

Michał Lipiecki
i Włodzimierz Zuzek

Szlakiem Poczty Konnej

Inspiracją do napisania tego folderu była impreza Dylizanssem do Europy, której mieliśmy przyjemność być pomysłodawcami i organizatorami. Jej trasa prowadzić będzie przez zachodnią część regionu, szlakiem dawnych połączeń dylizansowych, które w XIX wieku były podstawowym środkiem lokomocji. Dylizansami podróżowało wiele znamienitych osób. Wśród nich wymienić można między innymi Fryderyka Chopina, Adama Mickiewicza, Ignacego Krasickiego, Juliana Ursyna Niemcewicza i wielu innych również znanych osób. W miejscowościach, w których zatrzymywały się dylizanse, budowano pocztalaterie i inne budynki towarzyszące, w których kwitło życie towarzyskie. A na dźwięk sygnału pocztowego, płynącego z przejeżdżającego dylizansu, otwierały się okna w okolicznych domach. Zapraszając Państwa na trasę tej liczącej 190 km wycieczki, postaramy się przybliżyć przede wszystkim miejscowości z tym związane.

Dylizanse nierozzerwalnie związane były nie tylko z podróżami, ale również rozwojem poczty. Od czasów najdawniejszych ludzie pragnęli kontaktów z innymi. Nie dziwi więc fakt, że niemal od zarania dziejów wykształcił się system komunikacji i transportu. Badania historyków potwierdzają, że jeszcze przed powstaniem państwa polskiego na ziemiach piastowskich istniały

pierwsze szlaki komunikacyjne. U zarania państwowości w czasach Mieszka I i Bolesława Chrobrego, a także później, doskonale funkcjonowały służby posłańczo-informacyjne. Usługi te świadczyli narocznicy czyli specjaliści zaufani, doświadczeni posłańcy. Perfekcyjnie opanowali sztukę jazdy konnej. Mieli liczne walory osobiste, takie jak m.in. oddanie i męstwo oraz doskonałą znajomość terenu. W wiekach średnich stanowili znaczną grupę ludności, która była osadzana w okolicznych wsiach i osadach na specjalnych prawach. Pełnili rolę kurierów między księciem i kasztelanami, a także wszystkimi okolicznymi grodami i stanicami. Dostarczaniem przesyłek zajmowali się w tych czasach także komornicy czyli urzędnicy książęcy, którzy przewozili głównie pocztę książęcą i królewską. W dawnym Państwie Polskim wykształcił się także system podwód. Była to posługa świadczona przez ludność na rzecz króla i księcia oraz ich świty, a polegała na dostarczaniu środków transportu (koni i wozów). System ten ustanowiony był prawami krajowymi. W czasach dynastii Piastów istniał już podział dróg krajowych na bałtyckie, toruńskie, wielkopolskie i małopolskie. System stworzony w czasach piastowskich, przetrwał w niezmięnionej niemal formie do 1558 roku. To właśnie wtedy w czasach panowania Zygmunta Augusta, pojawił się nowoczesny system pocztowy funkcjonujący na zasadzie rozstawnych koni i regularnych przewozów korespondencji i przesyłek. System ten zakładany był w różnych państwach i księstwach przez włoski ród Tasso (Taxis). Stworzył on podwaliny poczty o zasięgu krajowym i międzynarodowym. W 1558 roku ogłoszono Ordynację Pocztową Królewskiej Poczty Polskiej i uruchomiono pierwszą międzynarodową regularną linię pocztową na trasie Kraków – Wenecja. Od roku 1564 miasta i wsie płaciły zryczałtowany podatek podwodowy. Szczegóły tego aktu regulował ogłoszony drukiem w 1565 Uniwersał podwodowy piotrkowski. Akt ten dał podstawy prawne do wprowadzenia regularnych służb pocztowych zamiast dotychczasowych posług komunikacyjnych ludności. Za panowania Stefana Batorego, w roku 1583 wprowadzono jednolitą taryfę za przesyłki listowe w kraju. Ce-

na przesyłki zależała od wagi, nie od odległości i w ten sposób o 250 lat wyprzedziła system taryf angielskich! (sic)

Za panowania Jana III Sobieskiego pojawiły się nowe słupy milowe, „pałace pocztowe”, „gościńce” oraz wozy techniczne do mierzenia dystansów. Rozwinęła się sieć regularnych połączeń pocztowych. Przez Wielkopolskę biegł między innymi szlak z Warszawy do Drezna.

