

# **Dzieje Grodu Przemysła©**

## **„Towarzystwo Miłośników Miasta Poznania im. Cyryła Ratajskiego”**

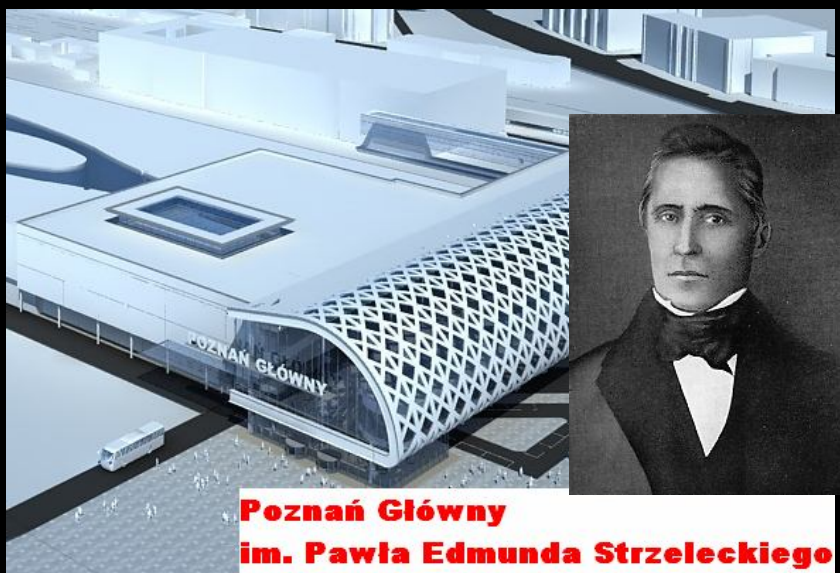


## **„Dzieje Grodu Przemysła”**

*„Dzieje Grodu Przemysła”  
Numer 3/MARZEC 2012*

Mateusz Hurysz

## Dworzec Kolejowy - Poznań Główny im. Pawła Edmunda Strzeleckiego\*



1. Wizualizacja dworca Poznań Główny<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Źródło: <http://www.pkp.pl/files/poznanglowny.jpg>, <http://www.poles.org/strzelecki.html>

### Część I – Rys historyczny

Nieprzypadkowo właśnie teraz poruszany jest temat propozycji nadania imienia nowemu dworcowi, który powstaje błyskawicznie w ostatnich miesiącach na naszych oczach. Dla autora tekstu nie jest to temat nowy, bowiem jak się okaże w dalszym miejscu Dyrekcja Regionalna w Poznaniu wie od kilku lat o tym pomysle i ustosunkowała się bardzo pozytywnie. W tym miejscu należy też dokonać solennego stwierdzenia. Naturalnie będzie ono skrótem myślowym i nie pretenduje do wnikięcia w szczegóły, czy zagarnięcia całościowego.

Żyjemy w chwili, kiedy na oczach Poznańczyków i wszystkich mieszkańców oraz przyjezdnych dokonują się zmiany epokowe, o których będą mówić następne pokolenia.

Takich momentów stolica Wielkopolski w swojej ponad tysiącletniej historii przeżywała nie wiele razy.

Warto przytoczyć kilka takich przełomowych okresów. Są to:

- 968 roku - założenie pierwszego biskupstwa na ziemiach polskich;
- około 966 r. – 1025 r. - rola Mieszka I oraz Bolesława Chrobrego powodująca, że gród poznański stanowił stolicę i należał w okresie wczesnopiastowskim do centralnych miejsc państwa Polskiego;
- 1253 roku – lokacja miasta Poznań za Przemysła I;
- zabory – Poznań ostoją i bastionem polskości - w zaborze pruskim, promieniał swoim przykładem na wszystkie dzielnice;
- 27 XII 1918 roku – Powstanie Wielkopolskie;
- 1929 roku - Powszechna Wystawa Krajowa;
- 28 VI 1956 roku – pierwsze masowe wystąpienie przeciw władzy komunistycznej (Powstanie 56’);
- 2012 roku – Euro 2012.

Ścisłe ujmując przeobrażenia na Euro 2012, największej sportowej imprezy w historii Polski trzeba zestawić w Poznaniu do zmian, jakie miały miejsce w XX-leciu międzywojennym, czyli na 10-lecie odzyskania niepodległości związane z PeWuKą.

Jakkolwiek każdy powinien mieć swój osąd, co do porównania tempa prac i rozmachu inwestycji, ale jedno jest pewne zmiany są widzialne i odczuwalne w rozmaity sposób.

Do nich należy efektowna budowa Dworca Kolejowego, który wejdzie w skład Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego.

Przyjrzyjmy się ogólnemu rysowi historycznemu.

Prapoczątków powstania dworca kolejowego należy doszukiwać się pod koniec lat 30-tych XIX wieku<sup>2</sup>. Wtedy to, w różnych kręgach społeczeństwa miasta i właściwie całego

<sup>2</sup> *Niewiele wynalazków wpłynęło na ludzką cywilizację w tak dużym stopniu jak kolej. Pokrycie kontynentów siecią torów sprawiło, że każdy, kto tylko miał pieniądze na bilet, mógł szybko i wygodnie dowieźć do miejsc, wcześniej dostępnych jedynie dla zahartowanych obywateli. Dzięki kolei ogromne odległości na lądzie szybko i sprawnie pokonywali nie tylko ludzie, ale i tony towarów. Żaden zaprzęg nie był w stanie zabrać tyle ładunku, co wagony*, dz. cyt.: „Historia kolei”, [w:] <http://historiakolei.fm.interia.pl>.

Księstwa toczono rozmowy na temat przydatności kolei żelaznej dla prowincji. W Poznaniu największe poparcie zyskał komitet opowiadający się za poprowadzeniem kolei w linii prostej do Frankfurtu nad Odrą, który posiadał połączenia z Berlinem.

Ów komitet wyłonił się spośród deputowanych poznańskiego sejmiku prowincjonalnego – w jego składzie zdecydowanie przeważali Polacy na czele z marszałkiem Stanisławem Ponińskim.

Stąd ich zamiarem było wybudowanie pierwszej kolei na terenie Wielkiego Księstwa Poznańskiego nakładem rodaków, dlatego główny projekt przygotował oraz kosztorys zlecono polskiemu inżynierowi Janowi Natrebskiemu.

Godnym uwagi jest fakt, iż wielu ziemian, którzy posiadali grunty, przez które miałyby biec planowane linie kolejowe, gotowi byli je oddać korzystnie, a nawet są znane przypadki, że deklarowali zrzec się ich bezpłatnie wiedząc, jakie korzyści przyniesie ten środek lokomocji.

Co, więcej Miasto Poznań deklarowało wstępnie do tej inwestycji 10 0000 tysięcy talarów za swój udział w spółce. Wielki w tym udział miał nadburmistrz Neumann, który reprezentował gminę w komitecie.

To wszystko pozwalało sądzić, że kolei do Frankfurtu nad Odrą będzie szybko doprowadzona. Liczono, że również rząd pruski wspomógł finansowo ważne przedsięwzięcie i udzielił gwarancji dywidendowej prywatnym akcjonariuszom powiększając kapitał zakładowy.

Niestety przedstawiciele sejmiku prowincjonalnego spotkał wielki zawód. Berlin nie wyraził zainteresowania w tej sprawie.

Należy przypuszczać, że taka postawa miała podtekst polityczny, wiedząc, że aktywnie zaangażowało się w budowę tej linii kolejowej społeczeństwo polskie, które należało powiedzieć otwarcie liczyło, że w przyszłości księstwo będzie posiadało połączenie w kierunku wschodnim na Warszawę i północnym na Tczew-Gdańsk.

---

Kolej żelazna wykorzystwała dwa wynalazki, które pozwoliły jej zaistnieć. Po pierwsze szyny, znane już w starożytnym Egipcie oczywiście w innej formie niż dziś sobie wyobrażamy - do transportu materiałów budowlanych. Natomiast w wiekach średnich już regularnie wykorzystywano je do transportu na terenie kopalń i hut. Z biegiem lat wzmocniono szyny, blachą. W XVIII w. zaczęto budować już szyny żelazne. Przez cały ten okres wagoniki ciągnął przede wszystkim niezastąpiony koń. Dopiero drugi wynalazek maszyny parowej zrewolucjonizował dotychczasowy transport. Nie wchodząc w szczegóły, za jej twórcę powszechnie uznaje się szkockiego wynalazcę Jamesa Watta, który w 1763 r. udoskonalił atmosferyczny silnik parowy zbudowany wcześniej przez T. Newcomena tworząc pierwszą nowoczesną maszynę parową.

Pierwszą publiczną linię kolejową otwarto w Anglii w 1825 r. przez G. Stephensona na trasie łączącej Stockton z Darlington. W krajach niemieckich pierwsza, sześciokilometrowa trasa została otwarta 7 XII 1835 r. - Ludwigs-Eisenbahn Norymberga - Fürth - pierwszy parowóz w krajach niemieckich: „Adler” Roberta Stephensona.

Najważniejsze jest jednak to, że władze pruskie nie miały tyle pieniędzy, aby zaspokoić ich ambicję w stosunku do budowy nowych tras kolejowych. Dlatego wykorzystywały one fakt taki, że kupcy i przemysłowcy zaczęli dysponować dużymi nadwyżkami kapitału. Spodziewając się krociowych zysków na liniach kolei żelaznych, łączyli się oni w towarzystwa akcyjne i budowali linie (tak też miało być zaledwie kilka lat po uruchomieniu pierwszego parowozu w krajach niemieckich – także w Poznaniu), które po 30 latach gwarantowały możliwość pierwokupu przez skarż państwa. Przez to na terenie Prus zaczęły powstawać szybko i licznie linie kolejowe w odróżnieniu od zaboru rosyjskiego i austriackiego, gdzie monopol na budowanie kolei zachowało tylko państwo. Od 1880 r. rząd pruski zaczął nabywać na własność kolei prywatną. A jednocześnie zabrał się także za stopniowe usuwanie i to prawie w sposób całkowity przedsiębiorców prywatnych od budowy nowych połączeń kolejowych.

Informacje oparte na: Jan Mazureczak, „O tym, jak kolei do Poznania zawitała”, [w:] <http://www.tutej.pl>, „James Watt”, [w:] en.wikipedia, „James Watt”, [w:] pl.wikipedia, „Historia kolei w Niemczech”, [w:] pl.wikipedia, „Maszyna parowa”, [w:] pl.wikipedia, „Kolej”, [w:] pl.wikipedia; „Budżet pruski i koleje państwowe”, [w:] DZP, nr 123, 29 05 1892.

Ponadto trzeba ciągle pamiętać, że w pruskich kręgach wojskowych i politycznych obawiano się, że na wypadek wojny budowa trasy kolejowej może zdecydowanie ułatwić atak na stolicę monarchii.

Przyczyny polityczno-militarne spowodowały, że Poznań przez wiele lat nie mógł cieszyć się z połączenia kolejowego w linii prostej zarówno na zachód, jak i wschód.

Inne perspektywy miały warianty poprowadzenia linii kolejowych na osi północ-południe, równoległe do granic państwa.

Był to swoisty kontrprojekt forsowany przez berlińskie koła rządowe<sup>3</sup> w połowie XIX wieku. Za punkt wyjścia przyjęto regularną trasę relacji Berlin-Szczecin, działającą od roku 1842, odgałęzioną w 1846 roku linią Stargardu.

4 marca 1846 roku koncesjonowano odrębne Towarzystwo Kolei Stargardzko-Poznańskiej (*Stargard-Posener Eisenbahn Gesellschaft*). Siedziba mieściła się w Szczecinie.

Większość akcji wykupili kupcy szczecińscy i berlińscy, ponieważ byli zainteresowani budową połączenia z Poznaniem celem ułatwienia kontaktów handlowych i przede wszystkim pozyskania wielkopolskiego zaplecza rolniczego.

Cele kapitału prywatnego splatały się z interesami militarnymi Prus, dlatego dla wzmocnienia podstaw finansowych przedsiębiorstwa, przejęły 1/7 część kapitału zakładowego i udzieliło 3,5% gwarancji oprocentowania akcji prywatnych.

Trasa kolejowa relacji Stargard-Poznań oddawana była do użytku publicznego etapami. Podług tego odcinek do Wronek (ze Stargardu) uruchomiono w lipcu 1847 roku<sup>4</sup>.

9 sierpnia 1848 roku przybyła do Poznania ładnie udekorowanym pociągiem grupa szczecinian<sup>5</sup>.

Natomiast kolej z Poznania do Szczecina ruszyła dnia pamiętnego 10 sierpnia 1848 roku, pierwszy kurs miał miejsce o godzinie 9<sup>44</sup><sup>6</sup>.

Poznań doczekał się nowego środka lokomocji, kolei żelaznej<sup>78</sup>.

Pociąg dojeżdżał do dworca kolei stargardzko-poznańskiego wybudowanego właściwie niewielkim nakładem we wsi Jeżyce pod Poznaniem na terenie osiedla Gaj (aktualnie Miejski Ogród Zoologiczny, Stare Zoo).

Dworzec ten ładnie komponował się w architekturę przestrzenną, bowiem połączony ze śródmieściem od Bramy Berlińskiej zwirowaną i wysadzaną drzewami drogą oraz przez charakter budynków i swobodny, willowy układ przestrzenny przypominał stację eleganckiego kurortu niż stolicy dużej prowincji pruskiej.

<sup>3</sup> Mówi się, że projekt zaakceptował osobiście król Fryderyk Wilhelm IV, M. Hurysz, „Rozwój oraz zasięg komunikacji tramwajowej na terenie miasta Poznania w latach 1880-1918”, Poznań 2007/2008, s. 208 [praca magisterska].

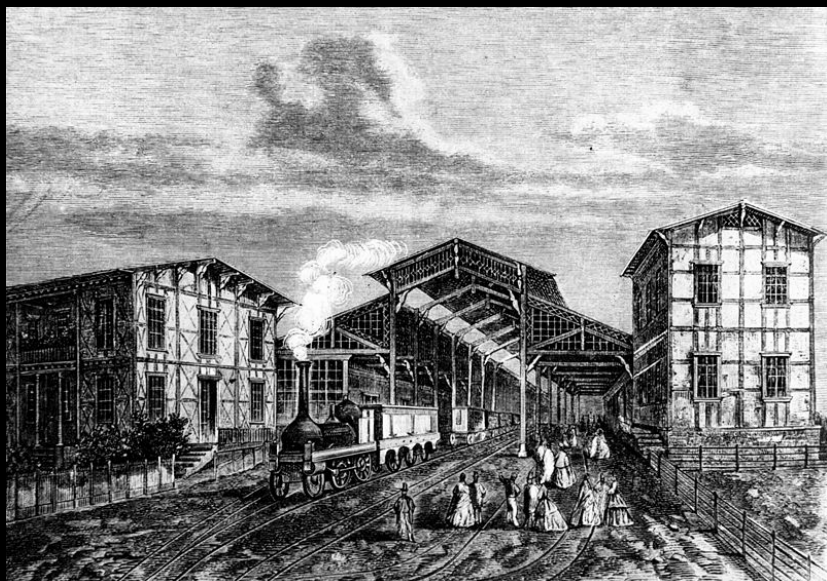
<sup>4</sup> T. Dohmalowa, „Handel, transport, komunikacja” [w:], *Dzieje Poznania*, T II: 1793-1918., pod red. J. Topolskiego i L. Trzeciakowskiego, Warszawa-Poznań 1994, s. 213-215, M. Hurysz, „Rozwój oraz zasięg komunikacji tramwajowej...”, s. 207.

<sup>5</sup> Wtedy też zakończono ostateczne prace - na całej długości trasy ułożono jeden tor z odpowiednimi mijankami i wybudowano osiem stacji kolejowych, M. Hurysz, „Rozwój oraz zasięg komunikacji tramwajowej...”, s. 210.

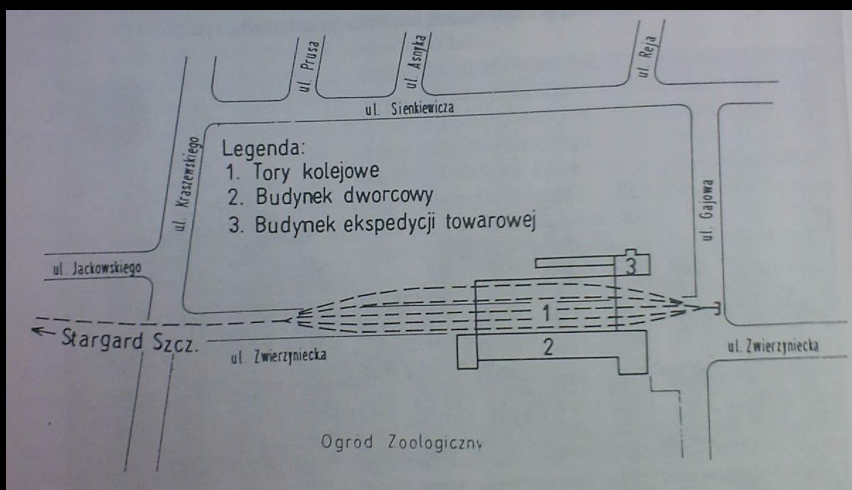
<sup>6</sup> Zatem pierwszy pociąg wjechał na nowy dworzec 9 sierpnia 1848 r. wraz z zaproszonymi gośćmi, ale jednak wszyscy są zgodni, że dzień następny uchodzi za datę otwarcia pierwszej linii kolejowej w Wielkim Księstwie Poznańskim, M. Hurysz, „Rozwój oraz zasięg komunikacji tramwajowej...”, s. 210.

<sup>7</sup> A. Basiński, znawca komunikacji kolejowej w Poznaniu pisał: *Polacy nie interesowali się koleją, bo nie chcieli połączenia z Berlinem*, cyt za: A. Basiński, „Poznańska kolej konna (1880-1898)”, [w:] KMP nr 4/1937, przedruk 3/4 1990, s. 259.

<sup>8</sup> Zob. również: H. Zięba, „Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu”. Okres 1848-1945, Poznań 1989, s. 10-11 i in. [są tam m. in. informacje z datami dziennymi].



2. Dworzec stargardzki – kolejowy w Jezycach w 1867 roku<sup>9</sup>



3. Umiejscowienie dworca Kolei Żelaznej Stargardzko – Poznańskiej w 1848 roku  
(współczesny układ ulic)<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Źródło: M. Hurysz, „Rozwój oraz zasięg komunikacji tramwajowej...”, s. 209. Inna data podpisu tej ryciny, to rok 1863, zob. M. i L. Trzeciakowscy, „W dziewiętnastowiecznym Poznaniu...”, s. 41 (wydanie z 1982 roku, s. 40).

<sup>10</sup> Źródło: H. Zięba, „Monografia Dyrekcji Okręgowej...”, [1848-1945], s. 12.

Z drugiej strony sam dworzec nie był wyjątkową perłą architektoniczną. Nowy dworzec otaczały dwa lekkie budynki z muru pruskiego. Był to wymóg władz wojskowych, którzy z powodu bliskości do twierdzy nie pozwalały wznosić w jego otoczeniu jakiegokolwiek trwałych budynków, które mogłyby służyć wrogowi za pomoc w czasie prób zdobycia miasta. Niemniej na uwagę zasługuje efektowna trójnawowa hala, o szerokości 30 metrów, kryjąca szczególnie pasażerów przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi oraz perony i tory. Tory zostały wyposażone w ulepszony system zwrotnic, zaprojektowany przez polską myśl techniczną w osobie inżyniera E. Szczepanowskiego, który uzyskał na to specjalny patent pruski.

Wzniesiono także parowozownie, kuźnie, warsztaty, magazyny, które leżały dalej od twierdzy, dlatego mogły być murowane.

Nie można zapomnieć o tym, że położenie przystani kolejowej stwarzało dużo niedogodności zarówno dla mieszkańców Poznania jak i samych przyjezdnych.

Były szanse na inną lokalizację, ale znów decydujący głos miały władze wojskowe, które nie zgodziły się na proponowaną lokalizację w centrum miasta, przy ul. św. Marcin, w zamian proponując tereny za kościołem Franciszkanów – Bernardynów przy Garbarach. To ostatnie miejsce, położone na uboczu, a także na obszarze, który był często zalewany przez płynącą nieopodal Wartę musiało niezadowolonych ówczesnych zarządców kolei. Z racji położenia nowego dworca pasażerowie mogli przedostać się do niego przy pomocy dorożek<sup>11</sup>.

Kolej kursowała między Poznaniem i Szczecinem dwa razy dziennie – podróż trwała około 6,5 godziny<sup>12</sup>. Inne źródła wskazują na czas nieco wolniejszy, mianowicie 7 godzin i 5 minut, co i tak na te czasy wynik jest bardzo dobry, zważywszy, że ten sam odcinek trasy dobrej klasy dyliżans pocztowy pokonywał aż w dwie doby (sic!)<sup>13</sup>.

Należy przyznać, że z początkami kolei żelaznej w stolicy Wielkopolski wiązały się przykre zdarzenia. W prasie napotykałyśmy na następującą informację:

*Cholera ze Szczecina przybyła żelazną koleją i wielu już stało się jej ofiarą, i to jest druga korzyść z niej; a jakaż pierwsza – zapytasz – oto mnóstwo nieprzeliczone obdartych brandenburskich synów, którzy robotnikom naszym chleb zjadają a i nieraz przy targu w zapasy [bójki] wchodzą<sup>14</sup>.*

W istocie ten pesymistyczny obraz potwierdzał się w jednym, że w II połowie sierpnia 1848 roku wybuchła w Poznaniu epidemia cholery, która została przywleczona do miasta ze Szczecina (ewentualnie Wroniek).

Poznaniacy lekkomyślnie pod wpływem wrażenia nowego środka lokomocji odbyli koleją pierwszą masową wycieczkę do Szczecina, mimo że w obu wcześniej wymienionych miastach szalała ta choroba. Wkrótce po powrocie z podróży zachorowały pierwsze osoby na cholere. Pokłosiem tego wszystkiego było ogarnięcie przez tę epidemię całego miasta, która trwała do końca listopada 1848 roku.

Źródła wskazują, że w wyniku cholery zmarło aż 1 008 osób – najwięcej wśród ubogiej ludności<sup>15</sup>.

<sup>11</sup> T. Dohnalowa, „Handel, transport, komunikacja...”, s. 214-215, Z. Boras, L. Trzeciakowski, „W dawnym Poznaniu. Fakty i wydarzenia z dziejów miasta do r. 1918”, Poznań 1969, s. 259, M. Hurysz, „Rozwój oraz zasięg komunikacji tramwajowej...”, s. 209-210, Z. Boras, L. Trzeciakowski, „W dawnym Poznaniu...”, s. 259.

<sup>12</sup> Z. Boras, L. Trzeciakowski, „W dawnym Poznaniu...”, s. 259.

