Der Bahnhof in Nowe Skalmierzyce

Der Bahnhof in Nowe Skalmierzyce [1]

Der Bahnhof in Nowe Skalmierzyce, aus dem 19. Jahrhundert stammend, ist von vielen als eine Dampf und Eisenzeit genannt. In dieser Zeit entwickelte sich in ganz Europa ein intensiv ausgebautes Eisenbahnnetz. Am Ende des Jahrhunderts ist ebenso nach dem heutigen Nowe Skalnierzyce die technologische Revolution gekommen .Ein großer Entwicklungsimpuls war für dieser Dorf eine Bahnlinie, die aus Ostrów durch Czekanów, Ociąż und Śliwniki nach Skalmierzyce führte. Im Oktober 1895 Jahr wurde der Gesellschaft für den Straßenbau eine Konzession erteilt. Im Januar des nächsten Jahres wurde nach dem beenden der Arbeiten eine neue Verkehrsverbindung eröffnet. Die Zeitung hat dieses Ereignis so beschrieben: Ą□ 31 Januar um 12 Uhr auf dem Bahnhof in Skalnierzyce versammelten sich die eingeladenen Gäste , die wichtigen Vertreter von zwei Seiten der Grenze, aus Ostrów und Pozen. Hier treffen sich JW, Herr Daragan, der Präsident der Stadt Kalisz, Grąbczewski und Handels, sowie Industrie Vertreter.“

Lokale Behörden vertreten den Direktor der Zollstation. An den Feierlichkeiten nahm auch der Landrat Von Lutzov und der Prinz aus Antonin teil. Auf eine solche Art und Weise hat sich die neue Epoche für die Bewohner aus Skalmierzyce angefangen. Man soll auch andeuten, dass man in viel größeren Teilen von Kalisz die Bahnlinie viel später begann zu laufen, erst im November 1902.

Weitere Entwicklungen der letzten Strecke hat die Grenze des russischen Reiches gestoppt. Man konnte auch aus Ostrów nach Kalisz mit der Bahn nicht ankommen und das war ein eigenartiges Paradox. Daran schuldig sind die schlechten deutsch-russischen Verhältnisse. Beide Städte wurden dennoch in verschiedene Besatzungsgebiete aufgeteilt. Außer der politischen Probleme gab es weiterhin technische Probleme, d.h. es gab die Unterschiede zwischen der Breit der Gleisschienen, die in Russland über 89 mm größer als in anderen Europalander waren.(Die Regel waren 1,524m bei 1,435m). Aus diesem Grund wurden auf dem Bahnhof in Skalmierzyce zwei Bahnen eingerichtet. Eine Gleisbahn für die russischen Züge und eine (kleinere) für die deutschen. Um eine neue Verbindung aufzubauen, hat die deutsche Regierung mit der russischen Regierung zwei Anträge geschlossen, in denen die Rechtsgrundlagen und Voraussetzungen für einen Bau der Bahnverbindung beider Länder geregelt wurden. Der Erste Punkt der Verträge war der Bau der Bahnlinie von Skalmierzyce nach Kalisz und hier begann die "Kalisko-Warschauer □□ Eisenbahnschiene. Daran unternommenen Arbeiten wurden letztendlich zwei Jahre später beendet. Am 28. Oktober hat man festlich den Bahnhof eröffnet. An diesem Tag sind von dem Bahnhof zwei Züge nach Warschau, ein Zug nach Łódzund drei Züge nach Berlin abgefahren. In die andere Richtung sind neun Züge gekommen, sechs aus Preußen, zwei aus Warschau und einer aus Łódz. Berücksichtigend die Größe der damaligen Zollstation war das ohne Zweifel eine der größten Ereignisse. Innerhalb der 11 Monaten hat man einen neuen imponierenden Bahnhof gebaut. Er sollte als ein

Symbol der preußischen Machte dienen. Er sollte auch dabei als „preußisches Fenster auf die Welt" bezeichnet werden. Der Bahnhof wurde vom Architekten Blunck entworfen, aus dem Regierungsrat für den Bau. Den Bahnhof selbst und die technische Infrastruktur hat eine Firma Daum und Kuhnt aus Osrtów gebaut. Die Mauern von ihm waren ca. 70 cm breit und wurden aus roten Ziegeln gebaut.