Właściwy rozwój poczty w Polsce nastąpił za panowania Stanisława Augusta Poniatowskiego. W czasach tego najbardziej znanego władcy Polski epoki Oświecenia funkcjonować zaczęło kilka rodzajów poczty. Była to między innymi poczta królewska, którą dzisiaj określilibyśmy mianem służbowej lub dyplomatycznej, a także poczta partykularna, którą nazwać by można lokalną, oraz poczta kupiecka (prywatna). To nie koniec usprawnień, które wprowadził Stanisław August. Dzięki niemu budowane były nowe trakty, powstawały coraz liczniejsze urzędy pocztowe, czyli postamty, stacje przepręgowe oraz poczthalterie, czyli zajazdy. Usprawniony zostaje przewóz przesyłek i podróżnych. Znacznie wzrosło bezpieczeństwo na traktach. Sieć połączeń obejmowała obszar całego państwa oraz wiele połączeń międzynarodowych. Wprowadzono jednolitą taryfę opłat pocztowych i pasażerskich. Niebagatelny wpływ na rozwój przewozów miało zadbanie o poprawienie wygody podróżnych. Dzięki tym wszystkim innowacjom poczta stała się zjawiskiem powszechnym.

Rozbiory zahamowały nieco dalszy rozwój komunikacji. Nie trwało to jednak długo. Bo już w czasach Księstwa Warszawskiego za sprawą Francuzów pojawiły się pierwsze dylżanse. Do tego czasu do przewozu poczty i podróżnych stosowano tzw. ekstra poczty i sztafety oraz konie kurierskie i prototypy dylżansów – powozy.

W tym czasie Wielkopolska pod względem infrastruktury komunikacyjnej znacznie wyprzedzała pozostałą część kraju. Przeciętna odległość między stacjami pocztowymi wynosiła dwie, do czterech mil pocztowych (mila pocztowa to 7,532 km). W pozostałych rejonach kraju była ona niemal dwa razy dłuższa. Na uznanie zasługuje też fakt, że poziom usług pocztowych w Wielko-

polsce przewyższał poziom poczty pruskiej. Z nieukrywaną dumą powiedzieć można, że na wzorach poczty wielkopolskiej, oparł swe podwaliny cały system poczty pruskiej. Stworzone w dobie stanisławowskiej podwaliny systemu pocztowego zaczęły przynosić zyski, niestety zaborcom. Na szczęście nie zahamowany w tych trudnych czasach został sam system pocztowy. Niestety wkrótce stał się w pełni podporządkowany interesom zaborców. Nie powinien dziwić więc fakt, że osłabła łączność z pozostałymi częściami nieistniejącej wtedy Polski, a komunikacja w Wielkopolsce zintegrowana została z systemem Państwa zaborczego – Prus.

Wiek dziewiętnasty przyniósł istotną zmianę w transporcie – pojawiły się pierwsze drogi bite. Proces ten był na terenie Zaboru Pruskiego opóźniony z tego względu, że Prusacy preferowali transport wodny. Mimo wszystko, w 1826 roku rozpoczęto budowę drogi z Poznania do Berlina. Budowa zakończyła się dziesięć lat później. Trakt wiódł z Poznania przez Pniewy, Kwilcz, Skwierzynę, Kostrzyn.

Dziejowe zawirowania na początku XIX wieku zmieniały struktury pocztowe w zależności od tego komu ona podlegała. Po Kongresie Wiedeńskim, w 1815 roku, Prusacy zaczęli przebudowę systemu pocztowego według własnych zasad. Na początku uruchomiono połączenie z Poznania do Berlina oraz połączenie z Królestwem Polskim. Transport pocztowy nie należał do tanich i dostępny był dla ludzi dobrze sytuowanych. Wprowadzono też rozgraniczenia na przejazd zwykły i pośpieszny, który był dwa razy droższy i kosztował 9 groszy za przebytą milę pocztową. System dróg rozwijał się bardzo dynamicznie. W ślad za tym pojawiła się konieczność budowy nowych punktów pocztalтерии, z reguły bardzo okazałych. Pocztalterie stawały się często głównym ośrodkiem kulturalnym miasta. To tutaj toczyło się życie towarzyskie, to właśnie w tych punktach nie tylko przyjmowano pocztę, ale dokonywano rezerwacji miejsc dla podróżnych i tworzone dla nich miejsca noclegowe oraz gastronomiczne. Mimo uruchomienia w roku 1848 pierwszej linii kolejowej Poznań – Stargard, dawny układ pocztowej sieci komunikacyjnej pozostał

bez zmian. Dawał nawet warunki do tego, aby zapoczątkować nowe międzymiastowe połączenia. Na liniach bocznych wprowadzono większą liczbę dyliżansów, wycofanych z terenów obsługiwanych przez kolej. Wzrosła również liczba pasażerów. W tej formie poczta konna funkcjonowała do jej schyłku, który nastąpił na krótko przed rozpoczęciem I Wojny Światowej.

