

SPACER PO LESZNIE

Dworzec kolejowy

W najbliższych numerach Kalejdoskopu Leszczyńskiego będę spacerował po dawnym Lesznie, odnosząc się do czasów współczesnych. Chronologia zdarzeń i faktów będzie bardzo powierzchowna. Chodzi bardziej o klimat. Jako miłośnik Leszna zawsze staram się dużo dowiedzieć od spotykanych ludzi, którzy jeszcze pamiętają o przeszłości miasta. Uzupełniam to faktami z lektur, gazet, czasopism i książek o Lesznie. Wiedza zebrana przez regionalistów i badaczy przeszłości pozwala dobrze poznać miasto, a zebrane informacje wykorzystuję przy rewitalizacji śródmieścia.

Każdy kto pojawia się w Lesznie musi do niego dotrzeć, dlatego zaczniemy od dworca kolejowego. W dalekiej przeszłości trzeba było do Leszna iść na piechotę lub przyjechać konnym zaprzęgiem. Ale nasz spacer zaczniemy w drugiej połowie dziewiętnastego wieku, a to wiek gdzieś para, elektryczność i nowinki techniczne zmieniają rzeczywistość dość gwałtownie.

Dworzec kolejowy to brama wjazdowa do miasta i jednocześnie wspaniały budynek o ciekawej architekturze. Klinkierowa cegła, solidna przestrzenna konstrukcja i ciekawe rozwiązanie urbanistyczne. Trasa Poznań – Wrocław w powiatowym Lesznie to okno na świat i brama do poznania wielkich i małych miast. Hol dworcowy jest wspaniale oświetlony lampami gazowymi, mosiądz i kryształowe szlifowane szyby oddzielają podróżnych od pracowników kolei. Personel dworcowy korzysta z nowinek technicznych, sprzedaje bilety z automatycznych kasowników, obsługuje dostawy towarów i wysyła informacje telegrafami oraz łącznikami telefonicznymi. Restauracja dworcowa służy podróżnym posiłki i w wydzielonym pomieszczeniu kawiami umożliwia delektowanie się słodyczami. Elegancko ubrane panie wymieniają ploteczki i przepisy kuchenne, a panowie paląc wytworne cygaretki rozmawiają o interesach i wielkiej polityce. Oczywiście restauracja i kawiarnia mają własną, zdobioną zastawę porcelanową i alpakową, bo do dnia dzisiejszego wśród zbieraczy krąży napis z napisem Bahnhof Lissa i Posen. Pruski dryl i wielkopolska dokładność powodują, że według jadących pociągów można regulować zegarki i nawet chaos nie spowoduje, iż pociąg nie dojedzie na czas w wyznaczone miejsce – oczywiście, tam gdzie dochodzą tory. Pracownik kolei jest odpowiedzialny za podróżnych i gwarantuje rzetelnie wykonaną pracę. Wynagrodzenie kolejarzkie w przeszłości było spore, bo w opowieściach rodzinnych jest wspomina-

ny fakt, że córki zawiadowcy stacji Mosina były posażnymi pannami, które mogły przebiegać wśród kawalerów.

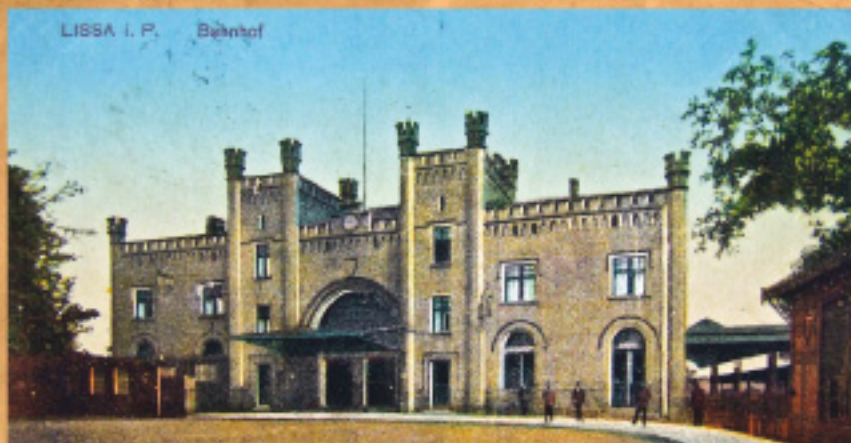
Budynek dworca wraz ze zwiększeniem ilości torów przechodzących przez Leszno ulegał rozbudowie, najpierw był jedna bryła, następnie rozbudowano go na dwie plus perony głów-

kając na otwarciu rogatki oglądaliśmy panoramę miasta identyfikując wysokie budynki, podziwiliśmy smukłe wieże i zapoznaliśmy się z reklamami, które wiszą na ogrodzeniach i budynkach. Wspaniałe kolorowe i figuralne, emaliowane reklamy zapraszają do picia kawy, oszczędzania w banku ziemskim, zakupu karmy dla zwierząt lub korzystania z zegarków firmy CYMA. Oglądając stare fotografie kantorów kupieckich, czy elewacje magazynów i budynków można dostrzec całą gamę reklam i informacji, które wypełniają całe wolne przestrzenie między witrynami i sadowią się na całych bocznych elewacjach budynków. Rogatki się jeszcze nie otwierają, bo jedzie pociąg do Rawicza. Parowa lokomotywa rozpędza skład pięciu wagonów osobowych i dwóch docze-

pionych towarowych, które będą jechać tylko do bojanowskiego browaru. Lokomotywa wali dymem z komina, sadza jest wszechobecna, ale pomimo tego jest to wspaniały widok wielkiej masy stali i drewna lekko sunącej po torach. Pasażerowie pozdrawiają tych co odprowadzali ich na pociąg, a teraz stoją czekając na otwarciu rogatki. Wagony mają pojedyncze przedziały, do których prowadzą indywidualne drzwi. Pomiędzy przedziałami przechodzi się szerokim i wygodnym stopniem, który biegnie wzdłuż całego wagonu.

Pociąg przejechał zęgnając nas tylnymi lampami, rogatki się otworzyły i idziemy do Leszna – ale to już w następnym Kalejdoskopie.

JANUSZ SKRZYPCZAK



24. Breslau - Lissa - Posen.

	1-1	1-2	1-3	1-4	1-5	1-6	1-7	1-8	1-9
ab Gdansk 38	8.30	—	8.30	—	8.30	—	8.30	—	8.30
ab Gdansk 38	8.30	—	8.30	—	8.30	—	8.30	—	8.30
0 Breslau 0. 8. 10	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
31 32 43 57. Ab	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
90 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
25 Schenke	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
25 Oberndorf	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
21 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
48 Trachenberg 36	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
85 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
70 Bojanowo 36	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
80 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
90 Lissa i. P. 25 Ab	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
ab Gdansk 38	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
90 Lissa i. P. 30 Ab	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
90 Lissa i. P. 30 Ab	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
113 Alt-Breslau	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
120 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
131 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
140 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
150 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
160 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
170 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
180 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
190 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
200 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
210 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
220 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
230 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
240 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
250 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
260 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
270 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
280 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
290 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20
300 Gdansk	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20	—	11.20

Fragment rozkładu jazdy pociągów z 1894r.