



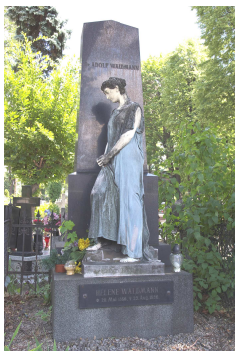
Lipiec 2007
Numer 7 (116)

W tym numerze:

Chronologia dziejów	1
Mokrzeszów (Kunzendorf)	1
Silesia cz.VI	2
List	3
Wycinki ze starych gazet	3
Świebodzickie zegary	4
Venice Simplon - Orient Express	4
Korona na wieży ratuszowej	6

Chronologia dziejów

W lipcu grobowiec Beckerów wraz z płytami epitafijnymi oraz nagrobek dr Adolfa Waldmanna wpisane zostały, na mocy decyzji Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu, do rejestru zabytków ruchomych województwa.



Marek Kiryczuk, świebodzicki przedsiębiorca, został nowym prezesem Miejskiego Klubu Sportowego "Victoria" w Świebodzicach. Zastąpił w tej funkcji dotychczasowego, wieloletniego prezesa klubu, Andrzeja Szczykałę, który

wraz z 12 innymi członkami poprzedniego zarządu zrezygnował z pracy w klubie.

Wybory uzupełniające, na okres jednego roku, odbyły się 29 czerwca. W skład nowego, okrojonego zarządu - obecnie liczy on 7 a nie 13 osób - weszli: Marek Kiryczuk (33 głosy), Tomasz Olszówka (33 głosy), Robert Pryka (35 głosów), Mariusz Szafraniec (43 głosy), Roman Walczak (31 głosów) i Euzebiusz Wojdat (43 głosy). Na posiedzeniu nowego zarządu w poniedziałek, 2 lipca, wybrano władze klubu. Prezesem został Marek Kiryczuk, pierwszym wiceprezesem Mariusz Szafraniec, II - Euzebiusz Wojdat, a sekretarzem - Henryk Sawa, jedyna osoba z poprzedniego zarządu.



Mokrzeszów (Kunzendorf)

Powstał na początku XIII wieku, chociaż pierwsza pewna o nim wzmianka pochodzi dopiero z 1268 roku (Cunczendorf). Właścicielem folwarku był w 1387 r. Ulrich Schoff (Schaffgotsch), chociaż założycielem wsi był nieznan nam bliżej Kunze. Wśród kolejnych właścicieli znajdujemy m.in. takie nazwiska jak: von Nimptsch, von Monau (znana świdnicka rodzina patrycjuszowska – z niej wywodziło się wielu burmistrzów i radnych miejskich), von Redern i von Gellhorn (od 1548 r. do końca XVIII wieku). W latach 1841 i 1845 jako właściciel dobra rycerskiego na Mokrzeszowie Dolnym występuje Joseph Johann Dittrich (był on mieszczaninem i mógł nabyć ten majątek dzięki reformom barona von



Steina). W 1845 r. dobro rycerskie kupił za 68000 talarów uszlachcony później kupiec i fabrykant ze Świebodzic W.G. Kramsta. W tym samym czasie Mokrzeszów Górny miał innego właściciela w osobie Johanna Georga Weichholda.

Historia pałacu.

Prawdopodobnie pałac wybudowano w połowie XIX wieku z polecenia Josepha Johanna Dittricha. Około 1870 roku baron Rzeszy von Jakoby-Kleist zakupił dobro rycerskie w Mokrzeszowie Dolnym. Planował on przed śmiercią przebudować pałac na szpital i przytułek dla ubogich. Wykonawcą jego woli miał być zakon kawalerów maltańskich, który otrzymał

spadek po nim. Jednak do tego nie doszło. Ostatnimi właścicielami dobra rycerskiego byli von Hochbergowie z Książa.

