



W tym numerze:

Chronologia dziejów	1
Horst Rosemann	2
W starym zeszycie ...	4
Zespół dworców i urzędzeń ...	5

Numer 12 (241) grudzień 2017

## Chronologia dziejów

Na początku grudnia ukazał się kolejny wolumin Świebodzickiego Rocznika - 2016.

98 samorządowców z byłych województw wałbrzyskiego i jeleniogórskiego spotkało się 11 grudnia w miejscowości Wleń, aby podpisać „Deklarację Sudecką 2030”. W imieniu Gminy Świebodzice dokument podpisał Burmistrz Miasta Bogdan Kożuchowicz.

Deklaracja wyraża wolę współpracy na rzecz poprawy warunków rozwoju społeczno-gospodarczego i życia mieszkańców, a także zobowiązanie do prac nad wspólnym planem modernizacji zwanym „Strategią Rozwoju Sudety 2030”.

Gruntowna modernizacja świebodzickiej pływalni dobiegła końca. Z początkiem stycznia obiekt zostanie ponownie oddany do użytku.

Inwestycja była w pełni finansowana z budżetu Gminy Świebodzice. Koszt unowocześnienia i uatrakcyjnienia obiektu to 2 mln zł.



Świebodziczanka Emilia Homenda i jej partner - Michał Michalski zdobyli pierwsze miejsce w rankingu europejskim w tańcu towarzyskim, w kategorii dzieci 8-9 lat. Jest to najmłodsza kategoria wiekowa. Młodzi tancerze zyskali najwyższą punktację w obu stylach (latynoamerykańskim i standard) w roku 2017.

Z dniem 21.12.2017 r. w spółce OSiR Świebodzice Sp. z o.o. dokonane zostały zmiany w Zarządzie. Dotychczasowy Prezes Janusz Zieliński na ręce Przewodniczącego Rady Nadzorczej OSiR złożył rezygnację z funkcji prezesa, która została przyjęta. Jest to następstwo stwierdzonych w czasie audytu w jednostce nieprawidłowości finansowych.

Rada Nadzorcza OSiR powołała nową osobę zarządzającą, która będzie tę funkcję pełnić tymczasowo, do momentu powołania w zwyczajnym trybie prezesa spółki. Powołaną osobą jest Pan Dariusz Sokół.

Wałbrzyski Sąd Rejonowy otworzy 9 stycznia 2018 r. oferty złożone przez podmioty zainteresowane kupnem dawnych Zakładów Lniarskich „Silena” w Świebodzicach.

Teren położony pomiędzy ulicą Strzegomską, Fabryczną, Młynarską, to ponad hektar gruntu. Cena - to ponad 1 mln zł.

Na sesji Rady Miejskiej w dniu 28 grudnia przyjęto uchwałę zmieniającą studium uwarunkowań i kierunków rozwoju i zagospodarowania przestrzennego Świebodzic. To bardzo ważny dokument, wytyczający kierunki rozwoju miasta na najbliższe lata, m. in. w obszarze budownictwa mieszkaniowego czy komunikacji.

W tym zakresie w studium znalazły się istotne zapisy dotyczące np. budowy lotniska, czy budowy nowej drogi łączącej ul. Jeleniogórską z ul. Strzegomską klasy KD-Z – to jedna z obwodnic miasta. Wyznaczone zostały także rezerwy terenowe pod przebieg postulowanej drogi S8 oraz potencjalny przebieg linii dużych prędkości. Te zapisy potwierdzają, że władze Świebodzic chcą budowy obwodnicy dla miasta i będą czynić starania o takie inwestycje na poziomie krajowym.

W studium wyznaczone zostały także obszary zdegradowane i wymagające przekształceń, rehabilitacji czy rekultywacji.

Na sesji Rady Miejskiej w dniu 28 grudnia Rada Miejska przyjęła uchwałę budżetową na rok 2018. Projekt budżetu wygląda następująco: dochody – 97.358.577 zł, wydatki – 99.414.557 zł. Wydatki inwestycyjne to kwota prawie 18,5 mln zł. Deficyt planuje się na poziomie 2 mln zł.

Niepowtarzalny, widowiskowy, efektowny – taki był „Laserowy Sylwester”, czyli inny, niż dotychczasowe powitania Nowego Roku. Został przygotowany przez Burmistrza Miasta Bogdana Kożuchowicza. Świetlno-muzyczny pokaz o północy podziwiała rekordowa liczba mieszkańców i gości.

Maria Palichleb

## Horst Rosemann – malarz z Freiburga

Horst Rosemann był synem Fritza Rosemanna i Marie z domu Schröter. Ojciec był kierownikiem filii Dolnośląskiego Banku Komunalnego w naszym mieście, która miała swoją siedzibę przy obecnej ulicy Stefana Żeromskiego 27. Małżonkowie mieszkali przy ulicy Kolejowej 19. Było to miejsce szczególne, bo ich sąsiadem był nauczyciel rysunków w Szkole Realnej – Paul Sohst, znany ze swych zdolności artystycznych (absolwent akademii), którym dawał wyraz przy różnych okazjach, wzbogacając wiele aspektów życia miasta i jego mieszkańców. Niezawodny Adressbuch z 1932 roku wymienia jeszcze trzy osoby o tym nazwisku: Arthura, związanego z wytwarzaniem artykułów telegraficznych, zamieszkałego przy ulicy Wałbrzyskiej 10, Ernsta – stolarza fabrycznego (obecna ul. Towarowa 1), Maxa – szlifierza szkła (obecne Aleje Lipowe 13). Istnieje pewne prawdopodobieństwo, że mogli być spokrewnieni z Fritzem.