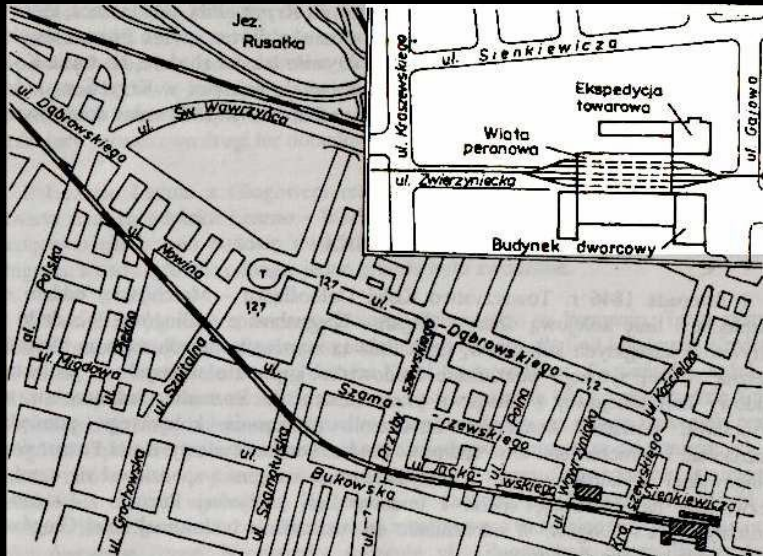
<sup>13</sup> M. Hurysz, „Rozwój oraz zasięg komunikacji tramwajowej...”, s. 210.

<sup>14</sup> Cyt. za: Z. Boras, L. Trzeciakowski, „W dawnym Poznaniu...”, s. 259.

<sup>15</sup> Z. Boras, L. Trzeciakowski, „W dawnym Poznaniu...”, s. 259.



4. Rozkład kolejowy pierwszej poznańskiej kolei Starogardzko – Poznańskiej w 1848 roku<sup>16</sup>



5. Wprowadzenie linii stargardzkiej na plan dzisiejszego układu ulic<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Źródło: M. Hurysz, „Rozwój oraz zasięg komunikacji tramwajowej...”, s. 211.

<sup>17</sup> Źródło: tamże, s. 211.

Początkowo wykorzystywana linia (lata 1848-1851) nie przyniosła dywidendy dla akcjonariuszy. W 1851 roku na głównej trasie Poznań-Szczecin przewieziono 222 000 pasażerów i ponad 851 000 ton ładunków biorąc pod uwagę obydwie kierunki. W latach następnych ruch na trasie został zintensyfikowany i jej opłacalność wzrosła. Sytuacja polepszyła się jeszcze, gdy uruchomiono wybudowaną w latach 1856-1857 przez Towarzystwo Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahn Gesellschaft*) znaczącą magistralę Wrocław – Poznań – Głogów (*Breslau – Posen – Glogauer Eisenbahn*). Była to druga linia łącząca Poznań z Wrocławiem.

Wskutek braku ostatecznej lokalizacji dworca centralnego, Towarzystwo Kolei Górnośląskiej zdecydowało się na czasowe korzystanie z dworca kolei stargardzko – poznańskiej. Wobec tego od linii Wrocław – Poznań położono niezbędne tory, które dochodziły do dworca, przecinając ówczesną szosę wrocławską (obecnie ul. Głogowska) i tereny dzisiejszych Międzynarodowych Targów Poznańskich.

W połowie lat sześćdziesiątych XIX wieku w Poznaniu zawiązał się po raz kolejny komitet, aby uzyskać zgodę tym razem rządu pruskiego i rosyjskiego na budowę linii kolejowej przez Wrześnię do Warszawy. Także i teraz nie dopisało szczęście. Bo gdy po stronie pruskiej budowa kolei do Wrześni i Strzałkowa okazała się realna, a i opinia publiczna po stronie rosyjskiej była coraz bardziej zdecydowana, to wówczas Wrocław wystąpił z projektem połączenia stolicy Dolnego Śląska z Warszawą przez Oleśnicę – Podzamcze – Wieruszów, nazywaną Koleją Wrocławską-Warszawską. Plan ten zakładał włączenie kolei całego łódzkiego ośrodka przemysłowego i był bardziej atrakcyjny niż projekt linii kolejowej z Poznania. Poznański węzeł kolejowy nie był dalej rozbudowany aż przez 14 lat, czyli od roku 1856 do 1870.

Fakt powyższy nie wpłynął jednak na zahamowanie dużej ruchliwości na stacji pasażerskiej oraz nadawania i odbierania ładunków, jak również spowolnienia tranzytu. Przerzuciwnie w 1866 roku z Poznania wyjechała kolej, łącznie w obydwu kierunkach: północnym i południowym w liczbie 17 300 pasażerów. Ożywiony ruch był w kierunku Wrocławia. W tym samym roku koleją stargardzko-poznańską wywieziono z Poznania 26 000 ton ładunków i odebrano 16 000 ton. Zaś w tym samym czasie wywóz koleją wrocławsko-poznańsko-głogowską stanowił 22 300 ton, a przywóz 59 500 ton. Tranzytem przeszło przez Poznań w kierunku z Wrocławia na Stargard 133 000 ton, a ze Stargardu na Wrocław 31 000 ton<sup>18</sup>.

Mniej więcej od roku 1865 w kontekście wzrastającej aktywizacji gospodarczej i rozwoju ludnościowego Poznania potrzeba rozbudowy poznańskiego węzła kolejowego była koniecznością. Zatem nie ustawały zabiegi o ostateczne uzyskanie zgody na budowę zamierzonych wcześniej linii kolejowych. Odnosiło się to także do połączenia w kierunku zachodnim.

W 1867 roku Poznań uzyskał korzystniejsze połączenie z Berlinem przez Krzyż-Kostrzyn, ale nadal oczekiwania nie były spełnione.

Ponowne starania o budowę kolei z Poznania do Gubina były ważne, ponieważ otwierało to ważne gospodarczo połączenia z Łużycami i Saksonią. Uruchomienie kolei marchijsko-poznańskiej przypadło w chwili, kiedy była już lokalizacja dworca centralnego, ale brakowało zgody na jego budowę. W tych okolicznościach Towarzystwo Kolei Marchijsko-Poznańskiej (*Märkisch-Posener Eisenbahn Gesellschaft*) musiało wybudować własny, prowizoryczny dworzec. Tak się stało, wzniesiono nowy Dworzec Marchijski (zwanym też Łazarskim) o lekkiej konstrukcji i niewielkich rozmiarach, przy ulicy Zachodniej za Urzędem Pocztowym nr 2. Uruchomienie obydwóch linii z Poznania do Gubina przez Zbąszczyn i do Frankfurtu nad

<sup>18</sup> T. Dohnalowa, „Handel, transport, komunikacja...”, s. 215, M. Hurysz, „Rozwój oraz zasięg komunikacji tramwajowej...”, s. 213.

Odrą (Poznań – Frankfurt nad Odrą, jako boczna linia trasy Poznań–Gubin) odbyło się w czerwcu 1870 roku – linie te można uznać za trzecią nową trasę.

W końcu, gdy Towarzystwo Kolei Górnośląskiej uzyskało po długich staraniach koncesję mogło przystąpić do budowy linii kolejowej do Bydgoszczy i Torunia.

Natomiast w okolicach Poznania wytyczono ją z uwzględnieniem projektowe władz fortecznych. Poprowadzenie linii kolejowej szerokim łukiem pod wałami fortecznymi odbiło się negatywnie na rozwój urbanistyczny Poznania, a po zniesieniu obwałowań linia ta stanowiła wyjątkową przeszkodę w komunikacji Starego Miasta z nowymi przedmieściami – Łazarzem i Jeżycami. Zmiana na lepsze nastąpiła, gdy wzniesiono Most Dworcowy i Most Teatralny.

Budowa trasy kolejowej Poznań – Inowrocław – Bydgoszcz – Toruń kierował Polak o nazwisku brzmiącym z języka niemieckiego, inżynier Juliusz Hochberger. Była to ważna i zarazem trudna inwestycja. Linię Poznań – Bydgoszcz oddano do użytku w maju 1872 roku, a trasę Inowrocław – Toruń w marcu 1873 roku. Do obsługi ruchu na wyżej wymienionych trasach zainstalowano w Poznaniu prowizorycznej budynku stacyjne.

Po utworzeniu niezbędnych połączeń torowych przekształciły się we wspólny dworzec, także dla kolei stargardzko-poznańskiej i wrocławsko-poznańsko-głogowskiej.

Wszystkie podlegały Towarzystwu Kolei Górnośląskiej poprzez zarząd i eksploatację<sup>19</sup>.

Zatem dworzec ten, usytuowany na południowy-zachód od dawnej twierdzy (dojazd obecną ul. Dworcowa), zwany był przez wiele lat górnośląskim, przewidziany po rozbudowie jako centralny dworzec miasta, usytuowany poza murami miejskimi, na terenach niezabudowanych, w miejscu gdzie dzisiaj znajduje się *Poznań Główny*. Wówczas był to okazały ceglany neoromański budynek (gmach recepcyjny) wzniesiony wraz z rozbudową urządzeń stacyjnych w latach 1874-1879<sup>20</sup>.

Zanim powstał dworzec centralny, jeszcze w roku 1875, Poznań (faktycznie gmina Wilda) otrzymał kolejne połączenie kolejowe z Kluczborkiem. Aż do czasu ukończenia budowy *Dworca Centralnego* i doprowadzenia do niego torów łącznikowych Towarzystwo Kolei Poznańsko-Kluczborskiej (*Posen-Kreutzburger Eisenbahn Gesellschaft*) korzystało z urządzeń swojego dworca towarowego i budynku recepcyjnego do obsługi ruchu pasażerskiego. Zabudowania te znajdowały się na Górnej Wildzie, w przedłużeniu prowadzącej do nich ulicą Kluczborską (dziś teren ZNTK, przy ul. Roboczej).

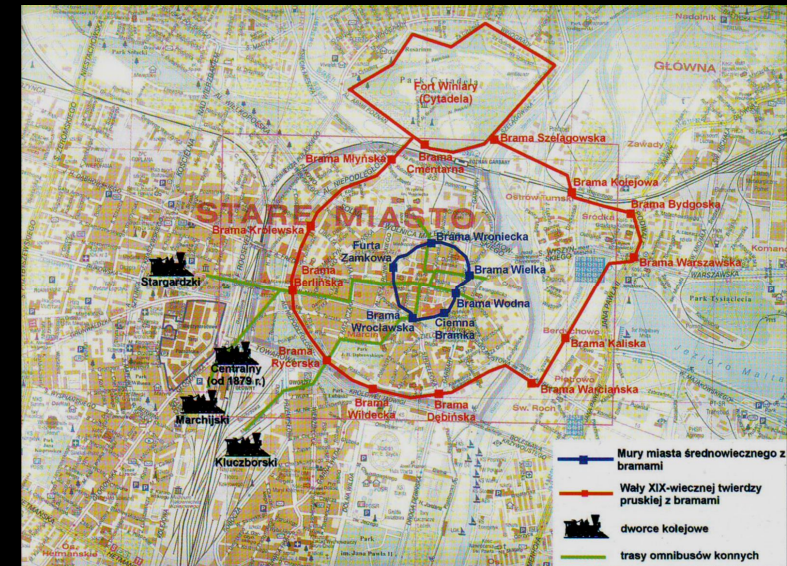
W 1879 roku oddano do użytku piątą nową linię kolejową Poznań – Piła (docelowo przedłużona do Kołobrzegu przez Słupsk i Ustkę). Z trasą tą łączono strategiczne cele, stąd jej budowa była sfinansowana z funduszy państwowych. Miała mieć postać linii głównej, jednak zmieniono koncepcję i stała się linią boczną o ograniczonych parametrach ruchu technicznego.

W ciągu trzydziestu lat Poznań i jego najbliższe okolice doczekały się ważniejszych połączeń kolejowych, stąd jak już zostało wspomniane przez drugą dekadę lat siedemdziesiątych XIX wieku budowano dworzec z prawdziwego zdarzenia.

Uroczyste otwarcie największego i najważniejszego dworca w Prowincji Poznańskiej miało miejsce dopiero 16 listopada 1879 roku, a w zasadzie prace związane z wykończeniem trwały aż do 1906 roku. Co prawda zgodę na budowę tego dworca otrzymano już w 1866 r., ale opór władz fortecznych zahamował inwestycję.

<sup>19</sup> T. Dohnalowa, „Handel, transport, komunikacja...”, s. 218, M. Hurysz, „Rozwój oraz zasięg komunikacji tramwajowej...”, s. 213.

<sup>20</sup> T. Dohnalowa, „Handel, transport, komunikacja...”, s. 218, „Poznań. Przewodnik po zabytkach i historii”, pod red. Janusza Pazdera, wyd. I., Poznań 2003, s. 278-279.



6. Usytuowanie dworców kolejowych na współczesnej mapie Poznania<sup>21</sup>

Odtąd<sup>22</sup> nowy dworzec przejął ruch pasażerski wszystkich linii kolejowych kierujących się do Poznania<sup>23</sup>. Pamiętajmy, że jest to okres, kiedy nowy dworzec powstał na terenie pofortecznych bloń, leżących w pierwszym rejonie pasa fortecznego, w rejonie Szosy Wrocławskiej (dziś ul. Głogowskiej) i funkcjonował wówczas poza obrębem miasta Poznania na terenie gminy św. Łazarz. Wzorcem dla *budynku poznańskiego* było nie byle, co bo *Dworzec Poczdamski* w Berlinie.

*Centralbahnhof* zbudowano z czerwonej cegły, nadano neoromańską fasadę z pięcioma dużymi okiennicami nad wejściowymi drzwiami. Upiększać go miał zegar informujący o danym czasie na ścianie frontowej oraz dwa pruskie orły w narożnikach, aby nikt nie miał po przyjeździe lub odjeździe wątpliwości, że był w prusko-niemieckim Poznaniu. Teren dworca podzielono na część zachodnią i wschodnią. Każdą z nich wyposażono w trzy perony, które połączone były ze sobą tunełami. Natomiast perony przylegające do samego budynku (numer 1 i 4) przykryto wiatami. Te tunele nie były połączone ze sobą<sup>24</sup>. Pod budynkiem nie było przejścia z jednej na drugą stronę tego dworca. Z szosy Wrocławskiej do głównego wejścia dworca prowadziła kładka. Przed budynkiem kolejowym utworzono rozległy plac, z którego ulicą Dworcową poprzez wybudowany most nazwany Kaponierą, prowadziła droga do

<sup>21</sup> Źródło: M. Hurysz, „Rozwój oraz zasięg komunikacji tramwajowej...”, s. 165.

<sup>22</sup> Faktem jest, że do roku 1870 Pruskie Ministerstwo Handlu, Przemysłu i Robót Publicznych zatwierdziło projekt i lokalizację nowego dworca w jednym miejscu dla wszystkich Towarzystw Kolejowych, K. Springer, „Tu stacja: Poznań Centralny”, <http://inforail.pl/text.php?id=29502>

<sup>23</sup> W 1872 roku zamknięto dworzec Starogardzki (również zniesiono stary tor kolei Starogardzkiej) dla ruchu osobowego, a 7 lat później dla ruchu towarowego, A. Basiński, „Poznańska kolej konna...”, s. 259.

<sup>24</sup> Na końcu tunelu zachodniego stanął mały budynek ceglany, nazwany później Dworcem Zachodnim lub Dworcem Łazarskim. Ten właśnie pawilonik został rozbudowany w latach dwudziestych XX wieku na potrzeby Powszechnej Wystawy Krajowej (PEWUKA) i zyskał dzięki temu taki kształt, „Poznański Dworzec Centralny”, [w:] <http://www.tutej.pl>

miasta. Od 31 lipca 1880 roku między dworcem a śródmieściem kursował tramwaj konny a od 6 marca 1898 roku tramwaj elektryczny. Przed dworcem zbudowano pętlę tramwajową oraz mały budynek należący do zarządu komunikacji miejskiej. W 1892 roku wybudowano obecny peron drugi. Rok 1900 przyniósł budowę peronu piątego i trzeciego. Po roku 1904 zbudowano peron numer sześć. Natomiast w 1896 roku wprowadzono bilety peronowe.

„Dziennik Poznański” kilka lat po zbudowaniu Dworca Centralnego, taki o nim pisał:

„Centralny dworzec poznański zbudowanym jest w ten sposób, aby w razie potrzeby mógł służyć za małą fortecę do obrony przeciwko oblegającemu miasto nieprzyjacielowi. W tym też celu wszystkie okna centralnego dworca zaopatrzone są w żelazne okiennice, 4 milimetry grube i wszystkie drzwi zewnętrzne dworca również są z żelaza z otworami do strzelania dla żołnierzy”<sup>25</sup>.



7. Budynek Dworca Centralnego w Poznaniu około roku 1880<sup>26</sup>



8. Widok dworca kolejowego w Poznaniu z roku 1910<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Cyt. za: „Dziennik Poznański”, nr 128, 5 06 1884.

<sup>26</sup> Źródło: H. Zięba, „Monografia Dyrekcji Okręgowej...”, [1848-1945], s. 21.

Dynamika całkowitego ruchu kolejowego w Poznaniu w latach 1872-1882 miała się następująco: podróży (razem wziętych przyjezdnych i wyjeżdżających w 1872 roku – 535 500, w 1882 roku – 954 300, wzrost o 78%; przeładunków (odbiór i nadanie) w 1872 roku – 255 500 ton, w 1882 roku – 618 500, wzrost aż o 142%.

W latach osiemdziesiątych XIX wieku nastąpiły ważne momenty przełomowe.

1 marca 1887 roku włączono do ruchu trasę relacji Poznań-Września, a odcinek Września do granic zaboru pruskiego (Strzałkowo) z początkiem roku 1888. Po 25 latach wielu starań ziściło się połączenie w linii prostej pomiędzy stolicą Prowincji Poznańskiej a Królestwem Polskim od strony zachodniej.

W latach 1885-1888 zrealizowano projekt sprzed 20 lat, doprowadzono linię z Leszna do Ostrowa – jej przedłużenie do Skalmierzyc nastąpiło w 1895 roku, a do granicy w 1906 roku. Powstały, więc dwa ważne odcinki: Poznań-Września-Strzałkowo (na wschód) i Leszno-Ostrów (południowy-wschód). Rzeczywiście połączenie kolejowe z Warszawą i Łodzią, przez Ostrów, Skalmierzycy i Kalisz było dla Poznania o wiele korzystniejsze niż poprzednia trasa przez Bydgoszcz-Toruń-Aleksandrów. Mimo to, stolica Księstwa nadal starała się o połączenie z Warszawą przez Słupcę i Kutno. Jednak do wybuchu I wojny światowej Poznań nie miał połączenie ze stolicą zaboru rosyjskiego w linii wschodniej, choć po 1910 roku przeprowadzono na wspomnianej trasie widoczne prace przygotowawcze. W tych okolicznościach obustronna komunikacja pomiędzy Poznaniem i Warszawą odbywała się liniami okrężnymi przez Inowrocław-Toruń i Ostrów-Kalisz.

Wspominając krótko o zarządzie liniami kolejowymi węzła poznańskiego należy zaznaczyć, że początkowo podlegał (po upaństwowieniu) on trzem dyrekcjom: berlińskiej, bydgoskiej i wrocławskiej. Dopiero w 1895 roku powstała okręgowa dyrekcja kolei w Poznaniu, która miała pod swoim zarządem również główne warsztaty kolejowe, unowocześnione i rozbudowane w latach 1908-1913. W 1905 roku dyrekcja kolejowa w Poznaniu zawiadywała 2030 kilometrami linii kolejowych. W tym czasie rozszerzony został o linię Poznań-Główna-Skoki-Janowiec, zainicjonowana przez Komisję Kolonizacyjną dla osiedlonych w tym rejonie Niemców. Jej przedłużenie ze Skoków przez Wągrowiec, Szubin był dodatkowym połączeniem z Bydgoszczą.

W latach 1905-1909 oddano odcinkami trasę Poznań-Luboń-Grodzisk-Wolsztyn, z odgałęzieniem na zachód: Sulechów i Nowa Sól<sup>28</sup>. W 1902 roku przy ul. Dworcowej, z okazji przyjazdu do Poznania cesarza Wilhelma II zbudowano specjalny pawilon i kryty peron, zwany później Dworcem Letnim<sup>29</sup>.

Wszystko to pokazuje, że nazwa *Dworzec Centralny* zbiegiem lat stała się adekwatna do roli, jaką on pełnił. Dworzec w Poznaniu stał się centralnym na cały zabór pruski. Co, więcej w celu odciążenia stale wzrastającego ruchu na stacji Poznań Główny wzniesiono dworzec Poznań-Tama Garbarska, obsługujący przede wszystkim przeładunki między koleją, a żeglugą wodną na Warcie oraz dworzec na Starołęce – ten umiejscowiony był przy licznych zakładach przemysłowych (później część ruchu przejęła stacja Poznań-Główna/Poznań-Wschód.). Dla mieszkańców Poznania ważne znaczenie miał rok 1912, kiedy oddano do użytku połączenie Puszczykowo-Osowa Góra. Była to trasa wycieczkowa, która z dodatkową komunikacją cieszyła się wielkim zainteresowaniem. Jeszcze w 1912 roku w celach wycieczkowych wyjechało z Poznania do Puszczykowa, Osowej Góry i Mosiny około 220 000 pasażerów, a więc czterokrotnie więcej niż w roku 1903<sup>30</sup>.

<sup>27</sup> Źródło: [http://poznan.wikia.com/wiki/Plik:Dworzec\\_G%C5%82%C3%B3wny\\_-\\_Poczt%C3%B3wka.png](http://poznan.wikia.com/wiki/Plik:Dworzec_G%C5%82%C3%B3wny_-_Poczt%C3%B3wka.png)

<sup>28</sup> T. Dohnalowa, „Handel, transport, komunikacja...”, s. 218-220, M. Hurysz, „Rozwój oraz zasięg komunikacji tramwajowej...”, s. 213-214, „Poznań Główny”, [w:] pl.wikipedia, K. Springer, „Tu stacja: Poznań Centralny...” [artykuł opublikowany: „Przystanek”, nr 2 (110), 8 lutego 2010, s. 7-10].

<sup>29</sup> „Poznań. Przewodnik po zabytkach i historii...”, s. 279.

<sup>30</sup> T. Dohnalowa, „Handel, transport, komunikacja...”, s. 220.

