

Tomasz Andrzejewski

Pomniki przeszłości Ziemi Nowosolskiej cz. 3

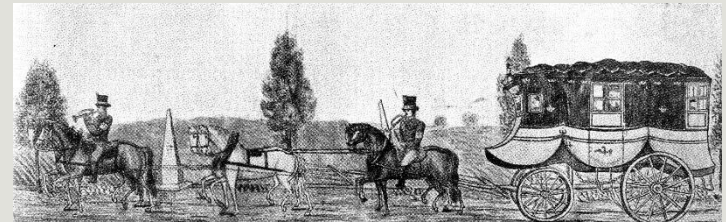


NA POCZTOWYM SZLAKU

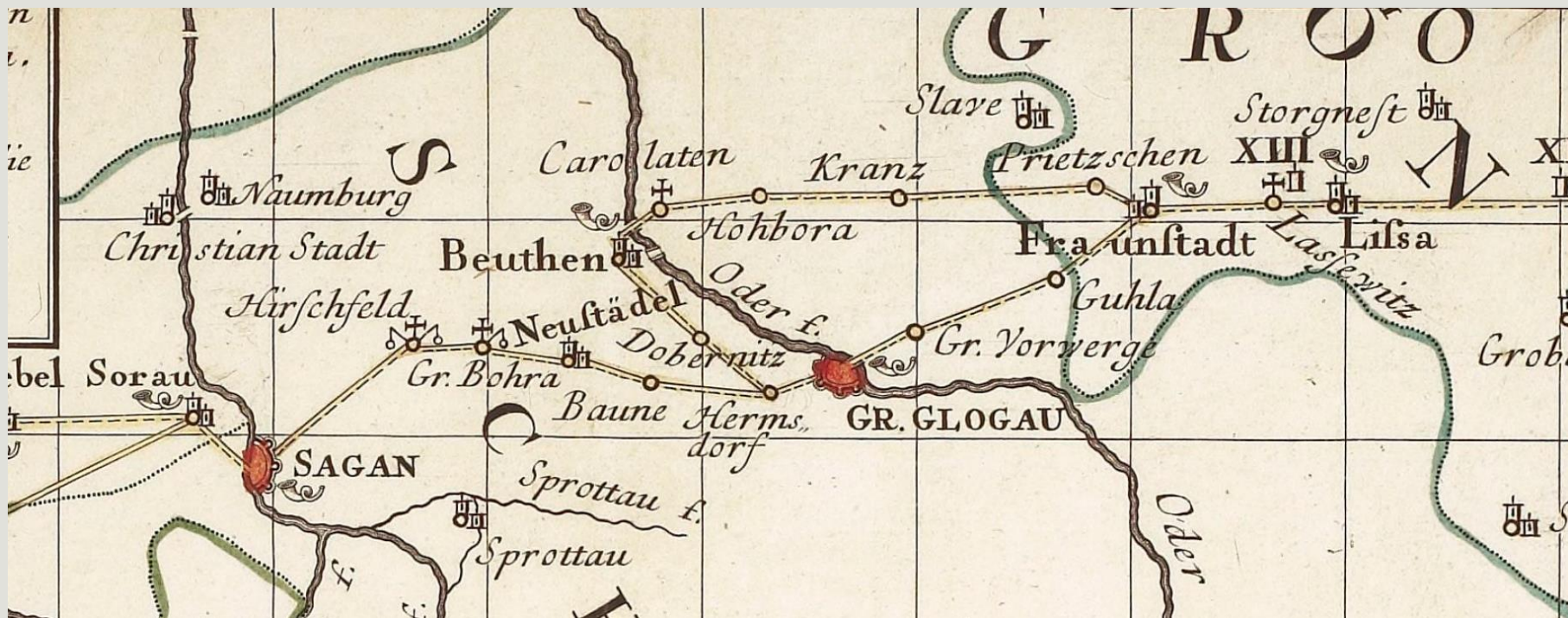
Na pocztowym szlaku

Rozwój poczty na Śląsku i jej funkcjonowanie związane było bezpośrednio z działaniami władców. Królowie i książęta śląscy do przewożenia korespondencji posługiwali się posłańcami, którzy korzystali z tzw. podwodów, czyli przymusu dostarczania przez poddanych koni i wozów do transportu. Trasy kurierów i miejsca zmiany koni były z góry wyznaczone i najczęściej znajdowały się w miastach królewskich. Obsługa korespondencji nie była jednak przywilejem władcy dlatego służby kurierskie mogły posiadać także bogate miasta, klasztory, a nawet uniwersytety. Swoimi posłańcami dysponowała także szlachta. U progu czasów nowożytnych do znaczenia doszła służba kurierska rodziny kupieckiej Fuggerów z Augsburga, która posiadała stałe faktorie w Krakowie, Wrocławiu i Wiedniu. Powstanie poczty, jako instytucji zajmującej się dostarczaniem korespondencji, w sposób regularny datuje się na połowę XVI w. Jako jedna z pierwszych powstała poczta cesarska. Natomiast w 1558 r. król Polski Zygmunt August ustanowił stałe połączenie między Krakowem a Wenecją przez Wiedeń. Korespondencja z Krakowa do Wenecji docierała w 5 dni, co było powodem niezadowolenia cesarza Ferdynanda I, którego służby pocztowe potrzebowały na przebycie tej trasy 9 dni. Z czasem przewożenie przesyłek uległo przyspieszeniu, jednak zawsze czas uzależniony był od warunków pogodowych i sytuacji politycznej w krajach przez które przebiegały trasy kurierów. W 1632 r. utworzona została we Wrocławiu cesarska dyrekcja pocztowa obejmująca cały Śląsk. W 1662 r. po podpisaniu konwencji pocztowej między Prusami a cesarstwem zorganizowano połączenie Wrocław-Berlin.

