



Chronologia dziejów	1
Fryburg - Świebodzice cz. XI	1
Świebodzice i kolej	2
Ratusz	5
Zmiany	6
Ciekawostka (opakowanie czekolady)	6

Chronologia dziejów

Na sesji Rady Miejskiej Świebodzic w dniu 31 stycznia podjęto uchwałę o nadaniu Gimnazjum nr 1 imienia Sybiraków. Główne uroczystości w szkole odbędą się 8 maja, ale z formalnego punktu gimnazjum ma już swoich zasłużonych patronów.

Radni jednogłośnie przyjęli uchwałę, podkreślając ogromną rolę świebodzickich działaczy Związku Sybiraków w kształtowaniu postaw patriotycznych wśród młodzieży tej szkoły. Sybiracy zapraszani są od wielu lat na wszystkie znaczące uroczystości, spotykają się też bezpośrednio z młodymi ludźmi opowiadając im o trudnych przeżyciach ze zsyłki i życia na Wschodzie.

To kolejna szkoła w mieście, która może poszczycić się tak znakomitym patronem. Przypomnijmy tylko, że Przedszkole nr 2 nosi imię Jana Pawła II a Szkoła Podstawowa 2 - Nauczycieli Tajnego Nauczania.

Prace związane z odnawianiem Rynku postępują zgodnie z harmonogramem tak, aby zdążyć z zakończeniem prac w maju.

Prace są na etapie układania chodników z płyt granitowych oraz kostki, a przy okazji prac doszło do ciekawego odkrycia. Okazało się, że pod ratuszem znajdują się lochy, do których prowadzą dwa wejścia. Podziemia są w dobrym stanie i pochodzą najprawdopodobniej z XVIII wieku. Zostały jednak zsypane ze względów bezpieczeństwa.

Fryburg - Świebodzice cz.XI

Wszyscy ci urzędnicy, ale nie tylko oni, bo w ogóle wszyscy miejscy urzędnicy, musieli przed objęciem swojego urzędu składać przysięgę w pierwszej kolejności ślubując wierność i posłuszeństwo władzy, a dopiero w drugiej kolejności, że służyć będą dla dobra miasta i unikać wszystkiego, co władzy i miastu mogłoby przynosić ujmę. I z tego wła-

śnie, wyraźnie widać, że byli oni głównie urzędnikami właściciela ziemskiego. Nierzadko z tego powodu wyżsi urzędnicy miejscy mogli wchodzić w konflikt obowiązków, gdyż dobro miasta wymagało zupełnie czego innego, niż dobro i interes właściciela ziemskiego.. Pod tym względem stanowisko wójta miejskiego stawiało go w dużo prostszej sytuacji, gdyż był on typowym urzędnikiem właściciela ziemskiego i jako taki miał tylko obowiązek stać na straży jego interesów. Nawet każdy mieszczanin musiał, w myśl poddaństwa, w miejscu zamieszkania składać przed radą przysięgę posłuszeństwa swemu panu.

Prawo odbierania przysięgi od nowych mieszczan przysługiwało także radzie.

Jak silna była wówczas zależność służbowa pozostałych członków rady miejskiej od właściciela ziemskiego, możemy wywnioskować z faktu, jaki zaistniał w roku 1681, kiedy to mieszkańcy Świebodzic wystąpili przeciw magistratowi, z zarzutami nieprawidłowości w zarządzaniu miejskimi funduszami. Tylko między wierszami można wyczytać przede wszystkim winę ówczesnego burmistrza Peuckera, i wszystkie zabiegi podejmowane przez właściciela ziemskiego, by odrzucić bezsporna winę w prowadzeniu niedokładnej rachunkowości, leżącej w gestii podległego mu urzędnika, albo przynajmniej sprowadzić wszystko do mało znaczącego faktu. Rozstrzygnięcie hrabiego w tej sprawie nie jest żadnym ostatecznym wyrokiem, lecz kompromisem, który dopiero z nastaniem nowego porządku (ustawienia) rady został ostatecznie zamknięty i który w swojej istocie stanowił ostrzeżenie przed podobnymi zdarzeniami w przyszłości. A jeszcze wyraźniej widać ten szczególny stosunek służbowy właściciela ziemskiego do urzędników miejskich, kiedy to w roku 1729 burmistrzem został Gotfryd Kirstein, dotychczasowy informator właściciela ziemskiego w Książu i bez zgody którego urzędnicy Freiburga nie mogli załatwić żadnej sprawy.

