

Michał Suszczewicz, michal.suszczewicz@uni.wroc.pl
Uniwersytet Wrocławski, Zakład Analiz Regionalnych i Lokalnych

Dziedzictwo poprzemysłowe i techniczne województwa lubuskiego jako podstawa nowego regionalnego szlaku turystyczno-kulturowego¹

Słowa kluczowe: turystyka poprzemysłowa, dziedzictwo poprzemysłowe, szlak turystyczno-kulturowy.

Streszczenie

W poniższym artykule scharakteryzowano wybrane obiekty przemysłowe znajdujące się w województwie lubuskim, które mogą zostać włączone w szlak turystyczno-kulturowy prezentujący dziedzictwo industrialne i techniczne tego regionu. Dokonano ich charakterystyki pod względem historycznym, jak i współczesnego użytkowania i zachowania. Przeprowadzone badania i analiza wskazują na znaczącą rolę obiektów przemysłowych w potencjalnym rozwoju turystyki w województwie lubuskim. W artykule przedstawiono dotychczasowe inicjatywy przybliżające dawną historię przemysłu w miejscowościach regionu oraz propozycje jej promocji w przyszłości.

Wstęp

Upadek lokalnego przemysłu, który rozpoczął się w Polsce wraz z nadejściem transformacji, spowodował przekształcenia funkcjonalne miejscowości w wielu regionach Polski, w tym w województwie lubuskim [Jaroszewska, Stryjakiewicz 2014, s. 67]. Dawniej liczne zakłady przemysłowe były elementem spajającym lokalną społeczność, a ich zabudowa stanowiła niejako wizytówkę miasta [Kochański 2007, s. 279]. Podejmowane obecnie przez władze lokalne i prywatnych inwestorów działania rewitalizacyjne dotyczące lubuskich zabytków przemysłu i techniki są zauważalne, lecz ze względu na ograniczone środki finansowe – niewystarczające. Ważność obiektów poprzemysłowych i technicznych w ramach promocji turystyki kulturowej województwa została podkreślona w audycie turystycznym przeprowadzonym przez Polską Agencję Rozwoju Turystyki, który wskazywał możliwość utworzenia szlaku tematycznego wiążącego się z obiektami poprzemysłowymi [Audyt turystyczny 2005].

Na terenie kraju można wskazać wiele miejsc, w których poprzez udane procesy rewitalizacyjne udało się zagospodarować obiekty poprzemysłowe. W ten sposób przebudowano wiele obiektów tego typu w Poznaniu [Tölle 2007, s. 55-56], Łodzi [Dąbrowski 2012, s. 32-33; Kaczmarska 2013, s. 87-88] czy na Górnym Śląsku [Kaczmarska, Przybyłka 2010, s. 211-223]. Budowle te do chwili obecnej są ważnymi miejscami w przestrzeni turystycznej tych miast [Derek 2013, s. 11].

Głównym celem artykułu jest scharakteryzowanie ważnych obiektów poprzemysłowych i technicznych oraz stworzenie projektu nowego szlaku turystyczno-kulturowego w województwie lubuskim, łączącego te miejsca. Możliwość powstania takiego szlaku przewidują dokumenty rozwoju turystyki w województwie [Audyt turystyczny 2005, s. 111].

W artykule przedstawiono ideę szlaku turystyczno-kulturowego, który został wyznaczony jako propozycja zwiedzania dziedzictwa poprzemysłowego regionu. Szlak turystyczno-kulturowy jest to „szlak tematyczny, posiadający jako swój punkt ogniskujący

¹ Badania naukowe były realizowane dzięki projektowi pt. „Rozwój potencjału i oferty edukacyjnej Uniwersytetu Wrocławskiego szansą zwiększenia konkurencyjności Uczelni” – współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego.

walor kulturowy lub element dziedzictwa kulturowego, przy czym kluczową rolę odgrywają w nim atrakcje o charakterze kulturowym” [Mikos von Rohrscheidt 2008, s. 20]. W tym przypadku szlakiem turystyczno-kulturowy łączy obiekty dziedzictwa przemysłowego województwa lubuskiego. Założenia proponowanego szlaku zostały przedstawione w poniższej tabeli (tab. 1).

Tab. 1. Założenia szlaku turystyczno-kulturowego łączącego obiekty przemysłowe regionu lubuskiego

Kryterium podziału szlaku	Proponowany szlak
Tematyka szlaku	szlak kulturowy: szlak tematyczny zorganizowany – szlak przemysłu i techniki
Zasięg terytorialny szlaku	regionalny
Środek transportu na szlaku	samochodowy, rowerowy, mieszany
Motywy podróży	poznawczy
Sposób wyznaczenia w terenie	niewytyczony (zestawiony zbiór zalecanych miejsc)
Okres wykorzystywania szlaku	całoroczny
Rola szlaku w większych systemach	uzupełniająca
Struktura przestrzenna szlaku	rozproszona
Znaczenie szlaku	regionalny
Stopień organizacji szlaku	wirtualny

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Mikos von Rohrscheidt 2010, s. 23.

Kryterium wyboru obiektów szlaku stanowiły następujące aspekty: dostępność dla turystów, ogólne zachowanie, wartość architektoniczna oraz ważność historyczna w ramach dziejów regionu. W tym celu dokonano analizy: m.in. dostępnej literatury, informacji zawartych w bazach danych portali popularyzacyjnych (www.ziemialubuska.pl, www.polskaniezwykla.pl) oraz na stronach urzędów miast i gmin, a także w publikacjach dotyczących poszczególnych miejscowości w regionie. Przy wyborze obiektów wykorzystano również artykuły naukowe opisujące obiekty przemysłowe w województwie [m.in. Kochański 2006, 2007; Łotysz 2006]. Bazowano ponadto na materiałach Lubuskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Zielonej Górze oraz Rejestrze Zabytków Województwa Lubuskiego Narodowego Instytutu Dziedzictwa. Ważnymi elementami były oprócz wymienionych lokalne materiały prasowe, ukazujące przemiany funkcjonalne obiektów oraz nowe inicjatywy społeczne związane z promocją dziedzictwa przemysłowego i technicznego w województwie. Dokonano również inwentaryzacji wybranych miejsc w okresie od października 2014 r. do stycznia 2015 r. W ramach wizyt terenowych poddano ocenie zachowanie i dostępność obiektów dla ruchu turystycznego.

Przemysł jako element kształtujący rozwój miast województwa lubuskiego

Jednym z najważniejszych etapów w historii kształtowania się miast w Europie był okres rewolucji przemysłowej trwającej od końca XVIII wieku. Proces ten przyczynił się do lokacji nowych miast, których umiejscowienie nie było uzależnione od wcześniejszych – średniowiecznych czy nowożytnych – dróg handlowych. Powstawanie tego typu miast było silnie związane z bazą surowcową, zaś zagospodarowanie złóż kopalnych powodowało tworzenie wielu nowych fabryk. W późniejszym okresie budowano przy zakładach przemysłowych kolonie robotnicze, które w pewnych przypadkach ostatecznie przekształcały się w miasta przemysłowe [Gonda-Soroczyńska 2013, s. 46].

W przeszłości, jak i współcześnie, teren województwa lubuskiego jest stosunkowo słabo zaludniony, posiada niewielką liczbę dużych miast. Jego przedwojenne położenie na peryferiach ówczesnej stolicy Rzeszy Niemieckiej (Berlina) powodowało, iż w produkcji

wykorzystywano miejscowe surowce, a handel ograniczono do rynku lokalnego, co skutkowało niskim poziomem rozwoju [Greinert 2012, s. 95-96]. Dopiero odkrycie złóż węgla brunatnego w okolicach Zielonej Góry i na Dolnych Łużycach, spowodowało większe zainteresowanie inwestycjami w lokalny przemysł. Wydobycie surowca miało miejsce od połowy XIX wieku w okolicach wielu lubuskich miast, dzięki czemu nie trzeba było transportować go z Dolnego czy Górnego Śląska, ponosząc duże koszty. Umożliwiło to rozwój przemysłu na większą skalę w najznacniejszych ośrodkach miejskich regionu [Gontaszewska, Kraiński 2010, s. 117].

Przemiany gospodarcze, w zakresie transportu oraz prowadzonej polityki, które miały miejsce w XX wieku, całkowicie zmieniły profil gospodarczy regionu. W niektórych miejscowościach utworzono nowe fabryki produkujące materiały wybuchowe i amunicję, niezbędną do prowadzenia działań zbrojnych. Zmodernizowano istniejące zakłady na tym terenie, a wiele z nich wzbogaciło się o nowoczesne linie produkcyjne. W niektórych rejonach wykorzystywano do transportu surowców kilkudziesięciokilometrowe sieci kolejek wąskotorowych. Niestety, niedługo po II wojnie światowej w regionie lubuskim zamknięto kopalnie węgla brunatnego oraz elektrownie. Było to spowodowane zarówno zniszczeniami wojennymi, jak i powojenną polityką władz, mającą na uwadze efektywność i wielkie inwestycje przemysłowe realizowane w pozostałych częściach kraju [Gontaszewska, Kraiński 2010, s. 117]. Poniemieckie zakłady przejęte przez Polaków po 1945 roku w kilku przypadkach nie były wykorzystane przez lokalne i centralne władze ludowe, mimo iż pełniły znaczącą rolę w produkcji i usługach na przedwojennym rynku lokalnym. Znacjonalizowanie zakładów przemysłowych na terenie obecnego województwa lubuskiego spowodowało całkowicie inny kierunek rozwoju gospodarki. Wykorzystanie lokalnych, droższych w koszcie wydobycia surowców (w tym przypadku węgla brunatnego) było nieuzasadnione, ponieważ w innych rejonach kraju produkcja była prowadzona na wysokim poziomie, zaspokajającym ogólnopolskie zapotrzebowanie. Poważne zniszczenia wojenne oraz brak wykwalifikowanej kadry pracowniczej spowodowały znaczne uniezależnienie się lokalnej gospodarki od modelu gospodarki prowadzonej centralnie. Nastawienie przemysłu regionu lubuskiego na monofunkcyjność, doprowadziło do zakończenia produkcji i zamknięcia dużej liczby państwowych przedsiębiorstw. Pod koniec XX wieku przeprowadzono likwidację wielu dawnych przędzalni, zakładów włókienniczych czy innego rodzaju fabryk. W ciągu tylko jednego wieku można było oglądać całość procesu rozwoju gałęzi przemysłu w tym regionie, od rozpoczęcia produkcji, przez rozkwit, po ostateczne zamknięcie.

