

1. Obiekt

DWORZEC KOLEJOWY

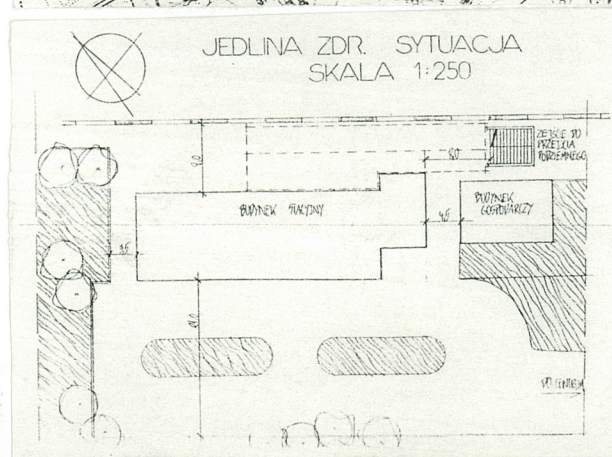
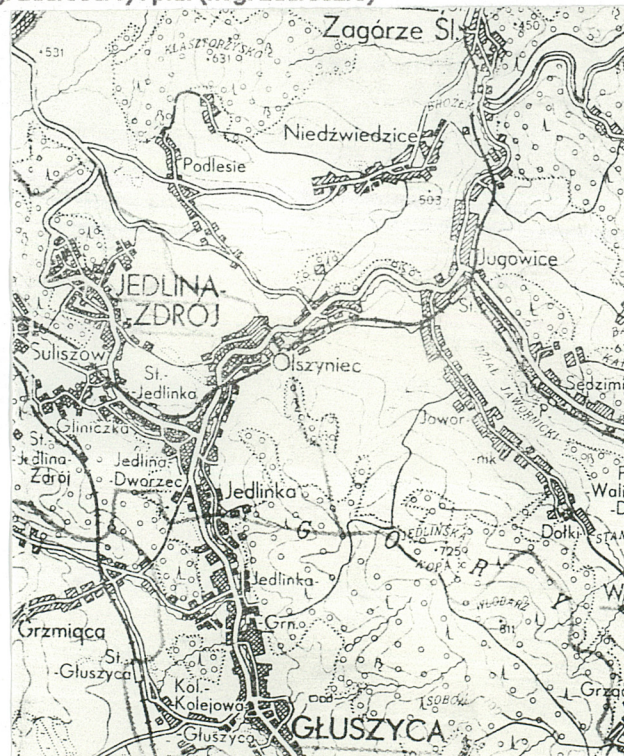
2. Czas powstania

ok. 1878

3. Miejscowość

JEDLINA ZDRÓJ

11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja Budynek dworca kolejowego od ptn. (neg. 200/563/1) i pld. (neg. 200/562/3)



4. Adres

Stacja kolejowa PKP,
ul. Dworcowa

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wałbrzyskie

gmina

Jedlina Zdrój
pow. WAŁBRZYCH

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Charlottenbrunn (do 1945)

7. Przynależność administracyjna

przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie

powiat

Wałbrzych

8. Właściciel i jego adres

Dolnośląska Dyrekcja Okręgowa Kolei
Państwowych,
Wrocław, ul. Joannitów 13

9. Użytkownik i jego adres

Oddział Budynków PKP,
Wałbrzych, ul. Armii Krajowej 1b

10. Rejestr zabytków

Nr 1480/120 data 25.03.1996

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Linia Wałbrzych-Kłodzko stanowi część magistrali zwanej Śląską Koleją Górską (Zgorzelec-Jelenia Góra-Wałbrzych-Kłodzko). Jej dzieje sięgają lat 1853/54. Budowę podjęto w 1862 r. W 1865 r. uruchomiono odcinek Zgorzelec-Rybnica, w 1866 kolej dotarła do Jeleniej Góry, w 1867 do Wałbrzycha. O przedłużeniu linii do Kłodzka zdecydowano dopiero w 1874 r. Wytyczony w 1876 r. szlak wiódł pasmem Gór Sowich stawiając przed budowniczymi wiele złożonych problemów technicznych. Na odcinku Wałbrzych-Ludwikowice wykuto aż 3 tunele a pokonanie głębokich, poprzecznych dolin wymagało budowy 8 dużych mostów. Te Ludwikowic, Nowej Rudy, Wałbrzycha należą do największych na Śląsku. Stosunkowo łatwiejszy odcinek Kłodzko-Nowa Ruda uruchomiono 15.10.1879 r., całą linię 15.10.1880 r.