Ciekawostki z historii poczty

Prawidła zachowania się pocztylionów

w Roku Pańskim 1827 (fragmenty)

§ 24

Jeżeli pocztylion siedzi na wypakowanym wozie, niewolno mu z fayki palić, zgoła, chociaż na koniu iadąc, tytuniu po wsiach, miastach i.t.d. palić niepowinien.

§ 25

Zabieranie na wóz wyładowany, siana lub innego obroku, wyraźnie jest zakazanem.

§ 27

Przy zatrzymaniu się na drodze, konie i wozy bez dozoru stać nie powinny. Skoro tylko jest ieden wóz z pocztylionem, ten powinien wozu pilnować i kazać sobie podawać, czego potrzebuje.

§ 42

Zabronione jest zmienianie się po drodze z innyhm pocztylionem przy iazdach sztafetowych. Nawet gdyby dogonił innego pocztyliona

idącego do tej samej stacyu, nie może mu odawać powierzonej sobie sztafety.

§ 43

Skoroby iaki nieszczęśliwy przypadek spotkał konia, tak izby niemógł dojechać na nim do przeznaczonego miejsca, powinien daley iść pieszo, a gdyby za dalekobyło, żadać w najbliższym miejscu od właściwey władzy dostawienia mu parokonnego woza z zapewnieniem przynależney zań zapłaty.

§ 44

Świadectwo powrotne powinien za powrotem swym oddać stacyi, z której był wyprawiony. Ulega karze, gdyby świadectwo to zatracił.

§ 45

Każdy pocztylion, który jest w służbie powolnym, czynnym i starannym, dopełnia wiernie i sumiennie swych powinności i to ninieyszą książką udowodnić potrafi, może być odtąd pewnym odznaki zaszczytney i przyzwoitey nagrody.

§ 49

Pocztylioni należący do klasy b. I c. skoro tylko rachować i pisać cokolwiek umieja i są w stanie złożenia kaucyi 100 Talarów, mogą mieć nadzieję napozyskania posady niższych sług pocztowych na urzędach pocztowych.

§ 51

Każdy pocztylion, któryby przez nieszczęśliwy iaki wypadek stał się niezdolnym do dalszey służby, pewnym być może, iż w miarę okoliczności względ na niego miany będzie.

§ 52

Za wprawę w trąbieniu, udzieloną będzie nagroda, nadaniem trąby ozdobney munsztunkiem srebrnym i bogatszą taśmą. – Na każdy obwód inspekcyi pocztowey, dwie takie trąby corocznie będą wydane. Otrzymayą ie raz na zawsze ci pocztylioni, których Inspektor Departamentowy za zadany raportem uzna godnych tey nagrody. Warunkiem przy tym iest nieodzownym, aby pocztylion przynajmniej ieden akord i sygnały czysto i tak dobrze wytrąbić potrafił, ile tylko samo urządzenie instrumentu tego dozwala, daley okazać powinien dobre w służbie zachowanie się, nakoniec, że nie ulega żadnemu z wykroczeń w §54. niżej wskazanych.

§ 53

Trąba ta tylko przy nadzwyczajnych zdarzeniach będzie używana, do zwyczajowey służby zwykła trąbka pocztalerska w użyciu zostanie.

§ 54

Pocztylioni utracaią nie tylko oznaki zaszczytne, lecz i dodatki do żołdu. Tudzież prawo do pensyi wysłużoney, skoro odtąd:

- a) przewozić będą niezapisane osoby, listy, rzeczy i pieniądze,
- b) iezeli dopuszczą się defraudcyy celnych,
- c) gdy popełniać będą umyślnie ponawiane spóźnienia, pomimo kar poniesionych,
- d) iezli od sądu za popełniane zbrodnie na kary hańbiące skazani zostaną.

Trasa wycieczki

Poznań—Gaj Wielki—Bytyń—Pniewy—
—Orzeszkowo—Kwilcz—Kamionna—Gorzyń—
—Gorzycko—Pszczew—Trzciel—Miedzichowo—
—Nowy Tomyśl—Poznań

0 km – Poznań

Miasto nad Wartą. Historyczna i administracyjna stolica Wielkopolski. Pierwszy gród na Ostrowie Tumskim wzmiankowany w 1005 r. Lokacja na obecnym miejscu w 1253 r. Miasto posiada szereg interesujących zabytków i muzeów.

