

Hubert A. Nowak
Archiwum Państwowe w Lesznie
<https://orcid.org/0000-0001-5689-358X>

**Warsztat samochodowy, szkoła nauki jazdy
i stacja benzynowa – losy rodzin
Kaźmierskich i Marcinkowskich
z międzywojennego Leszna**
**Car workshop, driving school
and gas station – the history
of the Kaźmierski and Marcinkowski families
in the interwar Leszno**

Abstract

The article presents the activities of Stanisław Kaźmierski and Kazimierz Marcinkowski, two car locksmiths related with to each other with family bonds, who ran a car workshop, a driving school and a gas station in the interwar times in Leszno. The aim of the study is not only the reconstruction of the history of their business but also an attempt to show its meaning in the social and economic context of the region. Moreover, the text constitutes a guide for those who study local history as well as for genealogists as it contains various archival materials which can prove to be useful in the analysis of family histories and the development of small entrepreneurship in the interwar period.

Keywords: Leszno businesses, economic history of Leszno, interwar period, motorization in the 2nd Republic, source of genealogical studies

Słowa kluczowe: leszczyńskie przedsiębiorstwa, historia gospodarcza Leszna, okres międzywojenny, motoryzacja w II RP, źródła do badań genealogicznych

Genealogia, jako jedna z nauk pomocniczych historii, zajmuje się badaniem więzi rodzinnych oraz rekonstrukcją dziejów poszczególnych rodów. Termin ten wywodzi się z języka greckiego (*genos* – ród, *logos* – wiedza). Podstawowym źródłem informacji dla genealogów są akta metrykalne, w szczególności księgi urodzeń, małżeństw i zgonów sporządzane w urzędach stanu cywilnego, a także dokumentacja rejestrująca chrzty, śluby i pochówki, tworzona przez instytucje religijne. Jednakże dane zawarte w tych źródłach często stanowią jedynie punkt wyjścia do dalszych badań i nie pozwalają na pełną rekonstrukcję losów członków danej rodziny. Niniejszy artykuł stanowi swoisty przewodnik dla badaczy historii lokalnej i genealogów, wskazując na możliwości poszerzenia kwerendy źródłowej poprzez analizę dokumentów, które na pierwszy rzut oka mogą wydawać się nieistotne z perspektywy genealogii, lecz w rzeczywistości dostarczają cennych informacji na temat życia codziennego, działalności zawodowej oraz społecznej przodków.

* * *

Przemysł i rzemiosło przedwojennego Leszna doczekały się już licznych opracowań, jednak wciąż istnieje wiele postaci związanych z działalnością gospodarczą miasta w okresie międzywojennym, które pozostają mało znane szerszemu gronu współczesnych mieszkańców. Wśród nich znajdują się ślusarze samochodowi Stanisław Kaźmierski i Kazimierz Marcinkowski oraz członkowie ich rodzin, których działalność w Lesznie w latach międzywojennych obejmowała prowadzenie warsztatu mechanicznego, szkoły nauki jazdy oraz stacji benzynowej. Niniejszy artykuł ma na celu przybliżenie ich sylwetek oraz ukazanie ich wkładu w rozwój lokalnej przedsiębiorczości¹.

Stanisław Kaźmierski urodził się 31 I 1886 r. w Perkowie – niewielkiej miejscowości w pobliżu Inowrocławia (obecnie powiat inowrocławski, gmina Gniewkowo). Był synem Wawrzyna Kaźmierskiego i Zuzanny z d. Bardzińskiej. Zawodowo związany był z rzemiosłem ślusarskim – egzamin czeladniczy złożył 14 V 1905 r. w Bydgoszczy, natomiast tytuł mistrzowski uzyskał 18 VI 1922 r. w Poznaniu. Jego kompetencje i doświadczenie zawodowe znalazły odzwierciedlenie w działalności w komisjach egzaminacyjnych: od 1921 r. zasiadał w komisji czeladniczej, a od 1936 r. również w komisji mistrzowskiej². Jako mieszkaniec Czempinia 3 VI 1911 r.

¹ Warto tu wyjaśnić, że w okresie międzywojennym mianem ślusarza samochodowego określano mechanika zajmującego się naprawą i konserwacją pojazdów mechanicznych, w tym samochodów oraz motocykli.

² Archiwum Państwowe w Lesznie (dalej: APL), Zbiór akt rejestrowych przedsiębiorców

zawarł związek małżeński w Żabnie (pow. śremski, gm. Brodnica) z Klementyną Marcinkowską. Przyszła ona na świat 22 XI 1889 r. w Brodowie (pow. średzki, gm. Środa Wielkopolska) jako córka Jana Marcinkowskiego i Marianny z d. Urbańskiej³. W chwili ślubu zamieszkiwała w Szołdrach (pow. śremski, gm. Brodnica). Małżeństwo Kaźmierskich doczekało się liczного potomstwa. Ich dziećmi byli: Maria (po mężu Kuczkowska⁴), Stefania (zmarła w wieku niemowlęcym), Józef, Zofia (po mężu Hromada⁵), Waław, Kazimiera (po mężu Figaszewska), Janina (po mężu Galon), Adam, Genowefa (po mężu Świącicka) oraz Stanisław junior⁶.

Rodzina Kaźmierskich osiedliła się w Lesznie na początku lipca 1920 r., co potwierdza wpis w spisie wyborców obwodu V. Zgodnie ze spisem Stanisław Kaźmierski, wykonujący zawód ślusarza, wraz z małżonką Klementyną zamieszkiwali w budynku przy ówczesnej ul. Kościańskiej 64 (ob. ul. Gabriela Narutowicza 41). W tym samym domu mieszkała rodzina Marcinkowskich, w tym Kazimierz Marcinkowski (ślusarz, ur. 13 I 1893 r. w Brodowie, ob. pow. średzki, gm. Środa Wielkopolska) – brat K. Kaźmierskiej, jego żona Joanna Zofia z d. Handke (ur. 17 V 1898 r. w Lipnie, ob. pow. leszczyński, gm. Lipno) oraz ich ojciec J. Marcinkowski (maszynista, ur. 1 XII 1860 r.). Pod tym samym adresem zamieszkiwał również Waław Otto (ur. 27 IX 1904 r. we Włoszakowicach) – pomocnik ślusarski, aktywnie zaangażowany w powstanie, działalność i powojenne reaktywowanie Leszczyńskiego Klubu Motocyklowego. W gospodarstwie domowym pracowała ponadto Kunegunda Szymańska (ur. 2 VIII

z terenu województwa leszczyńskiego (dalej: Zarp), sygn. 412 Warsztaty Mechaniczne Kaźmierski Stanisław i Synowie w Lesznie, k. 5.

³ Archiwum Państwowe w Poznaniu (dalej: APP), Urząd Stanu Cywilnego Żabno (pow. śremski), sygn. 208 Heirats-Neben-Register, s. 34–35. Matka Klementyny, Marianna z Urbańskich Marcinkowska, zmarła 27 I 1936 r., co potwierdza nekrolog opublikowany na łamach „Głosu Leszczyńskiego”. Jej pogrzeb odbył się 30 stycznia tego samego roku; [Nekrolog] „Głos Leszczyński” (dalej: GL), nr 23 z 29 I 1936, s. 6.

⁴ Maria była żoną Jana Teodora Kuczkowskiego (1911–1993), harcerza i nauczyciela, który przez wiele lat pełnił funkcję zastępcy dyrektora Szkoły Podstawowej nr 1 w Lesznie; APP, Urząd Stanu Cywilnego Czempiń – obwód miejski (pow. kościański), sygn. 211 [Rejestr główny urodzeń], s. 352; Alicja Bodylska, *Niezwykłe historie zwykłych ludzi. Archiwa Rodzinne Niepodległej*, Leszno 2023, s. 26–27.

⁵ Mężem Zofii był Henryk Hromada (1912–1971), żołnierz 55. pułku piechoty, porucznik i dowódca kompanii przeciwpancernej, uczestnik wojny obronnej 1939 r. Małżeństwo Hromadów zostało zawarte w marcu 1945 r. w Lesznie, a jednym ze świadków na ślubie był płk Władysław Wicierzyński, dowódca 55. pułku piechoty w latach 1935–1939; APL, Związek Bojowników o Wolność i Demokrację w Lesznie (dalej: ZBoWiD), sygn. 1558 Hromada Henryk, Hromada Zofia – Wojna Obronna, s. 1–2; *Bohaterowie bitwy nad Bzurą*, karta weterana Henryka Jan Hromady, *Bohaterowie1939.pl*, <https://www.bohaterowie1939.pl/polegly,hromada,henryk,10115.html> (dostęp: 3 X 2024).

⁶ APL, Akta gruntowe i hipoteczne sądów w Lesznie (dalej: AgihswL), sygn. 12456 Akta gruntowe Leszno, t. 20, liczba wykazu 674 – Andrzej Fabisch, Stanisław Kaźmierski, s. 282.

1883 r.)⁷. Warto zaznaczyć, że Joanna Zofia Marcinkowska była siostrą Jerzego Handkego (1912–1944), komendanta obwodu Związku Walki Zbrojnej w Lesznie, a następnie komendanta Inspektoratu Rejonowego ZWZ/AK w Lesznie, znanego pod kryptonimem „Ptaszarnia”⁸.



1. Stanisław Kaźmierski

Źródło: GL, nr 180 z 8 VIII 1937, s. 13.

Zanim Stanisław Kaźmierski zamieszkał przy ul. Kościańskiej, jego pierwszym adresem zameldowania w Lesznie była ul. Starozamkowa⁹. Wspólnie ze swoim szwagrem, Kazimierzem Marcinkowskim – ślusarzem, który przybył do Leszna w czerwcu 1920 r. i początkowo zamieszkiwał przy ul. Osieckiej – podjęli decyzję o zakupie nieruchomości

⁷ APL, Akta miasta Leszno (dalej: AmL), sygn. 1528 [Obwód V – głosuje w Miejskim Gimnazjum Żeńskim /listy wyborców/], s. 27. Warto zaznaczyć jako ciekawostkę, że osoby sporządzające spis wyborców omyłkowo ujęły Wacława Otto dwukrotnie w wykazach. Występuje on zarówno na liście wyborców zamieszkałych przy ul. Kościańskiej 64, gdzie został opisany jako pomocnik ślusarski, jak i pod adresem Dworcowa 8, gdzie figuruje jako ślusarz; APL, AmL, sygn. 1529 [Obwód VI – głosuje w Katolickiej Powszechnej Szkole Żeńskiej /listy wyborców/], s. 4.

⁸ Jerzy i Joanna Handke byli dziećmi Augusta i Antoniny z d. Neumann; APL, Urząd Stanu Cywilnego Radomicko, sygn. 36 [Księga urodzeń], s. 280; Archiwum Państwowe w Kaliszu, Urząd Stanu Cywilnego Jarocin – obwód miejski, sygn. 246 [Księga urodzeń], s. 187; Alicja Bodylska, *Niezwykłe historie zwykłych ludzi. Archiwa Rodzinne Niepodległej*, Leszno 2020, s. 14–16.

