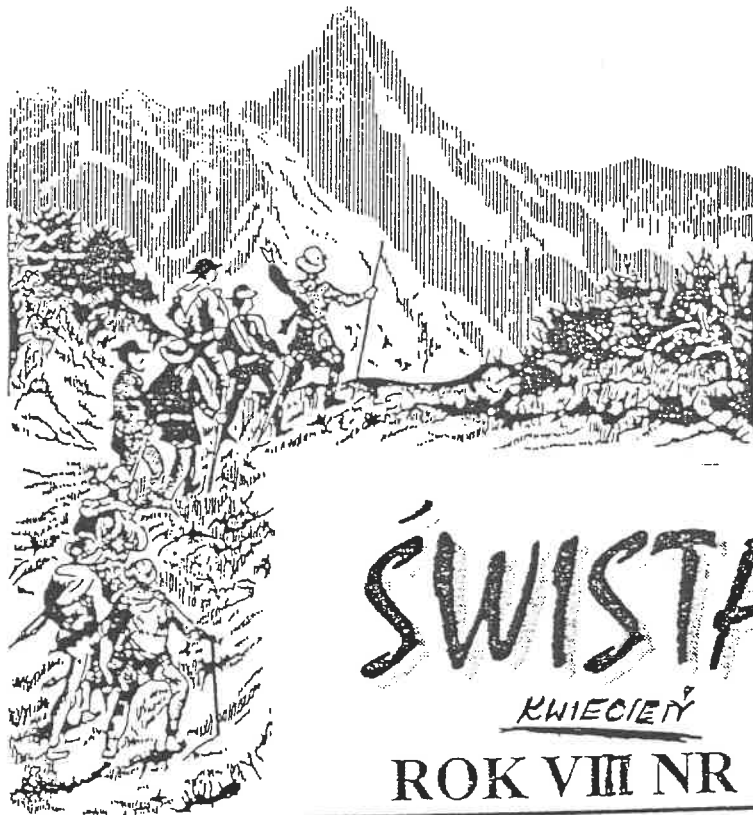




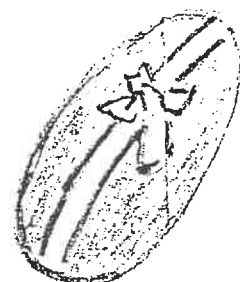
ŚWISTAK

KWIECIEŃ

ROK VIII NR 4 1998



Alleluja





JAKIE PTT? - CIĄG DALSZY DYSKUSJI PRZEDZJAZDOWEJ

Myslenie o przygotowaniu do kolejnych rocznic PTT winno mieć podbudowę w poprawnym funkcjonowaniu Oddziałów. Zauważony przez nas wielu temat programowo dojrzał do przeanalizowania. Podjęcie tematu uwarł artykuł Michała o treści zarówno szczerzej jak i bezwzględniej. Odwaga Mu nie była potrzebna, ponieważ nie mógł nic innego napisać...

Dosć wcześnie zauważyłem, że podstawą działania obecnego PTT są sentymenty. Współcześni, nieładzcy trzeźwi traktują je jako przeżytek uważając, że podstawą każdego działania jest zaplecze finansowe. Długo czas samodzielności gospodarczej Oddziałów opierały się Zarządy Główne pierwszych kadencji wiążąc je z nieposłuszeństwem. Podobnie jak opierały się wznawieniu GÖT i innowacji w składzie Zarządu. Pamiętam pierwsze po zalegalizowaniu Towarzystwa spotkanie Zarządu Głównego w Katowicach, w styczniu 1989 roku. Bodajże Oddział Zielonogórski przedstawił konkretną propozycję handlu sprzętem i akcesoriami sportowymi. Na spotkaniu w Karpaczu we wrześniu 1994 roku przedstawiciel Radomia - drobny przedsiębiorca budowlany - stwierdził, że bez konkretnej działalności gospodarczej nie mamy przyszłości. Tu dochodzę do drażliwego tematu pieniędzy, które mają odbicie w stosunkach społecznych. Charakterystyczne jest usprawiedliwianie się wrażliwego Michała z tego, że pracuje w tzw. interesie. Widocznie jest to jeszcze temat wstydlawy.

Ideologia pieniądza, inaczej mówiąc ideologia wmawianego nam lepszego świata, który jest naszym udziałem, zmieniła także świat turystyczny. W tym świecie zostaliśmy przebudzeni do życia z wieloletniego snu dawnych wspomnień. Wydawało się, że wszyscy turyści wszystko rzucą i podejmą działalność w PTT. Lecz to właśnie nasz adwersarz, wspomniany, potrafił z posiadany zaplecze dobrze się znaleźć w nowej rzeczywistości. Michał zwraca uwagę na afront, jakiego doznał ismny, nie będąc zaproszonym na kolejny zjazd PTTK. W tej samej krótkiej notatce, na którą wskazuję, jest coś bardziej groźnego - przewodniczącym konkurencyjnej organizacji został rektor programowej uczelni posiadający tytuł profesora. Mimo że nastał czas, kiedy człowiek z tytułem magistra jest niezauważalny, doktor ledwie dostrzegany, docent jest przedmiotem żartów, a profesor służy do dekoracji; dla wielu jest to jednak dekoracja nobilitująca. Pytam, dlaczego profesorowie omijają PTT? Śledząc dzieje Oddziału we Wrocławiu, stwierdzam, że najsłabsze środowisko naukowe odegrało dużą rolę w odwróceniu PTT. Ostatnia z tytułem profesora członkini Oddziału, pani Janina Korczak-Kwiatkowska powróciła do PTTK przed trzema laty twierdząc, że w należeniu do niego osiąga więcej korzyści. Na pytanie, gdzie zgubiła ideę, nie otrzymałem odpowiedzi. A więc korzyści - brzydko mówiąc - szmal. To się obecnie liczy i nie omija ludzi nauki.