Pierwszy urząd pocztowy w Poznaniu powstał w połowie XVII wieku, za sprawą Jana Kazimierza, który wydał Franciszkowi Lewiniemu, w związku z tworzoną wówczas siecią królewskich połączeń pocztowych, pozwolenie na urządzenie poczty. W 1732 r. miasto znalazło się na trasie szlaku pocztowego, łączącego Warszawę z Dreznem, a później z Berlinem. Najstarszy zachowany ślad zajazdu pocztowego w Poznaniu znajdujemy w panoramie Poznania z 1747 r. Zajazd znajdował się poza murami miasta na prawym brzegu Warty w okolicach obecnego Piotrowa. Podobną funkcję pełnił Hotel Saski (Hotel de Saxe), mieszczący się przy obecnej ulicy Wrocławskiej. Ówczesnym właścicielem hotelu był kasztelan Józef Malczewski, który przebudował budynek, umieszczając w oficynie stajnie. Oba te zajazdy wzajemnie się uzupełniały. Podstawą działalności poczty z tego okresu było zarządzenie zwane instrukcją dla ich mość panów pocztmagistrów. Dokument ten zapoczątkował stosowanie pieczęci. Odbijano je jako miejscowniki, które z czasem uznano za początek powszechnego stosowania pocztowych pieczęci nadawczych. W latach 70-tych XVIII wieku kamienicę oznaczoną nr 94/95 na

Starym Rynku nabył królewski pocztmajster Henryk August Keyzer. Poczta Keyzera, działająca od 1778, posiadała rozbudowane zaplecze w pewnym oddaleniu od kamienicy, w rejonie obecnych ulic Wronieckiej, Szewskiej, Żydowskiej i Stawnej. Znajdowały się tam zajazd, stajnie, wozownie, magazyny oraz karczma i hotel. Poczta poznańska działała w latach 1778-1793. Mieścił się tam równocześnie prowincjonalny urząd królewski. Urząd ten obsługiwał miasto i trakt przelotowy w stronę Berlina, Warszawy, Bydgoszczy, Torunia. Stąd prawdopodobnie odprawiano przesyłki pocztowe w kierunku Wschowy, Leszna, Rawicza i Wrocławia.

W wyniku II rozbioru Polski, zaborca podjął energiczne działania, w celu zaprowadzenia pruskiej organizacji pocztowej. W 1793 roku zlikwidował pocztę polską w Poznaniu, jednocześnie uruchamiając własny urząd na narożniku Fredrykowskiej i Wilhelmowskiej – obecnych ulic 23 Lutego i Al. Marcinkowskiego. W latach 1796-97 wybudowano w tym miejscu nowy budynek pocztowy. Odrodzenie poczty polskiej w Poznaniu dokonało się na krótko w okresie Księstwa Warszawskiego. Zaobserwowano wtedy wyraźne wpływy poczty francuskiej. W 1808 roku uruchomiono pierwszą regularną komunikację dylizansową. Było to ważne wydarzenie w historii poczty, gdyż oznaczało poszerzenie zakresu działalności o obsługę ruchu pasażerskiego. W roku 1810 zainstalowano w Poznaniu pierwsze cztery skrzynki pocztowe. Po Kongresie Wiedeńskim w 1815 roku, w Poznaniu – stolicy Wielkiego Księstwa Poznańskiego, utworzono Główny Urząd Pocztowy pod zwierzchnictwem generalnego dyrektora w Berlinie. „Opisanie historyczno-statystyczne Wielkiego Księstwa Poznańskiego” z 1846 roku podaje, że z Poznania wychodziły 24 regularne linie pocztowe, obsługujące 96 połączeń. Przed uruchomieniem kolei żelaznej przewozy dylizansowe sięgały 60 tys. pasażerów rocznie. Nowy tabor i znaczące in-

westycje drogowe spowodowały skrócenie przeprawy na trasie Poznań – Berlin z 44 do 24 godzin. Trasa wyjazdowa z Poznania wiodła przez budynek poczty zlokalizowanej przy obecnej ul. 23 Lutego ulicą Wilhelmowską (Marcinkowskiego), a dalej przez Wielką Berlińską, czyli obecną Dąbrowskiego w stronę Pniew. W 1848 roku uruchomiono pierwsze połączenie kolejowe Poznania ze Stargardem Szczecińskim. Dworzec kolei stargardzko-poznańskiej wybudowano we wsi Jeżyce, na terenie osiedla Gaj (obecnie tereny zajezdni tramwajowej). Dworzec przypominał bardziej stacje kurortu, niż stolicy prowincji. Tam też mieściła się poczta, którą w latach późniejszych – wraz z dalszą rozbudową sieci połączeń kolejowych, przeniesiono na ulicę Głogowską. Pierwotnie mieściła się ona w budynku dworcowym. W roku 1913 otwarto nowy budynek pocztowy, w którym poczta mieści się do dzisiaj. Na początku wieku, w 1904 roku, powstał neoromański budynek dyrekcji poczty. Jego budowa związana była z powstaniem tzw. ringu poznańskiego czyli dzielnicy rządowej, w której głównym obiektem był zamek cesarski.