W 1909 r. rozpoczęto budowę drugiego toru na odcinku Wałbrzych-Kłodzko czemu towarzyszyła budowa i modernizacja wielu dzieł inżynierskich, mostów, wiaduktów, tuneli, w tym drażenie najdłuższego na Śląsku, 1601-metrowego pod masywem Małego Kozła. W maju 1912 r. uruchomiono odcinek do Głuszycy a 1.10.1912 r. gotowa była cała linia.

Z uwagi na jej przebieg i nasycenie trasy budowlami inżynierskimi jest to jeden z najbardziej interesujących technicznie szlaków kolejowych Polski.

Budynek dworca w Jedlinie Zdroju stanowi reprezentatywny dla tej linii przykład dużego dworca osobowego, którego architekturę kształtowano w duchu historyzmu wyrażając go językiem bliskim tradycji Rundbogenstilu i tzw. "Heimatstilu". Dworzec, położony na zalesionym stoku górskim otoczony jest bogatym starodrzewem, na który składają się m.in. buki i dęby.

Linia kolejowa i dworzec są nadal eksploatowane; w dawnej parowozowni, z początku lat 60-tych XX., urządzono ośrodek czasów kolejowych, który wykorzystywał również domki letniskowe powstałe w oparciu o wycofany z ruchu tabor kolejowy - osobowy (poszczególne egz. wagonów prezentują tutaj wybitne walory hist.-techn.) Ośrodek ten zlikwidowano z pocz. lat 90-tych XX w. - pozostały zrujnowane wagony - domki letniskowe.

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

Stacja kolejowa PKP położona jest na ptn.-wsch. od centrum miejscowości, na zboczu okalających ją wzniesień, których trawersem biegnie linia kolejowa Wałbrzych-Kłodzko i Jedlina Zdrój - Świdnica Kraszowice. Prowadzi do niej droga asfaltowa, biegnąca przed dworcem równolegle do nasypu linii kolejowej a zakończona przed dworcem obszernym placem (podjazdem), brukowanym kostką granitową. Stąd prowadzi główne wejście do budynku dworca.

Materiał. Budynek posadowiony na fundamencie murowanym z cegły pełnej, ceramicznej. Mury nośne wykonano z cegły pełnej na zaprawie cementowo-wapiennej. Cokół do wys. ok. 1,2 m. spoinowany. Wyżej ściany zewnętrzne tynkowane. W ptn.wsch. szczycie budynku na wysokości górnych kondygnacji elewacja z łupku (ocieplenie). Ściany wewnętrzne tynkowane i kryte powłokami malarskimi. Stropy międzykondygnacyjne drewniane, lbkowe, wypełnione gliną, deskowane od dołu i kryte tynkiem na trzcinie. Podłogi na wyższych kondygnacjach drewniane. W przyziemiu posadzki cementowe gładzone lub wykładane terakotą (np. hall, poczekalnia). W pomieszczeniach administracyjno-socjalnych przyziemia podłogi drewniane (deski). Klatki schodowe od wsch. i zach. budynku - drewniane. Schody policzkowe, zabiegowe z balustradami drewnianymi. Dach w konstrukcji drewnianej, krokwiowo-płatwiowej, deskowane i kryte papą na lepiku. Stolarka drzwiowa drewniana. Nad otworami wejściowymi nadświetla. Stolarka okienna drewniana, skrzynkowa, dwuskrzydłowa. Bezpośrednio z bud. dworca wiąże się wiata peronowa. Konstrukcja nośna w postaci drewnianych słupów, przykrytych prostopadłe biegnącym do osi bud. dachem drewnianym, dwuspadowym, krytym papą na lepiku. Wiaty peronowe (peron 2 i 3 wykonano w analogicznej konstrukcji. Perony 1-3 łączy podziemny tunel, w obudowie murowanej z cegły i betonowej, schody kamienne (granit). Przykrycie wejść na peronach 2 i 3 stanowią wiaty peronowe. Na peronie 1 ponad wejściem wzniecono konstrukcję stalową, przeszkloną, przykrytą blachą falistą. Obróbki blacharskie wiat, podobnie jak bud. dworca wykonano z blachy stalowej, ocynkowanej.