Rola turystyki przemysłowej w rozwoju oferty turystycznej województwa lubuskiego

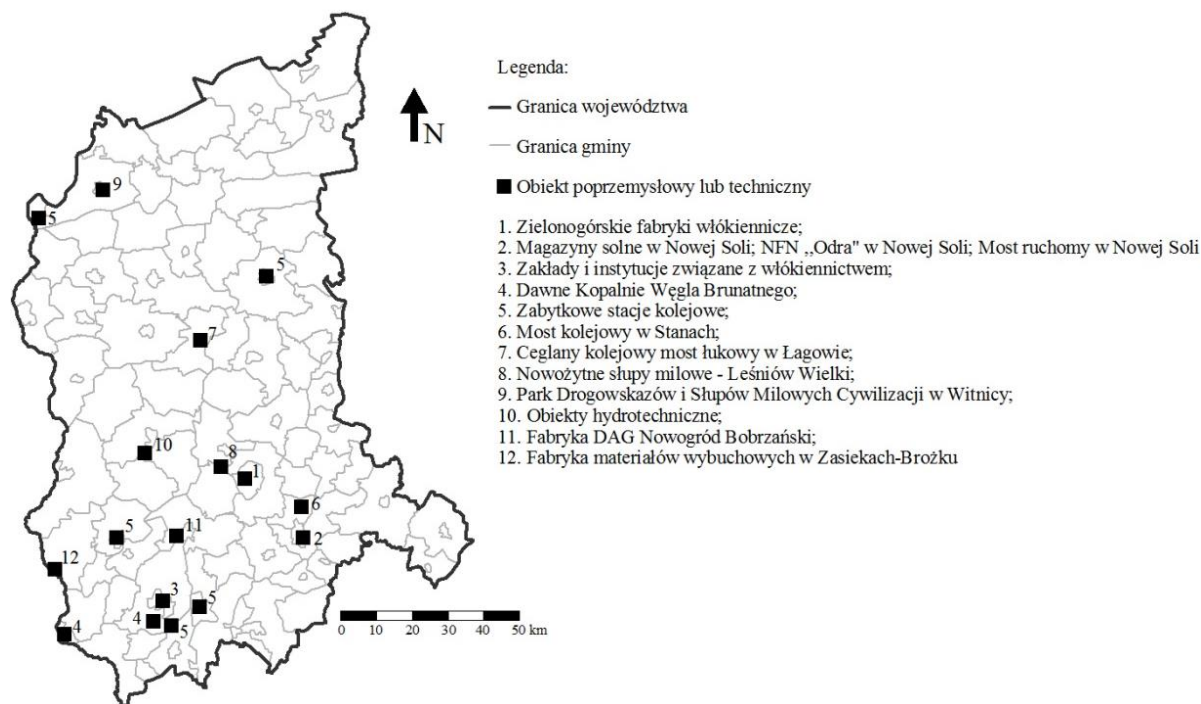
Turystyka przemysłowa to podróże, dla których jednym z głównych motywów jest zwiedzanie miejsc związanych z dawnym przemysłem [Jędrzyśiak 2011 za Stasiak 2009, s. 18]. Warto jednak zaznaczyć, że większość definicji podawana przez naukowców odnosi się do czynnych zakładów [por. Jędrzyśiak 2011]. W poniższym opracowaniu autor rozszerzył listę obiektów o miejsca związane z czynną działalnością przemysłową, jak i historyczną. Promocja dziedzictwa poprzemysłowego staje się jednym z najważniejszych elementów kreowanej przez poszczególne regiony atrakcyjności turystycznej. Przykładami są m. in. Szlak Zabytków Techniki w województwach śląskim i wielkopolskim czy też Szlak Obiektów Dziedzictwa Techniki Przemysłowej na Dolnym Śląsku. W regionie lubuskim, jak i w innych częściach kraju, ten aspekt dopiero się rozwija [Jędrzyśiak 2011, s. 19]. Ważne jest, aby promocja atrakcji przemysłowych i technicznych była skoordynowana z innymi, prowadzonymi działaniami turystycznymi. Jest to bardzo istotne ze względu na funkcje i znaczenie przemysłu w rozwoju regionu w wieku XIX i na początku XX. Bardzo trudno jest

porównywać potencjał lubuskich zabytków techniki i przemysłu z dobrze wypromowanym Szlakiem Zabytków Techniki i Przemysłu z województwa śląskiego, gdzie zainteresowanie tego typu dziedzictwem połączone z zainwestowaniem środków finansowych w jego promocję, zaowocowało rozpoznawalnością trasy w regionie, jak i poza jego granicami [Kaczmarska, Przybyłka 2010, s. 214-215]. Utworzenie podobnego szlaku, który łączyłby obiekty poprzemysłowe i techniczne w województwie lubuskim, mogłoby zapełnić lukę, która istnieje przy braku tego typu rozwiązań w zachodniej części kraju. Nieocenionym atutem Ziemi Lubuskiej jest położenie w pobliżu granicy z Niemcami, co daje możliwości istnienia transgranicznego ruchu turystycznego oraz promowania atrakcji regionu poza Polską. Innym powodem, dla którego warto podejmować takie działania jest fakt, że zagospodarowane i wypromowane obiekty przemysłowe wzmacniają poczucie tożsamości lokalnej i regionalnej [Mikos von Rohrscheidt 2008, s. 28; Jędrysiak 2011, s. 17].

Obiekty poprzemysłowe mogą stać się elementem spajającym, a zarazem rozszerzającym zasób lokalnych atrakcji znajdujących się w regionie czy w poszczególnych miejscowościach. Jest to szansa zwłaszcza dla tych miejscowości, które nie posiadają wielu miejsc interesujących turystów, bądź przyciągają ich pojedynczymi, uznanymi zabytkami kultury materialnej. Rozszerzenie lokalnego zasobu miejsc atrakcyjnych dla turystów o obiekty poprzemysłowe, może spowodować zintensyfikowanie ich wizyt w miejscowości przekładające się na zwiększenie dochodu osób związanych z obsługą ruchu turystycznego.

Wybrane obiekty poprzemysłowe i techniczne województwa lubuskiego

Lokalizacja obiektów poprzemysłowych i technicznych, omówionych w niniejszym podrozdziale, została przedstawiona na rycinie 1.



Ryc. 1. Wybrane obiekty poprzemysłowe i techniczne województwa lubuskiego poddane analizie

Źródło: opracowanie własne.

1. Zielonogórskie fabryki włókiennicze

Zachowanie i stan ogólny obiektów: bardzo dobry.

Dostępność: w godzinach otwarcia galerii handlowej.



Ryc. 2. Dawne zakłady „Polska Wełna” w Zielonej Górze - obecnie centrum handlowe Focus Mall Zielona Góra

Źródło: fot. autor, styczeń 2015 r.

Już w 1816 roku powstała tutaj pierwsza zmechanizowana fabryka włókiennicza Anglika O'Briena, w której wykorzystywano maszynę parową. W XIX wieku Zielona Góra stała się jednym z wiodących ośrodków przemysłowych w produkcji włókienniczej w tej części Niemiec. W 1915 r. doszło do fuzji dwóch największych zakładów włókienniczych w mieście, na skutek czego powstał zakład pod nazwą „Deutsche Wollenwaren Manufaktur” [Czyżniewski 2002]. W okresie międzywojennym zielonogórskie produkty sprzedawano nawet za granicą, m. in. w Anglii, Ameryce, krajach skandynawskich, Turcji czy Chinach [Dawne Zakłady Przemysłu Wełnianego „Polska Wełna”, b.r.]. Ten największy z zielonogórskich zakładów był przed wojną głównym odbiorcą surowca z lokalnych kopalń węgla brunatnego. W 1940 roku fabryka wykorzystywała ok. 31% ogólnego wydobycia podzielnogórskich kopalń [Gontaszewska, Kraiński 2010, s. 117]. Po wojnie, w 1949 roku w murach tego zakładu otwarto, Zakłady Przemysłu Wełnianego „Polska Wełna” [Bazan-Krzywoszańska 2014 za Wyder G. 1998, s. 67]. W zakładzie tym w latach 80. XX wieku była zatrudniona większość pracowników branży włókienniczej miasta – pracowała tu prawie co druga kobieta z Zielonej Góry [Bazan-Krzywoszańska 2014, s. 68]. Wraz z nastaniem lat 90. XX wieku, ograniczono produkcję włókienniczą w zielonogórskich zakładach, po czym w 1999 roku całkowicie zamknięto zakład „Polska Wełna”. W 2005 roku na terenie firmy rozpoczęto prace inwestycyjne, które ostatecznie doprowadziły do przekształcenia terenu w centrum handlowe „Focus Mall Zielona Góra” (ryc. 2.) [Dawne Zakłady Przemysłu Wełnianego „Polska Wełna”, b.r.]; obecnie jest to największe centrum handlowe w mieście. Pozytywnym faktem jest to, że w jednym z budynków obiektu utworzono niewielką izbę pamięci dawnych zakładów włókienniczych.

2. Obiekty w Nowej Soli

2.1 Magazyny Solne w Nowej Soli

Zachowanie i stan ogólny obiektu: bardzo dobry.

Dostępność: ograniczona, budynek prywatny.

W Nowej Soli w XVI w. utworzono warzelnię soli, której zadaniem była produkcja, składowanie i rozprowadzanie sól przywożonej ze Szczecina w śląskich miastach². Niestety ze względu na konkurencję soli importowanej z Królestwa Polskiego oraz wojny nawiedzające te rejony, ważenie soli przzerwano w 1700 roku. W późniejszym okresie powstało w Nowej Soli Magdeburskie Przedsiębiorstwo Handlu Solą przy Cesarskim Zarządzie, które handlowało surowcem importowanym aż do połowy XIX wieku [Andrzejewski b.r.]. Do chwili obecnej w mieście można obejrzeć dwa dawne magazyny solne z XVIII wieku [Łotysz 2006, s. 161; Wnorowski 2012]. W jednym z nich znajduje się do dziś zachowany dźwig towarowy [Kowalski 1987 za Mikos von Rohrscheidt 2012, s. 34]. Obiekty zostały włączono do trasy turystycznej prowadzącej przez miasto, istnieje możliwość ich zwiedzenia.