25 km – Gaj Wielki

Niewielka wieś w gm. Kaźmierz (pow. szamotulski). Przy szosie, u wylotu wsi, po prawej stronie wznosi się klasycystyczny budynek dawnej poczty z dwoma bocznymi skrzydłami. Tutaj mieścił się pierwszy punkt zmiany koni na trasie z Poznania do Berlina. W drugiej połowie XIX wieku Gaj Wielki miał również stałe połączenie z Szamotułami. Raz dziennie na tej trasie kursował czteroosobowy wóz pocztowy. Po prawej stronie przy wjeździe do wsi od strony Poznania ciekawy zespół rzeźb sakralnych z lat 90. dwudziestego wieku. Na uwagę zasługuje również kaplica pw. Matki Boskiej z Lourdes, zbudowana w latach 1979-1981.

33 km – Bytyń

Wieś w gm. Kaźmierz (pow. szamotulski). Na okolicznych polach odnaleziono skarb miedziany sprzed 4000 lat. Stanowi on unikatowy zabytek archeologiczny w Polsce. W przeszłości miasto. Pierwsze wzmianki o miejscowości pochodzą z 1322 roku. We wsi późnogotycki kościół Niepokalanego Poczęcia NMP z 1534 roku. Wewnątrz późnorenesansowy obraz z 1630 roku, a także późnogotycki krucyfiks. Przy kościele pomnikowe lipy o obwodzie przekraczającym 4 metry. W sąsiedztwie kościoła dwór klasycystyczny z XIX-wiecznym parkiem krajobrazowym. W okolicach Bytnia 4 rezerwy przyrody z najciekawszym z nich „Wyspy na Jeziorze Bytyńskim”, a także unikatowy w Polsce rezerwat „Bytyńskie Brzęki” z najliczniejszym w Polsce drzewostanem chronionego brzęka, zwanego też jarzębiem brekinia. Na jeziorze o powierzchni 309 ha na dwóch wyspach grodziska z kultury łużyckiej i wczesnośredniowieczne.

Budynek dawnej poczthalterii mieścił się w obrębie zabudowań klasycystycznego dworu z 1785 roku. Jest on widoczny przy wjeździe do Bytnia po lewej stronie. W Bytniu mieszkańcy Poznania 27 listopada 1806 roku witali cesarza Francuzów, Napoleona Bonaparte, jadącego kareta powożoną przez mameluka w białym turbanie. W witającej go delegacji był m.in. młody Dezydery Chłapowski.

Nieopodal Bytnia, po prawej stronie szosy nr 2, koło miejscowości Ludowo zachował się wysunięty budynek dawnej rogatki drogowej z XIX w.

51 km – Pniewy

Miasto w pow. szamotulskim. Pierwsza wzmianka o Pniewach pochodzi z 1256 roku. W centrum zachował się średniowieczny układ miejski o owalnicowym przebiegu. Na rynku

gotycki kościół pod wezwaniem świętego Wawrzyńca z połowy XV wieku, z dobudowaną na przełomie XVI i XVII wieku kruchtą, zwieńczoną późnorenesansowym szczytem. Wyposażenie kościoła w większości barokowe i rokokowe. Na szczególną uwagę zasługuje późnogotycka kropielnica w kształcie kielicha, a także obraz w ołtarzu głównym „Męczeństwo świętego Wawrzyńca”, wykonany w XVIII wieku wg Rubensa. Pniewska fara otoczona jest murem z późnobarokową dzwonnica. Na ulicy Świętego Ducha znajduje się malowniczy rokokowy kościółek pod tym samym wezwaniem. Pierwsze wzmianki o świątyni pochodzą z roku 1425. W jego wnętrzu możemy zobaczyć dwa ciekawe obrazy: Zesłanie Ducha Świętego, z połowy XVII w. oraz Chrystusa w Emaus, z 1785 r. Z kościółkiem sąsiaduje park miejski w stylu angielskim, w nim grodzisko stożkowe z pozostałościami fosy. Przed wojną park stanowił integralną część kompleksu pałacowego z 1745 roku, którego pierwszym właścicielem był Władysław Szoldrski. Pałac przebudowano po 1872 roku. Przy ulicy Wolności poewangelicki kościół z XIX w. pod wezwaniem św. Jana Chrzciciela. Przy tej samej ulicy przy Banku Spółdzielczym dom, w którym mieszkali dziadkowie Paula von Beneckendorffa (Hindenburga), niemieckiego feldmarszałka i polityka, a także prezydenta Rzeszy.