Plan. Bud. dworca wzniecono na rzucie prostokąta o wym. ok. 12,0 x 41,0 m. przy czym ostatni człon byd. od wsch. dług. 4,6 m. jest przesunięty względem osi podłużnej o ok. 4,8 m. Występ od strony peronu (mieści pom. zawiadowcy) łączy się z wiatą peronową, prowadzoną na połowie długości bud.(od peronu 1, od wsch.). Szczyt wiaty posadowiono prostopadłe do osi podłużnej budynku tworząc zadaszenie nad wejściem do hallu dworca oraz do pomieszczeń admin.-socjalnych stacji kolejowej. Na parterze, centralną partię budynku zajmuje obszerny hall z kasami biletowymi, pełniący również funkcję poczekalni dla podróżnych. Graniczy z nim przechowalnia bagażu. Skrzydła bud. w przyziemiu zajmują pom. administracyjno-socjalne dworca, przeznaczone dla personelu technicznego. Piętro bud. pełni funkcję mieszkalne - mieści kilka mieszkań dla personelu technicznego stacji kolejowej. Strych pełni funkcję gospodarcze. Na zach. od bud. dworca usytuowano obiekty gospodarcze służące mieszkańcom bud. dworca (komórki i inne). Na wsch., w linii torowisk bud. magazynów ekspedycji kolejowej. Wszystkie wykonano w konstrukcjach murowanych z cegły, przykrywając dachami drewnianymi, krytymi papą. Na zach. od bud. dworca - w linii peronu zlokalizowano szale dla podróżnych, w konstrukcji murowanej z cegły, przykryty jednospadowym dachem drewnianym, krytym papą. W odl. ok. 500 m. od bud. dworca (na wsch.) zlokalizowano parowozownię i warsztaty kolejowe.

Bryła. Bud. dworca w części podpiwniczony, 2 -kondygnacyjny, z poddaszem użytkowym. Dach dwuspadowy ze znacznym okapem. Od wsch. z bud. zwarta parterowa przybudówka (zapewne pochodzi z ok. 1909 r.), od strony peronu - wiata peronowa.

Elewacje. Murowane z cegły, tynkowane, symetryczne, osiowe. Detal architektoniczny ograniczony do skromnych, prostych opasek wyróżniających podziały międzykondygnacyjne. W partii przyziemia istotnym elementem dekaracyjnym staje się spoinowany w cegle cokół budynku. Otwory okienne na piętrze prostokątne, rozmieszczone na elewacjach symetrycznie i osiowo, pozbawione detalu. Ich rytm ożywiają jedynie szpros okienne. W przyziemiu otwory okienne i stolarka wierczone lukowo, z wydatnymi, ceglanymi parapetami zewnętrznymi.

Instalacje. Elektryczna (oświetleniowa i siła), odgromowa, wodna, kanalizacyjna, grzewcza (piece węglowe), telekomunikacyjna.

