

1. Obiekt

250/1

DWORZEC KOLEJOWY

2. Czas powstania

ok. 1878

3. Miejscowość

JEDLINA GÓRNA

4. Adres

ul. 22 Lipca 1a
(na drodze Jedlina Zdrój-Wałbrzych)

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

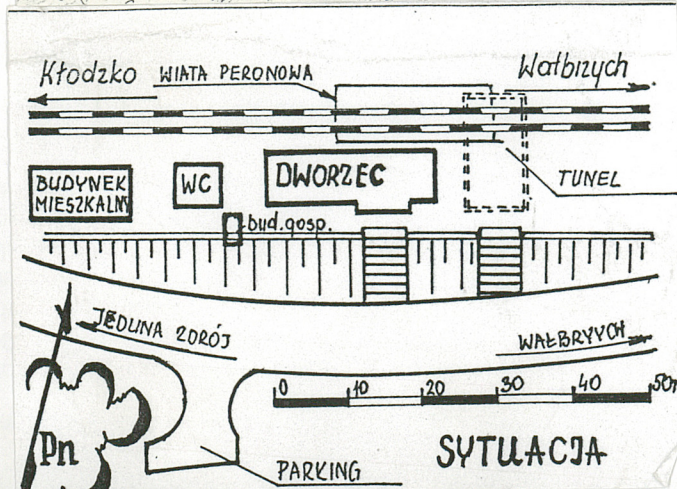
9. Użytkownik i jego adres

Oddział Budynków PKP

Wałbrzych, ul. Armii Krajowej 1b

10. Rejestr zabytków

Nr 1488 data 25.03.1986



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 Górzej stanowi reprezentatywny dla tej linii przykład małego dworca osobowego, którego architekturę kształtowano w duchu historyzmu wyrażając go językiem bliskim tradycji Rundbogenstilu i tzw. "Heimatstilu". Dworzec, położony na stoku górskim otoczony jest, od ulicy, klonami, których wiek określa się na ok. 25 lat.

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

Bud. dworca położony jest na wysokiej skarpie prowadzącej torowiska, równolegle do nich. Od pld. do dworca przylega szosa Jedlina Zdrój-Wałbrzych (przez Kamięńsk). Różnicę wysokości od szosy do poziomu torowisk pokonuje się kamiennymi schodami, wpisanymi w skarpe ziemną. Otoczono je stalowymi barierami, kutymi i nitowanymi. Zbocze skarpu od strony ulicy obsadzono drzewami. Na wsch. od bud. dworca usytuowano (w odl. ok. 20 m.) budynek mieszkalny dla kolejarzy; pomiędzy nim a bud. dworca niewielkie wolnostojące bud. - gospodarczy i szaletu dla podróżnych. Na peronie zabudowano drewnianą wiatę peronową oraz łączący perony - tunel peronowy (wiaty nad wejściami do przejścia podziemnego wykonano w konstrukcji stalowej, przeszklonej i krytej dwuspadowymi dachami drewnianymi, odeskowanymi i zabezpieczonymi papą na lepiku.

Materiał. Bud. dworca posadowiony na fundamencie wykonanym z cegły pełnej, ceramicznej. Mury nośne wykonano jako murowane z cegły. Ściany zewnętrzne do wys. ok. 2,0 m. ceglane, spoinowane. Wyżej tynkowane z wyjątkiem partii pod okapem dachu, gdzie pozostawiono szeroki pas nietynkowanej, spoinowanej cegły. Strop nad parterem drewniany, odeskowany i tynkowany na trzcinie. Podłogi w przyziemiu betonowe, gładzone - w części mieszkalnej drewniane (deski). Deskowe podłogi wprowadzono również w tych pomieszczeniach, które służyły niegdyś zadaniom administracyjnym Dach w konstrukcji drewnianej, krokwiowo-płatwiowej, krytej dachówką ceramiczną (karpiówką). Wysunięte szczyty centralnego ryzalitu budynku wykonano w konstrukcji szkieletowej, drewnianej, wypełnionej cegłą, którą otynkowano. Wiatę peronową przed dawną poczekalnią w zabudowie zwartej z bud. dworca. Wykonana w konstrukcji drewnianej, wsparta na drewnianych słupach, pokryta dachem w konstrukcji drewnianej, krytym dachówką ceramiczną, łączącym się bezpośrednio z konstrukcją dachu budynku dworca. Podobnie rozwiązano konstrukcję przybudówki, mieszczącej niegdyś pom. zawiadowcy, z tym, że zyskała ona ściany osłonowe, pełne, oparte na drewnianej konstrukcji szkieletowej. Stolarka okienna drewniana, okna skrzynkowe, dwuskrzydłowe. Drzwi drewniane, płycinowe, jednoskrzydłowe. Wejście na poddasze - drabina drewniana.