Na cmentarzu parafialnym, przy dworcu autobusowym, wspólna mogiła Powstańców Wielkopolskich. Jezioro Pniewy o powierzchni 60 ha ze strzeżonym kąpieliskiem i wypożyczalnią sprzętu wodnego. Po południowej stronie obwodnicy, w Żydowskich Górach początek Ścieżki Edukacji Przyrodniczej, wiodącej do rezerwatu przyrody Las Grądowy nad Mogilnicą. Od 1890 roku działa w mieście firma powoźnicza Bogajewicz. Jest to jednocześnie jedna z najbardziej znanych firm powoźniczych w Europie. Pod Pniewami w wiosce Jakubowo znajduje się stadnina koni Henryka Brzusi granicząca z rezerwatem leśnym Jakubowo.

Przy obwodnicy szosy nr 92 i 24 Motel Quartet. Przy ul. Międzychodzkiej Dom Macierzysty Zakonu Sióstr Urszulanek, z sarkofagiem świętej Urszuli Ledóchowskiej.

Na trasie z Poznania do Berlina najbardziej znana była stacja i hotel pocztowy w Pniewach. Rozwojowi miasta sprzyjało jego korzystne położenie. To właśnie w Pniewach krzyżowały się szlaki komunikacyjne Warszawa – Poznań – Berlin, Wschowa – Nowy Tomyśl – Szamotuły – Wągrowiec – Nakło, Poznań – Międzychód – Gorzów. Pierwsze wzmianki o pniewskiej poczcie pochodzą z I połowy XVIII wieku. W pierwszej połowie XIX wieku wybudowano murowany budynek pocztowy z mansardowym dachem. Konie przeprzęgano na dziedzińcu wyłożonym ciosanym kamieniem. Około roku 1850 w sąsiedztwie powstał hotel pocztowy. Ten kilkupiętrowy budynek posiada neorenesansową attykę oraz wieżę. Mieściły się w nim pokoje noclegowe dla podróżnych, a na parterze znajdowała się gospoda z kawiarnią. Szczególnie ciekawy i egzotyczny był wystrój pniewskiej poczthalterii. Znamy go dzięki opisowi Marii Wicherkiewiczowej, która pisała: „Izba pasażerska w Pniewach – jako stacja w dalekie strony wiodąca – obita była w tapetę z rysunkami braminów, tygrysów i słoni. W poczekalni „egzotycznej” pocieszali się pasażerowie, czekając godzinami na przepręg poczty...”

Jeszcze ciekawszy jest opis Marcelego Mottego, który w „Pniewach cieszył się zawsze na dobrą kawę – która po wszystkich innych była obrzydliwa – niemniej jak na braminów bajadery, słonie i tygrysy, palmy i świątynie w świetnych kolorach na obiciu pasażerskiej izby przedstawione.”

56 km – Lubosz

Duża wieś w gm. Kwilcz, znana od 1379 r. Klasycystyczny kościół Nawiedzenia NMP z pocz. XIX w. oraz zespół dworsko-folwarczny.

62 km – Orzeszkowo

Niewielka wieś w gm. Kwilcz (pow. międzychodzki). Dawny zbór ewangelicki, dwór z I poł. XIX w. i zabudowania gospodarcze z tego samego okresu. Przy szosie Pniewy Gorzów dawny cmentarz kalwiński ze starym drzewostanem. Od XVII w. chowano tutaj wielkopolską szlachtę wyznania kalwińskiego. Zachował się na nim m.in. okazały obelisk Jana Wilhelma Kassyusza, pastora i profesora polskiego Gimnazjum im. Marii Magdaleny w Poznaniu, działacza patriotycznego epoki romantyzmu, urodzonego w Orzeszkowie, a także inne liczne nagrobki i grobowce z XIX w.

64 km – Kwilcz

Wieś gminna o bogatej historii. Po raz pierwszy wzmiankowana w 1388 r. Do dnia dzisiejszego zachował się klasycystyczny kościół pw. św. Michała z II poł. XVIII w. z wieżą zwieńczoną hełmem w kształcie obelisku z tego samego okresu. Wyposażenie kościoła, nakrytego pozornym sklepieniem zwierciadlanym, rokokowe i klasycystyczne z obrazami XVII i XVIII wiecznymi oraz epitafiami rodziny Kwileckich, właścicieli Kwilcza. Przy kościele późnobarokowe kaplice z końca XVIII w. oraz figura Matki Boskiej z tego samego okresu. W północnej części wsi dobrze utrzymany park krajobrazowy z wartościowym liściastym drzewostanem. Na skraju parku późnoklasycystyczny pałac Kwileckich z początku XIX w. z dwoma oficynami oraz zachowanymi zabudowaniami folwarcznymi i czworakami.

66 km – Rozbitek

Niewielka wieś w gm. Kwilcz. Neorenesansowy pałac z końca XIX w., nawiązujący do budowli średniowiecznych, otoczony rozległym

parkiem krajobrazowym. Obecnie stanowi własność znanego kompozytora J.P. Kaczmarka.

