

Imponujący głaz narzutowy – blok skalny w Ogrodzie Botanicznym UAM w Poznaniu

Jest to największy głaz narzutowy w Ogrodzie Botanicznym i w aglomeracji poznańskiej oraz prawdopodobnie największy, przetransportowany przez człowieka, głaz narzutowy w Polsce. Jego wymiary w części nadziemnej wynoszą: długość 450 cm, szerokość 420 cm, wysokość 550 cm, obwód 1200 cm, objętość 54,5 m³, a waga części nadziemnej – 149,5 tony. Pod względem petrograficznym jest to gnejs – skała metamorficzna przeobrażona w wyniku działania wysokiej temperatury (250–1100°C) i wysokiego ciśnienia hydrodynamicznego, tj. działającego ze wszystkich stron we wnętrzu Ziemi. Głaz – blok skalny został przetransportowany ze Szwecji przez lądolód około 15,4 tysiąca lat temu (Górska-Zabielska, 2010, s. 50–52). Został on znaleziony we wsi Jarosławsko, gmina Pełczyce, w województwie lubuskim. Przygotowania do jego przewiezienia trwały trzy miesiące, a transport pięć dni. Główni wykonawcy: „MOSTOSTAL POZNAŃ” (żurawie: za- i wyładunek, pionowe ustawienie głazu) oraz „MOSTOSTAL ZABRZE” (transport).

Na przełomie maja i czerwca 1994 roku dyrektor administracyjny UAM mgr Stanisław Wachowiak dowiedział się, że dyrektor Ogródu Botanicznego czyni starania o sprowadzenie monumentalnego głazu narzutowego. Stanowiłby on wielką atrakcję o dużych walorach przyrodniczych i estetycznych martwej przyrody dla zwiedzających Ogród. W tej sprawie zadzwonił do prof. A. Łukasiewicza z pytaniem, czy mógłby uczestniczyć w tym wyjeździe, ponieważ chciałby również sprowadzić okazały głaz narzutowy dla Instytutu Geologii UAM, stworzonego od podstaw po 20 latach zabiegów prof. dr. hab. Jerzego Fedorowskiego. Po wstępnej rozmowie wybrano teren Polski północno-zachodniej, w rejonie Gorzowa Wielkopolskiego, który ze względu na swą przeszłość geologiczną nazywany był terenem kamienionośnym – jest to tzw. obszar młodoglacjalny. Niedaleko Pełczyc zatrzymaliśmy się przy olbrzymim głazie narzutowym, leżącym w pobliżu torów nieczynnej linii kolejowej, o nieciekawej, czarnej barwie, wskutek czego zrezygnowaliśmy z jego pozyskania. Drugiego głazu w tym rejonie, bardzo efektownego, o barwie szarej, z czerwono-brązowymi warstwami, pomnika przyrody w otoczeniu stuletnich dębów, nie można było zabrać.

Kolejny wyjazd na ten teren odbył się w węższym gronie pracowników Ogrodu. Po kilku godzinach bezowocnych poszukiwań zatrzymaliśmy się na krótki odpoczynek we wsi Jarosławsko. Zdesperowany naszym niepowodzeniem, podszedłem do przyglądającej się nam grupie miejscowych mężczyzn i zwróciłem się do osoby o jasnym i przyjaznym spojrzeniu z zapytaniem, czy w tej okolicy znajdują się duże głazy narzutowe. – A jest tu jeden na polu, tzw. wężowisku, odpowiedział Henryk Soroko, Litwin z pochodzenia. Pojechalśmy zobaczyć głąz i prawdę mówiąc nie bardzo było na czym zatrzymać oko. Wystający nad powierzchnię ziemi fragment skały o wymiarze kilku metrów długości, był porośnięty naskalnymi porostami, zarzucony różnej wielkości kamieniami gromadzonymi z pola, na których latem wygrzewały się węże (stąd nazwa „wężowisko”). Decyzja o jego zabraniu zapadła po wstępnych uzgodnieniach z wojewodą gorzowskim, dyrektorem Wydziału Ochrony Środowiska w Gorzowie i miejscowym sołtysem. Wystarczyło go tylko odkopać, co udało się zlecić miejscowemu zarządcy majątku po byłym Państwowym Gospodarstwie Rolnym.

