



HODOWLANY BIZNES DZIEDZICA Z PODZAMCZA

Nazwisko Budnego staje się coraz bardziej głośnie wśród hodowców, a określenia „rasa Budnego” czy „świnia bychawska” wchodzą do słownictwa zootechnicznego.

Drugą pasją hodowlaną, o wiele bardziej pokazową i efektywną, była hodowla koni w stajniach majątku Podzamczanajpierw półkrwi angielskiej, potem pełnej krwi angielskiej oraz rasy holenderskiej. W 1910 r. sprowadza Budny zakupioną od Bronisława Pruskiego z Pomian n/Wisłą owczarnię rasy Merynoprakos o kierunku wełnisto-mięsnym, zapoczątkowując tę rasę w kraju.

Hodowla czterech podstawowych gatunków zwierząt gospodarskich, w odpowiednich warunkach i z wykorzystaniem nowoczesnych, jak na owe czasy, urządzeń, plasuje Budnego wśród najlepszych hodowców tego okresu. Wkrótce przychodzi sukcesy. Rozpoczyna je pokaz zwierząt na wystawie w Warszawie w 1897r. i zdobycie srebrnego medalu. Potem uczestnictwo w kolejnych wystawach w Kijowie i Moskwie w ogólnokrajowej wystawie w 1900r. zwraca Budny uwagę nie tylko efektami

swojej pracy, ale i umiejętnościami organizacyjnymi, swoistą reklamą, co wzbudza uznanie m.in. wybitnego hodowcy rosyjskiego Szczepkina. Staje się on z czasem przyjacielem Budnego, od którego wiele się uczy, nawet praktykuje w Bychawskim Podzamczu.

„W Moskwie Budny pojawia się jako jeszcze nikomu nieznanemu hodowcy polski. Stoiska dla zwierząt lokuje w rogu placu wystawowego, z dala od innych. Proste, lecz wygodne, starannie przyozdobione, z wyjściem na małeńki wybieg. Nad każdym zwierzęciem tabliczka z jego nazwą i wiekiem. Każdy osobnik ma wytatuowane w jednym uchu inicjały hodowcy AB, a w drugim numer chlewni. Właściciel, stale obecny przy swoich żywych eksponatach, udzielał informacji. Zainteresowanym rozdawał broszury o swojej hodowli, w języku polskim i rosyjskim (...). Ceny wyznaczone wynosiły 500 i 700 rubli, na stosunki rosyjskie dotąd niespotykane.”

Choć obrót zwierzętami nie był duży, wystawa przyniosła właścicielowi rozgłos. Kijów, Charków, Rostów n/Donem, Kursk, to trasa następnych wystaw zwierząt, zawsze wycenianych

o wiele wyżej w stosunku do cen obiegowych. W ślad za tym sypią się medale: łącznie w latach 1896-1913 Budny zdobył 23 złote, 47 srebrnych, nie licząc innych wyróżnień. Bezsprzecznym ewenementem był zakup z chlewni Budnego 25 sztuk zwierząt zarodowych na teren Galicji w roku 1911, mimo że rząd austriacki z zasady nie zezwalał na sprowadzanie świń z Rosji.

Wokół hodowli Budnego z Bychawy zaczyna się wytworzać opinia najlepszej chlewni na kontynencie Europy.

Środowisko hodowców ceni Budnego za przedsiębiorczość i oko hodowcy, bezbłędnie selekcionujące najlepsze sztuki do rozplodu, za umiejętny, niezwykle staranny dobór do kojarzeń i intensywne żywienie. Dzięki tej wiedzy i doświadczeniu zostaje w 1911r. członkiem zarządu Centralnego Towarzystwa Rolniczego. Możliwość polskich hodowców znacznie ogranicza sytuacja polityczno-ekonomiczna po I wojnie światowej, gdy zamyka się przed nimi chłonny i zyskowy rynek rosyjski. Wprawdzie z Bychawy-Podzamcza zakupuje się jeszcze wyjątkowo trzodę na tereny byłego



Obora (budynek gospodarczy Budnego) dziś nieistniejąca

zaboru pruskiego, ale wkrótce i to ustaje. Budny walczy o utrzymanie pozycji hodowcy - importuje, jak zawsze, zwierzęta z Anglii, uczestniczy w wystawach i otrzymuje medale.