Informacja dostarczona przez Panią Marię Palichleb pochodzi z książki „Rezydencje ziemi świdnickiej” pod redakcją Wiesława Rotkiewicza, Sobiesława Nowotnego, Radosława Skowrona, Świdnica 1997.
Litografia - Dunckera.

Silesia

Cz. VI - Tłumaczenie własne

Kolejny mecz rozegrany w Świebodzicach został przez naszą drużynę przegrany i w związku z tym złożono nawet protest, który został uznany, ale „Silesia” wolała protest wycofać i tym samym „WSV 09” została zdobywcą pucharu. Na zamknięcie sezonu piłkarskiego w mieście został urządzony bal maskowy, który cieszył się ogromnym powodzeniem wśród świebodziczian i przyniósł duże wpływy do kasy związku. Z większych sportowych imprez w sezonie należałoby wymienić mecz ligowy przeciwko „Polizei” Wrocław w kwietniu, „Herta” Wrocław w maju, w czerwcu przeciw „Union - Wacker” Wrocław, a w sierpniu przeciw „Legnitzer Ballspiel Club” i przeciw „Spielvereinigung” z Legnicy. Rozegrano także pewną liczbę meczy z drużynami „zakładanymi na własną rękę”, m.in. grano przeciw towarzystwu gimnastycznemu „Viktoria” z Pełznicy, a także przeciw strzegomskiemu „Sportfreunde”. Ze względu na niesprzyjającą pogodę nie odbyły się przewidziane na lipiec lekkoatletyczne mistrzostwa związkowe, a „Leśne święto” związkowe odbyło się jednak zgodnie z programem.

Ponownie została powołana do życia drużyna chłopięca i jej członkowie byli zwolnieni z płacenia składek członkowskich.

Wskutek kryzysu gospodarczego musiano zaniechać w tym roku obchodów rocznicy założenia związku, a także, niestety związek zmuszony był do wciągnięcia na listę płatników składek bezrobotnych członków, którzy byli dotychczas zwolnieni z tego obowiązku – teraz musieli płacić 20 pf.

Podczas państwowego święta wolności obchodzonego w Świebodzicach, związek brał udział w różnego rodzaju imprezach sportowych. Pod koniec roku związek utracił gorliwego członka i sędziego polubownego, który rozslawił „Silesię” daleko poza



granice naszego okręgu.

1931 W styczniu walne zgromadzenie, w uznaniu wielkich zasług naszego członka honorowego pana Blocka w promowaniu związku i ruchu sportowego, mianowało go honorowym przewodniczącym związku.

Wskutek długiej zimy i złej sytuacji gospodar-



czej, która znacznie zubożyła związek, nie mogły być zakończone planowane rozgrywki z przeciwnikami zagranicznymi, lecz tylko z rejonowymi związkami, które także pokazały dobry i na wysokim poziomie sport. Gorzką pigułkę musiała połknąć drużyna ligowa związku, ponieważ zaliczyła ona ostatnie miejsce w rozgrywkach, chociaż w kwalifikacyjnej grze przeciw zespołowi z Kłodzka odniosła zwycięstwo 5:2.

Ponieważ kilku członków związku już znalazło się w innych drużynach gry w kręgle, a ostatnio zwiększyło się zainteresowanie grą w tenisa stołowego, starsi członkowie związku zaczęli się mocno zastanawiać, jak „utrzymać przy życiu” nowo założoną „A-H Drużynę”. W urządzanym przez okręg tzw. „błyskawicznym turnieju” brała udział również nasza drużyna ligowa.