Poczucie niepewności, zagrożenia, niemocy, które stają się udziałem coraz większej liczby współobywateli, nie omija i mnie. Zaczyna brakować wiary w słuszność działania. Główne cele PTT z trudem daje się realizować. Turystyka od strony organizatorów przestaje być sprawą chwalebna, a staje się interesem. Zatem albo trzeba mieć środki na korzystanie z niej, albo trzeba poświęcić się jej zarobkowo. Stan pośredni sprowadza się do mojego zainteresowania, jakim charakteryzuje się większość Oddziałów. W tej chwili nie ma co myśleć o utrzymaniu pełnego Oddziału we Wrocławiu. Dlatego byłbym za możliwością istnienia DELEGATURY (PLACÓWKI, OSRODKA) złożonej z kilku osób. A może nastanie czas, kiedy można będzie z czystym sumieniem przyjechać na spotkanie PTT gdzieś w górach nie uszczuplając znacząco domowego budżetu?

Artur Deslowski
Przew. Oddziału PTT we Wrocławiu

Przylączę się też do dyskusji na temat przyszłości Towarzystwa. Minęło z górą pięć lat od chwili, gdy Czesiek Klimczyk wciągnął mnie do pracy w Oddziale Oświęcimskim. Nauczył mnie, jak organizować i prowadzić wycieczki, jak być przewodnikiem górskim i wreszcie jak brać odpowiedzialność za innych ludzi i jak ponosić tego konsekwencje. Poznałem dzięki temu góry, poznałem wielu nowych, interesujących i otwartych ludzi (wielu z nich w góry wprowadziłem), spędziłem wspaniałe chwile na licznych wycieczkach i wyprawach, ale przede wszystkim cała ta edukacja zaowocowała w normalnym życiu, gdy po studiach wyjechałem na stałe do Krakowa i zderzyłem się z trudnymi problemami codzienności.

Mój sprawdzony przepis na sukces to podejmować decyzje, ponosić ich konsekwencje, a przede wszystkim stale rozwijać się wraz z rozwijającym się światem dążąc do najwyższych standardów. Spójrzmy na PTT optymistycznie. Do niedawna (podkreślam to słowo) Towarzystwo zdawało się funkcjonować w krainie sentymentów 125 letniej tradycji i "działacza" przyjmując jako priorytet pokazanie "co my to nie są" Zarządowi i członkom PTTK (mój dobry znajomy - aktywny członek PTTK w Oświęcimiu powiedział kiedyś: "Szczekacie jak radłerek na wilczur. Uważajcie tylko, żeby was wilczur nie ugryzł bo możecie tego ugryzienia nie przeżyć"). Ze ostarło się o sad wszyscy wiemy. Wszyscy też wiemy, że nigdzie nas to nie doprowadziło. Artur ma rację. PTTK - twór lat pięćdziesiątych - jakoś przestał się na współczesne realia. My na szczęście też się przestawiamy. Ostatnio z dużą satysfakcją muszę stwierdzić, że zaczynamy dobrze pojmować rzeczywistość. Pojawilo się konkretne działanie w postaci kursu przewodnickiego, nowych stacji turystycznych, nowych Oddziałów. Na ostatnim posiedzeniu ZG PTT po raz pierwszy z taką powagą potraktowano sprawę budżetu. Znikła gadulstwo i "działacza" dzięki czemu ludzie, którzy zawsze bardzo wiele dla Towarzystwa robili (nie wymieniam nazwisk, żeby nikogo nie pominąć) mogą teraz robić jeszcze więcej dużo łatwiej. Pojawiają się coraz częściej konstruktywne wypowiedzi, a nasza praca zaczyna powoli być prawdziwym zarządzaniem organizacją. To cieszy.

A co na przyszłość? Po pierwsze silny Zarząd, który określi cele i strategię działania PTT oraz wypracuje środki (w szerokim tego słowa znaczeniu - środkami takimi są pieniądze, baza noclegowa, literatura, przewodnicy górscy, szkolenia, ale także pozycja PTT (elitarność), moralność, idee, sposoby działania, kontakty itp.) umożliwiającej efektywną działalność Oddziałów. Zarząd który skupi nie tylko działaczy, lecz prawdziwych liderów (proszę dobrze zrozumieć to słowo) otwartych na inicjatywę, a także ludzi związanych z zarządzaniem. Na najbliższym Zjeździe powinniśmy dać szansę ludziom którzy chcą i mają możliwości wykazania się działaniem. Być może kilku z nas powinno zrezygnować z pracy dla Zarządu ustępując miejsca innym i wykorzystując swoje doświadczenie do tworzenia nowych form działalności lub przekazując innym swoją wiedzę. Nowy Zarząd powinien umieć uporać się z bieżącymi problemami ale także mieć plan działania i konkretną wizję przyszłości. Wreszcie jego członkowie powinni pracować w przeświadczeniu, że ich misją jest w maksymalnie możliwy sposób pomóc oddziałom w działalności. Aby cieszyć się górami i po nich chodzić, żadna ideologia nie jest potrzebna.