⁹ Początkowo Kaźmierscy i Marcinkowscy zamieszkiwali pod adresem Kościańska 48. W okresie międzywojennym dokonano jednak zmiany zarówno nazwy ulicy, jak i numeracji budynku. W 1931 r. ich miejsce zamieszkania figurowało już jako Kościańska 64. W kolejnych latach ulicy nadano nazwę Gabriela Narutowicza; APL, AgihswL, sygn. 12529 Akta gruntowe Leszno, t. 22, liczba wykazu 745 – Stanisław Kaźmierski, Kazimierz Marcinkowski, s. 214; APL, AmL, sygn. 2380 Pozwolenia na budowę i użytkowanie – ul. Narutowicza 64, s. 71.

w marcu 1923 r.¹⁰ Posiadłość ta, położona w bezpośrednim sąsiedztwie pl. Kościuszki, została nabyta od młynarza Karola Ungeheuera. Cena transakcji wyniosła 17 mln marek, co odzwierciedlało gwałtowną inflację, charakterystyczną dla gospodarki Niemiec, a także Polski w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w.¹¹

Stanisław Kaźmierski konsekwentnie modernizował i rozbudowywał swoją firmę zlokalizowaną przy ul. Kościańskiej. W sierpniu 1924 r. uzyskał zgodę leszczyńskiego urzędu policyjnego na budowę parkanu (przez budowniczego Henryka Rakowskiego), przy czym warunkiem wydania pozwolenia było jego usytuowanie zgodnie z wytyczną, którą miał określić Miejski Urząd Budownictwa przed rozpoczęciem prac w terenie¹². W kolejnych latach Kaźmierski kontynuował prace modernizacyjne. W 1926 r. otynkował budynek mieszkalny, a w 1931 r. rozbudował zaplecze przedsiębiorstwa, wznosząc garaż samochodowy, szopę, dwa pomieszczenia użytkowe oraz dwa chlewy. Prace te realizowane były pod nadzorem budowniczego miejskiego Juliusza Graffa oraz kominiarza okręgowego Franciszka Tomczaka. Całkowity koszt budowy nowych obiektów wraz z ich skanalizowaniem wyniósł 5460 zł¹³.

Kaźmierski nie ograniczał się jedynie do wznoszenia nowych budynków – podejmował także działania mające na celu usunięcie konstrukcji, które uznał za zbędne lub zbyt zniszczone. W piśmie skierowanym w sierpniu 1931 r. do Miejskiego Urzędu Technicznego wskazał na konieczność rozbiórki rozpadającego się budynku, w którym mieściły się remizy i warsztat. Jednocześnie przedstawił plan wzniesienia w tym miejscu poczekalni biurowej z balkonem, co miało usprawnić funkcjonowanie przedsiębiorstwa¹⁴.

Kaźmierski aktywnie angażował się w życie społeczne Leszna w okresie dwudziestolecia międzywojennego, stał się jednym z bardziej zaangażowanych obywateli miasta. Jego działalność obejmowała szeroki zakres inicjatyw gospodarczych, społecznych i charytatywnych. Jako przedsiębiorca i działacz społeczny uczestniczył w pracach licznych komitetów honorowych, w tym I Polskiej Wystawy Przemysłowo-Rolniczo-Handlowej

¹⁰ K. Marcinkowski był młodszym bratem Klementyny, żony S. Kaźmierskiego. Oboje urodzili się w Brodowie jako dzieci J. Marcinkowskiego i Marianny z d. Urbańskiej; APP, Urząd Stanu Cywilnego Środa – obwód miejski (dalej: USC Środa), sygn. 58 Księga urodzeń, s. 11; APP, USC Środa, sygn. 46 Księga urodzeń, s. 354.

¹¹ Karol Ungeheuer przybył do Leszna z Rzeszowa i w 1921 r. nabył tę samą nieruchomość od mistrza tokarskiego Karla Quasebarta; APL, AgihswL, sygn. 12529, s. 174, 181–182, 186.

¹² APL, AmL, sygn. 2380, s. 59.

¹³ Za budowę garażu odpowiedzialny był murarz Piotr Szady z Bukówca Górnego; *ibidem*, s. 61–65, 69, 73, 89.

¹⁴ *Ibidem*, s. 74.

w 1922 r. oraz Ruchomej Wystawy Prób i Wzorów Przemysłu Krajowego zorganizowanej w Lesznie w 1927 r. W 1935 r. został członkiem Specjalnego Komitetu Lokalnego do walki z gruźlicą. W tym samym roku, podczas uroczystości poświęcenia sztandaru leszczyńskiego Towarzystwa Terminatorów, powierzono mu funkcję przewodniczącego wydziału cechów¹⁵.

Był również członkiem elity politycznej i społecznej Leszna. W 1928 r. wszedł w skład Powiatowego Komitetu Obchodu Dziesięciolecia Wskrzeszenia Państwa Polskiego, gdzie zasiadali również m.in. starosta leszczyński Edmund Zenkteler, ksiądz Stefan Jankiewicz, burmistrz Leszna Jan Kowalski, płk Józef Kustroń, Jan Metelski, Adam Misiak i ksiądz Paweł Steinmetz. W tym samym roku objął funkcję przewodniczącego zarządu nowo powstałego Zrzeszenia Automobilistów w Lesznie, a rok później został członkiem miejskiego koła Ligi Obrony Powietrznej Państwa. W 1933 r. powierzono mu również funkcję członka komisji rewizyjnej Towarzystwa Przemysłowo-Rzemieślniczego. Pełnił również funkcję przewodniczącego polskiego cechu ślusarzy w Lesznie, którego działalność została wznowiona w 1923 r.¹⁶ Jego znaczenie w życiu publicznym miasta zostało podkreślone w 1930 r., kiedy został wybrany na radnego miasta Leszna¹⁷.

Zaangażowanie Kaźmierskiego obejmowało także działalność charytatywną oraz działalność na rzecz dobra publicznego. Jego nazwisko figuruje w wykazach osób wspierających liczne inicjatywy społeczne – w 1936 r. przekazał środki na budowę osiedla robotniczego oraz na pomoc dla biednych dzieci przystępujących do Pierwszej Komunii Świętej. W 1939 r. wspierał finansowo budowę kościoła św. Szczepana, działał jako członek sekcji rzemieślniczo-przemysłowej komitetu budowy świątyni¹⁸. Ponadto w 1930 r. wziął udział w organizacji akcji „Gwiazdka”

¹⁵ *Sprawa I. polskiej Wystawy przemysłowo-rolniczo-handlowej w Lesznie*, GL, nr 164 z 21 VII 1922, s. 3; *O przyszłości naszego Rzemiosła. Uroczystość poświęcenia sztandaru Towarzystwa Terminatorów w Lesznie*, GL, nr 258 z 10 XI 1927, s. 4; *Aktualne sprawy Przemysłu i Rzemiosła. Ruchoma Wystawa Prób i Wzorów przemysłu Krajowego w Lesznie*, GL, nr 281 z 7 XII 1927, s. 2.

¹⁶ Pierwszy cech ślusarski w Lesznie został założony w grudniu 1903 r. Do stycznia 1923 r. dokumentacja cechowa prowadzona była w języku niemieckim. W czerwcu tego samego roku odbyło się posiedzenie cechu, podczas którego wybrano nowe, polskie władze. W skład zarządu, obok S. Kaźmierskiego, weszli Michał Hensel jako zastępca przewodniczącego, Jan Sieradzki jako sekretarz, Józef Strzelewicz jako zastępca sekretarza oraz Franciszek Skoracki pełniący funkcję skarbnika. W 1937 r. do cechu należało 68 osób, z czego 18 mieszkało w Lesznie, 4 w powiecie leszczyńskim, a pozostali w sąsiednich powiatach. W ówczesnym zarządzie cechu funkcję starszego pełnił S. Kaźmierski, podstarszym był Janaszewski, sekretarzem Jan Sieradzki, skarbnikiem Gembka, a zastępcą sekretarza K. Marcinkowski; *Cech ślusarski*, GL, nr 180 z 8 VIII 1937, s. 13; APL, Starostwo Powiatowe w Lesznie, sygn. 323 Cech ślusarski.

¹⁷ *Obwieszczenie o wyniku wyborów do Rady miejskiej miasta Leszna*, GL, nr 127 z 3 VI 1930, s. 6.

¹⁸ K. Marcinkowski, współnik i szwagier S. Kaźmierskiego, również przeznaczył ofiarę na budowę kościoła; *Na nowy kościół św. Szczepana w Lesznie*, GL, nr 40 z 19 II 1938, s. 4. Warto

dla stacjonujących w Lesznie żołnierzy 55. pułku piechoty i 17. pułku ułanów¹⁹.

Przedsiębiorstwo prowadzone przez Kaźmierskiego miało charakter wielobranżowy, ze szczególnym uwzględnieniem mechaniki pojazdowej²⁰. Według druku firmowego z 1931 r., przedsiębiorstwo St. Kaźmierski & S-ka, mieszczące się w Lesznie przy ul. Kościańskiej 64, zostało założone w 1920 r. Biorąc pod uwagę fakt, że Kaźmierski i jego szwagier Marcinkowski zakupili nieruchomość przy dzisiejszej ul. Narutowicza dopiero w 1923 r., można przypuszczać, iż wcześniejsza działalność przedsiębiorstwa miała miejsce pod innym adresem – najprawdopodobniej przy ul. Starozamkowej, gdzie wówczas mieszkała rodzina Kaźmierskich. Zgodnie z informacjami zawartymi na druku firmowym zakład zajmował się naprawą maszyn, narzędzi rolniczych, silników spalinowych oraz samochodów²¹. Dodatkowo, ogłoszenia prasowe z tamtego okresu wskazują, że spółka prowadziła także sprzedaż maszyn rolniczych.

Poza działalnością zawodową Kaźmierski prywatnie handlował samochodami. W jednym z ogłoszeń podawał, że oferuje na sprzedaż czteroosobowy samochód P.S. 10/30. Prawdopodobnie chodziło o model

nadmienić, że wiosną 1939 r. pojawiła się inicjatywa, aby dwa leszczyńskie stowarzyszenia motoryzacyjne – Zrzeszenie Automobilistów i Leszczyński Klub Motocyklowy – wspólnymi siłami ufundowały ołtarz św. Krzysztofa w budowanym kościele św. Szczepana. W tym celu powołano wspólny komitet obu organizacji, którego przewodniczącym został K. Marcinkowski; *Zorganizowani motocykliści i automobilści fundują ołtarz św. Krzysztofa*, GL, nr 79 z 5 IV 1939, s. 5.

¹⁹ *Uczczenie rocznicy 11. Listopada*, GL, nr 261 z 11 XI 1928, s. 4; Miejskie Koło L. O. P. P., GL, nr 19 z 23 I 1929, s. 2; *Związek Automobilistów w Lesznie. Roczne walne zebranie*, GL, nr 22 z 26 I 1929, s. 4; *Podziękowanie*, GL, nr 8 z 11 I 1931, s. 4; *Przemysłowi i Rzemiosłu cześć!*, GL, nr 32 z 9 II 1933, s. 3; *Na biedne dzieci przystępujące do I Komunii św. zebrano przez Tow. Pań św. Wincenego a Paulo od następujących osób*, GL, nr 134 z 10 VI 1936, s. 4; *Deklaracje i wpływy na rzecz budowy osiedla robotniczego w Lesznie*, GL, nr 223 z 25 IX 1936, s. 6; *Pierwszy akt budowy nowego kościoła. Kościół św. Szczepana – wzbogaci naród. kulturę Leszna*, GL, 298 z 23 XII 1936, s. 2; *Ofiary na budowę nowego kościoła*, GL, nr 117 z 23 V 1939, s. 5.

