

Jan Florczak

Bierzwnik dawniej i dziś

Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny nr 19, 407-413

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Jan Florczak
Bierzwnik

Bierzwnik dawniej i dziś*

Miejscowość Bierzwnik położona jest w pobliżu linii kolejowej Poznań – Szczecin. Dziesięć kilometrów w kierunku południowym znajduje się miasteczko Dobiegniew. Pomiędzy Bierzwnikiem a Dobiegniewem przebiega granica oddzielająca województwa Zachodnio Pomorskie i Lubuskie. Dwadzieścia trzy kilometry na północ znajduje się miasto powiatowe Choszczno. Od strony zachodniej wieś Bierzwnik otoczona jest lasami w większości bukowymi i mieszanymi. Wśród tych lasów znajduje się jezioro o nazwie Myśliwskie. Jezioro to znajduje się w głębokim wąwozie tuż przy torach kolejowych i w pobliżu dworca PKP. Wokół otoczone jest gęstymi zaroślami. Mimo to można tam spotkać kilka kładek służących wędkarzom do łowienia ryb. Około trzech kilometrów na zachód od dworca znajduje się miejscowość Ostromięcko i tuż przy niej kolejne jezioro o nazwie Bierzwnik. Od strony Ostromięcka przy jeziorze usytuowana jest plaża, pole namiotowe, parking samochodowy i drewniane moło o długości około sto metrów. Znajduje się tu również kilka kładek dla wędkarzy. Jezioro Bierzwnik charakteryzuje się idealną czystością wody. Na jeziorze znajduje się wyspa, która jest rezerwatem przyrody. Jest tam również półwysp, który w dawnych czasach z drugim brzegiem połączony był drewnianym mostem. Z opowiadania jednego z mieszkańców Marienwalde, a później Bierzwnika, wynikało, że most ten wybudowali żołnierze niemieccy, uciekający przed rosyjską armią. Prawdopodobnie most ten wybudowano w przeciągu jednej nocy. Po przepłynięciu się na drugi brzeg za sobą most ten spalili. Do dzisiaj pozostały tam ocalałe pale wbite w dno jeziora. Prawdziwą atrakcją jest niebieski szlak turystyczny, który rozpoczyna się od Ogardzkiego Młyna przez Kolsk i Ostromięcko. Tuż za parkingiem samochodowym znajduje się brama, starannie wykonana z drzew i konarów. Brama ta informuje i wprowadza na niebieski szlak, który kończy się w miejscowości Rębusz, tuż przy stacji kolejowej. Obok budynku stacji rośnie chronione drzewo cis. Według informatorów turystycznych i leśników cis ten przetrwał około dwustu lat. Przy tym szlaku znajduje się leśna ścieżka edukacji ekologicznej. Na ścieżce tej znajdują się tablice informacyjne dotyczące tutejszych lasów i jeziora Bierzwnik.

Od strony północnej na obrzeżach Bierzwnika znajduje się miejscowość i rynnowe jezioro Starzyce. Jezioro Starzyce i oczkowe jezioro o nazwie Kuchta połączone są rowem. Część jeziora Kuchta otoczona jest zabudowaniami i wzgórzem przyklasztornym, porośniętym dużymi i bardzo starymi drzewami. Na wzgórzu tym znajduje

* Autor w latach 1983–1998 był zawiadowcą stacji w Choszcznie. Mieszkał i nadal mieszka w Bierzwniku (w latach 1975–1998 woj. gorzowskie, od 1999 woj. zachodniopomorskie). (red.).

