

1919

W 1908 roku wskutek rozwoju osady nastąpiło jej **odłączenie od Skalmierzyc** i nadanie miastu nazwy **Neu Skalmierschütz**. Co ciekawe stacja nadal oznakowana była jako "Skalmierzyce".

Dworzec jeszcze krótko po Powstaniu Wielkopolskim nadal odgrywał ważną rolę. W styczniu oraz na początku lutego 1919 roku pełnił funkcję tymczasowych **koszar i magazynu broni dla oddziałów, stając się głównym miejscem organizacji sił powstańczych**.

Ciekawostką jest pismo aliantów wystosowane 20 maja 1919 roku przez generała brygady Hammonda (Head of Allied Railway Mission) do majora Ryana (American Food Mission) dotyczące zgody na ustanowienie na dworcu Komisji w celu regulacji przepływu... ziemniaków pomiędzy Poznaniem a Warszawą. W latach 20. XX wieku uruchomiono ponownie stację kolejową, regularnie kursowały tutaj pociągi, jednak pozycja dworca znacznie spadła – nie był to już obiekt przygraniczny. Dworzec przebudowano wówczas na warsztaty mechaniczne. Działanie to wprawdzie przysporzyło nowych miejsc pracy, jednak bezpowrotnie zniszczyło bogaty wystrój.

XX w

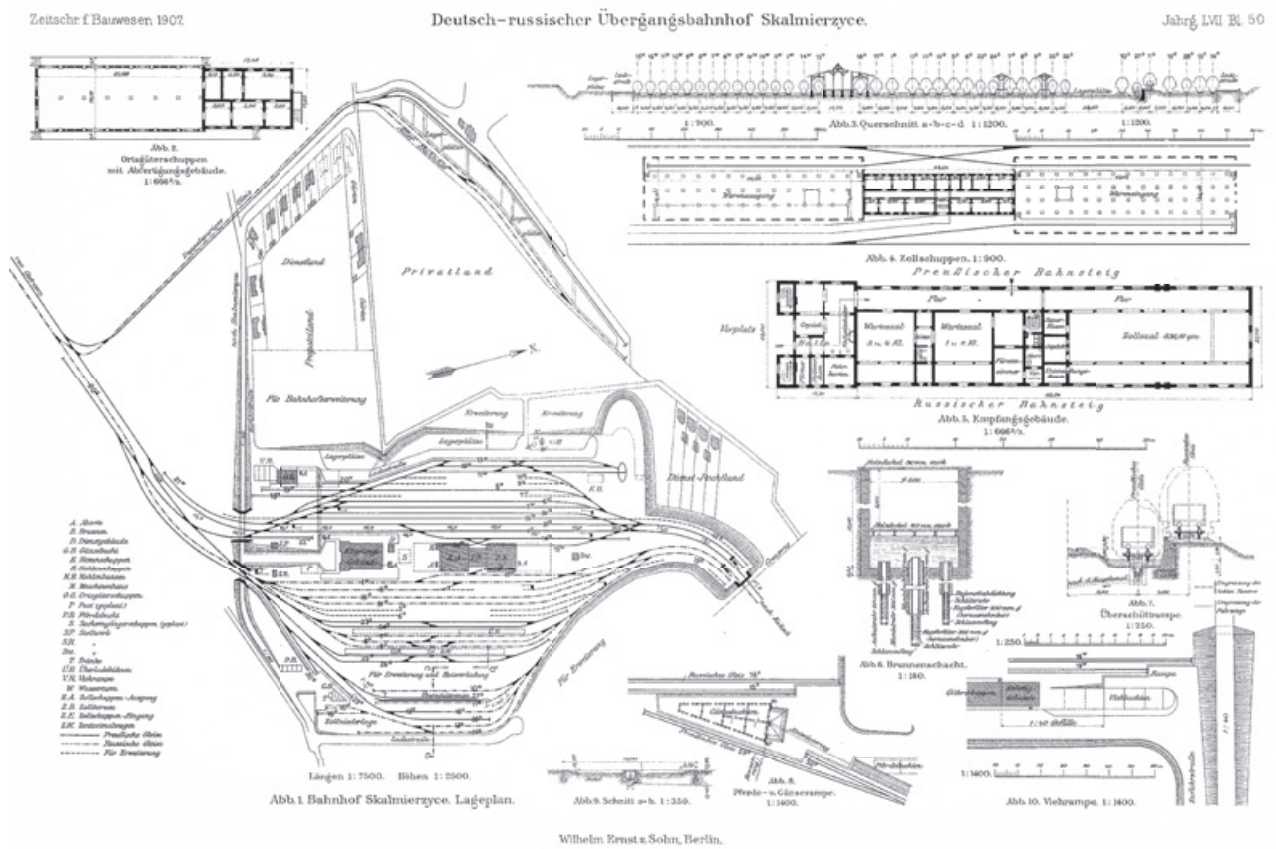
Stacja stopniowo traciła swoją funkcję, lokowano tutaj kolejne zakłady produkcyjne czy mieszkania komunalne. Obiekt w latach powojennych został **gruntownie przebudowany**, zatracając pierwotny układ wnętrza. Zlokalizowano tutaj **biura i inne pomieszczenie służbowe** Kolejowych Zakładów Nawierzchniowych. Przez wiele lat na I piętrze mieściła się także spora **świetlica**, dobrze jeszcze pamiętana przez mieszkańców z różnych uroczystości czy balów. Lata 90. to okres dalszego **ograniczania liczby pociągów**. Z czasem dworzec stał się wyłącznie **halą fabryczną** bez funkcji stacyjnej i zaczął niszczyć nie mogąc być w pełni wykorzystywanym.