²⁰ APL, AmL, sygn. 2380, s. 74. Jednym z pracowników przedsiębiorstwa był Jerzy Marciński, który w 1927 r. uratował tonącego w stawie na pl. Kościuszki chłopca, co odnotowała ówczesna prasa: „W czwartek dn. 24 bm [listopada – HAN] o godz. 4.30 po poł. pod ślizgającym się na lodzie przy pl. Kościuszki 7-letnim Marjanem Dolczewskim załamał się niezbyt gruby lód. – Niestety chłopiec zaczął tonąć i znalazłby na pewno śmierć, gdyby nie pomoc Jerzego Marcińskiego, elektrotechnika zatrudnionego u p. Kaźmierskiego. Wzywany przez gromadę chłopców o ratunek, przybiegł i zobaczył wydobywające się ręce z wody. Nie umiejąc pływać wydobył go przy pomocy draga. Podkreślić tu trzeba jego odwagę, bo krocząc po niezbyt grubym lodzie, sam narażał się na załamanie i utonięcie. Po wydobyciu z wody zaniósł chłopca p. M. do mieszkania Marcinkowskiego, gdzie przywrócono go do przytomności przy pomocy dr. Polewskiego. W przyszłości rodzice niech więcej strzegą swoje dzieci i zabronią im ślizgać na niepewnym jeszcze lodzie”; *Nieszczęśliwy wypadek na lodzie*, GL, nr 273 z 27 XI 1927, s. 4.

²¹ Można mówić o swoistym podziale obowiązków pomiędzy współnikami, gdyż – jak wskazuje Zdzisław Smoluchowski – S. Kaźmierski specjalizował się w naprawie maszyn rolniczych, natomiast K. Marcinkowski koncentrował się na remontach samochodów i motocykli; Zdzisław Smoluchowski, *Pierwsza szkoła kierowców*, „ABC”, nr 100 z 21 XII 2001, s. 23.

Benz 10/30 PS produkowany w niemieckim Mannheim przez firmę Benz & Cie. Co ciekawe, kilka lat później Marcinkowski również prywatnie wystawił na sprzedaż samochód czteroosobowy, dwucylindrowy pojazd marki Tatra²².

Kaźmierski był nie tylko właścicielem warsztatu mechanicznego i przedsiębiorstwa zajmującego się naprawą oraz sprzedażą maszyn, ale także posiadaczem kilku samochodów, co w okresie międzywojennym świadczyło o jego wysokim statusie materialnym oraz znaczeniu w lokalnej społeczności. Według Listy kolejności osób obowiązanych do dostarczania samochodów i motocykli na rzecz wojska w czasie pokoju z 1931 r. Kaźmierski dysponował dwoma pojazdami: jednym należącym do firmy oraz drugim użytkowanym prywatnie. Były to odpowiednio Ford o numerze rejestracyjnym PZ 41 359 oraz Fiat o numerze PZ 40 083²³. Najprawdopodobniej to właśnie te pojazdy stały się przedmiotem kradzieży części, o której właściciel warsztatu informował na łamach „Głosu Leszczyńskiego”. W zamieszczonym ogłoszeniu Kaźmierski oferował nagrodę w wysokości 200 zł za pomoc w odnalezieniu skradzionych elementów: dynama i rozrusznika (startera) od samochodu Fiat 501 oraz sześciowoltowego akumulatora z pojazdu Ford²⁴.

Wspólna działalność Kaźmierskiego i Marcinkowskiego nie ograniczała się wyłącznie do naprawy i sprzedaży pojazdów. Z analizy licznych ogłoszeń prasowych zamieszczonych w międzywojennej prasie leszczyńskiej wynika, że przedsiębiorcy ci prowadzili również działalność edukacyjną – organizowali kursy przygotowawcze do egzaminów na prawo jazdy. Jednym z dowodów na istnienie tej formy działalności jest ogłoszenie zamieszczone we wrześniowym numerze „Głosu Leszczyńskiego” w 1936 r., w którym informowano: „Egzamin na kierowców samochodowych i motocyklowych na prawo jazdy zielone i czerwone odbędzie się w najbliższych dniach w Lesznie. Zgłoszenia kandydatów przyjmuje F-a St. Kaźmierski i S-ka – Leszno, ulica G. Narutowicza 64, Telefon 241”²⁵.

²² [Ogłoszenia], GL, nr 153 z 6 VII 1928, s. 6; [Ogłoszenia], GL, nr 158 z 12 VII 1931, s. 7; [Ogłoszenia], GL, nr 145 z 28 VI 1934, s. 4; [Ogłoszenia], GL, nr 161 z 16 VII 1939, s. 6.

²³ *Lista kolejności osób obowiązanych do dostarczania samochodów i motocykli na rzecz wojska w czasie pokoju* (Dz. Ust. Nr. 58/30 poz. 470), „Orędownik Powiatu Leszczyńskiego”, nr 16 z 25 IV 1931, s. 1–2.

²⁴ [Ogłoszenia], GL, nr 249 z 26 X 1930, s. 6.

²⁵ [Ogłoszenia], GL, nr 223 z 25 IX 1936, s. 6. Warto doprecyzować, że „zielone” prawo jazdy w II Rzeczypospolitej było przeznaczone dla kierowców amatorów i uprawniało wyłącznie do prowadzenia pojazdów prywatnych. Natomiast „czerwone” prawo jazdy nadawano kierowcom zawodowym, których uprawnienia obejmowały prowadzenie pojazdów w celach zarobkowych, takich jak przewóz osób czy towarów (np. taksówkarze, szoferzy). Zgodnie z § 58 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 I 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz.U. 1928 nr 41 poz. 396), pozwolenie typu „zielonego” mogło być udzielone osobom, które

Treść ogłoszenia sugeruje, że firma Kaźmierskiego i Marcinkowskiego nie tylko przygotowywała przyszłych kierowców do egzaminów, ale mogła także pełnić funkcję pośrednika w organizacji samych egzaminów i procedur administracyjnych związanych z uzyskaniem uprawnień. Warto podkreślić, że w okresie międzywojennym posiadanie prawa jazdy było przywilejem stosunkowo wąskiej grupy społeczeństwa. Fakt, że przedsiębiorcy angażowali się w szkolenie przyszłych kierowców, świadczy o ich nowoczesnym podejściu do rozwoju motoryzacji w regionie²⁶.



2. Ogłoszenie prasowe dotyczące egzaminu na kierowców i motocyklistów organizowanego przez firmę St. Kaźmierski i S-ka

Źródło: GL, nr 223 z 25 IX 1936, s. 6.

Prowadzona przez Kaźmierskiego i Marcinkowskiego od 1926 r. aktywność edukacyjna miała charakter długofalowy, o czym świadczą liczne ogłoszenia pojawiające się w prasie leszczyńskiej na przestrzeni lat. W 1937 r. informowano m.in. o organizacji egzaminu szoferskiego oraz kursu kierowców samochodowych i motocyklowych (amatorsko-zawodowego) skierowanego zarówno do mężczyzn, jak i kobiet. Z kolei

ukończyli 18. rok życia (w przypadku motocykli bez wózków bocznych – 16. rok życia), nie cierpiały na wady organiczne lub psychiczne uniemożliwiające bądź utrudniające kierowanie pojazdami, nie podlegały nałogom wpływającym na zdolność prowadzenia pojazdów oraz znały język polski w stopniu umożliwiającym orientowanie się w warunkach ruchu drogowego. Z kolei według § 73 uzyskanie prawa jazdy „czerwonego”, uprawniającego do kierowania pojazdami przeznaczonymi do użytku publicznego, wymagało ukończenia 21. roku życia, posiadania przez co najmniej rok prawa jazdy „zielonego”, braku przynależności do czynnej służby wojskowej, a także kwalifikacji dających rękojmię bezpiecznego wykonywania zawodu kierowcy w ruchu publicznym; Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych..., s. 910–933.

²⁶ Zgodnie z ustaleniami regionalisty Smoluchowskiego, Marcinkowski miał opanować umiejętność prowadzenia pojazdów samochodowych w okresie pełnienia służby wojskowej podczas I wojny światowej; Z. Smoluchowski, *Pierwsza...*, s. 23.

w 1939 r. Leszczyńska Centrala Samochodowa, działająca w nieruchomości należącej do Marcinkowskiego, ogłaszała organizację kursów dla przyszłych kierowców, także dla obu płci. Fakt, że szkolenia te były adresowane również do kobiet, świadczy o nowatorskim podejściu właścicieli oraz dostosowywaniu oferty do zmieniających się realiów społecznych i rosnącej popularności motoryzacji wśród różnych grup²⁷.

W protokole prowadzonym do 1935 r. przez szkołę nauki jazdy Kaźmierskiego i Marcinkowskiego odnotowano 352 nazwiska kursantów. Wśród nich dominowali przedstawiciele zawodów technicznych i rzemieślniczych – 115 ślusarzy, 21 kupców, 14 rolników – a także osoby uczące się, w tym studenci oraz uczniowie Państwowej Średniej Szkoły Rolniczej w Bojanowie. Spośród wszystkich kandydatów egzamin z wynikiem pozytywnym ukończyło 329 osób, co stanowiło ponad 93% zdawalności. W gronie tym znalazło się 328 mężczyzn oraz jedna kobieta – Irena Christmann, żona miejscowego lekarza Wiktora Christmanna²⁸.

Szkolenia realizowane przez Kaźmierskiego i Marcinkowskiego spotkały się z konkurencją ze strony innych podmiotów zajmujących się nauką jazdy w regionie. Już w 1931 r. na łamach „Głosu Leszczyńskiego” Mieczysław Jasielski, właściciel poznańskiej firmy Auto-Lot, publicznie zarzucił Kaźmierskiemu podawanie nieprawdziwych informacji na temat szkoleń. Według niego, S. Kaźmierski miał twierdzić, iż jest jedyną osobą w Lesznie mającą koncesję na prowadzenie kursów dla kierowców. Dodatkowo Jasielski podważył kompetencje jednego z instruktorów zatrudnionych przez Kaźmierskiego – inż. A. Berndta z Poznania, argumentując, iż był on leśnikiem, niemającym odpowiedniego przygotowania w zakresie motoryzacji i inżynierii samochodowej. W swoim ogłoszeniu Jasielski oskarżył Kaźmierskiego o celowe wprowadzanie klientów w błąd i próbę wyeliminowania konkurencji, stwierdzając: „Pan Kaźmierski podaje zatem świadomie, niezgodnie z prawdą fakty, obliczone na niewłaściwą walkę z rzetelną konkurencją”²⁹.

Ślusarz nie pozostawił zarzutów bez odpowiedzi. Na łamach „Głosu Leszczyńskiego” opublikował replikę, a w niej poinformował zainteresowanych o nadchodzącym kursie, który miał się odbyć 30 listopada o godz. 19 w siedzibie firmy przy ul. Kościańskiej 64. Odpierając zarzut dotyczący kwalifikacji A. Berndta, Kaźmierski podkreślił, że współpracował on z renomowanymi ośrodkami szkoleniowymi w Poznaniu jako

²⁷ *Ibidem*; [Ogłoszenia], GL, nr 231 z 7 X 1937, s. 6; [Ogłoszenia], GL, nr 250 z 29 X 1937, s. 6; [Ogłoszenia], GL, nr 111 z 14 V 1939, s. 7.

²⁸ Z. Smoluchowski, *Pierwsza...*, s. 23.

²⁹ *Obwieszczenie*, GL, nr 275 z 27 XI 1931, s. 4

organizator i wykładowca. Wyraził również zdziwienie, że M. Jasielski, mający dokumentację potwierdzającą kwalifikacje wspomnianego instruktora, podważa jego kompetencje: „Co się tyczy osoby p. inż. A. Berndta, to znamy takowego od kilku lat, jako specjalistę wykładowcę, który prowadził wykłady i naukę jazdy na kursach poznańskich jak «J. Piątkowskiego», «Warsam» jak również i «Auto-Lot», których był organizatorem i zadziwia nas wystąpienie p. M. Jasielskiego, będącego w posiadaniu odnośnych odpisów zaświadczeń powyższych kursów oraz oryginałów listów pochwalnych dla p. inż. A. Berndta”³⁰.

