmowie z portalem podhaleregion.pl Mariusz Jastrzębski, pomysłodawca całego wydarzenia.*

Koniecznien trzeba skomentować samo wydarzenie, jak i entuzjastyczny ton wyzieraający z przytoczonej wypowiedzi. W historii eksploracji Tatr nie brak działań, wydarzeń i zachowań co najmniej dziwnych lub z dzisiejszego punktu widzenia niestosownych, niewłaściwych, karygodnych, głupich, bezmyślnych, kuriozalnych, etc. Do Morskiego Oka jeździły kiedyś rejsowe autobusy, na Drodze im. Oswalda Balzera odbywały się wyścigi samochodowe, a w latach 70-tych XX wieku zapełniały ją grupy ludzi w ramach słynnego Rajdu im. Lenina. Obecnie tysiące ludzi idą tą drogą od parkingów, dojeżdżają furkami i wypełniają do ostatniego centymetra najbliższą dostępną okolicę schroniska nad stawem. Bywa, że dzienna frekwencja sięga 10 000 osób. O efektach takiej „turystyki” nie ma co strzępić pióra, zagrożenie sanitarne w okolicy Morskiego Oka i wzdłuż drogi jest powszechnie znane, śmieci już nikogo nie dziwią, podobnie jak pretensje owych „turystów” do TPN, policji i TOPR, że: droga nie posypana piaskiem, brak latarni, TOPR nie chce zwieźć do Zakopanego, itp., itd.

Nie brakuje nowych inicjatyw, a hitem sezonu był wspomniany mecz hokeja. Niektórym ludziom wydaje się, że są jacyś inni, są kimś szczególnym, nie podlegają ogólnym zasadom i przepisom. Zapewne tak poczuli się „gwiazdorzy hokeja” z Nowego Targu. Ale to nic w porównaniu do jawnego kłamstwa, którym pomysłodawca wydarzenia uraczył czytelników portalu *podhaleregion.pl*. Jak bardzo trzeba być pewnym siebie i bezczelnym, serwując publicznie kłamstwo o przyzwoleniu TPN na imprezę. Żeby nie było wątpliwości, **nie było przyzwolenia TPN na mecz na Morskim Oku**, o czym Park poinformował zarówno publicznie, jak i na skierowane doń bezpośrednio pytanie. Oto stosowne cytaty:

**Władze Tatrzańskiego Parku Narodowego (TPN) nie wydały zgody na rozegranie meczu hokeja na tafli Morskiego Oka i zapowiadają, że będą wyjaśniały sprawę z organizatorem. Do nietypowego sportowego spotkania doszło w minioną sobotę. Brali w nim udział byli zawodnicy „Szarotek” Nowy Targ.**

„Do TPN nie wpłynął żaden formalny wniosek na organizację meczu” – powiedziała PAP Paulina Kołodziejska z TPN i dodała, że „co do karania – będziemy się kontaktować z organizatorami. Z pewnością nie przewidujemy zgody na organizację powtórki tego wydarzenia, co zapowiadali organizatorzy za pośrednictwem mediów społecznościowych”.

Zdaniem władz TPN ten incydent nie miał szkodliwego wpływu na przyrodę i nie był też niebezpieczny dla zawodników, bo pokrywa lodowa w tej chwili jest gruba.

„Trzeba na takie inicjatywy patrzeć szerzej: co by się stało, gdyby więcej osób czy grup chciało w Tatrach realizować różne nietypowe aktywności, najczęściej z pobudek dosyć egoistycznych, dążąc do rozgłosu. W masowej skali takie zjawiska mogą być szkodliwe” – wyjaśniła Kołodziejska. Nic dodać, nic ująć.

Powyższe wypowiedzi przedstawicielki TPN zostały zamieszczone na wielu portalach informacyjnych, otrzymałem je także e-pocztą w odpowiedzi na pytanie skierowane przeze mnie do Dyrekcji Parku. A już całkiem ode mnie. Jacy to turyści mogli podziwiać na własne oczy niecodzienne widowisko. To na pewno nie byli turyści, jeśli wiemy, kto to jest tatrzański turysta. Stanowczo jestem przeciwny nadużywaniu słowa „turyści”, choć zapewne wszyscy ludzie opuszczający miejsce zamieszkania w celu innym niż zarobkowy mieszczą się w encyklopedycznej definicji.

*Juliusz Wysłouch*

## \*NA SZLAKU\* - magazyn turystyczno-krajoznawczy

Czasopismo Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego wydawane przez Oddział Wrocławski PTTK od 1987 r.  
Magazyn odznaczony "Złotą Honorową Odznaką PTTK" w 2002 r. oraz Odznaką Honorową "Za Zasługi dla Turystyki" przyznaną przez Ministerstwo Sportu i Turystyki w 2012 r.



Adres Redakcji:  
Rynek-Ratusz 11/12, 50-106 Wrocław

Redaktor Naczelny: **Piotr Dacko**  
Redakcja techniczna: **Piotr Dacko**  
Korekta: **Zofia Wiatrak**  
Webmaster: **Piotr Dacko**

Stale współpracują: Juliusz Wysłouch, Krzysztof Tęcza,  
Tomasz Kowalik, Ryszard M. Remiszewski, Janusz Fuksa,  
Bartosz Skowroński, Zbigniew Piepiora, Krzysztof Piłk,  
Jacek Mielcarek, Sebastian Jakobsch, Mirosław J. Barański



Materiałów nie zamówionych Redakcja nie zwraca i nie stosuje honorariów za opublikowane.

Redakcja zastrzega sobie prawo adyustacji tekstów, przyjmowanych wyłącznie w formie elektronicznej.

**Przedruki tylko za podaniem źródła.**

Umieszczanie banerów na stronie domowej magazynu i reklam wewnątrz numerów na odrębnie uzgodnionych zasadach.

Za treść reklam Redakcja nie odpowiada.

ISSN 1230-9931