Das Gebäude wurde mit grünen opalisierten Ziegeln angelegt. Der Architekt hat absichtlich einen neugotischen Stil für das Gebäude gewählt. Es sollte die, hier ankommenden Einwohner des Russischen Reiches, beeindrucken. Das Innere war für die Zeiten reich geschmückt und komfortabel ausgestattet. Die Restaurationen in dem Bahnhof waren von sehr hohem Standard. Sowas ähnliches konnte man nur in Berlin oder in Wien wiederfinden. In den Wappennischen auf den Bahnhoffassaden war das preußische Wappen aufgezeichnet und von der Frontwand waren die Wappen von Skalmierzyce. Ostrów Wlk. und der Provinz Posen zu sehen. Die reiche Innenausstattung dekorierten die aus weißem italienischem Marmor angefertigte, Skulpturen und Kristall Kronleuchter. Außer das oben genannte Restaurant befanden sich hier zwei Wartezimmer. Ein Wartezimmer war für die Passagiere der ersten und zweiten Klasse geeignet und das Zweite für die Passagiere der dritten und vierten Klasse. Hier gab es auch Fahrkartenschalter, Gästezimmer und Appartements. Hierher sind wahrscheinlich 1913 die Gäste wie Kaiser Wilhelm der II , Zar Nicolaus der II und zwei weitere Monarchen gewesen. Durch einen Vertrag aus dem Jahr 1904 haben sie einen Grenzverkehr entwickelt. Der Verkehr führte zur größeren wirtschaftlichen Entwicklung der Region. Dieses Datum ist in der Chronik des Bahnhofes, in den Ostrowska und Kaliska Publikationen eingeschrieben worden. Infolge der Entwicklung der Region wurde das Gebiet 1908 von Skalmierzyce getrennt. Zugleich hat es einen neuen Namen „Skalmierschuetz" bekommen. Der Bahnhof ist jedoch immer mit dem Namen „[illegible]" in Verbindung gebracht worden. Was Interessant war, war, dass die Eröffnung des Bahnhofes erst im Oktober des nächsten Jahres stattfand, obwohl er schon lange Zeit zuvor benutzt wurde. Der Bahnhof in Skalmierzyce spielt eine wichtige Rolle auch nach dem Großpolenaufstand. Im Januar und am Anfang Februar des Jahres 1919 diente er als eine einstweilige Kaserne und eine Waffenbelagerung. Er wurde auch zum Hauptsitz für die Organisationen der Aufstandskräfte. Eine interessante Einzelheit ist ein Schreiben an die Alliierten vom Brigadegeneral Hammond(Head of Allied Railway Mission) an dem Major Rayan (American Food Mission). Das Schreiben betraf eine Zustimmung zur Errichtung der Kommission auf den Bahnhof. Die Kommission sollte den Kartoffeltransport von Posen nach Warschau regeln. In den 1920er Jahren wurde die Bahnstation wieder zum Leben gerufen . Die Züge sind regalmäßig gefahren, aber die Position des Bahnhofes ist leider nicht

angestiegenes, da es kein Grenzobjekt mehr war. Den Bahnhof hat man zu einer Werkstatt umgebaut. Diese Tätigkeit hat nämlich die neuen Arbeitsstellen gebracht, aber zugleich hat es unwiederbringlich die reiche Bahnhof Ausstattung zerstört. Seit dieser Zeit verlier die Station ihre Funktion. Es wurden hier neue Werkstätten oder Wohnungen eingerichtet. Die Zeit der 90zigen Jahren ist mit der Begrenzung der Anzahl der Züge verbunden. Der Bahnhof begann zu stören, weil er nicht voll ausgenutzt wurde. Man hat über die Rettung des Bahnhofes diskutiert und die Wende in seiner Lage war eine Route der Bahn von schneller Geschwindigkeit. An der Konferenz die im Dezember 2009 von einer Bürgermeisterin der Stadt Skalmierzyce Bożena Budzik organisiert wurde, wurde in den historischen Innenräumen des Bahnhofes eine Konzeption der Bahnroute in die Hände des Vorsitzenden der Polnischen Staatsbahn Zbigniew Szafrański gelegt. Diese Konzeption wurde zusammen mit den Selbstverwaltungen von Nowe Skalmierzyce, Kalisz und Ostrów bearbeitet. In der Phase ihrer Entwicklung kümmerte sich die Stadtverwaltung darum, den historischen Bahnhof in das Projekt aufzunehmen. Gerade in dem Gebäude hat die Konferenz stattgefunden, wo die oben genannte Idee an Popularität gewonnen hat. Mit diesem Thema hat sich selbst der Vorsitzende der Polnischen Staatbahn auseinandergesetzt und das Angebot wurde weiter an das Konsortium gegeben. Das Konsortium hat eine Machbarkeitsstudie für dieses in Milliarden Zloty vorgesehen Unternehmen entwickelt. Die weitere Geschichte des Bahnhofes wartet immer noch auf eine ausführliche Beschreibung...

Source URL: https://noweskalmierzyce.pl/de/strona/der-bahnhof-nowe-skalmierzyce

Links:

[1] https://noweskalmierzyce.pl/de/strona/der-bahnhof-nowe-skalmierzyce