Dom, w którym mieszkali Rosemannowie był własnością Konrada Schillera, zajmującego się sprzedażą drewna. Kupiec ten miał jeszcze jeden, który otrzymał w spadku po ojcu Wilhelmie, przy ulicy Piaskowej 19. Dziś już go nie ma – został rozebrany, gdy w 1967 roku teren ten przejęła rozbudowująca się Refa.

Przedsiębiorstwo Schillera musiało dobrze prosperować, jeśli zdecydował się wybudować lub kupić piękną willę, z charakterystyczną półokrągłą wieżyczką, zakończoną małym balkonem na poziomie pierwszego piętra. Możemy podziwiać ją do dziś, ale pierwotny jej wygląd uległ pewnemu zatarciu po zaadaptowaniu go do nowej funkcji – przychodni Nex – Medical. By przywołać dawną świetność tego obiektu – wystarczy spojrzeć na widokówkę ze zbiorów naszego współpracownika Pana Waldemara Krynickiego, reprodukowaną w albumie Świebodzice minionej epoki, z początku lat dwudziestych, wydana przez Hermanna Adama. Widać na niej doskonałą, złożoną bryłę, różne formy dachu – włącznie z

mansardowym. Do wnętrza prowadziły 3 wejścia: od ulicy Kolejowej, Parkowej (w tej części prawdopodobnie mieszkał P. Sohst, bo w korespondencji adresowanej do niego pojawia się nazwa tej ulicy). Dom ten miał trzech lokatorów w 1932 roku: Richarda



Neudecka – stolarza, Fritza Rosemanna i Paula Sohsta. Duża kubatura i powierzchnia na dwóch kondygnacjach gwarantowała bezkolizyjną egzystencję jego mieszkańcom. Można nawet zaryzykować twierdzenie, że trzy rodziny miały osobne wejścia do swoich mieszkań. Dziesięć lat później (w trzecim roku trwania drugiej wojny światowej) nie ma już wśród lokatorów Fritza Rosemanna. Na jego miejsce wprowadził się dr Woikowski – Biedau, który wcześniej zajmował mieszkanie przy tej ulicy, pod numerem 5. Widocznie była to korzystna dla niego zamiana. Dziś już nie uda się ustalić, które okna mogły należeć do rodziców przyszłego artysty... Nie wiemy również, jak długo ta rodzina pozostała w naszym mieście. Wiadomo, że mieszkali pod tym adresem już w 1927 roku, gdy na świat przyszedł ich syn – Horst Manfred Wolfgang, 6 lutego o godzinie 5.27.

Warto odwołać się w tym miejscu do kronikarskich zapisów, by stworzyć miejski kontekst dla narodzin późniejszego malarza. Bruno Lungmus odnotował takie fakty:

- fatalny stan sanitarny i przeciwpożarowy szkoły katolickiej przy ulicy Kościelnej
- dr Bertram udzielił bierzmowania
- Towarzystwo Śpiewacze w Pełcznicy obchodziło jubileusz 50 – lecia
- Zamek Książ został udostępniony zwiedzającym
- ołtarz – tryptyk z kościoła św. Franciszka w Pełcznicy został przekazany do Muzeum Archidiecezjalnego we Wrocławiu

Rektor Szkoły Realnej, Paul Schlabs uzupełnił je o takie wydarzenia : uruchomienie linii lotniczej Warszawa – Wrocław – Praga – Paryż; na trasie Jaworzyna Śląska – Jelenia Góra kursowała lokomotywa elektryczna (4000PS, 15000V). Nadmieniam również, że przy ulicy Parkowej, Kolejowej i Zeppelina powstają bardzo ładne wille. Uwzględni również powołanie do życia Stowarzyszenia Karkonoskiego, które miało swoją siedzibę w jednym z pomieszczeń dworca kolejowego. Widać więc, że 1927 rok obfito-



wał w wiele znaczących wydarzeń dla mieszkańców.

Freiburski etap w życiu Horsta nie jest znany. Możemy się jednak domyślać, że dzieciństwo (jeśli nadal tu mieszkał, było podobne do wielu jego rówieśników, trzeba jednak dodać, tych lepiej sytuowanych). Dwa lata później urodziła się jego siostra Elsa. W ostatnim roku trwania ogólnoswiatowego kryzysu - w 1933 roku rozpoczął naukę na poziomie elementarnym, prawdopodobnie w szkole ewangelickiej, przy ob. ul. Szkolnej, w budynku powojennej Szkoły Podstawowej nr 2 (o ile rodzina nadal mieszkała w naszym mieście). Później mógł uczęszczać do Szkoły Realnej. W biografii Rosemanna, daty, wyznaczające poszczególne etapy jego życia mają charakter przełomowy, bo determinują je wydarzenia o randze ogólnoswiatowej.

Czy studia w Państwowej Akademii Sztuki i Rzemiosła Artystycznego we Wrocławiu podjął w 1939 roku? Czy jego rodzina przeniosła się wtedy do stolicy Dolnego Śląska, z myślą o dalszej nauce syna?