W obecnym czasie nasz związek boryka się z olbrzymimi kłopotami finansowymi, wywołanymi dużym bezrobociem. W drużynie ligowej jest 10, w drużynie młodzików – 7, a w drugiej drużynie seniorów – 5 bezrobotnych graczy. Dodatkowo mocno ograniczyły się przychody ze sprzedaży miejsc na imprezach sportowych. Tylko ogromna przezorność pana Hoffmanna, kasjera związku, który w czasie gdy bezrobocie jeszcze tak mocno nie dotykało graczy, a widzów na imprezach było więcej, gromadził tak potrzebne teraz związkowi środki. To samo dotyczyło także młodzieżowego oddziału związku, w którym działa drużyna chłopięca. Oddział ten również prowadzi finansowo pan Hoffmann jako jednostkę niezależną, finansowaną z dotacji związku i datków sponsorów aby można było opłacać koszty wyjazdów na mecze zewnętrzne.

Obecnie związek liczy 206 członków, włączając w to 19 młodzików i 29 chłopców, którzy to postawili sobie za zadanie „dochować wiary związkowej”, by tym samym służyć zarówno idei sportu jak i sobie samym poprzez rozwijanie kultury fizycznej. „W zdrowym ciele zdrowy duch”! Kto chce współpracować przy ideałach związku, niech zgłasza do

nas swój akces, lub wspiera nas biorąc udział w imprezach sportowych. Dobrowolne datki są mile widziane.

Sport wychowuje swoich zwolenników i czyni mocnymi, zdrowymi i kształtnymi ich ciała. Jeśli dotychczas wszystkie kłopoty i przeciwności pokonywaliśmy poprzez siłę wiary w nasze ideały i ufność w nasze możliwości, jesteśmy przekonani, że wspólnie usuniemy wszelkie przeszkody w przyszłości dla dobra nas i naszej młodzieży.

Assmann

Zdjęcie 1 - drużyna ligowa w 1931 roku

Zdjęcie 2 - pierwsza i druga drużyna seniorów

List

Pani Agnieszka Bielawska-Pękała w 3 numerze „Gazety Świebodzińskiej” w artykule „Należy im się ocalenie” pisze o cennej inicjatywie Urzędu Miejskiego dotyczącej wpisu do rejestru zabytków mauzoleum Kramstów, grobowca Beckerów i rzeźby kobiety w konwencji antycznej na tle obelisku z czarnego granitu na grobie Adolfa i Heleny Waldmanów. Decyzja ta niewątpliwie świadczy o dążeniu do ocalenia od zapomnienia pereł sztuki sepulkralnej naszej nekropolii, ale nasuwa się refleksja – czy nie za późno? Dlaczego mam tego typu wątpliwość, postaram się odpowiedzieć, analizując stan trzech, wymienionych wcześniej obiektów.

Grobowiec Beckerów, w miarę upływu czasu ulega stopniowej dewastacji. 2-3 lata temu zniknęły (odkute) 2 putta, zdobiące tablicę główną.

Mauzoleum Kramstów pozbawione blach (miedzianych), będących wykończeniem tympanonów oraz rynien – zaczyna niszczyć.

Natomiast rzeźba na grobie Waldmanów kilka lat temu została „upiękoszona” przez domorosłego, niedzielnego artystę i teraz przypomina odpustową, kiczowatą figurę.

Może więc najpierw należałoby zająć się renowacją wymienionych rzeźb i mauzoleum – a później nadawać im status zabytków. A może jednocześnie podjąć te działania?



P.S. A co z obeliskiem u p a m i ę t n i a j ą c y m uczestników wojny prusko-austriackiej z 1866 roku.

Post P.S. Powyższy tekst został wysłany pocztą elektroniczną,

(do Redakcji „Gazety Świebodzińskiej”) ale pozostał bez echa. Dlaczego? Czy nie spełniał kryteriów merytorycznych, formalnych, językowych? A może zadecydowały o tym inne względy?

Z poważaniem Maria Palichleb

W chronologii dziejów i w niniejszym artykule zdjęcia własne



Wycinki ze starych gazet

Historie miejsc

W Olszanach trafiają się ciekawe znaleziska.

Podziemny skarbiec.

Słowo Polskie z dnia 9 sierpnia 2002 r.- autor: Anna Skunka.