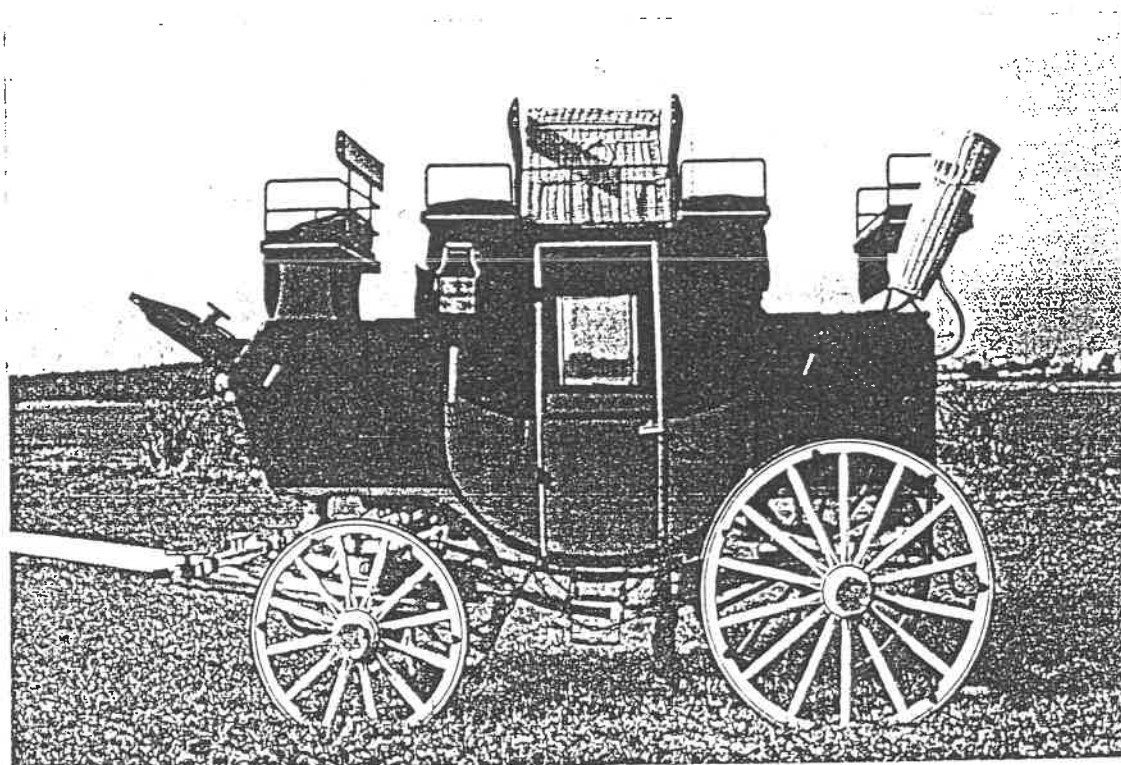
Po drugie Oddziały. Tak naprawdę one - ich członkowie tworzą Towarzystwo. Dla ludzi, którzy potrafią dać konkretne propozycje i gromadzić wokół siebie innych miejsce jest nie w ZG lecz w Oddziałach. Przez wspólne przebywanie razem ludzie stają się sobie bliżej - tworzą towarzystwo. Łączy ich fascynacja górami, atmosfera bycia razem przy ognisku, śpiewanie. Łączy ich też mały zielony znaczek - jakaś idea, z którą utożsamiają się o ile ta idea coś im da i o ile ta idea będzie obecna w tym co robią. Jeszcze raz podkreślam, że ludzie nie przyjdą do nas dlatego, że mamy kilku członków honorowych "wysokiej jakości", kilkudziesięciu profesorów i 125 lat tradycji. To jest bardzo ważne, ale jest coś ważniejszego: musimy ludziom dać coś, co ich nawzajem połączy i zaistnieje w ich życiu. Ja dzięki Czesławowi i dzieki PTT coś w życiu zyskałem. Teraz jestem w ZG i chce pracować, aby inni też mogli to coś zyskać i kiedyś mnie w tej pracy zastąpić. Tak sobie wyobrażam sens PTT.

Michał L. Myśliwiec

PRACA KONKURSOWA

PNIEWY – siedziba powozów.

MACIEJ ZIELIŃSKI



Poznań, kwiecień 1998.

Powoźnictwo – to jeden z tych aspektów historii Wielkopolski, które zostały słabo lub co najmniej niewystarczająco odzwierciedlone w literaturze naukowej czy też popularno-naukowej, a ze względu na rolę, jaką odegrało w rozwoju gospodarczym tego regionu zasługuje na chociażby pewne zainteresowanie. Praca niniejsza ma na celu przybliżenie tego tematu, ukazując go na przykładzie Pniew, wielkopolskiego miasteczka, na którego historię powoźnictwo miało wyraźny wpływ. Chciałbym w związku z tym zaznaczyć, że praca ta nie powstałaby bez niemałej pomocy p. Mikołaja Bogajewicza, który to do dnia dzisiejszego kultywuje tradycję na terenie Wielkopolski w tym względzie.