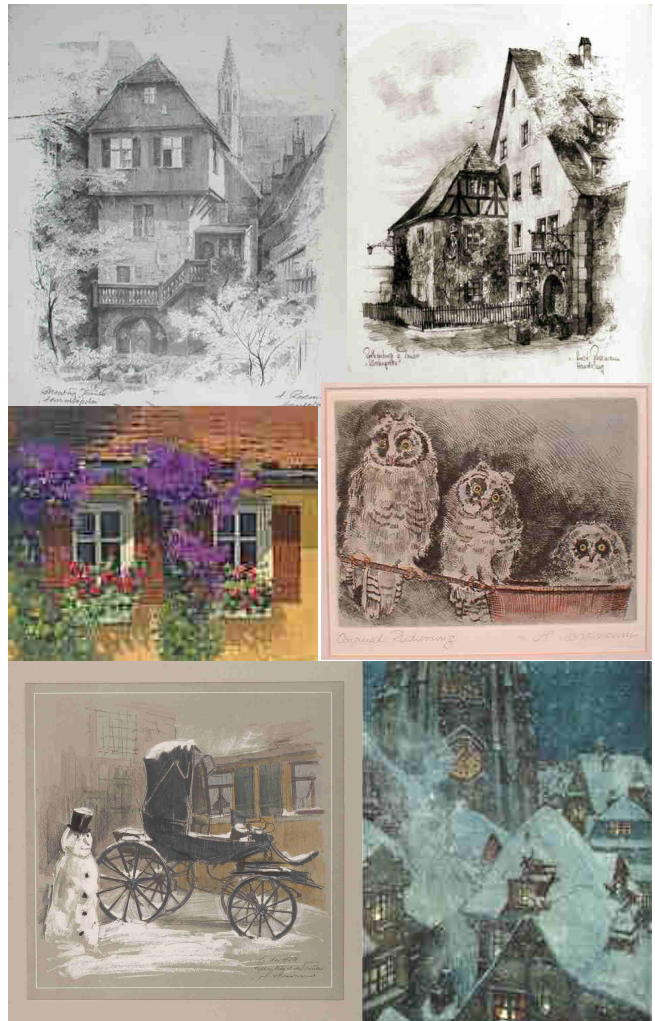
Szkoła ta powstała z „przekształcenia Wrocławskiej Akademii Sztuki. Była [...] najważniejszą akademią sztuk w Niemczech [...]”. Podejmowane przez nią działania miały „charakter nowatorski”.<sup>1</sup> Siedzibą jej były budynki przy obecnym Placu Polskim. Jak dalej podaje to samo źródło, uczelnia została zamknięta 1 kwietnia 1932 roku, na mocy Drugiego Pruskiego Rozporządzenia Wyjątkowego. Nauka była jednak kontynuowana jeszcze przez rok w prywatnych pracowniach. Czy trwający ogólnoswiatowy kryzys mógł mieć związek z taką decyzją? Być może, niebawem, szkoła ta wznowiła swą działalność? Paul Lutsch<sup>2</sup> podaje, że Horst Rosemann studiował w tej szkole. Od najwcześniejszych lat marzył, by zostać malarzem. Jego wujek, ze strony matki, był artystą. Czy na jego decyzję mogłaby mieć wpływ znajomość z Paulem Sohstem, nauczycielem rysunków, doskonałym portrecistą i rzeźbiarzem? We wrocławskiej akademii Horst studiował malarstwo pod kierunkiem prof. Helma i grafikę u prof. Hölschera.

W 1945 roku Horst Manfred Wolfgang miał 18 lat... Był studentem. Najprawdopodobniej został zmobilizowany w ostatniej fazie wojny (może to było w styczniu 1945 roku). Wspomniany wyżej Paul Ulsch lakonicznie wspomina służbę wojskową, niewolę i utratę ojczyzny. Były to przeżycia traumatyczne i może dlatego autor nie poświęca im więcej uwagi, tym samym zubożając naszą wiedzę. Informacje te, nawet w takiej okrojonej postaci - pozwalają na wyciągnięcie pewnych wniosków. W krótkim artykule przeczytamy, że jesienią 1945 roku został zwolniony – i przyjechał do Rotenburga. Przez pierwsze trzy lata poświęcił się malarstwu jako wolny twórca. Później, przez kolejne dwa, znalazł zatrudnienie jako grawer. W latach 1950 - 1958 współpracował z Teatrem Lalek Rolfa Trexlera. W jego

biografii należy także uwzględnić dwuletnią pracę w wydawnictwie artystycznym, która zapewniała mu utrzymanie. Czy była satysfakcjonująca finansowo?

W Rotenburgu, mieście, w którym zamieszkał, przez dziesięć lat, prowadził Wakacyjną Szkołę Malowania.

Od 1962 roku, niezwiązany żadnymi zobowiązaniami i umową o pracę, znowu miał status wolnego, niezależnego twórcy. W jednym z pokoi, w jego mieszkaniu, przeznaczonym na pracownię, powstało wiele rysunków i szkiców wykonanych różną techniką: ołówkiem, węglem, kredą, pastelami. Horst Rosemann miał także atelier w Domu Patrycjuszki, w Rotenburgu. Tu malował „szeroko rozpościerając się” pejzaże – farbami olejnymi. Wystarczy spojrzeć na kilka reprodukowanych dzieł.



Zauważymy, że dominują w nich motywy architektury, starej zabudowy: bramy, wieże, domki. Często pojawiają się, typowe dla tego miasta, domy szachulcowe. Są pełne uroku i magii minionych wieków i doskonale oddają klimat utrwalonych miejsc. W tej wizji artystycznej dominuje poetyckie i indywidualne spojrzenie twórcy. Tematem jego prac są także portrety dzieci, dorosłych, zwierzęta. Na dorobek artysty składają się także kartki noworoczne, prospekty, karty dań. Bogaty dorobek malarski Horsta Rosemanna wzbogacają obrazy, będące rezultatem



podróży do Italii, południowej Francji, na Korsykę. Jego prace były prezentowane na stałej ekspozycji w Domu Sztuki w Monachium. Był członkiem jury Monachijskiego Stowarzyszenia Artystycznego. Imię artysty – Horst może wydawać się

rzadkie i oryginalne. Ma ono rodowód starogermański, a jego semantyka jest związana z „człowiekiem z lasu”<sup>3</sup>.