Po kilku dniach otrzymaliśmy od niego pilny telefon z informacją: „Panie, wszystkie zęby w Białorusi (ładowaczu) są połamane, sucha glina jest twarda jak skała, a głąz sięga do 4 m w głąb i 6 wzdłuż!”. Udaliśmy się do roboczej bazy poznańskiego PKS II – oddziału ciężkich przewoźników, gdzie profesora A. Łukasiewicza, relacjonującego powód wizyty, przywitał kierownik bazy i dyspozytor w jednej osobie słowami: „Ja Pana znam, Pan zwozi do Ogrodu Botanicznego różne głazy narzutowe”. (Prof. A. Łukasiewicz od 1968 do 2000 roku sprowadził do budowy alpinarium w Ogrodzie Botanicznym około 3 tysięcy ton różnej wielkości bloków skalnych i głązów narzutowych, korzystając z usług tej firmy). Po konsultacjach z firmą Budmasz, wykonującą usługi dźwigowe oraz z pracownikami poznańskiego PKS-u zdecydowano o wyjeździe dwóch żurawi samochodowych o udźwigu 65 ton każdy oraz ciągnika marki Tatra z przyczepą o nośności 130 ton. Niestety, cały wyjazd okazał się daremny. Dwa dźwigi równocześnie były w stanie podnieść jedynie jeden z końców odkopanego głązu, o uniesieniu całości nie było nawet mowy. Profesor wrócił zrezygnowany i podłamani: zaangażowanie, przygotowania, wydatki... Rozpoczęliśmy poszukiwanie mocniejszych żurawi i dzięki informacjom od dyrektora PKS Wojciecha Jańczaka, trafiliśmy do poznańskiego oddziału MOSTOSTALU. Dwa najsilniejsze żurawie miały 140 i 75 ton udźwigu, ciężar głązu wymuszał jednak ich pracę przy jak najmniejszym wychyleniu ramienia, gdyż wówczas siła udźwigu jest największa. W tym celu odkopano głąz i ułożono, kładąc na sobie, trzymetrowej długości betonowe płyty drogowe po to, aby potężne maszyny mogły stanąć bezpośrednio przy nim. Ze względu na obliczony ciężar, który okazał się i tak niedoszacowany, transport zlecieliśmy zabrzańskiemu MOSTOSTALOWI posiadającemu przyczepę o 12 osiach, po 8 kół na każdej osi, łącznie 96 kół, długości 22,5 metra i nośności 195 ton. Negocjacje z przewoźnikiem były o tyle łatwiejsze, że pracownicy tej firmy, po powrocie z kontraktu w Iraku, nie narzekali na nadmiar prac w kraju. O rozmiarze tylko prac logistycznych może świadczyć fakt, że żuraw Demag, o udźwigu 140 ton, wymagał osprzętu i przeciwwagi dowożonych na trzech samochodach ciężarowych kamaz wraz z przyczepami, a jego dotarcie na miejsce, ustawienie i złożenie trwało trzy dni.

Transport takiego ciężaru wymagał wielu zezwoleń i ekspertyz. Obliczony ciężar to przyczepa Nicolaus o wadze 45 ton + ciągnik marki Tatra ważący 22,5 tony + wążący około 150 ton gład, co dawało ostatecznie ponad 200 ton. Takiego ciężaru nie wytrzymał żaden most w Wielkopolsce, a pracownicy Okręgowej Dyrekcji Dróg Publicznych przy ul. Siemiradzkiego w Poznaniu, patrząc na mapę nośności mostów, bezradnie rozkładali ręce. Okazało się, że jedynym wyjściem jest most nad Wartą w Kostrzynie n. Odrą pamiętający okres II wojny światowej, a projektowany przez Niemców w celu umożliwienia przepraw czołgowych na wschód. Ze względu na przejazd „ponadnormatywnego zestawu drogowego” przez dwa województwa, przejazd musiał być uzgodniony przez Okręgowe Dyrekcje Dróg Publicznych w Szczecinie i w Poznaniu. Na trasie przejazdu zlokalizowane były trzy przeprawy rzeczne, dwie na Warcie i jedna na Obrze, które wymagały osobnego projektu i obliczeń wytrzymałości przęseł w związku z przejazdem tak dużego obciążenia. W Poznaniu Zarząd Dróg Miejskich ustanowił bezwzględny zakaz zatrzymywania pojazdów na ulicy Botanicznej. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, które zostało poinformowane o możliwej konieczności odcięcia zasilania w przypadku kolizji z zasilającą siecią tramwajową, do nadzoru przejazdu tak dużego zestawu wysłało swojego inspektora ruchu.