Jednym z ładniejszych wałbrzyskich pejzaży – z zamkiem Książ w tle – jest widok od strony dojazdu do wsi Olszany, leżącej między Świebodzićcami a Strzegomiem.

Znany z pasji odkrywania historii Strzegomia i jego okolic miejscowy historyk Walenty Wyrwa przekonywał, że tuż przed ostatnią wojną właścicie-



lami Olszan byli von Richthofenowie, familia, której najbardziej znanym reprezentantem był as lotnictwa niemieckiego z okresu I wojny światowej Manfred, nazywany Czerwonym Baronem od koloru samolotu, jakim latał. Gdy zginął w roku 1918, miał zaledwie 26 lat.

We wsi był pałac. Niewielki, jeśli wziąć pod uwagę okoliczne rezydencje, bardziej dwór. Miał trzy kondygnacje. Od strony reprezentacyjnego wejścia bryłę budynku wieńczyła attyka. Po stronie północnej rozpościerał się ogród włoski, po przeciwnej znajdowały się oranżeria, bażanciarnia i zwierzyniec. Obok ogrodu włoskiego stały domy dla oficjalistów. Całość oplatała fosa. Za pałacem rósł lipowy las, stały zabudowania dworskie – stajnie, stodoły.

Niemcy szukają.

Bezpośrednio po wojnie krążyły opowieści, że pod pałacem był tunel prowadzący aż do Książa, co,

wziąwszy pod uwagę, odległość, nie było znowu takie niemożliwe, więc miejscowi chłopcy wchodzili do różnych dziur znajdujących się w piwniczkach i cuda potem opowiadali o tym, co widzieli, np. o ponumerowanych skrzyniach wypełniających ogromne hale. Dorośli się tam nie zapuszczali, a z czasem przypilnowali, aby wejścia te zostały zasypane. Dziś już nikt nie pamięta, w której części placu się znajdowały. Ale pamięć o skarbach żyje. - Od kilku lat przyjeżdża tu dużo Niemców. Niektórzy chodzą do swoich dawnych gospodarstw, czegoś szukają, może coś znajdują – opowiadają mieszkańcy. - Mówią, że Olszany to podziemna desa. Był czas, że w Olszanych dziwne rzeczy odkopywano – garnek z błyszczącymi monetami, broń, ludzkie kości, nawet węzełek ze złotymi precjozami.

Zostały tylko fotografie.

Los dworu podzielił kościół ewangelicki. Pozostało po nim tylko wspomnienie i przez przypadek ocalone zdjęcie. Przechował je w swych zbiorach pan Rymar, były dyrektor szkoły podstawowej, podobnie jak pocztówkę z widokiem pałacu. Kościół został rozebrany w połowie lat pięćdziesiątych, jego wieża kilkanaście lat później. Drewno podobno spłonęło w miejscowych piecach, a cegła pojechała do Polski centralnej w charakterze budulca z odzysku. Podobny los spotkał nagrobki z cmentarza przylegającego do kościelnej posesji. Marmurowe płyty wyrywano z frontonów grobowców i wywożono. Proceder trwał jeszcze w latach siedemdziesiątych. Tylko aleja starych drzew prowadząca do cmentarza ocalała, choć i ją już nie raz chciano wycinać.

Świebodzickie zegary

Zegar wykonany około 1890 roku w fabryce Uranii



w Świebodzicach. W pięknej oprawie z drewna orzechowego posiada dwudzielną, białą, emaliowaną tarczę zegarową, na której znajdują się czarne rzymskie cyfry. Zegar posiada

dużą wskazówkę sekundową. Mechanizm zegara posiada naciąg sprężynowy, nakręcany raz na tydzień - wybija kuranty co pół godziny.

Wymiary zegara:

- wysokość 125 cm.
- szerokość 55 cm.
- głębokość 19 cm.