W 1929r. na Powszechnej Wystawie Krajowej wystawia stawkę złożoną z 50 sztuk, co zapewnia mu najwyższą nagrodę Grand Prix. Jest to już jednak ostatnie tak znaczące wyróżnienie hodowcy z Podzamcza.

Budny gospodarczy Budnego, w tym chlewnia, obora, spichlerz, długo jeszcze po II wojnie światowej były użytkowane przez kolejnych właścicieli, którzy, niestety, nie zadbałi o ich przetrwanie. A kiedy ich stan nie pozwalał już na

użytkowanie, obracały się w ruinę. Jeśli rozpadnie się i siedziba Budnego, dworek (dziś niewiele przypomina on swój oryginał), to wówczas jedynie słowo drukowane zaświadczy o przeszłości.

Antoni Budny zmarł bezdzietnie w Lublinie 24 listopada 1943r. w wieku 82 lat, pochowano go na Cmentarzu przy ul. Lipowej.

W artykule wykorzystano głównie wymieniony wcześniej szkic Wiesława Krautforsta

Opracowała Maria Dębowczyk

Ulice, domy, ludzie

Ludzie, lata, losy...

piąta część wspomnień Macieja Paneckiego
o Bychawie lat trzydziestych XX wieku

Maciej Panecki, Warszawa

Budowa mostu na Gałęzówce. Od prawej strony stoją: technik powiatowy Włodarczyk (5), sekretarz urzędu gminy Józef Panecki (6), obok jego syn Maciej, nad nim członek Sejmiku Powiatowego Ludwiński, komendant Policji Państwowej w Bychawie Rogulski (8), radny gminny Lewczyński (9), wójt Płaszczewski (10), drogomistrz bychawski Szulowski (11), radny i działacz społeczny Antoni Frączek (13) i majster, budowniczy mostu (15). Bychawa, 16.03.1930 r.

komentarz do zdjęcia autorstwa Macieja Paneckiego. W-wa, 2003 r.

Jakie konie, taki gospodarz.

Powszechnym środkiem transportu lokalnego był wtedy jeszcze w kraju zaprzęg konny. Zanim też w wieku 8 lat zacząłem pasjonować się samochodami, to przedtem podobny sposób fascynowały mnie konie. Pamiętam, że jako mały, pięcioletni, „knot”, domagałem się od rodziców kupienia mi konia, co zbywane było dyplomatycznym milczeniem. W dni targowe, przed budynkiem gminnym, mieliśmy istny przegląd koni chłopów, którzy przyjeżdżali z płodami swojego gospodarstwa przeznaczonymi na sprzedaż i jednocześnie po zakupy w sklepach miasteczka. Wygląd

koni w owym czasie świadczył o stanie gospodarstwa i zamożności jego właściciela. Szczególne zaangażowanie w pielęgnację posiadanych koni wykazywali młodzi synowie gospodarzy, dla których dorodny, dobrze utrzymany koń, lub jeszcze bardziej para koni, to była wizytówka w środowisku młodzieży wiejskiej, a zwłaszcza jej pięknej połowy. Zajeżdżać z fasonem pod kościół w niedzielę parą pięknych koni, i eleganckim wasągiem, było szczytem junactwa i powodem do dumy i zazdrości rówieśników. Wyróżniała się pod tym względem, nienależąca już do gminy Bychawa, Starawiec, wieś położona około 7 km na południe

od miasteczka. Starawiec zamieszkała była przez drobną szlachtę, która separowała się od prostych chłopów, uważała się za przedstawicieli wyższego stanu i odpowiednio do tych aspiracji kultywowała własne, szczególnie zwyczaję, a w tym i bogatą obrzędowość weselną. Dysponowała orkiestrą dętą, która towarzyszyła każdemu orszakowi weselnemu przyjeżdżającemu do kościoła w Bychawie. Orszak składał się z reguły z kilkunastu furmanek, do każdej z nich zaprzężona była para pięknych koni, ozdobionych różnokolorowymi wstążeczkami i lśniących wyszczotkowaną sierścią i wypastowaną uprzężą skórzaną. Na pierwszym wozie or-

Początki komunikacji autobusowej.