Lata	Poznań Główny			Poznań-Starołęka		
	sprzedano biletów oso- bowych (tys.)	ładunków wagonowych (tys. t)		sprzedano biletów oso- bowych (tys.)	ładunków wagonowych (tys. t)	
		odebrano	nadano		odebrano	nadano
1900	845	366	177	37	18	15
1901	889	349	181	47	26	15
1902	878	351	200	45	25	13
1903	972	366	211	48	30	19
1904	1042	419	212	50	31	26
1905	1137	442	196	54	27	26
1906	1266	464	218	62	55	35
1907	1837	460	224	78	71	42
1908	1719	464	214	85	100	55
1909	1843	471	230	99	109	49
1910	1800	513	230	87	81	58
1911	2044	504	257	98	98	77
1912	2106	449	206	130	126	69
1913	2162	452	193	111	132	82
1913 — 1900 %	259	123	109	300	733	547

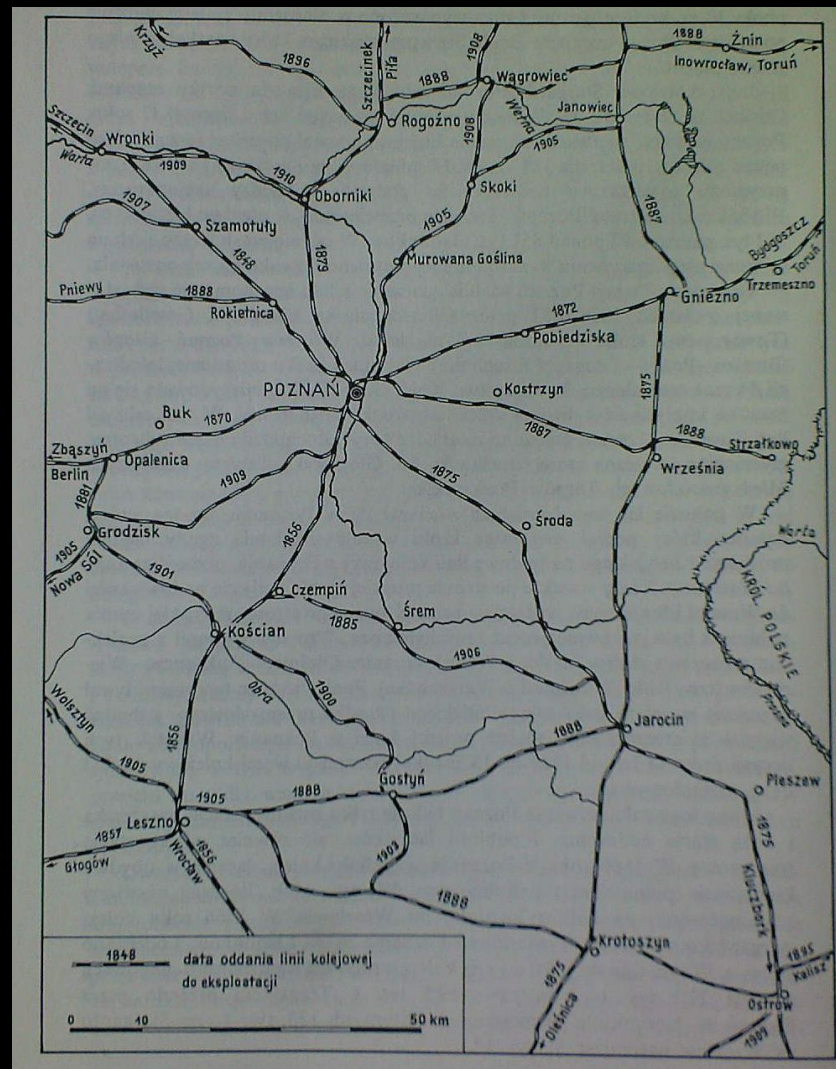
cd. tab. 17

Lata	Poznań-Tama Garbarska			Poznań-Główna		
	sprzedano biletów oso- bowych (tys.)	ładunków wagonowych (tys. t)		sprzedano biletów oso- bowych (tys.)	ładunków wagonowych (tys. t)	
		odebrano	nadano		odebrano	nadano
1900	69	109	34	—	—	—
1901	81	113	37	—	—	—
1902	80	147	38	—	—	—
1903	94	199	43	—	—	—
1904	87	158	42	—	—	—
1905	102	171	37	—	—	—
1906	130	206	49	—	—	—
1907	146	195	68	—	—	—
1908	152	220	64	41	89	73
1909	176	214	78	60	75	68
1910	184	259	85	66	84	78
1911	195	270	85	83	107	91
1912	213	298	65	110	108	105
1913	219	353	81	101	113	109
1913 — 1900 %	317	324	238	—	—	—

Źródło: Eisenbahn-Direktionsbericht Posen Verkehrsstatistik für das Jahr 1900 u. 1913.

9. Poznański węzeł kolejowy w latach 1848-1909<sup>31</sup>

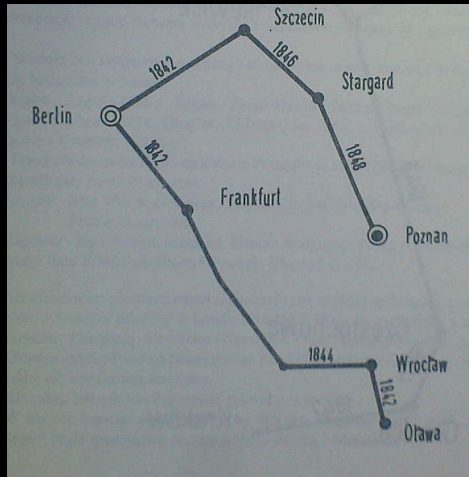
<sup>31</sup> Źródło: tamże, s. 216.



10. Ruch na dworcach kolejowych w Poznaniu za okres 1900-1913<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Źródło: tamże, s. 217.





11. Układ przedstawiający połączenia kolei z miastami II Rzeszy w I połowie XIX wieku<sup>33</sup>

Warto na końcu tego fragmentu wspomnieć, że na miejscu ogrodu koncertowego właśnie przy restauracji dworcowej powstał w latach siedemdziesiątych XIX wieku pomiędzy ulicami: Zwierzyniecka-Gajowa-Bukowska – Ogród Zoologiczny, który po wrocławskim jest najstarszą tego typu placówką w Polsce. Po wybudowaniu nowego dworca wykupiono teren ogrodu, a stare budynki kolejowe zaadaptowano na pawilony dla zwierząt. Podobnie było z historią byłej zajezdni tramwajowej, której początki wiążą się z pierwszym poznańskim dworcem kolejowym. Bowiem w 1880 roku Poznańskie Towarzystwo Kolei Konnej wykupiło tereny po dawnej stacji towarowej i zbudowało na nich stajnię, wozownię, kuźnię, a nawet budynek mieszkalny dla inspektora zakładowego<sup>34</sup>.

**Pierwsze 10 linii oddanych do eksploatacji i ich długość na terenie Prowincji Poznańskiej**

Tab. 1.

Data	Relacja	Długość linii w km
1	2	3
10. 08. 1848	Stargard – Poznań	86,8
27. 07. 1851	Krzyż – Piła – Bydgoszcz	142,4
06. 08. 1852	Bydgoszcz – Tczew	25,7
29. 10. 1856	Wrocław – Poznań	99,7
30. 12. 1857	Leszno – Głogów	33,1
24. 10. 1861	Bydgoszcz – Toruń	37,7
26. 06. 1870	Frankfurt/Odra – Zbąszyń – Poznań	86,0
26. 06. 1870	Gubin – Zbąszyń	16,7
16. 01. 1871	Piła – Złotów – Chojnice	15,0
01. 03. 1872	Syców – Kępno	3,2

Źródło: H. Zięba, „Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu”. Okres 1848-1945, Poznań 1989, s. 33.

<sup>33</sup>Źródło: H. Zięba, „Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu”. Okres 1945 – 1992, Poznań 1993, s. 867.

<sup>34</sup>„Poznań. Przewodnik po zabytkach i historii”..., s. 253, 256-257.

W 1919 roku Dworzec w Poznaniu mógł być określany polską nazwą. Z biegiem czasu zmieniona nazwę *Dworzec Centralny*, na dzisiejszą.



12. Dworzec Kolejowy przed wielką modernizacją (do 1929 roku)<sup>35</sup>

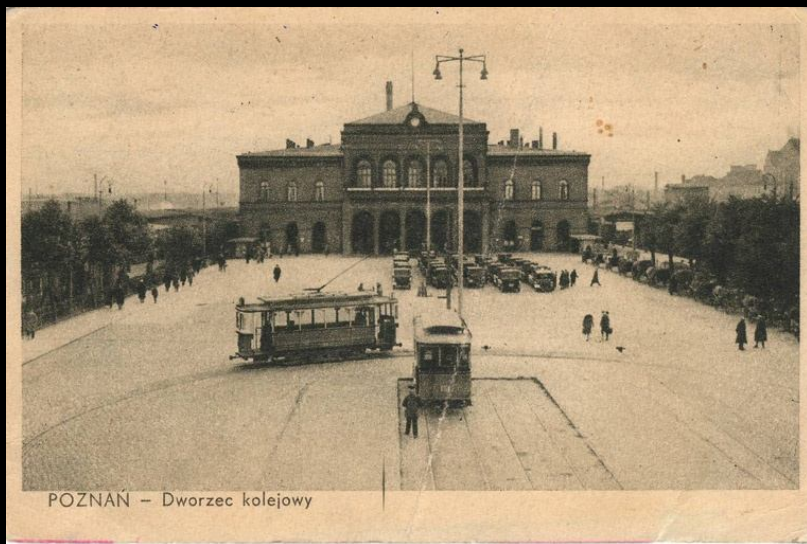
Przełomowym momentem dla Poznania było świętowanie dziesięciolecia odzyskania niepodległości przez II Rzeczpospolitą. Wówczas nastąpiła pierwsza gruntowna modernizacja gmachu dworcowego z powodu przygotowań do Powszechnej Wystawy Krajowej, która odbyła się w 1929 roku w stolicy Wielkopolski. W ramach prac modernizacyjnych dokonano:

- połączenia tunelu zachodniego i wschodniego poprzez wybite przejście w podziemiu dworca;
- urządzenia holu tunelowego, do którego prowadziły schody o szerokości 5,5 metra (po przebicciu południowej ściany szczytowej);
- nakrycia holu szklanym dachem. Umieszczono w nim łamane schody, które prowadziły na dwie strony do poczekalni I, II, III i IV klasy<sup>36</sup>;

<sup>35</sup>Źródło: [http://inforail.pl/admin/FCK/editor/plugins/ibrowser/scripts/popup.php?url=/files/29502/dworzec\\_centralny\\_do\\_1929\\_r\\_760.jpg&clftxt=Pozna%FI%20Dworzec%20Centralny%20do%201929%20roku](http://inforail.pl/admin/FCK/editor/plugins/ibrowser/scripts/popup.php?url=/files/29502/dworzec_centralny_do_1929_r_760.jpg&clftxt=Pozna%FI%20Dworzec%20Centralny%20do%201929%20roku)

<sup>36</sup>Wejście wyglądało następująco:

- d) usunięcia wszelkich drewnianych przybudówek, co pozwoliło na pozyskanie obszernego westybulu o regularnym czworoboku. Na dwóch przeciwległych ścianach umieszczono okienka na kasy biletowe, bagażowe, informację oraz przechowalnię bagażu;
- e) wymianę podłogi oraz zmodernizowanie restauracji;
- f) zmianę oświetlenia gazowego na elektryczne;
- g) odmalowanie całego gmachu<sup>37</sup>.



POZNAŃ – Dworzec kolejowy

13. Dworzec Kolejowy po wielkiej modernizacji (po 1929 roku)<sup>38</sup>



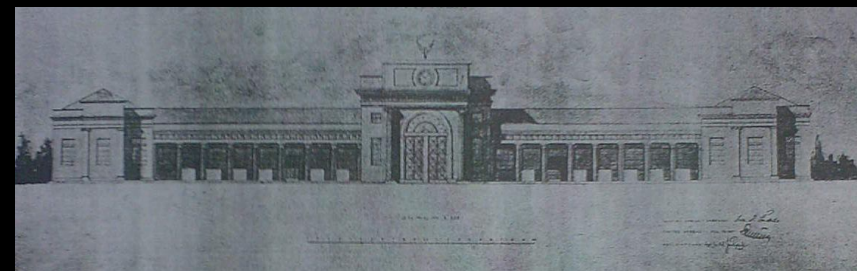
1 a. Wejście do poczekalni od roku 1929

- H. Zięba, „Monografia Dyrekcji Okręgowej...”, [1848-1945], s. 165.

<sup>37</sup>K. Springer, „Tu stacja: Poznań Centralny...”, H. Zięba, „Monografia Dyrekcji Okręgowej...”, [1848-1945], s. 164.

<sup>38</sup>Zródło: [http://inforail.pl/admin/FCK/editor/plugins/ibrowser/scripts/popup.php?url=/files/29502/dworzec\\_poznan\\_760.jpg&clTxt=Pozna%F1%20Dworzec%20po%201929%20roku](http://inforail.pl/admin/FCK/editor/plugins/ibrowser/scripts/popup.php?url=/files/29502/dworzec_poznan_760.jpg&clTxt=Pozna%F1%20Dworzec%20po%201929%20roku)

W tym czasie (lata 1925-1928) zbudowano neoklasycystyczny budynek Dworca Zachodniego według projektu Franciszka Rybickiego. Jego architektura mieściła się w nurcie tzw. stylu narodowego czerpiącego z repertuaru form tradycyjnych<sup>39</sup>.



14. Widok Dworca Zachodniego w Poznaniu (projekt)<sup>40</sup>



15. Dworzec Zachodni w Poznaniu w 1929 roku<sup>41</sup>

Odbudowa ze zniszczeń wojennych.

II wojna światowa pierwotnie nie wyrządziła zmian na Dworcu Głównym poza wprowadzeniem nazw w języku niemieckim, czy widokiem żołnierzy w mundurach okupanta. Dopiero walki o Poznań na początku 1945 roku miały duży wpływ na budynek dworcowy, który został znacznie zniszczony. Doszło do tego, że musiano na pewien czas udostępnić podróżnym barak drewniany pełniący funkcję dworca.

Do samej odbudowy budynku przystąpiono w dniu 13 marca 1945 roku.

16 stycznia 1946 roku oddano podróżnym do użytku obszerną poczekalnię. Wraz z odbudową budynku przeprowadzono modernizację według projektu inżyniera Ulatowskiego. Zmieniono bryłę gmachu stosując nadbudowę jego środkowej części. Osiągnięto to podnosząc strop holu o 3 metry, którego wysokość wzrosła teraz do 17 metrów. Powiększono okna do wysokości 6 metrów, tym samym rozjaśniono hol, a strop zabudowano kasetonami. W każdej kasecie osadzona była lampa. Wzdłuż dwóch ścian były kasy biletowe w ilości 10 okienek. Nad kasami znajdowały się pomieszczenia dla pracowników obsługi kas. W tych czasach kasy te były najnowocześniejszymi wśród wszystkich kas posiadanych przez PKP. Powierzchnia holu

<sup>39</sup> „Poznań. Przewodnik po zabytkach i historii”..., s. 279.

<sup>40</sup> Zródło: H. Zięba, „Monografia Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu”. Okres 1993-2000, Poznań 2001, s. 103.

<sup>41</sup> Zródło: tamże, s. 103.

wynosiła 500 metrów kwadratowych. Zbudowano 5 poczekalni – jedną była dla młodzieży szkolnej.



16. Wygląd Dworca Głównego przed modernizacją<sup>42</sup>



17. Poczekalnia dworcowa<sup>43</sup>



18. Wnętrze dworca<sup>44</sup>

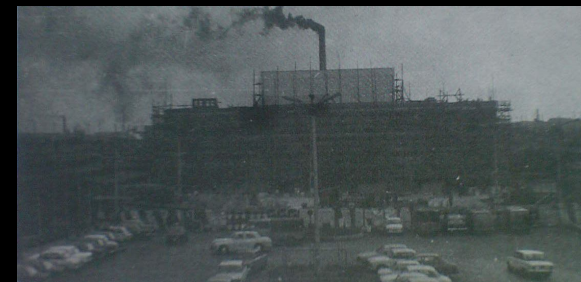
Odbudowę i modernizację Dworca Głównego powierzono przedsiębiorstwu budowlanemu o nazwie *Zjednoczenia Nr 3*, a także pracownikom kolejowym i to sposobem gospodarczym. Uroczyste otwarcia miało miejsce 20 kwietnia 1949 roku, kiedy dyrektor III Oddziału Banku Polskiego inżynier Ratyński wręczył symboliczne klucze od dworca dyrektorowi okręgu, inżynierowi Mieczysławowi Stodolskiemu<sup>45</sup>. Zatem zniszczony w prawie 70 procentach podczas działań wojennych dworzec był odbudowany w uproszczonej formie, a później nie jeden raz modernizowany. Za to niezmienny pozostał typ założenia, czyli tak zwany dworzec wyspowy, niepowiązany architektonicznie ze strukturą miasta. Było to rozwiązanie stosowane w XIX wieku na stacjach węzłowych, gdzie była duża liczba podróźnych przesiadających się w różnych kierunkach.

<sup>42</sup> Źródło: H. Zięba, „Monografia Dyrekcji Okręgowej...”, [1945-1992], s. 258.

<sup>43</sup> Źródło: tamże, s. 262.

<sup>44</sup> Źródło: tamże, s. 261.

<sup>45</sup> K. Springer, „Tu stacja: Poznań Centralny...”.



19. Modernizacja dworca kolejowego Poznań Główny, pierwsza połowa lat 60-tych XX wieku<sup>46</sup>



20. Zmodernizowany dworzec kolejowy Poznań Główny z widocznym kominem<sup>47</sup>



21. Ogólny widok budynku Dworca Zachodniego<sup>48</sup>



22. Dworzec Zachodni przed rewaloryzacją (1995 rok)<sup>49</sup>

<sup>46</sup> Źródło: H. Zięba, „Monografia Dyrekcji Okręgowej...”, [1945-1992], s. 268.

<sup>47</sup> Źródło: tamże, s. 269.

<sup>48</sup> Źródło: tamże, s. 266.

<sup>49</sup> Źródło: H. Zięba, „Monografia Dyrekcji Okręgowej...”, [1993-2000], s. 100.



Awers medalu

Rwers medalu

23. Medal wybitny z okazji 150 lat kolei na ziemiach polskich i 100 lat dyrekcji kolei w Poznaniu - w 1995 roku, w tym ujęty Poznań z datą 1848 roku<sup>50</sup>

<sup>50</sup> Źródło: tamże, s. 230.

## Nowoczesny pociąg



## stary dworzec...

24. Pociąg TGV na Dworcu Kolejowym Poznań Główny<sup>51</sup>

<sup>51</sup> Źródło: tamże, s. 236.

## Cześć II – Patron dworca

### Dworzec kolejowy w Poznaniu musi mieć swojego patrona...

Należy zrobić wszystko, aby nowy dworzec kolejowy w Poznaniu otrzymał swojego patrona.

Przesłanek jest kilka, zostaną podane cztery najważniejsze:

1. Pasażer jadący z jednego miasta do drugiego napotyka na monotonię i pospolitość nazewnictwa. Na przykład zamawiając bilet relacji Poznań Główny – Piła Główna poraża jednostajność i banalność nazwy „Główny” w odmienionej lub nie nazwie. Wyjątkiem jest Dworzec Centralny w Warszawie, a to tylko ze względu na stołeczność miasta.
2. W największych miastach Polskich dworce kolejowe mogłyby mieć swoich patronów na wzór międzynarodowych portów lotniczych, takich jak na przykład port lotniczy w Warszawie im. Fryderyka Chopina, port lotniczy w Gdańsku im. Lecha Wałęsy, czy port lotniczy w Krakowie im. Jana Pawła II. Poznańskie lotnisko również ma swojego patrona w osobie wybitnego skrzypka, kompozytora i pedagoga Henryka Wieniawskiego, stało się to już ponad 5 lat temu – 29 października 2006 roku<sup>52</sup>.
3. Poznań mógłby stać się w tym zakresie miastem pionierskim, a to doskonale by korespondowało z jego postępowością, bowiem budowany dworzec kolejowy będzie najnowocześniejszym takim obiektem w Polsce. W ten sposób dworzec w Poznaniu wyróżniałby się na dwójnasób: progresywnością i swoim patronem.
4. Kwestie prawne i finansowe. Bardzo dobrze się stało, że Dworzec Główny w Poznaniu nie otrzymał komercyjnej postaci „Poznań City Center”, lecz zachowa nazwę tradycyjną. Najlepiej podsumowanie ten stan niniejsze oświadczenie ze stycznia 2012 roku:

#### Porozumienie w sprawie nazwy Poznań City Center

W wyniku rozmów prowadzonych przez TriGranit Development Corporation z przedstawicielami władz Miasta Poznania osiągnięto kompromisowe porozumienie w sprawie używania nazwy dla powstającego centrum komunikacyjno-handlowego. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców miasta, lokalnym przyzwyczajeniom, tradycji oraz obowiązującemu na PKP nazewnictwu stacji kolejowych ustalono, że nowy dworzec kolejowy PKP będzie nosił nazwę taką jak dotychczas czyli **Poznań Główny**<sup>53</sup>.

Natomiast nadanie patrona jest inną kwestią, która również nie wyrządza problemów prawnych, czy finansowych. Zostanie to podane na przykładzie międzynarodowego lotniska poznańskiego - Ławica:

Nadanie patrona lotnisku nie oznacza, że funkcjonująca dotąd nazwa lotniska Poznań Ławica przestanie istnieć. Pojawi się przy niej napis "im. Henryka Wieniawskiego".

"Nie wiąże się to z kosztami i prawną zmianą nazwy portu. To lotnisko jako obiekt, nie zaś spółka, po prostu przyjmuje imię Wieniawskiego." - powiedziała portalowi mojeprzeloty.pl Hanna Surma, rzecznik prasowy poznańskiego lotniska<sup>54</sup>.

<sup>52</sup> „POZNAŃ: Wieniawski patronem”, [http://www.latajznami.pl/aktualnosci,432.poznan\\_wieniawski\\_patronem.html](http://www.latajznami.pl/aktualnosci,432.poznan_wieniawski_patronem.html)

<sup>53</sup> Cyt za: [http://www.poznanglowny.pl/#!pl/present\\_news](http://www.poznanglowny.pl/#!pl/present_news)

<sup>54</sup> Cyt za: „Lotnisko Poznań (Ławica): Wieniawski patronem”, [http://www.mojeprzeloty.pl/nawosc.php?dzien=2006-10-26&org=poznan\\_lawica](http://www.mojeprzeloty.pl/nawosc.php?dzien=2006-10-26&org=poznan_lawica)

Skoro podstawowe kwestie zostały naświetlone, teraz trzeba przejść do najbardziej interesującej i leżącej na sercu sprawie dla miłośników Grodu Przemysła, mianowicie wybór patrona.

Nowy patron nada dworcowi swoją niepowtarzalną indywidualność spośród innych takich obiektów kolejowych w Polsce. Będzie promował osobę nadaną, jego dokonania i całą postawę życiową. Może pozyskać do współpracy instytucje i osoby związane z patronem. Wybór patrona to sprawa najwyższej doniosłości. Nie może to być rzecz przypadkowa, nieuzasadniona. Patron dworcowy w tak wielkim mieście jak Poznań powinien być postacią naprawdę ważną, nawiązującą do historii tego miejsca, ewentualnie osoby, która pośrednio lub bezpośrednio sławiłaby dworzec kolejowy w stolicy Wielkopolski<sup>55</sup>.

Koncepcja wybrania patrona.

W pierwotnym zamierzeniu pod uwagę brane były trzy osoby: Ignacy Jan Paderewski, Ernest Malinowski i Jan Netrebski. Za każdą z nich przemawiały pewne przesłanki.

Ignacy Jan Paderewski (1860-1941), osoba o pięknym zyciorysie, niezwykle zasłużona dla Polski. Brany pod uwagę, że względu na pamiętny wjazd na Dworzec Letni w grudniu 1918 roku, osoba Paderewskiego stała się prawdziwym impulsem do jeszcze większego rozbudzenia postaw patriotycznych wśród Polaków, które wyraziły się w zwycięskim Powstaniu Wielkopolskim – co roku na pamiątkę przyjazdu Paderewskiego do Poznania organizuje się inscenizację powitalną.