Zgodnie z zapowiedziami, choć z lekkim opóźnieniem, najsłynniejszy pociąg świata pojawił

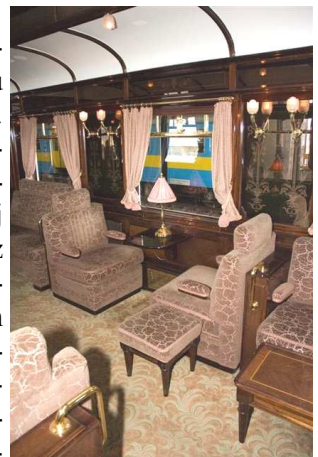


się w dniu 16 lipca rano na stacji PKP w naszym mieście. Legendarny Orient Express ukazał się oczom zgromadzonych o godz. 5.58 - choć planowano przyjazd na 5.45. Okazało się jednak, że zabytkowy skład musi przepuścić inny pociąg. Na świebodzickim dworcu czekało kilkadziesiąt osób, aby uwiecznić ten wyjątkowy przejazd. Większość zabrała ze sobą aparaty, ale zbyt wiele sfotografować się nie dało. Okna w wagonach były szczelnie zasłonięte, a pasażerowie najwyraźniej spali, bo przecież godzina była bardzo wczesna.

Trochę wiadomości o współczesnym pociągu:

25 lat temu obecny właściciel pociągu kupił oryginalne wagony i po ich odrestaurowaniu, organizuje sentymentalne podróże po Europie. Nowy Orient Express kursuje najczęściej na trasie z Calais przez Paryż do Wenecji, zdarza mu się również przemierzać historyczny odcinek do byłego Konstantynopola - Stambułu. Jeszcze nigdy wcześniej nie zatrzymywał się jednak w Polsce. (W 1988 roku do Polski przyjechał podobny pociąg, ale nie był to oryginalny skład - wyjaśnia Piotr Smagur z firmy Inter-crac, która dba o logistykę przejazdu w Polsce.) Niestety Polacy podziwiać go mogli tylko z zewnątrz, ponieważ nie było możliwości zwiedzania wnętrza wagonów.

Zaszczytu bycia pasażerem Orient Expressu dostąpić można za 6 tys. euro od osoby (w dwuosobowym przedziale). Pasażerowie mają do swojej dyspozycji obsługę przez 24 godziny na dobę. Potrawy w trzech restauracjach przygotowywane są na bieżąco przez francuskich kucharzy. Profesjonalną obsługę w restauracjach za-



pewnia sztab włoskich kelnerów. Podróżnicy mają zapewnione codziennie kieliszek szampana i pół butelki wina z dostawą do przedziału. Mogą też odebrać w barze z muzyką na żywo i zrobić zakupy w luksusowym butik.

W składzie legendarnego pociągu jest 16 oryginalnych wagonów, które niegdyś kursowały między Paryżem i Konstantynopolem.



Pociągiem, który w poniedziałek 9 lipca wyruszył z Wenecji do Pragi w ramach podróży „Słowiańskie marzenia” podróżuje 99 turystów z m.in. Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Meksyku, Brazylii i Francji; nie ma wśród nich Polaków. Skład obsługuje 40-osobowa załoga. Obecna wyprawa do Europy Środkowej została zorganizowana dla uczczenia 25-lecia działalności firmy, która od 1982 r. organizuje wyprawy odrestaurowanym Orient-Expressem na różnych trasach. Pociąg kursuje oficjalnie jako Venice Simplon-Orient Express, gdyż francuska kolej nie zgodziła się na użyczenie historycznej nazwy.

Skład Venice Simplon-Orient-Express, który przyjechał do Polski ma 380 metrów długości i waży 864 tony. To dlatego, jak tłumaczył dziennikarzom dyrektor Zakładu PKP Intercity w Krakowie Jerzy Matuszyk, wagony musi ciągnąć lokomotywa elektryczna używana w pociągach towarowych - ET 21. PKP zarobią na przejeździe przez Polskę zabytku. Ile, to tajemnica handlowa.