się ścieżka turystyczna, obok której usytuowane jest naturalne źródło, z którego czysta woda wpływa do jeziora. Dodatkową atrakcją są podziemia pod klasztorem i ruiny po budowach cysterskich. Jezioro Kuchta wokół otoczone jest kładkami wędkarskimi. Od wczesnej wiosny do późnej jesieni jezioro to zamieszkuje znaczna ilość ptactwa wodnego. Spotkać tu można dzikie kaczki, łabędzie, rzadko spotykane czaple, bąki, które wiosną wydają niezwykle odgłosy, i wiele innych gatunków. Pomiedzy ulicą Kwiatową a brzegiem jeziora znajduje się znacznych rozmiarów skarpa porośnięta samo zasianymi sosnami. Wśród tych sosen na jednej z polanek usytuowana jest przystań wędkarska. Z miejsca tego rozpościera się cała panorama na pocysterski klasztor, większą część jeziora i dawną remizę strażacką, która po odrestaurowaniu i zmianach architektonicznych stała się jedynym w swym rodzaju budynkiem mieszkalnym. Budynek ten posiada wieżę widowiskową, a od strony jeziora w całości szklaną ścianę. W porze wieczornej przy pełnym oświetleniu dostrzec można niepowtarzalny widok. Z jeziora wypływa rzeczka o nazwie Kaczynka. Kaczynka przepływa przez sam środek parku, powodując, że park ten jest miejscem widowiskowym i rekreacyjnym. Park posiada amfiteatr i plac zabaw. Kaczynka na swojej drodze przepływa przez łąki, pola, miejscowość Klasztorna, wpływając do jeziora Dobiegniew.

Wschodnia część Bierzwnika otoczona jest polami i łąkami. Za łąkami i polami rozciągają się wielkie połacie lasów państwowych. Lasy te łączą się z Puszczą Drawską. Właśnie w tych lasach w niedalekiej odległości od Bierzwnika znajdują się dwa jeziora o nazwie Smolary i „Kile Mile.” Obydwa jeziora są jeziorami kąpieliskowymi i rekreacyjnymi z możliwością wędkowania. W odległości około 30 km od Bierzwnika przez Puszcę Drawską przepływa malownicza rzeka Drawa. Rzeka ta słynie z często organizowanych tam spływów kajakowych. Warto dodać, że w odległych już czasach po Drawie w jednym ze spływów uczestniczył Karol Wojtyła – późniejszy nasz Papież.

Od strony południowej miejscowość Bierzwnik graniczy z pięknymi lasami sownymi, wśród których znajduje się wiele leśnych dróg, po których można przemieszczać się rowerami. W lesie tym znajdują się ciekawe i malownicze zakątki.

W latach 50. drogi znajdujące się na terenie gminy Bierzwnik utwardzone były kamiennym brukiem (tzw. kocie łby). Droga prowadząca do Rębusza od wsi Starzyce była drogą polną. Również droga od Bierzwnika przez Jaglisko do wsi Klasztorne była drogą polną. Do Dobiegniewa transportem kołowym dojeżdżano przez Ostromięcko i Kolsk lub przez Breń i Klasztorne, oczywiście w obu przypadkach po bruku. Podobnie droga do Choszczna posiadała nawierzchnię brukową. Brak dobrych dróg i kołowych środków transportu powodował, że prawie całość transportu towarowego i pasażerskiego opierała się na transporcie kolejowym, a właściwie na stacji PKP Bierzwnik. Z usług tego przewoźnika korzystali mieszkańcy Bierzwnika, Jagliska, Starzyc, Kolska, Ostromięcka, Górzna, Strumienna, Łaska, Brenia, Wygonu i Płoszkowa. Mieszkańców Łaska, Wygonu i Brenia do stacji kolejowej w Bierzwniku dowoziły autobusy, które były skomunikowane z pociągami pasażerskimi. Z transportu przesyłek towarowych kolejną korzystały następujące firmy: PGR Gilów, PGR Ogardy, PGR Górzno, którego dyrektorem był p. K. Tartak Ostromięcko reprezentował p. Kruk, tartak Wygon, Gminna Spółdzielnia Bierzwnik, której prezesem był p.