Ernest Malinowski (1808-1899), postać mniej znana, a godna wielkiej uwagi. Bez wątplenia zaliczany do najwybitniejszych inżynierów kolejowych drugiej połowy XIX wieku. Malinowski zapisał się w historii jako twórca najwyższej położonej kolei świata w peruwiańskich Andach, uznawanej za cud techniki, oraz jako pionier w rozwiązywaniu teoretycznych problemów budowy mostów i przebijaniu tuneli. Niestety należy do grona postaci niegdyś sławnych – dziś zapomnianych. Bo któż pamięta, że pomysłodawcą i budowniczym do niedawna najwyższej na świecie położonej linii kolejowej jest ten polski inżynier, który po upadku powstania listopadowego wyemigrował do Francji, tam ukończył elitarną *Ecole des Ponts et des Chaussées*, by później w 1852 roku przybyć do Peru, jako ekspert z dziedziny budownictwa kolejowego. Ten wielki Polak, bohater nie został odpowiednio upamiętniony w Grodzie Przemysła i władze miasta winny ten stan, jak najszybciej zmienić.

Jan Netrebski jest osobą jeszcze mniej znaną, niż dwie poprzednio wymienione, stąd należy opisać o nim nieco więcej. Był jedynym cywilnym konstruktorem w całym Wielkim Księstwie Poznańskim. Pochodził z Królestwa Polskiego, prawdopodobnie nauki pobierał w Instytucie Politechnicznym w Warszawie. Brał udział w powstaniu listopadowym, a po jego klęsce, jak wielu Polaków udał się na emigrację do Francji. Ukończył studia w sławnej Szkole Głównej Sztuk i Rękodzielnictwa w Paryżu (*Ecole des Arts et Manufactures*). W czasie studiów dał się poznać jako zdolny konstruktor. Po nich pracował przy budowie wielkich magazynów wojskowych w Paryżu. Od posła pruskiego i wielkiego uczonego A. Humboldta otrzymał propozycję przeniesienia się do zakładów Freuda w Berlinie. Potem osiadł się we Wrocławiu. W 1841 roku założył instalację wodną na wniosek właścicieli nowego Hotelu Bazar w Poznaniu. W 1843 roku dzięki poparciu Karola Marcinkowskiego i Edwarda Raczyńskiego oraz pomocy kilku ziemian założył przy ulicy Małe Garbary 5 fabrykę maszyn rolniczych wraz z odlewnią. Produkcja miała być nowoczesna, bo amerykańska masielnica typu Drummond, dzieło Netrebskiego zostało nawet odznaczona w 1851 roku na wystawie londyńskiej. Netrebski na tym nie przestał, przystąpił do produkcji statku parowego dla firmy angielskiej importującej z Poznańskiego zboże i wełnę. Był autorem niezrealizowanego projektu dużej palni z kotłem parowym, usytuowanej nad Wartą.

<sup>55</sup> M. Hurysz, „Wniosek o rozpatrzenie nadania imienia patrona Dworcowi Głównemu w Poznaniu. Dworzec kolejowy musi mieć swojego patrona”, 12 11 2009, s. 1-2.

Jednak kryzys ekonomiczny lat pięćdziesiątych XIX wieku zmusił go do opuszczenia Poznania. Nie znamy dalszych losów jego fabryki. Sam przeprowadził się do Galicji. W Krakowie miał również doskonałe plany stworzenia nowoczesnego systemu wodnego na potrzeby miejskie. Z powodu braku funduszy ambitne i możliwe plany nie zostały zrealizowane. Po tej porażce podpadł na zdrowiu i schorowany oraz opuszczony przez wszystkich zmarł w Krakowie 1866 roku.

Szkoda, że Jan Netrebski nie mógł zostać do końca swojego życia w Poznaniu, ponieważ mógłby wraz z Cegielskim utworzyć z Poznania jeszcze lepsze miasto przemysłowe niż było w rzeczywistości. A tak jedynie filolog Hipolit Cegielski był w zasadzie tak znaczącym przemysłowcem na tych terenach. Natomiast Netrebski miał ku temu nie tylko predyspozycje i stosowne wykształcenia z doświadczeniem, ale wiele nowatorskich pomysłów.

Jeśli chodzi o związek z koleją w Poznaniu upatruje się ten fakt, iż właśnie inżynier Netrebski miał zlecony - przez *Komitet Przygotowawczy Budowy Kolei* wyłonionego z deputowanych Poznańskiego Sejmu Prowincjonalnego, w którym przeważali Polacy, na czele z marszałkiem Stanisławem Ponińskim - projekt i przygotowanie kosztorysów pierwszej kolei żelaznej w Wielkim Księstwie Poznańskim<sup>56</sup>.

Naturalnie można by znaleźć więcej kandydatów na patrona dworca kolejowego w Poznaniu, ale najbardziej pasującymi są mimo wszystko: Paweł Edmund Strzelecki i Ernest Malinowski<sup>57</sup>. Dworzec kolejowy w stolicy Wielkopolski nie może nosić Paderewskiego z jednej podstawowej przyczyny, mianowicie takiej, że w Poznaniu Paderewski został już wielce uhonorowany – ulicą w ścisłym centrum miasta, gimnazjum nr 61, liceum ogólnokształcącym nr VI i szkołą wyższą (jeszcze pod nazwą Akademii Muzycznej im. Ignacego Jana Paderewskiego) oraz nadaniem honorowanego obywatelstwa miasta Poznania. Pomimo, że ten mąż stanu komponowałby w ten sposób, że istnieje port lotniczy im. Henryka Wieniawskiego i powstałby dworzec kolejowy im. Jana Ignacego Paderewskiego, czyli dwóch wielkich kompozytorów polskich, to ostatecznie dworzec Paderewskiego byłby w tym układzie dużym powieleniem już tak mocno uhonorowanej tej osoby w Poznaniu. Kandydatura Jana Netrebskiego upadła z powodu słabej identyfikacji historycznej. Tak znaczący obiekt, jak dworzec kolejowy w stolicy jednego z największych województw dużego państwa europejskiego musi mieć patrona bardziej wyrazistego i znanego szerszej zbiorowości ludzi, a nie bardzo wąskiemu gronu specjalistów.

Wreszcie osoba Malinowskiego odpadła, jako kandydata na patrona w porównaniu ze Strzeleckim, przez to, że nie był on w ogóle związany z Poznaniem, czy choćby Wielkopolską. A jednak dobrze by było, aby podróżni nie znający bogactwa historycznego stolicy Wielkopolski wiedzieli, że Strzelecki pochodził z tej ziemi.

Ten argument rozstrzygnął na korzyść odkrywcy najwyższego szczytu Australii i Oceanii. Dylemat był wielki, ponieważ związek Malinowskiego z koleją i jego historyczne dokonania predestynują do obrania patrona na dworzec kolejowy<sup>58</sup>.

W świetle powyższych faktów należy zaprosić wszystkich miłośników miasta Poznania do idei powołania dla nowego dworca kolejowego w Poznaniu – „Poznań Główny” patrona w osobie wybitnego Polaka, Wielkopolanina i poznaniaka Pawła Edmunda Strzeleckiego, którego należy przypomnieć lub wprost wyartykułować wszystkim przybywającym i odjeżdżającym podróżnym oraz samym poznaniakom, że ta wielka persona

<sup>56</sup> M. Hurysz, „Wniosek o rozpatrzenie nadania imienia patrona Dworcowi Głównemu...”, s. 2-6.

<sup>57</sup> Na przykład osoby związane z Wielkopolską (Poznaniem): Józef Wybicki, Jan Henryk Dąbrowski, Feliks Nowowiejski, Karol Marcinkowski, Mieszko I, Bolesław Chrobry, Przemysł I, Przemysł II, Hipolit Cegielski – jednak postacie te są tak znane i upamiętnione w Poznaniu, że należało poszukać innych kandydatów. Oczywiście nie bez znaczenia pozostał fakt, że zarówno Paweł Edmund Strzelecki, jak i Ernest Malinowski lepiej pasują na patrona dworca niż postacie wyżej wymienione.

<sup>58</sup> Nie byłaby to zła idea, aby inne miasto wojewódzkie nadało te imię swojemu dworcowi kolejowemu, a w samym Poznaniu można nazwać jego imieniem, jakąś wyodrębnioną część samego dworca lub dać tablicę.

urodziła się w dzisiejszym Poznaniu i wniosła ogromne zasługi dla geologii, geografii i kontynentu australijskiego.

Za tą wybitną osobą przemawiają wszelkie argumenty:

Lech Trzeciakowski

...postać wybitnego odkrywcy, podróżnika i społecznika, którego nazwisko na trwałe zapisało się w annałach wielkich odkryć geograficznych<sup>59</sup>

Irena Gieysztorowa

„Nadał nazwę Góry Kościuszki, wyznając:

[...] uderzyło mnie szczególnie podobieństwo kształtu tego wierzchołka do kopca wzniesionego nad grobem patrioty Kościuszki [...] nie mogłem powstrzymać się, aby nie nadać temu wierzchołkowi nazwę Góry Kościuszki<sup>60</sup>”

Lech Trzeciakowski

„Czuł się silnie związany z Polską jako krajem ojczystym. Podkreślał swoje pochodzenie. Najwspanialszy dowód swego umiłowania ojczyzny dał, kiedy *Jednak na najwyższy szczyt łańcucha gór zwanego Alpami Australijskimi, szczyt, który króluje nad tym kontynentem, którego nikt przed mną nie zdobył, szczyt z wiecznym śniegami, otoczony ciszą i dostojnością naokoło – zachowałem i poświęciłem, aby przypomnieć i przekazać temu nowemu kontynentowi imię drogie i święte dla każdego Polaka, dla każdego człowieka miłującego wolność i honor. Dzisiaj szczyt ten górujący nad Nową Walią, nazywa się Górą Kościuszki<sup>61</sup>”.*

Irena Gieysztorowa/Wacław Słabczyński

„W jego dzienniku podróży znajduje się wstrząsający opis straszliwych warunków, w jakich przewożono niewolników, i ostry protest przeciwko tak bezprzykładnemu barbarzyństwu.

*Ten opis – pisze Słabczyński – to jedna z najszczytniejszych i najbardziej humanitarnych kart, napisanych kiedykolwiek przez Polaka, to zarazem jedna z najpiękniejszych kart w historii kultury ludzkiej<sup>62</sup>”.*

- a) postać ta ma silne korzenie z Poznaniem (miejsce urodzenia w Głuszynie, dziś teren Poznania; w 1997 roku prochy sprowadzone zostały do Poznania) i niestety jest słabo znana Poznaniakom i Wielkopolanom<sup>63</sup> – więc nadanie patrona spowoduje w społeczeństwie skuteczne przypomnienie o tym wielkim Polaku;
- b) P.E. Strzelecki był wielkim podróżnikiem<sup>64</sup>, a podstawowym celem udających się osób na dworzec kolejowy jest właśnie podróż. Zatem jest to idealnie komponująca się paralela;
- c) szczególnie dla promocji miasta i obcokrajowców patron ten powinien być kojarzony właśnie z Poznaniem;
- d) nie powinno być problemu z *typowością polskiego nazwiska*, bowiem postać ta znana jest w świecie naukowym i anglosaskim za zasługi między innymi dla Australii i Wielkiej Brytanii – nazwisko zachowało oryginalną formę oraz wymowę.

<sup>59</sup> L. Trzeciakowski, *Paweł Edmund Strzelecki (1793-1873). Osobowość wielkiego odkrywcy*, „Kronika Miasta Poznania”, nr 2/1997, s. 423.

<sup>60</sup> Cyt za: I. Gieysztorowa, *Polscy podróżnicy*, [w:] „Wkład Polaków do kultury świata”, pod red. M. A. Krapiec, P. Taras, J. Turowski, Lublin 1976, s. 745.

<sup>61</sup> Cyt za: L. Trzeciakowski, *Paweł Edmund Strzelecki (1793-1873)...*, s. 441-442.

<sup>62</sup> Cyt za: I. Gieysztorowa, *Polscy podróżnicy...*, s. 744.

<sup>63</sup> Krótki sondaż autora na terenie miasta Poznania, jak również informacje uzyskane z autopsji z jednej ze szkół podstawowych jednoznacznie wskazują, że postać P.E. Strzeleckiego nie jest właściwie kojarzona.

<sup>64</sup> Zob.: s. 36 tego tekstu.

Pomimo, że w Poznaniu znajdziemy ulicę Pawła Edmunda Strzeleckiego oraz Szkołę Podstawową nr 53 im. Pawła Edmunda Strzeleckiego<sup>65</sup> należy przyznać, że skądinąd słusznie jest to wszystko umiejscowione na poznańskiej Głuszynie, w miejscu Poznania<sup>66</sup>, gdzie nie jeden poznaniak nigdy nie był i nie wiadomo, czy będzie, bo nadal ma ona charakter przedmieścia rolniczo-willowego<sup>67</sup>.

Należy powtórzyć jeszcze raz, że spowoduje to, iż sama persona, pochodzenie i dokonania tego wielkiego podróżnika Pawła Edmunda Strzeleckiego są ciągle nieznane przeciętnemu poznanowi, któremu podstawowe informacje ze szkoły na omawiany temat zostały przykryte przez obowiązki i sprawy dnia codziennego.

W tym wszystkim widać społeczną potrzebę przypomnienia i rozpowszechnienia osoby Pawła Edmunda Strzeleckiego. Zostanie to jeszcze pokazane na niniejszym przykładzie:

„Pierwszy wpis będzie dotyczył jednego z najsłynniejszych polskich podróżników, który o wiele bardziej jest doceniany za granicą niż w Polsce. Chodzi mi tutaj o Sir Pawła Edmunda Strzeleckiego, który urodził się pod koniec XVIII w. w Głuszynie koło Poznania. Obecnie mieszkańcy Staroleki powiedzieliby, że urodził się na Głuszynie i w dzisiejszych czasach byłby pełnoprawnym Poznaniakiem. [...]”

Dziwi mnie, dlaczego tak wielki Polak, a tym bardziej Poznaniak nie jest doceniany w naszym mieście. Dlaczego jednymi z nielicznych śladów po nim jest ulica jego imienia znajdująca się na Starolece, pomniczek na Głuszynie, park w Sypniewie oraz tablica pamiątkowa na budynku Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauki przy ulicy Mielżyńskiego...

Czy to nie za mało jak na tak wybitnego człowieka? Parę lat temu w poznańskich mediach pojawił się pomysł zmienienia nazwy Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza na imienia Strzeleckiego, jednak pomysł nie wzbudził poruszenia wśród prominentów miasta Poznania<sup>68</sup>.

Niechaj dworzec kolejowy będzie posiadał swojego patrona i stanie się wzorem dla całego kraju pod względem nowoczesności i pierwszeństwa patrona.

Niech na wzór portów lotniczych dworzec kolejowy w stolicy Wielkopolski będzie miał zaszczytnego patrona.

Wszak pamiętać trzeba, że każdy taki akcent umacnia świadomość społeczną i wychodzi naprzeciw niesprawiedliwym opiniom, które mogą, co jakiś czas zagrozić prawdzie, a nawet dobrej opinii Polaków na świecie<sup>69</sup>.

Takie postępowanie ma też pokazać, że wielcy Polacy, którzy są nierzadko bardziej znani za granicą niż w kraju (Paweł Edmund Strzelecki, Ernest Malinowski, Ignacy Domeyko) mają również swoje upamiętnione miejsca na ziemi ojczyźnej.

<sup>65</sup> [Http://www.sp53.poznan.pl/index.pl.html](http://www.sp53.poznan.pl/index.pl.html)

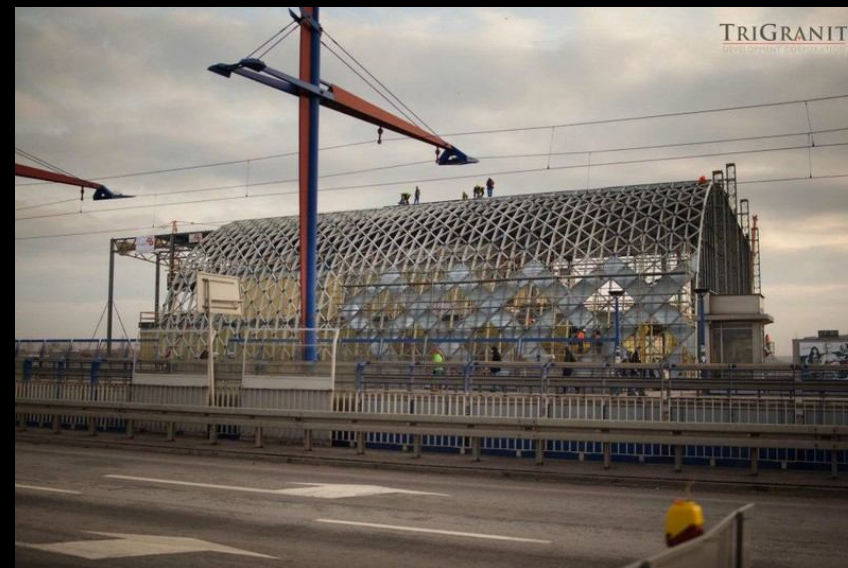
<sup>66</sup> W gwoli sprawiedliwości należy dodać, że znajdziemy jeszcze: pomniczek na Głuszynie, park w Sypniewie oraz tablica pamiątkowa na budynku Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauki przy ulicy Mielżyńskiego, <http://poznanznanyiniezny.tumblr.com/>

<sup>67</sup> Hasło: Głuszyna, [w:] pl.wikipedia

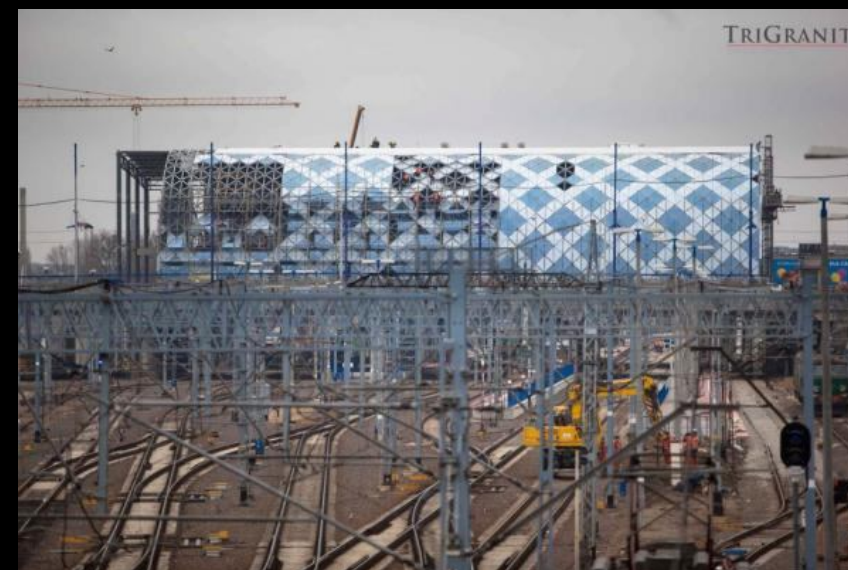
<sup>68</sup> „Zapomniany odkrywca”, [w:] „Poznań znany i niezany”, <http://poznanznanyiniezny.tumblr.com/post/17608461082/zapomniany-odkrywca>

<sup>69</sup> Dowodem mogą być te słowa: *W Australii przez sto lat Strzelecki uważany był za jednego z najwybitniejszych badaczy i odkrywców. Można tu odszukać kilkanaście obelisków, pomników, tablic pamiątkowych, a także kilkanaście nazw geograficznych i dziesiątki lokalnych. Po drugiej wojnie światowej rozpoczął się dziwny proces wymazywania postaci polskiego badacza z historii Australii, łącznie z usuwaniem jego nazwiska z podręczników szkolnych. W 1961 r. ukazała się książka o Strzeleckim autorstwa Helen Heney, napisanej tak, jakby jej zamierzeniem było zniszczenie dobrego imienia Polaka i pomniejszenie jego zasług. Nawet recenzenci, zamiast komentować książkę, pospieszyli z niewybrednymi epitetami pod adresem Strzeleckiego*, cyt. za: W. Łukasik, „Widziane z Australii. Uwagi o filmie Śladami Pawła Edmunda Strzeleckiego”, [http://www.zrobotosam.com/PulsPol/Puls3/index.php?sekcja=16&arty\\_id=6844](http://www.zrobotosam.com/PulsPol/Puls3/index.php?sekcja=16&arty_id=6844) – jest to też dobry argument, że nadanie patrona dworcowi pokaże, że Polacy pamiętają o swoim bohaterze i ciągle cenią go.

Zob. również: I. Gieysztorowa, *Polscy podróżnicy...*, s. 745 oraz „Sir Paweł Edmund Strzelecki”, <http://www.strzelecki.org/pestrzelecki/pestrzelecki.htm>



25. Budowa nowego dworca<sup>70</sup>



26. Widok budowy nowego dworca<sup>71</sup>

<sup>70</sup> Źródło: <http://www.poznanglowny.pl/#!pl/galeria>

<sup>71</sup> Źródło: [http://www.pkp.pl/files/1\\_5.jpg](http://www.pkp.pl/files/1_5.jpg)



27. Budowa nowego dworca kolejowego w Poznaniu (widok z Mostu Dworcowego)<sup>72</sup>

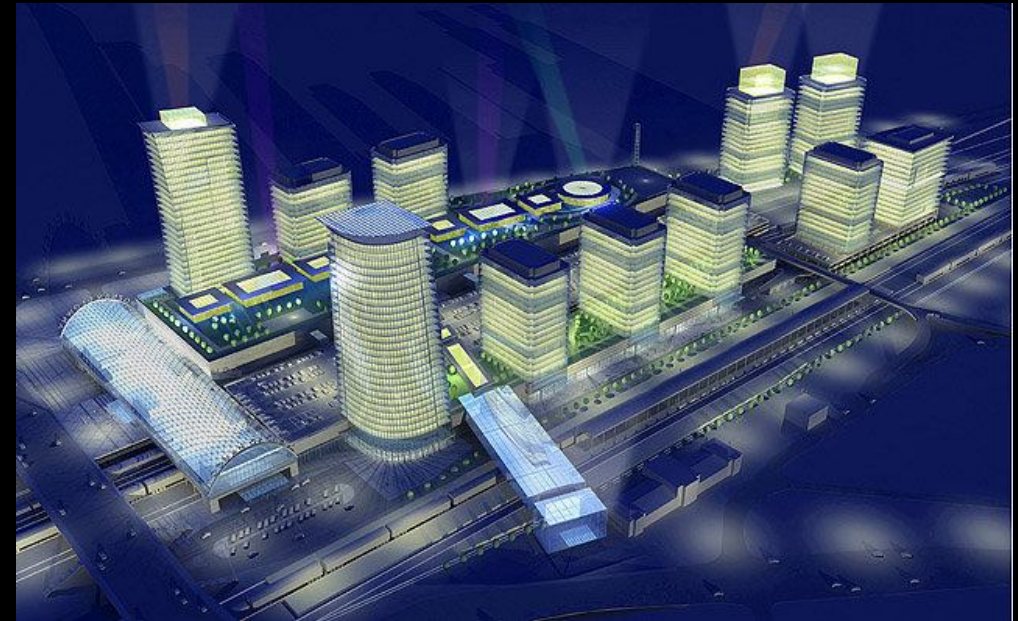


28. Nowy dworzec kolejowy w Poznaniu w stanie zaawansowanych prac<sup>73</sup>

<sup>72</sup> Źródło: [http://www.pkp.pl/files/IMG\\_5161\\_0.JPG](http://www.pkp.pl/files/IMG_5161_0.JPG)

<sup>73</sup> Źródło: [http://www.pkp.pl/files/IMG\\_5150\\_0.JPG](http://www.pkp.pl/files/IMG_5150_0.JPG)

## Czy taka czeka nas przyszłość?



29. Wizualizacja „poznańskiego Manhattanu”<sup>74</sup>

<sup>74</sup> Źródło: <http://poznan.gazeta.pl/poznan/51,37794,7616972.html?i=1>



# SUPLEMENT

Mateusz Hurysz

Poznań, 12.11.2009r

PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.  
Oddział regionalny  
Poznań, al. Niepodległości 8

## Wniosek

o rozpatrzenie nadania imienia patrona  
Dworcowi Głównemu w Poznaniu

„Dworzec kolejowy w Poznaniu musi mieć swojego patrona”

## Uzasadnienie

Będąc rodowitym poznaniakiem, a zarazem historykiem jestem przekonany i będę robił wszystko, co w mojej mocy, aby dworzec kolejowy w Poznaniu otrzymał swojego patrona.