Czy taki portret psychologiczny dla człowieka noszącego takie imię, można odnieść do tego artysty?

„Horst nie oszczędza zdrowia, źle się odżywia, dużo pije i pali. Nie mówi wszystkiego, co myśli

i nie zawsze robi to, co mówi. Nie reaguje, ale od razu wybucha. Horst ciągle pragnie dojść do sedna sprawy. Nie ulega wpływom, potrafi wywinąć się z każdej sytuacji. Horst nie ma najłatwiejszego charakteru”<sup>4</sup>.

Być może, niektóre spośród przedstawionych cech – znalazłyby potwierdzenie w osobowości Rosemanna? Ta kwestia jednak pozostanie dla nas – na zawsze – pytaniem retorycznym.

Dla nas, współczesnych, istotna jest próba stworzenia kontekstu historycznego i topograficznego, związanego z osobą Horsta Manfreda Wolfganga Rosemanna. Ograniczenie się do lakonicznie podanych faktów i poprzestanie na informacji, że przyszedł na świat w ówczesnym Freiburgu – trudno uznać za satysfakcjonujące. Okazuje się jednak, że jest to ambitne i trudne zadanie, bo brak materiałów uniemożliwia jego pełną realizację. Nie wiemy, czy nasze miasto było tylko niewiele znaczącym epizodem w jego życiu? Czy w pamięci artysty pozostały jakieś wspomnienia i obrazy?

Czy słuszna jest taka konkluzja: jeśli nigdy nie odwiedził swego miasta na Dolnym Śląsku, to nie czuł z nim żadnej więzi emocjonalnej? A może kiedyś, gdy był młodszy, przyjechał tu jako anonimowy turysta? Wśród prezentowanych obrazów znajdują się 2 nekrologi, lecz dotyczą innego Horsta Rosemanna, bo widnieje na nich data urodzin późniejsza o trzy lata od 1927 roku.

Przechodząc obok domu nr 19 przy ulicy Kolejowej, warto wspomnieć, że właśnie w tym miejscu rozpoczęła się droga życiowa Horsta Rosemanna.

Jeśli Artysta żyje - ma 90 lat.

Przypisy:

1. [Wikip.org/wiki/ Państwowa Akademia Sztuki i Rzemiosła Artystycznego](http://Wikip.org/wiki/Państwowa_Akademia_Sztuki_i_Rzemiosła_Artystycznego)
2. [Frankenland.franconica](http://Frankenland.franconica)
3. Wikisłownik
4. [Imiona.ovh](http://Imiona.ovh)

*Zdjęcia reprodukowanych obrazów: ze strony: [www.horst-rosemann-rthenburg-grafika](http://www.horst-rosemann-rthenburg-grafika)*

Maria Palichleb

## W starym zeszycie ...

W starym zaszycie, w linie, na pożółkłych już kartkach, wśród notatek szkolnych z wieczorowego liceum ogólnokształcącego, na dwóch stronach, zapisanych wyblakłym atramentem, znalazł się wiersz „Staniały zapalki”, który powstał (prawdopodobnie) w pierwszej połowie lat 50-.

Utwór ten został nadany przez zakładowy radiowęzeł w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Pełcznicy. Podobno wszyscy pracownicy słuchali z wielkim zainteresowaniem. Po tym wydarzeniu, autor został „poproszony” na rozmowę do ówczesnego dyrektora, który powiedział: „Raczyński, drogo będą cię kosztowały te zapalki”. Dyrektor był konsekwentny, dotrzymał słowa, a mój Tato rzadko otrzymywał premię (choć w tym czasie był niezastąpionym zaopatrzeniowcem). Władysław Raczyński przez całe życie był człowiekiem bezkompromisowym. Jeśli nie akceptował wydarzeń, których był świadkiem lub uczestnikiem – dawał temu wyraz i nie tylko w wierszowanej formie. Znany był z improwizowanych, często rymowanych, krótkich i dłuższych tekstów.

Może więc warto przypomnieć uszczypliwe wersy sprzed lat z domowego lamusa?

Władysław Raczyński

### Zapalki staniały

Są tacy, co mówią, że zła jest Ojczyzna  
Że głód w niej panuje i chłód, i drożyzna.  
A właśnie, że bujda, że kłamstwo i draństwo,  
A właśnie, że krzepnie i naród, i państwo.  
Jest coraz to lepiej, to nie są przechwałki:  
Staniały zapalki! Staniały zapalki!

Odpalać od innych nie muszę już wcale  
Bo sam papierosa zapalką zapalę.  
I nie są to żadne kosałki opałki -  
Staniały zapalki! Staniały zapalki!

Nie piszę już listów, bo list to trzy złote.  
Nie jeżdżę tramwajem, choć miałbym ochotę,  
Bo przecież zdrożały tramwaje i znaczki,  
A mogę mieć za to zapalek trzy paczki.

Chcę danie mieć tanie na pierwsze śniadanie,

Cóż u nas jest tanie? Zapałki są tanie!  
Nie kotlet, nie sznycel, nie mięsa kawałek -  
Lecz mam na śniadanie pudełko zapałek.