2.2 NFN „Odra” w Nowej Soli

Zachowanie i stan ogólny obiektu: część użytkowana – dobra, przędzalnia – stan bardzo zły, w ruinie.

Dostępność: ograniczona, budynek i teren prywatne.

Kolejnym obiektem przemysłowym w województwie jest dawny zakład NCN „Odra” w Nowej Soli. Właścicielem największych zakładów włókienniczych w mieście był J. D. Gruschwitz, który w stulecie rocznicy nadania praw miejskich (1813 r.) sprowadził do miasta maszynę parową. Jego przedsiębiorstwo początkowo było niewielkie, lecz przez okres XIX wieku rozrosło się przestrzennie. Składały się nie zarówno część produkcyjna, jak i przestrzeń socjalna, przeznaczona dla pracowników fabryki; zakład posiadał swoje filie w Żukowie oraz Zielonej Górze. W XX wieku zatrudniał już 3,5 tys. pracowników i wszedł w fuzję z zielonogórskim oddziałem przedsiębiorstwa. Rozwój firmy został zahamowany podczas I wojny światowej, gdy zabrakło sprowadzanego z zagranicy surowca do produkcji. Zaraz po wojnie w 1945 roku zakład został przejęty przez Polaków, którzy urzędowo nadali mu nazwę Państwowe Zakłady Przemysłu Lniarskiego nr 4 „Odra” w Nowej Soli. Aż do modernizacji zakładu w latach 70. XX w. produkcja była prowadzona na przedwojennych, niemieckich maszynach. Obsada przedsiębiorstwa zbliżyła się do stanu przedwojennego – liczyła 3 tysiące pracowników, a po rozbudowie i inwestycjach nowosolski zakład stał się najnowocześniejszym tego typu w Polsce. W latach 80. XX wieku Nowosolska Fabryka Nici „Odra” była jedną z najważniejszych zakładów wytwarzających ten produkt na rynek państw tzw. bloku wschodniego. Podobnie jak miało to miejsce z zakładami zielonogórskimi, również nowosolskie, wraz z nastaniem lat 90. XX wieku, zaczęły mieć problemy gospodarcze [Greinert 2012, s. 98]. W rezultacie zakład został przekształcony w spółkę, a następnie zlikwidowany w 1998 roku. Działalność produkcyjną na bazie dawnej fabryki, ale w mniejszej skali, prowadzi spółka „MEGA”, która od 2003 roku zajmuje się produkcją nici syntetycznych. Po zamknięciu zakładu, teren zajmowany przez przedsiębiorstwo został podzielony i sprzedany. Najważniejsza część, z wieżą zegarową i przędzalnią lnu o długości 200 metrów, do chwili obecnej zostaje niezagospodarowana i popada w ruinę. W planach lokalnych władz jest całkowite wyburzenie tych obiektów [*Wyburzą ruiny fabryki nici Odra*

² Śląsk w rozumieniu historycznym, obejmującym obecny obszar Dolnego Śląska.

2013]. Obiekty nie są włączone do żadnej trasy turystycznej. W niektórych przewodnikach poleca się te obiekty dawnej fabryki NCN „Odra” jako przykłady ciekawej architektury przemysłowej [Koziołek 2014, s. 5]. Oprócz opisanego zakładu NFN „Odra” w Nowej Soli znajduje się kilka innych, ciekawych obiektów przemysłowych zaliczonych do rejestru zabytków. Są to między innymi: Gazownia – zespół budynków przemysłowych z poł. XIX wieku mieszczący się przy ulicy 9. Maja oraz „Stara Huta”, która składa się z kilkunastu budynków dawnej huty, powstałych na początku XX wieku [Rejestr zabytków nieruchomych 2014, s. 48-49]. Oba budynki są zlokalizowane na terenach prywatnych.

2.3 Most ruchomy w Nowej Soli

Zachowanie i stan ogólny obiektu: mechanizm czynny, stan bardzo dobry.

Dostępność: miejsce ogólnodostępne.

Unikatowy w skali kraju i Europy, most ruchomy z podnoszonym przesłem, został wybudowany w 1927 roku i do dnia dzisiejszego jest nadal czynną przeprawą. Pierwotnie był obsługiwany mechanicznie, za pomocą korby poruszanej siłą ludzką – obecnie jest napędzany mechanizmem elektrycznym [Łotysz 2006, s. 160]. Współcześnie użytkuje się go sporadycznie ze względu na niewielki ruch rzeczny na Odrze.

3. Zakłady i instytucje związane z włókiennictwem – Żary

Zachowanie i stan ogólny obiektu: znaczna część budynków po zakładzie produkcyjnym została wyburzona, kilka obiektów (w tym zabytkowe) w stanie średnim.

Dostępność: ograniczona, teren prywatny.



Ryc. 3. Instytut Obróbki Włókien w Żarach – stan obecny

Źródło: fot. autor, styczeń 2015 r.

W Żarach, mieście położonym w południowej części województwa, zlokalizowano kilka fabryk włókienniczych na bazie dawnych zakładów manufakturowych. Znaczenie ośrodka w rozwoju tej gałęzi gospodarki zostało silnie uwypuklone przez ulokowanie tu Wyższej Szkoły Tkackiej oraz utworzenie w 1933 roku przy tej placówce Instytutu Obróbki Włókien (ryc. 3). Prowadzono w nim badania dotyczące zastąpienia bawełny używanej w produkcji włókienniczej

innymi substytutami; Żary stały się wtedy jednym z najważniejszych miast związanych z włókiennictwem w ówczesnych Niemczech. Absolwenci miejscowej szkoły wyższej byli bardzo wysoko cenionymi fachowcami w branży. Po wojnie instytut przeniesiono do Niemiec. Produkcja włókiennicza w Żarach po 1945 roku była kontynuowana przez kilka zakładów państwowych [Instytut Badawczy b.r.]. W ciągu ostatnich dwóch dekad większość z nich została zlikwidowana, a tereny po nich pełnią funkcje usługowo-handlowe i inne. Kilka budynków zachowanych po dawnych przedsiębiorstwach znajdujących się przy ulicach Kaszubskiej i Broni Pancernej zachowało swój zabytkowy charakter.

4. Dawne Kopalnie Węgla Brunatnego

Zachowanie i stan ogólny obiektów: w wielu przypadkach obiekty obecnie już nie istnieją, pozostałe są w stanie średnim i złym.

Dostępność: dobra, obiekty położone na terenie leśnym, nieliczne na terenie prywatnym.

Pierwsze kopalnie węgla brunatnego, które pojawiły się w okolicach Zielonej Góry, powstały już w XIX wieku. W 1840 roku otwarto pierwszą z nich, która była zaczątkiem tworzącej się kompanii Consolidierte Grünbergen Gruben [Gontaszewska, Krański 2010, s. 112-113]. Ze względu na korzystne położenie zasobów węgla brunatnego, górnictwo w tym regionie rozwinęło się na znaczącą skalę jeszcze w XIX wieku. Do 1900 roku prace wydobywcze prowadzono w okolicach Zielonej Góry, Lubrzy, Cybinki, Gubina, Łęknicy, Międzyrzecza, Ośna Lubuskiego i Sulęcina, Sieniawy (koło Łagowa) oraz Żar. Większość z tych kopalni została zamknięta w końcu lat 40. XX wieku. Powodem takiego działania było bardzo duże zawodnienie złóż oraz wysokie koszty uzyskiwania surowca. Do 1999 roku w okolicach Łagowa działała jedyna w Polsce głębinowa kopalnia „Sieniawa”, która podtrzymywała tradycję wydobywania węgla brunatnego na Ziemi Lubuskiej. Od 2002 zakład wznowił działalność jako kopalnia odkrywkowa [Kołodziejczyk, Asani 2012, s. 112]. Upływ czasu oraz działania rewitalizacyjne obszarów pokopalnianych sprawiły, że pozostałości po tej, bardzo znaczącej gałęzi przemysłu w regionie, jest niewiele. Dodatkowym czynnikiem, który ogranicza pamięć o tego rodzaju działalności gospodarczej w lokalnym środowisku, jest zmniejszająca się liczba świadków, którzy pracowali, bądź byli czynnie związani z kopalniami. Pomimo tych zmian, w regionie nadal podtrzymuje się pamięć o dawnych kopalniach. Czyni się to zarówno poprzez wystawy (Ekomuzeum Węgla Brunatnego w Mirostowicach Dolnych oraz Muzeum Pogranicza Śląsko-Łużyckiego w Żarach), jak i ścieżki tematyczne w terenie (Ścieżka geoturystyczna – Kopalnia „Babina”).

O niektórych obiektach, na przykład dawnych słupach powietrznej kolejki towarowej w Żarach służącej do transportu urobku, informują niewielkie tablice wystawione w ramach projektu współfinansowanego z dotacji unijnej „Przygoda z Nysą”³. Pozostałe obiekty są oznaczone na mapach turystycznych okolic, dzięki czemu turysta może swobodnie obejrzeć dawne *upadowe* (szyby kopalniane o specyficznym układzie). Niestety niektóre ciekawe obiekty mogą zostać przeoczone, ze względu na szczątkowe informacje o nich, jak ma to miejsce w przypadku np. dawnego budynku okręgowego urzędu górniczego w Żarach ustanowionego w 1946 roku [Mirek, Król 2009, s. 238].

5. Zabytkowe stacje kolejowe

Zachowanie i stan ogólny obiektów: Lubsko – średni, Żagań – dobry, Międzyrzecz – dobry, Jankowa Żagańska – średni, Kostrzyn nad Odrą – bardzo dobry.

Dostępność: dworce w Kostrzynie i Żaganiu są otwarte i dostępne dla podróżnych.

