

1. Obiekt Skierniewice - Dworzec kolejowy

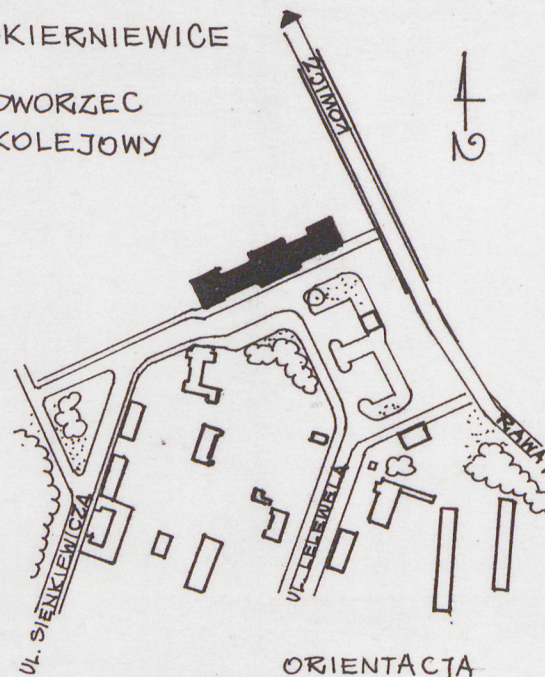
2. Czas powstania
1875 r.

3. Miejscowość
Skierniewice

11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja



SKIERNIEWICE
DWORZEC
KOLEJOWY



ORIENTACJA

4. Adres
Skierniewice
ul. Dworcowa
nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna
województwo skierniewickie
gmina Skierniewice

6. Poprzednie nazwy miejscowości
J. W.

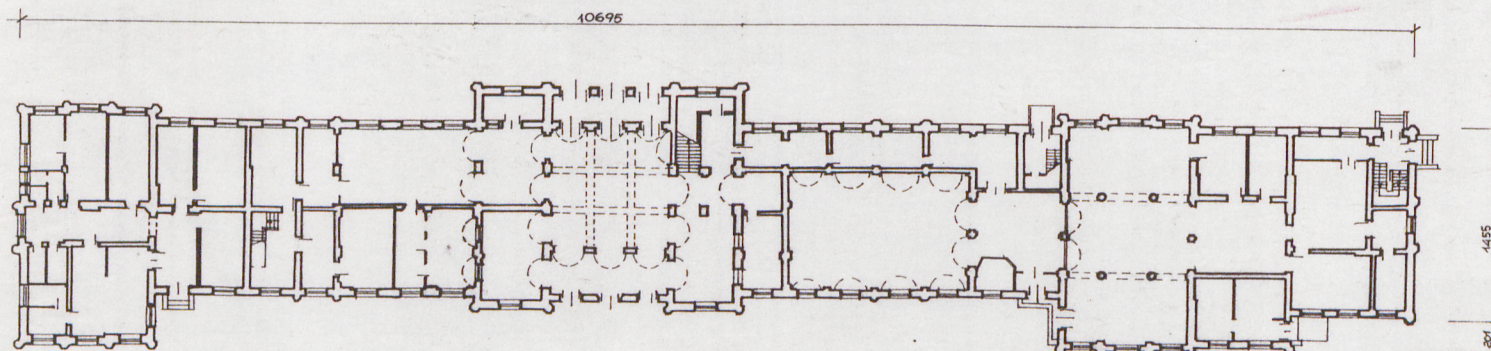
7. Przynależność administracyjna
1 VI 1975
województwo Łódzkie
powiat skierniewicki

8. Właściciel i jego adres
C D O K P
WARSZAWA
ul. Targowa

9. Użytkownik i jego adres
J. W.

10. Rejestr zabytków

Nr 275/1007 data 29. 12. 1967r.