Możemy też zająć się wreszcie i dziećmi  
Więc lećmy i dzieci zapałką oświećmy.  
Zapałka to światło, a światło – oświata.  
Zapałką brak książek oświata załata.

Są tacy, co mówią, że nie ma opału,  
Lecz sprawa ta też się załatwia pomału.  
Już każde mieszkanie ogrzane zostanie,  
Bo przecież zapałki, zapałki są tanie.  
I nie są to wcale koszałki opałki:  
Staniały zapałki! Staniały zapałki!

---

## Zespół dworców i urządzeń kolejowych

*Wierny przedruk ze Studium Urbanistyczno-  
Historycznego miasta Świebodzice, Wrocław 1991*

W 1843 roku ukończona została i otwarta pierwsza linia kolejowa z dworca Świebodzkiego we Wrocławiu do Świebodzic. Założył ją prywatny przedsiębiorca budowy kolei Kulmit, jako przedsiębiorstwo akcyjne. Pierwszy dworzec osobowy w Świebodzicach powstaje przy bocznej drodze odchodzącej od obecnej ulicy Strzegomskiej, w pobliżu licznych założeń fabrycznych ówczesnej firmy Kramstów. Wkrótce, niemalże naprzeciw dworca, powstaje park z pałacykiem fundacji Kramstów, który oddziela od terenów dworcowych aleja, wysadzana kasztanowcami, zapewne stara droga dojazdowa do dworca. Główna ulica prowadząca do dworca z miasta uzyskiwała wówczas nazwę „Bahnhofstrasse”, a od 1869 roku, po wzniesieniu nowego dworca zmieniono ją na „Alte Bahnhofstrasse, w odróżnieniu od nowo wytyczonej ulicy do nowego dworca, odchodzącej od ulicy Świdnickiej nazwanej „Neu Bahnhofstrasse”. Tereny kolejowe, po wybudowaniu nowej linii do Jeleniej Góry i wzniesieniu przy niej nowego dworca osobowego, objęły wielki obszar położony na północny wschód od miasta, gdzie zlokalizowano liczne urządzenia i magazyny dworca towarowego, szczególnie rozbudowanego ze względu na rozwój przemysłu lniarskiego w mieście. Tam też powstają lokomotywnie, warsztaty kolejowe oraz wieża ciśnień wody niezbędnej do zaopatrywania parowych lokomotyw. W pobliżu pierwszego dworca osobowego wzniesiono budynek administracyjno-mieszkalny pełniący, być może, także funkcję hotelu dworcowego należący do dyrekcji kolei, do której to należy do tej pory. Wkrótce wytyczono nową drogę, łączącą te oba dworce osobowe i dworzec towarowy, oraz warsztaty kolejowe, zwaną „Bahnweg” (*obecna ulica Towarowa*), przy której powstaje następnie osiedle pracownicze.

Literatura:

Betriebs-Bericht der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn über das Verwaltungs-Jahr 1844 und General-Baubericht zu der General-Versammlung der Herrn Aktionäre AM 28 Mai 1845.

### 1. Budynek pierwszego dworca osobowego

Obecnie budynek mieszkalny  
przy ul. Strzegomskiej 20

Budynek z około 1843 roku odsunięty znacznie od linii ulicy, na terenie należącym do kolei, sięgającym do dawnej północnej granicy miasta. Plan miasta z 1929 roku obrazuje rozległy teren ówczesnego dworca towarowego tzw. Guter Bahnhof, sięgający linii granicy miasta, na północ od uliczki Beckera (*nieistniejąca już dawno Beckergasse*). Na terenie tym znajduje się budynek pierwszego dworca osobowego. Pozostałości dawnego wejścia z ulicy Strzegomskiej na teren dworca są widoczne w ogrodzie na tyłach budynku. Wśród krzewów i chwastów zachowały się zniszczone kamienne schodki sprowadzające z wyższego poziomu ulicy na niżej położony teren obecnej posesji. Obok tych schodów – współczesny (*nieestetyczny, rozsypujący się*) betonowy mur. Przy budynku zachowane stare okazy drzew ozdobnych. Budynek dawnego dworca jest murowany, tynkowany, trójczłonowy, na planie wydłużonego prostokąta, jednokondygnacyjny, z niskim poddaszem, podpiwniczony, kryty płaskim dachem. Współcześnie budynek został bardzo zniszczony, przebudowany we wnętrzu i z zewnątrz. W środkowej i wschodniej części korpusu obniżono stropy, nadbudowano nową kondygnację – zbudowano dwie nowe klatki schodowe, przebudowano ściany działowe. Pierwotna wysokość budynku i jego dawna substancja budowlana zachowała się tylko w bocznej części korpusu, po stronie zachodniej. Elewacja frontowa – dziewięcioosiowa, wysunięta w części środkowej pięciosiowym ryzalitem zwieńczonym rzeźbioną palmetą, wystającą ponad szczytem wieńczącym. Ryzalit i część elewacji po jego prawej stronie (*wschodniej*) zostały przebudowane. Dawne, główne wejście do budynku w osi środkowej ryzalitu, zostało zamurowane (*widoczny ślad*), nowe wejście wykuto w jego ścianie bocznej. Cokół kamienny zwieńczony dawniej profilowanym gzymsem wałkowym, przykryto i wyrównano tynkiem, który zniszczony obecnie, ukazuje fragmenty pierwotnego profilu. Szeroki, profilowany gzymś pod małymi okienkami poddasza jest poprzerywany, zniszczony wskutek przekucia nowych, dużych okien dla nadbudowanej współcześnie kondygnacji. Jedno większe okno półokrągłe w osi środkowej ryzalitu zostało zamurowane. Tylko w skrajnej osi tej zniekształconej części elewacji, pozostawiono ciągłą linię gzymśsu i pierwotne małe okienka poddasza. Oryginalna pierwotna kompozycja i detal architektoniczny, pozostały w zachodniej