Bud. gospodarczy w konstrukcji murowanej z cegły pełnej, tynkowanej obustronnie. Stolarka okienna i drzwiowa drewniane. dach drewniany, dwuspadowy, papa na lepiku, jednokondygnacyjny, na planie ok. 2,5 x 4,0 m.

Szalet jednokondygnacyjny, w zabudowie luźnej, w konstrukcji szkieletowej, drewnianej, wypełnionej cegłą. Dach drewniany, kryty dachówką ceramiczną. Świetlik dachowy w konstrukcji drewnianej, zaluzje drewniane. Kryty blachą stalową. Stolarka drewniana.

Plan. Budynek dworca posadowiony na rzucie dwu połączonych prostokątów. Obecna część mieszkalna na planie ok. 11,0 x 10,0 m. (łącznie z wiatą peronową połączoną z bryłą). Część techniczna na planie ok. 12,0 x 6,0 m. W wyniku przebudowy budynku pierwotny plan słabo czytelny. W miejscu dawnego wejścia głównego do hallu (od ulicy) - okno. Od peronu część d. hallu adaptowana na pom. kasy biletowej.

Bryła. Budynek jednokondygnacyjny, niepodpiwniczony, z użytkowym poddaszem. Zróznicowana bryła, co podkreśla odmienna konstrukcja jej części centralnej z wysuniętym ryzalitem szczytów, partii połączonej z wiatą i przeciwnej - d. magazynu, utrzymanej w konstrukcji szkieletowej, drewnianej. Dachy strome z likarnami. Zróznicowane wielkości i kształty otworów okiennych podkreślają rozczłonkowanie bryły, która zyskuje na malowniczości.

Elewacje. Zróznicowane, operujące spoinowaną cegłą, tynkami, drewnianym szkieletem konstrukcji. Otwory okienne podkreślone opaskami ceglanymi lub drewnianymi (szkieletu konstrukcji). Otwory okienne w części murowanej budynku wieńczone łukiem, eksponowanym w tynkowanej elewacji. Wrażenia estetyczne eksponowane zróznicowaniem bryły, form otworów okiennych, zróznicowaniem faktury tynków, wydobywaniem rysunku drewnianych konstrukcji nośnych. W szczytach budynku - na kalenicy dachu wprowadzono ozdobne metalowe formy eliptycznych kul. W okapie stalowa drabinka zatrzymująca śnieg i uszkodzenia dachówki.

Instalacje. Elektryczna (oświetlenie), odgromowa, grzewcza (piece węglowe), wodna i kanalizacyjna. Brak instalacji sanitarnych. Niegdyś również telekomunikacyjna - obecnie zdemontowana.