Lata ok. 1890-1900 były w Poznańskim, podobnie jak i w całej ówczesnej Europie, szczytowym okresem rozwoju osobowego pojazdu konnego. Jeszcze w połowie XIX wieku istniały, szczególnie na wsi, znaczne dysproporcje pomiędzy luksusowymi środkami transportu, a prostymi wozami gospodarskimi. Związana z przemianami kapitalistycznymi w rolnictwie, wzrastająca zamożność części włościan sprawiła, że posługiwali się oni identycznymi lub podobnymi pojazdami, jak właściciele ziemscy i administratorzy wykorzystujący je przy doglądaniu majątków. W miastach i miasteczkach tego typu lekkich powozów używali rzemieślnicy, np. rzeźnicy i piekarze, w celu sprawniejszej obsługi klientów.

Rozwój kolei, który przyczynił się do zwiększenia ruchliwości społeczeństwa wielkopolskiego, przyczynił się zarazem do upowszechnienia się pojazdu konnego, traktowanego jako niezbędny, dodatkowy środek komunikacji. Przedsiębiorstwa trudniące się przewozem ludności oraz hotele dysponowały dorożkami i karetami fiakiorskimi, oczekującymi przy dworcach i w innych punktach miasta. Tam, gdzie nie dotarła jeszcze kolej, działała sieć dyliżansowych stacji pocztowych. Podróżujący mogli korzystać z gęsto rozsianych warsztatów kołodziejskich i kowalskich. Rzemiosła te należały bowiem do najbardziej rozpowszechnionych zawodów.

W owym czasie powstawały i działały między innymi wytwórnie powozów Dziedziuchowicza, Grabowskiego i Degórskiego w Poznaniu, czy Waberskich w Gnieźnie. W roku 1895 istniało w Wielkopolsce 25 tego typu przedsiębiorstw, przy ciągłej tendencji wzrostowej w I dekadzie XX w.

Rok 1918 można uznać za cezurę otwierającą okres stopniowego zanikania interesującego mnie działu wytwórczości. Samochód wypierał z wolna, zwłaszcza z miast, osobowy pojazd konny. Tendencję tę zahamował kryzys gospodarczy lat 1929-1935, bowiem spowodował on stagnację w rozwoju motoryzacji, która była droższa i wymagała większych

inwestycji. Egzystowały jednak przede wszystkim drobne warsztaty kołodziejskie, natomiast zamykano lub przebranzowiano duże wytwórnie powoźnicze.

W czasie II wojny światowej wyposażenie większości powozowni dworskich w Wielkopolsce uległo zniszczeniu, z wyjątkiem części pojazdów hrabiów Skórzewskich w Czarniejewie oraz stad ogierów Gnieźnie i Sierakowie. Właśnie wojna, a szczególnie późniejsza kolektywizacja rolnictwa przyspieszyła zanik rzemiosła kołodziejskiego.

Do końca lat sześćdziesiątych zaprzestały działalności niemal wszystkie warsztaty tej specjalności.

Współcześnie powóz nie ma w zasadzie funkcji użytkowej, ale pozostało i zwiększa się zainteresowanie nim jako przedmiotem zbieractwa oraz środkiem rekreacji. Powożenie zaprzęgami stało się także dyscypliną sportową. W 1970 r. w Budapeszcie odbyły się pierwsze mistrzostwa Europy w tej konkurencji. W tym też okresie zaczęto odtwarzać w Polsce kolekcje pojazdów.

W kultywowaniu tradycji powoźnictwa na terenie Wielkopolski bez wątpienia największą rolę odgrywa Warsztat Powoźniczy p. Michała Bogajewicza w Pniewach. Początek tej firmy był typowy dla powstających pod koniec XIX wieku podobnych zakładów. Z reguły powoływali je do życia kołodzieje lub rymarze, którzy po dodatkowym roku nauki zostawali czeladnikami, a po minimum trzech latach praktyki i zdaniu egzaminu na mistrza powoźniczego, mogli samodzielnie wykonywać to rzemiosło. W odróżnieniu od małych warsztatów kołodziejskich trudniących się naprawami i konserwacjami oraz produkujących wozy robocze, wytwórnie powoźnicze, ze względu na konieczność zgrupowania rzemieślników z kilku specjalności były przedsiębiorstwami na terenie Poznańskiego dość dużymi, zatrudniającymi od 10 do 20 osób.

Podobnie rzecz się miała z Albinem Bogajewiczem (1865-1931), który po nauce zawodu kołodziejskiego w Kamionnej trafił jako wędrowny czeladnik do fabryki powozów Zimmermanna w Berlinie, gdzie uzyskawszy tytuł mistrza, w roku 1890 w oparciu o swój kapitał wynoszący 900 marek oraz kredyt w polskim banku ludowym otworzył własny warsztat powoźniczy w Pniewach. Początkowo mieścił się on przy obecnej ulicy Strzeleckiej w dzierżawionym budynku, znajdującym się tuż obok poczty dyliżansowej. Ponieważ w roku 1897 zlikwidowano linię dyliżansową, a wcześniej powstało połączenie kolejowe Poznań – Berlin ze stacją w Pniewach, rozpoczęto w tymże roku budowę przy ulicy Dworcowej „Fabryki Powozów, Wozów i Karoserii”, ukończonej w 1905 roku.