Dla gminy Pełczyce, położonej w ówczesnym województwie gorzowskim, 30 września 1994 roku był pamiętnym dniem. Po ustawieniu dźwigów i niezwykle niebezpiecznym załadunku na przyczepę, do tłumu okolicznych mieszkańców (skąd ci ludzie tam dotarli, tam-tamy działają, czy co?) dołączył burmistrz Pełczyc, który mocą swojego urzędu zabronił wywożenia gładu stanowiącego własność gminy. W tej sprawie, w trybie natychmiastowym, zwołał nadzwyczajne posiedzenie Rady Gminy, które miało się odbyć wczesnym popołudniem, o godzinie 15.00. Co było robić, pracownicy, ciężki sprzęt i profesor Łukasiewicz pokornie czekali na godzinę zebrania i decyzję miejscowej władzy. W międzyczasie okazało się, że sprawcą zamieszania jest pochodzący z gminy marynarz, który rozpowszechnił sensacyjną informację o tym, że ten gład można pociąć na płyty i sprzedać za bająnskie sumy (blok skalny był już wcześniej rozsadzany dynamitem). W czasie tej sesji ustawiono profesora pod pręgierzem sali rządnej zysku i szybkich odpowiedzi. W trakcie emocjonujących rozmów padło pytanie: „A właściwie jakiego koloru jest ten kamień?” „Szary, taki, jakie macie przy podmurówkach domów gospodarczych” padła odpowiedź przesłuchiwanego. „E, taki to możecie sobie wziąć”, zareagował jeden z radnych. W końcu wyczuwając zmęczenie i brak pomysłów sali, profesor zaproponował nieodpłatne dostarczenie dla Pełczyc roślin do zazielenienia miasta. Propozycja była rozwiązaniem salomonowym, pozwalającym wyjść z twarzą zarówno radnym, jak i burmistrzowi. Wydawało się, że nic nie może już stanąć na drodze po takim przeżyciu.

Po pomyślnym zakończeniu sesji w Pełczycach i powrocie do Poznania z niecierpliwością oczekiwaliśmy na przybycie gładu. Następnego dnia otrzymaliśmy jednak telefon od pracownika MOSTOSTALU z Zabrze, że tatra nie może uciągnąć tak dużego ciężaru, a masa gładu z punktowym naciskiem spowodowała pęknięcie kilku wysokociśnieniowych węży w przyczepie i wyciek oryginalnego oleju. Zasugerował po-

moc w postaci drugiego ciągnika holowniczego z Poznania, który będzie pchał zestaw. Udałem się do dyrektora Jańczaka z poznańskiego PKS-u z prośbą o pomoc w tej sprawie: „Potrzebujemy francuskich węży wysokociśnieniowych, specjalistycznego oleju, ciągnika tatra, homologowanych: dyszla i bolców do jego zacisku”. Zwołani na dywanik pracownicy odpowiedzieli, że w ubiegłym miesiącu odbyło się sprzątanie w zakładzie, w garażach, i tych części nie ma. W międzyczasie dyrektor Jańczak skonstatował, że nie wie, gdzie znajduje się unieruchomiony zestaw. Telefonów komórkowych nie było, a najlogicznym sposobem odnalezienia zestawu „gdzieś w Polsce” był przejazd po wyznaczonej trasie przejazdu. „Panie Szymonie, nic nie zrobimy, musimy poczekać na wyniki poszukiwań, przecież, do ciężkiej cholery, wszystkiego chyba z zakładu nie powyrzucali”. Wracalem do Ogrodu załamany. Tyle wysiłków, uzgodnień i pracy, a teraz jedyna w Polsce przyczepa o takiej nośności została unieruchomiona, bez możliwości dalszego poruszania się. Zdążyłem w pracy zjeść śniadanie, było już po 13.00, i nieśpiesznie zacząłem porządkować dokumenty. Z odrętwienia wyrwał mnie telefon od dyrektora Jańczaka: „Panie Szymonie, te węże się znalazły..., ten olej też mamy..., ten specjalistyczny dyszel też się odnalazł, i te bolce też są. Właśnie dostałem faksem trasę przejazdu z Okręgowej Dyrekcji Dróg z Poznania. Wysyłam tatrę, będzie ich goniła po trasie”. Niektórzy nie wierzą w łzy z emocji, ja wierzę.