Jeśli chodzi o uposażenie urzędników, to znamienny jest fakt dla ówczesnych stosunków poddaństwa, że to właściciel ziemski ustalał wysokość i rodzaj uposażenia, pozostawiając jego płacenie miesz-

czaństwu, pomimo, że urzędnicy działali w jego imieniu i na niego byli zaprzysięgani. Uposażenie zaś było potrójne. Do skromnej, stałej pensji w wysokości 8 talarów dla burmistrza i 6 talarów dla każdego innego członka rady, dochodziły jeszcze 2 talary tzw. mięsno-winnych pieniędzy oraz 1 i 2/3 talara w dostawach w naturze jak np. drewno na podpałkę i rocznie 1 do 2 nalewów (*galonów?*) piwa, które aż do początku 18 stulecia było wolne od cesarskiej piwnej akcyzy. Niemalże źródło dochodów stanowiły także należności za sporządzanie np. potwierdzeń sprzedaży wewnątrz murów miejskich, potwierdzanie spraw obywatelskich, sporządzanie aktów urodzeń i zgonów itd. W sumie trudno jednoznacznie ustalić, jak wysokie były przeciętne dochody tych urzędników, ale z pewnością nie były one takie małe, ponieważ członkowie rady jak: burmistrz, dwaj senatorzy i notariusz za każde posiedzenie rady dostawali talara, jeżeli w tym czasie nie otrzymali żadnych poborów należnych za wcześniej wymienione czynności. A, za czynności jak: - sporządzenie aktu urodzenia otrzymywali oni ponad 2 talary, - testament 1 do 2 1/2 talara, - sporządzenie kontraktu nabywczego od każdej marki wartości tego kontraktu (nabywanego obiektu) otrzymywali 6 hl. (*halerzy?*) itd. Do tego dochodziły jeszcze pośrednie przychody, ponieważ byli oni zwolnieni od podatków i od wszystkich innych „gminnych powinności” jak: pełnienie straży na bramach, straży nocnej i byli zwolnieni z ponoszenia kosztów zakwaterowania.

Ale te pobory nie były za wysokie w stosunku do dochodów niektórych innych osobistości. Wiemy, że notariusz na przykład, obok dodatkowych poborów i innych należności w roku 1695, otrzymał 60 talarów pensji podstawowej, podczas gdy burmistrz, jak wcześniej wspomniano, 8 talarów.

Widokówkę z 1924 roku udostępniła Pani Maria Palichleb.

W niemieckim kwartalniku „Taegliche Rundschau – das Heimatblatt fuer Stadt = und Landkreis Schweidnitz” nr 3 (125) z lipca – września 2007, ukazał się poniższy artykuł. Gazetę udostępnił Pan Marek Mikołajczak – tłumaczenie tekstu własne

Świebodzice i kolej

(Tłumaczenie własne tekstu z gazety udostępnionej przez Pana Marka Mikołajczaka)

1 maja 1842 roku otwierano pierwsze śląskie połączenie kolejowe Wrocław-Oława^{1,2}. Uroczyste poświęcenie drugiej śląskiej linii kolejowej na odcinku Wrocław – Świebodzice odbyło się 28 paździer-

nika 1843 roku. Uroczystość odbyła się z udziałem najwyższych władz, wojska i urzędów cywilnych³. W październiku 1844 świebodziczycy kolejarze uroczyście świętowali pierwszą rocznicę uruchomienia linii³. Dworzec świebodzicki znajdował się wówczas przy ul. Strzegomskiej. Korzystanie z nowego środka komunikacji okazało się niezwykle popularne i potrzebne. Z notatki w „Świebodzickim Pośłańcu” wynikało, że tylko w jednym tygodniu, pomiędzy 3 a 9 marca 1844 roku na tym dystansie przewieziono 2.892 pasażerów⁴. W pierwszej klasie, w zadaszonym wagonie z miękkimi siedzeniami płacono 45 srebrnych groszy, w trzeciej klasie, w otwartych wagonach i z drewnianymi siedzeniami płacono tylko 18 srebrnych groszy¹. Czas przejazdu ze Świebodzic do Wrocławia wynosił dwie godziny. W pierwszym okresie kursowały codziennie dwie pary, a w 1844 już trzy pary pociągów. Pierwsze parowozy były jeszcze kupowane w Anglii, ale nosiły ojczyste nazwy: „Liczyrzepa”, „Wrocław”, „Świebodzice”, „Książ”, „Na szczęście” i tak dalej¹. Od połowy 19 stulecia dzięki temu nabrało większego znaczenia wydobycie węgla kamiennego w wałbrzyskim okręgu. „Czarne złoto” transportowane dotąd mozolnie