Do roku 1928 mieszkańcy Bychawy mogli korzystać wyłącznie z usług, „rzemieślniczym dyszla”, czyli poczytywanej furmanki, jeśli chcieli udać się w podróż do Lublina. W tymże 1928 roku komunikację autobusową na trasie Lublin-Bychawa zainicjował, co za dziwny przypadek, podobnie jak Dąbrówka w państwowości polskiej, autentyczny Czech o nazwisku Mraz. Jeździło się wtedy trasą przez Bychawkę i Dąbrówkę po szutrowej, utwardzonej szosie, pełnej niestety dziur i wybojów. W 1931 roku ukończona została inna trasa do Lublina prowadząca przez Strzyżewice, Niedrzwicę Dużą, Strzeszko-

wice i Konopnicę. Mraz w tym czasie wycofał się już z interesu, a jego miejsce zajął inny przedsiębiorca, p.Kokosiński. Niestety jego działalność trwała bardzo krótko, bo dysponował starym, sfatygowanym autobusem marki „Mercedes”, produkcji jeszcze prawdopodobnie przedwojennej, mającym opony zdarte aż do „partu”, czyli do tkaniny technicznej stanowiącej osnowę opony, co w tamtej epoce nie wzbudzało zastrzeżeń policji, bowiem prędkość maksymalna tego pojazdu wynosiła 40 km/godz. Zagrożenie, nawet w przypadku katastrofy, było bardzo niewielkie. Następny tabor, jaki pojawił się w Bychawie należał do spółki „Stanisław Janczewski i S-ka” dysponującej już trzema autobusami w dobrym stanie technicznym, marki Chevrolet, zabierającymi po 16 osób, łącznie z dwuosobową obsługą (kierowca, czyli jak wtedy się mówiło szofer, i pomocnik szofera). Duża frekwencja spowodowała, że pojawiło się konkurencyjne przedsiębiorstwo komunikacyjne pod firmą Franciszek Mamczarz i Spółka” dysponujące jednym, ale nowym autobusem marki Ford. Wspólnikiem Mamczarza był Wszelaki, przy czym obydwaj pochodzili z pobliskiego Krzczonowa i na zmiany obsługiwali posiadany pojazd. Spółka Janczewskiego, który był ziemianinem, zatrudniała pracowników najemnych, stanowiących ciekawą grupę zawodową, stale trzy-, dwuosobowe zespoły. Składały się one w tamtym czasie z kierowcy p.Gienka i jego pomocnika p.Pawła, z pana Kazanowskiego i jego pomocnika p.Witka, oraz z p.Mariana i p.Stasia. O podjęciu tych ludzi do pracy może świadczyć

Prostujemy błąd we fragmencie wspomnień zamieszczonych w „Głosie regionalistów” („GZB” nr 4 (156) z dnia 26 maja 2004r.) dotyczącym p.Tarki, ówczesnego Powiatowego Inspektora Straży Pożarowych w Lublinie, późniejszej ofiary Katynia: zmienił nazwisko na **Staliszewski**, a nie, jak podaliśmy, na **Stylski**. Stylski to zmienione nazwisko innego strażaka, który pierwotnie nazywał się **Furtak**. Panowie gustowali w zmianie nazwisk, stąd to zamieszczenie, za które przepraszamy.



następujące wydarzenie. Podczas powrotu autobusem, prowadzonym przez p.Gienka, z Lublina, nastąpiło jakieś uszkodzenie w silniku wozu. P.Gienek z Pawłem długo majstrowali przy maszynie, ale w radykalny sposób nie udało się im przywrócić pełnej sprawności silnika. Aby jednak móc kontynuować podróż, p.Paweł położył się na błotniku przednim i podtrzymując jakiś element silnika ręką umożliwił jego pracę i szczęśliwie dotarcie, w trochę zwolnionym, co prawda, tempie, do Bychawy. Wszystkie autobusy Janczewskiego były amerykańskiej marki Chevrolet, karosowane już w Polsce, pomalowane na kolor ciemnozielony. Na lewej, bocznej szybie obok kierowcy, stosowny napis głosił: „Szybkość maksymalna 40 km/godz., na zakrętach od 5 do 10 km/godz.”. Z Bychawy do Lublina, oddalonego o 32 km, jechało się w związku z tym pełną godzinę, bo dochodził jeszcze postój w Niedrzwicy, gdzie obsługa autobusu wpadała do restauracji na małe piwo, a poza tym nawierzchnia szosy nie zawsze pozwalała na maksymalną prędkość wehikulu.