Mysł ta została wywołana podczas podróży koleją, rok temu w sobotę 8 11 2008 r. z Poznania do Piły. Zamawiając bilet relacji Poznań Główny – Piła Główna poraziła mnie monotonia i pospolitość nazewnictwa.

Wobec tego postanowiłem po rocznych rozważaniach za i przeciw, wnieść propozycję, aby nadać temu dworcowi patrona i tym sposobem wyróżnić go spośród pozostałych takich obiektów w Polsce.

Z tego, co udało mi się ustalić wszystkie dworce kolejowe w Polsce, w tym na pewno te największe nie mają patrona, lecz określenie przeważnie „Główny”, Warszawie ze względu na charakter stolicy – „Centralny”.

Aby tak się stało, należy najpierw zastanowić się, po co nadać imię patrona?

Częściowo już wskazałem. Dworzec kolejowy w Poznaniu mając bardzo głęboką historię, powstając w epoce zaborów, od 1879 r. służy mieszkańcom i przybyszom. Nie tak dawno obchodził 130 – lecie istnienia.

Przez cały swój okres zwał się Dworcem „Centralnym” (*Centralbahnhof*) bądź Dworcem „Głównym”. Nowy patron nada dworcowi swoją niepowtarzalną indywidualność spośród



1

I. Pierwsza strona wniosku o rozpatrzenie nadanie imienia patrona Dworcowi Głównemu w Poznaniu do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Poznaniu (datowany, 12 listopada 2009 roku)<sup>75</sup>

<sup>75</sup> Źródło: w posiadaniu autora tekstu.

  
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ODDZIAŁ REGIONALNY W POZNAŃIU  
61-875 Poznań, al. Niepodległości 8, tel.: +4861 633 23 00, fax: +4861 633 23 70

IROR1a-0620-27/2009

Poznań, 19 listopada 2009 r.

PKP S.A. Oddział  
Gospodarowania Nieruchomościami  
w Poznaniu

PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe  
Rejon Dworców Kolejowych  
w Poznaniu

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Poznaniu przekazuje w załączeniu wniosek Pana Mateusza Hurysza o rozpatrzenie nadania imienia patrona Dworcowi Głównemu w Poznaniu – w celu dalszego traktowania zgodnie z merytoryczną właściwością.

Wniosek Pana Mateusza Hurysza zasługuje na dogłębne rozpatrzenie, szczególnie w kontekście przewidywanej budowy nowego dworca w Poznaniu i jego otwarcia na Euro 2012. Na uwagę zasługuje fakt, że ewentualne nadanie imienia poznańskiemu dworcowi byłoby pierwszym tego rodzaju przypadkiem w kraju.

Do wiadomości:

Pan Mateusz Hurysz

NACZELNY DYREKTOR

(mgr inż. Paweł Neumann)

Opracował: Roman Hajdrowski  
Nr telefonu: (0-61) 633-23-10

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 000037568, NIP: 113-23-16-427, REGON: 017319027. Wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: 11 418 232 000,00 zł

II. Pismo Naczelnego Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Poznaniu pokazujące zainteresowanie ideą w kontekście budowy nowego dworca i ze względu na fakt pierwszego takiego nadania w Polsce (datowane, 19 listopada 2009 roku)<sup>76</sup>

<sup>76</sup> Źródło: w posiadaniu autora tekstu.

**Dworzec Kolejowy -  
Poznań Główny  
im. Pawła Edmunda Strzeleckiego**



**III. Portret Pawła Edmunda Strzeleckiego  
(sir Paul Edmund de Strzelecki - *Mitchel Library*)<sup>77</sup>**

<sup>77</sup> Źródło: [http://www.zrobotosam.com/PulsPol/Puls3/index.php?sekcja=16&arty\\_id=6844](http://www.zrobotosam.com/PulsPol/Puls3/index.php?sekcja=16&arty_id=6844)

# Biografia Pawła Edmunda Strzeleckiego

Wacław Słabczyński

„Zważywszy niezwykłą rozległość trasy podróży [...], śmiało  
nazwać można Strzeleckiego największym podróżnikiem  
wszystkich czasów”<sup>78</sup>

**Strzelecki Paweł Edmund** (Paul Edmund de Strzelecki) (1797-1873), podróżnika, geolog, geograf, kartograf, badacz Australii.

Urodzony 20 V w Głuszynie pod Poznaniem (obecnie w granicach miasta) w średniozamożnej rodzinie szlacheckiej. Był wnukiem Piotra, właściciela zrujnowanego majątku Koszuty (powiat średzki), synem Franciszka, powstańca kościuszkowskiego, dzierżawcy należącej do dóbr biskupów poznańskich Głuszyny oraz Anny z Raczyńskim (zm. 1807). Strzelecki miał siostrę Izabelę (1790 – 1865), zamężną z Józefem Świętopelkiem-Słupskim (zm. 1860), wychowywaną w pałacu arcybiskupa gnieźnieńskiego Ignacego Raczyńskiego oraz brata Floriana Piotra Celestyna (1794 – 1869, oficera armii Księstwa Warszawskiego, według rodzinnej tradycji adiutanta Joachima Murata, uczestnika kampanii moskiewskiej 1812 roku, wypuszczonego z niewoli austriackiej w roku 1817, właściciela lub dzierżawcę majątku Brzozowiec koło Trzemeszna (pow. mogileński), ożenionego Karoliną Raczyńską.

Po utracie w 1801 roku dzierżawy Głuszyna rodzina Strzeleckiego przeniósł się do Skurbaczewa koła Gniezna. Strzelecki uczył się w szkole w Trzemesznie. Według Narcyzy Żmichowskiej był dzieckiem bystrym, pojętym, z żywą wyobraźnią i dowcipem, zdradzającym upodobanie do stanu duchownego, pisywał komedijki, odgrywane wieczorami przed rodziną. Po śmierci rodziców, około 1810 roku zamieszkał w Warszawie u siostry matki, Tekli, żony Józefa Michowskiego, wolnomularza oraz pisarza trybunału. Prawdopodobnie kształcił się w Szkole Departamentowej Ojców Pijarów przy ulicy Długiej. Przez pewien czas mieszkał w Warszawie u kuzyna, prawnika Ksawera Biedrzyńskiego, który wprowadził go miejscowego towarzystwa. W 1814 roku wyjechał Strzelecki do Krakowa. Według Żmichowskiej opuścił Warszawę po interwencji siostry w związku z jego romansem ze starszą mężatką. Być może uczęszczał do Szkoły Rolniczej Albrechta Thaera w Moeglin pod Berlinem. Według tradycji rodzinnej służył w armii pruskiej w 6. pułku ułanów – osiągnął stopień podchorążego, ale po roku opuścił armię. Przez kilka miesięcy tułał się po wielkopolskich dworach. W roku 1820 zakochał się w córce Adama Turny Aleksandrynie, zwanej Adyną – Turno sprzeciwił się małżeństwu.

Po otrzymaniu 800 talarów w spadku po rodzicach wyruszył Strzelecki w podróż po Austrii, Czechach, Szwajcarii, Włoszech i Dalmacji. We Włoszech poznał Franciszkę Sapię, który ujęty jego osobowością,

<sup>78</sup> Cyt za: I. Gieysztorowa, *Polscy podróżnicy...*, s. 742.

powierzył mu 1825 roku plenipotencję i zarząd majątkiem Bechowic pod Mohylowem na Litwie. Strzelecki poprawił sytuację finansową majątku. W 1829 roku w uznaniu za swą pracę otrzymał w testamencie od Sapiehy około 50 000 talarów. Zapis zakwestionował syn Sapiehy, Eustachy, ale ostatecznie wypłacił Strzeleckiemu 12 000 talarów. Prawdopodobnie jeszcze 1829 roku wyjechał Strzelecki do Francji, gdzie w banku paryskim zdeponował 6 000 funtów, przynoszących mu 300 funtów dochodu rocznego. Być może studiował we Francji geologię. Nie brał udziału w powstaniu listopadowym (zapewne myłono go z Pawłem Strzeleckim, członkiem Towarzystwa Demokratycznego Polskiego w Angers 1835-1847, porucznikiem kawalerii w powstaniu warszawskim 1849 roku, internowanym w Szumli). Sam Strzelecki pisał *nie jestem politycznym wygnańcem, ale opuściłem dobrowolnie swój kraj na długo przed pamiętnymi wypadkami roku 1830.*

Jesienią 1831 roku przybył Strzelecki do Wielkiej Brytanii. W Londynie nawiązał znajomości z przedstawicielami tamtejszej elity i został członkiem „Klubu Alfreda” – nazywany był hrabią, ale nie używał tego tytułu. Według „The Australia Encyclopaedia” był pierwowzorem hrabiego Smolitorck. Zwiedził północną Szkocję, odbył pierwsze podróże w Pireneje i na Wyspy Zielonego Przylądka. Wrócił do Portsmouth 12 IV 1834 roku, ale już 8 VI tego roku odpłynął z Liverpoolu na statku „Virginian” do Nowego Jorku, gdzie dotarł 22 VII. W Stanach Zjednoczonych interesował się losem polskich emigrantów i występował w ich sprawie przed amerykańskim Kongresem. Następnie udał się do Kanady; na północny zachód do jeziora Huron, prawdopodobnie w okolicach Sault Saint Marie i Bruce Mines, odkrył pokłady miedzi i żelaza; próbki rud dostarczył gubernatorowi prowincji Quebec, lordowi Ayersowi. Badał prowincję Quebec i Ontario, był w Montrealu, Toronto, ST. John oraz nad rzekami Niagarą i św. Wawrzyńca. Przebywał wśród Indian plemienia Huronów i obserwował ich obyczaje. Po kilku miesiącach pobytu w Kanadzie wrócił do Stanów Zjednoczonych. Poznał geologię gór Alleghenów w Zachodniej Wirginii i Maryland oraz prowadził badania jakości produkcji zbóż w stanach Wirginia, New York, Illinois i Ohio. Wyprawił się na Antyle i do Zatoki Meksykańskiej, był na Hawanie, Vera Cruz, Mexico i Tampico, skąd ponownie wrócił do Stanów Zjednoczonych i z Nowego Orleanu popłynął w górę rzek Missisipi i Ohio, docierając do Cincinnati. Był też na Florydzie, gdzie poznał indiańskie plemię Seminolów.

Na początku grudnia 1835 roku odpłynął Strzelecki z Baltimore do Brazylii. W styczniu 1836 roku był w Rio de Janeiro, gdzie na pobliskiej górze Corcovado przeprowadził obserwacje klimatologiczne. Zwiedził prowincje: São Paulo, Minas Gerais, Parana, Rio Grande do Sul oraz terytorium Gran Chaco. Żeglując rzekami Rio Grande, Parana i La Plata wyprawił się na ziemię Paragwaju, Argentyny i Urugwaju – dotarł do Montevideo i Buenos Aires. W sierpniu 1836 był świadkiem wymordowania ponad stu wodzów indiańskich, zwabionych przez dyktatora Argentyny Juana Manuela Rosasa. Przekroczywszy Andy przez przełęcz Uspallata, zwiedził argentyńskie prowincje Cordoba, San Juan, La Roja i Mendoga. W argentyńskich archiwach szukał prawnych argumentów na rzecz ochrony Indian.

Dnia 3 X 1837 roku wylądował Strzelecki z Valparaiso na brytyjskim okręcie wojennym „Cleopatra”, po drodze zatrzymał się w peruwiańskich portach Callao (11 X 1837) i Paita (28 X 1837) oraz Zatoce Guayaquil w Ekwadorze (7 XI 1837). W styczniu 1838 dopłynął do meksykańskiego portu San Blas, a następnie do Guaymas, skąd wyprawił się w północno-zachodni rejon Meksyku. Studiował obyczaje Indian plemienia Yokie oraz prowadził badania geologiczne i agronomiczne w stanach Dolna Kalifornia i Sonora (zwiedził tam również kopalnie srebra). Dnia 6 III 1838 roku opuścił Guaymas i w tym miesiącu dotarł do Mazatlánu w prowincji Sinaloa. Dnia 20 VII 1838 roku opuścił Meksyk na brytyjskim okręcie wojennym „Fly”, dowodzonym przez kapitana Russella Elliota i przepływając Pacyfik wylądował 21 VIII 1838 roku w Zatoce Resolution wyspy Tahuata (Santa Christina) w południowej części archipelagu Markizów (Polinezja). Zajął się tam badaniami antropologicznymi. We wrześniu dotarł do wysp Sandwicz (obecnie Hawaje), skąd z Hilo Bay wyruszył 12 IX na zorganizowaną przez Elliota wyprawę do wulkanu Kilauea. Zbadał dno krateru, między innymi wykonał analizy chemiczne i obliczenia barometryczne, a także dokonał pomiarów wysokości ścian wulkanu. Wprowadził do literatury naukowej tubylczej nazwę największego otworu tego krateru: Halemauau. Wyniki obserwacji opublikował w „Hawaiian Spectator”.

Od listopada 1838 roku do stycznia 1839 roku przebywał Strzelecki na Tahiti, gdzie był gościem królowej Pomare IV. Jako jeden z trzech białych przysięgłych uczestniczył w procesie sądowym, mającym stać się wzorem dla miejscowego wymiaru sprawiedliwości. W lutym 1839 roku na francuskim barku „Justine” dotarł do Bay of Islands w Nowej Zelandii. Na Wyspie Północnej przeprowadził pierwsze w historii tego kraju badania geologiczne, a na Wyspie Południowej zebrał próbki ołowiu, żelaza i miedzi. Interesował się

językiem i kulturą Maorysów. W kwietniu tego roku znalazł się w Sydney w Australii, zamierzając zbadać złoża minerałów w brytyjskiej kolonii Nowa Południowa Walia. Dnia 7 VI 1839 na przyjęciu u gubernatora tej kolonii Georga Gippsa poznał Jane Franklin, żonę gubernatora Ziemi Van Diemena (dziś Tasmania). Około 30 VII wyruszył z Sydney na zachód w celu zbadania Gór Błękitnych. W pobliżu dzisiejszej Mount Clarence nazwał jeden ze szczytów Górą Adyny (nazwa nie zachowała się). W dolinie Hartley (Clwydd) na brzegach południowego odcinka rzeki Cox znalazł się w porytach ślady złota. Posuwając się na zachód przez Sunny Korner, Bader Brush, Bathurst i Orange, odkrył w kwarcu złoża srebra i złota. Po powrocie (28 XI) poinformował Gippsa o odkryciu złota, ten jednak w obawie przed wybuchem gorączki złota wśród 45 000 zesłańców poprosiłby tego nie ujawniać. Dnia 22 XII wyruszył Strzelecki na drugą wyprawę w kierunku południowym przez zamieszkałe części kolonii: Liverpool, Camden, Lipton, Lake, Illawarra, Bargo Brush, Goulburn, Lake Burra, Jervis Bay, Barbers Creek, Shoalhaven, Yass, Lake George, Lake Bathurst, Jugiong Creek i Gundagai. W lutym 1840 roku dotarł do miejscowości Ellerslie, na zachód od rzeki Tumut. Stąd razem z farmerem Jamesem Macarthurum i pracującym u niego Anglikiem Jamesem Rileyem, podjął wyprawę badawczą w nieznanne okolice. Podczas tej ekspedycji zbadał najwyższe pasmo Wielkich Gór Wododziałowych – Góry Śnieżne. Dnia 12 III 1840 roku wymierzył ich najwyższych szczyt i – odkrywszy głowę – odkrywszy głowę – nazwał go Górą Kościuszki (Mount Kościuszki, 2228 metrów). Następnie wyruszył samotnie i zdobył wierzchołek. Przy tej okazji zlokalizował również źródło największej australijskiej rzeki Murray. Po zejściu z gór Strzelecki i Macarthur ruszyli w kierunku południowo-zachodnim. Przekroczywszy rzekę Mitta-Mitta oraz minawszy okolice jeziora Omeo, znaleźli się w kraju, któremu Strzelecki nadał nazwę Ziemia Kościuszki (wschodnia część obecnego stanu Wiktoria). Wędrując wzdłuż rzeki Tambo, doszli do pionierskiej zagrody Numbla Muni, należącej do hodowcy bydła i owiec kapitana Lachlana Macalistera. Nie wiadomo, czy kierujący farmą jego bratanek Matthew Macalister poinformował Strzeleckiego, że trzy tygodnie wcześniej stryj wysłał pracującego u nich szkockiego emigranta Angusa McMillana na południowy zachód celem szukania nowych pastwisk. Stąd niektórzy historycy australijscy za odkrywcę terenów Ziemi Gippsa uważają McMillana. Strzelecki wędrując dalej na południe, nazwał jedno z jezior Lake King, na część wicegubernatora Charlesa La Trobe. Dalsza droga stała się bardzo trudna, ze względu na górzysty teren porośnięty gęstym lasem, nie dało się podróżować konno. Podróżnikom kończyły się zapasy żywności. Ciągły deszcz nie pozwalał na rozpalanie ognisk, toteż żywność się surowym mięsem koali. Po trzech tygodniach wędrówki, 12 V wyprawa dotarła do Zatoki Western Port, natrafiając na osadę europejskiego osadnika, a tydzień później do Melbourne. Strzelecki opublikował tam dwunastostronicową broszurę) z opisem Ziemi Gippsa i pierwszą mapę tej prowincji oraz opracował raport na użytek gubernatora Gippsa. Na pamiątkę trudów tej wyprawy, kapitan John Lort Stokes nazwał się w roku 1842 jedną z gór Ziemi Gipsa Monut Fatigue (Góra Zmęczenia, 583 metrów).

Dnia 7 lipca 1840 roku na brygu „Emma” odpłynął Strzelecki z Melbourne do portu Geelong, a stamtąd do Port Fairy w Zatoce Portland, na tamtejszych plażach przeprowadził badania paleontologiczne. Dnia 24 VII 1840 roku dotarł do Launceston na Tasmanii, gdzie znalazł się pod opieką gubernatora Johna Franklina. Odbył tam w latach 1840-51 trzy wyprawy ładowe. Pierwsza objęła północne wybrzeża Tasmanii od Przylądka Portland na wschodzie od Przylądka Grimm i ujścia rzeki Anderson na zachodzie; drugą środkową Tasmanię z krainą jezior i wschodnią część wyprawy; trzecia południową stronę wyspy z wyprawą do zatoki Macquaire Harbour na zachodzie, podczas której Strzelecki jako jeden z pierwszych białych ludzi próbował wspiąć się na górę Frenchman's Cap (1446 metrów) oraz rejsem do Port Davey. W grudniu 1841 roku podjął wyprawę morską w celu zbadania Cieśniny Bassa. Prawdopodobnie otrzymał od Franklina rządowy kuter „Shamrock” z załogą. Zbadał wtedy również łańcuch górski na wyspie Flindersa, osiągając najwyższych wierzchołek (777 metrów). Góry te zostały potem nazwane przez Stokesa: Strzelecki Peaks. Trwającą do stycznia 1842 roku wyprawa Strzeleckiego wyprzedziła ekspedycję Stokesa o około trzy miesiące. W liście z 21 II 1842 roku przesłał Strzelecki Franklinowi mapę z poprawionymi pozycjami geograficznymi wysp: Goose, Bader, Chappel i Greek oraz wschodnich wybrzeży Wyspy Flindersa. W tym czasie dwukrotnie lądował na wybrzeżu australijskim w Ziemi Gippsa: najpierw w Sealers Cove, skąd wspiął się na szczyt przylądka Wilsona (709 metrów) i po raz pierwszy zbadał geologię tego obszaru, a następnie na przylądku Liptrap, dochodząc do zatoki Westport. Na polecenie Franklina przeprowadził inspekcję kopalni węgla południowej Tasmanii. Odkrył pokłady węgla oraz ślady złota i rud miedzi. Opracował tabelę porównawczą analiz chemicznych próbek węgla z Tasmanii, Nowej Południowej Walii i Wysp Kergulena, przedstawił pomysł wprowadzenia sieci irygacji w tasmańskim rolnictwie oraz

wysunął hipotezę (potwierdzoną potem przez naukę), że góry Tasmanii są geologiczną kontynuacją Wielkich Gór Wododziałowych.

Dnia 29 IX 1842 odpłynął Strzelecki z Tasmanii do Sydney. Przebywając sześć miesięcy w Port Stephens u kapitana Kinga, wówczas dyrektora Australia Agricultural Company, badał geologię dolin rzek Hunter i Karuah. W tym czasie wyprawił się na północ i osiągnął południową granicę kolonii Queensland. Podczas trwającej cztery lata badań w Australii odkrył złoża złota, srebra, węgla, miedzi, żelaza, pirytów, marmuru i azbestu, a także tlenki titanium i molibdeniany ołowiu (wulfenity), natrafił też na opale, karneliany, agaty i kaolin. Dnia 23 IV 1843 roku opuścił Sydney na statku „Anna Robertson” i przez wyspy Timor, Sumba, Sumbawa, Lombok, Bali, Jawę i Borneo dotarł na Filipiny. Z Manili pożegłował do Kantonu, a pod koniec lipca tego roku dotarł do Hongkongu. Ogółem spędził w Chinach blisko trzy tygodnie. Około 11 VIII wszedł na pokład pocztowego parowca „Akbar”, na którym przez wyspy Pinang i Singapur dotarł do Suezu. We wrześniu odpłynął z Egiptu na parowcu „Oriental” i zatrzymując się na Malcie i w Algierze, po nad dziewięć latami nieobecności w Europie, zawinął do portu w Marsylii.

Następnie Strzelecki wyjechał do Paryża, gdzie załatwił swe sprawy finansowe. Nie był jeszcze zdecydowany, czy osiedlić się we Francji, czy Wielkiej Brytanii. Dnia 24 X 1843 roku przybył do Londynu. Zainwestował tam w National Debt Office sumę pieniędzy, zapewniającą mu dożywotnio 400 funtów rocznie. W roku 1844, w podziękę ze swą pracę, otrzymał od gubernatora Franklina i kolonistów z Tasmanii 400 funtów. Sumę tę przeznaczył na wydanie swego głównego dzieła: „Physical Description of New South Wales and Van Diemen's Land” (London 1845), które zadedykował Franklinowi. Wbrew tytułowi, książka zawierała nie tylko wiadomości z zakresu geologii, mineralogii, klimatologii, botaniki, zoologii i rolnictwa Australii i Tasmanii, a także pierwszą w historii kolorową mapę geologiczną tych terenów (oryginał 7m x 1,5 m w Museum of Science w Londynie), ale również obserwacje przeprowadzone w trakcie podróży. Strzelecki opowiadał tu o życiu na hacjendzie w okolicach Pitiquito w Meksyku, opisywał dżunglę w Sierra Estrella w Brazylii oraz przedstawiał wyniki pionierskich wulkanologii badań krateru Kilauea na Hawajach. Protestował przeciw okrutnemu traktowaniu Indian i Murzynów w Ameryce Południowej oraz systemowi niewolnictwa, a także napiętnował dokonaną w roku 1835 deportację ludności autochtonicznej z terenów Tasmanii. Jeden z rozdziałów poświęcił australijskim aborygenom – sformułował w nim prawo o wymieraniu ras tubylczych na skutek zetknięcia z cywilizacją białych (znane w nauce od około roku 1865 pod nazwą *Strzelecki law*). „Physical Description...” było przez lata podstawowym źródłem informacji naukowej o Australii. Uzyskało pochwałę ze strony Charlesa Darwina oraz pozytywne recenzje w czołowych pismach angielskich, a w grudniu tego roku Gold Founder Medal od Royal Geographical Society London. W uznaniu naukowych osiągnięć Strzeleckiego w roku 1845 J. Morris wprowadził do paleontologii nazwę skorupiaka Pleurotomaria strzeleckiana, a w roku 1847 F. Mac Coy gatunek trylobita Brachymetopus strzeleckii.