wozami konnymi na odcinku o długości 80 km tzw. „drogą węglową” do portu załadunkowego w Malczycach na Odrze. Od 1844 roku rozpoczął się od Świebodzic transport kolejowy. Po przedłużeniu w marcu 1853 roku odcinka kolei do Wałbrzycha, węglówka była ładowana na

miejsku. Przy rozbudowie trasy trzeba było omijać nasze rodzinne miasto. Kolej była potrzebna także prosperującemu w kraju przemysłowi leśnemu i zbytowemu drewna, a także nowo rozwijającemu się przemysłowi lniarskiemu i zegarmistrzowskiemu, tak ważnego dla naszej „małej ojczyzny”. Kto ze Świebodzic podróżował pociągiem do „Wielkiego Wrocławia”, przybywał na miejsce w centrum stolicy prowincji na dworzec świebodzicki. Stąd do roku 1945 odchodziły wszystkie pociągi w kierunku gór, względnie kończyły swój bieg w drodze powrotnej.

Od 25.12.1869 roku pociągi osobowe były odprowadzane w naszym rodzinnym mieście z nowego dworca⁵. Wcześniejszy dworzec, z sześcioma torowiskami, od tego momentu, był w użyciu jako dworzec towarowy. W roku 1855 była już przygotowana budowa śląskiej kolei górskiej na linii Zgorzelec – Lubań – Jelenia Góra – Wałbrzych. Wspólnikiem akcji, której kapitał zakładowy wynosił 1,5 mln talarów, był także świebodzicki radca komercyjny i jednocześnie fabrykant Gustav Kramsta. Świebodzicki

dworzec pruskiej kolei państwowej był m.in. stacją końcową dla wagonów salonowych gości księcia Hansa Heinricha XV Pless, wywodzących się z europejskiej magnaterii. Stąd jechano w wystawnych karetach i z lokajami w liberiach, przez miasto do zamku Książ. W późniejszym czasie karety zastąpiono autami. 28 października 1893 roku obchodzono uroczyste jubileusz 50-lecia otwarcia linii kolejowej Wrocław-Świebodzice¹. W 1913 roku Śląsk posiadał 4.700 km sieci połączeń kolejowych i zajmował w tym czołową pozycję spośród wszystkich pruskich prowincji⁶.

11 kwietnia 1920 roku funkcjonujących dotąd osiem prowincjonalnych kolei zostało połączonych w jeden organizm jako Niemieckie Koleje Państwowe i podporządkowanych ministerstwu komunikacji w Berlinie⁷. Do 1928 roku zakończono elektryfikację linii kolejowej Jelenia Góra – Wrocław. Koło Świebodzic linia energetyczna miała napięcie 80.000 volt. Tak wysokie napięcie było potrzebne po to, aby przede wszystkim pociągi towarowe z ich znacznym obciążeniem aż do 500 ton, mogły pokonywać w górach strome wzniesienia, sięgające aż 20%. Różnica wysokości między dworcem w Świebodzicach, a dworcem głównym w Wałbrzychu (508,66 nad NN) wynosiła aż 230 m, podczas gdy na przykład do położonego w dolinie dworca jeleniogórskiego (342 m nad NN) była tylko 64 m.

19 września 1928 roku z Wrocławia do Wałbrzycha jechał nadzwyczajnym pociągiem prezydent Rzeszy Paul Hindenburg. Nadzieja wielu świebodziczian, że zobaczą starego feldmarszałka, podczas jego przejazdu przez świebodzicki dworzec, niestety, nie spełniła się⁸.