XXI w

Ostatecznie z inicjatywy Burmistrza Gminy i Miasta Nowe Skalmierzyce Bożeny Budzik pod koniec 2015 roku obiekt został **przyjęty na własność samorządu**. Od tego czasu rozpoczął się proces **rewitalizacji**, który ma przywrócić piękno temu symbolowi miasta. Rewitalizacja zakłada przywrócenie budynkowi swojej **pierwotnej funkcji związanej z kolejnictwem**, jak i nadanie całkowicie nowych. Pełniły rolę przede wszystkim **kulturalne** oraz **społeczne** poprzez ulokowanie tu **Biblioteki Publicznej**. Dworzec zostałby także udostępniony do **zwiedzania**.

Na podstawie:

- Otto Hammann, Niemiecko-rosyjski dworzec graniczny w Skalmierzycach w tłumaczeniu Roberta Kapitaniaka;
- Barbara Jarosz, Marek Płóciennik, 130 lat kolei w Ostrowie, Ostrów Wielkopolski 2005;
- Jerzy Wojtczak, 100 lat Nowych Skalmierzyc, w: „Gazeta Skalmierzycza” z kwietnia 2008;
- Kurjer Warszawski;
- materiały własne.



110 LAT DWORCA W NOWYCH SKALMIERZYCACH 1906-2016

Urząd Gminy i Miasta Nowe Skalmierzyce
ul. Ostrowska 8, 63-460 Nowe Skalmierzyce
tel. 62 762 97 25, fax 62 762 97 49
www.noweskalmierzyce.pl

Plan dworca opublikowany w czasopiśmie „Zeitschrift für Bauwesen” z 1907 roku.



Budowa dworca - 1906 rok



Stary dworzec



1896

Początki powstania nowoskalmierzyckiego dworca, jednego z **najpiękniejszych budynków kolejowych w kraju**, należy szukać jeszcze w XIX wieku, zwanym przez wielu epoką pary i żelaza. Pod koniec tego stulecia rewolucja technologiczna nie ominęła niewielkiej komory celnej, dzisiaj znanej jako miasto Nowe Skalmierzyce. Istotnym impulsem rozwojowym dla osady stało się **oddanie do użytku linii kolejowej z Ostrowa przez Czekanów, Ociąż i Śliwniki do Skalmierzyc**. W październiku 1895 roku Towarzystwo Budowy Dróg Żelaznych otrzymało na nią koncesję. W styczniu następnego roku, po zakończonych pracach, dokonano uroczystego otwarcia nowego połączenia. Gazeta Kaliska tak opisała to wydarzenie: *31 stycznia 1896 roku o godzinie 12.00 na dworcu w Skalmierzycach zgrupowali się zaproszeni goście z najwyższymi przedstawicielami władz z obu stron granicy, z Ostrowa i Poznania z J.W. Panem gubernatorem Daraganem i prezydentem Kalisza Grąbczewskim oraz przedstawicielami handlu i przemysłu.*