SKIERNIEWICE - DWORZEC KOLEJOWY

RZUT PRZYZIEMIA 0:100

12. Autorzy, historia obiektu, określenie stylu.

Autorem projektu był [REDAKTOWANE]
/ojciec/. Budowniczym był [REDAKTOWANE]
[REDAKTOWANE] Budynek wzniesiony w stylu
eklektycznym, pierwotnie z czerwonej
cegły licowej, został otynkowany
w latach 50-tych XX w.

13. Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje)

Obiekt na zamknięciu placu dworcowego..Od strony północnej, wzdłuż
budynku dworca znajduje się wiata o konstrukcji żeliwno-drewnianej.
Obiekt jednokondygnacyjny, z dwoma skrzydłami bocznymi i ryzalitem
środkowym /wejściowym/. budynek podpiwniczony. Oba skrzydła i ryzalit
piętrowe. Dach o konstrukcji drewnianej, krokwiowo-płatwiowej, z zastrzałami
na słupach drewnianych. Nad częścią jednokondygnacyjną budynku - 2- spadowy
nad skrzydłami piętrowymi 4-spadowy z lukarnami doświetlającymi strych.
Ściany zewnętrzne rozczłonkowane poziomo gzymsami międzykondygnacyjnymi.
Gzyms pod kalenicą dachu pokrywa krokwie i podtrzymuje rynnę.
Gzymsy te ozdobione w obrębie skrzydeł attyką w formie pseudoblankowania
zakończonych niewysokimi wieżyczkami, przykrytymi niewysokimi, namiotowymi
daszkami..
Ściany zewnętrzne rozczłonkowane pionowo w narożach skrzydeł oraz części
środkowej ścian półfilarami na rzucie połowy ośmiokąta, zwieńczone
wieżyczkami na pseudoblankowaniu.
Okna o zamknięciu łukowym z profilowaną opaską /archiwoltą/ o kształcie
koszowym. Archiwolty te wsparte są o gzyms pilastra /gzyms w formie
uproszczonej imposty rzymskiej /.
Opaski nad wejściami do dworca boniowane i zamknięte łukowo.
Okna strychu w ryzalicie Środkowym koliste w kwadratowych wnękach.
W skrzydłach bocznych okna piętra w formie pseudobiforii, otoczone opaskami
w płytkich wnękach o kształcie kwadratowym.
We wnętrzu hall oddzielony od pomieszczeń bocznych słupami wspierającymi
archiwolty. Sufit zdobiony gzymsami i opaskami, rozczłonkowany kasetonami.
Formy wnętrz utrzymane są w stylu neoklasycystycznym.

<p>14. Kubatura</p> <p>10850 m³</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>1669 m²</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>Dworzec kolejowy</p>	<p>17. Urzytkowanie obecne</p> <p>Dworzec kolejowy</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja</p>		<p>19. stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Stan techniczny - średni. Obecnie podjęto prace przy remoncie kapitalnym. Obiekt wyposażony jest w instalacje wodno - kanalizacyjną, centralnego ogrzewania i elektryczną.</p>	
		<p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p>	

21. Akta archiwalne (rodzaj akt, numer i miejsce przechowania)

Wojewódzki Konserwator Zabytków
w Skierniewicach.

24. Uwagi różne

25. Opracował

tekst mgr. inż. arch. Ewa Murawska

imię, nazwisko, data, podpis

plany, rysunki mgr. inż. arch. Ewa Murawska

imię, nazwisko, data, podpis

zdjęcia fotogr. mgr. inż. Zbigniew Murawski

imię, nazwisko, data, podpis

miejsce przechowania negatywów Wojew. Konserw. Zabytków- Skie- cach

Karta po wypełnieniu podlega ochronie na podstawie przepisów prawa autorskiego

22. Bibliografia

Skierniewice- Studium Urbanistyczno- Historyczne
PP PKZ Oddział badań Urbanistyki i Architektury
Warszawa 1985.

26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)

23. Źródła ikonograficzne i fotografie (rodzaj, miejsca przechowania, sygnatury)

Wojewódzki Konserwator Zabytków
w Skierniewicach.