W ruchu pociągów pospiesznych niemieckie koleje państwowe używały pod koniec 1936 roku najpierw wagonów motorowych ET-13, a od marca 1940 roku ET-31. Skład pociągu, jadący w ogromne góry miał 188 miejsc siedzących w trzech ściśle sprzężonych ze sobą wagonach motorowych. Ten bardzo lubiany skład pociągu jechał od Wrocławia do Jaworzyny Śląskiej z prędkością aż 110 km/h⁹. Mój stary, świebodzicki przyjaciel, opowiadał mi o szczególnym pociągu pośpiesznym, który w języku ludowym nazywano „Fliegender Hirschberger”¹⁰



Der Freiburger Bahnhof um 1900

(*Latający górski jelen*).

W 1939 roku śląska sieć kolejowa miała długość 6.912 km. Na tysiąc kilometrów kwadratowych powierzchni przypadowało wówczas 184 km torów kolejowych. Przeciętna pozostałych terenów państwa wynosiła tylko 135 km¹¹. Właściwe kierownictwo kolei państwowych znajdowało się we Wrocławiu przy ul. „An den Teichaeckern”¹².

Nasze miasteczko słynęło z dwóch zakoli znajdujących się przed i za przejazdem kolejowym na odcinku drogi państwowej nr 6 w kierunku Mokrzeszowa i Świdnicy. Tu można było obserwować z każdego okna przedziału pociąg na całej jego długości. W tamtym czasie, będąc na peryferiach miasta na górze szubienicznej, można było przeżyć niezapomniany widok. Między tym wzgórzem obserwacyjnym, a górą Johannisberg wije się w dolinie strumień „Lubiechowska Woda”, wzdłuż którego ze zmniejszoną prędkością do 60 km/h, pociąg przemierzał zalesiony krajobraz. W ciągu tym, nasyp kolejowy miał kilka odcinków betonowych. Tu spływały z gór do potoku małe strumyki. Wszystko to tworzyło idealne miejsce zabaw dzieci z pobliskich osad.

W weekendy i święta, przy pięknej pogodzie, przybywało koleją do Świebodzic wielu wycieczkowiczów z innych miejscowości. Podziwiali tu piękne widoki albo korzystali w zimie z możliwości narciarskich i saneczkarskich.

W czasie mojego dzieciństwa, od lata 1939 roku na dworcu towarowym działały firmy zajmujące się handlem różnego rodzaju paliwami. Moja rodzina odbierała tam z firmy handlowej Augusta Schmorenza przydzielony na bony węgiel, małym wózkiem ręcznym bezpośrednio z wagonu towarowego.

Dworzec w Świebodzicach stał na wschodnich peryferiach miasta, jako murowany z czerwonej cegły budynek z dwiema wieżami. Był on położony na 57,6 km trasy na wysokości 278 m nad NN, miał 6 torowisk, dwie bocznice kolejowe i szeroki peronowy dach⁹. Wewnątrz budynku, na lewo znajdowały się kasa biletowa i punkt przyjmowania bagażu. Prawa strona była podzielona na części: pomieszczenie na podróźny bagaż i poczekalnie, wówczas jeszcze w różnych klasach. W holu, w górnej części blisko sufitu znajdowały się kolorowe freski z motywami górskimi. Znajdowała się tam też brodata głowa gнома zwanego Liczyrzepą. Przed podwójnymi drzwiami prowadzącymi na perony, stał na pół otwarty domek. Tu urzędnik kolejowy ze specjalnymi obcęgami dziurkującymi sprawdzał bilety odjeżdżających i zbierał bilety przybywających podróźnych. Wówczas jeszcze funkcjonowały także bilety peronowe w cenie 10 fenigów. Przed imponującym budynkiem stacyjnym znajdował się także wielki plac.

U naszego przyjaciela, Herberta Scholza, w Dreźnie – dawnego kolejarza i majsterkowicza – hobbysty w zakresie miniatur kolejowych – mogłem

podziwiać piękny model naszego dworca.