Dnia 28 XI 1845 roku przyjął Strzelecki obywatelstwo brytyjskie i odtąd podpisywał się Paul Edmund de Strzelecki.

W styczniu 1847 roku włączył się Strzelecki w prace Brytyjskiego Towarzystwa Pomocy Ofiarom Głodu (British Association for the Relief of Extreme Distress), powołanego po katastrofalnej zarazie ziemniaków w Irlandii. Wystąpił jako agent rozdziału i nadzoru pomocy do irlandzkich hrabstw Donegal, Sligo i Mayo, wykazał się talentem organizacyjnym i po pół roku został mianowany superintendentem (komisarzem) Generalnej Agencji na całą Irlandię z siedzibą w Dublinie. Funkcję tę pełnił do lipca 1848 roku. Za pracę w Irlandii został odznaczony przez rząd brytyjski Orderem Łaźni (21 XI 1848). Wezwany przez Izbę Lordów 4 V 1849 jako rzeczoznawca ds. Irlandii, udzielił odpowiedzi na 142 pytania („Parliamentary Papers”, T. 32, 1849). We wrześniu 1848 roku opuścił Irlandię, nie przyjmując żadnego wynagrodzenia za swą pracę.

Rok 1850 poświęcił Strzelecki na odpoczynek. Przebywał w Kissingen w Bawarii i Boulogne-sur-Mer we Francji. Nawiązał w tym czasie współpracę z Caroline Chisholm, inicjatorką Family Colonization Loan Society, organizacji pomagającej ubogim rodzinom, emigrującym do Australii. W roku 1852 opracował plan irygacji południowego obszaru ziem należących od Australian Agricultural Company, którego był udziałowcem. Dnia 14 III 1853 roku objął naczelną dyrekcję jego filii Peel River Land and Mineral Company z roczną pensją 600 funtów. Przewidując powodzenie hodowli owiec i przemysłu wełnianego w Australii, doprowadzając do sprowadzenia przez Australia Agricultural Company odmiany merynosów z Saksonii i Meklemburgii. Przeształ nadmiernym wyrębem australijskich lasów i erozją urodzajnych gleb oraz proponował systematyczne zbadania tamtejszych zasobów geologicznych. Dnia 9 V tego roku otrzymał

tytuł członka honorowego Royal Geographical Society of London. Dnia 7 I 1856 roku zrezygnował ze stanowiska dyrektora Peel River Land and Mineral Company, pozostając do 19 V 1857 roku w jego radzie nadzorczej.

W czasie wojny krymskiej był Strzelecki członkiem Crimean Army Fund Committe, zajmując się sprawami opieki nad rannymi żołnierzami angielskimi.

Według Williama Fräsera, był zaprzyjaźniony z premierem rządu brytyjskiego Henrym Palmerstonem, który prawdopodobnie zlecił mu prowadzenie na Krymie tajnych (bliżej nieznanych) dochodzeń. Po zakończeniu wojny wypłynął w lipcu 1856 roku z Londynu na Krym na okręcie „Caradoc” u boku admirała Edmunda Lyonsa jako jego doradca, znający język rosyjski. Według własnej relacji, prowadził tajne rozmowy z rosyjskimi komendantami Sewastopola. Także był obecny 1 XI tego roku przy uroczystym nadaniu sułtanowi Abudülmedżidowi Orderu Podwiązki. Dnia 8 XII 1856 roku wrócił do Londynu. Pomógł wówczas Jane Franklin w zebraniu funduszy na zakup i ekwipowanie do żeglugi jachtu „Fox”, który pod dowództwem kapitana Francisa McClintocka wyruszył w celu odszukania śladów zaginionej w 1845 roku ekspedycji jej męża. Na pamiątkę zaangażowania Strzeleckiego w tę wyprawę McClintock nazwał jedną z przystani na Wyspie Księża Walii Strzelecki Harbour. Również tego roku na wiadomość o nagrodzie E. H. Hargravesa za odkrycie złota w Australii, ogłosił Strzelecki w Londynie broszurę „Gold and Silver”, w której poinformował o wcześniejszym odkryciu australijskiego złota przez siebie – jak stwierdził we wstępie, przyznał się do tego, uprzedzając postawienie mu zarzutów nieudolności lub niedbalstwa. Ciszył się wówczas powszechnym autorytetem. W 1858 roku w imieniu Royal Geographical Society of London wjechał nagrodę australijskiemu podróżnikowi Stuartowi Mac Dougłowi.

Dnia 20 VI 1860 roku otrzymał na Uniwersytecie Oksfordzkim doktorat honorowy w zakresie prawa cywilnego. W lipcu 1861 roku asystował brytyjskiemu ministrowi spraw wojskowych, Sidneyowi Hebertowi of Lea, podczas jego wyjazdu do Spa w Belgii. Dnia 30 VI 1869 roku otrzymał od królowej Wiktorii tytuł sir oraz Gwiazdę Orderu św. Michała i Jerzego.

Strzelecki nie utrzymywał bliskich kontaktów z rodziną, jednak po śmierci brata wspierał finansowo żonę, a wnuka siostry, Archibalda Douglasa, kształcił i wychował, zarażając go pasją podróżniczą. Pomagał materialnie Literackiemu Towarzystwu Przyjaciół Polski w Wielkiej Brytanii. Prowadził aktywne życie towarzyskie. Do grona jego przyjaciół należeli: publicysta Henry Reeve, redaktor naczelny dziennika „Times” John T. Delaney, pielęgniarka i działaczka społeczna Florence Nightingale, brytyjski premier William Gladstone oraz zasłużony dla rozwoju British Museum Antony Panizzi.

Strzelecki prowadził dziennik, który po swej śmierci nakazał zniszczyć wraz z innymi notatkami.

Zmarł 6 X 1873 roku w Londynie, został pochowany na angikańskim cmentarzu Kensal Green.

Rodziny Strzelecki nie założył.

W ostatnich godzinach przed zgonem Strzelecki zmienił testament i cały majątek wynoszący 10 000 funtów zapisał Jamesowi Lambowi Sarverowi, agentowi prowadzącemu jego interesy. Potomkowie brata Strzeleckiego zakwestionowali zmianę, powołując się na zapis z roku 1870, przynajmniej 1 000 funtów agentowi i taką samą bratowej, Karolinie. Proces sądowy (20 IV 1877) nie obalił jednak testamentu. Spuścizna po Strzeleckim uległa rozproszeniu, między innymi jego bibliotekę przejął minister obrony narodowej pułkownik M. P. Hankey, a pamiątki zebrane podczas podróży – Earl Renald Herbert of Pembroke.

Wbrew wyrażonej w testamencie woli Strzeleckiego, by nie zaznaczać miejsca pochówku, umieszczono na jego grobie płytę z napisem „Paul Edmund de Strzelecki died October 6th 1873”. Podczas drugiej wojny światowej nagrobek został uszkodzony i w drugiej połowie 1943 roku rząd RP na uchodźstwie i rząd Australii ufundowały poziomą płytę marmurową, na której usunięto <<de>> i wyryto błędny rok urodzenia 1796, a także dodano wizerunek orła oraz kangura.

W roku 1997 prochy Strzeleckiego ekshumowano i przeniesiono do Poznania do Krypty Zasłużonych na Wzgórzu św. Wojciecha.

Strzelecki opinii rozpowszechnionej zwłaszcza w Polsce, nie był największym badaczem Australii, jego szlak odkrywcy wynosił około 300 kilometrów, jakkolwiek przeszedł po utartych szlakach 11 000 kilometrów. Zasłużył się jednak badaniami i opisem naukowym tego kontynentu, a także opracowaniem pierwszej mapy geologicznej wschodniej Australii i Tasmanii oraz pierwsze mapy Ziemi Gippa. Uznanym został z jednego z pionierów australijskiej meteorologii, a przez niektórych biografów, dzięki badaniom

nad aborygenami, również za prekursora antropologii społecznej, rozwiniętej później przez Bronisława Malinowskiego.

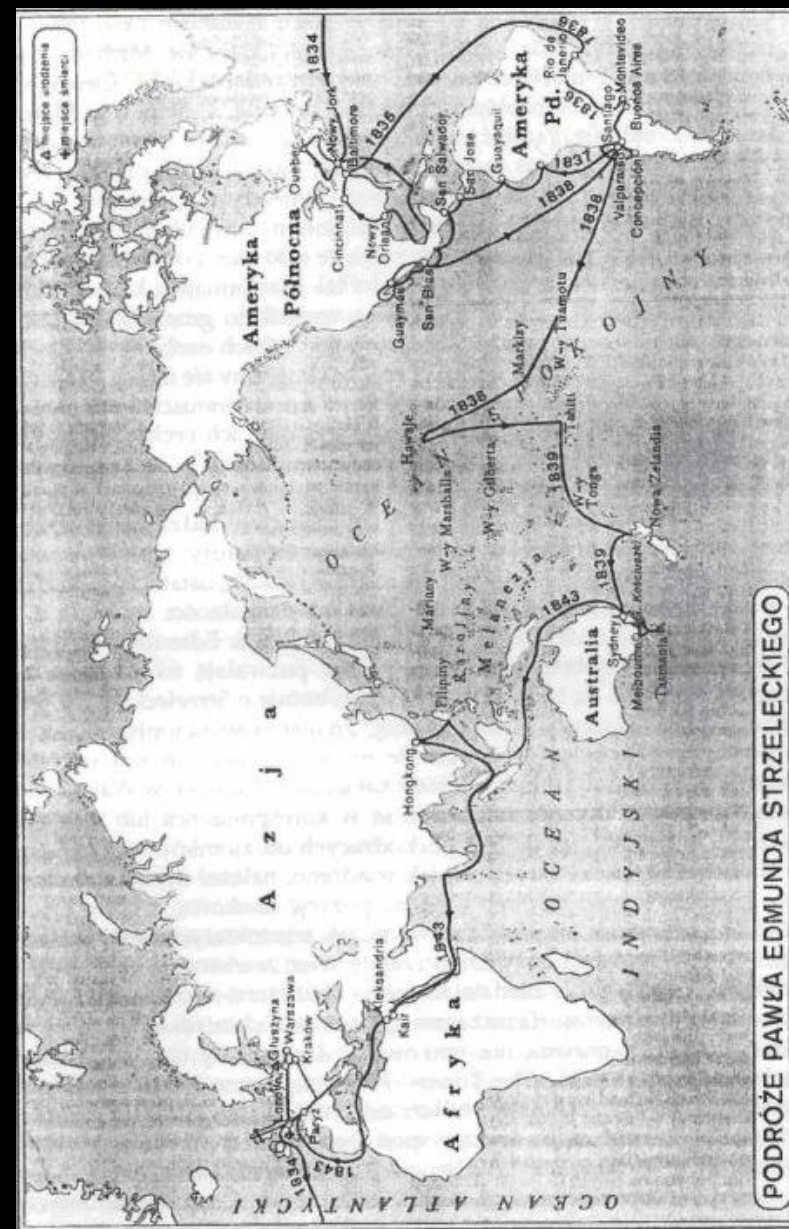
Był niewątpliwie najbardziej znanym w świecie podróżnikiem polskim, czynnym jednak wyłącznie w nauce angielskiej.

W Polsce postać Strzeleckiego przez długi czas była znana głównie gronu specjalistów. Dopiero w 1954 roku ukazała się praca Wacława Słabczyńskiego „Paweł Edmund Strzelecki. Polski badacz Australii (Warszawa), a w roku 1957 monografia autora „Paweł Edmund Strzelecki. Podróże – odkrycia – prace” (Warszawa). Niebawem opublikowano w przekładzie z języka angielskiego pracę Strzeleckiego „Physical Description of New South Wales and Van Diemen's pt. „Nowa Południowa Walia” (tłumaczenie Jana Flisa, Warszawa 1958) oraz „Pisma wybrane” (Warszawa 1960), zebrane przez Słabczyńskiego (tłumaczenia Flisa i Z. Ryłskiej). Wznowienie (w wydaniu bibliofilskim) „Physical Description...” ukazało się w roku 1967 w Australii.

Pamięci Strzeleckiego poświęcono tablice: w Australii na Górze Kościuszki (1940) i Dinar South (1972), w Poznaniu na gmachu Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Poznaniu przy ul. S. Mielżyńskiego, projektu Józefa Stasińskiego (1984); w australijskim stanie Wiktorja, na terenie uniwersytetu w Melbourne (1988), w Yarram (1997), na Mount Fatigue (1997) i w Koowee-rup (1997) oraz w Nowej Południowej Walii na punkcie widokowym Strzelecki Lookout w Newcastle. W stanie Wiktorja z inicjatywy Royal Historical Society of Victoria ustawiono siedem obelisków na trasie wypraw Strzeleckiego przez Ziemię Gippsa, a w Maitland w Nowej Południowej Walii z inicjatywy tamtejszego Związku Polaków odsłonięto obelisk ku czci Strzeleckiego. W 1988 roku w Jindabyne u stóp Gór Śnieżnych ustawiono, przekazany przez rząd PRL, pomnik Strzeleckiego autorstwa Jerzego Sobocińskiego. Ukazały się znaczki pocztowe z wizerunkiem Strzeleckiego w Australii w serii „Odkrywczy Australii” (1983) oraz w Polsce (1973, 1987, 1997). W 2002 roku w Perth w Australii powstała organizacja polonijna „Mt. Kościuszko Inc.”, której celem jest popularyzacja postaci Strzeleckiego. Od 2005 roku australijski Departament Przemysłu Surowcowego nagrodę im. Strzeleckiego.

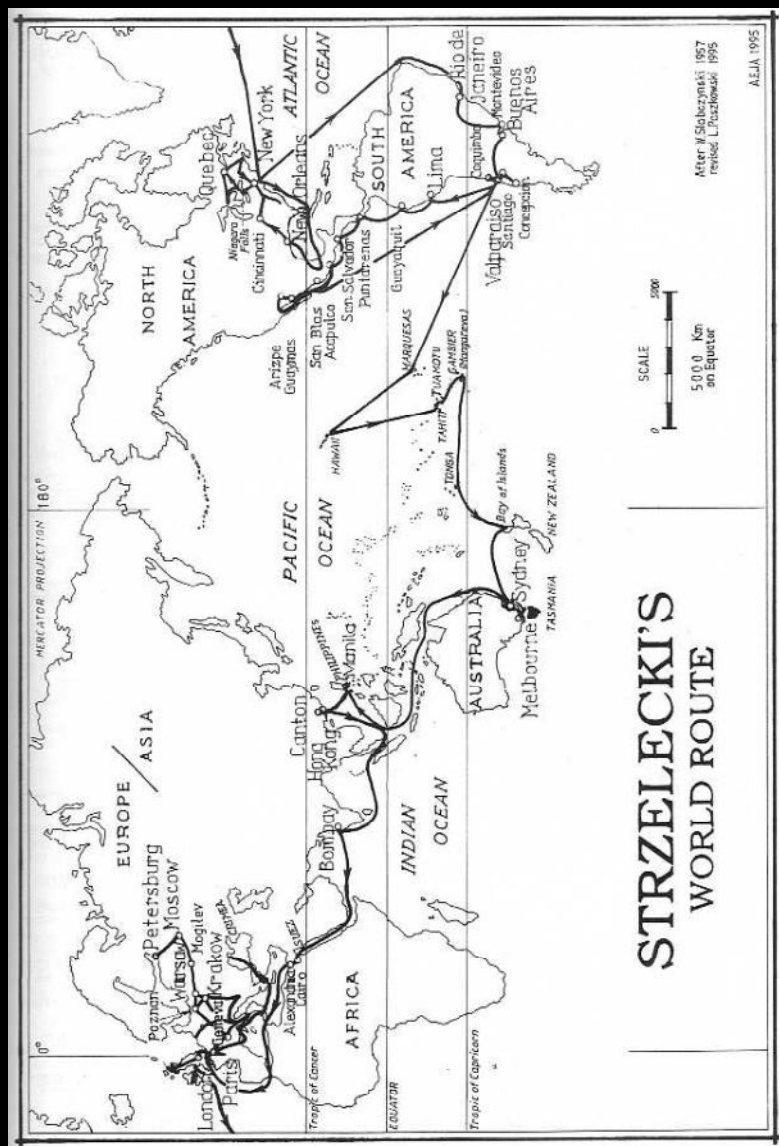
Istnieje co najmniej kilkanaście nazw geograficznych na cześć Strzeleckiego. Oprócz wymienionych, są w Australii: Strzelecki Bassin (Południowa Australia), strumień w Górach Śnieżnych – Strzelecki Creek, miejsce przecięcia Strzelecki Track ze Strzelecki Creek (Australia Południowa) – Strzelecki Crossing (Terytorium Północne), pustynia na styku Nowej Południowej Walii, Australii Południowej i Quenssland – Strzelecki Desert, lasy eukaliptusowe Strzelecki State Forest (Wiktorja); w Górach Śnieżnych: jezioro na zboczu góry Townsend Strzelecki Lake (nazwa wyszła z użycia), Strzelecki Mount (835 metry, w Górach Błękitnych), przełęcz Strzelecki Pass (Nowa Południowa Walia); najwyższy szczyt pasma Crawford Range, Strzelecki Mount (633 metry) (Terytorium Północne); pasmo górskie w zachodniej części Ziemi Gippsa Strzelecki Ganges; miejscowości w stanie Wiktorja: Strzelecki South Town oraz Strzelecki Town, dwa rezerваты przyrody Strzelecki Regional Reserve (Południowa Australia). W Tasmanii istnieją: Strzelecki National Park z czterokilometrową trasą Strzelecki Walking Track oraz eukaliptus Strzelecki Old Camp albo Strzelecki's Tree, w którym Strzelecki nocował podczas wędrówki w 1841 roku. Imię Strzeleckiego noszą w Australii ulice (niektóre z błędną pisownią) w Alberton, Laverton, Jindabyne i Sunshine, trzech dzielnicach Melbourne oraz w Traralgon, Horton Park, Canberrze, Strzelecki, Moe, Wakeley i Corryong. Z innych nazw można wymienić w Australii: kolejkę Mount Strzelecki w skansenie węgla kamiennego w Korumburra, autostradę Strzelecki Highway, dom starców Strzelecki Mouse w Mirboo North, kopalnię, dziś nieczynną, Strzelecki Mine Wiktorja), pola gazo- i roponośne Strzelecki Oil Well (Południowa Australia), bocznice kolejową Strzelecki Siding (Wiktorja). W botanice występuje Strzeleckya (Mueller 1857), a w paleontologii Spirifer strzelecki (de Koninck 1877).

Przedruk z drobnymi zmianami z Polskiego Słownika Biograficznego  
T. XLIV/4; Zeszyt 183 (Strutyński Jan – Strzelecki Ryszard)  
Autor: Lech Paszkowski, s. 631-637  
red. nac. Andrzej Romanowski, Warszawa – Kraków 2007.



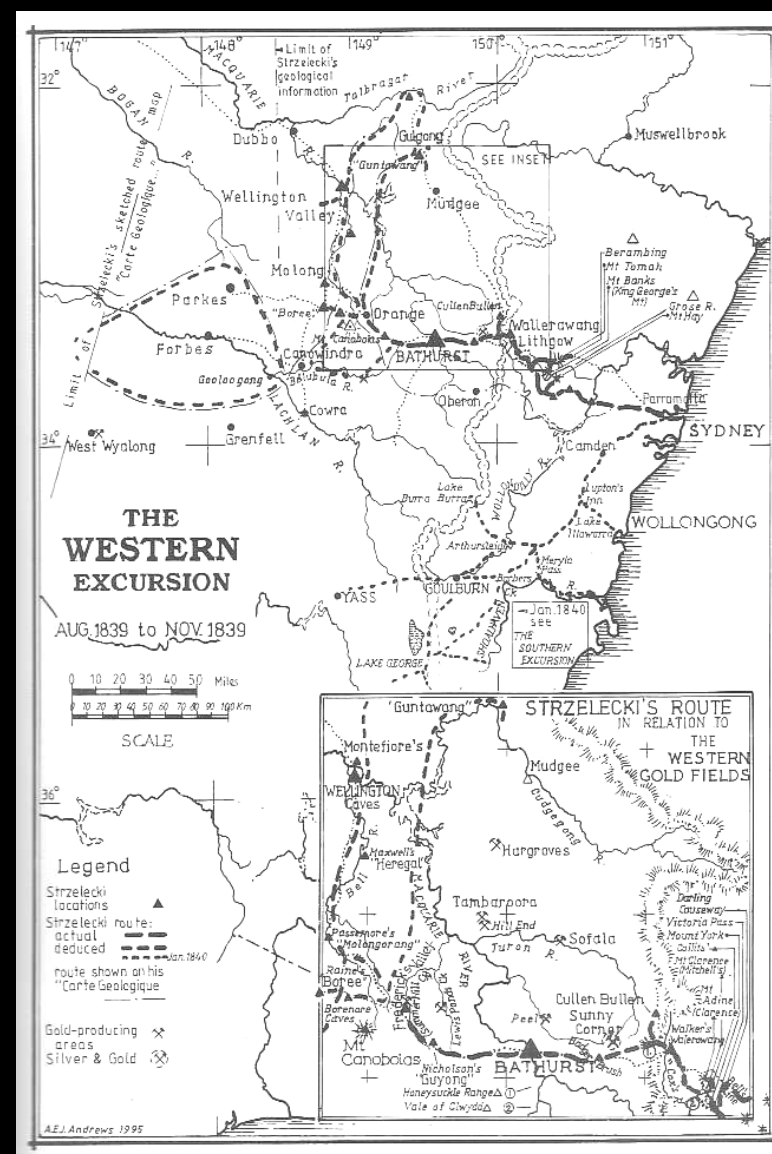
IV. Plan podróży Pawła Edmunda Strzeleckiego<sup>79</sup>

<sup>79</sup> Źródło: L. Trzeciakowski, *Paweł Edmund Strzelecki (1793-1873)...*, s. 425.