Panie Paweł, nasze bambetle!

Miejsce, przeznaczone w zasadzie dla pomocnika kierowcy, zajmował zwykle jakiś prominentny pasażer, a pomocnik stał całą drogę wypisując przy tym, dosłownie na kolanie, bilety jadącym pasażerom. Bilet z Bychawy do Lublina kosztował wówczas 1,60 zł. Wozy miały zwykle komplety, a często nawet nadkomplety. Nie było bowiem mowy, aby ktoś chcący jechać do Lublina, czy wracać, nie został zabrany. W przedniej części sadowili się przeważnie podróżujący członkowie bychawskiej inteligencji, zarówno Polacy jak i Żydzi, to znaczy nauczyciele, lekarze, urzędnicy, policjanci, kupcy, a z tyłu na ogół chłopci, ściągnięci „skręty” z ordynarnej, cuchnącej machorki i prowadzący głośny *palawer* o swoich sprawach.

Częstymi pasażerami autobusów do Lublina byli miejscowi kupcy żydowscy, którzy tą drogą sprowadzali towar do swoich sklepów. W takich przypadkach na powracający z Lublina wieczorem autobus czekała już na postoju naprzeciw gminy gromada Żydów, rozmawiających nerwowo i głośno w swoim żargonie, na im tylko zrozumiałe tematy, i oczekujących na zdejmowanie bagaży z dachu autobusu. Odbywała się wtedy swojego rodzaju scena, której aktorami byli, oprócz nich, członkowie załogi autobusu. Pomocnik szofera, do którego obowiązków należała ta czynność, nie śpieszył się bynajmniej z wejściem na dach i zdjęciem ładunku. Łaził koło wozu, próbował brać się do sprzątnięcia, w oczywisty sposób zwlekał z wdrapaniem się na dach, a niecierpliwi Żydzi próbowali najpierw przemówić mu spokojnie do rozsądku słowami: *panie Paweł, zadłaczego nie zdejmujesz pan nasze bagaże z dachu?* „Zaraz, zaraz”, odpowiadał p. Paweł, i dalej wstrzymywał się z wyjściem na dach. *Panie Paweł, ja potrzebuję pójść do interesu, to niech pan się pofatyguje, ja bardzo pana proszę* - brzmiały zachęty kupców. Były one jednak nadal mało skuteczne. Dopiero, gdy taki kupiec odszedł z p. Pawłem „na stronę” i coś z nim poszeptał, pieczętując na uściskiem ręki, wtedy pan Paweł nabierał nagle energii, błyskawicznie wdrapywał się na dach, szybko rozwiązywał sznury zabezpieczające ładunek przed zsunięciem się na ziemię w czasie jazdy i z największą pieczołowitością podawał pakunki wyciągającym z ziemi ręce Żydom. Jeśli „mowy do ręki” zabrakło, to po dłuższym ociąganiu się, pomocnik szofera musiał jednak wejść na dach, ale pakunki zrzucał w sposób brutalny na głowy Żydów, co wywoływało oczywiście ich głośne protesty. *Co pan robisz? Tak się nie robi! Ja pójde na skargę do pana Janczewskiego. Pan jeszcze pożałujesz, itp.* Dobra, dobra, odpowiadał p. Paweł bierząc swoje bambetle i do widzenia, bo my musimy jechać do garażu.

Ówczesne podziały klasowe, istniejące wtedy szacunek dla autorytetów publicznych, stabilne stosunki społeczne i gospodarcze, odbijały się jak w lustrze także i w dzie-



Rozbiórka starej rzeźni miejskiej w Bychawie. Stoją od lewej: radny gminny Baran, radny Kostrzewski, radny Józef Asyngier, sekretarz urzędu gminy Józef Panecki, radny Antoni Frączek, radny Pietras, wójt gminy Stanisław Płaszczewski i ostatni z prawej lekarz weterynarii Wincenty Furmaga

komentarz do zdjęcia autorstwa Macieja Paneckiego. W-wa, 2003 r.