Ważną rolę w rozwoju systemu pocztowego na Śląsku odegrała Saksonia. Po zawarciu unii polsko-saskiej w końcu XVIII stulecia terytoria śląskie przecięte zostały przez szlaki poczty saskiej. Już w 1700 r. uruchomiono połączenie między Lipskiem a Żarami oraz komunikację kurierską Żary - Nowe Miasteczko w połączeniu z Frankfurtem nad Odrą i Wrocławiem. Na szlakach pozostających w granicach jurysdykcji saskiej zaczęto stawiać pocztowe słupy milowe, wyznaczające odległości między większymi miastami i poczthalteriami (*Posthalterei* – zajazdami pocztowymi). W 1738 r. trasa poczty saskiej z Żagania biegła przez Borów Wielki, Nowe Miasteczko do Głogowa, a później przez Wschowę, Kalisz do Warszawy. W tym czasie od Jerzmanowej prowadziła odnoga tej drogi przez Bytom Odrzański, Siedlisko, Borowiec, Krążkowo do Wschowy. W Bytomiu Odrzańskim w tym czasie funkcjonowała stacja poczty konnej. Po przejściu Śląska przez Prusy system szlaków pocztowych został zreorganizowany, powołano wtedy Królewską Pruską Poczta Pośpieszną Berlin-Wrocław. Na trasie poczty utworzono stacje i urzędy pocztowe, najczęściej w oparciu o wcześniejsze poczthalternie. Urzędy pocztowe zorganizowano m. in. w Krośnie Odrzańskim, Zielonej Górze i Nowym Miasteczku, stacje natomiast w Nowej Soli i Otyniu. Sieć tras poczty pruskiej w końcu XVIII w. została znacznie rozbudowana, a jej rozwój przyniósł początek XIX w., kiedy na Śląsku rozpoczęto budowę utwardzanych dróg (szos).



Na pocztowym szlaku

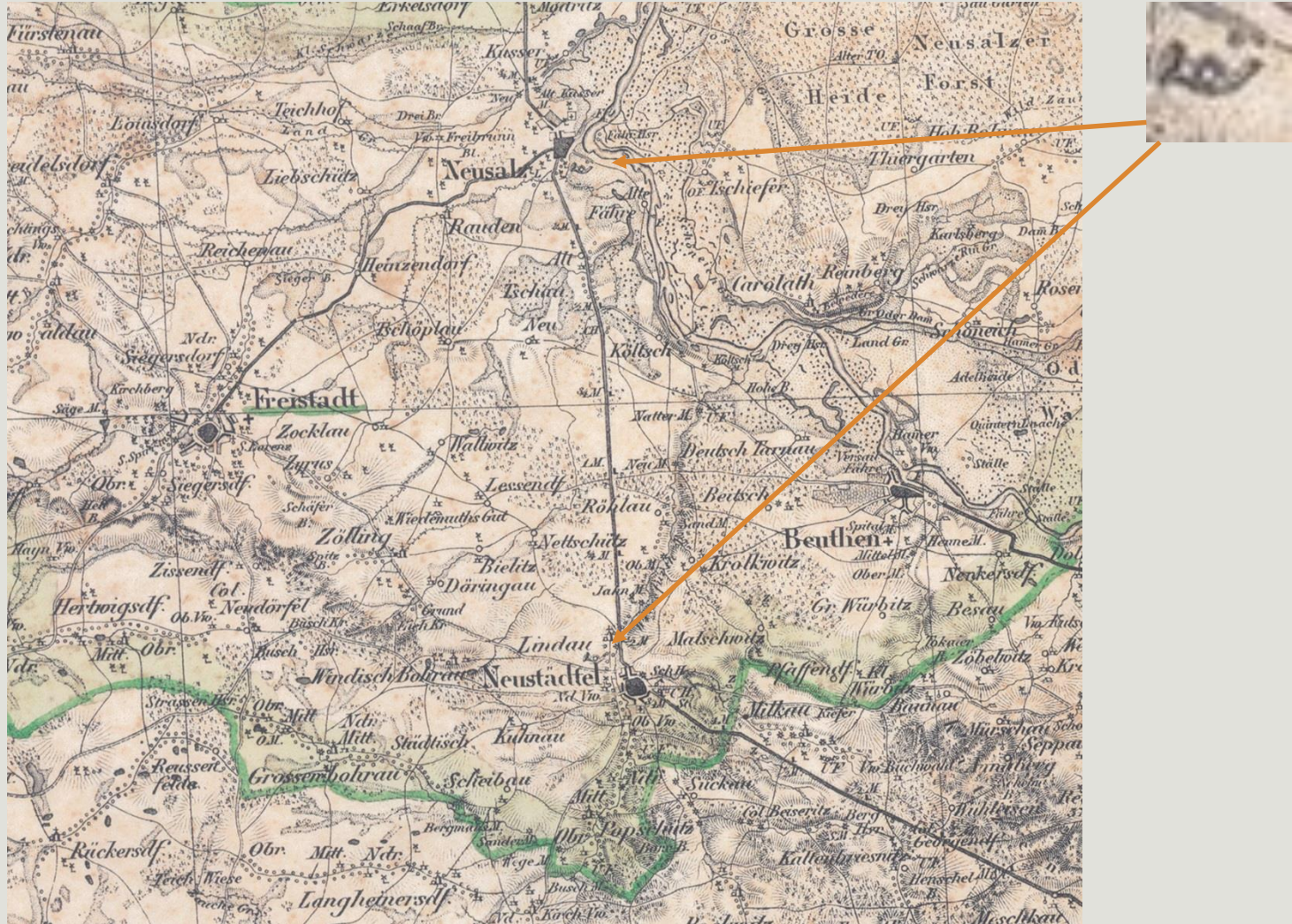


Połączenia i szlaki saskiej poczty konnej ok. 1738 r.