Muszalski, Nadleśnictwo Bierzwnik z nadleśniczym p. Orłowskim, baza Las Bierzwnik – szefem był p. Komorowski, POM Bierzwnik – dyrektorem był p. Szycher, Zakłady Roszarnicze Witaszyce, Zakład Ziemniaczany Witnica, Zakład Cukrowniczy Kluczewo. Zakłady drzewne przemysłu węglowego z kierownikiem p. Pawlickim. Składnica Zespołu Lasów Państwowych, którą kierował p. Kamiński, a później p. Prus i wiele innych indywidualnych odbiorców lub nadawców. Dziennie na torach stacji Bierzwnik ładowano około 20 wagonów. Również pod wyładunkiem dziennie było 20 wagonów. Z kasy biletowo-bagażowej w ciągu jednej doby korzystało około 150 podróżnych. Przyjmowano i odprawiano znaczne ilości przesyłek bagażowych, ekspresowych i tak zwanych drobnych. (Przesyłki drobne przewożono specjalnymi pociągami towarowymi.) Na stacji Bierzwnik zatrudniano następujących pracowników: zawiadowca stacji – p. Kamrat a później p. Radoniewicz; dyżurni ruchu – trzy czasami cztery osoby i czterech lub pięciu nastawniczych. Załadunek i wyładunek wagonów wykonywali etatowi robotnicy każdej z firm. Do załadunku dłużycy (duże i długie kłody) pracownicy składnicy używali ręcznych wind. Drewno krótkie (papierówkę) ładowano na specjalne wózki szynowe. Poprzez specjalną prowizoryczną rampę ręcznie wpychano je do wnętrza wagonu. Załadunek ziemniaków i buraków odbywał się ręcznie gablami. Podobnie odbywał się rozładunek węgla i innych materiałów luzem. Do transportu ładunków z firm do wagonów używano głównie wozów i koni. Popularnym przewoźnikiem w tamtych czasach był miejscowy rolnik o nazwisku Bosy. Traktory i samochody pojawiły się w późniejszych latach.

Ważną rolę w transporcie kolejowym odgrywała druga stacja PKP znajdująca się na terenie gminy Bierzwnik – stacja Rębusz. Z jej usług korzystali mieszkańcy Rębusza, Pławna i Chłopowa. W przewozach towarowych uczestniczyły: spółdzielnie produkcyjne Pławno i Chłopowo, Rejon Dróg Publicznych i składnica zespołu lasów państwowych. Długoletnim zawiadowcą stacji Rębusz był p. Kuźniak, a później p. Biesiada.

Administratorem w gminie był przewodniczący Gminnej Rady p. Michalak. Urząd Gminnej Rady mieścił się w jednym z budynków przy ulicy Dworcowej. Urzędnikiem uprawnionym do udzielania ślubów cywilnych był p. Michalak. Śluby kościelne odbywały się w obecnym pocysterskim klasztorze, udzielane przez księdza Janickiego. Ksiądz Janicki w tamtych czasach przemieszczał się pojazdem – przez parafian nazywanym żabą. Był to trójkołowiec marki Jawa. Z uwagi na duże zniszczenia klasztoru proboszcz mieszkał w domku jednorodzinny tuż za dzwonnicy. Osobowość księdza Janickiego cechowały niezwykle umiejętności organizacyjne, ujawniające się podczas odgruzowywania i odbudowy istniejącej części klasztoru, prosty sposób porozumiewania się z parafianami oraz profesjonalizm w rozmowach przymusowych z ówczesnymi aparatczykami. Szczególną rolę w odgruzowaniu i odbudowie zniszczonego klasztoru odegrali ówcześni kolejarze: panowie Jan Hebel, Rybacki, Piątkowski, Noskowski, Jan Cichocki, Staszczuk i wielu innych.