części elewacji frontowej, w której cokół zwieńczony jest wałkowym gzymsem, pod oknami parteru – gzyms płaski, a ponad nimi – wydatny, profilowany, z pasem graficznie obwiedzionych płycin geometrycznych pomiędzy okienkami poddasza. Okna parteru zwieńczone są profilowanymi nadokiennikami gzymsowymi. Wejście do wnętrza prowadzi przez drewniany i oszklony ganek. Elewacja boczna – jednoosiowa (*okienko WC*), z małymi oknami poddasza. Do przeciwległej elewacji bocznej przylegają szpecące komórki gospodarcze (*WC dawnego dworca*). Elewacja tylna – od strony peronów ma nieregularny układ okien, nadbudowaną kondygnację czterookienną w części wschodniej (*w skutek czego pozostały jedynie fragmenty zniszczonego profilowanego gzymsu*), w części środkowej – zwieńczona szerokim szczytem z trójdzielną płyciną geometryczną, w której osadzone jest okno okrągłe, a flankują je okienka półokrągłe. Wnętrze dwutraktowe, współcześnie przebudowane, jedynie we wschodniej części zachowało pierwotną wysokość pomieszczeń parteru i drewniane schody na poddasze oraz stylową stolarkę (płycinową) drzwi wejściowych. Piwnica kryta jest stropem Kleina.

## 2. Budynek drugiego dworca kolejowego

Plac Dworcowy nr 1

Okazały, duży kubaturą budynek wzniesiony w 1869 roku o licu ceglanym z dwubarwnej żółtej i czerwonej cegły (*przez pewien czas był pokryty farbą emulsyjną*). Korpus główny założony na rzucie

zblizonym do kwadratu i flankowany od strony fasady przez dwie, także kwadratowe masywne wieże. Całość założenia zamykają z obu stron – kwadratowe budynki połączone z częścią centralną wydłużonymi pawilonami. Budynek centralny jest dwukondygnacyjny, a masywne wieże znacznie wychodzą ponad połac jego dachu. Odchodzące od partii centralnej pawilony są parterowe, a zamykające całość kwadratowe przybudówki niższe od części centralnej – dwukondygnacyjne. Narożniki kwadratowych przybudówek są z czterech stron ujęte delikatnymi kwadratowymi wieżyczkami. Poza parterowymi pawilonami, które pokrywają dachy kryte papą – dwuspadowe, pozostałe części dworca mają dachy – czterospadowe, spłaszczone. W dachach liczne kominy. Hala peronowa i tory kolejowe znajdują się w tylnej (wschodniej) elewacji dworca. Na północ od budynku dworca kolejowego znajduje się niewielki, parterowy budynek gospodarczy wykonany z czerwonej cegły (z czasu budowy dworca) Fasada dworca – trzy, duże wejścia główne ujęte czterema arkadami poprzedzone zostały niskimi kamiennymi schodkami. Ponad międzykondygnacyjnym gzymsem gurtowym – w drugiej kondygnacji – w trzech kwadratowych płycinach odpowiadają im zgrupowane po dwa – okna zamknięte półkoliście. Nad tymi okienkami przebiega delikatny fryz kostkowy, a wyżej masywny gzyms wspornikowy i obiegająca całą część centralną dworca balustrada – ażurowa dekorowana czterolistnymi, płaskimi kwiatami. Fasadę korpusu głównego ujmują dwie jednakowe, kwadratowe wieże. Są one trójkondygnacyjne, każda kondygnacja