Oto właśnie rozpoczęła się nowa epoka dla społeczności Skalmierzyc. Warto podkreślić, iż w sąsiednim, znacznie przecież większym Kaliszu, kolej uruchomiono dopiero w listopadzie 1902 roku. Dalszy rozwój tego ostatniego odcinka tamowała jednak granica z Cesarstwem Rosyjskim. Było to swoistym paradoksem, iż z Ostrowa nie można było dostać się koleją do nieodległego Kalisza. Winę z taką sytuacją ponoszą napięte stosunki niemiecko-rosyjskie, oba miasta leżały przecież w różnych zaborach. Oprócz problemów politycznych napotkano także na przeszkody techniczne w postaci **szerokości szyn, które w Rosji były o 89 mm większe niż w pozostałych krajach europejskich**. Pierwsza inicjatywa stworzenia tegoż połączenia kolejowego wyszła ze strony rządu rosyjskiego w 1900 roku, po upaństwowieniu przez pruskie władze drugorzędnej linii kolejowej z Ostrowa do Skalmierzyc. W celu wybudowania nowego połączenia rząd niemiecki zawarł

z rządem rosyjskim dwie umowy międzynarodowe, w których określono podstawy prawne i warunki połączenia kolejowego obydwu państw. Pierwszy z traktatów dotyczył właśnie budowy linii kolejowej ze Skalmierzyc do Kalisza, gdzie zaczynał się odcinek kalisko-warszawskiej kolei żelaznej. Wszystkie prace, szyny i budowle łącznie z materiałami budowlanymi bez względu na ich przeznaczenie zostały na terenie pruskim wykonane bądź dostarczone przez Pruski Zarząd Kolei, a na terenie rosyjskim przez Towarzystwo Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Z uwagi na wspomniane wcześniej różnice w rozstawie szyn **jedna strona dworca została przeznaczona do obsługi pociągów rosyjskich, a druga dla pociągów niemieckich**. Czyni to skalmierzycki dworzec unikalnym przykładem dworca granicznego.

1903

Prace ziemne rozpoczęły się w połowie czerwca 1903 roku i trwały do marca 1906 roku (pominąwszy prace nad nasypem i jego regulacją, które trwały dłużej). Zużyto łącznie 304 tys. metrów sześciennych masy ruchomej, w tym 200 tys. metrów sześciennych do wykonania nasypu przy dworcu, podczas gdy resztę wywieziono pociągami, by wyrównać szlak między Ostrowem a Krotoszynem. W momencie, kiedy roboty ziemne były już daleko zaawansowane, a tory dla transportu materiałów budowlanych zostały położone, można było z początkiem listopada 1905 roku rozpocząć budowę reprezentacyjnego budynku dworca. Jak się okazało w trakcie prac duże trudności sprawiło odwodnienie obiektu. W południowej części, jak i w pobliżu magazynu celnego, grunt składał się z gęstej gliny, dlatego konieczne okazało się położenie sieci **naziemnych kanałów odwadniających**. Piwnice dworca i ekspedycji towarowej, dół dźwigowy oraz rosyjska i pruska waga do bydła musiały zostać podłączone do specjalnego rurociągu. Archiwa wspominają, iż były to prace kosztowne i czasochłonne. Czterotygodniowy strajk murarzy i stolarzy również w znaczny sposób zakłócił tok prac budowlanych.

1906

Mimo wszystkich przeciwności, oficjalnego **otwarcia stacji dokonano już 28 października 1906 roku**. Wnętrza dworca wprawdzie nie były jeszcze wykończone, lecz obiekt przyjmował już podróżnych. W tym dniu wyjechały stąd **dwa pociągi do Warszawy, jeden do Łodzi i trzy do Berlina**, natomiast przyjechało dziewięć składów – **sześć z Prus, dwa z Warszawy i jeden z Łodzi**. Było to niewątpliwie duże wydarzenie biorąc pod uwagę wielkość ówczesnej komory celnej. Obiekt stał się symbolem pruskiej potęgi, jak powszechnie określano miał być także „pruskim oknem na świat”.