68 km – Mechnacz

Tuż przy szosie budynek dawnej rogatki drogowej z XIX w.

72 km – Kamionna

Duża wieś, a w przeszłości także miasto, w gm. Międzychód. Początki miejscowości sięgają XIII wieku, kiedy osiedlili się tutaj cystersi z Paradyża. W okresie Powstania Wielkopolskiego przez Kamionną przebiegała linia frontu, a o samą miejscowość toczyły się zacięte walki. Ciekawostką z tego okresu jest zestrzeżenie przez pniewskiego powstańca Maćkowiaka niemieckiego samolotu obserwacyjnego.

W Kamionnie mieściła się w dawnych czasach stacja poczthalterii. Do dzisiaj zachował się tam także jedyny na trasie Pniewy – Kostrzyn, granitowy kamień milowy. Obecnie, w wyniku wtórnego usytuowania, znajduje się on przy oryginalnym, późnogotyckim kościele z 1499 roku, którego elewacja wschodnia zwieńczona jest szczytem bogato ornamentowanym cegłą. Wieża świątyni posiada ceglany gotycki hełm. W kruchcie rzeźba ludowa Chrystusa. Wewnątrz jednonawowego kościoła ze sklepieniem gwiaździstym wspartym na słupkach, znajduje się ołtarz główny z obrazem Madonny ze szkoły wielkopolskiej z XVII w., na uwagę zasługuje także antepedium z kurdybanu, a także w bocznym ołtarzu późnogotycki zespół rzeźb z grupy pasyjnej, z belki tęczowej. W kościele zachowały się także późnogotyckie i rokokowe stalle. Pod chórem krucyfiks ludowy i dwie rzeźby późnogotyckie.

Ładna okolica, malownicza dolina Kamionki.

84 km – Gorzyń

Niewielka wieś nad Jeziołem Gorzyńskim, w gm. Międzychód. Wzmiankowana w doku-

mentach od 1415 r. Na polach Gorzynia w 1658 r. miało miejsce zgromadzenie wojsk cesarskich z okazji koronacji cesarza niemieckiego Leopolda, połączone z paradą wojskową. Klasycystyczny pałac z XIX wieku, z portykiem na czterech jońskich kolumnach. W okolicach pałacu dorodny, stary drzewostan liściasty oraz cis – pomnik przyrody. Zabudowania gospodarcze pałacu wykonano z łupanych głazów narzutowych. W centrum wsi pomnikowy buk o obwodzie przekraczającym cztery metry. Kolejną ciekawostką przyrodniczą jest drzewostan miejscowego leśnictwa z licznymi pomnikami przyrody (dęby, buki i wiązy).

W Gorzynie znajdowała się przedostatnia poczthalteria w Wielkopolsce na trasie do Kostrzyna (ostatnia w Skwierzynie).

90 km – Gorzycko

Niewielka wieś o tej nazwie położona jest nieco na północ od szosy, przy której wznosi się samotny budynek, w którym w latach 1920-39 mieściła się straż graniczna.

Skęcamy w lewo w kierunku Międzyrzecza.

98 km – Pszczew

Duża wieś gminna i ośrodek letniskowy w woj. lubuskim (pow. międzyrzecki), nad jez. Miejskim oraz jez. Chłop i Szarcz. Po raz pierwszy wzmiankowany w 1256 r. jako własność biskupów poznańskich. Od końca XIII w. siedziba biskupa jednego z trzech archidiakonatów diecezji poznańskiej, obejmującego ponad 60 parafii. Prawa miejskie w latach 1288-1945. W centrum warty odwiedzenia dawny Dom Szewca – szachulcowy budynek z końca XVIII w. zaadaptowany na cele muzealne.

Przez Pszczew wiodła dawna trasa pocztowa prowadząca z Pniew i dalej do Berlina, którą dwukrotnie – w piątek 12 września i w poniedziałek 1 października 1828 podróżował Fryderyk Chopin wraz z prof. Pawłem Feliksem Jareckim.

114 km – Trzciel

Nieduże miasto nad Obrą w woj. lubuskim (pow. międzyrzecki). Po raz pierwszy wzmiankowane w 1307 r. Prawa miejskie przed 1394 r. Na mocy traktatu wersalskiego poprowadzona została tutaj w 1920 r. granica polsko-niemiecka, która przecięła Trzciel pozostawiając centrum miasta po stronie Niemiec, a stację kolejową na linii Zbąszyń – Międzychód, po stronie Polski. Zachowany m.in. neogotycki kościół parafialny św. Wojciecha Biskupa i Męczennika, a przy drodze do Starej Jabłonki dawny kirkut z XVIII w.