Zdjęcie: Adrian Sitko



cja oddzielona gzymsem. Masywność obu wież podkreślona została w najwyższej – trzeciej kondygnacji, gdzie każdy z czterech boków wieży przepruty został trzema arkadami i górą całość zwieńczona fryzem kostkowym oraz masywnym gzymsem wspornikowym. Dodatkowe narożniki dwóch ostatnich kondygnacji wież ujęte zostały masywnymi pasmami z czerwonej cegły. Na dachach obu wież znajdują się maszty. Tak masywnemu korpusowi głównemu odpowiadają z obu stron niskie, parterowe pawilony. Są one pięcioosiowe, ich duże półkolistie zamknięte okna ujęte zostały lizenami z czerwonej cegły. W górze, nad tymi arkadowymi oknami przebiega fryz kostkowy (z czerwonej cegły) i wyżej – wykonany w jasnej cegle – rodzaj fryzu spadkowego. Kwadratowe budynki zamykające fasadę posiadają 3 osie arkadowych okien umieszczonych w parterze i I piętrze. Narożniki tychże budynków ujęte są delikatnymi wieżyczkami wychodzącymi nieznacznie ponad połac dachu. Najwyższa część wieżyczek posiada dekorację niewielką, ślepą arkadę, a wyżej wieżyczki przykryte zostały płaskim daszkiem z szyszką. Całość tak zestawionej fasady jest silnie zryzalitowana przez masywne wieże przy wejściu głównym oraz kwadratowe budynki zamykające całość. Silne rozbudowanie partii środkowej fasady, zdecydowanej dominaty, było tu świadomie zamierzonym efektem kompozycyjnym, zmierzającym do podkreślenia reprezentacyjnej roli głównego wejścia, prowadzącego do wnętrza. Elewacja północna (lewa) – 3-osiowa, na osi w pseudoryzalicie znajduje się zamknięte półkolistą arkadą wejście do części mieszkalnej dworca (mieszkania pracowników kolei). Okna parteru tej elewacji podobnie jak w fasadzie: w I piętrze są węższe, półkolistie zamknięte, zgrupowane po dwa, wsparte na międzykondygnacyjnym gzymsem. W górze fryz kostkowy. Narożniki elewacji ujęte zostały lizenami z czerwonej cegły i delikatnymi sylwetami wieżyczek (podobnie jak w fasadzie). Elewacja południowa (prawa) – wzdłuż całej elewacji przebiega pięć lizen z czerwonej cegły. W tak powstałych płaszczyznach w kondygnacji parteru umieszczono wejście i obok dwa okna – opracowane podobnie jak w fasadzie. W I piętrze umieszczono dwa niewielkie, okrągłe okienka. Całą elewację wieńczy fryz kostkowy i gzymś wspornikowy – jak w fasadzie. Elewacja wschodnia (tylna) – opracowana jak elewacja fasady, z tą tylko różnicą, że nie ma tu masywnych wież flankujących wejście. W parterze znajduje się wyjście: z poczekalni, hollu i kas biletowych oraz z miejsca ekspedycji. Do tej elewacji, na całej wysokości parteru, przylega hala peronowa. Jest ona przykryta dachem szklanym, połączonym z licznymi lichthofami. Dach hali peronowej wsparty jest na smukłych żeliwnych kolumnkach, których głowice zdobione są liśćmi akantu. Znajdujące się przed halą peronową tory kolejowe przylegają w układzie równoległym w stosunku do budynku

dworca kolejowego. Wnętrze – zastosowano tu funkcjonalny układ wewnątrz: przez wejście główne wchodzi się do niewielkiego przedsionka i hollu, gdzie mieszczą się kasy biletowe skąd osobne wejście prowadzi na perony. Jedno wejście z hollu prowadzi do dwóch poczekalni i bufetu (obecne nieczynny), znajdujące się drugie wejście w hollu wiedzie do sal ekspedycji bagażu. Osobne wyjścia wiodące na perony wychodzą: z poczekalni i bufetu, hollu oraz ekspedycji kolejowej. W obu kwadratowych budynkach dworca znajdują się mieszkania pracowników kolei. Nad wejściem głównym w kondygnacji I piętra, dawniej znajdowały się zapewne biura zarządu kolei (obecnie sale te nie są zagospodarowane). Z dawnego wystroju wewnątrz zachował się strop kasetonowy w hollu oraz klatki schodowe wiodące na I piętro części mieszkalnej budynku oraz reprezentacyjna klatka schodowa dwubiegowa z balustradą wiodąca do sal na I piętrze budynku głównego. W hollu, okna i płaskie półkoliste płyciny, ujęte zostały przez pilastry kompozytowe. W części, gdzie znajduje się ekspedycja, zeszcpecono wewnątrz wprowadzając obniżenie sufitów za pomocą płyt paździerzowych. Stolarka okienna i drzwiowa – zachowane częściowo, zachowały się oryginalne drzwi wejściowe, zamknięte półkolistie, z przeziernikiem. Wnioski konserwatorskie – należy bezwzględnie zachować niezmienną bryłę dworca, rozczłonkowanie elewacji, detal architektoniczny oraz oryginalne dachy, stolarkę drzwiową i okienną, wystrój hollu oraz klatki schodowe.

### **3. Wieża Ciśnień oraz budynek warsztatów kolejowych.**

Plac Dworcowy nr 3

Wieża usytuowana jest na terenie PKP, w pobliżu bocznych torów prowadzących na dworzec towarowy, po zachodniej stronie głównej linii kolejowej ze Świebodzic do Wrocławia. Wieża przylega do budynku o planie zbliżonym do litery „U”, murytowanym, tynkowanym, nie podpiwniczonym, dwukondygnacyjnym. Zasadniczy budynek oraz boczne skrzydła nakrywają dwuspadowe, papowe dachy o szerokim kącie, wysunięte okapy wspierają drewniane kroksztyny. Na fasadzie zachowały się ślady dawnej dekoracji w postaci pilastrów oraz płycin zamkniętych łukiem odcinka, w którym znajdują się wejścia, okna w znacznej mierze powiększone. Najlepsze dojście do budynku od strony ulicy Granicznej. Wieża wzniesiona z cegły, obecnie pobielona, znajduje się pomiędzy tylną elewacją budynku, a przylegającym do niej parterowym budynkiem gospodarczym nakrytym analogicznym dachem. Ośmioboczna, dwukondygnacyjna wieża posiada czworoboczny cokół, którego otwory zamknięte półkolistie obejmują analogiczne opaski, przejście czworoboku w ośmiobok podkreślają ceglane, schodkowe, kroksztynki. W dolnej kondygnacji wieży płyci-