W grupie tej znajdują się dwie stacje, wyróżniające się wśród innych powstałych na terenie województwa. Pierwsza to budowla w Lubsku – najstarszy z tego typu obiektów w województwie. Jej początek jest datowany na rok 1845, gdy przez miasto wytyczono linię kolejową łączącą Wrocław z Berlinem, tzw. „berlinkę” [Kochański 2006, s. 134]. W późniejszym okresie stacja zyskała połączenie kolejowe z Tuplicami i Starym Raduszem [Magistrala 2012]. Była to ważna stacja, ponieważ jako jedna z dwóch obsługiwała połączenia z Wrocławiem i Berlinem; to przez nią przejeżdżał w latach 1914-18 następca

³ Projekt „Przygoda z Nysą – zagospodarowanie turystyczne pogranicza polsko-niemieckiego” został zrealizowany na terenie powiatu żarskiego, gminy wiejskiej Zgorzelec oraz Landkreis Goerlitz w niemieckim landzie Saksonia.

Orient Expressu – Balkanzug. Po modernizacji linii kolejowej Wrocław – Berlin w latach 20. i 30. XX wieku wprowadzono bardzo szybkie połączenia kolejowe, wykonywane spalinowymi pojazdami SVT137 „Der Fliegende Schlesier” („Latający Ślązak”). Znaczenie dworca zmalało po 1945 roku, gdy użytkowanie „berlinki” skrócono do Gubina ze względu na zmiany granic państwowych. Kursowanie pociągów pasażerskich na tym odcinku linii ustało całkowicie w 1995 roku. Dworzec od tej chwili pozostaje niezagospodarowany i niszczeje. Zarówno stacja, jak i okoliczne budynki (wiata, budynek kolei prywatnej, dwie wieże ciśnień z XIX wieku), są wpisane do rejestru zabytków.

Innymi równie ciekawymi dworcami kolejowymi są:

- obiekt w Żaganiu – dawniej ważny węzeł komunikacyjny, skupiający 7 linii kolejowych. Przez stację w okresie świetności przejeżdżało nawet 200 (!) pociągów w ciągu doby; zachowało się 5 peronów. Do kompleksu stacji kolejowej w Żaganiu wlicza się: budynek główny, ówczesną pocztę, perony z wiatami, dawne tunele techniczne, niegdysiejszą noclegownię, stołówkę, wieżę ciśnień, 2 schrony oraz żurawia wodnego. Wszystkie te obiekty są wpisane do rejestru zabytków;
- zabytkowe stacje kolejowe w Międzyrzeczu i Janowej Żagańskiej [por. Kochański 2006, s. 141] pochodzące z XIX i początku XX wieku z atrakcyjnymi budynkami związanymi z obsługą pociągów i podróżnych;
- stacja Kostrzyn nad Odrą – węzeł kolejowy położony na dwóch liniach: z Berlina do Krzyża Wielkopolskiego oraz z Wrocławia do Szczecina. Jest jednym z dwóch kolejowych dworców dwupoziomowych w kraju (drugi znajduje się w Kępnie – woj. wielkopolskie). Stacja posiada 2 perony górne (kierunek wschód – zachód) i 3 perony dolne (kierunek północ – południe) [Swatowski 2012].

6. Most kolejowy w Stanach

Zachowanie i stan ogólny obiektu: średnie, ze względu na postępującą degradację na nieczynnej linii kolejowej.

Dostępność: dobra, ze względów bezpieczeństwa wstęp na przęśla mostu jest zabroniony.

Kolejną interesującą przeprawą jest most kolejowy w Stanach (koło Nowej Soli). Został wzniesiony wraz z budową linii kolejowej z Nowej Soli do Wolsztyna na początku XX wieku. Był to przejazd wzmocniony budowlami obronnymi po obu stronach rzeki (tzw. blockhauzami), z których obecnie zachował się zespół po zachodniej pierzei mostu [Andrzejewski 2004]. Obiekt po zniszczeniu w czasie działań wojennych w 1945 roku, został odbudowany 10 lat później. Do 1994 roku był czynnie używany w ramach kolejowej komunikacji pasażerskiej. Budowla posiada najdłuższe przęśło nurtowe w Polsce, liczące nieco ponad 100 metrów długości. Obiekt w 2014 roku został wpisany do rejestru zabytków [Rejestr zabytków nieruchomych 2014, s. 46].

7. Ceglany kolejowy most łukowy w Łagowie

Zachowanie i stan ogólny obiektu: dobry.

Dostępność: miejsce ogólnodostępne.

Obiekt powstał w 1909 roku na linii kolejowej Międzyrzecz – Toporów, a wykonano go prawie wyłącznie z cegieł. Most jest uważany za jeden z najważniejszych obiektów techniki na terenie województwa. Wznosi się on nad malowniczą doliną polodowcową i osiąga wysokość kilkanaście a długość 40 m [Łagów Lubuski - Most kolejowy b.r.].

8. Nowożytnie słupy milowe – Leśniów Wielki

Zachowanie i stan ogólny obiektu: dobry.

Dostępność: miejsce ogólnodostępne.

Jest to obiekt dawniej informujący poczmistrzów kierujących dyliżansami o dystansie pomiędzy miastami. Ten konkretny powstał w XVII wieku, przy dawnej trasie dyliżansu łączącej Berlin z Wrocławiem, przebiegającej również m.in. przez Krosno Odrzańskie, Zieloną Górę i Nową Sól, jednakże nie zostały tam żadne słupy. Konstrukcja w Leśniowie to jeden z zachowanych, niedawno odrestaurowanych słupów milowych brandenburskiej poczty konnej w Polsce. Zlokalizowany jest w okolicy Leśniowa Wielkiego przy trasie Zielona Góra – Krosno Odrzańskie [Wieczorek, Łodzińska 2009, s. 120].

9. Park Drogowskazów i Słupów Milowych Cywilizacji w Witnicy

Zachowanie i stan ogólny obiektów: bardzo dobry.

Dostępność: miejsce ogólnodostępne.

W Witnicy, miejscowości znajdującej się na trasie pomiędzy Kostrzynem nad Odrą a Gorzowem Wielkopolskim, stworzono unikatowy na skalę kraju park tematyczny, w którym na wolnym powietrzu wystawione są różnego rodzaju drogowskazy oraz inne eksponaty wiążące się z gospodarczą historią miejscowości i regionu. Placówka powstała w 1995 roku, a w chwili obecnej na jej obszarze znajduje się około 60 obiektów (ryc. 4), jednak kolekcja w dalszym ciągu się powiększa [Wieczorek, Łodzińska 2009, s. 40; Wnorowski 2012]. Zbiór jest podzielony na cztery działy tematyczne:

- związane z drogami – drogowskazy, słupy milowe itp.;
- słupy „refleksji, w ramach której zgromadzone zostały obiekty obrazujące skutki docierania wojen i zbrodniczych ideologii”;
- kamienie milowe cywilizacji – wśród których znajdują się różnego rodzaju eksponaty związane z lokalnym rozwojem przemysłu i komunikacji;
- inne drogowskazy ukazujące np. osobliwe nazwy polskich miejscowości.

Idea stworzenia parku została nagrodzona w ramach konkursu Fundacji Kultury i Akademii Małych Ojczyzn w 1994 roku.

Ryc. 4. Jeden z obiektów Parku Drogowskazów i Słupów Milowych Cywilizacji w Witnicy

Źródło: fot. autor, luty 2015 r.



10 Obiekty hydrotechniczne

Zachowanie i stan ogólny obiektów: dobry.

Dostępność: zwiedzanie obiektu po uprzednim zgłoszeniu.

Jednym z najważniejszych obiektów hydrotechnicznych na terenie kraju jest elektrownia wodna w Dychowie, powstała w latach 30. XX wieku; ta najstarsza instalacja o mechanizmie szczytowo-pompowym w Polsce działała do momentu demontażu maszyn przez żołnierzy radzieckich w 1945 roku. Odbudowa po tych zniszczeniach trwała do początku lat 50. XX wieku. Od tego czasu, aż do otwarcia obiektu w Żarnowcu w latach 80. XX wieku, dychowski zakład produkował 90 MW energii, co było najwyższą wartością dla tego rodzaju elektrowni w Polsce [*Największa lubuska elektrownia* b.d.].

11 i 12. Zakłady związane z przemysłem militarnym

W latach 30. XX wieku III Rzesza prowadziła bardzo aktywną politykę wzmacniania swojego potencjału militarnego. Budynki wojskowe powstałe w ramach tych inwestycji można oglądać w wielu miejscach województwa. Są to między innymi [Mikos von Rohrscheidt 2012, s. 32]:

- linie obronne składające się z obiektów naziemnych oraz podziemnych bunkrów i schronów (m. in. Międzyrzecki Rejon Umocniony, Linia Odry);
- umocnione twierdze tworzone na bazie dawnych warownych miast (Twierdza Kostrzyn);
- fabryki, których produkcja była skierowana na uzbrajanie i modernizację powiększającej się armii (Zakłady DAG w Nowogrodzie Bobrzańskim oraz w Brożku koło Zasiek).

Pierwsze dwie grupy jednoznacznie kojarzą się z potencjałem turystyki opartej na obiektach militarnych, ostatnia natomiast znakomicie wpisuje się w omawianą grupę zabytków poprzemysłowych.

13. Fabryka DAG w Nowogrodzie Bobrzańskim

Zachowanie i stan ogólny obiektów: średni, ze względu na zniszczenia powojenne.

Dostępność: zwiedzanie po uprzednim kontakcie z przewodnikami.

Była to filia kombinatu chemicznego „Alfred Nobel – DAG”, której prawdopodobnym zadaniem było wytwarzanie amunicji. Budowa zakładu miała miejsce w latach 30. XX wieku, zaś w ciągu II wojny światowej pracowało tam około 25 tysięcy osób, w większości robotników przymusowych. Cały kompleks posiadał kilkaset budynków różnego przeznaczenia, własną elektrociepłownię, osiedle mieszkaniowe dla pracowników. Zespół fabryczny był położony na 35 km² powierzchni pokrytej lasem. Po wojnie wyposażenie zakładu zostało przewiezione do innych fabryk na terenie kraju. Obszar pierwotnie zajmowało Wojsko Polskie, które obecnie stacjonuje w północno-wschodnim krańcu kompleksu. Budynki zakładu są w większości w ruinie, przez co samodzielne zwiedzanie terenu jest utrudnione i niebezpieczne [Wieczorek, Łodzińska 2009, s. 123-124; *Kombinat DAG Alfred Nobel Krzystkowice* b.r.]. W internecie stworzono wirtualne muzeum fabryki (www.dag-krzystkowice.com), na stronach portalu można dowiedzieć się m. in. ciekawostek o zakładzie, znajdują się tam także jego dawne fotografie i plany.