Nadleśnictwo Bierzwnik połączono z nadleśnictwem Wesołówka. Biurowcem nadleśnictwa było kilka pokoi w domku jednorodzinny. Sekretarzem nadleśnictwa był pan Niedźwiedzki. Długoletnim naczelnikiem urzędu pocztowego był pan S. Segregacja listów i przesyłek odbywała się w tutejszym urzędzie. Przesyłki pocztowe do stacji kolejowej w Bierzwniku dostarczane były ręcznym wózkiem dwukołowym

(kółka od motocykla) w większości przypadków przez samego naczelnika poczty. Poczta w kierunku Poznania odjeżdżała około godziny ósmej, natomiast w kierunku Szczecina około godziny siedemnastej. Kierownikiem Ośrodka Zdrowia był felczer medycyny pan Antoni Kluz. Jeszcze wcześniej pan Małachowski. Przy Ośrodku Zdrowia znakomicie funkcjonowała izba porodowa. Dlaczego znakomicie? Ponieważ w tamtych czasach dzieci rodziło się znacznie więcej niż obecnie. Wystarczyło że ciężarna pani lub jej pomocnik nacisnął dzwonek znajdujący się przy drzwiach i w ciągu kilkunastu sekund drzwi osobiście otwierała pani S., a ciężarna natychmiast łądowna na łóżku porodowym. Lecznica weterynaryjna dla zwierząt prowadzona była przez lekarza weterynarii pana Frakstein.

Do firm i zakładów pracy znajdujących się na terenie Bierzwnika pracownicy dojeżdżali z Choszczna, Dobiegniewa i okolicznych wsi.

W szkolnym budynku znajdowało się zaledwie kilka klas. Jedna z klas znajdowała się w oddzielnym zabudowaniu znajdującym się po drugiej stronie ulicy. Później został wybudowany łącznik z dodatkowymi klasami oraz oddzielny budynek przedszkola. Wcześniej przedszkole znajdowało się w prywatnym domu przy ulicy Kopernika. Kierownikiem tego przedszkola była pani A. Poźniak. W wioskach znajdujących się na terenie gminy na tysiąclecie państwa polskiego wybudowano szkoły nauczania początkowego. W okresach wakacyjnych szkoły w Łasku i Kolsku służyły jako ośrodki wypoczynkowe dla harcerzy.

Wyżej wymienione państwowe gospodarstwa rolne zajmowały się uprawą ziemi i hodowlą bydła przeznaczonego na eksport, głównie do Włoch. Transport tych zwierząt odbywał się w specjalnych wagonach kolejowych przeznaczonych do przewozu zwierząt. Załadunek buhajów odbywał się z rampy kolejowej do wagonów. Przeważnie łądowno około trzydziestu wagonów na raz. Tartak Ostromecko codziennie wysyłał dwa wagony tarcicy do odbiorcy w kraju i jeden lub dwa wagony do byłego RFN. Baza Las – zajmowała się skupem runa leśnego, ubitej dzikiej zwierzyny, ślimaków itp. Zwierzyńę wysyłano koleją jako przesyłki ekspresowe. Ślimaki łądowno do specjalnych wagonów (chłodni) i wysyłano do Francji. POM Bierzwnik produkował różnego rodzaju elementy tokarskie, spawalnicze, konstrukcje stalowe itp. Znaczne ilości swoich produktów wysyłano koleją. Jednak największym klientem tutejszej stacji był GS Bierzwnik. Średnio dziennie łądowno około pięciu wagonów. Pod rozładunkiem dla GS-u również codziennie było około pięciu wagonów – nie wykluczając niedzieli. Dodam że nawet wino przewożone było wagonami.