Członkowie obsługi znają co najmniej dwa języki. Gotowaniem posiłków zajmuje się 7 kucharzy i pięciu asystentów. Jak mówił szef kuchni Venice Simplon-Orient-Express Christian Bodiguel przygotowano 12 różnych menu - głównie potrawy kuch-

ni francuskiej i włoskiej. Podróżnym serwowane są m.in. homary, kawior, jagnięcina, ryby, a do picia szampan, wina, a także wódka.

Historia pociągu:

Orient Express zapoczątkował w 1883 roku nowy rozdział w historii kolei, inaugurując pierwszą transeuropejską linię, liczącą 2880 km, łączącą Paryż z Konstantynopolem (dzisiejszy Sztambuł). Gdy w 1997 roku pokonywał tę trasę po raz ostatni, był już niemal mitycznym symbolem wyrafinowanej elegancji. Po otwarciu krajów Europy Wschodniej, po tych samych torach kolejowych kursują pociągi, wiozące pasażerów przez siedem krajów. Odrestaurowany Venice Simplon-Orient Express podjął w 1982 roku tradycję doskonałej obsługi, na liczącej 1704 km trasie z Londynu do Wenecji. Ta luksusowa podróż trwa 32 godziny.

Orient Express wyruszył w swoją pierwszą podróż wieczorem 4 października 1883 roku z 40 pasażerami- zaproszonymi gośćmi i ważnymi osobistościami. Był to pierwszy przejazd transkontynentalnego ekspresu przez Europę. W podróży brał udział paryski korespondent londyńskiego Timesa, a także francuski powieściopisarz Edmond About. Opisuje on wagony, które wyglądały jak "domy na kółkach, zbudowane z drewna i szkła, z pięknymi oknami, wyposażone równie dobrze i tak wygodnie jak luksusowe mieszkania w Paryżu". W wagonie restauracyjnym stoły nakryte były na dwie lub cztery osoby, a burgundzki szef kuchni, znajdującej się, jak pisze About, "na wyciągnięcie ręki", serwował wyśmienite dania. Korespondent Timesa pił "wino czerwone o barwie rubinu, wino białe jaśniejsze jak topaz". Z prędkością 80 km na godzinę podążali na wschód, ze zdumieniem oglądając dworce w Strasburgu i Wiedniu, które podobnie jak dworzec paryski, od niedawna oświetlały lampy elektryczne.

Grupa cygańskich muzyków, która grała dla pasażerów na peronie w Szeged, niespodziewanie wsiadała do pociągu. Muzycy towarzyszyli podróżnym przez kilka następnych godzin, przygrywając im do tańca w wagonie restauracyjnym.

W Bukareszcie o szóstej rano podróżni zjedli śniadanie - herbata i kanapki z kawiozem - w dworcowym bufecie. W Giurgiu nad brzegiem Dunaju ze zdumieniem dowiedzieli się, że tu pociąg kończy swój bieg: do Konstantynopola dotarli korzystając z promu, rozklekotanego pociągu i statku. Dopiero od stycznia 1889 roku można było wsiąść do pociągu w Paryżu i po 67 godzinach i 35 minutach, bez ko-



Orient-Express, gravura din 1833



nieczności przesiadania się, dotrzeć do Konstantynopola.

Twórca Orient Expressu, Georges Nagelmackers urodził się w 1845 roku w Liege w Belgii w rodzinie bankierów. Dorastał rozwijając zamiłowanie do dobrych rzeczy - smacznego jedzenia, dobrego wina i luksusowych warunków mieszkaniowych. Dzięki swemu talentowi potrafił to wszystko zapewnić europejskim pasażerom.