27. Załączniki

Wkładka - szt. 3

1. Miejscowość

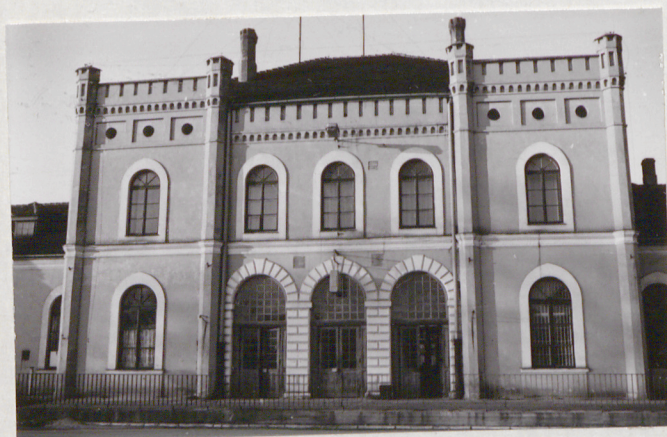
Skierniewice

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

Dworzec kolejowy

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Zdjęcia



Wkładkę założył: mgr inż. arch. Ewa Murawska
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów:

1. Miejscowość

Skierniewice

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

Dworzec kolejowy

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Zdjęcia



Wkładkę założył: mgr inż. arch. Ewa Murawska
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów:

1. Miejscowość

Skierniewice

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

Dworzec kolejowy

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Zdjęcia



Wkładkę założył: mgr inż. arch. Ewa Murawska
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów:

JESZCZE O DWORCU W SKIERNIEWICACH

ANDRZEJ PASZKE w artykule pt. „Stary „nowy” dworzec” („Wiadomości Skierniewickie” nr 43 z 28.XI.1985 r.) podał wiele interesujących wiadomości o tym zabytku, szczerze napisanych. Przeglądu Technicznego z r. 1882. Dwa lata wcześniej i ja pisałem o dwóch skierniewickich dworcach kolejowych, prostując nieścisłe lub wręcz błędne informacje o ich historii i krytykując niewłaściwy, moim zdaniem, kierunek prac przy remoncie „nowego” dworca („Zabytki na torturach” — „Wiadomości Skierniewickie” nr 43 z 27.X.1983 r.).

Wprawdzie w latach 1963-1985 nie nastąpiła widoczna poprawa w stanie technicznym remontowanego zabytku, ale artykuł Andrzeja Paszkego skłonił mnie do podzielenia się z Czytelnikami „Wiadomości Skierniewickich” wynikami moich badań z ostatnich miesięcy ubiegłego roku, bowiem udało mi się ustalić niepewną dotąd datę powstania tej budowli oraz znaleźć potwierdzenie domniemanego autorstwa projektu.

Przypomnę, że w swoim artykule z r. 1963 uznawałem za prawdopodobne, że dworzec powstał w r. 1875 (tę datę podawało kilku autorów), ponieważ w „Przewodniku po Warszawie i jej okolicach na r. 1873/74” Feliksa Fryzego i Ignacego Chodorowicza wyszukiwałem informacje, iż w r. 1873 był wznoszony „nowy dworzec w bliskości stacji, dotychczasowy zaś oddany został księciu feldmarszałkowi Bariatyńskiemu, dożywotniemu właścicielowi Skierniewic”. Ponadto, pozwalając się na „Wielką Encyklopedię Ilustrowaną” z r. 1901 i pracę Stanisława Łoży „Architekt i budowniczy w Polsce”, autorstwo projektu nowego dworca przypisałem JANOWI HEURICHOWI (1834-1887), utalentowanemu uczniowi Henryka Marconiego, synowi znakomitego stolarza warszawskiego Fryderyka Heuricha, który od r. 1858 przez lat dwanaście prowadził zakład stolarski w Skierniewicach.