Obecny Gminny Ośrodek Kultury pełnił rolę sali kinowej, zabaw tanecznych, zebrań wiejskich i innych imprez. Operatorami filmowymi byli pan Puchowski i pan F. Pieszko. Taśmy filmowe przewożone były koleją w specjalnych metalowych skrzynkach. Po ich odbiór ze stacji kolejowej panowie Puchowski i F. Pieszko przyjeżdżali poniemieckim ciężkim motocyklem z przyczepką. Motocykl ten posiadał napęd na koło tylne i koło od przyczepki. W tamtych czasach stanowił wielką atrakcję i pełnił rolę środka transportu jako kino objazdowe po okolicznych wioskach. Innym miejscem, gdzie odbywały się letnie imprezy kulturalne, był park. Szczególnie uroczysty charakter miały święta państwowe – 1 Maja i 22 Lipca. W parku można było kupić nawet kielbasę z baraniny lub parówkę. Obchody święta pierwszomajowego zawsze rozpoczynały się pochodem z placu przed stacją kolejową. Na czele pocho-

du maszerowała orkiestra składająca się z akordeonisty, bębna i trąbki. Dyrygentem tej orkiestry był pan B. Odgłosy tej orkiestry nie zawsze przypominały marszową melodię. Po dojściu pochodu do parku mowę do ludu pracy wygłaszał pierwszy sekretarz gminny. Zapamiętałem jedno z jego zdań: „od Choszczna do Dobiegniewa już w niedługim czasie powstanie trasa szybkiego ruchu”. Zapewne zapomniał dodać – dziurawa przez następnych kilkadziesiąt lat. Niektórym rolnikom wręczano nawet talony na traktor. Po części oficjalnej ludowa zabawa. Jak pamiętam zawsze frekwencja dopisywała. Pytanie: dlaczego. Czytelnikowi pozostawiam do przemyślenia. Przygotowania do uroczystego obchodu święta pierwszomajowego wymagało rozwieszenia na każdym słupie oświetleniowym flag głównie czerwonych a gdzieś niedziedzie biało-czerwonych. Na wysokości ulicy Nowe Osiedle ustawiano znacznych rozmiarów transparent. Z obu stron ulicy Dworcowej w ziemię wkopano po jednym wysokim kopalniaku z przeciągniętym przez całą ulicę płótnem na którym znajdowało się propagandowe hasło. Podobnych transparentów na drodze przemarszu było kilka. Transparenty te montowano w przeddzień 1 Maja a następnie w porze nocnej były pilnowane przez funkcjonariuszy ORMO i milicji. Jednak pewnej nocy pierwszy transparent na drodze przemarszu zniknął. W godzinach rannych 1 Maja milicjanci po wszystkich ulicach Bierzwnika poszukiwali śladów i sabotażystów. Jeden z nich wpadł na pomysł, że w tej sprawie może coś wiedzieć kolejarz pełniący służbę nocną na stacji kolejowej. Tym kolejarzem byłem właśnie ja. Pamiętam, jak pod moje mieszkanie podjechał motocykl prawdopodobnie marki WFM a na nim milicjant. Już od progu mieszkania zadawał dziwne pytania – na przykład czy widziałem kogoś podejrzanego, czy ktoś coś niósł itp. Takich dziwnych pytań było dość dużo, oczywiście wszystko notowałem. Przesłuchanie to trwało około dwudziestu minut. W końcu powiedziałem mu: niech mi powie, o co chodzi, bo w ten sposób niczego sobie nie wyjaśnimy. Wreszcie powiedział, że zginął transparent. Po chwili przypomniałem sobie, że około północy przez przejazd kolejowy w kierunku Gorzowa przejeżdżał duży samochód przepasany czerwonym płótnem a przy jego burcie zawieszony był dziwny przedmiot przypominający długą lufę. Przekonany byłem, że to pierwszomajowa dekoracja. Jednak po krótkiej wymianie zdań doszliśmy do wniosku, że ten samochód musiał być wyższy jak ten transparent i górną częścią nadwozia zaczepił o płótno i wyrwał z ziemi wkopane kopalniaki. Właśnie jeden z tych kopalniaków wyglądem swym przypominał wspomnianą już ogromną lufę. W ten sposób sprawę sabotażu pierwszomajowego wyjaśniono.