14. Fabryka materiałów wybuchowych w Zasiiekach-Brożku

Zachowanie i stan ogólny obiektów: średni, ze względu na zniszczenia powojenne.

Dostępność: zwiedzanie po uprzednim kontakcie z przewodnikami.

Podobnie jak w zakładzie w Nowogrodzie Bobrzańskim, fabryka w Zasiiekach-Brożku zajmowała się produkcją amunicji i materiałów wybuchowych. Budowa zakładu była prowadzona w latach 1938-1941, zaś jego powierzchnia wynosiła około 600 ha, a chroniło go około 400 bunkrów. Zakłady zostały umieszczone w lesie, który doskonale maskował przed ewentualnymi nalotami bombowymi. Produkcja w fabryce była prowadzona z wykorzystaniem pracowników przymusowych i trwała aż do końca lutego 1945 roku, gdy to front zbliżył się do miejscowości. Po wojnie zakład został rozebrany, a jego elementy wysadzone, maszyny wywiezione do innych fabryk w kraju, zaś ze względu na bliskość granicy państwowej nie podejmowano prac dążących do jego odbudowy. Budynki w większości są w ruinie, jednak kilka zostało zaadaptowanych na zakład przemysłowy [*Fabryka materiałów wybuchowych w Brożku Zasiiekach b.r.*].

Wnioski z analizy dotychczasowego zagospodarowania wybranych obiektów dziedzictwa poprzemysłowego w województwie lubuskim na potrzeby szlaku turystycznego

Autor postuluje utworzenie szlaku turystyczno-kulturowego, łączącego poszczególne punkty, nie wskazując jednocześnie dokładnej kolejności zwiedzania. Każdy z obiektów mógłby zostać miejscem, w którym można zobaczyć budowlę, zapoznać się z jej historią bądź ją zwiedzić (w przypadku dobrze zachowanych budynków i zapewnionej usługi przewodnickiej). Poznawanie szlaku można by rozpoczynać w dowolnym miejscu województwa, zaś kolejność obiektów nie miałaby charakteru narzuconego, co pozwalałoby turystom dopasować zwiedzanie szlaku do swoich zainteresowań i możliwości (patrz przykład Bramy Poznania ICHOT). Opisywane miejsca mogą zostać włączone do obecnie wytyczonych lokalnych tras turystycznych w poszczególnych miastach i miejscowościach.

Dość ważną kwestią wiążącą się z dziedzictwem poprzemysłowym w województwie lubuskim jest bardzo duże rozproszenie obiektów. W przywołanym nieco wcześniej przykładzie Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego jego elementy są położone w miarę blisko siebie, oddalone o kilka – kilkanaście minut jazdy samochodem. Oczywiście skala, jakość obsługi i zagospodarowanie turystyczne tego szlaku znacznie odbiega od zaprezentowanych obiektów lubuskich – jest to dość poważny problem. Województwo lubuskie ze względu na słabe zaludnienie oraz peryferyjne położenie względem centralnych obiektów kulturowych, znajdujących się głównie w centrum kraju, pozostaje na dość niskiej pozycji, jeżeli chodzi o przyciąganie turystów krajowych. Przyczynia się do tego również niezadowalający stan infrastruktury turystycznej (szczególnie w zakresie noclegów i gastronomii), czy słabo rozwinięty transport publiczny wewnątrz województwa [por. Graczyk, Kabacińska, Mikos von Rohrscheidt 2012, s. 88]. Poważnym zagadnieniem jest nadal kiepska regionalna komunikacja pasażerska pomiędzy Polską a Niemcami. Powoduje to, że podróż tymi środkami w ramach zwiedzania obiektów w regionie po obu stronach granicy staje się utrudnione, a w czasie dni wolnych od pracy jest to praktycznie niemożliwe. Ruch turystyczny ogranicza się zatem jedynie do osób posiadających własną lokomocję. Z drugiej jednak strony, województwo jako region przygraniczny ma o wiele większe szanse na przyciągnięcie turystów zagranicznych (zwłaszcza z Niemiec). Widoczne są aktywne działania dążące do rozszerzenia informacji turystycznej obiektów, które znajdują się w zasięgu przygranicznych powiatów i większych miast województwa.

Obiekty przemysłowe w województwie lubuskim stanowią bardzo duży zbiór pamiątek prezentujących historię regionu sięgającą nawet XVII wieku. Obiekty, które reprezentowały przemysł włókienniczy w większych miastach, przez większość okresu uprzemysłowienia regionu były głównymi miejscami pracy dla mieszkańców. Dzięki ich działalności produkcyjnej, ale nie tylko z tego powodu, wpisały się one w pamięć mieszkańców i historię miast lubuskich [Kalinowski 2013].

Budynki przemysłowe w regionie to ogromne kompleksy fabryczne, których historia sięga XIX wieku. Wiele z zostało wpisanych do rejestru zabytków. W województwie lubuskim są to zarówno obiekty związane ze sprzedażą soli, włókiennictwem czy produkcją amunicji, jak i z transportem pochodzące nawet z XVII w., czy XIX-wieczne stacje z okresu, gdy kolejnictwo w tej części kontynentu dopiero rozpoczynało swoją działalność. Wśród innych obiektów znajdują się również unikatowe na skalę kraju mosty.

W wielu przypadkach tereny te zmieniały swoich właścicieli, a zarazem również funkcje. Spowodowało to rewitalizację tych budynków i zachowanie ich do chwili obecnej, w miarę niezmiennym kształcie. Zachowywano najważniejsze elementy świadczące o ich zabytkowym charakterze (ryc. 5).



Ryc. 5. Pozostałości po zakładzie ZPD „Dekora” w Żarach – budynki po lewej stronie fotografii są wpisane do rejestru zabytków

Źródło: fot. autor, styczeń 2015 r.

Tkalnie i przędzalnie oraz inne budynki tworzące zespół przemysłowy, które pozostały po zakładzie „Polska Wełna” w Zielonej Górze ukazują piękno architektury XIX-wiecznych fabryk powstających w przemysłowej Europie. Wygląd i architektura kompleksu przemysłowego były wizytówką właściciela, ukazywały jego znaczenie oraz posiadany majątek [Kochański 2007, s. 279]. Niestety w ramach przemian gospodarczych ostatnich dziesięcioleci, kolejne zakłady były zamykane, a budynki, w których prowadzono produkcję przemysłową, niejednokrotnie burzono; inne, pomimo swego zabytkowego charakteru, powoli niszczały. Jednak inwestycje dokonane w ostatnich latach spowodowały, że niektóre zabytkowe tkalnie odremontowano i przeznaczono na nowoczesne lofty (ryc. 6).

Analizując charakterystykę architektoniczną zielonogórskich fabryk, trudno nie odnieść się do podobnych obiektów po przemyśle włókienniczym w Łodzi, w którym to mieście już od dawna prowadzi się rewitalizację fabryk w celach usługowych czy mieszkaniowych [Kowalska, Mikołajuk 2011, s. 155]. Kwestią łączącą oba ośrodki jest potencjał turystyczny budynków przemysłowych. W Łodzi architektura przemysłowa jest bardzo aktywnie eksponowana jako jedna z najważniejszych atrakcji miasta, kształtująca jego charakter. Uwzględnia się ją zarówno w ramach inwestycji, jak i promocji turystycznej (por. www.lodz.turystyczna.pl, lodzkie.travel).

W informacjach podawanych przez Centrum Informacji Turystycznej Urzędu Miasta Zielona Góra (www.cit.zielona-gora.pl) nie został wymieniony żaden z dawnych obiektów

poprzemysłowych związanych z włókiennictwem. Jest to o tyle zastanawiające, że w największym zakładzie tego rodzaju w mieście – „Polskiej Wełnie” – przed 25 laty pracowało kilka tysięcy jego mieszkańców. Świadczy o tym wiele wspomnień i inicjatyw, które promują historię nieistniejącego już zakładu [Skiba 2006, s. 191]. Z drugiej strony, pomimo braku materiałów drukowanych o budynkach przemysłowych w mieście, pracownicy centrum wskazują zainteresowanym ciekawe miejsca przemysłowe. Innym przykładem pamięci o dawnych obiektach przemysłowych w Zielonej Górze może być umieszczenie w budynku centrum handlowego Focus Mall niewielkiego Muzeum „Polskiej Wełny”, które ukazuje historię tego zakładu, i neonu z nazwą „Polska Wełna”, który przypomina o poprzedniej funkcji budynków.



Ryc. 6. Lofty w dawnej tkalni w Zielonej Górze

Źródło: fot. autor, styczeń 2015 r.

Kolejnymi przykładami są obiekty pogórnice. Od zakończenia prac wydobywczych w południowej części województwa w latach 70. XX wieku minęło kilkadziesiąt lat, dlatego stan wielu obiektów jest zły. Niektóre budynki pokopalniane zostały już zburzone, a funkcje innych – zmienione. Dawne sztolnie, m. in. w okolicach Żar, nie są zabezpieczone i stwarzają zagrożenie bezpieczeństwa życia i zdrowia. Słupy napowietrznej kolejki towarowej niszczą bez odpowiedniej opieki i ochrony. Ogólny stan zachowania tego typu obiektów jest zły. Z drugiej strony są podejmowane bardzo ciekawe inicjatywy mające na celu zachowanie pozostałości po działalności górnictwa węgla brunatnego w województwie lubuskim. Warte uwagi są aktywne działania nadal działającej kopalni w Sieniawie oraz utworzonej w pobliżu Łęknicy ścieżki geoturystycznej, na której można zapoznać się z historią górnictwa, pozostałościami jego działalności w regionie [Maciantowicz 2013, s. 203-204].