Fragment mapy *CARTE ITINERAIRE depuis Dresde a Warsovie par deux Routes differentes.*

Źródło: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b5905213h/f1.item>

Na pocztowym szlaku



Fragment mapy powiatu koźuchowskiego z 1846 r. – symbol pocztowej trąbki –
oznaczenie urzędów poczty konnej w Nowym Miasteczku i Nowej Soli

Na pocztowym szlaku

Poczthalternia w Nowym Miasteczku

Czas powstania zajazdu pocztowego (poczthalterni) w Nowym Miasteczku jest nieznany. Miasto już od czasów średniowiecza znajdowało się na ważnym szlaku komunikacyjnym, dlatego bardzo wcześnie mogła tutaj powstać stacja obsługi kurierów, gdzie zmieniano konie. Powstanie stałej poczthalterni związane było zapewne z utworzeniem samodzielnej cesarskiej dyrekcji pocztowej we Wrocławiu w 1632 r. Po wojnie trzydziestoletniej miejscowa placówka pocztowa stała się jedną z ważniejszych na Śląsku. Z poczthalterni odchodziły boczne linie: wozowe i konne połączenie z Głogowem i Koźuchowem oraz wozowe ze Szprotawą. Na mapie połączeń saskiej poczty z 1738 r. Nowe Miasteczko znajdowało się na głównej trasie prowadzącej z Drezna do Warszawy. W 1791 r. z Nowego Miasteczka poczta wychodziła m.in. do Berlina, Wrocławia i dalej do Wiednia. Obsługiwano także trasy lokalne do Koźuchowa, Bytomia Odrzańskiego i Głogowa – obowiązywał tygodniowy rozkład jazdy dyliżansów pocztowych. Nie wiadomo, gdzie znajdował się budynek pierwszej poczthalterni, niewykluczone, że powiązany był ze wzmiankowany na początku XIX w., zajazdem Trzy Korony (*Drei Kronen*). Rozwój poczthalterni w tym czasie związany był z ponownym ożywieniem ruchu kurierskiego między Saksonią a ziemiami polskimi (Księstwem Warszawskim). Była to strategiczna linia pocztowa pomiędzy stronnikami Napoleona, który po pokonaniu Prus w latach 1806-1807 kontrolował ziemie śląskie. Od 1807 r. poczthalternią w Nowym Miasteczku zarządzał Gotthard Krüger. Po klęsce Napoleona miejscowa placówka, jako urząd pocztowy, została rozbudowana i znalazła się w systemie Pruskiej Poczty Pośpiesznej, Konnej i Wozowej, która korzystała z rozbudowywanego w pierwszej połowie XIX w. systemu dróg (w przypadku Nowego Miasteczka szosy berlińsko-wrocławskiej). W latach 1813-1846 prowadzona przez Krügera poczthalternia posiadała 100 koni i rozbudowany park powozów pocztowych i dyliżansów z warsztatami naprawczymi. Pracowało dla niego 40 woźniców. Ponadto w uposażeniu zarządcy znajdowały się pastwiska, młyn i owczarnia na terenie miasta. Placówka była miejscem zatrzymywania się ważnych osobistości, a swoją nazwę hotel zawdzięczał wizycie koronowanych głów. Zatrzymali się tutaj bowiem trzej władcy Prus – w 1759 r. Fryderyk II, w 1819 r. – Fryderyk Wilhelm III, a w 1857 r. Fryderyk Wilhelm IV. Miejscowa tradycja podaje także o noclegu cara Rosji Aleksandra I.

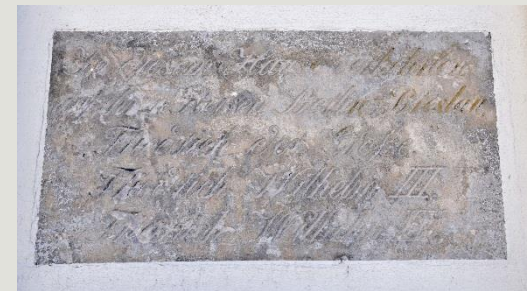
Zmierzch poczty konnej i dyliżansowej przyniósł rozwój połączeń kolejowych. Wybudowana w 1846 r. linia Berlin-Wrocław ominęła Nowe Miasteczko, podobnie się stało z linią łączącą Wrocław ze Szczecinem (1871 r.). Rola miejscowej poczthalterni spadła do obsługi połączeń między pobliskimi miejscowościami. Później zadania przejęły urzędy pocztowe. Śladem tradycji pocztowych w mieście jest budynek dawnego hotelu (dziś Dom Kultury) przy rynku, relikty stajni przy ul. Kościuszki (wzniesiona przez Krügera w 1822 r.) oraz współczesna replika dyliżansu pocztowego na rogatkach miasta.

Na pocztowym szlaku

Poczthalternia w Nowym Miasteczku



Hotel i zajazd "Trzy Korony" na początku XX w.



Tablice upamiętniające pobyt koronowanych głów w Nowym Miasteczku - ściana dawnego hotelu (obecnie Domu Kultury).



Budynek dawnego hotelu - obecnie siedziba Domu Kultury.



Replika dylizansu pocztowego na rogatkach miasta.