Pomimo kontrowersji związanych z zarzutami Jasielskiego, Kaźmierski i Marcinkowski kontynuowali działalność szkoleniową. Świadczy o tym wpis w prasie z listopada 1934 r., który donosił o egzaminie na prawo jazdy przeprowadzonym w gmachu Starostwa Powiatowego. Do egzaminu przystąpiło 17 kandydatów na kierowców samochodowych, 14 na motocyklistów oraz 3 osoby starające się o zawodowe uprawnienia. Wszyscy uczestnicy egzaminu, przygotowywani przez „leszczyńską szkołę kierowców samochodowych St. Kaźmierski & Ska”, pod kierunkiem wykładowcy Kazimierza Marcinkowskiego, zdali egzaminy z wynikiem pozytywnym³¹.

Jedną z istotnych inicjatyw podjętych przez Kaźmierskiego i Marcinkowskiego, znacząco wpływającej na krajobraz międzywojennego Leszna, było ustawienie jednego z pierwszych w mieście dystrybutorów paliwowych. Przed wybuchem II wojny światowej przedsiębiorcy podjęli działania zmierzające do instalacji dystrybutora paliwa na chodniku przy pl. Kościuszki, naprzeciwko budynku mieszkalnego i siedziby ich

³⁰ *Uwiedomienie*, GL, nr 277 z 29 XI 1931, s. 7. Jednym z instruktorów zatrudnionych od 1938 r. w szkole samochodowej prowadzonej przez K. Marcinkowskiego był Jacek Wilkoński. Po wybuchu II wojny światowej opuścił on Leszno, udając się do Poznania, skąd został wysiedlony do Sokołowa Podlaskiego. Po zakończeniu działań wojennych powrócił do Leszna i od 1946 r. kontynuował pracę dydaktyczną jako instruktor wykładowca w Państwowym Ośrodku Szkolenia Samochodowego, a od 1950 r. w Państwowym Ośrodku Szkolenia Motorowego Centralnego Urzędu Szkolenia Zawodowego w Lesznie. W późniejszym okresie prowadził prywatny warsztat kuśnierski przy ul. Wolności. Zmarł w 1992 r. i został pochowany na cmentarzu przy ul. Kąkolewskiej w Lesznie; Z. Smoluchowski, *Pierwsza...*, s. 23; *W Lesznie szkołą się kierowcy pojazdów mechanicznych*, „Głos Wielkopolski”, nr 241 z 2 IX 1950, s. 5; APL, Urząd Miasta Leszna, sygn. 14765 Koperta osobowa dowodów osobistych – Wilkoński Jacek.

³¹ *Egzamin kierowców samochodow.*, GL nr 274 z 29 XI 1934, s. 3. Zgodnie z przywoływanym rozporządzeniem z 1928 r. (§ 62), osoba ubiegająca się o uzyskanie prawa jazdy powinna podczas egzaminu wykazać się nie tylko praktyczną umiejętnością prowadzenia pojazdu, lecz również znajomością przepisów drogowych, podstawowymi wiadomościami technicznymi dotyczącymi ogólnej budowy pojazdu i funkcjonowania jego głównych podzespołów, a także umiejętnością właściwego obchodzenia się z benzyną oraz innymi materiałami spalinyowymi; *Rozporządzenie...*, s. 917.

firmy³². Choć pomysł odpowiadał rosnącemu zapotrzebowaniu na paliwo w rozwijającym się sektorze motoryzacyjnym, jego realizacja napotkała trudności administracyjne. Ostatecznie jednak inicjatywa zaowocowała ustawieniem dystrybutora we wrześniu 1937 r. przez firmę Polmin, która uzyskała od magistratu Leszna zezwolenie na prowadzenie stacji benzynowej przy ul. Karola Marcinkowskiego – w bliskim sąsiedztwie ich warsztatu³³. W zamian Polmin zobowiązał się do uiszczania corocznej opłaty w wysokości 275 zł na rzecz kasy miejskiej³⁴.

Decyzja o wydaniu zezwolenia świadczy o rosnącym zainteresowaniu leszczyńskim rynkiem przez przedsiębiorstwa naftowe, które dostrzegały potencjał rozwijającej się motoryzacji w regionie południowo-zachodniej Wielkopolski. W tym samym czasie podobny wniosek do władz Leszna skierowało również Galicyjskie Towarzystwo Naftowe „Galicja” – prywatna firma z Drohobycza posiadająca własną rafinerię. Władze miasta odmówiły jednak wydania zgody na budowę kolejnej stacji paliw, uzasadniając decyzję tym, że Leszno ma już wystarczającą liczbę dystrybutorów w pełni zaspokajających potrzeby mieszkańców.

Mimo negatywnej decyzji GTN „Galicja” nie zamierzało rezygnować ze swoich planów ekspansji na rynek leszczyński. W listopadzie 1937 r. ponownie zwróciła się do Zarządu Miejskiego, argumentując, że dynamiczny rozwój motoryzacji może w niedalekiej przyszłości sprawić, iż dotychczasowa liczba stacji benzynowych okaże się niewystarczająca. Przedsiębiorstwo wystąpiło z wnioskiem o możliwość ustawienia nowej stacji paliw na pl. Kościuszki. W odpowiedzi, w imieniu burmistrza Leszna, budowniczy miejski J. Graff poinformował biuro „Galicji” w Krotoszynie, że teren parkowy przed Pałacem Sułkowskich został już wydzierżawiony firmie Kaźmierski i Spółka, współpracującej z Polminem³⁵. Decyzja ta wskazuje na strategiczne powiązania przedsiębiorstwa Kaźmierskiego i Marcinkowskiego z jednym z największych państwowych koncernów naftowych II Rzeczypospolitej, co zapewniało im silną pozycję w lokalnym sektorze motoryzacyjnym i paliwowym.

³² APL, AmL, sygn. 2091 Pozwolenia na budowę i użytkowanie – pl. Kościuszki (stacja benzynowa), s. 12.

³³ Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych Polmin była przedwojennym polskim przedsiębiorstwem zajmującym się produkcją paliw i olejów mineralnych. Założona w 1909 r. w Drohobycz (ob. miasto w obwodzie lwowskim na Ukrainie), została znacjonalizowana w 1927 r. Firma oferowała swoim pracownikom dogodne warunki zatrudnienia oraz wysokie wynagrodzenia, co sprawiało, że cieszyła się dużym zainteresowaniem na rynku pracy. W zakładzie produkowano m.in. paliwa samochodowe i lotnicze, oleje silnikowe oraz asfalt drogowy. Drohobycka rafineria Polminu była jedną z największych i najnowocześniejszych na świecie. We wrześniu 1939 r. została zbombardowana przez Luftwaffe, a w 1944 r. przez bombowce amerykańskie. Po zakończeniu wojny nie została odbudowana.

³⁴ APL, AmL, sygn. 2091, s. 1.

³⁵ APL, AmL, sygn. 2091, s. 3–5, 10.

Na początku 1938 r. doszło do istotnych zmian w działalności gospodarczej szwagrów Kaźmierskiego i Marcinkowskiego, które ostatecznie doprowadziły do rozdzielenia ich dróg zawodowych. W styczniu Kaźmierski zwyciężył w przymusowym przetargu organizowanym przez Sąd Grodzki w Lesznie, nabywając nieruchomość przy Al. Krasińskiego 15. Posesja ta należała wcześniej do kowala Andrzeja Fabischa, jednak została zajęta na poczet spłaty jego długów. Nowy właściciel kupił ją za kwotę 11 050 zł i wkrótce wraz z rodziną przeprowadził się tam z dotychczasowego miejsca zamieszkania przy ul. Narutowicza³⁶. Jednocześnie, 13 stycznia 1938 r. w kancelarii notarialnej dr. Stanisława Wyżykowskiego (Rynek 3) doszło do formalnego przepisania połowy nieruchomości przy ul. Narutowicza na rzecz Marcinkowskiego, który wówczas miał już tytuł mistrza ślusarskiego³⁷. Dodatkowo stał się on jedynym właścicielem sąsiadującej parceli nr 1649/123, którą Kaźmierski nabył w 1931 r. od leszczyńskiej gminy żydowskiej³⁸. Cena sprzedaży połowy drugiej z wymienionych posesji przy ul. Narutowicza wyniosła 17 344 zł³⁹.

Podział majątku i przeprowadzka Kaźmierskiego oznaczały także koniec ich wspólnej działalności gospodarczej. Informacja o rozwiązaniu istniejącej od wielu lat spółki została podana do wiadomości publicznej w „Głosie Leszczyńskim” z 24 IV 1938 r.: „Istniejąca od szeregu lat firma St. Kaźmierski i Ska rozwiązała się, a wyłącznym właścicielem warsztatów został znany przemysłowiec p. K. Marcinkowski, który jako dzielny fachowiec w swojej branży, przedsiębiorstwo to prowadzić będzie nadal pod własną firmą. P. M. posiada w swoim domu również skład części samochodowych itd. oraz motocykle bez prawa jazdy najlepszych marek”⁴⁰. Wiktor Buliński, w swoich powojennych wspomnieniach doty-

³⁶ APL, AgihsWL, sygn. 12456, s. 236–243. Prawdopodobnie w związku z przeprowadzką poszukiwał mebli, co potwierdza ogłoszenie zamieszczone w jednym z lutowych numerów „Głosu Leszczyńskiego”: „Kupię 4 okna podwójne o przybliżonych wymiarach 1,40 x 1,20 mtr., drzwi frontowe i kuchnię westfalską”, GL, nr 35 z 13 II 1938, s. 8.

³⁷ Młodzi adepci sztuki ślusarskiej zdawali egzaminy mistrzowskie przed Kaźmierskim i Marcinkowskim, co odnotowała ówczesna prasa: „Dnia 18 czerwca br. przed komisją egzaminacyjną w składzie pp. mistrzów Kaźmierskiego, Strzelewicza i Sieradzkiego złożyli w zawodzie ślusarskim egzaminy mistrzowskie pp. Julian Stroński i Stefan Glinkowski z Leszna. Z tej okazji zebrano na budowę nowego kościoła sumę 55,- zł. Dnia 25 bm. złożyli egzamin mistrzowski w zawodzie ślusarskim pp. Jan Uzarski z Krobi i Hipolit Krzyżosiak z Pakosławia przed komisją egzaminacyjną w składzie pp. mistrz. Kaźmierskiego, Marcinkowskiego i Sieradzkiego. Również na budowę nowego kościoła zebrano kwotę 12,- zł.”; *Egzaminy mistrzowskie*, GL, nr 146 z 29 VI 1938, s. 7.

³⁸ Umowę przed notariuszem Stanisławem Wyżykowskim, w imieniu zarządu leszczyńskiej gminy żydowskiej, zawarli Henryk Rosenblum, Izidor Cohn oraz Ignacy Żmigród. Parcela o powierzchni 482 m² została nabyta przez Kaźmierskiego za kwotę 11 500 zł; APL, AgihsWL, sygn. 12529, s. 244–246.

³⁹ *Ibidem*, s. 235–237.