Przedsiębiorstwo skupiało już wówczas wszystkie warsztaty niezbędne do wykonywania pojazdów konnych, a mianowicie kołodziejnię, kuźnię, lakiernię i tapicernię oraz zatrudniało

odpowiednich fachowców w liczbie przeciętnie około 15 osób. Firma od samego początku swego istnienia wytwarzała wyłącznie osobowe pojazdy konne, między innymi tzw. wolanty, parkowce, polowce i sanie. Wyjątek stanowił okres I wojny światowej, kiedy to produkowano tabory dla potrzeb wojska. W zasadzie rynek zbytu ograniczał się w latach 1890-1918 do zachodnich powiatów Wielkopolski, gdzie odbiorcami byli ziemianie oraz zamożni gospodarze. W 1910 r. odnotowano pierwszy eksport paru pojazdów do Kamerunu, kolonii niemieckiej w Afryce. Już wówczas wytwórnia brała udział w licznych pokazach zaprzęgów i pojazdów. Zachował się między innymi dyplom za srebrny medal otrzymany na wystawie w Międzychodzie w 1914 r.

W związku ze spadkiem zapotrzebowania na powozy, jaki nastąpił w okresie powojennym, firma zmieniła kierunek swego rozwoju, zakupując w roku 1926 fabrykę maszyn rolniczych, nazwaną później Oddziałem II. Zyskowna działalność tego zakładu, zatrudniającego w różnych okresach od 80 do 130 osób, a obejmująca remonty gorzelni, młynów, produkcję młockarni, kieratów oraz odlewnię żeliwa, później także warsztat naprawy samochodów, pozwoliła na przetrwanie Oddziału I, tj. wytwórni powozów. W tym też okresie na skutek likwidacji lub odejścia od produkcji pojazdów konnych szeregu zakładów w Polsce, rynek zbytu poszerzył się znacznie terytorialnie, wychodząc poza granice Wielkopolski. Eksport zdarzał się nadal dość rzadko, zaś wysyłka 12 pojazdów do Szwajcarii stanowiła przy globalnej wielkości produkcji wyjątek

W roku 1931, po śmierci założyciela zakładu, przejął go jego syn Leonard Bogajewicz (1903-1961). Nastąpiło to w okresie wielkiego kryzysu gospodarczego w Wielkopolsce, który szczególnie mocno dotknął rolnictwo i przedsiębiorstwa produkujące na jego potrzeby. W wypadku Pniew długoletnia praktyka bankowa nowego właściciela pomogła firmie złagodzić skutki spadku koniunktury i przygotować ją do dalszego etapu rozwoju, który rozpoczął się od 1935 roku. Zmiany te dotyczyły przede wszystkim fabryki maszyn rolniczych, jednak nieprzerwanie produkowano także powozy, specjalizując się w pojazdach o konstrukcji stalowej i na kołach pneumatycznych. W zbiorach firmy zachował się wolant z 1932 roku, a w wozowniach prawie wszystkich stad ogierów tzw. sulky, które w odróżnieniu od pojazdu o tej samej nazwie, służącego do wyścigów kłusaków, wykorzystywano do treningu i pokazów ogierów półkrwi.

Zakład nadal dbał o swą reklamę, prezentując swoje prace między innymi na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w 1929 roku. Był on także nagradzany, m.in. złotymi medalami w Pniewach w 1927 r. i na Międzynarodowych Targach w Poznaniu w roku 1935.

Ten pomyślny rozwój zakładu przerwała II wojna światowa, w czasie której przedsiębiorstwo egzystowało nadal, ale już pod zarządem niemieckim, zaś cała rodzina wysiedlona została do Jędrzejowa w Kieleckiem.

Od lutego 1945 roku rozpoczęto pracę nad odtworzeniem obu części firmy. Z powodu ustawy o nacjonalizacji ograniczono liczbę zatrudnionych osób do 45, co nie uchroniło fabryki przed upaństwowieniem w roku 1950.

W roku 1954 Leonard Bogajewicz podjął się drugiej z kolei odbudowy, tym razem już tylko warsztatu powoźniczego, który od 1958 r. na powrót umieszczono w najstarszych zabudowaniach Oddziału I. Warsztat zatrudniał wówczas jedynie 4 czeladników i 4 uczniów.

Po śmierci Leonarda w 1961 roku firmę przejął jego syn Michał Bogajewicz i prowadził ją wraz z matką Marią. Znacznie rozszerzył on asortyment wyrobów, produkując w latach sześćdziesiątych głównie polowce, parkowce, linijki i dwukółki na kołach pneumatycznych. Od 1963 roku zaczęto przyjmować pierwsze zamówienia na remont pojazdów stylowych, które jednak wówczas zdarzały się tylko sporadycznie.

Przełomowe znaczenie dla firmy miała renowacja berlinki z lat dwudziestych XIX w. z warszawskiej manufaktury Petzolda, przeprowadzona w latach 1968-1969 dla Muzeum Powozów w Łańcucie. Dla warsztatu wymagająca natężonej uwagi, trwająca ponad 1800 godzin praca konserwatorska stanowiła możliwość sprawdzianu, a zarazem podniesienia kwalifikacji jego pracowników. Pojawiły się też liczne zamówienia na remonty powozów dla Muzeum Poczty we Wrocławiu, muzeów w Nieborowie, Olsztynku, Szreniawie i Pszczynie oraz dla kolekcji ośrodków hodowli koni, m.in. w Starogardzie Gdańskim, Plękitach, Golejewku i Walewicach.

Dalszy dynamiczny rozwój przedsiębiorstwa wiązał się z zapotrzebowaniem na pojazd konny, używany w rywalizacji sportowej oraz turystyce. Ogólnoświatowy wzrost zapotrzebowania na tego typu wyrób umożliwił firmie podjęcie działalności eksportowej. Pierwsze zamówienia zagraniczne zrealizowano w roku 1972 dla płk. Blumqwista ze Szwecji. Obecnie zakład eksportuje do Włoch, Szwajcarii, RFN, Belgii, Danii, Holandii, Francji, Anglii, Szwecji, Finlandii, Kanady, USA i Australii.