Według urzędowej książki telefonicznej z 1940 roku kolej państwowa w Świebodzicach miała następujące numery telefonów: kasa biletowa i wysyłanie towaru pospiesznego – nr 238; wyższy sekretarz RB (Kolei Rzeszy) Karl Bernt – ekspedycja towarów przy ul. Strzegomskiej – nr 205; zabezpieczenie kolei przy ul. Strzegomskiej – nr 205, prowadzone przez technika-inspektora RB Hermanna Milde; naczelnikiem stacji był wówczas Hans Schubert z ul. Kolejowej 75 – niestety, nie jest opisana jego ranga służbowa. Kolejarze w swoich niebieskich mundurach, z uskrzydłonym kołem na czapkach i *błyszczących (?)* kołnierzykach należeli od dawna do codziennego obrazu naszego miasteczka. W świebodzickim spisie mieszkańców znalazłem 35 aktywnych i 7 emerytowanych kolejarzy. Trzy domy przy „Am Bahnhof” (przy stacji - budynki przy torach) i budynki 20A i 20B przy ul. Strzegomskiej stanowiły mieszkania służbowe kolejowej władzy.

Wraz z napaścią w dniu 1 września 1939 roku niemieckich sił zbrojnych na Polskę, rozpoczęła się druga wojna światowa. Koleje państwowe zostają w pełni włączone w tok tych zdarzeń. Teraz, w pierwszej kolejności, transportowały one wojsko i sprzęt wojskowy, np.: czołgi, działa i inne urządzenia. Obowiązywało nowe hasło: „Koła muszą się toczyć dla zwycięstwa”. Pojawił się nowy widok: specjalne pociągi szpitalne z rannymi, które oznakowane były wielkimi czerwonymi krzyżami na dachach i ścianach bocznych wagonów. Obszar naszej kolei był używany także do transportu ludzi, którzy według woli ówczesnego NS-reżimu, powinni być zniszczeni. Kolega Jochen Heidrich (ob. zam. w Edewecht) relacjonuje związane z tym następujące przeżycie z dzieciństwa: „Przy jeździe do Świdnicy trzeba było przesiadać się w Jaworzynie Śląskiej. Raz widziałem tam stojący pociąg towarowy. Drzwi rozsuwane były zaryglowane i przez małe okratowane okna patrzyły trwożliwie oczy. Pociąg był obstawiony uzbrojonymi ludźmi w mundurach. Czasem widziałem także na dworcu w Świebodzicach przejeżdżające takie transporty. W taki sposób wypełnione wagony bydlęce, były doczepiane także na końcach pociągów osobowych. Na podnózkach stali podczas jazdy

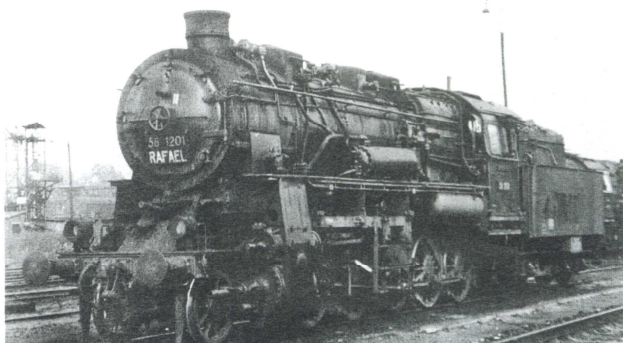
uzbrojeni mundurowi. Transporty przychodziły z zachodu i jechały prawdopodobnie przez Świdnicę, Dzierżoniów, Kamieniec do obozów koncentracyjnych na wschodzie”.

Przy końcu stycznia 1945 roku koleje państwowe w niemieckich wschodnich prowincjach ratowały prawie dwa miliony ludzi przed szybko posuwającym się frontem¹³. W tym czasie teren Śląska był teatrem działań wojennych. W Świebodzicach, wojsko, krążąc po ulicach wozem z głośnikami, nawiązywało mieszkańcom do opuszczenia miasta, chcąc zaoszczędzić im strasznego losu związanego z zagrożeniami, jakie niesły ze sobą toczące się walki w rejonie Strzegomia. Masy ludzi korzystały ze sposobności ucieczki. Aż do kwietnia odjeżdżały z naszego dworca przepelnione pociągi z uciekinierami w góry. Celem były miejscowości Trutnov i Usti nad Labau w ówczesnym Sudetengau, i były to miejsca pośrednie do dalszej ucieczki.