⁴⁰ *Rozwiązanie spółki*, GL, nr 94 z 24 IV 1938, s. 7.

czących Leszna okresu międzywojennego, pisał: „Przed narożnikiem ul. Marcinkowskiego znajdował się duży warsztat mechaniczny Stanisława Kaźmierskiego. Później przeniósł się na Al. Krasińskiego za Esplanadą, a na jego miejscu pozostał jego szwagier Jan [błędne imię – HAN] Marcinkowski”⁴¹. Tym samym dotychczasowi współpracownicy rozpoczęli niezależne kariery w branży motoryzacyjnej. Marcinkowski prowadził warsztat przy ul. Narutowicza pod własnym nazwiskiem, natomiast Kaźmierski rozwijał działalność w zakresie mechaniki pojazdowej na nowo nabytej posesji.

Po rozdzieleniu swoich dróg zawodowych obaj przedsiębiorcy poinformowali mieszkańców Leszna o zmianach w swoich firmach na łamach lokalnej prasy. Kaźmierski ogłosił przeniesienie swojego warsztatu do nowej siedziby przy Al. Krasińskiego 15. W swoim ogłoszeniu podkreślał, że kontynuuje poprzednią działalność i liczy na dalsze zaufanie klientów: „Najuprzejmiej zawiadamiam, że z dniem dzisiejszym przeniosłem moje warsztaty ślusarsko-mechanicz. z ul. G. Narutowicza do własnych zabudowań w Lesznie przy Al. Krasińskiego 15 (dawniej Fabisch). Telefon 22. Dziękując za dotychczasowe poparcie mego przedsiębiorstwa, prosząc o łaskawe dalsze darzenie mnie Swym zaufaniem, przyrzekając skora, rzetelną i fachową obsługę”⁴². Z kolei Marcinkowski, który przejął dotychczasową siedzibę firmy przy ul. Narutowicza, podkreślał w swoim komunikacie, że kontynuuje działalność warsztatową pod własnym nazwiskiem: „Zawiadamiam najuprzejmiej, że po rozwiązaniu Firmy St. Kaźmierski i S-ka, której dotychczas byłem spółnikiem, prowadzić będę warsztaty ślusarsko-mechaniczne nadal w tych samych zabudowaniach. Dziękując za dotychczasowe darzenie mnie zaufaniem, proszę o łaskawe dalsze poparcie, przyrzekam sumiennie fachową obsługę”⁴³. Marcinkowski kontynuował także prowadzenie kursów nauki jazdy, będących wcześniej istotną częścią działalności wspólnej. Przejęcie przedsiębiorstwa było więc nie tylko kontynuacją jego wcześniejszej pracy w spółce, ale także próbą utrzymania zdobytej renomy i zaufania klientów.

Marcinkowski oferował klientom także zakup pojazdów motorowych. W jednym z czerwcowych numerów „Głosu Leszczyńskiego” z 1939 r. informował o dostępności nowych i używanych motocykli, zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Już wcześniej, w 97. numerze „Głosu Leszczyńskiego” z 1938 r., jego firma pojawiła się pod nazwą Leszczyńska

⁴¹ Biblioteka APL, Wiktor Buliński, *Ludzie, domy, ulice*, mps nr 27, s. 48.

⁴² W tym samym numerze Kaźmierski zgłosił chęć kupna silnika: „Kupię motor elektryczny 2-4 km., 440 volt”, [Ogłoszenia], GL, nr 97 z 28 IV 1938, s. 6.

⁴³ [Ogłoszenia], GL, nr 94 z 24 IV 1938, s. 8.

Z dniem 25 bm. rozpoczyna się
Kurs Kierowców Samochod.
dla Pań i Panów oraz Zawodowych
Zgłoszenia:
K. Marcinkowski, Leszno, Narutowicza 64.
Telefon 241

3. Ogłoszenie dotyczące kursu dla kierowców organizowanego przez Kazimierza Marcinkowskiego

Źródło: GL, nr 94 z 24 IV 1938, s. 6.

Centrala Samochodowa, co sugeruje jej rozszerzoną działalność w zakresie sprzedaży pojazdów. Wówczas oferowano motocykle znanych marek, takich jak: Phänomen, Wulgum, Hecker oraz Triumph. W sierpniu 1939 r. „Głos Leszczyński” donosił, że oferta została poszerzona o nowe polskie motocykle, w tym SHL i WNP. Ponadto w warsztacie można było nabyć inne zagraniczne motocykle, choć gazeta nie precyzowała, jakie modele były dostępne w ofercie⁴⁴.

Kursy Kierowców samochodowych dla Pań i Panów
Stacja benzynowa
Państw. Zakł. Polmin

Motocykle

wolne od podatku i prawa jazdy, krajowe i zagraniczne, znane ciężkie motocykle T. W. N. (Triumpf). Części zamienne do samochodów Ford, Chevrolet, Fiat, D. K. W., Oleje, smary i przybory samochodowe poleca

Leszczyńska Centrala Samochodowa
Kazimierz Marcinkowski - Leszno
Tel. 241 ul. G. Narutowicza 64 Tel. 241
Warsztaty reparacyjne Obsługa fachowa i rzetelna

4. Ogłoszenie sprzedaży motocykli w Leszczyńskiej Centrali Samochodowej Kazimierza Marcinkowskiego

Źródło: GL, nr 111 z 14 V 1939, s. 7.

⁴⁴ [Ogłoszenia], GL, nr 97 z 28 IX 1938, s. 6; [Ogłoszenia], GL, nr 132 z 11 VI 1939, s. 8; [Ogłoszenia], GL, nr 194 z 25 VIII 1939, s. 6.

Po rozstaniu ze współnikiem Marcinkowski, we współpracy z Polminem, podjął się realizacji instalacji dystrybutora paliwowego na pl. Kościuszki. Choć decyzja o jego ustawieniu została podjęta, proces realizacji napotkał na liczne trudności administracyjne i logistyczne. Najpoważniejszą kwestią było sąsiedztwo żeńskiego gimnazjum znajdującego się w przypałacowym parku. Władze miasta, aby zatwierdzić projekt, musiały uzyskać zgodę kuratorium na umiejscowienie zbiorników paliwowych w stosunkowo bliskiej odległości od budynku szkoły. Plan zakładał, że zbiorniki znajdować się będą bezpośrednio naprzeciw domu Marcinkowskiego, co budziło pewne obawy wśród przedstawicieli placówki oświatowej⁴⁵. Dodatkowym utrudnieniem była konkurencyjna oferta Galicyjskiego Towarzystwa Naftowego „Galicja”, które starało się o zgodę na ustawienie własnej stacji paliwowej. Z dokumentów wynika, że propozycja Galicji pod pewnymi względami była atrakcyjniejsza dla dyrekcji szkoły, co prowadziło do rozbieżnych opinii na temat ostatecznego wyboru operatora.

Wątpliwości, jakie towarzyszyły realizacji projektu, znalazły odzwierciedlenie w korespondencji prowadzonej między dyrektorem gimnazjum Niceforem Perzyńskim a burmistrzem Leszna Janem Kowalskim. W listach tych pojawiały się argumenty zarówno dotyczące bezpieczeństwa, jak i potencjalnych korzyści wynikających z wyboru jednej z ofert. Początkowo władze miasta nie wyraziły zgody na ustawienie dystrybutorów paliwowych przy pl. Kościuszki. W piśmie z marca 1938 r. burmistrz Kowalski informował dyrektora Perzyńskiego, że jednym z głównych argumentów przemawiających za decyzją odmowną było bliskie sąsiedztwo placu zabaw dla dzieci – zaledwie ok. 30 m od planowanego miejsca instalacji stacji paliwowej. Budziło to poważne obawy o bezpieczeństwo najmłodszych mieszkańców miasta. W tamtym czasie w Lesznie, w niewielkiej odległości od pl. Kościuszki, działała już stacja należąca do warszawskiego przedsiębiorstwa paliwowego Vacuum Oil Company S.A., co mogło wpływać na ostrożną politykę magistratu wobec nowych inwestycji w tym sektorze. Ostatecznie jednak Marcinkowski zdołał przekonać władze do zmiany stanowiska. Argumentował, że dzięki odpowiednim zabezpieczeniom technicznym oraz specyfice oferowanego paliwa instalacja nie będzie stwarzać zagrożenia dla otoczenia. Kluczowym czynnikiem, który przeważał na jego korzyść, było zapewnienie, że paliwo sprzedawane z jego dystrybutorów miało różnić się od tego oferowanego przez konkurencyjną stację.

⁴⁵ W linii prostej odległość między budynkiem szkoły a planowanym miejscem ustawienia dystrybutorów wynosiła ok. 150 m.

W niewielkiej odległości od planowanego przez Marcinkowskiego usytuowania dystrybutorów paliwowych znajdował się dystrybutor należący do firmy Vacuum Oil Company z Warszawy. Stołeczne przedsiębiorstwo miało ponadto dystrybutory zlokalizowane w ciągu pieszym wzdłuż Al. Krasińskiego, w rejonie skrzyżowania z ul. Słowiańską⁴⁶. Fakt, że kilka firm naftowych rywalizowało o możliwość ustawienia swoich stacji w strategicznych punktach miasta, wskazuje na rosnące znaczenie motoryzacji w lokalnej gospodarce oraz na coraz większe zapotrzebowanie na paliwo wśród leszczyńskich kierowców. Rozwój infrastruktury paliwowej stanowił jeden z kluczowych elementów modernizacji Leszna w okresie międzywojennym.

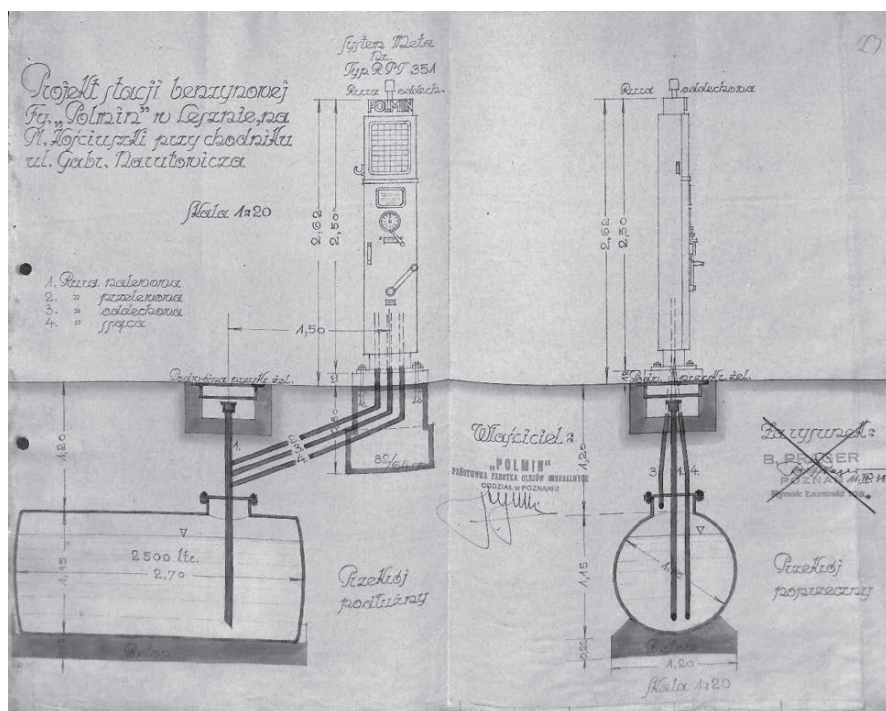
Spór o lokalizację stacji benzynowej przy pl. Kościuszki w Lesznie wynikał nie tylko z kwestii urbanistycznych i bezpieczeństwa, ale także z rozbieżnych interesów władz miejskich oraz szkolnych, bowiem czynsz dzierżawny za ustawienie stacji Polminu miał wpływać bezpośrednio na konto kasy miejskiej. Dyrekcja pobliskiej szkoły wołała zaś, by stację postawiła Galicja, ponieważ zobowiązała się ona do przekazywania należnej opłaty nie miastu, lecz kuratorium oświaty. W piśmie burmistrza Kowalskiego do dyrektora Perzyńskiego z marca 1938 r. wyraźnie podkreślono, że Zarząd Miejski nie zamierzał rezygnować z należnych mu wpływów z tytułu administrowania pl. Kościuszki oraz ponoszenia kosztów jego utrzymania. Burmistrz stanowczo argumentował, że propozycja Galicji dotycząca przekazania opłat na rzecz kuratorium była dla władz miejskich niezrozumiała. Dodatkowo podkreślił, że Leszno nie odczuwało deficytu stacji benzynowych, gdyż w niewielkiej odległości znajdowało się już pięć innych punktów sprzedaży paliwa⁴⁷. Ostatecznie 24 III 1938 r. Zarząd Miejski wydał zezwolenie na ustawienie stacji benzynowej Polminu przy pl. Kościuszki pod warunkiem, że Kuratorium Okręgu Szkolnego Poznańskiego nie wniesie sprzeciwu wobec jej budowy.