W oparciu o kilkudziesięcioletnią tradycję, w miarę wzrostu zainteresowania stylowym pojazdem konnym, odtwarzano stare, często zapomniane technologie. Praca w warsztacie ma nadal charakter przede wszystkim rękodzielniczy. Przy produkcji używane są tradycyjne materiały, takie jak drewno jesionowe, bukowe i brzoźowe, skóra bukatowa, sukno, stal resorowa i odlewy mosiężne. Wykonuje się wszelkie remonty oraz wytwarza wiele typów pojazdów: bryki myśliwskie, polówki, pająki, wolanty, wagonetty i inne.

Sięgnięto także po model dotąd nigdy nie wykonywany w Polsce, a mianowicie Mail Coach (angielską karetę pocztową w wersji sportowej). Wykonano również kilka prac na specjalne okoliczności, m.in. rydwany do Rewii Konnej w 1977 r., czy kopię Wozu Drzymały w 120 rocznicę jego urodzin. Warsztat wykonał też lub wypożyczył pojazdy m.in. do takich filmów, jak: „Popioły”, „Hrabina Cosel”, „Janosik”, „Noce i dnie”, „Ziemia obiecana”, „Przyłbice i kaptury”, „Królowa Bona”.

W tym okresie przedsiębiorstwo powiększyło się przenosząc część warsztatów do zabudowań przy ul. Poznańskiej i otwierając nowy dział latarni powozowych. Ilość zatrudnionych, nie przekraczająca przez dłuższy czas 15 osób, wzrosła do 26 w 1986 r. i 45 w roku 1990.

Warto nadmienić, iż firma reprezentowała wielkopolskie rzemiosło wystawiając swoje pojazdy m. in. na targach w Poznaniu, Hannoverze, Essen oraz Monachium i trzykrotnie zdobywając wyróżnienie w postaci złotych medali.

Na uwagę zasługuje również otwarta w 1977 roku powozownia mieszcząca prywatną kolekcję firmy. Zgromadzone w niej pojazdy konne odznaczają się niekiedy szczególną wartością historyczną i stanowią zarazem przykład prac renowacyjnych przeprowadzanych przez wytwórnię.

Praca powyższa miała na celu ukazanie historii oraz dnia dzisiejszego powoźnictwa na terenie Wielkopolski, a także miała być zaczątkiem do traktowania Pniew jako siedziby nieco lekceważonej, a przecież interesującej ciekawostki turystycznej.

Maciej Zieliński.



DONIESIENIA Z ODDZIAŁU PTT

3 KWIETNIA 98 AKG ORNAK PTT i Biuro WANTA zorganizowały autokarową 3 – dniową wycieczkę po Wałę Pomorskim. W czasie trwania wycieczki zwiedzano: Piłę – Szczecinek – Złotów – Borne Sulinowo. Kołobrzeg - Koszalin - Wałcz - Mirosławiec – Górkę Klasztorną - Zdbice. Zapoznawano młodzież z miejscami walk o Wał Pomorski. Kierownikiem wycieczki był Michał Preisler. Uczestniczyło 36 osób. Wieczory spędzano przy Wątrze a gościem spotkania był oficer gen. MACZKA Kapitan Leszek Ginda.

Borne Sulinowo - 9 km. Od Szczecinka, była kwatera hitlerowska. Po wojnie przejęta przez wojska radzieckie. Siedziba Sztabu AR. Po uzyskaniu pełnej wolności przez III Rzeczpospolitą i wysiedleniu wojsk radzieckich^{nie} wykazywana na mapach Polski. ^{Obecnie} zasiedlane przez ludność. Godna zwiedzania.

ZDBICE – koło Wałcza - godne uwagi Muzeum Pamięci Naroduwej pod nazwą „Las świadkiem walk o Wał Pomorski”