Podczas ostatnich wojennych tygodni, śląskie koleje państwowe wykonywały jeszcze jedno ważne zadanie. Armia Czerwona przemieszczała swoje wojska autostradą Wrocław-Berlin do wiadomego miejsca docelowego. Niemieccy wolni obrońcy (z obrony terytorialnej?) walczyli o węzeł kolei górskiej w Lubaniu nad Kwisą. Dlatego grupa wojsk środek mogła przemieszczać się prawie równolegle do ruchu wojsk sowieckich i umacniać obronne siły na poszczególnych odcinkach frontu.

8 maja 1945 roku zakończyła się wreszcie wojna wraz z kapitulacją niemieckich sił zbrojnych. Sowietci natychmiast przystąpili do likwidacji na największych liniach kolejowych drugiego toru i instalacji elektrycznej, przenosząc je jako zdobycz wojenną do ZSRR. Jesienią 1945 roku napływowi Polacy zastępowali tych rosyjskich okupantów. Już 9 sierpnia połączenie kolejowe Wałbrzych-Wrocław zostało znów uruchomione. Pierwszy pociąg ze Świebodzic przez Marcinowice koło Świdnicy ruszył 15 września i był ciągniony przez parowóz¹⁶. Polskie Koleje Państwowe 21 września 1945 roku przejmowały urzędowo wszystkie kolejowe urządzenia na Śląsku¹⁶. W lipcu 1946 roku rozpoczęło się wysiedlanie ludności niemieckiej. Z miejsca zbiórki na dworcu kolejowym Świdnica-Kraszowice jechały transporty na zachód, z częstymi i długo trwającymi postojami w podróży.

Przy nastawni obok świebodzickiego dworca towarowego znajdowała się parowozownia (*obecny budynek przy ul. pl. Dworcowy 3 – z wieżą ciśnień*). Był tam stacjonowany m.in. parowóz serii konstrukcyjnej 58 z nr seryjnym 1201. Wojenne zdarzenia spowodowały, że znalazł się on w Altenburgu (Turyngia). Stamtąd sprowadził go nasz kolega Herbert Scholz – tymczasowy maszynista niemieckich kolei państwowych NRD w Dreźnie – w 1963 roku. Tu, wg zakładowej książki, dawna świebodzicka lokomotywa służyła jeszcze 10 lat w stacji rozrządo-



Dampflokom Nr. 58 1201 – Einst in Freiburg stationiert

wej dzielny Drezna – Fredrichstadt. W zakładowym taborze, dla odróżnienia poszczególnych parowozów, otrzymała ona nazwę „Rafael”. Po wprowadzeniu do eksploatacji bardziej nowoczesnych parowozów, w dniu 13 kwietnia poszła nasza lokomotywa do Chemnitz (wówczas Karl-Marx-Stadt) celem złomowania w tamtejszych zakładach naprawczych kolei państwowych.

Prawie nieznanym jest także następujący epizod: mój przyjaciel – ziomek informował mnie, że po roku 1945 – w okresie tzw. obecnie zimnej wojny między krajami Układu Warszawskiego a zachodnimi mocarstwami – dworzec naszego rodzinnego miasta otrzymywał mniej rzucające się w oczy malowanie zewnętrzne. Wiązało się to ze strategicznym założeniem, że przy ewentualnych nalotach budynek nie powinien być rozpoznawalny jako cel¹⁴. Dopiero wiele lat później otrzymał budynek z powrotem swoje pierwotne oblicze z czerwonej cegły.

Od 15 marca 1967 roku trasa Wrocław – Świebodzice – Wałbrzych znowu została zelektryfikowana przez Polskie Koleje Państwowe¹⁶. O tym można było nawet przeczytać jako doniesienie DPA w niemieckiej (RFN) prasie.