W kwietniu 1938 r. poznański oddział firmy Polmin wystąpił do Zarządu Miejskiego w Lesznie ze zgłoszeniem pomysłu, w którym szczegółowo określono, jakie produkty miały być sprzedawane na nowej stacji oraz jakie będą jej parametry techniczne. Zgodnie z dokumentacją sprzedawano tam mieszanekę spirytusowo-benzynową, czystą benzynę oraz oleje i smary samochodowe. Stacja benzynowa składała się z podziemnego zbiornika o pojemności 2500 litrów oraz dystrybutora marki Meta,

⁴⁶ APL, AmL, sygn. 2091, s. 9–10; APL, AmL, sygn. 2097 Pozwolenia na budowę i użytkowanie – ul. Krasińskiego (stacja benzynowa).

⁴⁷ APL, AmL, sygn. 2091, s. 10–11.

typ RPT 351. Cała infrastruktura spełniała ówczesne normy bezpieczeństwa i była zgodna z regulacjami Państwowego Urzędu Miar. Szczegółowe dane techniczne obejmowały: zbiornik podziemny wykonany z ocynkowanej blachy o grubości 5 mm, wyprodukowany przez Przedsiębiorstwo Urządzeń Mechanicznych w Warszawie, syfon opatentowany i zatwierdzony przez Państwowy Urząd Miar, ręczną pompę skrzydłową z legalizowanym licznikiem, wylot odpowietrzający zbiornik, wyposażony w potrójną nierdzewiejącą siatkę Lavy'ego, co miało zwiększyć bezpieczeństwo użytkowania, a także oświetlenie elektryczne, umożliwiające sprzedaż paliwa również po zmroku⁴⁸.



5. Projekt stacji benzynowej firmy „Polmin” ustawionej na pl. Kościuszki
Źródło: APL, AmL, sygn. 2091, s. 27.

Ostatecznym etapem procesu instalacji stacji benzynowej było formalne zawarcie umowy dzierżawy między władzami miasta a przedsiębiorstwem paliwowym. Doszło do tego 21 V 1938 r., gdy burmistrz

⁴⁸ APL, AmL, sygn. 2091, s. 18–21.

Kowalski oraz wiceburmistrz Tomasz Sobkowiak podpisali porozumienie z przedstawicielami Polminu, na mocy którego firma otrzymała prawo do użytkowania wyznaczonego terenu przez rok – od 1 IV 1938 do 31 III 1939 r. Kluczowym elementem umowy było jej automatyczne przedłużanie o kolejne lata, przy czym każda ze stron miała możliwość zastosowania sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia. Roczny czynsz za dzierżawę ustalono na kwotę 275 zł, co stanowiło dodatkowe źródło dochodu dla miejskiej kasy⁴⁹. Ponadto firma Polmin została zobowiązana do ponoszenia pełnej odpowiedzialności za wszelkie ewentualne szkody powstałe w wyniku działalności stacji, w tym za ryzyko wybuchu czy innych incydentów związanych z przechowywaniem i sprzedażą paliwa. Oficjalne otwarcie nowej stacji paliwowej miało miejsce 5 V 1938 r. i zakończyło długi proces negocjacji i zatwierdzania projektu⁵⁰.

Baczność - - Właściciele Samochodów
Stacja Obsługi
 przy
Leszczyńskiej Centrali Samochodów.
 uruchomiła elektryczną pompę do napełniania detek
 którą to czynność wykonuje się **bezpłatnie**
 Również poleca się specjalną mieszanke benzynową
„Polmin“
 do wszystkich silników, szczególnie nowego systemu
po cenie 58 groszy za litr.
Oleje i smary w najlepszych gatunkach i po
przystępnych cenach stale na składzie.
Kazimierz Marcinkowski - Leszno-Wlkp.
 ulica Gabriela Narutowicza 64. Telefon 241 — na przeciw Placu Kościuszki

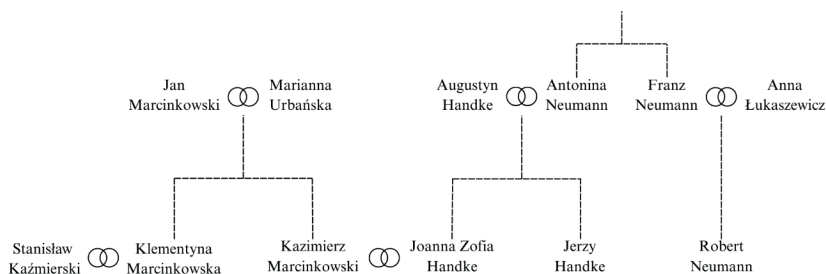
6. Ogłoszenie dotyczące usług oferowanych przez Leszczyńską Centralę Samochodową
 Źródło: [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 204 z 7 IX 1938, s. 6.

W realizację inwestycji przy pl. Kościuszki zaangażowany był również Marcinkowski, który – jako lokalny przedsiębiorca – odpowiadał za bieżącą obsługę techniczną urządzeń. Stacja paliw stanowiła istotne

⁴⁹ APL, AmL, sygn. 2091, s. 12–14.

⁵⁰ APL, AmL, sygn. 2091, s. 27–29.

zaplecze i uzupełnienie dla jego warsztatu, a współpraca z warszawskim przedsiębiorstwem umożliwiała mu łatwy dostęp do paliw, olejów i środków smarnych wykorzystywanych w codziennej działalności. Dzięki bliskości stacji możliwe było również sprawniejsze zaopatrywanie klientów warsztatu w paliwo, co zwiększało atrakcyjność oferty usługowej. We wrześniu 1938 r. Marcinkowski zamieścił interesujące ogłoszenie w „Głosie Leszczyńskim”, promujące nowe udogodnienia dla klientów Leszczyńskiej Centrali Samochodowej, informował mianowicie o uruchomieniu elektrycznej pompy do napełniania dętek, z której kierowcy mogli korzystać bezpłatnie. Była to innowacyjna i atrakcyjna usługa, zwiększająca komfort użytkowników pojazdów w Lesznie. Jednocześnie zwracał uwagę na dostępność specjalnej mieszanki benzynowej Polmin, którą oferowano jako paliwo uniwersalne, przeznaczone do wszystkich rodzajów silników. W ogłoszeniu podkreślono, że mieszanka ta miała szczególne właściwości, które zapewniały lepszą pracę jednostek napędowych, co miało zachęcić klientów do jej zakupu. Cena za litr wynosiła 58 groszy⁵¹.



7. Powiązania rodzinne między rodzinami Kaźmierskich, Marcinkowskich, Handke i Neumannów

Źródło: oprac. własne.

Wybuch II wojny światowej zahamował działalność gospodarczą zarówno Marcinkowskiego, jak i Kaźmierskiego. Warsztat Kaźmierskiego przy Al. Krasińskiego 15 XII 1939 r. przejął Niemiec Paul Schulz, pełniący funkcję treuhändera⁵². Kaźmierski został zdegradowany do roli szerego-

⁵¹ [Ogłoszenia], GL, nr 204 z 7 IX 1938, s. 6.

⁵² APL, AgihswL, sygn. 12456, s. 275; *Treuhänder* – w czasie II wojny światowej administrator z ramienia władz niemieckich kierujący zagrabionym przedsiębiorstwem i majątkiem stowarzyszeń oraz organizacji. Treuhänderami zostawali głównie Niemcy mieszkający przed wojną na terenie II RP lub też przesiedleńcy z krajów nadbałtyckich.

wego pracownika⁵³. W okresie okupacji zmieniono również nazwę ulicy – Al. Krasińskiego przemianowano na Dietrich Eckartweg⁵⁴. Warsztat Marcinkowskiego przy ul. Narutowicza również znalazł się pod niemieckim zarządem. Przedsiębiorstwem kierował Robert Neumann⁵⁵, natomiast sama ulica powróciła wówczas do wcześniejszej nazwy – Kościańska (Kostenerstraße)⁵⁶. W okresie, gdy Neumann został powołany do służby wojskowej, prowadzenie firmy przejął jego ojciec Franz (Franciszek) Neumann⁵⁷.



8. Pracownicy warsztatu mechanicznego Kazimierza Marcinkowskiego w okresie okupacji niemieckiej. Na pierwszym planie siedzi Franz (Franciszek) Neumann, ojciec Roberta Neumanna

Źródło: zbiory Jarosława Wawrzyniaka.

⁵³ APL, Zarp, sygn. 412, k. 5. Nie był to pierwszy warsztat prowadzony przez Schulza – wcześniej zarządzał również warsztatem kowalskim przy ul. Zielonej 15; APL, AgihswL, sygn. 12456, s. 275.

⁵⁴ Dietrich Eckart (1868–1923) – niemiecki dziennikarz, pisarz i polityk, jeden z przywódców NSDAP w jej początkowym okresie funkcjonowania, uczestnik puczu monachijskiego, redaktor naczelný czasopisma „Völkischer Beobachter”.

⁵⁵ Warto nadmienić, iż R. Neumann brał udział w pierwszych wyścigach motocyklowych, które odbyły się na boisku „Sokoła” w kwietniu 1938 r.

⁵⁶ W schyłkowym okresie zaboru pruskiego ulica ta nosiła nazwę Kaiser Friedrich Straße.

⁵⁷ Podpisy F. Neumanna widnieją m.in. na dokumentach firmowych z października 1942 r. znajdujących się w zasobie leszczyńskiego archiwum; APL, AmL, sygn. 2380, s. 97, 99.

W okresie okupacji warsztat Marcinkowskiego, przejęty przez Neumanna, funkcjonował jako zakład zajmujący się naprawą samochodów i maszyn. Według zachowanego druku firmowego, oprócz standardowych usług mechanicznych, prowadzono tam również sprzedaż części zamiennych oraz wykonywano usługi spawania gazowego (autogenem). Leszczyński żuźłowiec i mechanik Stanisław Przybylski wspominał po latach, że w okresie okupacji warsztat pod niemieckim zarządem specjalizował się w naprawach samochodów uszkodzonych na froncie – najprawdopodobniej wschodnim⁵⁸.