ny zamknięte łukiem odcinka, w co drugiej znajduje się analogicznie zamknięty otwór okienny. Drugą kondygnację, nieco szerszą, wspiera fryz arkadowy, podkreślony gzymsem, pod którym bliźniacze, prostokątne, okienka występujące przemiennie z płycinami o tej samej wielkości, które zdobią krzyżujące się przekątne. W górnej kondygnacji okna zamknięte półkoliście posiadają ceglane gzymsiki o kształcie łuku pełnego, pod oknami wspólny gzyms, w zwieńczeniu wieży profilowany gzyms, płaski dach papowy wspierają drewniane kroksztyny. We wnętrzu urządzenia techniczne obecnie nieczynne, schody murowane o metalowej balustradzie, stolarka drewniana nowa. Wnioski konserwatorskie – wieża jest zabytkiem techniki i podlega ochronie, obecnie opuszczona, otoczona kurnikiem, niszczeje. Jeżeli dawna funkcja jest już niemożliwa, właściciel winien znaleźć inną funkcję. Zachować należy bryłę budynku, kompozycję elewacji wraz z detalem architektonicznym w postaci blend, fryzów, gzymsów itp., elewacji wieży nie wolno malować, pierwotna ceglana struktura powinna być widoczna. Pozostawienie wieży w obecnym stanie przyczyni się do postępującego zniszczenia. Ochronie podlega również budynek warsztatów.

#### 4. Budynki dworca towarowego

W pobliżu dawnego dworca zachowały się cztery mniejsze, charakterystyczne budynki kolejowe z rampami z 2 połowy XIX wieku, należące do towarowego dworca kolejowego, zgrupowane w pobliżu ulicy Strzegomskiej:

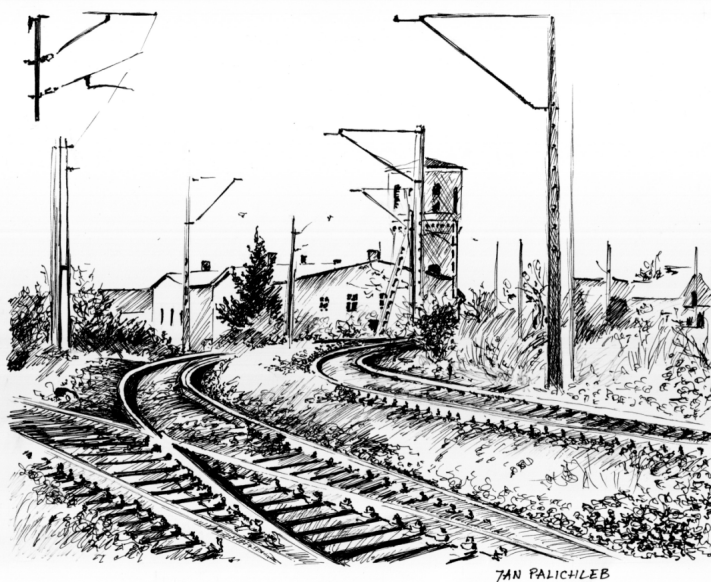
- a) Parterowy budynek z muru pruskiego kryty dwuspadowym dachem (przykrycie papą),
- b) Parterowy, lecz wyższy budynek stacji towarowej – ceglany, z oknami i drzwiami zwieńczonymi ceglany łukiem odcinkowym, kryty dwuspadowym dachem na drewnianych kroksztynach (przykrycie papą),
- c) Ceglany budynek gospodarczy kryty dwuspadowym dachem, z dekoracją ceglana w postaci uskokowego fryzu i nadokiennych łuków odcinkowych,
- d) Dwukondygnacyjny budynek ceglany w pobliżu ulicy, usytuowany ukośnie względem jej linii. Budynek ten

jest obecnie magazynem Zakładów Przemysłu Cukierniczego „Śnieżka”, zaś wcześniej był magazynem zbożowym (we wnętrzu zachowały się resztki urządzeń elewatorów zbożowych). Budynek jest kryty dachem płaskim, jego elewacje mają podział symetryczny, akcentowany pionowymi lizenami, zakłócony tylko nielicznymi współczesnymi otworami wejściowymi. Dekorację architektoniczną stanowią spływowo szczyty w osiach środkowych elewacji, ceglane ząbkowane fryzy wieńczące, tynkowane płyciny międzyokienne i zwieńczenia nadokienne z kluczem w wierzchołku. Wnętrze – jednoprzestrzenne, kryte jest stropem drewnianym deskowo-belkowym, na drewnianych słupach.

#### 5. Budynek administracyjno-mieszkalny

Ulica Strzegomska nr 20 a

Budynek mieszkalny, należący dawniej i obecnie do kolei, wzniesiony w ostatniej ćwierci XIX wieku. Usytuowany jest w dużym oddaleniu od ulicy Strzegomskiej, w pobliżu ulicy Park Miejski, vis a vis budynku dawnego dworca, należał do terenu kolei, określonego na dawnych planach miasta – „Guter Bahnhof”. Budynek jest murowany, dwukondygnacyjny o płaskim dachu pokrytym papą. *(Niestety, dalszego opisu nie mamy).*



#### „Świebodzice - Dzieje Miasta”

<http://dzieje-miasta.pl> <http://jbc.jelenia-gora.pl>

Wydawca - Adam Rubnikowicz      Korekta - Maria Palichleb      Winieta - Jan Palichleb

Współpracownicy: Jerzy Gibek, Edward Hałdaś, Bolesław Kwiatkowski, Krzysztof Jędrzejczyk, Waldemar Krynicki, Marek Mikołajczak, Adam Mroziuk, Maria Palichleb, Jan Palichleb, Tadeusz Rubnikowicz, Adrian Sitko, Rafał Wietrzyński, dr Daniel Wojtucki, Maciej Zaboronek.

Podziękowania dla wszystkich, którzy udostępnili swoje zbiory.

Kontakt e-mail: adamr@pnet.pl

Przedruk możliwy po podaniu źródła.