Na przełomie kwietnia i maja 1998 roku oraz w lipcu 2000 podczas podróży z krewnymi do starej ojczyzny, oglądałem naturalnie także dworzec. Rzucało mi się w oczy, że sam dworzec, jak i jego otoczenie jest bardziej czystszy niż dworzec w moim teraźniejszym miejscu zamieszkania. Nie widzieliśmy żadnej kolorowej bazgraniny i żadnych śmieci leżących dokoła. W istocie jednak, ogólne wrażenie coś nie było pocieszające. Jednak takie zmiany przeżywamy także w kraju cudu gospodarczego jakim jest Republika Federalna. W połowie lipca 1997 roku Śląsk przeżywał klęskę powodzi. Także Świebodzice zostały ciężko dotknięte podobnymi do potopu ulewami, i m.in. dworzec wraz z torowiskami przez jakiś czas był zalany wodą¹⁵. W maju nasz przyjaciel Peter Jochen (z Reutlingen) powtórnie odwiedził Świebodzice. Przywiózł ze sobą do domu kilka zdjęć opuszczonego dworca towarowego. Wykorzystywany jest on w dalszym ciągu do przeładunku towarów, a także widać tam nasypane hałdy węgla.

Dieter Sawitzky, Ilsestr. 11, n 26954 Nordenham.

Wskazanie źródeł:

1. Polska strona internetowa Świebodzic, opracowana przez dr. Krzysztofa Jaworskiego, tłumaczenie Erwin Scholz (Rodenbach) i Hubertus Stoepke (Michelstadt),
2. Klaus Ullmann „Schlesien Lexikon”, 5 wydanie 1989, str. 86, wydawnictwo Adam Kraft, Wuerzburg,
3. Bruno Lungmus „Chronik der Stadt Freiburg in Schlesien” 1937, str. 191, wydawnictwo Schroeter – Spółka Komandytowa „Freiburger Bote”. Nowy druk Willy Renner, Ratingen, 1994.
4. jak 2 str. 191

5. jak 2 str. 197
6. jak 2 str. 86
7. „Bertelsmann Lexikon” tom 4, 1988, str. 219, wydawnictwo Bertelsmann, Guetersloh.
8. jak 2 str. 212
9. Gerhard Guersch „Mit der Eisenbahn durch Niederschlesien” (*Koleją przez Dolny Śląsk*), wydawnictwo własne.
10. Opowiedziane przez Horst Schubert, Wiesbaden (wcześniej zam. Świebodzice)
11. jak 2 str. 86
12. Plan miasta Wrocławia
13. jak 2 str. 86
14. jak 10
15. „Oberbergische Zeitung” z dnia 21.07.1977 Waldbroel, obecne miasto partnerskie Świebodzic.
16. Eginhard Kranz „Mały lokalny kolejowy romantyzm powojenny”, „Waldenburger Heimatbote”, lipiec 2006, wydawnictwo własne, Luebecke.

Ratusz

Pierwsze wzmianki pochodzą z połowy XV wieku, kiedy to wymieniono go jako siedzibę rady miejskiej.

1774 – spalił się stary ratusz.

1779 – rozpoczęto jego odbudowę wg projektu niemieckiego architekta Christiana Schulza.

1781 – na wieży odbudowanego ratusza zatknięto na iglicy miedzianą gałkę, koronę i chorągiew, wykonane przez świebodzickiego majstra kotlarskiego Ruffera. Zamontowania podjął się majster ciesielski Gaertner. Na cześć Fryderyka II Pruskiego, dzięki którego pomocy możliwa była szybka odbudowa ratusza po pożarze, na iglicy znalazła się właśnie korona.

W kuli umieszczono okrągłe blaszane puszki z różnymi gatunkami monet i w jednej 6 kartkowy dokument podpisany przez władze magistrackie. W treści tego dokumentu opisany został wielki pożar miasta w 1774 roku, opisano otrzymaną pomoc, podano wiadomość o fundatorach kościoła, wyszczególniono najnowsze artykuły spożywcze i ich ceny, imienny spis wszystkich urzędników w mieście, oraz zawarto pozdrowienia dla potomnych. (*pełne tłumaczenie całego dokumentu można przeczytać w numerze 10(48) „Świebodzice - Dzieje Miasta” z października 2001 roku*).

11 sierpnia na wieży ratuszowej uderzył po raz pierwszy nowy zegar ratuszowy, a w ratuszu 11 listopada odbyła się pierwsza sesja.