9. Tabliczka z wybitym nazwiskiem Jerzego Handkego; napis ten wybito na odwrocie tabliczki Leszczyńskiej Centrali Samochodowej Kazimierza Marcinkowskiego

Źródło: APL, Jerzy Handke – spuścizna (nauczyciel, komendant Inspektoratu Rejonowego Armii Krajowej w Lesznie), sygn. 7.

⁵⁸ Historia tworzona przez lata: Stanisław Przybylski, 1938TV, YouTube, <https://www.youtube.com/watch?v=9phNnf-Aayc> (dostęp: 4 X 2024); Z. Smoluchowski, *Pierwsza...*, s. 23.

W latach 1940–1943 w domu należącym do Marcinkowskiego mieszkał Jerzy Handke, komendant leszczyńskich struktur Związku Walki Zbrojnej i Armii Krajowej⁵⁹. Istnieją przesłanki wskazujące, że mógł on również pracować w warsztacie Marcinkowskiego. Świadczy o tym metalowa tabliczka z wybitym nazwiskiem Handkego, przechowywana w zasobie Archiwum Państwowego w Lesznie. Co istotne, napis został wybity na odwrocie tabliczki firmowej przedsiębiorstwa Marcinkowskiego sprzed wojny⁶⁰.

Po zakończeniu II wojny światowej firma Kaźmierskiego została przekształcona w rodzinne przedsiębiorstwo. Współwłaścicielami zostali jego synowie – Józef i Waław. 4 VI 1946 r. cała trójka stawiała się w Sądzie Okręgowym w Lesznie, gdzie poinformowali o prowadzeniu firmy Warsztaty Mechaniczne Kaźmierski Stanisław i Synowie w Lesznie, której siedziba mieściła się w domu przy Al. Krasińskiego/Rokossowskiego 15. W protokole sądowym zapisano, że głównym przedmiotem działalności przedsiębiorstwa była naprawa maszyn przemysłowych i rolniczych⁶¹. Już wcześniej, 25 III 1946 r., Kaźmierski i jego synowie zawarli formalną umowę spółkową, w której wyjaśniono przyczyny rozszerzenia liczby współwłaścicieli. Jako główny powód podano pogarszający się stan zdrowia seniora rodu. W dokumencie zapisano: „Ze względu na swój wiek i chorobę uszu staje się dla niego kierowanie przedsiębiorstwem (...) coraz więcej uciążliwe”⁶². Określono również podział zysków – Stanisław miał otrzymywać 40%, natomiast Waław i Józef po 30% każdy.

⁵⁹ APL, AmL, sygn. 2380, s. 97; Robert Neumann urodził się w Lesznie w 1910 r. jako syn Franciszka (Franza) i Anny z d. Łukasiewicz. Jego ojciec, Franciszek/Franz, który wraz z rodziną zamieszkał w Lesznie w 1906 r., był bratem Antoniny Neumann, matki Jerzego Handkego. Można więc z dużym prawdopodobieństwem przyjąć, że w czasie wojny Jerzy Handke przebywał w domu, w którym mieszkali jego wujek i kuzyn; APL, AmL, sygn. 1533 [Obwód X – głosuje w Szkole Powszechnej Pomocniczej /listy wyborców/], s. 21; *Nowy sztandar dla Zrzeszenia Automobilistów*, GL, nr 180 z 9 VIII 1938, s. 5; *Wścigi motocyklowe w Rawiczu. Do zawodów stanęło 28 maszyn. Udział zawodników leszczyńskich*, GL, nr 121 z 28 V 1938, s. 5; APL, Urząd Stanu Cywilnego Leszno (dalej: USC Leszno), sygn. 304 Księga urodzeń, s. 95. Marcinkowski był jednym z fundatorów nagród dla uczestników pierwszych zawodów żużlowych w Lesznie, które odbyły się na boisku „Sokoła” w kwietniu 1938 r., zaledwie kilka dni przed założeniem Leszczyńskiego Klubu Motocyklowego. W zawodach tych brał udział wspomniany Robert Neumann. Marcinkowski ufundował m.in. 10 l mieszanki benzynowej, klakson, kombinerki oraz nalepki; *Tysiącne rzesze publiczności na boisku „Sokoła”. Waław Otto zdobył I. miejsce we wczorajszych wścigach motocyklowych*, GL, nr 95 z 26 IV 1938, s. 5.

⁶⁰ APL, Jerzy Handke – spuszcznik (nauczyciel, komendant Inspektoratu Rejonowego Armii Krajowej w Lesznie), sygn. 7 Kopie materiałów związanych z Jerzym Handke (między innymi wycinki z gazet o ekshumacji zwłok, listy Heleny Handke, list Jerzego Handke do brata, karta z fortu VII informująca o przeniesieniu Heleny Handke, potwierdzenia wysłania kart pocztowych, drzewo genealogiczne wykonane przez Jerzego Handke, metalowa tabliczka z nazwiskiem), s. 2.

⁶¹ APL, Zarp, sygn. 412, k. 2-2v; APL, AmL, sygn. 1742 [Wykazy przedsiębiorstw], s. 8.

⁶² APL, Zarp, sygn. 412, k. 8.

Całkowity kapitał zakładowy w marcu 1946 r. wynosił ponad 50 000 zł⁶³. Informacje o zmianie struktury własnościowej firmy i włączeniu synów do zarządu przedsiębiorstwa zostały oficjalnie podane w 55. numerze „Monitora Polskiego” z 1947 r.⁶⁴

Starszy z synów, Józef Kaźmierski, urodził się w miejscowości Szodry. W 1935 r. ukończył leszczyńskie gimnazjum im. Komeńskiego, a następnie odbył praktykę podchorążego w 56. pułku piechoty w Krotoszynie, którą rozpoczął na przełomie 1935 i 1936 r. Po zakończeniu służby wojskowej podjął studia na Politechnice Lwowskiej. W 1938 r., w stopniu podporucznika rezerwy, został przeniesiony do 55. pułku piechoty stacjonującego w Lesznie. W czerwcu 1939 r. powołano go na ćwiczenia wojskowe do tej samej jednostki. Po wybuchu wojny dowodził plutonem karabinów maszynowych w kompanii porucznika Maksymiliana Nieboraka przy I batalionie 55. pułku piechoty. Brał udział w starciach z niemieckimi dywersantami w Lesznie 1 IX 1939 r., uczestniczył w wypadzie pod Wschowę 2 września, a następnie w walkach pod Kutnem, nad Bzurą oraz w Puszczy Kampinoskiej. Po przedostaniu się do Warszawy walczył w rejonie Bielana, a po kapitulacji miasta 29 IX 1939 r. dostał się do niewoli niemieckiej. Przebywał w oflagach X B Nienburg, XVIII C Spittal nad Drawą oraz II C Woldenberg (Dobiegniew) do stycznia 1945 r. Do Leszna powrócił 12 II 1945 r.⁶⁵

Młodszy syn, Waław Kaźmierski, urodził się w Czempiniu. Uczęszczał do szkoły podstawowej w Lesznie, którą ukończył w 1930 r., a następnie kontynuował naukę w szkole zawodowej do 1933 r. Uzyskał tytuł mistrza ślusarskiego, a także zdobył wykształcenie pedagogiczne, umożliwiające mu nauczanie przyszłych ślusarzy. W listopadzie 1937 r. został powołany do odbycia służby wojskowej w 3. Pułku Lotniczym stacjonującym na poznańskiej Ławicy, gdzie pełnił funkcję pomocnika mechanika w 131. Eskadrze Myśliwskiej – jednej z jednostek tego pułku. W grudniu tego samego roku skierowano go na kurs mechaników silnikowych, który ukończył w lutym 1938 r. We wrześniu 1939 r., wraz z pułkiem, brał udział w walkach w rejonie Poznania, Wrześni, Koła, Konina, Kutna oraz Puszczy Kampinoskiej. 27 IX 1939 r. został wzięty do niewoli i osadzony w stalagu II C Woldenberg, a następnie w stalagu II A Neubrandenburg, gdzie pracował przy budowie obozów jenieckich.

⁶³ APL, Zarp, sygn. 412.

⁶⁴ *Rejestr Handlowy*, „Monitor Polski”, nr 55 z 2 V 1947, s. 12.

⁶⁵ APL, ZBoWiD, sygn. 6910 Kaźmierski Józef, Kaźmierska Helena – Wojna Obronna 1939, Obóz Jeniecki 1939–1945, s. 1–6.

W marcu 1940 r. został skierowany na przymusowe roboty do Demmin i Ganschendorf. W pierwszej miejscowości zatrudniono go w cukrowni, a następnie w majątku barona von Maltzahna, gdzie pracował jako robotnik rolny. W lutym 1942 r. udało mu się zbiec i powrócić do Leszna, gdzie przez pewien czas musiał się ukrywać. Jego ojciec zwrócił się o pomoc do Niemca Augustyna Hermanna, właściciela leszczyńskiej garbarni, który zgodził się zatrudnić Wacława w swoim zakładzie. Pracował tam do 1945 r.⁶⁶

Rodzinne przedsiębiorstwo Kaźmierskich zakończyło swoją działalność kilka lat po wojnie – 14 III 1951 r. rodzina zwróciła się do Sądu Okręgowego w Lesznie z wnioskiem o wykreślenie firmy z rejestru handlowego. Wniosek ten został rozpatrzony pozytywnie, a postanowieniem Sądu Powiatowego w Lesznie z 31 marca przedsiębiorstwo zostało oficjalnie wyrejestrowane. Powodem likwidacji działalności było przejęcie zakładu przez Przymusowy Zarząd Państwowy, który został ustanowiony na mocy zarządzenia Prezesa Centralnego Urzędu Drobnej Wytworczości z 27 II 1951 r. W dokumentacji dotyczącej przejęcia warsztatu zapisano, że „Warsztat Mechaniczny St. Kaźmierski i Synowie” znajdował się przy Al. Rokossowskiego 15 w Lesznie i był usytuowany na terenie należącym do Stanisława Kaźmierskiego. Opis przejmowanego przedsiębiorstwa wskazywał, że składało się ono z murowanego budynku partelowego, w którym znajdowała się hala maszyn. Dodatkowo obejmowało przybudówkę mieszczącą kuźnię, magazyn oraz halę z kanałem rewizyjnym o łącznej powierzchni 160,6 m². W skład nieruchomości wchodził również budynek mieszkalny, jednak nie został on objęty przejęciem, gdyż stanowił osobny obiekt i pełnił funkcję biura, zajmującego dwa pomieszczenia o powierzchni 13,5 m². Z kolei zabudowania gospodarcze znajdujące się na posesji, podobnie jak budynek mieszkalny, nie zostały włączone do majątku przedsiębiorstwa. Na terenie przyległym do warsztatu, o powierzchni około 600 m², dzierżawionym od władz miejskich, znajdowała się także szopa w złym stanie technicznym oraz złom, częściowo użytkowy⁶⁷. Przedsiębiorstwo ostatecznie przeszło na własność państwa w marcu 1958 r.⁶⁸ W ten sposób firma Kaźmierskich, założona w 1920 r. przez Stanisława Kaźmierskiego, zakończyła swoją działalność i przestała istnieć jako prywatne przedsiębiorstwo.

⁶⁶ APL, ZBoWiD, sygn. 3536 Kaźmierski Wacław – Wojna Obronna 1939, Obóz Jeniecki 1939–1940, s. 5–6; APL, Stowarzyszenie Polaków Poszkodowanych przez III Rzeszę Oddział Terenowy w Lesznie, sygn. 2616 Kaźmierski Wacław, s. 4.

⁶⁷ APL, AgihsWL, sygn. 12456, s. 304.

⁶⁸ APL, AgihsWL, sygn. 12456, s. 285.