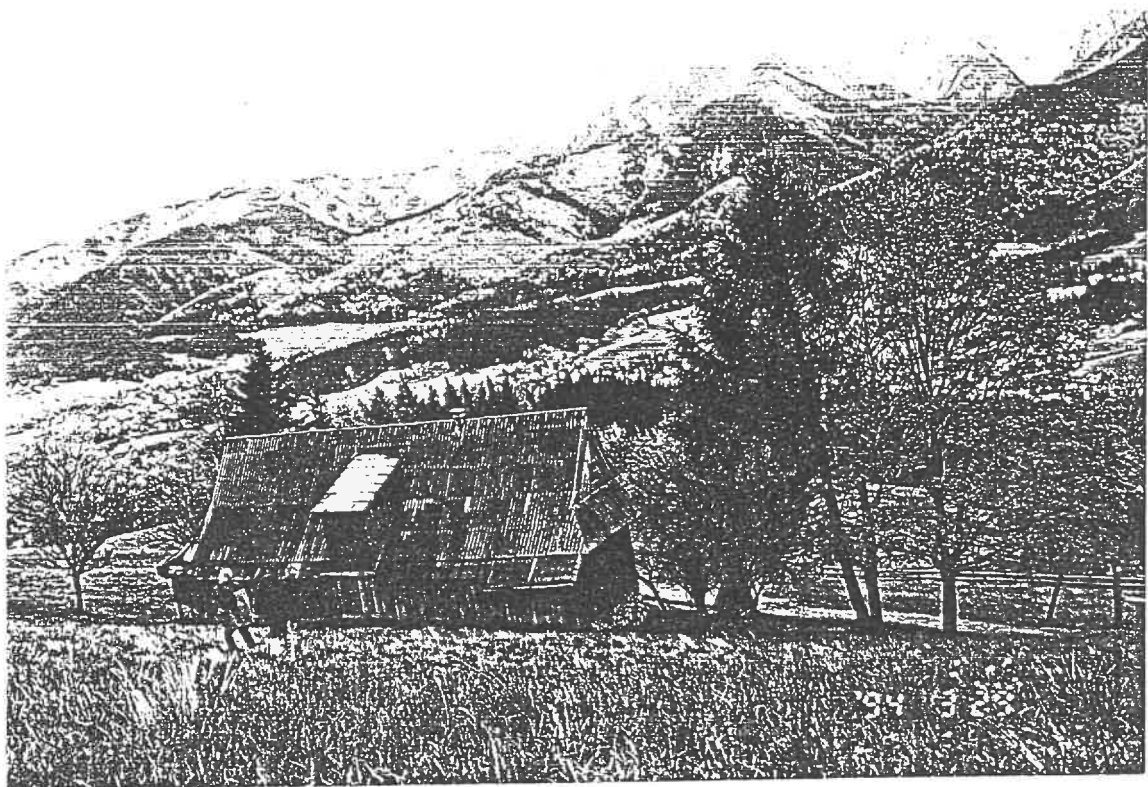
GÓRKA KLASZTORNA znane miejsce pielgrzymowania według tradycji najstarsze w Polsce miejsce kultu religijnego. Kościół - klasztorny barok, patrz przewodnik po Wielkopolsce - Łęckiego

- 21 KWIETNIA 98 Czwarte posiedzenie Zarządu PTT. Zebranie poświęcone :
- wyborom nowego skarbnika — wybrano Kazia Skoczyka
 - termin zebrania Oddziału — 14 maja 98
 - sympozjum naukowe — Październik G. Rachlewicz
 - odpowiedzialny za koncert symf. - Jurek Preisler
 - pamiątki PTT nr 6
 - komisja odznak GOT PTT — Leszek Lesiczka
 - zawody narciarskie — Jurek Preisler

DONIESIENIA Z ZARZĄDU GŁÓWNEGO PTT

- Posiedzenie Kapituły w sprawie nadania członkostwa honorowego Stanisławowi Krajnie i Jerzemu Preislerowi. Przewodniczył kapituła Prof. W. Schramm.

19 KWIETNIA 98 Poznań - Udział członków Oddziału w rajdzie EKOTUR do Sierakowa. Przy pięknej pogodzie nasza grupa z HYRNEGO I Oddziału PTT brała udział w rajdzie na trasie z Chrzypiska do Sierakowa. Zapewniamy, trasa była przepiękna. Prowadził Leszek Czarnyszkiewicz. Wątrę prowadził Heniu Kulnowski z Romkiem Grabiakiem.



ZAKOPANE —

JURASÓWKA





CO SŁYCHAĆ? JURASÓWKA

INFORMATOR POLSKIEGO TOWARZYSTWA TATRZAŃSKIEGO

Numer 4 (88) kwiecień 1998

CO SŁYCHAĆ W TPN?

W dniach 9-12 września ub. roku ekspert techniczny FIS Bernhard Russi wizytował Dolinę Bystrą analizując hipotetyczne trasy zjazdowe z Kasprowego Wierchu. Najbardziej dyskusyjna była proponowana trasa biegu zjazdowego mężczyzn. Poprowadzenie jej zgodnie z wymogami zawodów oznaczałoby drastyczną ingerencję w krajobraz, rzeźbę terenu i stosunki wodne oraz likwidację naturalnej pokrywy glebowej i szaty roślinnej. Także pozostałe trasy wymagałyby usunięcia kosodrzewiny i warstwy gleby, prac ziemnych, zasypywania lub zmiany przebiegu koryta strumienia. Wszystkie trasy wymagałyby sztucznego śnieżenia co oznacza ogromne zapotrzebowanie na wodę, niezbędną także do życia mieszkańcom Zakopanego, a pochodzącą z tych samych źródeł, nie wymieniając innych ujemnych skutków tej akcji. Ekspertyza wskazuje na nierealność przedsięwzięcia pod tytułem "Zimowa Olimpiada w Zakopanem".

Sylwestrowe refleksje redaktora Grocholskiego. "... Miejscowa społeczność razem z urną zakopała też głęboko sposób patrzenia na Tatry typowy dla Zaruskiego. Dominują dziś dwie ideologie. Zgodnie z pierwszą - Tatry to muzeum. Turystów można tu wpuścić za biletem wstępu, w kąpieliach niemalże, aby grzecznie zwiedzali góry. Mają chodzić tylko po wybrukowanych ścieżkach, ścieżki zaś muszą być ubezpieczone dużą ilością metalowych klamer i łańcuchów. W przyszłości zapewne światła ostrzegawcze, aby na nikogo nie spadła lawina, żeby nikogo deszcz nie zmoczył ani wiatr nie przewiał. Jedynie naukowcy mieliby swobodę działania w Tatrach łącznie z możliwością usypiania przy pomocy prądu elektrycznego niewłaściwych gatunków ryb w stawach.