Na pocztowym szlaku

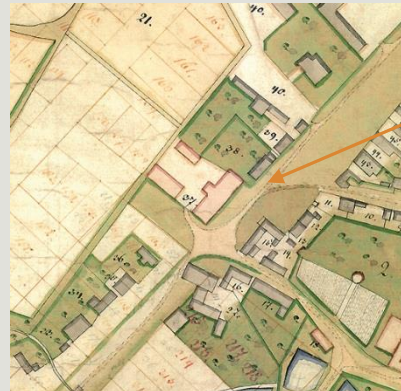
Zajazd pocztowy w Nowej Soli

Powstanie zajazdu poczty konnej (*Fahrpost*) w osadzie warzelników w Nowej Soli związane było bezpośrednio z podpisaniem w 1662 r. prusko-cesarskiej konwencji pocztowej. Na jej mocy zorganizowane zostało stałe połączenie pocztowe między Wrocławiem i Berlinem. Pocztę utworzono w oparciu o istniejące placówki, dlatego pocztalernia w Nowym Miasteczku, ze względu na zbiegające się w mieście szlaki, ogrywała w nowym systemie ważną rolę. Zajazd pocztowy w Nowej Soli pełnił funkcję pomocniczą na szlaku z Krosna Odrzańskiego do Nowego Miasteczka. Poczta obsługiwana była przez konnych pocztylionów, którzy często musieli zmieniać konie. Dopiero od 1689 r. wprowadzono niewielki wóz pocztowy, później kolasę umożliwiającą przewóz kilku pasażerów. Nowosolska placówka pocztowa zlokalizowana była przy najstarszym zajęździe *Grossen Gasthof* przy obecnym Placu Wyzwolenia. Z czasem zajazd pocztowy został rozbudowany. Na XVIII - wiecznej panoramie miasta widnieje dwukondygnacyjny murowany budynek zwieńczony wysokim dachem oraz kilka innych zabudowań (zapewne stajnia). Po objęciu władzy na Śląskiem przez Prusy i otrzymaniu przez Nową Sól praw miejskich (1743 r.) miejscowa placówka pocztowa zyskała na znaczeniu. W 1791 r. urzędował w Nowej Soli stały urzędnik Królewskiej Pruskiej Poczty Pośpiesznej Berlin-Wrocław. Trasa ta w obu kierunkach obsługiwana była tygodniowo przez dwa kursy poczty wozowej i dwa konnej.

Do 1823 r. funkcję głównego urzędu pocztowego pełniła placówka w Nowym Miasteczku. Po tej dacie urząd ten przeniesiony został do Nowej Soli. Pocztalernia w Nowym Miasteczku nadal jednak pełniła ważną funkcję w rozprawdaniu przesyłek w regionie. W 1844 r. w urzędzie pocztowym w Nowej Soli zatrudniony był poczmistrz i dwóch sekretarzy, a na potrzeby urzędu zakupiono nowy budynek. Był to zapewne wzniesiony w 1840 r. budynek przy obecnym Placu Wyzwolenia, w którym do połowy lat 40. XX w. mieścił się urząd pocztowy (*Kaiserliche Postamt*, później *Reichspost*), a obecnie siedziba Telekomunikacji Polskiej. Po przeniesieniu urzędu pocztowego w inne miejsce dawny zajazd stał się hotelem z restauracją dla podróżnych (*Reiches Hotel*). Przejściowo (w latach 1743-1820) obiekt pełnił nawet funkcję ratusza. Budynek wraz z zabudowaniami towarzyszącymi przetrwał do 1945 r., kiedy spłonął podpalony prawdopodobnie przez Armię Czerwoną. W latach 1959-1960 na jego miejscu wzniesiono obecny budynek banku PKO.



Zajazd pocztowy oraz wieża zegarowa na terenie obecnego Placu Wyzwolenia.
Rys. F.B. Werner
– 2 połowa XVIII w.



Lokalizacja zajazdu na planie miasta z 1753 r.

Na pocztowym szlaku

Zajazd pocztowy w Nowej Soli



Dawny zajazd pocztowy na kartce pocztowej z początku XX w.



Dawny zajazd pocztowy na kartce pocztowej z lat 30. XX w.



Urząd pocztowy przy obecnym Pl. Wyzwolenia na kartce pocztowej z początku XX w.

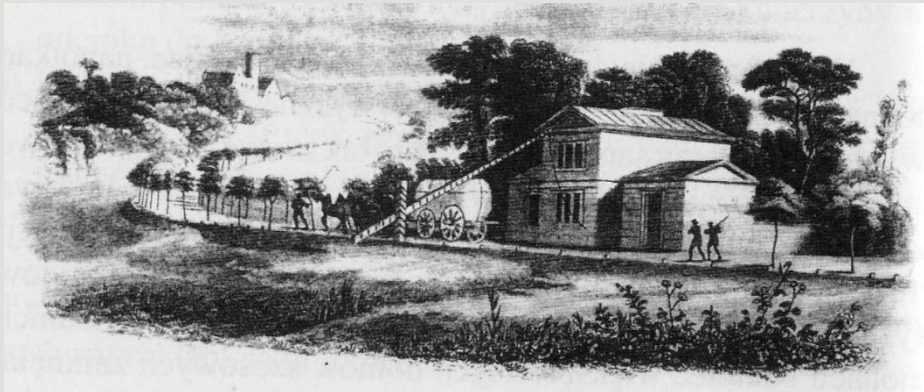


Urząd pocztowy przy obecnym Pl. Wyzwolenia na kartce pocztowej z lat 30. XX w.