Prawda okazała się jednak zupełnie inna. Pracownicy zabrzańskiego MOSTO-STALU przewozili olbrzymie segmenty urządzeń technicznych na drogach Iraku. Gęstość zaludnienia była mała, jak to na pustyni, więc i pozwolenia i uzgodnienia były tam zbędne. Z takim podejściem firma podjęła się realizacji zlecenia w Polsce, a na efekty nie trzeba było długo czekać. Na drodze wjazdowej do Gorzowa patrol policji poprosił o dokumenty przewozowe i pozwolenie na przejazd ponadnormatywnego zestawu drogowego przez miasto. Okazało się, że pracownicy firmy chcieli przewieźć głąz przez centrum Gorzowa bez miejscowych uzgodnień, co groziło zerwaniem tramwajowej sieci trakcyjnej, o paraliżu komunikacyjnym miasta nie wspominając. W tej sytuacji policja nakazała wstrzymanie transportu i przymusowy postój na parkingu stacji benzynowej przy ul. Walczaka. Po kilku dniach postoju i, wydawało się, trwającym w nieskończoność załatwianiu pozwolenia, jeden z włodarzy miasta zagroził, że jeżeli firma nie usunie głązu w przeciagu 24 godzin, to może się liczyć z utratą licencji na przewóz w całej Polsce. Co było robić, po uzgodnieniu z gorzowską policją trasy objazdu centrum Gorzowa, wczesnym rankiem 5 października transport ruszył i po 10 godzinach, około godziny 14.30, dotarł do bramy Ogrodu od ulicy Botanicznej, z wcześniej specjalnie przygotowanym, poszerzonym i utwardzonym, wjazdem. Po wjechaniu na teren Ogrodu 30-metrowy zestaw zaklinował się – ciągnik tatra wypadł z alejki na trawę, a jego koła zapadły się w ziemię. Z wielkim trudem (zapadnięty przednimi kołami ciągnik i przyczepa były poziomo „złamane”) udało się odczepić załadowaną przyczepę-kolosa, aby umożliwić samodzielne wydostanie się pojazdu. Należało jednak wycofać obciążoną głązem przyczepę, aby móc ją powtórnie połączyć z ciągnikiem. W trybie awaryjnym poprosiliśmy PKS o przysłanie ciągnika tatra – ten liną przeciągnął zaklinowaną przyczepę do tyłu. Niestety, w trakcie tego zdarzenia został usunięty jeden z modrzewi polskich przy wjeździe, który uniemożliwiał jej wycofanie.

Reasumując: przygotowania do przewiezienia trwały trzy miesiące, a transport pięć dni, wliczając przymusowy postój w Gorzowie. Pionowe ustawianie głazu trwało aż trzy dni. W trakcie tej operacji, w pewnym momencie jego ostra krawędź przecięła stalową linę o grubości męskiej ręki! Doświadczeniu i opanowaniu operatorów zawdzięczamy fakt, że największy żuraw 140 T w tamtej chwili się nie przewrócił – nagle zerwana lina uwalnia całą siłę ciągu w przeciwnym kierunku, co może wyrzucić żuraw do tyłu.

Decyzją ówczesnego dyrektora Ogrodu prof. dr. hab. Aleksandra Łukasiewicza największy głaz narzutowy w Ogrodzie Botanicznym UAM, i w Poznaniu, został wzorowo umiejscowiony i wyeksponowany.

PS. Obraz głazu z poznańskiego Ogrodu Botanicznego otwiera montaż zdjęć do utworu „Żeby Polska była Polską” na YouTube: <http://www.youtube.com/watch?v=FK05Xqtt71M>

Zgodnie z opinią wyrażoną przez radiestetów, głaz-blok skalny zawiera miedź i korzystnie wpływa na zdrowie człowieka. Dlatego należy przebywać w jego bezpośredniej odległości minutę tygodniowo.

Literatura:

Górska-Zabielska M. 2010: Głazy narzutowe Wielkopolski. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.



Fot. 1. Henryk Soroko, mieszkaniec Jarosławska, obserwujący w cieniu naszego samochodu pierwszą próbę załadunku bloku skalnego. Fot. Artur Kubicki (Jarosławsko, czerwiec 1994 roku)



Fot. 2. Odkopany glaz – blok skalny w pozycji *in situ*. Fot. Artur Kubicki (Jarosławsko, czerwiec 1994 roku)



Fot. 3. Profesor Aleksander Łukasiewicz uzgadniający z pracownikami firmy Budmasz miejsce ustawienia dźwigów. Fot. Artur Kubicki (Jarosławsko, czerwiec 1994 rok)



Fot. 4. Trudny moment wjazdu 30-metrowego zestawu – zakręt pod kątem 90° z ulicy Dąbrowskiego w ulicę Botaniczną w Poznaniu. Fot. Ewa Kazimierczak-Grygiel (5 października 1994 roku)



Fot. 5. Profesor Aleksander Łukasiewicz słucha uwag pracownika firmy Mostostal z Poznania w sprawie ustawienia głazu. Fot. Ewa Kazimierczak-Grygiel (6 października 1944 roku)



Fot. 6. Po zerwaniu liny największą trudność sprawiło założenie bezpiecznego zaczepienia.
Fot. Ewa Kazimierczak-Grygiel
(6 października 1994 roku)



Fot. 7. Głaz po ponownym zaczepieniu stalowych lin. Fot. Ewa Kazimierczak-Grygiel (6 października 1994 roku)



Fot. 8. Unieruchomienia i uniesienia głazu, a następnie jego pionowego ustawienia udało się dokonać dzięki inwencji i olbrzymiemu doświadczeniu brygadzysty z firmy Mostostal z Poznania. Fot. Ewa Kazimierczak-Grygiel (6 października 1994 roku)



Fot. 9. Obecny widok głazu – bloku skalanego w Ogrodzie Botanicznym UAM w Poznaniu. Wyżłobienia w górnej części powstały na skutek próbnego rozsadzania go dynamitem. Fot. Szymon Łukasiewicz (2015 rok)