Wznawiając badania w r. 1985, dotarłem — poprzez wzmiankę w warszawskim „Kalendarzu Ilustrowanym na rok 1876” Jana Jaworskiego o „ceremonii poświęcenia i oddania do użytku publicznego nowo wzniesionego dworca dr. żel. Warsz. Wied. i Warsz. Bydgoskiej z obszernym przed tymże peronem” w dniu 28 kwietnia 1874 r. w Skierniewicach — do dwóch artykułów w warszawskim „Kurierze Codziennym” z r. 1874, relacjonujących przebieg budowy dworca skierniewickiego. Znalazłem w nich potwierdzenie swojej hipotezy: autorem projektu dworca był Jan Heurich i poświęcenie odnotowanej w Kalendarzu J. Jaworskiego daty oddania budowli do użytku publicznego w dniu 28 kwietnia 1874 r. Jeden z tych artykułów, zamieszczony w numerze 93 „Kuriera Codziennego” z dnia 30 kwietnia 1874 r., przytaczał w całości w przekonaniu, że podane w nim informacje zainteresują Czytelników:

„W r.b. upływa lat 30 od chwili, kiedy pierwsze pociągi spacerowe na rozpostartej D.Z.W.W. (Droga Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej — M.A.-L.) zaczęły kursować do Pruszkowa i Grodziska; była to pierwsza kolej żelazna w kraju, a dla mieszkańców Warszawy nowość, która powitała z radością. Niekiedy w przeszłości naszym ogłaszaliśmy o szybkim rozwinęciu się tych dróg oraz nowo wznoszonych budowli i wzorowym prowadzeniu robót na drogach W.W. i W.B. (Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej — M.A.-L.). Administracja wspomnianych dróg w troskliwość o wygodę pasażerów, w ważnym punkcie, gdzie się te dwie drogi łączą, postanowiła wznieść w Skierniewicach nowy dworzec masywny murowany, kolosalnych rozmiarów, z korpusem i dwoma pawilonami płetrowymi, pokrytymi cynkiem, długości stóp 210*) szerokości stóp 58, wysokość stóp 45, z obszernym przed tymże peronem. Jakoby w dniu 28 bm., to jest onegdaj, po dopełnieniu obrzędu poświęcenia przez miejscowego kapłana J. ks. Skowrońskiego, dworzec do użytku publicznego oddany został. Gmach ten wspaniały przedstawia widok, a charakter ogólny przypomina gotyk angielski nietynkowany (Rohbau). Z jaką szybkością przy systematycznym prowadzeniu robót budowała ta wzrastająca, dosyć jest przytoczyć, że rozpoczęła w pierwszych dniach kwietnia r.z. (roku zeszłego — M.A.-L.), zatem w ciągu roku jednego, przy pokonaniu wielu trudności wykonana została. Pierwszą myśl i opracowanie projektu tego ze wszech miar najdogodniejszego dworca, zawdzięczamy głównie p. Ka-

sierniewowi Regulatorem, inspektorowi i inspekcji D.Z.W.W. i W., który znany ze swej praktyczności, przy niezmordowanej pracy, tak krótkim czasie projekt w czysto zamieniał, podobnie jak i inżynier w Grodzisku i Rudzie (Guzowskiej, tj. Żyrardowie — M.A.-L.) w r.z. które przez niego wzniesione zostały.

W nowym dworcu w Skierniewicach zauważyliśmy wysokie praktyczne rozlokowanie, bo wstępując do gmachu tego, do wspaniałego urządzonego przedsionka zwanego westybulem, podróżny nie potrzebując żadnej informacji, przystępuje do kasy na stronie w kierunku wejścia, a następnie tamże oddaje do ekspedycji swoje pakiety i swobodnie przechodzi do sali pasażerskiej właściwej klasy, jest na lewo od klas 1, 2 i 3, na prawo do klasy 4. Obok dokładając w wykonanych robotach widac wszędzie dobry gust, a wchodząc do klasy 1 i 2 zdumienie zostaliśmy nie tylko rozmiarami, ale bogactwem i gustownym udekorowaniem sufitu, ozdobionym sztukaterią z pomalowaniem i złoceniem i śmiało powiedzieć można, że ta sypialnia trzymająca na obu wspomnianych drogach, ma bowiem długości stóp ang. 84, szerokości stóp 27, a wysokość stóp 27, a obok sali wspomnianej jest pięknie urządzone i umeblowane gabinet dam. Sala klasy 3 wysoka, z żelaznym wciąganiem dachu, a posadzki w sieniach, korytarzach i salach klasy 3 i 4 wylano asfalt. Bufety wygodnie urządzone pomiędzy salami kl. 1, 2 i 3, poza tym kadami wspartymi na kolumnach, wiele przyczyniają się do spleśnienia obsługi podróżnych.