Podobnie jest z budynkami i infrastrukturą związaną z komunikacją. Opisywane dworce kolejowe są w niektórych przypadkach nieczynne, a ze względu na zamknięcie linii kolejowych bądź ich ograniczone użytkowanie budynki stacyjne popadają w ruinę. Z drugiej strony wykonywane są doraźne remonty dworców [Piotrowski 2014], bądź planuje się ich rewitalizację [Bareła 2014]. Działania mające na celu uchronienie dziedzictwa kolejowego przed zniszczeniem są coraz bardziej widoczne, co można zauważyć na przykładzie Kostrzyna nad Odrą [PAP 2014]. Wiele lokalnych dworców kolejowych jest przejmowanych przez lokalne samorządy w celu odnowienia [Kordyjalik 2014]. Niekiedy pamięć o obiektach przemysłowych pielęgnują stowarzyszenia, które poprzez liczne inicjatywy, chcą podkreślić wagę tych budynków i obiektów w lokalnej i regionalnej historii

[Kotowski 2013]. Czasami takie działania zostają dostrzeżone i ich realizacja jest przeprowadzona bardzo starannie, co otwiera drogę dla innych projektów związanych z tego typu miejscami.

Obiekty poprzemysłowe w województwie lubuskim są w różnym stanie zachowania. Zagospodarowanych i zrewitalizowanych zostało wiele kompleksów powłókienniczych w Zielonej Górze. Ze względu na inwestycje związane z przekształcaniem obszarów poprzemysłowych w usługowe, dawne zakłady „Polska Wełna” zmieniły się w centrum handlowe „Focus Mall”. Dzięki temu najważniejszy zakład produkcyjny Zielonej Góry został uchroniony przed powolnym niszczeniem, a jednocześnie tradycja „Polskiej Wełny” jest nadal kontynuowana ze względu na prowadzone na terenie centrum handlowego małej izby pamięci o zakładzie. Pozostałe obiekty powłókiennicze w mieście znajdujące się m. in. w okolicach ulicy Fabrycznej zostały zagospodarowane w ramach inwestycji mieszkaniowych.

Dziedzictwo przemysłowe w różnych regionach kraju (w tym w województwie lubuskim) zyskuje na popularności poprzez tworzenie nowych szlaków kulturowych czy eventów tematycznych (np. Industriada w woj. śląskim) [Piotrowski 2012]. Widocznym przykładem zagospodarowania obiektów poprzemysłowych jest Centrum Bioróżnorodności – inicjatywa samorządu Zielonej Góry mającą na celu ulokowanie muzeum przyrodniczego w murach dawnej fabryki z XIX wieku [Adaszyńska 2013].

Pojawiają się także projekty świadczące o aktywnej działalności lokalnej społeczności w ramach zachowania pamięci o dziedzictwie poprzemysłowym [Bakselerowicz 2015]. Ciekawym przykładem takiego działania jest otwarty pod koniec 2014 roku symboliczny peron stacji Zielona Góra Górna, upamiętniający dawny dworzec i przebieg kolei szprotawskiej [Kochański 2006], powstały z inicjatywy lokalnego stowarzyszenia; cel to utrwalenie pamięci o tej linii kolejowej. W ramach zielonogórskiego budżetu obywatelskiego 2014 roku projekt utworzenia takiego pomnika – stacji został wybrany do realizacji przez mieszkańców. Na jego całość składa się kawałek toru kolejowego, semafor, ławka oraz stojaki na rowery (ryc. 7). Peron jest również przystosowany dla osób niepełnosprawnych, dla których wybudowano specjalną pochylnię. W planach jest rozbudowa tej konstrukcji przez dodanie do niej kolejnych elementów związanych z koleją [Adaszyńska 2015.; *Park Kolei Szprotawskiej na dobrym torze* 2014].



Ryc. 7. Stacja Zielona Góra Górna – inicjatywa lokalnego środowiska w ramach budżetu obywatelskiego Zielonej Góry w 2014 roku
Źródło: fot. autor, styczeń 2015 r.

Obiekty scharakteryzowane w artykule mogą przyciągnąć turystów zainteresowanych dziedzictwem kulturowym, szczególnie związanym z dawnym przemysłem. Wszystkie pojedyncze obiekty są uzupełnieniem

lokalnych atrakcji wiążących się z turystyką kulturową. Proponowany szlak pozwoliłby w pewnym stopniu przybliżyć lokalne i regionalne dziedzictwo poprzemysłowe, które mogłoby stanowić atrakcję dla turystów oraz miejsce wspomnień dla mieszkańców związanych z zakładami przemysłowymi przez wiele lat pracy. Miejsca te mogłyby być dobrą podbudową dla lekcji regionalnych w ramach edukacji na wszystkich szczeblach szkolnictwa. Warto również pamiętać o możliwości stworzenia na bazie proponowanego szlaku również

pozostałych elementów wiążących go w produkt turystyczny, który scalałby potencjał obiektów przemysłowych z gospodarką turystyczną. To sprzężenie jest ważne, ponieważ wraz z działaniami mającymi na celu włączenie obiektów do użytku turystycznego zwiększa się atrakcyjność turystyczna regionu, a zarazem dochód lokalnej społeczności korzystającej z odwiedzin turystów. Nieoceniony jest też wzrost poczucia wartości dziedzictwa swojej miejscowości i zwiększenie tożsamości regionalnej i lokalnej mieszkańców. Jest to szczególnie wyraźne w mniejszych miejscowościach, gdzie zakłady przemysłowe były jedynym miejscem pracy, a często także organizatorem życia społecznego w okolicy [Adaszyńska 2012]. Liczne wspomnienia rejestrowane przez lokalnych społeczników ukazują, jak wielkie znaczenie w życiu mieszkańców zajmowały zakłady pracy związane z lubuskim przemysłem włókienniczym. Budynki z XIX wieku ukazują historię tych miejsc z okresu uprzemysłowienia, natomiast budynki fabryczne czy komunikacyjne są świadkami wielu ciekawych lokalnych wydarzeń. Ich niekonwencjonalne wykorzystanie niewątpliwie zwiększyłoby atrakcyjność obiektów przemysłowych w województwie, jednak wśród możliwości zagospodarowania niestety nadal najbardziej opłacalnym ekonomicznie jest całkowite wyburzenie tkanki zabytkowej [Baborska-Narożny 2012, s. 279].

Pojawia się w takim razie pytanie: Jak zachować i promować zabytki przemysłu? Ten problem powraca echem już od czasu pierwszych zamknięć fabryk za granicą. Jest wiele sposobów, aby go rozwiązać, zależnych od środków, wykorzystanego kapitału ludzkiego oraz inicjatyw społecznych [por. Baborska-Narożny 2012]. Jednym z ważniejszych działań, które należy wykonać, jest rewitalizacja obiektów, które mają największe znaczenie dla ruchu turystycznego związanego z dziedzictwem przemysłowym.

Przykładowe inicjatywy związane ze szlakiem mogące promować dziedzictwo przemysłowe województwa lubuskiego

Spośród innych wariantów, które można wykorzystać w promocji obiektów przemysłowych i technicznych, najprostsze do wprowadzenia wydają się dwa pomysły, które zostały przedstawione poniżej:

1) **Geocaching** – jest to nowa forma turystyki, której cel stanowi odkrywanie skrzynek ukrytych w miejscach lub obiektach ważnych bądź ciekawych dla osoby poszukującej. Ten rodzaj gry terenowej, wymyślony przez D. Ulmera, polega na wyszukiwaniu skrytek zawierających dziennik odwiedzin, czasem również wybrane rzeczy na wymianę. Skrzynki są podzielone na kilka różnych typów w zależności od charakteru informacji dotyczących sposobu dotarcia do skrytki (w formie tradycyjnej – założyciel podaje współrzędne, lub w postaci quizu – trzeba odpowiedzieć poprawnie na zagadkę w celu uzyskania koordynat itp.). Nie ma ograniczeń co do rodzaju obiektu, w którym zostaje założona skrzynka, zaś miejscem ich ukrycia są zarówno obiekty kulturowe, jak i przyrodnicze [Samołyk 2013, s. 17-19]. Geocaching to znakomity sposób promowania obiektów dziedzictwa przemysłowego na terenie województwa lubuskiego. Przykładem takiego zastosowania jest obecność kilku skrytek na trasie ścieżki historycznej prowadzącej po pozostałościach dawnej kopalni węgla brunatnego w okolicach Doebern koło Cottbus (land Brandenburgia, Niemcy). W lubuskich obiektach takie skrytki też istnieją, lecz są nieliczne (tab. 2).

Dla porównania można przedstawić znajdującą się w odległości ok. 15 km od polskiej granicy miejscowość Doebern, przy której zlokalizowano kopalnię węgla brunatnego Konrad, gdzie ulokowano 6 skrzynek tradycyjnych, położonych w pobliżu tablic informacyjnych ścieżki historycznej (od założenia skrzynek w 2011 roku odkryło je już ponad 1800 osób).

Jest to bardzo dobry pomysł na przyciągnięcie turystów i zainteresowanie ich tematem dziedzictwa przemysłowego. Zakładanie skrzynek nie jest kosztowne, a ich twórcą może być każdy [Pawłowska 2014 za Craighead 2009, s. 36]. Jednak aby skrytka była atrakcyjna trzeba ją odpowiednio prowadzić, a inicjator powinien monitorować jej konto i wymienić pojemnik

w razie zniszczenia. Istnienie skrzynki może pośrednio wpływać na wzrost zainteresowania odwiedzeniem danego miejsca przez turystów w ramach poszukiwań w grze geocaching. Nie jest to jednak działanie, które włączałoby obiekty do ogólnego ruchu turystycznego ze względu na ograniczone, dopiero rozwijające się zainteresowanie tego rodzaju formą turystyki w Polsce.

Tab. 2. Skrytki geocaching w obiektach przemysłowych woj. lubuskiego

Miejscowość	Obiekt	Rodzaj i liczba skrzynek	Nazwa skrzynki	Liczba odnalezień skrytek od momentu ich założenia – stan na dzień 23.01.2015 r.
Kostrzyn	stacja kolejowa	1 tradycyjna	KOSTRZYN – Pt 47	297
Nowogród Bobrzański	DAG Fabryka Amunicji	2 tradycyjne	Hotel, Silos	14 12
Nowa Sól	NFN „Odra”	1 tradycyjna	Bracia Morawscy	55
Lęknica	Kopalnia „Babina”	2 tradycyjne	Ścieżka Geoturystyczna „Dawna Kopalnia Babina”, Wieża widokowa Geopark	36 29
Stany	most kolejowy	1 tradycyjna	Most kolejowy w Stanach	19
Żagań	dworzec kolejowy	1 tradycyjna	WIELKA UCIECZKA/ THE GREAT ESCAPE # 5	16

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.geocaching.com.