14. Kubatura ok. 600 m ³	15. Powierzchnia użytkowa ok. 140 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne Dworzec kolejowy - pasażerski	17. Użytkowanie obecne Wyłączony z ruchu kolejowego. W części funkcje mieszkalne, w części magazyny.
18. Prace budowlane i konserwatorskie W okresie eksploatacji dworca kolejowego nie naruszono jego bryły i elewacji. W latach 60-tych XX w. w pomieszczeniach dawnego hallu i części poczekalni urządzono mieszkanie dla pracownika kolei. (w zabudowanym przedsionku wprowadzono współczesną stolarkę; wymieniono również stolarkę jednego z okien elewacji frontowej - od ulicy - czym wprowadzono dysonans formy elewacji) Od lat 80-tych XX w. dworzec wyłączono z eksploatacji - obsługi ruchu pasażerskiego. W wolnych pomieszczeniach zorganizowano doraźne magazyny służb technicznych kolei - praktycznie nie są one wykorzystywane; zamknięte, nieogrzewane, niewietrzone - niszczeją.		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Budynek d. dworca kolejowego bardzo zniszczony, od lat pozbawiony właściwej konserwacji. Występuje silne zawilgocenie, na ścianach grzyb. Stropy międzykondygnacyjne i dach dobre. Rynny zniszczone i porośnięte roślinnością. Bud. wymaga remontu. Zakres robót winnej objąć m.in.: remont kapitalny izolacji poziomej (wykonanie nowej), wymianę posadzek i podsypki na parterze, założenie izolacji z podwójnej papy, położenie nowych podłóg, tynków, instalacji elektrycznej, budowę instalacji sanitarnych. Wykonując prace j.w. byłoby właściwym wykonanie równocześnie adaptacji nieużytkowanej części budynku dla celów mieszkalnych. Program tych prac należałoby powiązać z pozyskaniem nowego właściciela/użytkownika budynku.	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Z uwagi na walory historyczne, architektoniczne i krajobrazowe objąć bud. dworca ochroną prawną - wpis do rejestru zabytków. Stanowi reprezentatywny przykład małego dworca kolejowego (rozwiązania funkcjonalno-przestrzenne) charakterystycznego dla Śląskiej Kolei Górskiej. - przeprowadzić remont kapitalny budynku, wprowadzając odpowiednie programy użytkowe dla części nieużytkowanej - przywrócić oryginalną stolarkę okienną i drzwiową (rekonstrukcja), - utrzymać wiatry peronowe oraz tunel peronowy i sam peron, - programy prac uzgadniać z Woj. Konserwatorem Zabytków, wszelkie roboty konserwacyjne i inne na terenie stacji kolejowej prowadzić pod nadzorem Woj. Kons. Zab.	

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

- Karty inwentaryzacyjne środków trwałych w: Oddział Budynków PKP Wałbrzych

24. Uwagi różne

25. Opracował

tekst dr Stanisław Januszewski 6 styczeń 1994 r.

plany, rysunki dr Stanisław Januszewski 6 styczeń 1994 r.

zdjęcia fotogr. dr Stanisław Januszewski 26 sierpień 1993 i 6 styczeń 1994 r.

miejsce przechowywania negatywów BSiDZT S. Januszewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

22. Bibliografia

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

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

23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)

27. Załączniki

Nr 1/2 - dokumentacja fotograficzna

Nr 3 - dokumentacja rysunkowa

1. Miejscowość

JEDLINA GÓRNA

2. Obiekt

DWORZEC KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna



1. Widok bud. dworca od torowisk , neg. 200/336/4
2. Widok dworca z szosy Jedlina Zdr.-Wałbrzych, neg. 200/337/4
3. Bud. dworca od pld., neg. 200/336/2
VERTE!
4. Wejście na poziom dworca kolejowego z szosy Jedlina Zdr.-
Wałbrzych, biegnącej u podnóża skarpy, na której ułożono toro-
wisko, neg. 200/337/5
5. Od prawej: nastawnia, hall, wiata peronowa, neg. 200/335/3
6. Dworzec od pld.-zach., neg. 200/336/1

Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 26.08.1993 r.

Miejsce przechowywania negatywów

RSiDZT S. Januszewski





1. Miejscowość

JEDLINA GÓRNA

2. Obiekt

DWORZEC KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna



1. Wiata peronowa (drewniana), w głębi wiaty nad tunelem peronowym zbudowanym ok. 1909 r.), neg.200/335/3

2. Szalet (w zabudowie luźnej, ok. 1909)), neg. 200/335/5

3. Bud. mieszkalny od zach. - 1909, neg. 200/335/4

VERTE!