dzinie ważnej niezmiernie dla życia, jaką był transport osobowy. Na stałych liniach jeździli na ogół ci sami kierowcy, którzy znali swoich pasażerów, a ci oczywiście znali swoich kierowców. Każdy kierowca wiedział, kogo wiezie, i odpowiednio „do rangi” go traktował. Nie było to niewątpliwie godne pochwały, ale dla osób o wyższej pozycji społecznej kierowcy i ich pomocnicy byli uprzedzająco grzeczni, a dla tych z niższych szczebli drabiny społecznej, bywało rozmaicie, mówiąc delikatnie. Stąd na postoju autobusów słyszano się gładkie zwroty – moje uszanowanie panu doktorowi, moje uszanowanie panu profesorowi, ależ tak, oczywiście, miejsce dla pana sekretarza zawsze się znajdzie. Ale słyszano się też – no gdzie się pchacie, to nie obora! A pienią-

dze na bilet, macie?

W 1934 roku wycofał się z linii bychawskiej Mameczarz, a jego miejsce zajęła spółka „Jossek vel Icek Rajs i S-ka”, dysponująca nowiutkim autobusem marki polski fiat. Rajs był to dość młody, trzydziestoparoletni Żyd noszący okulary i ubierający się po europejsku, nawet dość elegancko, z kapeluszem na głowie. Miał on właściwie wygląd intelektualisty i, jak mi się wydaje, nie bardzo odpowiadała mu działalność biznesowa w branży komunikacyjnej. Jego współnikiem był inny bychawski Żyd o nazwisku Nisenbaum, niewysoki, inteligentnie wyglądający osobnik z lekką lysiną doczołową widoczną spod szarego kapelusza. Kierowcą autobusu był Polak o nazwisku Lipa, spokojny, o uczciwym spojrzeniu mężczyzna, w wieku

trzydziestu paru lat. Trudno powiedzieć, jaka była przyczyna zwolnienia po paru miesiącach kierowcy Lipy i zastąpienia go osobnikiem o nazwisku Wróblewski, który krótko przedtem prowadził przez pewien czas jeden z wozów Janczewskiego.

Ach, Nikodem, coś zrobił z samochodem!

Wszystkie samochody w tamtym czasie stanowiły wielką atrakcję dla dzieciarni, która z nieklamną radością przyjmowała pozwolenie szofera na wejście do autobusu i „przewiezienie się” do garażu. Pewnego letniego wieczoru zaprosił do autobusu sporą gromadkę dzieci kierowca Wróblewski, i zamiast do garażu, skierował wóz na drogę w kierunku swojego domku. W czasie jazdy „na pełny gaz” Wróblewski kręcił kierownicą, to w lewo to w prawo, co powodowało, że autobus przerzucany był z jednej na drugą krawędź szosy, od rowu do rowu, a dzieciaki miotane siłą odśrodkową „od ściany do ściany”, nie zdając sobie sprawy z powstałego zagrożenia, cieszyły się z niespodziewanej atrakcji.

Kariera Wróblewskiego jako kierowcy nie trwała długo. Pewnego letniego poranku na postoju autobusów miała miejsce awantura między Wróblewskim, a jego pryncypałem Rajsem. Wróblewski siedział już za kierownicą autobusu mającego za chwilę ruszyć do Lublina, kiedy nagle zjawił się Rajs, i zażądał opuszczenia przez niego pojazdu Wróblewski, nic nie mówiąc, gwałtownie wyskoczył z autobusu, podbiegł do Rajsa i uderzył go w twarz, strącając i tłukąc mu okulary. Komendant miejscowego posterunku P.P. (Policji Państwowej) starszy przodownik p.Tadeusz Kamiński interweniował natychmiast, rozdzielając skłóconych. W parę tygodni po tym incydencie autobus Rajsa uległ spaleniu w garażu, o co posądzany był oczywiście, mogący działać z zemsty, Wróblewski. Utrwaliła to dla potomności ludowa ballada, z refrenem:

„Nikodem, Nikodem
coś zrobił z samochodem
Wszystko klawe, wszystko klawe,
ale byś spalił Bychawę”