Na pocztowym szlaku

Budowa dróg i domki szosowe

Przebieg dawnych szlaków komunikacyjnych uzależniony był bezpośrednio od warunków topograficznych. Drogi w średniowieczu i w czasach nowożytnych wytyczano zazwyczaj w miejscach, które omijały naturalne przeszkody terenowe. Do początków XIX w., kiedy rozpoczęto budowę szos i powstały pierwsze administracje drogowe, za stan dróg odpowiedzialne były miasta oraz właściciele majątków ziemskich. Stan tych dróg był różny i zależał od warunków pogodowych. Większość śląskich szlaków komunikacyjnych uległa przemianom na przełomie XVIII i XIX w. Budowa nowoczesnych dróg podyktowana była rozwojem poczty, ale także względami militarnymi. Na początku XIX w. budowa dróg i ich administrowanie znalazło się w rękach państwa, później samorządów lokalnych. Drogi (szosy) budowano w Prusach (także na Śląsku) według specjalnych wytycznych. Dawne szlaki drogowe wyprostowano, tym samym nie omijano już przeszkód terenowych - budowano mosty, groble, zasypywano bagna, przekopywano wzniesienia. Typowa droga (szosa) pruska posiadała dwie nawierzchnie – zimową (utwardzoną mieszanką gliny i piasku na podkładzie szutrowym) i letnią (żwirową). Później na głównych szlakach wprowadzono bruk. Szosa po obu stronach obsadzona była alejami drzew liściastych (najczęściej owocowych), za którymi kopano rowy odwadniające. Pozostałości takich dróg spotkać można jeszcze dziś. Budowa drogi wiązała się ze znacznymi kosztami dlatego korzystanie za szlaków komunikacyjnych było płatne. Opłaty pobierano w tzw. domkach szosowych, które budowano według specjalnych instrukcji wydawanych w latach 1814-1834. Projektantem domków był znany architekt Karl Friedrich Schinkel. Domki były rozmieszczane średnio co 1-2 mile (1 mila pruska – 7532 m) i pobierano w nich opłatę celną za odcinek przebytej drogi. Ponadto za stan szosy co 2-3 mile odpowiedzialny był robotnik, a na każdą milę strażnik drogowy. Jedną z najważniejszych dróg w regionie była szosa berlińsko-wrocławska (Reichstraße 5). Odcinek z Zielonej Góry do Otynia oddano do użytku w 1817 r., Otyń – Nowa Sól w 1818 r., Nowa Sól – Nowe Miasteczko w 1820 r. Na tej trasie wzniesione zostały także domki szosowe. Typowy domek szosowy miał się składać z dwóch mieszkań dla urzędników i dróżników, dysponować piwnicą, studnią i budynkiem gospodarczym z ustępem. Budowano je w miejscach, gdzie nie można było ominąć szlaku drogowego. Przejazd drogi zamykany był szlabanem. Domki pełniły swoją funkcję do 1875 r., kiedy zniesiono opłaty drogowe. W XX w. w wyniku rozbudowy dróg wiele dawnych domków szosowych zostało zburzonych. Na terenie powiatu nowosolskiego zachowały się 4 takie obiekty. Dwa w Otyniu – pierwszy przy ul. Nowosolskiej i drugi przy wylocie dawnej drogi do Zielonej Góry (ul. Kościuszki). W Nowej Soli pierwszy domek zachował się kilkadziesiąt metrów za przejazdem kolejowym przy drodze wojewódzkiej nr 292, drugi przy ul. Wojska Polskiego (róg ul. Zawadzkiego-Zośki).



Domek szosowy – ryc. K.F.Schinkel – 1834 r.

Na pocztowym szlaku

Budowa dróg i domki szosowe



Otyń - dawny domek szosowy przy ul. Kościuszki. Stan w 2018 r.



Otyń - dawny domek szosowy przy ul. Nowosolskiej. Stan w 2018 r.



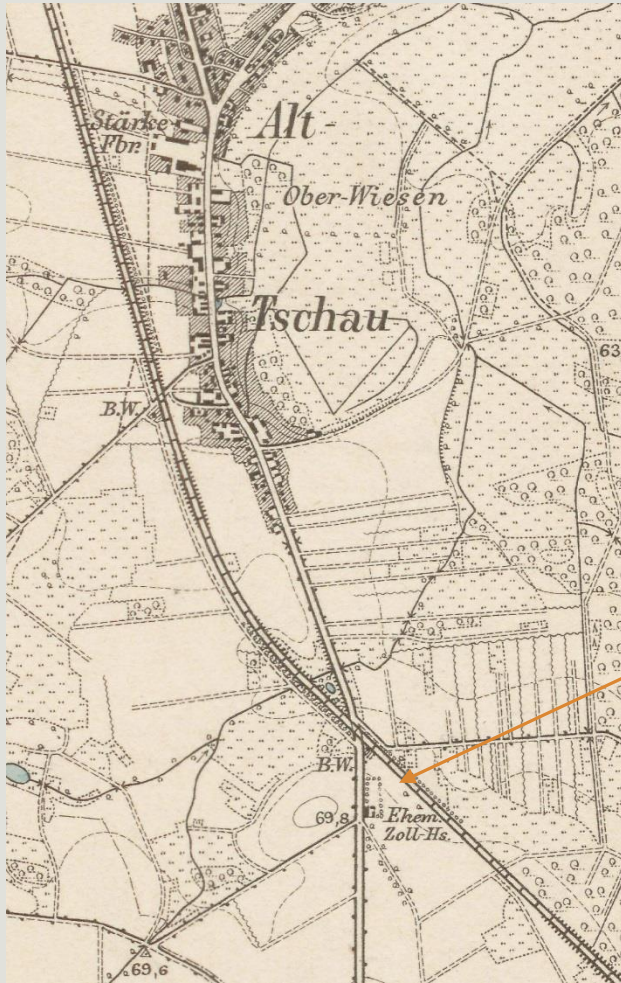
Nowa Sól - dawny domek szosowy przy drodze wojewódzkiej 292.
Stan w 2018 r.



Nowa Sól - dawny domek szosowy przy Wojska Polskiego.
Stan w 2019 r.

Na pocztowym szlaku

Budowa dróg i domki szosowe



Lokalizacja domów szosowych na mapach *Messtischblatt*, 1:25000

Nowa Sól/Stare Żabno (wcześniej Alt Tschau) 1896 r.

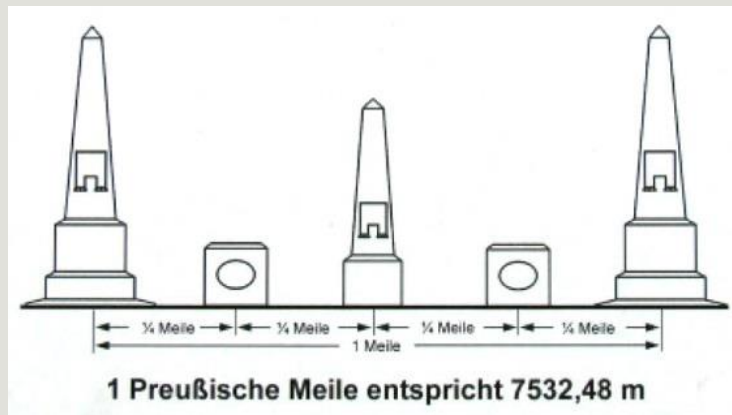
Otyń – 1933 r.