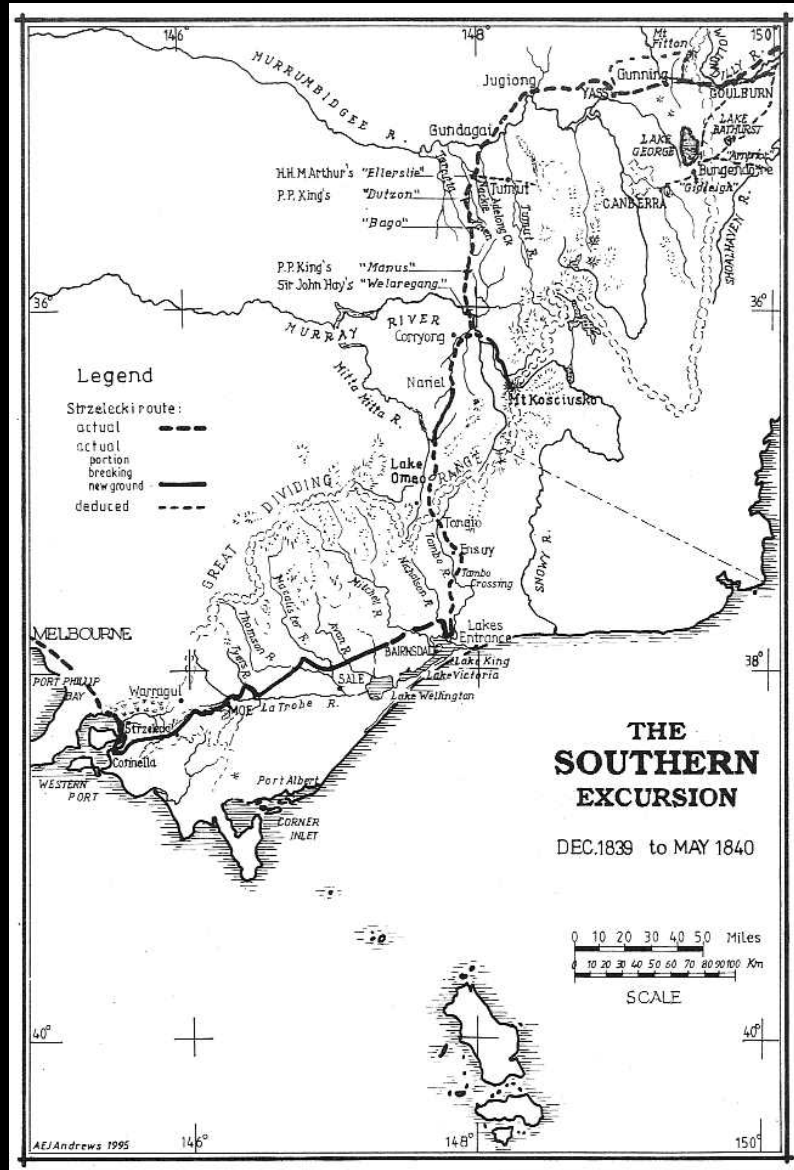
V. Trasa podróży Strzeleckiego dookoła świata<sup>80</sup>

<sup>80</sup> Źródło: „Sir Paweł Edmund Strzelecki”, <http://www.strzelecki.org/pestrzelecki/pestrzelecki.htm>



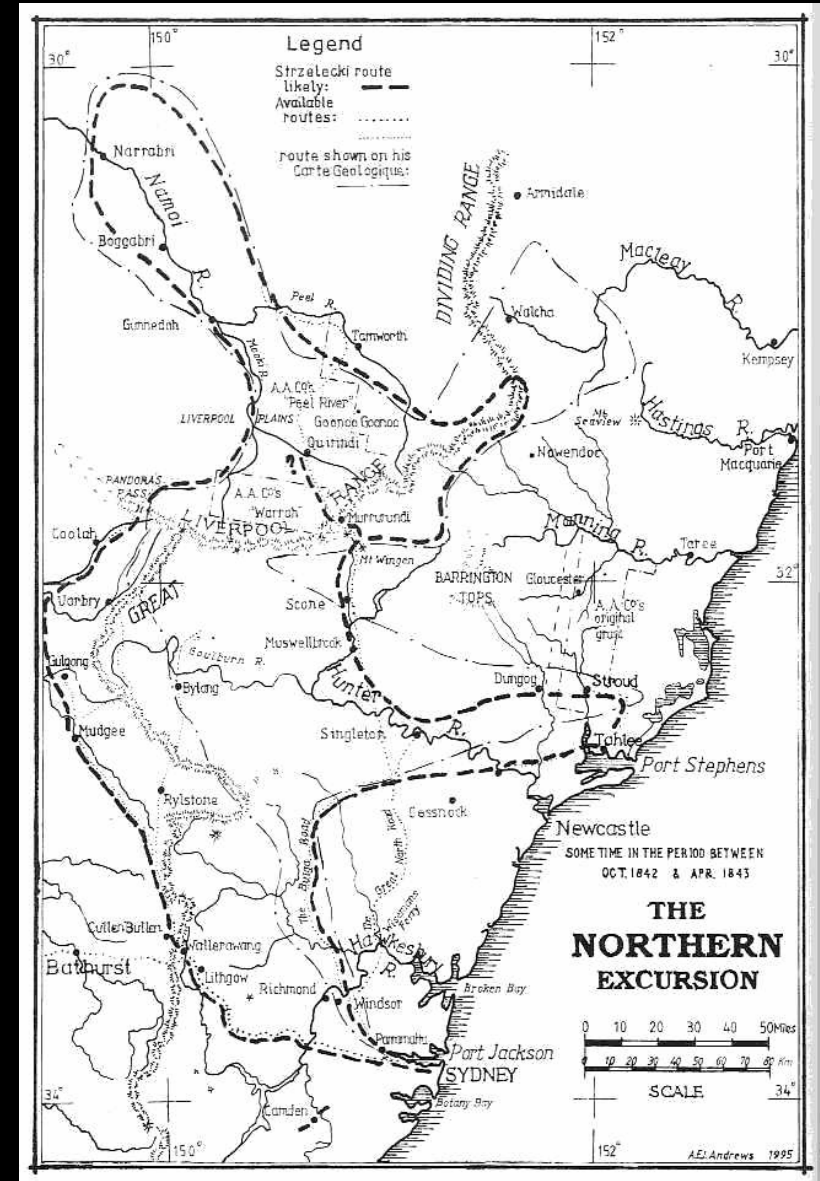
VI. Wyprawa Zachodnia: sierpień 1839 - listopad 1839<sup>81</sup>

<sup>81</sup> Źródło: tamże.



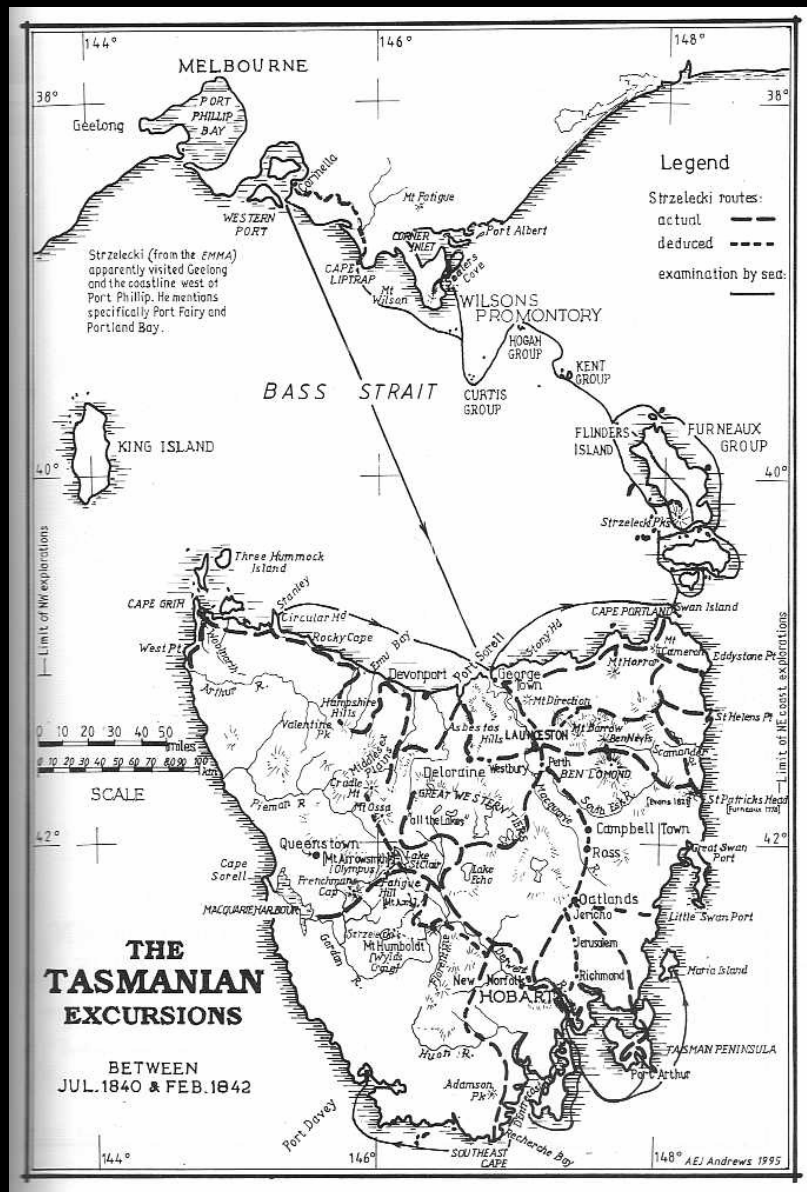
VII. Wyprawa Południowa: grudzień 1839 - maj 1840<sup>82</sup>

<sup>82</sup> Źródło: tamże.



VIII. Wyprawa Północna: październik 1842 - kwiecień 1843<sup>83</sup>

<sup>83</sup> Źródło: tamże.



IX. Wyprawa Północna: październik 1842 - kwiecień 1843<sup>84</sup>

<sup>84</sup> Źródło: tamże.

Wacław Słabczyński

„Strzelecki wkraczał na karty historii badań i odkryć. Dziecko ubogich dzierżawców głuzyńskich przekształciło się w badacza światowej sławy<sup>85</sup>”

## Zestawienie:

### I Wygląd i rys osobowościowy:

„...był bowiem wyjątkowo przystojnym mężczyzną. Wysoki, o szczupłej muskularnej sylwetce, która zachowała się do końca swych dni, szatyn, o bujnej czuprynie i szafirowych oczach. Z nielicznych konterfektów spogląda na nas mężczyzna o pociągłej twarzy i szlachetnych rysach. W opisach jego powierzchowności nie szczędzono komplementów. Oto świadectwo kolegi Strzeleckiego z czasów, gdy nasz bohater liczył lat trzydzieści i zarządzał dobrymi księża Franciszka Ksawerego Sapięhy: *dziś jeszcze staruszek powtarzał, że nigdy nie widział piękniejszego mężczyzny od Pawła mężczyzny*<sup>86</sup>”;

„...natura nie poprzestała na nadaniu Strzeleckiemu atrakcyjnej sylwetki i żelaznego zdrowia. Posiadał, poza wymienionymi przymiotami wiele uroku, wiele uroku osobistego. Był niezwykle lubiany w towarzystwie, rzec można rozrywany<sup>87</sup>”;

„Miał żelazne zdrowie, bez którego nie sposób byłoby podjąć tak dalekie, wyczerpujące i najeżone niebezpieczeństwem wyprawy. W czasie swego pobytu na antypodach w latach 1839-1843 przeszedł prawie 7 000 mil, czyli przeszło 11 000 kilometrów. Podczas swych wypraw nie używał wierzchowców do jazdy, ale jako zwierzęta juczne. Sam dźwigał instrumenty badawcze, notatki, często o wadze 45 funtów. Inni członkowie jego wypraw dosiadali koni<sup>88</sup>”;

„Podczas badań terenowych Strzelecki nie ograniczał się do poznawania wyłącznie geologii i mineralogii. Badał również topografię terenu, zdobywał dziewicze szczyty, nadawał im nazwy, przemierzał obszary nie tknięte stopą białego człowieka, ustalał ich wysokość, dokonywał obserwacji wód oraz klimatu, badał magnetyzm ziemski, kopalną florę i faunę, interesował się rolnictwem oraz warunkami życia ludzkiego, specjalną uwagę zwracając na ludność tubylczą. Wszystkie wyprawy odbywał pieszo, dźwigając na plecach sprzęt naukowy<sup>89</sup>”;

„Zdarzało się, że cierpiał od straszliwego upału, braku wody i żywności. Z wypraw do Ziemi Gippsa w 1840 roku, po przejściu w ciągu 139 dni 3 tysiące mili, czyli 4830 kilometrów, robiąc więc około 35 kilometrów dziennie, uczestnicy ze Strzeleckim na czele powrócili podobni do szkieletów<sup>90</sup>”;

<sup>85</sup> Cyt za: I. Gieysztorowa, „Polscy podróżnicy...”, s. 743.

<sup>86</sup> Cyt za: L. Trzeciakowski, *Paweł Edmund Strzelecki (1793-1873)*..., s. 428.

<sup>87</sup> Cyt za: tamże, s. 429.

<sup>88</sup> Cyt za: tamże, s. 428.

<sup>89</sup> Cyt za: I. Gieysztorowa, „Polscy podróżnicy...”, s. 744.

<sup>90</sup> Cyt za: L. Trzeciakowski, *Paweł Edmund Strzelecki (1793-1873)*..., s. 429.



„Jego ujmujące i zachwycające maniere czyniły go wielkim ulubieńcem towarzystwa<sup>91</sup>”;

„Strzelecki, jak wiadomo, należał do ludzi, którzy z niczego, talentem i pracą zdobyli wybitną pozycję naukową, a także towarzyską, i to w środowisku tak ekskluzywnym, jak arystokratyczno-wielkoburżuazyjnym monde angielskim<sup>92</sup>”;

„Natura dała mu zatem wszystko, co możliwe: urodę, zdrowie, charmę, inteligencję, odwagę<sup>93</sup>”;

„...był genialnym samoukiem spędzając dnie i noce na nauce<sup>94</sup>”;

„Na solidnych podstawach budował swą przyszłość. Zdobytą wiedzę pragnął wykorzystać w praktyce<sup>95</sup>”;

„...był człowiekiem ogromnie ambitnym, pragnącym za wszelką cenę wybić się ponad przeciętność<sup>96</sup>”;

„...jak to się stało, że człowiek pochodzący z kraju, który nie wydał wielkich odkrywców, zrobił tak oszałamiającą karierę właśnie na tym polu i chyba żaden z Polaków wszedł do grona brytyjskiego establishmentu. Odpowiedzi należy szukać w jego cechach osobowościowych<sup>97</sup>”;

Nie robił niczego powierzchownie – osoba solidna. Był prawdziwym tytanem pracy. Wyróżniająca się cecha u Strzeleckiego - dociekliwość, uporczywe dążenie do znalezienia przyczyn każdego zjawiska. Ogarniała go prawdziwa pasja odkrycia i zbadania jak największych obszarów. Nieraz swoje życie kładł na szalę. Posiadał ogromną wrażliwość na ludzki los. Gdy wrócił do Londynu zastał siebie sławnym. U Strzeleckiego nie spoznajemy szaleńczej pogoni za godnościami. Będąc tak honorowanym, uwielbianym mógł dojść do wysokich funkcji. Ta żądza była u jednak obca. Nade wszystko cenił sobie wolność<sup>98</sup>”;

„Nie obce mu były czyny świadczące o romantycznej naturze, zgodnie z duchem epoki. Woził ze sobą portret Adyny. Zdobywszy szczyt, który nazwał imieniem Kościuszki, przesłał Adynie zerwany na jego zboczach kwiat z listem, w który czytamy: Niech przypomina Ci o Wolności, Patriotyzmie i Miłości<sup>99</sup>”;

„Autor australijski, Reynolds, określił Strzeleckiego jako jednego z czołowych badaczy naukowych swego czasu. Należałoby tu jeszcze dodać, że niepospolitość polskiego podróżnika polegała również na tym, że był nie tylko badaczem, lecz i społecznikiem o wielkim sercu<sup>100</sup>”;

Znał kilka języków obcych: angielski, rosyjski, francuski, hiszpański i niemiecki<sup>101</sup>.

<sup>91</sup> Cyt za: tamże, s. 429.

<sup>92</sup> Cyt za: tamże, s. 426.

<sup>93</sup> Cyt za: tamże, s. 429.

<sup>94</sup> Cyt za: tamże, s. 431.

<sup>95</sup> Cyt za: tamże, s. 432.

<sup>96</sup> Cyt za: tamże, s. 432.

<sup>97</sup> Cyt za: tamże, s. 426.

<sup>98</sup> Tamże, s. 434-435, 437-438.

<sup>99</sup> Cyt za: tamże, s. 440.

<sup>100</sup> Cyt za: I. Gieysztorowa, „Polscy podróżnicy...”, s. 747.

<sup>101</sup> Cyt za: L. Trzeciakowski, *Paweł Edmund Strzelecki (1793-1873)...*, s. 431-432.

## II Osiągnięcia i dokonania:

„Cztery lata na piątym kontynencie zapewniły mu nieśmiertelność<sup>102</sup>”;

„Jego podróże, odkrycia i badania wzbudziły powszechne zainteresowanie i podziw. [...] Strzelecki uczynił więcej dla naukowego poznania Nowe Południowej Walii i Tasmanii niż wszyscy badacze. [...] Tysiące Irlandczyków zawdzięczało mu wydarcie ze szponów śmierci głodowej”;

„Strzelecki zwiedził wszystkie kontynenty świata z wyjątkiem Antarktydy. Stanowi on klasyczny typ podróżnika-badacza<sup>103</sup>”;

„Wysoki poziom publikowanych prac przez niego prac zadziwia świat naukowy ze względu na to, że nie ukończył żadnego wyższego zakładu naukowego. Był samoukiem, który, jak wielu innych znakomitych uczonych w tych czasach, doszedł do gruntownej wiedzy w wielu dziedzinach o własnych siłach<sup>104</sup>”;

„Jego pobytowi w Brazylii zawdzięcza nauka opis lasu dziewiczego, jeden z najwspanialszych w literaturze, a m. in, świadczący o tym, jak głęboko odczuwał piękno przyrody<sup>105</sup>”;

„Specjaliści geologowie bardzo wysoko ocenili prace Strzeleckiego o Tasmanii. U A. N. Lewisa można przeczytać, że

*Jego [Strzeleckiego] opisy różnych zagłębi węglowych są tak dokładne, że takie jak, są mogą jeszcze i dzisiaj spełnić rolę dobrego sprawozdania [...] największe znaczenie zdobyła praca w dziedzinie paleontologii [...] Rezultaty [jej] stanowią oczywistą podstawę paleontologii australijskiej, nie naruszoną zębem czasu<sup>106</sup>”;*

Praca „Fizyczny opis Nowej Południowej Walii i Ziemi Diemana”. *Była nadzwyczaj gorąco przyjęta przez czytelników i omówiona w bardzo wielu pochlebnych recenzjach, zarówno w pismach angielskich i innych krajów Europy jak i tasmańskich. Stała się też na dłuższy przeciąg czasu „wzorowym dziełem o Australii<sup>107</sup>”;*

„Nieśmiertelnym pomnikiem twórczej działalności Strzeleckiego pozostały, poza publikacjami naukowymi, różne obiekty geograficzne, ochrzczone jego imieniem, w wielu częściach świata. Liczne są również nadane przezeń nazwy geograficzne. Jest ich aż 19. Dla Polaka interesujące są dwie: Kościuszko Mount i Udine Mount – Góra Adyny, nazwa związana z osobą jego młodzieńczej miłości<sup>108</sup>”;

„...w 1869 r. królowa Wiktorja udekorowała go orderem św. Michała i św. Jerzego za pięcioletnie podróże badawcze w Australii, odkrycie złota, odkrycie nowych obszarów podatnych do kolonizacji i wreszcie za sporządzenie, opartych na obserwacjach astronomicznych, map topograficznych i geologicznych<sup>109</sup>”.

<sup>102</sup> Cyt za: tamże, s. 423.

<sup>103</sup> Cyt za: I. Gieysztorowa, „Polscy podróżnicy...”, s. 742.

<sup>104</sup> Cyt za: tamże, s. 743.

<sup>105</sup> Cyt za: tamże, s. 744.

<sup>106</sup> Cyt za: tamże, s. 746.

<sup>107</sup> Cyt za: tamże, s. 746.

<sup>108</sup> Cyt za: tamże, s. 747.

<sup>109</sup> Cyt za: tamże, s. 747.

### III Jeszcze w innym ujęciu, głównie w odniesieniu do Australii<sup>110</sup>

#### a) Strzelecki wpisał się do historii Australii po wielokroć, choć spędził tam zaledwie cztery lata:

- przewędrował 1100 kilometrów z plecakiem zawierającym ciężkie instrumenty pomiarowe; podczas wypraw ustalił położenie pokładów licznych złóż węgla, znalazł ślady złota, srebra, związków żelaza (tlenków, fosforanów, siarczanów i arsenianów), tlenki tytanu, molibdeniany ołowiu, a także opale i agaty, poza tym azbest i glinę porcelanową;
- zdobył, pomierzył i nazwał imieniem Kościuszki najwyższy szczyt kontynentu;
- nadał rozległym terenom Nowej Południowej Walii nazwę Gippsland;
- w południowo-zachodnim Gippslandzie i na niektórych szczytach Tasmanii stawiał kroki na ziemiach nietkniętych stopą białego człowieka;
- był pierwszym, który troszczył się o ekologię Australii, wskazując na szkodliwość wyrebu lasów i podszycia;
- był pierwszym, który wskazywał na konieczność irygacji Nowej Południowej Walii i Tasmanii na szeroką skalę; był pionierem australijskiej meteorologii;
- opracował pierwszą wielką mapę syntetyczną geologii wschodniej części Australii;
- w 1845 roku ogłosił drukiem w Londynie pierwszą naukową książkę o Australii: "Fizyczny opis Nowej Południowej Walii i Ziemi van Diemena" Książka ta zawiera historie odkryć morskich i lądowych oraz opisy geologii, mineralogii, odchyłań magnetycznych, klimatu, meteorologii, botaniki, zoologii, krajowców, a także szczegółową analizą perspektyw rolnictwa, zajmującą prawie jedną czwartą tego dzieła o przeszło 460 stronach;

#### b) Podróże Strzeleckiego:

##### bb) Trasa podróży Strzeleckiego dookoła świata

- a. 1834-1835 prowadził wielotematyczne badania przyrodnicze w Ameryce Północnej (Appalacy, Floryda, Meksyk). Najważniejsze odkrycia z tego okresu to złoża rud miedzi w Kanadzie (nad jeziorem Ontario). W Ameryce Południowej badał natomiast tamtejsze wulkany i złoża surowców mineralnych;

<sup>110</sup> Cały punkt III jest przedrukiem z: „Sir Paweł Edmund Strzelecki”, <http://www.strzelecki.org/pestrzelecki/pestrzelecki.htm>

- b. 1836 prowadził badania geologiczne i obserwacje meteorologiczne w Ameryce Południowej (Brazylia, Urugwaj, Chile);
- c. w roku 1838 kontynuował badania na Hawajach i wyspach Polinezji;
- d. lata 1839-1844 to okres eksploracji Australii, Nowej Zelandii i Tasmanii;

##### cc) Trasa podróży Strzeleckiego po Australii

- a. Wyprawa Zachodnia: sierpień 1839 - listopad 1839;
- b. Wyprawa Południowa: grudzień 1839 - maj 1840;
- c. Wyprawy po Tasmanii: lipiec 1840 - luty 1842;
- d. Wyprawa Północna: październik 1842 - kwiecień 1843;

#### c) Ślady Strzeleckiego na mapach Australii:

Kapitan Charles Sturt, zwany "ojcem australijskich odkrywców", dla uhonorowania Polaka nazwał Strzelecki Creek (190 kilometrów długości) odkrytą przez siebie w 1845 roku okresową rzekę łączącą Cooper Creek z jeziorem Blanche;

#### d) Od nazwy tej rzeki nadano innym miejscom imię polskiego badacza:

Strzelecki Track, Strzelecki Desert, Strzelecki Regional Reserve, Strzelecki Crossing, Strzelecki Hill, Strzelecki Oil Well. Było też na pustyni kino dla pracowników Strzelecki Maintenance Gang zwane "Strzelecki Odeon". Określenie tego regionu jako Strzelecki Country, o obszarze większym niż powierzchnia Polski, można znaleźć w monografii "The Strzelecki Track. Lifeline to the Corner Country" (Department of Road Transport, Australia 1996) napisanej przez Petera i June Donovan. W 1860 roku John McDouall Stuart na cześć polskiego odkrywcy nadał nazwę Mount Strzelecki (636 metrów n.p.m.) najwyższej górze w paśmie wzgórz Crawford Range, na północ od Alice Spring;

e) Na szlaku podróży Strzeleckiego przez Gippsland postawiono w 1927 roku siedem pamiątkowych obelisków: w Heyfield, Mirboo North, Leongatha, Korumburra, Koornalla, Loy Yang (koło Traralgon) i Corinella. Jeszcze jeden obelisk znajduje się w East Maitland (NSW);

f) W miasteczku Jindabyne znajduje się pomnik na cześć Pawła Edmunda Strzeleckiego;

g) Dla upamiętnienia podróży trasą południową na mapie Australii pozostało kilka nazw

Strzelecki - Strzelecki Ranges (góry, a w nich m.in. gatunek Strzelecki Koala), Strzelecki State Forest (na północ od Foster and Toora), Strzelecki Hwy (z Mirboo North do Morwell), a w miejscowości Traralgon - Strzelecki Motor Lodge. Znaleźć można również Strzelecki Bakery w Mirboo North, miasteczko Strzelecki nieopodal Korumburra a w nim oczywiście aleje Strzeleckiego.