Realizacja połączeń drogowych z Lublinem wymagała budowy dwóch mostów na rzekach Gałęzówce i Kosarzewce. Zachowało się zdjęcie z budowy mostu na Gałęzówce, z 1930r.; most zbudowano z inicjatywy i pod nadzorem mego Ojca. Na tej fotografii znalazłem się jako mały brzdąc, stojący w kożuszku obok Tatusia. Zrobiono je, sądząc z ubiorów, w marcu, lub w listopadzie. Z prawej strony Tatusia stoi technik powiatowy p. Włodarczyk (w czarnym palcie z kołnierzem futrzanym), z lewej nieznamy mi, prawdopodobnie urzędnik z Wydziału Powiatowego w Lublinie, a dalej patrząc w lewo ogromny komendant posterunku P.P. (Policji Państwowej) w Bychawie p. Rogulski, obok niego p. Lewczyński, radny gminny i działacz społeczny, z zawodu handlowiec, następnie wójt gminy p. Stanisław Płaszczewski, rolnik z Zaraszowa, dalej

drogowiec bychawski, p. Sulowski (okrągłej skórzanej czapce), p. Antoni Frączek, również radny gminny i zapalony działacz społeczny ze szkoły księdza Kwiatkowskiego (w wysokiej czapce futrzanej), a za nim w kubraku majster mostowy, prowadzący budowę mostu. W samej gminie Bychawa były na początku lat trzydziestych tylko dwa samochody osobowe należące do osób prywatnych, i jeden ciężarowy, należący do rodziny Kwietniewskich. Osobowe wozy były produkcji Forda, słynnego typu T, i należały do proboszcza i do Pani Walerii Skawińskiej, właścicielki folwarku Skawinek pod Bychawą. Pani Skawińska była niewątpliwie osobą bardzo wartościową. Przypuszczam, że przeszła przez „szkołę” księdza Kwiatkowskiego, bo nie było w Bychawie imprezy publicznej typu kulturalnego, czy patriotycznego, aby ta mająca wtedy około 40 lat kobieta nie wzięła w niej czynnego udziału. Ubrana zwykle w sportowy płaszcz z paskiem i pilotkę na głowie, miała sylwetkę sportsmenki pędzącej z oszalamiającą prędkością 30 km/godz swoim rozkietanym Fordem po bezdrożach Lubelszczyzny. Posiadanie w tamtych czasach samochodu w Polsce nie miało uzasadnienia ekonomicznego, a raczej prestiżowe, lub zaspokajało czyjeś ambicje sportowe.

Brukowanie Turobińskiej

Pamiętam, że jako 5-letni chłopiec obserwowałem brukowanie jezdni ulicy Turobińskiej. Głównym narzędziem pracy brukarzy był młotek podobny do młotka murarskiego. Płaską, ostrą stroną tego młotka brukarz wygrzebywał odpowiednio duży otwór w warstwie piasku, do którego wkładał kamień i pobijał go drugą, tępą stroną młotka, podobnie jak robią to murarze z cegłą. Wprawnie i zgodnie pracując, dwaj, a nawet trzej brukarze, rozmieszczeni w jednej linii prostopadłej do osi planowanej jezdni, potrafili w ciągu jednego dnia wykonać, kłęcząc, ponad 100 metrów bieżących jezdni. Kamienie ubijane były następnie przez kroczącego za brukarzami ubijacza tarankiem, o którym pisałem już wcześniej przy okazji opisywania Jędrka Sprawki. Potem sypany był na powierzchnię jezdni miał piaskowcowy wypełniający szpary między kamieniami, który wciskano w nie za pomocą wielkiego, ciężkiego walca ciągniętego przez dwa mocne koni. Ostatnią operacją było posypanie na uwalowany bruk cienkiej warstwy piasku, chroniącej, przynajmniej przez jakiś czas, nawierzchnię jezdni przed dewastacją przez konie i pojazdy konne, wyposażone wtedy wyłącznie w drewniane koła z żelaznymi obręczami.