4. Zespół dworca kolejowego od zachodu, neg. 200/561/4

5. Wejście do tunelu peronowego i wiata peronowa, neg.200/562/1

Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 26.08.1993 i 6.01.1994 (4-5)

Miejsce przechowywania negatywów

RSiDZT S. Januszewski



1. Miejscowość

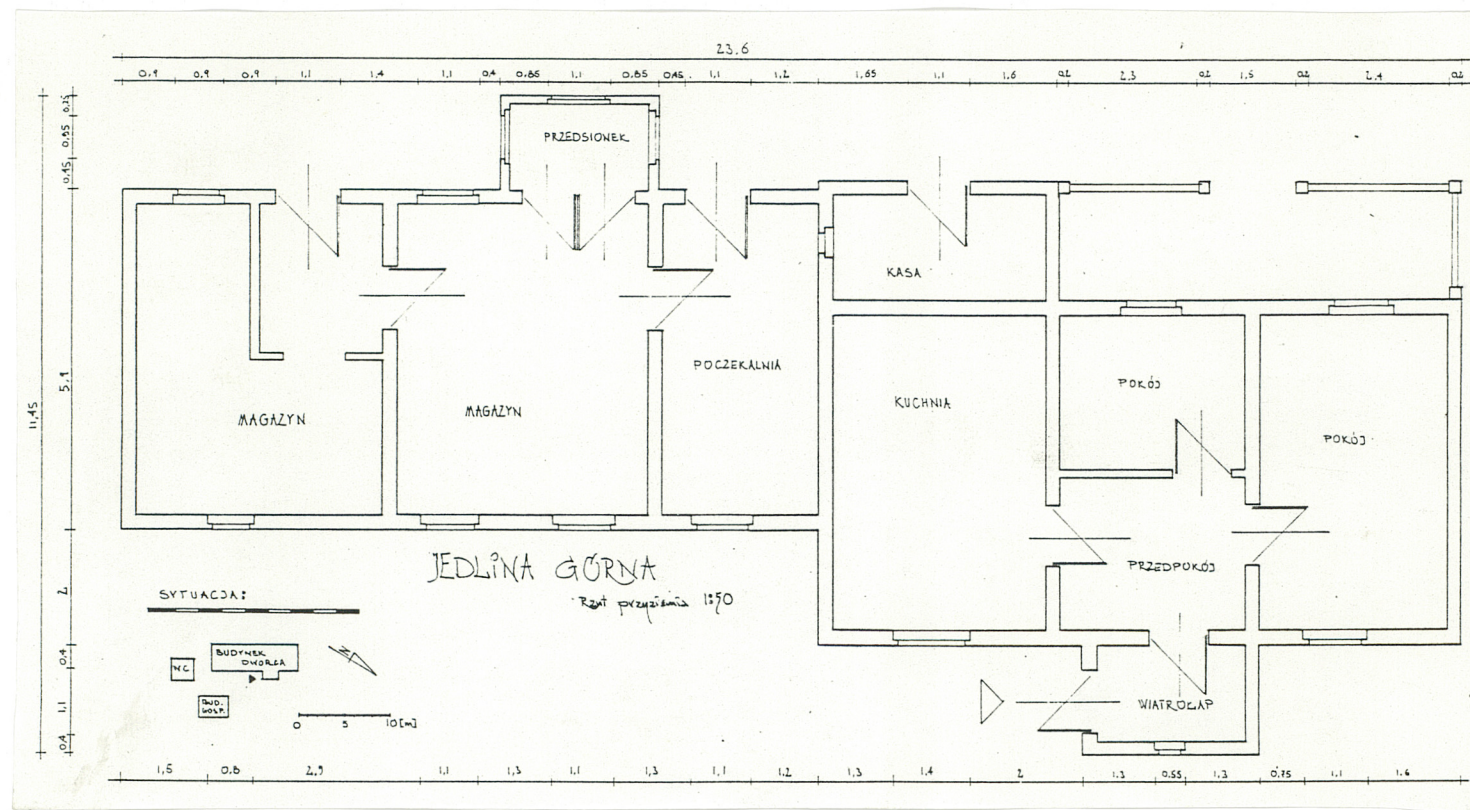
JEDLINA GÓRNA

2. Obiekt

DWORZEC KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa - inwentaryzacja współczesna



1. Rzut przyziemia budynku dworca kolejowego

VERTE!

2. Elewacja dworca od peronu

3. Elewacja frontowa od ul. 22 Lipca

Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 6 styczeń 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: RSiDZT S. Januszewski

JEDLIŃA GÓRNA
ELEWACJA OD STRONY PERONU/TORÓW/ 1:50



JEDLIŃA GÓRNA
ELEWACJA FRONTOWA 1:50