Wysoki, z bujnymi baczkami i laską, z którą się nigdy nie rozstawał, był wyrazistą postacią w swoich czasach. Pod koniec lat 60 XIX wieku odwiedził Stany Zjednoczone. Poznał tam George'a M. Pullmana, producenta wygodnych wagonów kolejowych z siedzeniami, które można było rozkładać do snu w trakcie nocnych podróży.

Mniej więcej w tym samym czasie kończono budowę transkontynentalnej linii kolejowej przez Stany Zjednoczone. Nagelmackers stwierdził, że trzeba stworzyć podobny transkontynentalny pociąg z luksusowymi wagonami, który będzie podróżował przez Europę. Zdaniem Nagelmackersa wagony pulmanowskie miały jednak poważną wadę. Były tak zaprojektowane, że w nocy zamieniały się w rodzaj dormitorium, w którym podróżni spali rzędem po obu stronach wagonu, oddzieleni od siebie jedynie cienką zasłonką. Tymczasem należało uwzględnić wrażliwość delikatnych dam.

Nagelmackers zaprojektował niewielkie prywatne czteroosobowe sypialnie z siedzeniami, które można było rozkładać. Krótka współpraca z innym Amerykaninem, Williamem d'Altonem Mannem, pozwoliła mu zebrać kapitał wystarczający do uruchomienia jego Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Chyba najtrudniejszym wyzwaniem stoją-

cym przed Nagelmackersem było wynegocjowanie prawa do podróżowania przez Europę. Pomocny okazał się fakt, że ówczesny król Belgii, Leopold II, był aktywnym patronem firmy.

Aby zareklamować swoją nową linię, Nagelmackers nadał odpowiedni rozgłos wielkiemu inauguracyjnemu przejazdowi Orient Expressu, który wyruszył z Paryża do Konstantynopola 4 października 1883 roku. Nagelmackers, jak pełna niepokoju kwoka, też brał udział w podróży, strzegąc pociągu pełnego ważnych osobistości, dygnitarzy i dziennikarzy, zażegnując ewentualne kryzysy. Gdy oś wagonu restauracyjnego przegrzała się i trzeba go było zostawić w Monachium, inny wagon czekał już gotowy do przyłączenia.

Nagelmackers był świadkiem wielkiego sukcesu Orient Expressu, jednak zmarł w 1905 roku. Orient Express natomiast swe najlepsze czasy miał wówczas jeszcze przed sobą.

Luksusowy Orient Express opuścił nasz kraj, w Mieroszowie przekroczył granicę udając się do Pragi.



Diana Minelli z firmy Venice Simplon-Orient-Express powiedziała dziennikarzom, że legendarny pociąg z pewnością zawita ponownie do Polski w lipcu przyszłego roku, na pewno odwiedzi Kraków. Dalsza jego trasa w 2008 r. nie jest jeszcze zaplanowana.

Zdjęcia w tekście: 1 i 3 - własne, 2 - ze strony www.cyberfoto.pl, 4 i 6 - ze strony www.klubkm.pl, pozostałe z różnych stron internetowych.

Opracowanie tekstu własne w oparciu o artykuły internetowe

„Świebodzice - Dzieje Miasta”

Wydawca - Adam Rubnikowicz

Korekta - Robert Sysa

Stale współpracują: Maria Palichleb, Marek

Mikołajczak, Róża Stolarczyk.

Podziękowania dla wszystkich, którzy udostępnili swoje zbiory.

Kontakt e-mail: adamr@pnet.pl

Przedruk możliwy po podaniu źródła.



Czy wiesz, dlaczego wieżę świebodzickiego ratusza zdobi złota korona?

Po wielkim, pustoszącym pożarze w 1774 roku, miasto mogło być odbudowane tylko dzięki pomocy króla Fryderyka II Pruskiego. Dla zachowania w pamięci potomnych tego wielkiego czynu, uczczono ofiarodawcę takim właśnie symbolem umieszczonym na szczycie wieży ratuszowej.