Lata sześćdziesiąte i siedemdziesiąte to okres kiedy każdy mieszkaniec gminy miał pracę. W większości zakładów brakowało pracowników. Jednak wynagrodzenie za wykonywaną pracę było więcej jak skromne. Zarobki przeciętnego pracownika wynosiły około 1000 złotych. Natomiast garnitur kiepskiej jakości kosztował około 1500 złotych, wanienka z blachy ocynkowanej do kąpania dziecka kosztowała około 100 złotych. Z tego wynika, że obecny zasiłek dla bezrobotnego jest większy jak tamtejsze wynagrodzenie za pracę. Poza tym władze województwa szczecińskiego gminę Bierzwnik traktowały jako rejon niepewny. Urzędnicy przyjeżdżający ze Szczecina na kontrolę tutejszych zakładów nasz rejon nazywali „Spitsbergen”. Prawdopodobnie administracja wyższego szczebla już wtedy wiedziała, że będą zmiany granic wojewódzkich. Dlatego w naszej gminie, a właściwie powiecie w ogóle w

nie inwestowano. Podam przykład różnicy, jaki zaobserwowałem wówczas na PKP: na odcinku Krzyż – Choszczno pociągi pośpieszne mogły jeździć z szybkością do 100km/h a na niektórych szlakach jeszcze wolniej. Przyczyna – zły stan torów. Natomiast na odcinku Choszczno – Szczecin z szybkością 120km/h. Powód – na całej trasie był nowy tor. Urządzenia zabezpieczenia ruchu na odcinku od Ziemomyśla do Szczecina –przełącznikowe. Na odcinku Choszczno – Krzyż urządzenia mechaniczne czyli „wajchy”. Łączność – telefony od Choszczna do Szczecina tarczowe. Od Krzyża do Starego Klukomia na korbkę. Na drogach nie prowadzono żadnych robót związanych z poprawą nawierzchni. W tamtym okresie po wszystkich drogach w naszej gminie jeździliśmy po kocich łbach. Gdy piszę te wspomnienia, nasunęło mi się takie pytanie – czy trzeba było w tamtych czasach budować nowe drogi? Po drogach tych w większości jeździły samochody ciężarowe. W Bierzwniku w połowie lat sześćdziesiątych były dwa samochody osobowe: w Płoszkowie jedna warszawa, która należała do jednego z rolników, i w Bierzwniku samochód marki P 70 należąca do p. M. Ł. oraz służbowa warszawa należąca do POM Bierzwnik. W całej gminie samochodów osobowych mogło być zaledwie kilka.

Wyasfaltowanie dróg w naszej gminie nie miało by sensu, bowiem bardzo często nasz rejon w ramach „ćwiczeń” odwiedzany był przez rosyjskich towarzyszy na czołgach. Przeważnie na stację kolejową wjeżdżał pociąg załadowany czołgami. Zjazd czołgów odbywał się bezpośrednio z wagonów na wysoką rampę kolejową. Ryk silników czołgowych wywoływał nieprzyjemne skojarzenia. Po opuszczeniu wagonów cała rampa i część ulicy dworcowej zajęte były przez rosyjskie czołgi i wojsko. Wagony, z których zjechały czołgi, kierowane były bezpośrednio do naprawy. Gąsienice czołgów na kolejowej rampie i całej drodze przejazdu dewastowały wszystko. Po ich przejeździe pozostawały powyrywane kamienie brukowe i dziury w jezdni. Zepsute drogi i wagony naprawiali oczywiście polskie rejony dróg i kolejowe zakłady naprawcze – oczywiście na koszt państwa polskiego. Rosjanie korzystali z dróg użytku publicznego i wszystkich dróg leśnych. Większość dróg oznaczona była specjalnymi tabliczkami z rosyjskimi tajemniczymi znakami i napisami. Tabliczki i zdewastowane drogi w niektórych miejscach przetrwały do dzisiaj.