Nadmienię wypada, że projekt dworca opracował budowniczy p. Heurich Jan, a roboty pod kierunkiem inspektora Regulacji prowadzone były przez budowniczych Wiktora Lipkę i Tomasza Stana. Roboty poruczone były znanym z swej akuracjonalności sumiennymi przedsiębiorcom i rzemieślnikom: mularskie wykonał przedsiębiorca inżynier Antoni Siedziński i majster mularski Andrzej Rafkowski, cieleskie Jan Bevenes, stolarskie Ferdynand Polzenta, ślusarskie Feliks Zglinicki, sztukatorskie Karol Martini, zdunskie budowniczy Gracjan Jaeger, szklarskie Antoni Bystrzanowski, blacharskie M. Chwast, malarskie i pozłotnicze Emil Weschke. Roboty ze asfaltu, dopełnione przez Warszawskie Towarzystwo robót asfaltowych, najlepiej przekonują, jak zarząd starał się, nie oszczędzać kosztów, o dokładne wykonanie wszystkiego.

Lektura tego artykułu nie nastraja optymistycznie współczesnego czytelnika. Budowa skierniewickiego dworca kolejowego — dzieło wybitnego architekta polskiego JANA HEURICHA — przed prawie 112 laty znacznie ozdobiło wnętrze, trwała zaledwie rok, a potrzeba remontu tego zabytku, już w r. 1914** pozbawionego malowideł i sztukaterii wskutek zniszczenia go przez wojska niemieckie, mówi się i pisze już prawie dziesięć lat. W dodatku stał się widoczny instytucje prowadzące i nadzorujące prace remontowe rzeczywiście dobitną starą i zachowanie wszystkich oryginalnych elementów wystroju architektonicznego tej budowli.

P. S. Andrzej Paszke w swym artykule wspominał również o „juższej stylowej wieści (...) dzisiaj mocno zaniedbanej”, wybudowanej nad peronem pierwszym. Warto wiedzieć, że Władysław Stanisław Reymont pisał o niej (pod pseudonimem „Księżka”) w warszawskim tygodniku „Głos” z r. 1893, donosząc ze Skierniewic w dniu 8 lipca tego roku***: „Na stacji kolejowej, uprzywilejowanym miejscu spacerów naszej „lepszej” publiczności, budują długą krytą galerię, mającą osłaniać podróżujących od deszczu i śniegu, lecz przywilejem tym cieszyć się będą jadący w stronę Warszawy, stamtąd zaś podróżujący z Warszawy tej również łatwo nie będą korzystali, gdyż galeria osłania peron przy jednej linii, druga natomiast odkryta. Galeria znaczna, bo podobno 16-tysięcznym kościołem stawiana, jest już w ukończeniu”. I wiecie przypadałby się remont, ale remont pleców, który by nie uszczuplił walorów artystycznych zabytku a przywrócił mu dawną urodę.

* Stopa (angielska) = 0,3048 m.

** Datę 22.X.1914 r. podał Andrzej Adas w pracy „W parowozowni i na szlaku”, Warszawa 1984, s. 21.

*** Fragment artykułu „Księżka” cytował Witold Kotowski książkę „Pod wiatr. Młodość Reymonta”, Łódź 1979, s. 174.

MARIA ANACKA-LYJAK

Wied. S-CLIC

Nr 14 3.10.1986

Prace o namieszczenie poprawki na kartę ewidencyjną dworca w Nr. 2 z dnia 1875 r. powinno być: 1874

M. A. - L.

S.V. 2001