Rzeźnia

Pętając się po miasteczku trafiłem kiedyś na budowę rzeźni lokalizowanej na gruncie gminnym, który do niedawna mój Ojciec wykorzystywał pod sadzenie ziemniaków. W ich miejscu uruchomiono kopalnię wapienia niezbędnego do budowy, a stróżował tu Michał Holweg. Dotychczas eksploatowana rzeźnia postawiona była na palach w nurcie rzeki Gałęzówki na peryferiach miasteczka, przy czym rzeczkę wykorzystywano jako kanał odprowadzający ścieki z prymitywnej rzeźni, czyli, jak to się teraz mówi, ubojni. Zachowała się fotografia, która w tej rzeźni wisiała, jak mi ktoś mówił, jeszcze w latach 1970-tych, zrobiona przez naprawdę doskonałego fotografa p. Hanaja, z uroczystości poświęcenia kamienia węgielnego rzeźni przez ówczesnego proboszcza bychawskiego księdza kanonika Zielińskiego. Jesteśmy obydwój z siostrą Anią uwiecznieni wraz z Tatusiem, na tym zdjęciu, a ponadto, jest tam naczelnik poczty p. Nowotarski, wspomniani już przeze mnie miejscowi społecznicy w osobach p.p. Lewczyńskiego i Frączka, p.Pietras, ojciec ślicznej Halinki, i dwaj starzy majstrowie murarscy pp.Grudzień i Zarasiński, wójt Płaszczewski i inni.

W następnym n-rze, który ukaże się we wrześniu br. m.in. o szkole powszechnej

Dalekie, ale bliskie...

Ks. Antoni Kwiatkowski

W czasach współczesnych u nas w Polsce zdarza się przerażająco wielka liczba kradzieży, napadów, oszustw, łapownictwa, tchórzostwa, lekceważenia dobra powszechnego, płaszczenia się, nienawiści, próżniactwa, żebractwa, bezczelnej głupoty i sobkostwa wszelakiego rodzaju. Poczynając od robotnika strajkującego w momencie największego niebezpieczeństwa dla ojczyzny i od wieśniaka oraz handlowca – spekulanta, podnoszącego ceny na swe produkty właśnie wówczas niepomiernie w górę, kiedy naród toczy ciężkie boje z wrogiem o swoją niepodległość, a kończąc na partyjnych waśniach i robieniu sobie na złość, albo kopaniu dołków dla poniżenia, zgubienia przeciwnej partii; bracia się kłóca, a ojczyznę szarpiać ze wszystkich stron wrogowie, nie tylko postronni, ale i wewnętrzni, nie mniej groźni (s. 47 rękopisu). Skąd wzięły się u nas te występki szpetne i szkodliwe niezmiernie? (...) przyczyny takiego stanu rzeczy nie trzeba zbyt głęboko szukać, leży ona niemal na wierzchu, sama się nam rzuca w oczy: oto zgola dajemy zupełną swobodę naszej naturze bujnej, nic a nic nie przeciwdziałając własnym popędem złym, bo mniemamy, że to zbytuczne, przeciwie nie na to żyjemy by sobie w czemkolwiek odmawiać... hulaj dusza! A o istnieniu praw naturalnych i obowiązku świętym stosowania się do nich, ciężącym na każdym z nas bez wyjątku, nic wiedzieć nie chcemy. Zdaje się nam bowiem, że i prawa i powinność moralna są nam tylko na pokaz dane, możemy je przyjąć lub nie, podług nich postępować, lub nic sobie z nich nie robić (...) wielu rodaków jest tego zdania na serio, że bez praw moralnych możemy tak doskonale się obywać, jak wiejska Magda bez chustki do nosa (str.47, 49)

Umiejętność i moc zawsze i wszędzie służenia przede wszystkim prawdzie i dobru podług prawideł moralnych, rozpoznawanie rozumem jasnym i przenikliwym nazywany moralnością (s.46).

dlaczego spekulanta, podnoszącego ceny na swe produkty kiedy wstanie wrocznie niepomiernie w górę, kiedy naród toczy ciężkie boje z wrogiem o swoją niepodległość, a kończąc na partyjnych waśniach i robieniu sobie na złość albo kopaniu dołków dla poniżenia, zgubienia przeciwnej partii, bracia się kłóca, a ojczyznę szarpiać ze wszystkich stron wrogowie nie tylko postronni, ale i wewnętrzni, nie mniej groźni!

Jedno zdanie komentarza do przytoczonego fragmentu rękopisu ks. Antoniego Kwiatkowskiego sprzed ponad 80 lat: styl wprawdzie niedydysiejszy, ale treść? Wprost przeciwnie!