Przewidywania szczecińskich władz w kwestii zmian wojewódzkich granic sprawdziły się. W 1975 roku znaczna część powiatu choszczeńskiego przeszła wraz z całą gminą Bierzwnik pod województwo gorzowskie. Spowodowało to, że choszczeńskie państwowe firmy budowlane prawie natychmiast przeniesione zostały do Gorzowa Wlkp. Każdy mieszkaniec Choszczna mógł zauważyć natychmiastowe wyhamowanie w dziedzinie budownictwa i innych inwestycji. Pozytywnym sygnałem dla mieszkańców Bierzwnika było wprowadzenie jednej pary autobusów do wojewódzkiego miasta. Pomyślano nawet o naprawie drogi od Strzelec Krajeńskich, ale tylko do granicy powiatu. Powiat choszczeński traktowany był jak przysłowiowa kula u nogi. Pan wojewoda gorzowski po sobie jednak swój „pomnik” na terenie gminy Bierzwnik pozostawił. Jest nim odcinek drogi od Ostromęcka do Ogard. Na odcinku tej drogi głównie tuż za Górnem odnaleźć można dziurawy bruk i ślady po wspomnianych już rosyjskich czołgach.

Od 1999 roku gmina Bierzwnik znajduje się pod administracją wojewody szczecińskiego i nowych władz powiatowych. A droga ta jest nadal niechlubnym reliktem przeszłości. Innym reliktem przeszłości jest droga wojewódzka numer 160 prowadząca do powiatowego miasta Choszczno. Fatalny stan nawierzchni powoduje, że na niektórych odcinkach kierowcy samochodów stosują przepisy angielskie, jeżdżąc lewą stroną. Administracja wojewódzka i powiatowa tego problemu nie zauważają. Na pewno wskazane byłoby, żeby administratorzy wojewódzcy, powiatowi a także naszej gminy spotkali się na gruncie tuż na granicach województwa zachodniopomorskiego i lubuskiego a konkretnie pod Ogardami i Dobiegniewem i dokonali oceny dróg lubuskich i zachodnio pomorskich. Czyżby znowu Bierzwnik traktowano jako „Spitsbergen”?

Mimo występujących trudności materiałowych i finansowych w tamtych czasach w samym Bierzwniku dokonano wiele pozytywnych zmian. Zmiany te polegały na wybudowaniu biurowca urzędu gminy, posterunku policji, ośrodka zdrowia, chodnika od dworca do zabudowań Bierzwnika. Dotychczas mieszkańcy do dworca musieli chodzić środkiem jezdnii. Rozbiórki szpecącego magazynu, który stał przy zakręcie w pobliżu żelaznego sklepu, wyburzenia starej restauracji, która znajdowała się na wjeździe do obecnej stacji kontroli pojazdów i rozebrania biurowca GS, który stał na obecnej głównej krzyżówce – początek ulicy dworcowej. Wykarczowano dziko rosnące krzaki w parku, wykonano amfiteatr z placem zabaw oraz alejki wraz z ławkami. Grunty rolne znajdujące się pomiędzy ulicą Sienkiewicza a jeziorem Kuchta przekształcono na działki budowlane i teren ten uzbrojono. Dzięki temu powstało okazałe osiedle. Zdecydowane decyzje ówczesnej miejscowej administracji spowodowały, że większość mieszkańców zaczęła dbać o estetykę swoich posesji, budynków ogrodzeń itp. To właśnie wtedy zapoczątkowano porządkowanie wioski Bierzwnik. Obecnie Bierzwnik podoba się każdemu kto przemieszcza się samochodem po naszych ulicach. Niestety szybko zmieni zdanie jeżeli chciałby pospacerować nierównymi chodnikami i pięknym lecz dziurawym deptakiem w kierunku dworca.