Na pocztowym szlaku

Słupy i kamienie milowe

Wraz z rozwojem szlaków pocztowych zaistniała potrzeba oznaczania na nich odległości między większymi miastami i pocztalerniami. Pierwsze oznaczenia dystansowe przy drogach wprowadzono na terytorium Saksonii już w XVIII stuleciu. Kamienne słupy w formie obelisków stawiano głównie na szlakach saskiej poczty i zawierały informacje o odległościach do poszczególnych miast podane w milach saskich (1 mila – 9062 m). Stąd dla tych oznaczeń dystansowych przyjęła się nazwa słupów milowych. Po przejściu Śląska przez Prusy saskie słupy pocztowe usunięto i wprowadzono na ich miejsce pruskie oznaczenia. Intensyfikacja stawiania słupów dystansowych nastąpiła wraz z budową na Śląsku szos na początku XIX w. Unormowane zostały formy znaków, które stawiano w postaci słupów milowych oraz dzwonów pół i ćwierć milowych. Umieszczane przy drogach oznaczenia były wielokrotnie przemieszczane ze względu na zmiany długości mili (najpierw pruska – 7532 m, potem niemiecka – 7500 m). Ostatecznie po przyjęciu w 1874 r. w Niemczech systemu metrycznego dokonano translokacji słupów – milowych na odcinki co 10 km, półmilowych – 5 km. Wprowadzono także nowe formy oznaczeń. Pozostałe słupy i kamienie zostały użyte wtórnie przez administrację drogową do innych celów.

Do dziś zachowało się na terenie województwa lubuskiego kilkanaście pruskich i niemieckich oznaczeń dystansowych tego typu. Najbardziej znane są słupy milowe w formie kamiennych obelisków w Leśniowie Wielkim, Zielonej Górze (u wylotu drogi do Krosna Odrzańskiego) i Raculi. W Otyniu zachowały się fragmenty (cokoły) słupów milowych z lat 1875-1877 (wg niektórych badaczy są to słupy ćwierćmilowe). Przeniesione tutaj z innych miejsc przechowywane są obecnie na terenie jednego z lokali gastronomicznych. Zachowany w Nowej Soli słup półmilowy jest najbardziej na południe wysuniętym zabytkiem tego typu w województwie lubuskim. Ustawiono go na 55 kilometrze od punktu zero (Krosno Odrzańskie) na drodze Reichstraße 5 (Berlin - Wrocław) po 1875 r. (obecnie ul. Marszałka J. Piłsudskiego). Słup milowy ma postać kamiennego obelisku o wysokości 1,90 m (wraz z cokołem).



Pruskie słupy drogowe (milowe)



Dawny słup półmilowy przy ul. Marszałka J. Piłsudskiego w Nowej Soli.

Na pocztowym szlaku

Słupy i kamienie milowe



Otyń - cokół słupa milowego na początku XXI stulecia.



Otyń - cokoły słupów milowych na terenie lokalu gastronomicznego w 2018 r.

Na pocztowym szlaku

Drogowskazy

Umieszczanie pocztowych i drogowych słupów milowych miało w przeszłości wskazywać nie tylko jaki dystans miał jeszcze do pokonania dylżans pocztowy lub pasażerski, ale także wskazywać kierunek jazdy. Ustawiano je jednak na głównych szlakach pocztowych i szosach budowanych w XIX w. Na bocznych traktach i drogach pojawiać się musiały inne oznaczenia, głównie kierunkowe. Nie wiemy jak w przeszłości wyglądały drogowskazy. Zapewne były to proste i nietrwałe oznaczenia w postaci drewnianych słupów z tabliczkami informującymi o kierunku jazdy. Informacji często zasięgano w karczmach i zajazdach przydrożnych, które były gęsto rozmieszczone przy śląskich szlakach komunikacyjnych. Drogowskazy kierunkowe umieszczano najczęściej na rozjazdach dróg. Taka forma informacji drogowej niekiedy mogła służyć także dezinformacji, szczególnie w czasach konfliktów zbrojnych, kiedy przestawienie drogowskazu (przy niedokładności ówczesnych map) mogło rodzić wiele komplikacji.

Począwszy od początków XIX w. pojawiły się w regionie bardziej trwałe formy drogowskazów. Na skrzyżowaniach dróg w lasach i miejscowościach ustawiano kamienne oznaczenia kierunkowe. Były to zazwyczaj duże głazy (otoczaki), które wkopywano w ziemię. Na nich wykuwano strzałki kierunkowe i nazwy miejscowości do których prowadzi droga. Tego typu oznaczenia były zdecydowanie trwalsze i trudne do usunięcia. Wiele z tych oznaczeń przetrwało do 1945 r. Po tej dacie zgodnie z wytycznymi, dotyczącymi zacierania niemieckich napisów wiele tego typu drogowskazów usunięto. Część zlikwidowano podczas remontów dróg. Mimo tego znaczna ich ilość pozostała do początków lat 90. XX w. Niestety panująca w tym czasie moda na tzw. skalniaki ogrodowe i związany z nią popyt na kamienie spowodowały zniknięcie wielu drogowskazów. Proceder ten właściwie trwa do dziś. Kamienne drogowskazy są także przedmiotem zainteresowania kolekcjonerów. Dziś już trudno odnaleźć pomniki historii miejscowych dróg. Jeden z nielicznych zachował się w Borowie Wielkim. Głaz z napisami informującymi o kierunku drogi do Kożuchowa i Solnik położony jest w centrum wsi. Inny znak drogowy zachował się przy ul. Nowosolnej w Kożuchowie, jednak jego pochodzenie jest nieznane. Dziś większa część kamiennego obelisku pozostaje zagłębiona w ziemi i chodniku. Niekiedy znaki kierunkowe tego typu można spotkać jeszcze w lasach, gdzie niegdyś przebiegały lokalne trakty.