2) **Aplikacja multimedialna na smartfony** – jest to jedna z najnowszych form innowacji w ramach promocji obiektów kulturowych [Pawłowska 2014 za Hjalager 2010, s. 37], polegająca na wykorzystaniu aplikacji instalowanej na smartfonie, która ukazuje obiekty turystyczne w prosty i nowoczesny sposób. Przykładem aktywnego promowania wiedzy historycznej oraz dziedzictwa przemysłowego jest aplikacja *Lokomobila*.

Program ten został stworzony w celu promowania wiedzy o Hipolicie Cegielskim, poznańskim przemysłowcu, którego zakład był wizytówką Poznania i symbolem wielkopolskiej gospodarności. Znajdują się w niej informacje o miejscach związanych z bohaterem znajdujących się w mieście. Kolejne obiekty zaznaczone w aplikacji posiadają szczegółowe opisy oraz materiał ilustracyjny przedstawiający między innymi dawne zdjęcia oraz plany. Dodatkowym elementem jest możliwość wyznaczenia trasy do kolejnych miejsc znajdujących się na szlaku. Ponadto dla rozszerzenia wiedzy zawartej w aplikacji i promowania jej wśród młodzieży rozdano w niektórych szkołach specjalną książeczkę „Od ajzola do Ceglorza”, która ukazuje w atrakcyjny sposób biografię H. Cegielskiego [Od ajzola do Ceglorza czyli... 2014].

Stworzenie podobnej aplikacji, która ukazywałaby historię przemysłu w województwie lubuskim, byłoby bardzo dobrym posunięciem. Można by w niej umieścić obiekty wraz z ich opisem i galerią dawnych fotografii. Ciekawym rozszerzeniem takiego rozwiązania byłoby wykonanie krótkich filmików łączących obie formy prezentowania obiektów i włączenie ich do aplikacji. Ważnym elementem może być również połączenie aplikacji z mapą, która ukazywałaby miejsca atrakcyjne z możliwością wyznaczenia trasy dojazdu i wyszukiwaniem skrytek geocachingu. Taki elektroniczny przewodnik po obiektach umożliwiłby zwiedzanie obiektów przez turystów z większego obszaru. Oczywiście ruch nie byłby już ściśle związany z obowiązkowym odwiedzeniem punktu informacji turystycznej w celu zebrania wiedzy o lokalnych atrakcjach. Aplikacja daje możliwość bezpośredniego odniesienia do informacji zawartych w jej zasobach, bez ograniczenia związanego z położeniem infrastruktury turystycznej znajdującej się zazwyczaj w dużych miastach.

Podsumowanie

Proponowany szlak turystyczno-kulturowy włącza się jako kolejna inicjatywa promowania obiektów wiążących się z dziedzictwem przemysłowym. Wyróżniają się one spośród innych zabytkowych budowli w miejscowościach regionu swoją architekturą, znaczeniem i własną historią. Ich promocja poprzez stworzenie nowego szlaku może wzmocnić miejscowy ruch turystyczny i ukazać region, zarówno przez pryzmat zasobów naturalnych, jak i dziedzictwa kulturowego, reprezentowanego nie tylko przez zabytki architektury sakralnej czy miejskiej, ale także opisywane w tym artykule obiekty poprzemysłowe i techniczne. Warto podkreślić, że zagospodarowanie turystyczne tego rodzaju obiektów może zwiększyć poczucie lokalnej tożsamości i aktywność mieszkańców danej miejscowości.

W opracowanym artykule zaproponowano kilkanaście obiektów, które można włączyć do nowego szlaku turystyczno-kulturowego łączącego miejsca związane z przemysłem i techniką w regionie. W publikacji podniesiono kwestię znaczenia i atrakcyjności obiektów poprzemysłowych w województwie lubuskim. Podobnie jak w pracach innych autorów [por. Kochański 2006, 2007; Łotysz 2006] celem artykułu było zwiększenie zainteresowania tymi miejscami.

Powyższy artykuł jest również odpowiedzią na apel przedstawiony przez T. Jędrysiaka [2011, s. 33], który namawia do tworzenia szlaków turystyczno-kulturowych, tematycznie związanych z obiektami poprzemysłowymi. Jest to również poniekąd lubuski wkład do promocji dziedzictwa przemysłowego, które w innych częściach kraju jest od kilku lat aktywniej popularyzowane.

Przeprowadzona analiza wykazała również ograniczenia dotyczące stworzenia nowego szlaku; wiążą się one m.in. z zachowaniem oraz dostępnością budynków dla turystów. Niektóre z wybranych obiektów nie zachowały się do chwili obecnej, zaś ich tereny są zarośnięte ze względu na sukcesję roślinną bądź użytkowane w inny sposób z powodu upływu czasu i przemian przestrzennych – ich dawną lokalizację można wyczytać jedynie z przedwojennych map topograficznych.

Kolejnym problemem jest ograniczenie badań do obiektów poprzemysłowych o znaczeniu ponadlokalnym bądź regionalnym. W przeprowadzonej analizie starano się wybrać miejsca, których znaczenie jest podkreślane przez naukowców, regionalne organizacje społeczne i administracyjne, jak np. Lubuski Wojewódzki Konserwator Zabytków.

Autor proponuje również kontynuowanie zbierania danych w celu zwiększenia wiedzy o badanych obiektach. Dzięki temu łatwiejsze będzie opracowywanie tablic informacyjnych, stron internetowych bądź elementów aplikacji mobilnej opisującej obiekty na szlaku. Niekiedy wzrost zainteresowania historycznym obiektem poprzemysłowym w regionie może skutkować wpisaniem go do rejestru zabytków, co z kolei może wpłynąć na plany dotyczące jego zagospodarowania.

Przedstawiony artykuł jest kolejną publikacją zachęcającą do dalszych badań związanych z wykorzystaniem obiektów poprzemysłowych jako elementów zwiększających atrakcyjność turystyczną regionu przygranicznego na przykładzie województwa lubuskiego. Zaprezentowany projekt szlaku może zostać wykorzystany do ukazania nieznanych atrakcji województwa jako kolejna tematyczna trasa turystyczno-kulturowa, obok już istniejących Lubuskiego Szlaku Wina i Miodu oraz Lubuskiego Szlaku św. Jakuba.

Bibliografia

- Adaszyńska A., 2015, *Miłośnicy Kolei Szprotawskiej zabiegają o głosy w budżecie obywatelskim*, <http://rzg.pl/radio-zielona-gora/milosnicy-kolei-szprotawskiej-zabiegaja-o-glosy-w-budziecie-obywatelskim/> (31.01.2015).
- Adaszyńska A., 2012, *Pamiętki po dawnej fabryce Polskiej Wełny poszukiwane*, <http://rzg.pl/radio-zielona-gora/wiadomosci-zielona-gora/pamiatki-po-dawnej-fabryce-polskiej-welny-poszukiwane/> (31.01.2015).
- Adaszyńska A., 2013, *Coraz bliżej Centrum Bioróżnorodności w Zielonej Górze*, <http://rzg.pl/radio-zielona-gora/wiadomosci-zielona-gora/coraz-blizej-centrum-bioroznorodnosci-w-zielonej-gorze/> (31.01.2015).
- Andrzejewski T., 2004, *Miejscowości powiatu nowosolskiego*, Muzeum Miejskie w Nowej Soli, Nowa Sól.
- Andrzejewski T., b.d., *Tradycje solne dawniej i dziś*, Urząd Miasta Nowa Sól, <http://www.nowasol.pl/promocja-i-turystyka/turystyka/482-tradycje-solne-dawniej-i-dzi.html> (31.01.2015).
- Audyt turystyczny Ziemi Lubuskiej, 2005, PART Warszawa.
- Baborska-Narożny M., 2012, *Rewitalizacja obszarów przemysłowych – modele przekształceń na wybranych przykładach*, „Czasopismo techniczne. Architektura”, t. 3-A/2012, s. 275-279.
- Bakselerowicz P., 2015, *Znamy zwycięzców w budżecie obywatelskim!*, http://zielonagora.gazeta.pl/zielonagora/1,35182,17392495,Znamy_zwyciezcow_w_budziecie_obywatelskim_ZDJECIA_.html (3.03.2015).
- Bareła J., 2014, *Wyremontują żarski dworzec*, <http://zary-zagan.regionalna.pl/ps-241858-wyremontuja-zarski-dworzec/> (31.01.2015).
- Bazan-Krzywoszańska A., 2014, *Powojenny rozwój społeczno-przestrzenny Zielonej Góry*, „Architectus”, 3 (39), s. 63-73.
- Czyżniewski T., 2002, *Wełna przy Wrocławskiej (Breslauerstrasse)*, <http://zielonagora.gazeta.pl/zielonagora/1,35171,881105.html> (31.01.2015).
- Dawne Zakłady Przemysłu Wełnianego „Polska Wełna”, b.r. <http://www.lwkz.pl/monument/show/id/17> (31.01.2015).
- Dąbrowski A., 2012, *Rewitalizacja obiektów przemysłowych na przykładzie „Manufaktury” – dawnych Zakładów Izraela Poznańskiego w Łodzi*, B. Filipiak (red.), *Przestrzeń w nowych realiach gospodarczych*, WSB Poznań, s. 25-35.
- Derek M., 2013, *Turystyka poza utartym szlakiem – nowy model turystyki miejskiej*, „Turystyka Kulturowa”, 9/2013, s. 5-17.
- Dworzec w Kostrzynie jak nowy, <http://www.zachod.pl/radio-zachod/serwis-informacyjny/region/dworzec-w-kostrzynie-jak-nowy/> (31.01.2015).
- Fabryka materiałów wybuchowych w Brożku Zasiakach, b.r., http://dolny-slask.org.pl/503190,Fabryka_materialow_wybuchowych_w_Brozku_Zasiakach_Sprengchemie_Forst_Scheuno.html (31.01.2015).
- Gonda-Soroczyńska E., 2013, *Infrastruktura, układ urbanistyczny osiedla Nikiszowiec cudem architektury i pomnikiem historii*, „Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich”, Nr 3/IV 2013, s. 45-62.
- Gontaszewska A., Krański A., 2010, „Consolidierte Grünberger Gruben“ – Zarys historii, [w:] P. Zagożdżon, M. Madziarz (red.), *Dzieje górnictwa – element europejskiego dziedzictwa kultury*, t. 3, s. 111-122.
- Graczyk M., Kabacińska M., Mikos von Rohrscheidt A., 2012, *Wyniki waloryzacji potencjału turystyczno-kulturowego Lubuskiego Szlaku Wina i Miodu*, „Turystyka Kulturowa”, nr 7/2012, s. 65-92.
- Greinert A., 2012, *Nowa industrializacja województwa lubuskiego – Czy nie przegapimy szansy?*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Zielonogórskiego. Inżynieria Środowiska”, nr 147 (27), s. 95-105.
- Instytut Badawczy, b.r., Powiat Żary, http://www.powiatzary.pl/nysa/warto/tabl/zarym_tabl_60_pl.htm (31.01.2015).