120 km – Miedzichowo

Wieś gminna ok. 6 km na wschód od Trzcieła. Od XVII wieku istniał tu tak zwany Koperny Młyn z kuźnicą żelaza i miedzi, która była zakładem budowy ośrodka administracyjnego dla okolicznych wsi olenderskich. Wśród zabudowań miejscowości charakterystyczne są szachulcowe i murowane domy z połowy XIX, początku XX wieku. W okolicach Miedzichowa przepływa rzeka Czarna Woda, wokół której rozpościerają się plantacje wikliny.

131 km – Bolewicko

Skręcamy w prawo z drogi głównej nr 92, kierując się drogą lokalną na Nowy Tomyśl.

138 km – Nowy Tomyśl

Miasto powiatowe założone w 1726 roku, jako ośrodek handlowy dla okolicznych osad olenderskich. W centrum dwa rynki (place – Chopina i Niepodległości) połączone deptakiem Mickiewicza. Na Placu Niepodległości ratusz z 1879 roku. Przy zachodniej pierzei ratusza

największy na świecie kosz wiklinowy, wpisany do Księgi Rekordów Guinnessa. Na Placu Chopina kościół z 1778 roku zbudowany na planie krzyża greckiego pod wezwaniem Serca Pana Jezusa, a także dawny neorenesansowy hotel z połowy XIX wieku. Z placem sąsiaduje 34 ha Park Kultury i Wypoczynku z ogrodem zoologicznym, dworkiem myśliwskim, a także muzeum wikliniarstwa i chmielarstwa.

W 1840 roku uruchomiono regularne połączenie dylżansowe z Grodziskiem Wlkp., które znacznie przyczyniło się do rozwoju miasta. W roku 1870 Nowy Tomyśl znalazł się na trasie linii kolejowej łączącej Poznań z Frankfurtem nad Odrą.

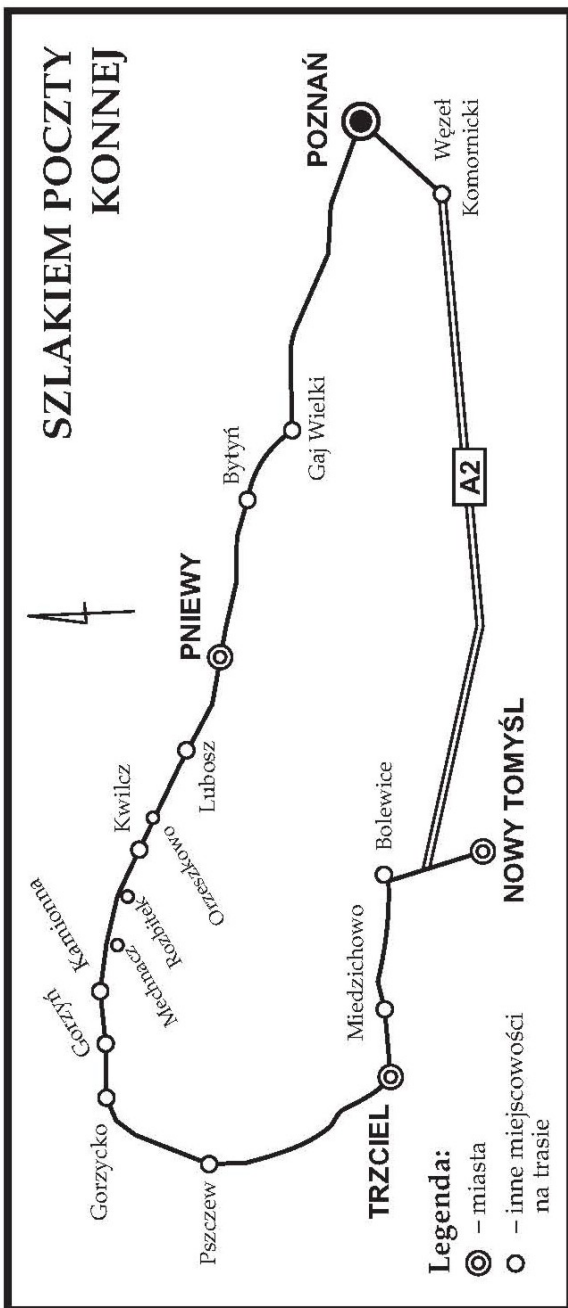
Wracamy 5 km do autostrady A-2, którą jedziemy w kierunku Poznania.

185 km – Węzeł Komornicki

Zjazd z autostrady A-2 w kierunku Poznania.

190 km – Poznań

Wjeżdżamy do miasta od strony Wrocławia (ulicą Głogowską).



Tekst: Michał Lipiecki, Włodzimierz Zuzek
Zdjęcia: Paweł Mordal
Projekt graficzny serii: J.B. Łojan
Wydawnictwo WBPiCAK Poznań 2007