Kożuchów – kamienny znak drogowy (?) przy ul. Nowosolnej.

Borów Wielki – kamienny drogowskaz w centrum miejscowości.



Na pocztowym szlaku

Kamień graniczny w Nowej Soli

Przy szlakach drogowych oprócz słupów milowych poczty konnej, drogowskazów, znaków geodezyjnych ustawiano także oznakowania o charakterze granicznym. Najbardziej znane były oczywiście znaki stawiane przy granicy państw. Oznaczano nimi także granice prowincji, a nawet powiatów. Z zapewne licznie występujących na terenie powiatu znaków o tym charakterze obecnie znany jest tylko jeden obiekt. Znajduje się na terenie przedwojennego szpitala powiatowego w Nowej Soli (w latach 1947-1991 funkcjonował tu szpital wojskowy Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej, obecnie jest to teren prywatny). Zachowany obiekt to głaz granitowy z wyrytymi nazwami powiatów szprotawskiego i kożuchowskiego oraz datą 1828 r. Nieznane są okoliczności przeniesienia kamienia do Nowej Soli oraz pierwotne miejsce pochodzenia (miasto w przeszłości należało do powiatu kożuchowskiego i nie znajdowało się blisko granic tej jednostki administracyjnej). Obecnie kamień pozostaje przewrócony i odczytanie całości wyrytych napisów jest utrudnione.



Nowa Sól – kamień graniczny (powiatowy)
z 1818 r. na terenie dawnego szpitala.
Fot. Początek lat 90.XX w.

Na pocztowym szlaku

Zajazdy, gospody i karczmy

Podróżowanie w przeszłości były ograniczone możliwościami ówczesnych środków transportu. Podróżujący konno lub wozem średnio dziennie pokonać mogli dystans nie większy niż 25-30 km. Zależność ta znajduje swoje potwierdzenie w odległościach między powstałymi w średniowieczu miastami. Na terenie historycznego północnego Śląska jest to prawie reguła – np. Głogów, Bytom Odrzański, Otyń, Zielona Góra, Sulechów i Świebodzin. Zazwyczaj unikano podróżowania w nocy, gdyż było to niebezpieczne ze względu na grasujące bandy zbójników, a także dzikie zwierzęta, np. wilki. Na nocleg, popas, zmianę koni i posiłek podróżni zatrzymywali się głównie w przydrożnych zajazdach i karczmach, których liczba wzdłuż szlaków komunikacyjnych była znaczna. Praktycznie w każdej miejscowości – mieście i wsi – znajdowała się karczma lub zajazd, a ich właściciele należeli do najzamożniejszych mieszkańców danej osady. Tutaj bowiem toczyło się życie towarzyskie i przebywali podróżni. Szczególną rangę pełniły lokale miejskie i te, które wznoszono na terenach o małym zaludnieniu, np. pośród lasów i puszczy. Dawały one bowiem jedyne schronienie podróżującym przez wielkie kompleksy leśne. Z licznych funkcjonujących w przeszłości w regionie zajazdów przydrożnych na uwagę zasługują dwa:

Pierwszy zwany *Gasthaus Gloeiche* lub *Glogaiche Krug* powstał prawdopodobnie u progu czasów nowożytnych w wielkim kompleksie leśnym Puszczy Tarnowskiej (ok. 8 km na północny wschód od wsi Borowiec, przy drodze prowadzącej z Siedliska do Sławy). Zajazd, a później osada z leśniczówką, położone były przy skrzyżowaniu kilku lokalnych szlaków komunikacyjnych prowadzących ze Sławy przez Tarnów Jeziorny do Siedliska oraz z Głogowa przez Kotłę do Konotopu i Sulechowa (tą trasą biegł także szlak pocztowy). Wzmiankowany w XVII wieku zajazd funkcjonował do 1945 r. Po wojnie zabudowania zostały rozebrane, a dla tego miejsca przyjęła się nazwa Dębówko/Dębowo, a dziś Spalona Leśniczówka.

Drugi zajazd funkcjonował przy lokalnej drodze z Kożuchowa do Nowego Miasteczka przez Stypułów (Nową Wieś) i Solniki, nosił nazwę *Buschkretscham*. Zajazd-karczma wzmiankowany był na mapach z przełomu XVIII i XIX w., jednak jego powstanie należy przenieść znacznie wcześniej. Przy nim rozwinęła się osada *Buschhäuser*, która należała do majątku ziemskiego w Borowie Wielkim. W 1844 r. przy karczmie znajdowało się 6 domów. Lokal w tym miejscu funkcjonował do 1945 r., po tej dacie budynek zaadaptowano na potrzeby mieszkalne, z czasem zabudowania częściowo rozebrano. Po wojnie osada przy karczmie nazywana była Krzakówek, dziś nosi nazwę Kierzkowic i administracyjnie jako przysiółek przynależy do gminy Kożuchów. Z najważniejszych zajazdów wzniesionych w XVII-XIX w. w miastach regionu należy wymienić: zajazd-hotel Trzy Korony (*Drei Kronen*) w Nowym Miasteczku, Wielka Gospoda (*Grossen Gasthof*, później *Hotel Reiche*) i Pod Żółtą Gwiazdą (*Gasthof zum goldnen Stern*) w Nowej Soli, Pod Żółtym Lwem (*Zum goldnen Löwen*) w Bytomiu Odrzańskim oraz Pod Lipami (*Zum Linden*) i Dom Niemiecki (*Deutsches Haus*) w Kożuchowie. Wiele z tych dawnych zajazdów pełniło funkcje hotelowe i restauracyjne także po 1945 r., a lokale w Kożuchowie i Bytomiu Odrzańskim funkcjonują do dziś.