Druga ideologia ma dwa główne fundamenty - igrzyska i pieniądze. Tatry są miejscem, gdzie można się skutecznie

wzbogacić. Kolejki linowe, wyciągi narciarskie, ubite trasy, armatki śnieżne, światła jarzeniowe i głośnia muzyka. Nikt o tym wprost nie mówi, ale całe Tatry urządzono by najchętniej tak jak teren pod Nosalem. Igrzyska olimpijskie to tylko jeden z elementów tej ideologii, której głównym celem jest zdobywanie coraz większej ilości pieniędzy...

Obie te koncepcje nie są tak ze sobą sprzeczne, jak by się to mogło wydawać. Dyrektor PKL uważa się za największego ochroniarza i miłośnika Tatr... robi wszystko, żeby ludzie nie deptali gór. Mają tylko jeździć kolejkami, ewentualnie na nartach po śniegu, nie dorykając skał, traw, ani kosówki.

Mariusz Zaruski ze swoim sposobem patrzenia na Tatry nie mieści się z żadnej z obu tych ideologii."

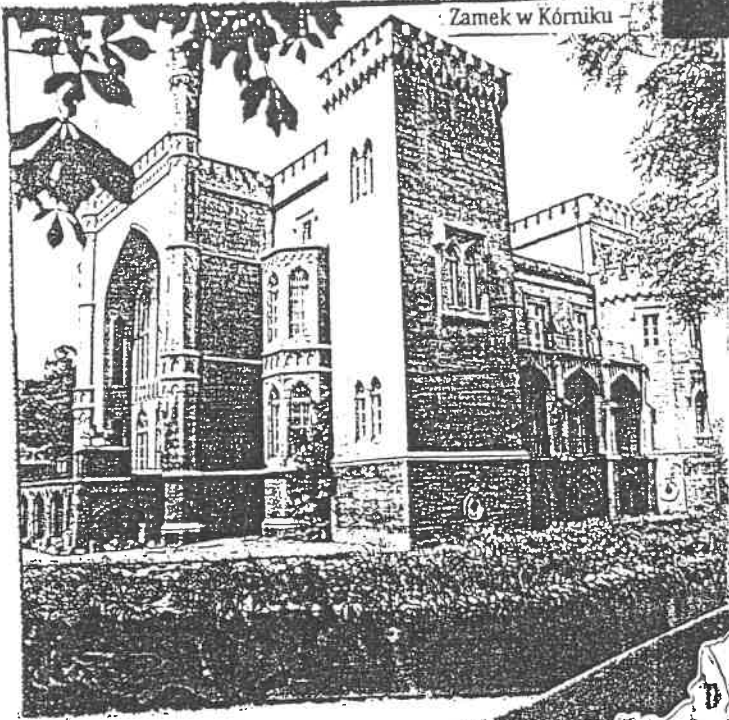
Zaruski bowiem uważał, że człowiek zmagając się w Tatrach z trudnościami, często z niebezpieczeństwem bezpośrednio zagrażającym życiu ma możliwość udoskonalenia się; gdyż niebezpieczeństwo budzi instynktowny opór, wyzwala walkę, jest ona ćwiczeniem sił danej jednostki.

Zdarzają się jeszcze wyjątki - pisze red. Grocholski. Zaliczył do nich napotkanego, samotnego, młodego turystę z ogromnym plecakiem, który mimo wścieklej wichury postanowił przywitać Nowy Rok samotnie, w namiocie, na głównej grani Tatr.

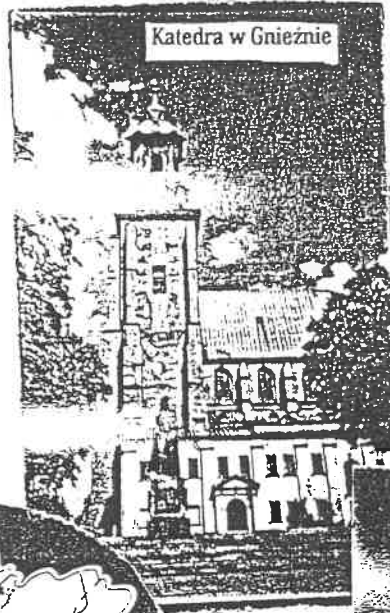


WIELKOPOLSKA I ZIEMIA LUBUSKA

Zamek w Kórniku

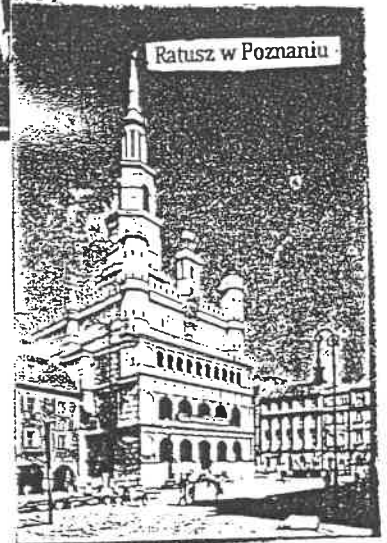


Katedra w Gnieźnie



Poznańskie
Gorzowskie
Kaliszkie
Konin
Leszczyńskie
Piłskie
Zielonogórskie

Ratusz w Poznaniu



REDAKCJA

Leszek Czarnyszewicz

Leszek Lesiczka

Jurek Preisler

Pismo przeznaczone do użytku wewnątrz