14. Kubatura ok. ok. 3200 m ³	15. Powierzchnia użytkowa ok. 800 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne Bud. dworca kolejowego, w części (na piętrze) - mieszkalny	17. Użytkowanie obecne Bud. dworca kolejowego, w części (na piętrze) - mieszkalny
18. Prace budowlane i konserwatorskie <p>Budynek dworca utrzymał plan, bryłę i elewacje w kształcie oryginalnym z przełomu XIX/XX w. W latach 60-tych XX w. budynek poddano gruntownemu remontowi. Przebudowano wówczas wejście do hallu dworca od strony pld. (podjazdu). W latach 80-tych XX w. wykonano roboty elewacyjne, przeprowadzono naprawy stolarki okiennej i drzwiowej, drewnianych połaci i pokrycia dachu, wykonano nowe obróbki blacharskie. Zakres robót konserwacyjnych objął również wiaty peronowe.</p> <p>Budynki otaczające dworzec eksploatowane są przez służby techniczne PKP oraz przez mieszkańców bud. dworca (rodziny kolejarskie) na cele gospodarcze. Bud. d. nastawni pozostaje od ok. 1990 r. bez programu użytkowego.</p> <p>W latach 60/80-tych XX w. formułowano programy stworzenia na torowiskach stacji kolejowej Jedlina Zdrój skansenu wycofanego z ruchu taboru kolejowego o walorach zabytkowych. Zgromadzono tutaj szereg wagonów osobowych i towarowych, które adaptowano do roli domków letniskowych Ośrodka Wczasowego PKP. Ograniczono się jednak tylko do takiego wykorzystania starego taboru. Z chwilą likwidacji Ośrodka zaprzestano konserwacji zgromadzonych na stacji wagonów - domków letniskowych, których stan techniczny dzisiaj jest katastrofalny.</p>		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) <p>Budynek zachowany w bardzo dobrym stanie. Fundamenty, mury nośne, stropy, dach dobre. Instalacje sprawne. Realizowany jest tutaj program funkcjonalny analogiczny z programem użytkowym budynku dworca z przełomu XIX/XX w.</p>	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie <p>Objąć zespół dworca kolejowego ochroną konserwatorską uznając, że rozwiązania przestrzenne (urbanistyczne) i architektura poszczególnych obiektów zespołu pozostaje charakterystyczną dla obrazu dworca przełomu XIX/XX w. Dotyczy to również infrastruktury, na którą składają się perony, wiaty peronowe, tunel peronowy, kolejowa wieża wodna, bud. nastawni, szaleatów, magazynów, etc.</p> <p>Wykonać karty ewidencyjne pozostających na dworcu wagonów kolejowych, z których wiele prezentuje wybitne walory historyczno-techniczne, opracować program ich ochrony, odbudowy i ekspozycji.</p> <p>W przypadku bud. dworca kolejowego utrzymać plan, bryłę, elewacje w kształcie oryginalnym (zwłaszcza w partii przyziemia).</p> <p>Wszelkie prace konserwacyjne, remontowe prowadzić pod nadzorem Woj. Konserwatora Zabytków.</p>	

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

Dokumentacja techniczna obiektów stacji kolejowej w: Archiwum Geodezyjne DOKP Wrocław, ul. Joannitów 13

Dokumentacja techniczna bud. dworca w: Oddział Budynków PKP w Wałbrzychu

22. Bibliografia

M. Jerczyński, S. Koziański, 150 lat kolei na Śląsku, Opole/Wrocław 1992

23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)**24. Uwagi różne**

patrz: Karta ewidencyjna - S. Januszewski, Wodociągowa wieża ciśnień, kolejowa, stacja Jedlina Zdrój, wykonana w 1992 r.

25. Opracował

tekst dr Stanisław Januszewski 4 styczeń 1994 r.

plany, rysunki dr Stanisław Januszewski 12 październik 1993 r.

zdjęcia fotogr. dr Stanisław Januszewski 4 styczeń 1994 r.

miejsce przechowywania negatywów BSIDZT S. Januszewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)**27. Załączniki**

Nr 1 - dokumentacja fotograficzna

Nr 2 - dokumentacja rysunkowa

Nr 3 - dokumentacja fotograficzna (obiekty zespołu)

1. Miejscowość

JEDLINA ZDRÓJ

2. Obiekt

DWORZEC KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna



1. Budynek dworca od płd.-zach. (podjazdu), neg. 200/562/2

2. Wejście do hallu dworca od podjazdu, neg. 200/564/4

3. Wiata peronowa, neg. 200/564/2

Verte!