Koszt budowy dworca wraz z domami mieszkalnymi wyniósł równie 2 000 000 ówczesnych marek, co stanowiło ogromną sumę. Tak dworzec opisywała komisja kolejowa złożona z naczelników wydziałów pod przewodnictwem dyrektora kolei wiedeńskiej na łamach Kuriera Warszawskiego: *stanął tam wspaniały dworzec w stylu gotyckim, ozdobiony na froncie dwoma herbami miast Ostrowa i Poznania, szczególną uwagę zwraca na siebie herb Poznania, gdzie na ponsowej*

(jasnoczerwonej - przyp. red.) tarczy widnieje nasz orzeł biały. Cała stacja oświetlona jest gazem, urzędzenia wspaniałe i imponują komfortem oraz wszelkimi udogodnieniami, zwrotnice wszystkie są zcentralizowane. W Skalmierzycach urządzono stację rozległą i wygodną, tam bowiem będzie odbywał się cały przeladunek towarowy, a sama stacja w ogóle, w porównaniu z naszymi stacjami: Kalisz i Szczypiorno, sprawia wrażenie stolicy wobec małej miejsciny.

Plac przed dworcem



Architektura dworca

Dworzec zaprojektował architekt **Blunck**, rządowy radca do spraw budownictwa. Samą stację wraz z infrastrukturą techniczną wykonała firma budowlana **Daum i Kuhnt z Ostrowa**. Projektant wybrał styl neogotycki lub jak to określano „**brandenburski gotyk ceglany**”, celowo wznosząc imponujący rozmiarami budynek, który miał wywierać wrażenie na przekraczających w tym miejscu granicę mieszkańców Cesarstwa Rosyjskiego.

Pomieszczenia były bogato zdobione i komfortowo wyposażone. **Restauracje dworcowe o podobnym standardzie można było znaleźć tylko w Berlinie albo Wiedniu**. Na bogaty wystrój wnętrza składały się płaskorzeźby z białego, włoskiego marmuru czy kryształowe żyrandole. Największym pomieszczeniem o powierzchni ponad 800 m² była **sala celna**, służąca do przeszukiwań, a gdy to konieczne także do oclenia przywiezionych przez podróżnych bagaży. Bezpośrednio przy niej znajdowały się **kasy podatkowe i przechowalnie**. Obszernym korytarzem przechodziło się do dalszej części dworca, gdzie mieściły się **dwie poczekalnie** - jedna bogato zdobiona dla pasażerów I i II klasy oraz druga, skromniejsza, dla podróżnych III i IV klasy. Pomieszczenia poczekalni oraz sali celnej dla lepszego oświetlenia były dwupiętrowe – przy

wysokości aż 9 metrów. Warto wspomnieć, iż w sąsiedztwie poczekalni znajdował się **pokój książy** z podłogą wyłożoną parkietem oraz stiukowym sufitem. Najbardziej efektowną część dworca zachowała się tylko z opisów, a był to **dziedziniec z oszklonym dachem**, gdzie mieściły się także pomieszczenia ekspedycji bagażowej, kasy biletowe oraz kantor wymiany walut. **Było to zarazem najwyższe pomieszczenie, sięgające od parteru po sam dach**. Na piętrze zlokalizowano **pokoje noclegowe, magazyny restauracji oraz sypialnie pokojówek**. Do ogrzania reprezentacyjnego gmachu wykorzystywano **parowe kotły niskociśnieniowe**, bardzo nowoczesne jak na początek XX wieku. Niestety, do dzisiaj w oryginalnym stanie nie przetrwało żadne pomieszczenie.



Abb. 8. Placde-u.Gänsestange. 1:1400.



Abb. 10. Vehrampe. 1:300.



Abb. 5. Hauptgebäude. 1:660 2/3.



Abb. 6. Hauptgebäude. 1:660 2/3.

Abb. 9. Hof Skalmierzyce. Lageplan.

Abb. 9. Schnitt a-b. 1:350.

Pocztówka ze zbiorów Piotra Lepki, Ostrow Wlkp