Stanisław Kaźmierski zmarł 11 III 1969 r., a jego żona Klementyna zmarła w czasie okupacji, 22 I 1942 r. Jako przyczynę jej zgonu wskazano osłabienie serca i wodną puchlinę⁶⁹. Oboje zostali pochowani na cmentarzu parafialnym w Lesznie przy ul. Kąkolewskiej. Józef Kaźmierski w 1945 r. zawarł związek małżeński z bibliotekarką Heleną Hromadą, która w okresie PRL-u pracowała w Miejskiej Bibliotece Publicznej w Lesznie. W 1952 r. podjął zatrudnienie w Zakładzie Naprawy Obrabiarek TOR we Wschowie, a w 1957 r. został przeniesiony do Wytwórni Urządzeń Komunalnych WUKO w tym samym mieście. Zmarł w 1985 r.⁷⁰ Wacław Kaźmierski po likwidacji rodzinnego przedsiębiorstwa pracował jako ślusarz-tokarz w warsztacie samochodowym niejakiego Walenciaka w Lesznie, który mieścił się przy ul. Starozamkowej. Następnie zatrudnił się w Poznańskich Zakładach Mechanicznych WZGS w Lesznie. Był żonaty z Klementyną Górecką. Zmarł w 1997 r.⁷¹

Po zakończeniu II wojny światowej Kazimierz Marcinkowski uruchomił w 1945 r. warsztat naprawczy, a rok później wznowił działalność w zakresie szkolenia przyszłych kierowców. W 1950 r. zrezygnował zarówno z prowadzenia warsztatu, jak i nauki jazdy. Jego zakład w kolejnych latach przejęła leszczyńska Spółdzielnia Pracy „Przewóz”. Zmarł w 1961 r. i został pochowany na cmentarzu przy ul. Kąkolewskiej w Lesznie. Warto odnotować, że to właśnie on był odpowiedzialny za ekshumację i sprowadzenie do Leszna zwłok swojego szwagra, Jerzego Handkego⁷².

Działalność przedsiębiorstwa Kaźmierskich i Marcinkowskich stanowi istotny element historii gospodarczej Leszna w okresie międzywojennym. Zaangażowanie ich obu w rozwój lokalnej motoryzacji, edukację przyszłych kierowców i działalność społeczną odzwierciedlało procesy modernizacyjne zachodzące w mieście w pierwszej połowie XX w. Losy obu rodzin po 1939 r. były determinowane przez wydarzenia II wojny światowej oraz zmiany ustrojowe, jakie nastąpiły w Polsce po jej zakończeniu. Przejęcie przedsiębiorstwa przez niemiecką administrację okupacyjną, a następnie jego powojenna nacjonalizacja i ostateczna likwidacja w latach pięćdziesiątych XX w. ilustrują wpływ decyzji politycznych na losy prywatnych inicjatyw gospodarczych. Mimo to dziedzictwo działalności Kaźmierskich i Marcinkowskich stanowi ważną część historii lokalnej, ukazuje rozwój rzemiosła i przedsiębiorczości w Lesznie w pierwszej połowie XX stulecia.

⁶⁹ APL, USC Leszno, sygn. 476 Księga zgonów, s. 17.

⁷⁰ APL, ZBoWiD, sygn. 6910, s. 3, 14–17.

⁷¹ APL, ZBoWiD, sygn. 3536, s. 5; APL, Urząd Miasta Leszna, sygn. 18360 Koperta osobowa dowodów osobistych – Kaźmierski Wacław, s. 14, 21, 27.

⁷² Z. Smoluchowski, *Pierwsza...*, s. 23; APL, Jerzy Handke – spuścizna..., sygn. 7, s. 20; APL, Aml, sygn. 1742 [Wykazy przedsiębiorstw], s. 8.

Bibliografia

Archiwalia

Źródła publikowane

Archiwum Państwowe w Kaliszu

Urząd Stanu Cywilnego Jarocin – obwód miejski, sygn. 246.

Archiwum Państwowe w Lesznie

Akta gruntowe i hipoteczne sądów w Lesznie, sygn. 12456, 12529.

Akta miasta Leszno, sygn. 1528, 1529, 1533, 1742, 2091, 2097, 2380.

Jerzy Handke – spuścizna (nauczyciel, komendant Inspektoratu Rejonowego Armii Krajowej w Lesznie), sygn. 7.

Starostwo Powiatowe w Lesznie, sygn. 323.

Stowarzyszenie Polaków Poszkodowanych przez III Rzeszę Oddział Terenowy w Lesznie, sygn. 2616.

Urząd Miasta Leszna, sygn. 14765, 18360.

Urząd Stanu Cywilnego Leszno, sygn. 304, 476.

Urząd Stanu Cywilnego Radomicko, sygn. 36.

Zbiór akt rejestrowych przedsiębiorców z terenu województwa leszczyńskiego, sygn. 412.

Związek Bojowników o Wolność i Demokrację w Lesznie, sygn. 1558, 3536, 6910.

Archiwum Państwowe w Poznaniu

Urząd Stanu Cywilnego Czempin – obwód miejski (pow. kościański), sygn. 211.

Urząd Stanu Cywilnego Środa – obwód miejski, sygn. 46, 58.

Urząd Stanu Cywilnego Żabno (pow. śremski), sygn. 208.

Biblioteka Archiwum Państwowego w Lesznie.

Wiktor Buliński, *Ludzie, domy, ulice*, mps nr 27, s. 48.

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, Dz.U. 1928 nr 41 poz. 396.

Literatura i czasopisma

Aktualne sprawy Przemysłu i Rzemiosła. Ruchoma Wystawa Prób i Wzorów przemysłu Krajowego w Lesznie, „Głos Leszczyński”, nr 281 z 7 XII 1927, s. 2.

Bohaterowie bitwy nad Bzurą, karta weterana Henryka Jan Hromady, Bohaterowie 1939.pl, <https://www.bohaterowie1939.pl/polegly,hromada,henryk,10115.html> (dostęp: 3 X 2024).

Bodylska Alicja, *Niezwykłe historie zwykłych ludzi. Archiwa Rodzinne Niepodległej*, Leszno 2020.

Bodylska Alicja, *Niezwykłe historie zwykłych ludzi. Archiwa Rodzinne Niepodległej*, Leszno 2023.

Cech ślusarski, „Głos Leszczyński”, nr 180 z 8 VIII 1937, s. 13.

Deklaracje i wpływy na rzecz budowy osiedla robotniczego w Lesznie, „Głos Leszczyński”, nr 223 z 25 IX 1936, s. 6.

- Egzamin kierowców samochodow.*, „Głos Leszczyński”, nr 274 z 29 XI 1934, s. 3.
- Egzaminy mistrzowskie*, „Głos Leszczyński”, nr 146 z 29 VI 1938, s. 7.
- Historia tworzona przez lata: Stanisław Przybylski*, 1938TV, YouTube, <https://www.youtube.com/watch?v=9phNnf-Aayc> (dostęp: 4 X 2024).
- Lista kolejności osób obowiązanych do dostarczania samochodów i motocykli na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. Ust. Nr. 58/30 poz. 470)*, „Orędownik Powiatu Leszczyńskiego”, nr 16 z 25 IV 1931, s. 1–2.
- Miejskie Koło L. O. P. P.*, „Głos Leszczyński”, nr 19 z 23 I 1929, s. 2.
- Na biedne dzieci przystępujące do I Komunii św. zebrano przez Tow. Pań św. Wincentego a Paulo od następujących osób*, „Głos Leszczyński”, nr 134 z 10 VI 1936, s. 4.
- Na nowy kościół św. Szczepana w Lesznie*, „Głos Leszczyński”, nr 40 z 19 II 1938, s. 4.
- [Nekrolog], „Głos Leszczyński”, nr 23 z 29 I 1936, s. 6.
- Nieszczęśliwy wypadek na lodzie*, „Głos Leszczyński”, nr 273 z 27 XI 1927, s. 4.
- Nowy sztandar dla Zrzeszenia Automobilistów*, „Głos Leszczyński”, nr 180 z 9 VIII 1938, s. 5.
- O przyszłości naszego Rzemiosła. Uroczystość poświęcenia sztandaru Towarzystwa Terminatorów w Lesznie*, „Głos Leszczyński”, nr 258 z 10 XI 1927, s. 4.
- Obwieszczenie*, „Głos Leszczyński”, nr 275 z 27 XI 1931, s. 4.
- Obwieszczenie o wyniku wyborów do Rady miejskiej miasta Leszna*, „Głos Leszczyński”, nr 127 z 3 VI 1930, s. 6.
- Ofiary na budowę nowego kościoła*, „Głos Leszczyński”, nr 117 z 23 V 1939, s. 5.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 153 z 6 VII 1928, s. 6.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 249 z 26 X 1930, s. 6.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 158 z 12 VII 1931, s. 7.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 145 z 28 VI 1934, s. 4.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 223 z 25 IX 1936, s. 6.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 231 z 7 X 1937, s. 6.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 250 z 29 X 1937, s. 6.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 35 z 13 II 1938, s. 8.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 94 z 24 IV 1938, s. 6, 8.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 97 z 28 IV 1938, s. 6.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 204 z 7 IX 1938, s. 6.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 111 z 14 V 1939, s. 7.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 132 z 11 VI 1939, s. 8.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 161 z 16 VII 1939, s. 6.
- [Ogłoszenia], „Głos Leszczyński”, nr 194 z 25 VIII 1939, s. 6.
- Pierwszy akt budowy nowego kościoła. Kościół św. Szczepana – wzbogaci narod. kulturę Leszna*, „Głos Leszczyński”, 298 z 23 XII 1936, s. 2.
- Podziękowanie*, „Głos Leszczyński”, nr 8 z 11 I 1931, s. 4.
- Przemysłowi i Rzemiosłu cześć!*, „Głos Leszczyński”, nr 32 z 9 II 1933, s. 3.
- Rejestr Handlowy*, „Monitor Polski”, nr 55 z 2 V 1947, s. 12.
- Rozwiązanie spółki*, „Głos Leszczyński”, nr 94 z 24 IV 1938, s. 7.
- Smoluchowski Zdzisław, *Pierwsza szkoła kierowców*, „ABC”, nr 100 z 21 XII 2001, s. 23.

Sprawa I. polskiej Wystawy przemysłowo-rolniczo-handlowej w Lesznie, „Głos Leszczyński”, nr 164 z 21 VII 1922, s. 3.

Tysięczne rzesze publiczności na boisku „Sokoła”. Wacław Otto zdobył I. miejsce we wczorajszych wyścigach motocyklowych, „Głos Leszczyński”, nr 95 z 26 IV 1938, s. 5.

Uczczenie rocznicy 11. Listopada, „Głos Leszczyński”, nr 261 z 11 XI 1928, s. 4.

Uwiedomienie, „Głos Leszczyński”, nr 277 z 29 XI 1931, s. 7.

W Lesznie szkolą się kierowcy pojazdów mechanicznych, „Głos Wielkopolski”, nr 241 z 2 IX 1950, s. 5.

Wyścigi motocyklowe w Rawiczu. Do zawodów stanęło 28 maszyn. Udział zawodników leszczyńskich, „Głos Leszczyński”, nr 121 z 28 V 1938, s. 5.

Zorganizowani motocykliści i automobiliści fundują ołtarz św. Krzysztofa, „Głos Leszczyński”, nr 79 z 5 IV 1939, s. 5.

Związek Automobilistów w Lesznie. Roczne walne zebranie, „Głos Leszczyński”, nr 22 z 26 I 1929, s. 4.