Na pocztowym szlaku

Zajazdy, gospody i karczmy



Zajazd-Gospoda *Gasthaus Glogaiche* w Puszczy Karolackiej (Tarnowskiej) na mapie powiatu kożuchowskiego z 1846 r.



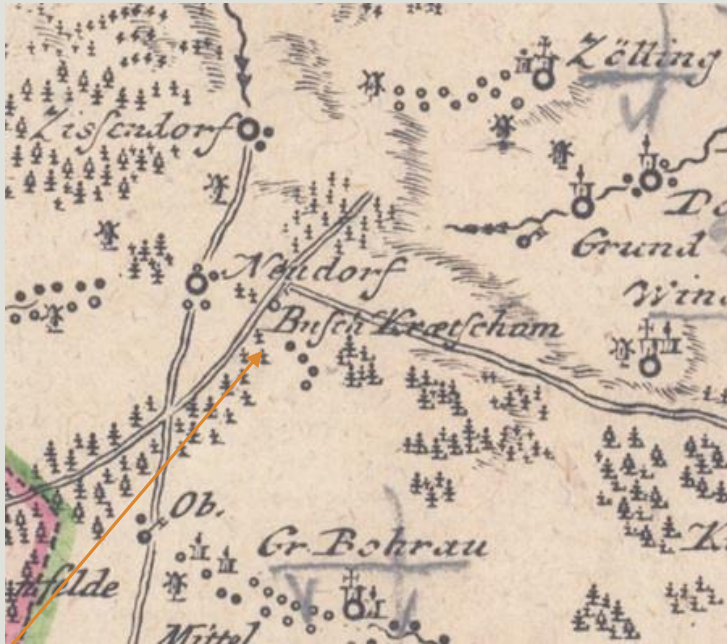
GRÜSS AUS DER GLOGEICHE (Carolather Heide).



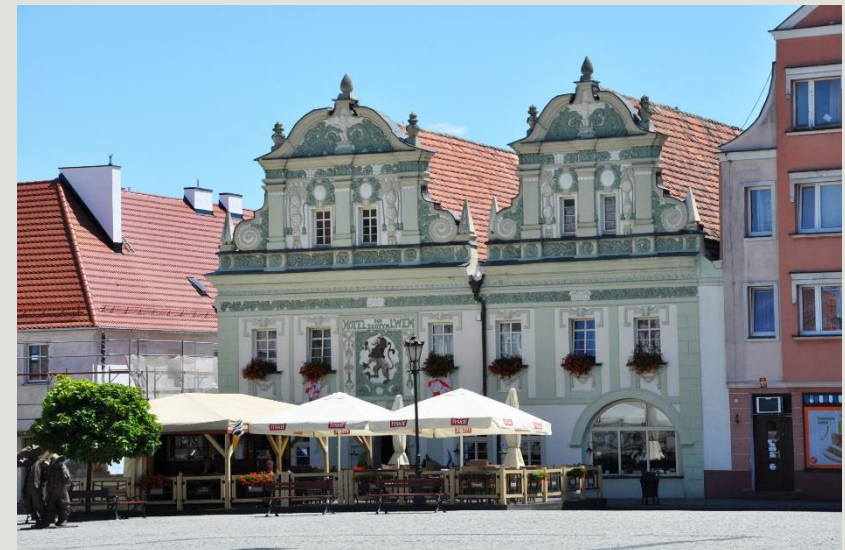
Zajazd-Gospoda *Gasthaus Glogaiche* na kartce pocztowej z początku XX w.

Na pocztowym szlaku

Zajazdy, gospody i karczmy



Zajazd Busch Kretschan (dziś przysiółek Kierzkowice)
na mapie Księstwa żagańskiego z 1808 r.



Hotel-zajazd *Pod Złotym Lwem* w Bytomiu
Odrzańskim na początku XX wieku i 2014 r.

Na pocztowym szlaku

Zajazdy, gospody i karczmy



Hotel *Dom Niemiecki* na rynku w Koźuchowie na początku XX w. i budynek w 2018 r..



Gospoda i zajazd *Pod Lipami* w Koźuchowie na początku XX w. i w 2018 r.

Na pocztowym szlaku

Zajazdy, gospody i karczmy



Hotel Reiche's (dawnej Duża Gospoda i zajazd poczty konnej) w Nowej Soli – kartka pocztowa z początku XX w.



Gospoda portowa Pod Żółtą Gwiazdą w Nowej Soli na początku XX w. i obiekt współcześnie jako dom mieszkalny (2015 r.)



Dawny hotel i zajazd poczty konnej Trzy Korony w Nowym Miasteczku (dziś siedziba Domu Kultury). Stan w 2018 r.



Na pocztowym szlaku

Literatura

- Andrzejewski T., *Miejscowości powiatu nowosolskiego. Rys historyczny*, Nowa Sól 2003.
- Andrzejewski T., *Pomniki przeszłości*, „Tygodnik Krąg”, nr 7-13/2006.
- Andrzejewski T., Gącarzewicz M., Parahus J., *Nowosolskie ulice*, t.V, Nowa Sól 2015.
- Helm, *Von der alten Posthalterei in Neustädte*, „Grünberger Hauskalender: Heimatkalender für die Kreise Grünberg und Freystadt auf das Jahr 1936”, s.75-76.
- „Bractwo Krzyżowców”, nr 55, wrzesień 2001.
- Grell O., Kaiser A., Liman H., *Słupy i kamienie milowe w lubuskiem*, Gorzów Wlkp. 2002.
- Schiller A., *Heimatsbuch des Kreises Freystadt Ndr. Schlesien*, Beuthen a. Oder 1925.
- Wojtasik J., Wojtczak M., *Puszcza Tarnowska. Mała encyklopedia*, Jodłów 2019.

Tekst i fotografie:
Tomasz Andrzejewski

Materiały archiwalne ze zbiorów Muzeum Miejskiego w Nowej Soli

Muzeum Miejskie w Nowej Soli 2020

© Copyright by Tomasz Andrzejewski