- Jaroszeńska A., Strykiewicz T., 2014, *Kurczenie się miast w Polsce*, [w:] T. Strykiewicz (red.), *Kurczenie się miast w Europie Środkowo-Wschodniej*, s. 67-77.
- Jędrzyak T., 2011, *Turystyka kulturowa w obiektach przemysłowych – zagadnienia ogólne*, „Turystyka Kulturowa”, nr 6/2011, s. 17-35.
- Kaczmarek A., 2013, *Tereny przemysłowe i zurbanizowane jako czynniki rozwoju turystyki miejskiej*, „Studia Ekonomiczne”, nr 147, s. 81-93.
- Kaczmarek A., Przybyła A., 2010, *Wykorzystanie potencjału przemysłowego i przemysłowego na potrzeby turystyki. Przykład Szlaku Zabytków Techniki województwa śląskiego*, „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego”, nr 14/2010, s. 207-228.
- Kalinowski L., 2013, *Polska Wełna była dla nas jak dom*, http://www.gazetalubuska.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20131108/ALBUM_ZIELONA_GORA/131109494 (31.01.2015).
- Kochański P., 2006, *Ceglana architektura stacji kolejowych województwa lubuskiego*, „Rocznik Lubuski”, t. 32, s. 133-146.
- Kochański P., 2007, *Modernizacja budynków pofabrycznych w Zielonej Górze – nowa estetyka starych dzielnic*, „Czasopismo Techniczne: Architektura”, z. 6-A, s. 278-283.
- Kołodziejczyk U., Asani A., 2012, *Wydobycie węgla brunatnego na ziemi lubuskiej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Zielonogórskiego. Inżynieria Środowiska”, nr 148 (28), s. 107-122.
- Kombinat DAG Alfred Nobel Krzystkowie, b.r., <http://www.ziemialubuska.pl/2096,2030,,.html> (31.01.2015).
- Kordyjalik S., 2014, *Małomice biorą dworzec PKP*, <http://www.zachod.pl/radio-zachod/serwis-informacyjny/region/malomice-biora-dworzec-pkp/> (31.01.2015).
- Kotowski R., 2013, *Jechałeś historyczną Berlinką? Masz okazję. Może to ostatni raz*, http://m.gorzow.gazeta.pl/gorzow/1,106508,14597756,Jechales_historyczna_Berlinka_Masz_okazje_Moze_to.html (31.01.2015).
- Kowalska M., Mikołajuk L., 2011, *Drugie życie łódzkich fabryk*, [w:] M. Wrocławska, J. Jerzyk-Wojciecka (red.), 2011, *Biblioteka jako „trzecie miejsce”. Międzynarodowa Konferencja Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 31.05-2.06.2011. Materiały konferencyjne.*, Łódź, s. 154-170.
- Koziołek K., 2014, *Powiat Nowosolski i Powiat Görlitz dla aktywnych: polsko-saksoński przewodnik turystyczny*, Wydawnictwo Reklamowe Martinus, Nowa Sól.
- Łagów Lubuski – most kolejowy, b.r., <http://www.lwkz.pl/monument/show/id/354>
- Łotysz S., 2006, *O ochronę zabytków techniki na Ziemi Lubuskiej*, „Rocznik Lubuski”, t. 32, s. 155-161.
- Maciantowicz M., 2013, *Leśna ścieżka geoturystyczna „Dawna Kopalnia Babina” w pierwszym w Polsce światowym geoparku „Łuk Mużakowa”*, „Studia i Materiały Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej”, r. 7, zeszyt 37/4/2013, s. 199-205.
- Magistrała, 2012, www.stacjalubusko.pl/magistrała (31.01.2015).
- Mikos von Rohrscheidt A., 2008, *Kulturowe szlaki turystyczne – próba klasyfikacji oraz postulaty w zakresie ich tworzenia i funkcjonowania*, „Turystyka Kulturowa”, nr 2, s. 17-31.
- Mikos von Rohrscheidt A., 2010, *Regionalne szlaki tematyczne. Idea, potencjał, organizacja*, Proksenia, Kraków.
- Mikos von Rohrscheidt A., 2012, *Lubskie i turystyka kulturowa – w poszukiwaniu markowego produktu*, [w:] M. Kazimierczak (red.), *Turystyka w regionie lubuskim*, PWSZ Sulechów, s. 25-56.
- Mirek A., Król K., 2009, *Rozwój działalności urzędów górniczych na ziemiach polskich na tle wypisków z dziejów górnictwa*, [w:] P. Zagożdżon, M. Madziar (red.), *Dzieje górnictwa – element europejskiego dziedzictwa kultury*, t. 2, s. 219-245.
- Most podnoszony na Odrze, b.r., <http://www.lwkz.pl/monument/show/id/355> (31.01.2015).
- Największa lubuska elektrownia, b.r., Polska Niezwykła, www.polskaniemiezwyczajna.pl/web/place/36087,dychow-najwieksza-lubuska-elektrownia-.html (31.01.2015).
- „Od ajzola do Ceglorza” czyli... Hipolit Cegielski multimedialnie, 2014, <http://www.poznan.pl/mim/bm/news/od-ajzola-do-ceglorza-czyli,75857.html> (31.01.2015).

- Park Kolej Szprotawskiej na dobrym torze, 2014, http://m.zielonagora.gazeta.pl/zielonagora/1,106543,16955068,Park_Kolei_Szprotawskiej_na_dobrym_torze__Stacja_gotowa.html (31.01.2015).
- Pawłowska A., 2014, *Questing jako innowacja w turystyce kulturowej*, „Turystyka Kulturowa”, nr 1, s. 30-46.
- Piotrowski P., 2012, *Promocja dziedzictwa kulturowego obszaru poprzez wydarzenie (na przykładzie Industriady – Święta Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego)*, „Turystyka Kulturowa”, nr 10, s. 18-30.
- Piotrowski P., 2014, *Tunel w srebrze i bieli*, <http://zary-zagan.regionalna.pl/ps-241458-tunel-w-srebrze-i-bieli/> (31.01.2015).
- Rejestr zabytków nieruchomych 2014*, Narodowy Instytut Dziedzictwa, http://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/rejestr-zabytkow/zestawienia-zabytkow-nieruchomych/31.12.2014/LBS-rej.pdf (31.01.2015)
- Samoląg M., 2013, *Geocaching – nowa forma turystyki kulturowej*, „Turystyka kulturowa”, nr 11, s. 17-31.
- Skiba M., 2006, *Krajobraz kulturowy Zielonej Góry. Preferencje mieszkańców na podstawie map mentalnych*, „Rocznik Lubuski”, t. 32., s. 189-198.
- Swatowski Ł., 2012, *Dworzec w Kostrzynie nad Odrą*, http://www.wrotalubuskie.eu/PL/obiekt_turystyczny/szczegoly/524/152/Dworzec_w_Kostrzynie_nad_Odra/# (31.01.2015).
- Tölle A., 2007, *Proces rewitalizacji miasta na przykładzie Poznania*, „Studia regionalne i lokalne”, 2(28)/2007, s. 46-58.
- Wieczorek W., Łodzińska E., 2009, *Województwa wielkopolskie i lubuskie. Polska niezwykła*, Demart, Warszawa.
- Wnorowski J., 2012, *Magazyn solny w Nowej Soli*, http://www.wrotalubuskie.eu/PL/obiekt_turystyczny/szczegoly/524/100/Magazyn_solny_w_Nowej_Soli/# (31.01.2015).
- Wnorowski J., 2013, *Park Drogowskazów i Słupów Milowych Cywilizacji w Witnicy*, http://wrota.lubuskie.pl/PL/obiekt_turystyczny/szczegoly/0/290/Park_Drogowskazow_i_Slupow_Milowych_Cywilizacji_w_Witnicy/# (31.01.2015).
- Wyburzą ruiny fabryki nici Odra?*, 2013, <http://nowasol.naszemiasto.pl/artukul/wyburza-ruiny-fabryki-nici-odra,2603526,art,t,id,tm.html> (31.01.2015).

www.dolny-slask.pl [data dostępu 31.01.2015]

www.poznan.pl [data dostępu 31.01.2015]

www.lkwz.pl [data dostępu 31.01.2015]

www.wrotalubuskie.pl [data dostępu 31.01.2015]

www.polskaniezwykla.pl [data dostępu 31.01.2015]

www.geocaching.com [data dostępu 31.01.2015]

www.odra2014.pl [data dostępu 31.01.2015]

Post-industrial and technical heritage of the Lubuskie voivodeship as parts of the new regional tourist-cultural trail

Key words: post-industrial tourism, industrial and technical heritage, cultural-touristic route

Abstract

This article shows the post-industrial objects which were chosen with that characteristics. This object may be parts of new cultural-touristic route what was presented the post-industrial and technical heritage of Lubuskie voivodeship. The author characterized it with historical and today's function. The research was done to show the significant role of post-industrial heritage in tourist development of this region. The article presents also social initiatives, what were closing history of industry in several location. This article is a sample of tourist-cultural route, what was contained with post-industrial and technical objects.