**h) Spośród rzeczy upamiętniających nazwisko Pawła Edmunda dostępne są:**

- list do Gippsa wyrażający niezadowolenie z utrzymywania w tajemnicy odkrycia złota;
- pocztówka z 1973 r.;
- znaczek pocztowy;
- nalepka piwa pochodzącego z browaru w Mirboo North;
- moneta 2 zł wydana w 200. rocznicę narodzin podróżnika;

**i) Natomiast w miejscowości Cooma (na południe od Canberry) żyje rodzina brata Pawła Edmunda - Piotra - do której należą Ryszard, Jan, Leszek i Marek Strzeleckcy:**

**j) Kalendarium eksploracji australijskich Strzeleckiego:**

**1839**

styczeń - kwiecień: Przebywa na Nowej Zelandii. 25 kwietnia: Na pokładzie "Justine" przypląwa do Port Jackson, Sydney.

7 czerwca: Na dinner party wydawanym przez gubernatora Gippsa w Government House Poznaje Lady Franklin z Hobart i otrzymuje zaproszenie na Tasmanię.

sierpień: Wyrusza na 3-miesięczną wędrowkę: Góry Błękitne, rzeka Grose. Towarzyszy mu dwóch byłych zesłańców.

październik: Odkrywa złoto i srebro w okolicach Bathurst.

28 listopada: Dociera z powrotem do Sydney. Po powrocie odbywa rozmowę z gubernatorem Gippssem, w której gubernator prosi go o nieujawnianie tego odkrycia. Mieszka w Australian Club (dawniej Pulteney Hotel) na rogu Bent i O'Connell. Zostaje honorowym członkiem Klubu. Spotyka się i zawiera przyjaźń z Jamesem Mcarthurem z Parramatta. Poznaje również Caroline Chisholm.

20 grudnia: Spotkanie z W.B. Clarke, australijskim geologiem, na przyjęciu wydanym przez kapitana amerykańskiej wyprawy (dwie fregaty: "Vincennes" i "Peacock" i kilka mniejszych statków) na wody Antarktydy. Strzelecki wygłasza toast na cześć Polski i zasług Anglosasów dla sprawy wolności (wspomina o Kościuszcze).

22 grudnia: Druga wyprawa Strzeleckiego na Wyżynę Yass w towarzystwie Jamesa Mcarthura. Boże Narodzenie na farmie Johna McArthura w Camden.

**1840**

12 marca: Odkrycie i nazwanie Góry Kościuszki. Nadanie nazwy Gippsland ziemi po drugiej stronie Gór Działu Wodnego (Dividing Ranges). Spotkanie z krajowcami. Dociera do Melbourne, gdzie zaprzyjaźnia się z Henry Gisbornem (Commissioner of Crown Lands); wspólnie redagują broszurę o Gippsland.

lipiec: Strzelecki ląduje na Tasmanii, w Launceston. Zakłada laboratorium u dra Williama Pugh'a. Koncentruje się na pomiarach meteorologicznych. W Sydney "The Colonist" drukuje napastliwy artykuł nt. jego odkryć, w obronie praw McMillana do tytułu odkrywcy.

**1841**

13 lutego: Do Port Albert wpływa statek "Singapore" z angielskimi osadnikami mającymi się osiedlić na terenach oznakowanych przez Strzeleckiego na jego mapie Gippsland'u, opublikowanej w Londynie.

28 listopada: Strzelecki przeżywa burzę z piorunami na zboczach Ben Lamond (północna Tasmania). Odkrywa tam złoża węgla. Nawiązuje przyjaźń z gubernatorem Sir Johnem Franklinem (ur. 1786) i Lady Jane Franklin (ur. 1793). Snują plany irygacji terenów rolniczych (susza spustoszyła nisko położone tereny Tasmanii w 1841 roku).

19 sierpnia: "Sydney Morning Herald" publikuje fragment dziennika podróży Strzeleckiego.

26 sierpnia: Raport Strzeleckiego dla Jego Ekscelencji Sir George Gippsa zostaje opublikowany w "Parliamentary Papers" w Sydney. Wyprawa morska z Franklinami do Port Arthur.

**1842**

13 stycznia: Strzelecki wspina się na najwyższy szczyt Flinders Island (kpt. Stokes nazwie go później Strzelecki's Peak - 756m n.p.m.). Zakłada z Franklinem Tasmanian Society of Natural Sciences z pismem "Tasmanian Journal".

29 września: Odpląwa do Sydney. Wyprawa w okolice Newcastle i Port Stephen.

**1843**

Podczas pobytu u kapitana P.P. Kinga gospodarz przekazuje mu własne rejestry pogody w Nowej Południowej Walii, a Strzelecki udostępnia do sprawdzenia całość swoich meteorologicznych teorii.

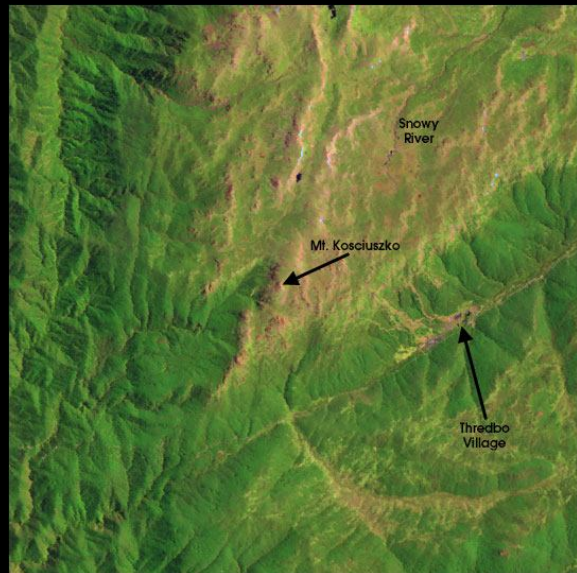
22 kwietnia: Rusza w podróż do Francji. Po drodze: Wielka Rafa Koralowa, Bali, Singapur, Kair.



a) Szczyt Góry Kościuszko



b) Mount Kosciuszko



c) Mt. Kosciuszko

X. Góra Kościuszki<sup>111</sup>

<sup>111</sup> Źródło: „Sir Paweł Edmund Strzelecki....”



XI. Strzelecki Creek<sup>112</sup>



XII. Strzelecki Ranges<sup>113</sup>

<sup>112</sup> Źródło: tamże.

<sup>113</sup> Źródło: tamże.



XIII. 13 stycznia 1842 roku Strzelecki wspina się na najwyższy szczyt Flinders Island (kpt. Stokes nazwie go później Strzelecki's Peak - 756m n.p.m.)<sup>114</sup>



XIV. Tu mieszkał Paweł Edmund Strzelecki w Australian Club (dawniej Pulteney Hotel) na rogu Bent i O'Connell<sup>115</sup>

<sup>114</sup> Źródło: tamże.



XV. Strzelecki Regional Reserve<sup>116</sup>



XVI. Strzelecki Crossing<sup>117</sup>



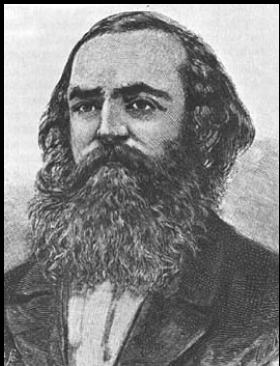
XVII. Strzelecki Hill<sup>118</sup>

<sup>115</sup> Źródło: tamże.

<sup>116</sup> Źródło: tamże.

<sup>117</sup> Źródło: tamże.

<sup>118</sup> Źródło: tamże.



XVIII. John McDouall Stuart<sup>119</sup>



XIX. Crawford Range<sup>120</sup>

Na szlaku podróży Pawła Edmunda Strzeleckiego przez Gippsland postawiono w 1927 roku siedem pamiątkowych obelisków z tablicami:



a) Heyfield<sup>121</sup>



b) Mirboo North<sup>122</sup>



c) Leongatha<sup>123</sup>



d) Korumburra<sup>124</sup>

<sup>119</sup> Źródło: tamże.  
<sup>120</sup> Źródło: tamże.  
<sup>121</sup> Źródło: tamże.  
<sup>122</sup> Źródło: tamże.  
<sup>123</sup> Źródło: tamże.



e) Corinella<sup>125</sup>



f) Corinella<sup>126</sup>



g) East Maitland (NSW)<sup>127</sup>

<sup>124</sup> Źródło: tamże.  
<sup>125</sup> Źródło: tamże.  
<sup>126</sup> Źródło: tamże.





XXII. Miasteczko Strzelecki w pobliżu Korumburra<sup>130</sup>



XXIII. Aleja Strzeleckiego w miasteczku Strzelecki nieopodal Korumburra<sup>131</sup>

<sup>130</sup> Źródło: tamże.  
<sup>131</sup> Źródło: tamże.



XXIV. Strzelecki Bakery w Mirboo North<sup>132</sup>



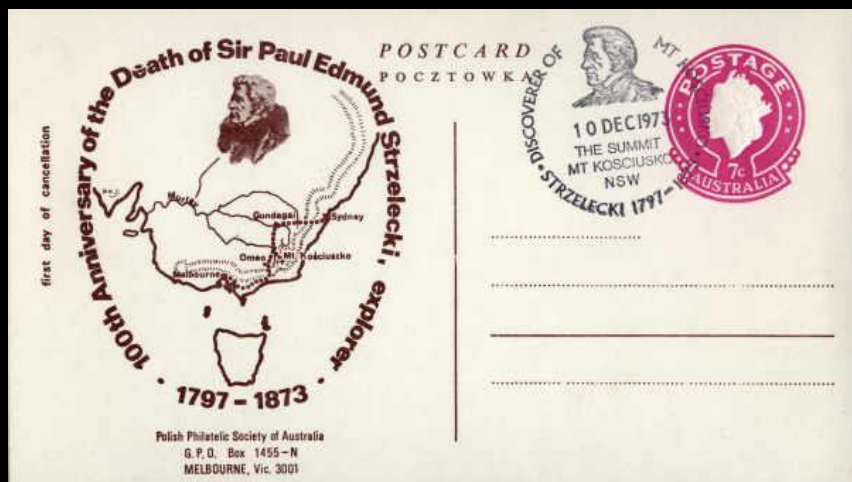
XXV. Strzelecki Hwy (z Mirboo North do Morwell)<sup>133</sup>



XXVI. Miejscowość Traralgon - Strzelecki Motor Lodge<sup>134</sup>

<sup>132</sup> Źródło: tamże.  
<sup>133</sup> Źródło: tamże.  
<sup>134</sup> Źródło: tamże.





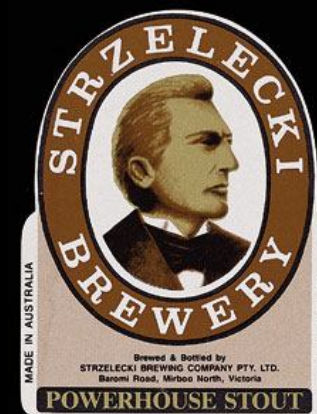
XXVII. Pocztówka wydana z okazji 100-lecia śmierci Pawła Edmunda Strzeleckiego<sup>135</sup>



XXVIII. Znaczek pocztowy o nominale 1,50 zł<sup>136</sup>

<sup>135</sup> Źródło: tamże.

<sup>136</sup> Źródło: tamże.



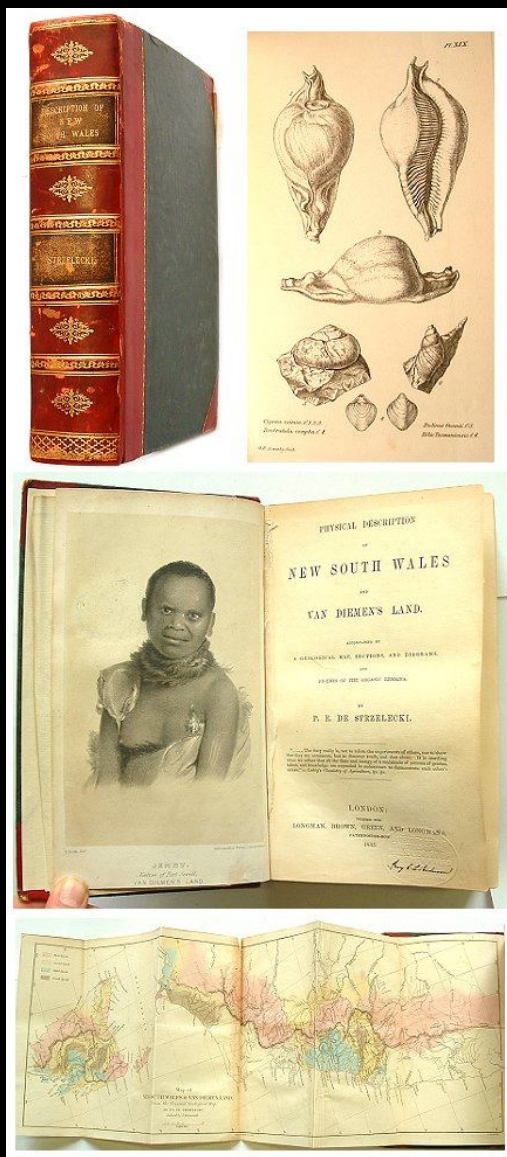
XXIX. Nalepka piwa Strzelecki Brewery pochodzącego z browaru w Mirboo North<sup>137</sup>



XXX. Moneta 2zł z 1997 roku wydana w 200. rocznicę narodzin podróżnika<sup>138</sup>

<sup>137</sup> Źródło: tamże.

<sup>138</sup> Źródło: tamże.



XXXI. „Fizyczny opis Nowej Południowej Walii i Ziemi van Diemena”<sup>139</sup>

<sup>139</sup> Źródło: tamże.

Karol Darwin pisał Strzeleckiemu w podziękowaniu za egzemplarz swego dzieła:

*Gratuluje Panu ukończenia pracy, która z pewnością kosztowała wiele wysiłku. Jestem zaskoczony wielością doniosłych spraw, o których Pan pisze. Niech wolno mi będzie wyrazić żal, że nie ma tam o wiele obszerniejszych wyjątków z "Dziennika podróży". Mam nadzieję, że pewnego dnia zostanie on opublikowany w całości... Z całego serca życzyłbym sobie, żeby choć czwarta część naszych angielskich autorów umiała myśleć i pisać językiem choć w połowie tak żywym, a przy tym prostym*<sup>140</sup>

Gubernator George Gipps pisał do lorda Russella w 1840 roku:

*Mam niniejszym przyjemność przesłać Waszej Lordowskiej Mości doręczone mi przez Hrabiego sprawozdanie z jego podróży i nie mogę tego uczynić bez powiadomienia Waszej Lordowskiej Mości o wzbudzanych przez niego wśród mieszkańców tej kolonii uczuciach uznania i szacunku*<sup>141</sup>

<sup>140</sup> Cyt za: „Sir Paweł Edmund Strzelecki...”

<sup>141</sup> Cyt za: tamże.

*Dążył do spełnienia życiowej misji, do odbicia swojego piętna na losach świata. Wierzył w potęgę ludzkiego rozumu i cywilizacji technicznej, głosił potrzebę racjonalnego użytkowania ziemi przez człowieka, wierzył w sprawiedliwość społeczną i równe prawa wszystkich ludzi, w tym również Indian, Aborygenów (zwracał uwagę na niewłaściwe i wyniszczające ich traktowanie) i Polinezyjczyków. Mówił o tym głośno i miał równie wielu przeciwników, co przyjaciół<sup>142</sup>*

*W pobliżu Mount Tomah o mało nie zamarzł, zdobył Mount King George a jeden ze szczytów na wschód od Wallewarang nazwał Mount Adine, na pamiątkę, swej ukochanej Adyny. Romantyczny<sup>143</sup> gest? Raczej autentyczny głos serca<sup>144</sup>*

<sup>142</sup> Cyt za: tamże.

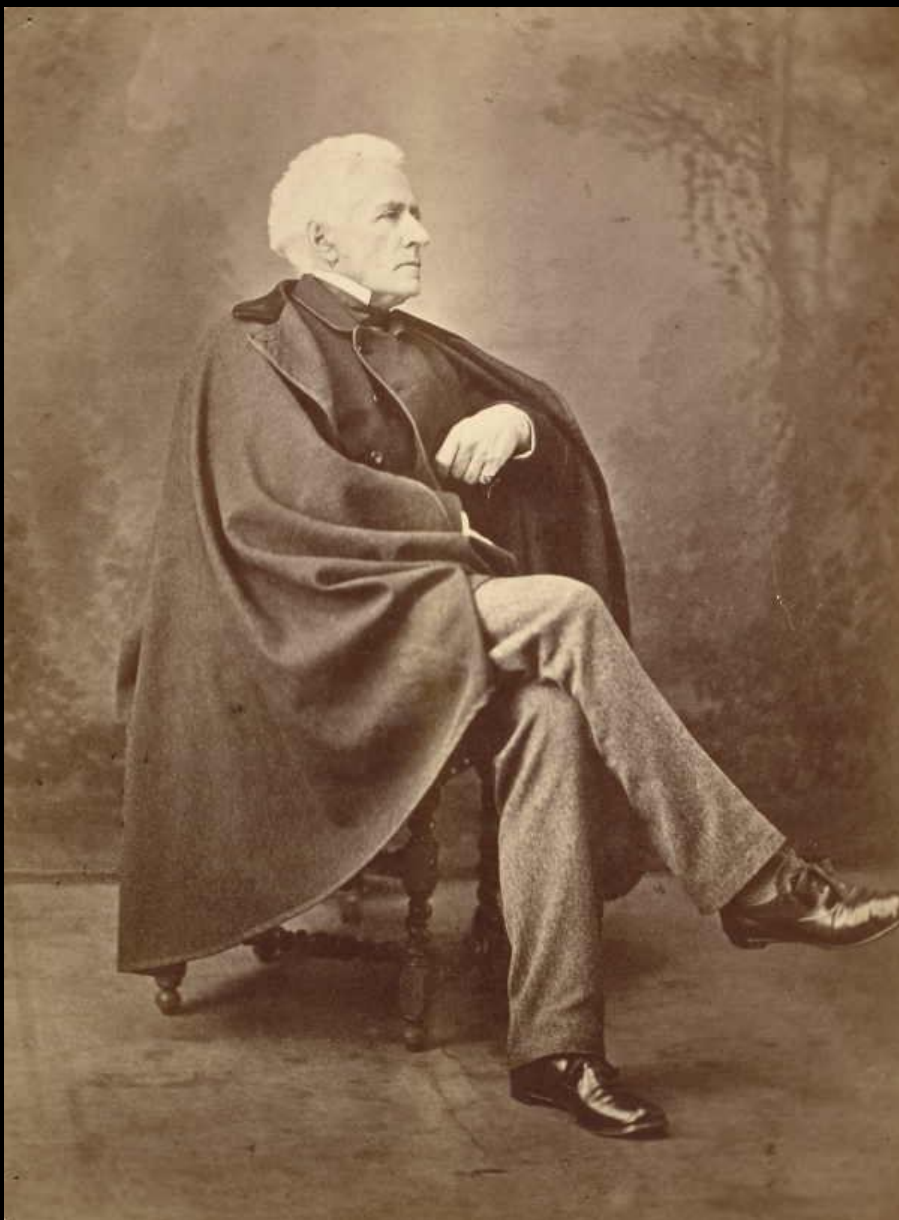
<sup>143</sup> Odnosiło się to do takiej postawy, że: „Piszę odkrywcy łączyl Strzelecki z romantyzmem - w liście do Adyny wysłał kwiat z Mount Kościuszko. Spotka się z nią jeszcze na krótko w Genewie, w 1866 r., aby u schyłku życia wspominać niespełnioną miłość”, cyt. za: tamże.

<sup>144</sup> Cyt za: tamże.

**Był Strzelecki jednym z herosów XIX stulecia, ze szczepu co wydał także Livingstone'a, Scottaczy Amundsena<sup>145</sup>, o podobnym harcie ducha<sup>146</sup>**

<sup>145</sup> „Przewyższał ich w tym, że swoje doświadczenia podróżnika potrafił przekuć w dzieło wnoszące poważny wkład do wiedzy o świecie. Doceniły to brytyjskie towarzystwa naukowe i uniwersytety. Pionierski opis New South Wales i Tasmanii posiada i dzisiaj niezaprzeczną wartość”, cyt. za: tamże.

<sup>146</sup> Cyt za: tamże.



**XXXII. Paweł Edmund Strzelecki 1797-1873<sup>147</sup>**

<sup>147</sup> Źródło: „Sir Paweł Edmund Strzelecki...”

Czy warto upominać się o Strzeleckiego, o należne mu miejsce w pamięci?

**Na pewno tak. Był jednym z najwybitniejszych ludzi XIX wieku, prekursorem współczesnych idei, o którym powinni pamiętać zarówno entuzjaści ochrony środowiska, jak i zwolennicy postępu i cywilizacji<sup>148</sup>**

<sup>148</sup> Cyt za: tamże.

**\* tekst jest zachęceniem do podjęcia inicjatywy nadania patrona Dworcowi Kolejowemu „Poznań Główny” w osobie wybitna podróżnika Pawła Edmunda Strzeleckiego - byłby to pierwszy taki przypadek w Polsce**

## Dzieje Grodu Przemysła©



## Dzieje Grodu Przemysła©