1789-1791 – na zwieńczeniach ratusza, na niewielkich podstawach, umieszczono wykonane w stylu klasycystycznym z piaskowca kamienne wazony, oplecione wieńcem z liści, wg projektu Christiana Friedricha Schultze. Ogółem 6 sztuk, każdy o wysokości ok. 0,5 m.

1831 – odnawiany był zarówno ratusz jak i jego wieża, która została pokryta nową blachą. Przy okazji zastąpiono nowym malowaniem poźłotę kuli, ponieważ stara się złuszczyła i kula stała się czarna. Jednocześnie naprawiono i ustawiono w pionie iglicę, ale zabieg ten nieznacznie ją obniżył.

1846 – 22 grudnia na najwyższej kondygnacji ratusza wybuchł pożar. Najwyższa część więźby dachowej została zniszczona

1877 – na wieży ratuszowej zamontowano nowy zegar, wykonany w roku 1876 przez firmę „C.Weiss” z Głogowa. Nie wiadomo kiedy jedna z dwóch wybijających godziny czasz uległa uszkodzeniu. Do dziś nie naprawiona wydaje głuchy dźwięk podczas, gdy tuż po zamontowaniu słychać było bijący zegar daleko na obrzeżach miasta.

1887 – odnowiono wieżę ratusza

1909 – rozpoczęto przebudowę ratusza, którą ukończono w 1910 roku.

1925-26 – odnawiano ratusz.

1931 – dziedziniec ratuszowy (plac) otrzymał ozdobny wygląd.

1969 – w styczniu zakończono rozpoczęte w roku 1968 roboty przy odnawianiu ratusza. Wtedy to usunięto „kozuch” dzikiego wina oplatającego całą jego bryłę

1978 – wyremontowano wieżę ratuszową.

Po roku 1990 (*brak danych do odnotowania w kronice*) odbył się jeszcze jeden remont elewacji ratusza i wówczas była otwierana kula osadzona na iglicy, ale o jej zawartości wówczas nikt z zainteresowanych w ratuszu remontem nie chciał nic powiedzieć. Czy przesłanie do potomnych tam jeszcze się znajduje?

Zmiany

Poczynając od numeru marcowego, zostaje przywrócona w Dziejach Miasta rubryka „Zmiany” i tak jak w latach dziewięćdziesiątych, obok ciekawego zdjęcia lub pocztówki z przeszłości umieszczone zostanie zdjęcie tegoż miejsca dzisiaj. Będzie to rubryka tworzona przez młodego świebodziaczanina Adriana Sitko – pasjonata dziejów miasta, który chce wszystko co minęło udokumentować jak najrzetelniej, a pozostałości po tym dotknąć ręką i zobaczyć na własne oczy. Ponieważ nie rozstaje się on z aparatem

„Świebodzice - Dzieje Miasta”

Wydawca - Adam Rubnikowicz

Korekta - Maria Palichleb

Stale współpracują: Marek Mikołajczak, Maria Palichleb, Adrian Sitko, Róża Stolarczyk.

Podziękowania dla wszystkich, którzy udostępnili swoje zbiory.

Kontakt e-mail: adamr@pnet.pl

Przedruk możliwy po podaniu źródła.

tem fotograficznym, często robi bardzo ciekawe zdjęcia – nieznanne innym mieszkańcom miasta, które będzie zamieszczał również w tej kronice, aby po latach pozostał jakiś ślad. Życzę mu sukcesów w tym co robi i ciekawych ujęć fotograficznych.



Nieistniejący już staw z wysepką przy „Starej Szwajcarii”



Ciekawostką

Stare, oryginalne opakowanie tabliczki czekolady firmy Hochwald Schokoladenfabrik Scholz & Lehmann Freiburg i. Schlesien. Interesujące w tym opakowaniu jest to, że po 1945 roku oryginalne opakowania, jakie zostały z niemieckiej produkcji, były przez pewien czas użytkowane przez spadkobierczynię tej firmy - Państwową Fabrykę Czekolady „Śnieżka” w Świebodziaczach, która zastosowała swój nadruk w języku polskim, wraz z nadrukiem Zjednoczenia Cukry Śląskie w Zabrzu, któremu wówczas podlegała. (*Ciekawostka wysłędzona przez Pana Marka Mikołajczaka w Internecie*).