4. Połączenie bud. dworca z wiatą peronową, neg. 200/564/3

5. Wiaty na peronach 2 i 3, neg. 200/562/4

6. Wejście do tunelu peronowego z peronu 1, neg. 200/562/5

Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 4 styczeń 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów

RSiDT S. Januszewski





1. Miejscowość

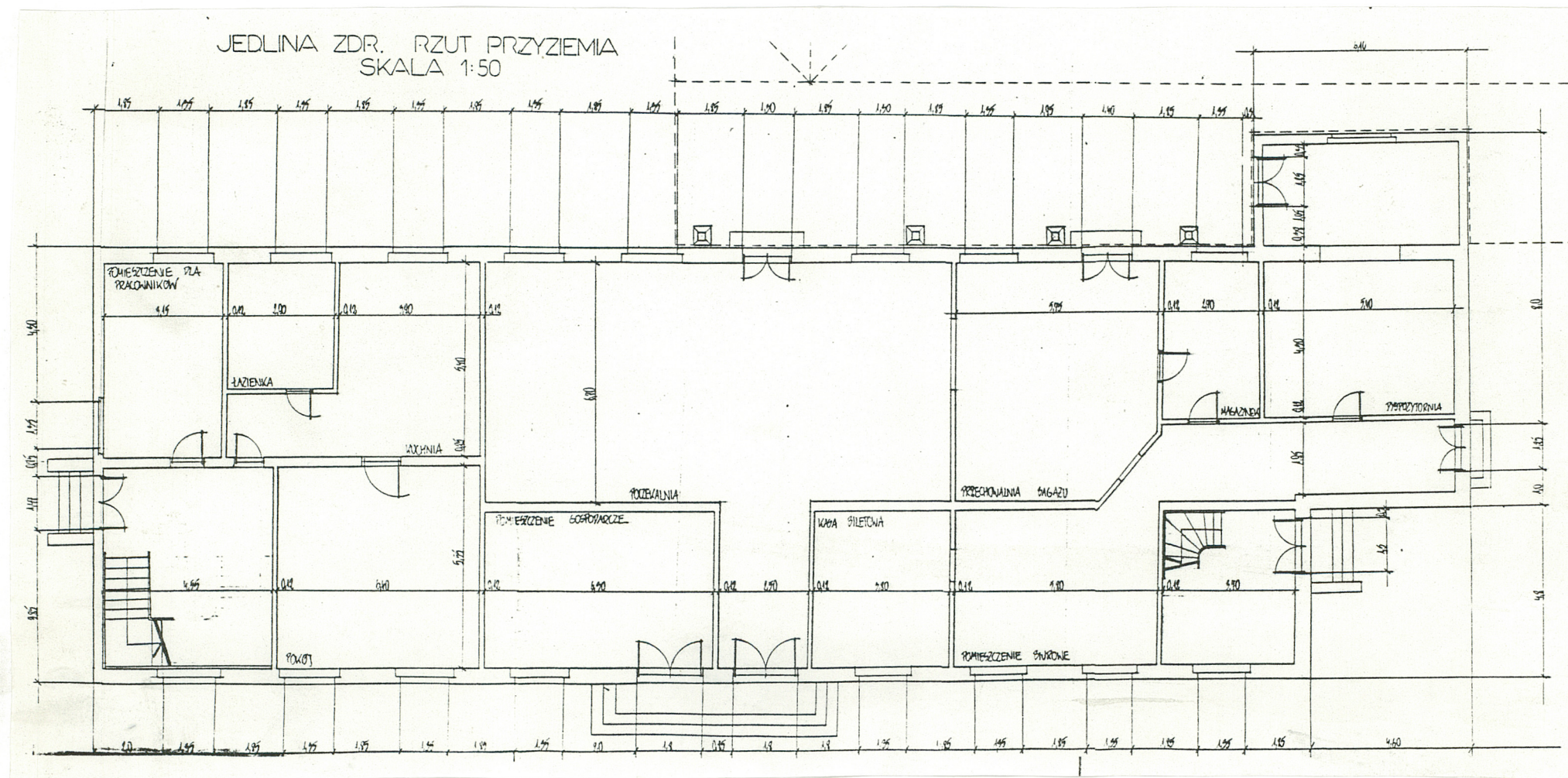
JEDLINA ZDRÓJ

2. Obiekt (nazwa jak na karcie)

DWORZEC KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa - inwentaryzacja /1993 r./



Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 12.10.1993 r.
(imię, nazwisko, data)

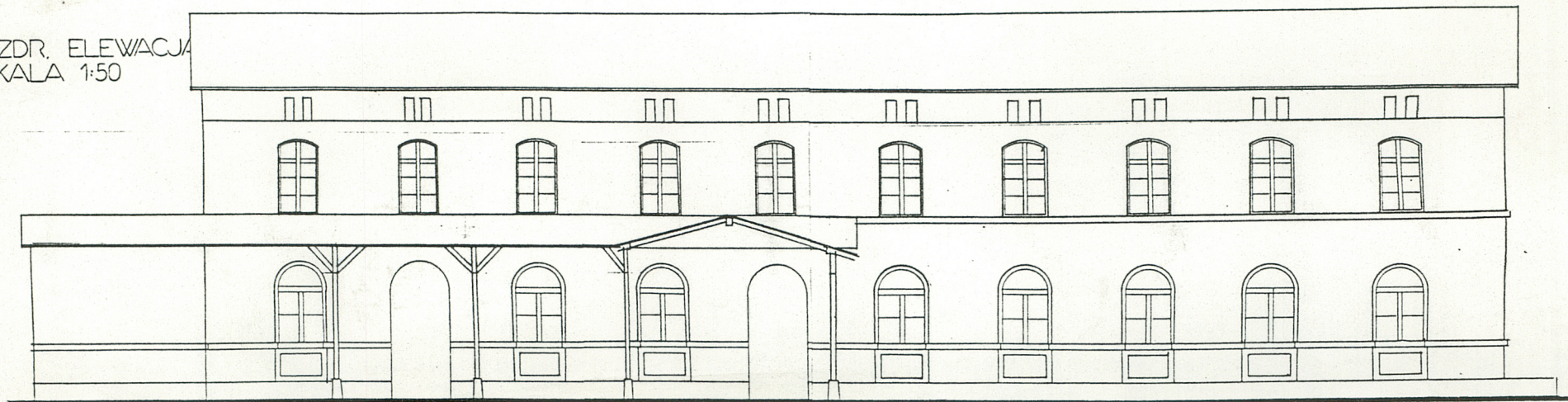
Miejsce przechowywania negatywów: archiwum BS i DZT S. Januszewski - kalki

VERTE!

JEDLINA ZDR ELEW FRONTOWA
SKALA 1:50



JEDLINA ZDR. ELEWACJA
SKALA 1:50



1. Miejscowość

JEDLINA ZDRÓJ

2. Obiekt

DWORZEC KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna obiektów zespołu dworca



1. Wiata peronowa i wejście do tunelu peronowego z peronu 2

(tunel zbudowany w 1909 r.), neg. 200/563/4

2. Budynki dawnych magazynów ekspedycji kolejowej - ob. gospodarcze

(powstałe ok. 1902 r.), neg. 200/563/5

3. Budynek nastawni z ok. 1902 r., wyłączony z eksploatacji ok. 1990 r.

neg. 200/563/3

Verte!

4. Budynek szkieletu dworcowego z ok. 1902 r., neg. 200/563/2

5. Budynek gospodarczy przy bud. dworca kolejowego z ok. 1902 r., neg. 200/564/1

Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 4 styczeń 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: RSiDZT S. Januszewski

