

1. Obiekt

DWORZEC KOLEJOWY

2. Czas powstania

1898

3. Miejscowość

MARCINOWICE

11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja Widok dworca od wsch., neg. 200/653/4



4. Adres

Linia kolejowa Wrocław-Sobótka-Świdnica
Stacja kolejowa Marcynowice Świdnickie

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo walbrzyskie
pow. ŚWIDNICA
gmina Świdnica-Marcynowice

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Gross Merzdorf (do 1945)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie
powiat Świdnica

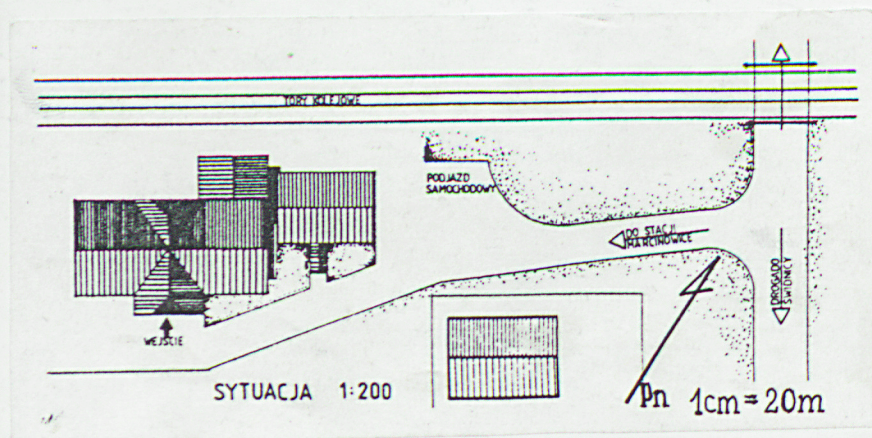
8. Właściciel i jego adres
Dolnośląska Dyrekcja Okręgowa Kolei
Państwowych
Wrocław, ul. Joannitów 13

9. Użytkownik i jego adres

Oddział Budynków PKP
Wałbrzych, ul. Armii Krajowej 1b

10. Rejestr zabytków

Nr 1489/a-c/wb data 25.03.1996



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Powstanie dworca kolejowego związane jest z potrzebami obsługi ruchu pasażersko-towarowego na linii kolejowej Wrocław-Sobótka-Świdnica.

Linie kolejową Wrocław-Sobótka zbudowano w latach 1884/1885. Na połączenie Sobótki ze Świdnicą przyszło czekać do roku 1898, kiedy to równocześnie połączono Wrocław przez Sobótkę także z Łagiewnikami. Były to linie o charakterze lokalnym, budowane w okresie gdy sieć kolejowa Dolnego Śląska była już w pełni ukształtowana i dojrzała.

Na linii Sobótka-Świdnica zbudowano szereg małych stacji kolejowych. Budowane tutaj budynki dworców wznoszono w duchu historyzmu wyrażanego językiem tzw. "stylu rodzimego" (Heimatstil). Dworzec w Marcinowicach stanowi tutaj przykład reprezentatywny. Znajduje przy tym na śląskich liniach kolejowych wiele analogii, m.in. na linii kolejowej Świdnica Kraszowice - Jedlina Zdrój (Jedlina Zdrój Dolna, Jedlina Zdrój Górna), Kłodzko-Stronie Śl. (Żelazno).

Rozwiązania dworca kolejowego znamienne są szerokim stosowaniem drewnianej konstrukcji szkieletowej o wypełnieniu cegłą, wpisaniem w bryłę budynku wiaty peronowej, zróżnicowaniem bryły dworca, zwartej z budynkiem magazynu ekspedycji kolejowej. Wszystko to przydaje kameralnemu zespołowi ekspresji i swoistego "romantyzmu", wpisując przy tym stację kolejową w tradycyjne krajobrazy kulturowe Śląska.

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

Stację kolejową usytuowano na pld. skraju miejscowości Marcinowice. Obok budynku dworca kolejowego wzniesiono równocześnie budynek mieszkalny dla kolejarzy (2-rodzinny) z zabudowaniami gospodarczymi. Na wsch. od bud. dworca (w odległości ok. 20 m.) usytuowano szalet dla podróżnych. Sam budynek dworca zwarto z bud. magazynu ekspedycji kolejowej. Teren stacji od pln. otoczony jest drzewostanem a dale budynkami mieszkальnymi i gospodarczymi miejscowości. Droga dojazdowa do stacji i podjazd przed dworcem brukowany kostką granitową.

Materiał. Budynek dworca posadowiono na fundamencie murowanym z cegły ceramicznej, pełnej, wyprowadzając go na wysokość ok. 0,6 m. ponad poziom terenu. Na tej bazie oparto szkieletową, drewnianą konstrukcję ustroju nośnego budynku. Szkielet konstrukcyjny zyskał wypełnienie z cegły pełnej ceramicznej, układanej na zaprawie cementowo-wapiennej. Ściany wypełnienia tynkowano i bielono z zewnątrz pozostawiając czytelny rysunek drewnianej konstrukcji - jedynie impregnowanej (smolowanej). Ściany wewnętrzne wykonywano z konstrukcji szkieletowych, drewnianych, wypełnianych cegłą ceramiczną, tynkowaną zaś w części jako murowane z cegły. Wewnątrz budynku konstrukcje drewniane szkieletu skryte w tynku. Strop nad częścią podpiwniczoną wykonano jako ceramiczny, typu Kleina, wsparty na szynach stalowych, pozostałe stropy drewniane, deskowane. Strop nad parterem tynkowany od dołu - tynk położono na trzcinie. Wypełnienie (ocieplenie) stropu stanowi glina z sieczką, wylewana na mokro w przestrzeniach pomiędzy belkami o grub. 18 cm. Posadzki przyziemia betonowe, gładzone (magazyn), drewniane (białe) w części dworca, w hallu - terakota. Komunikacja pionowa na użytkowe poddasze prowadzona jest schodami drewnianymi, policzkowymi. Stolarka okienna drewniana, pojedyncza i podwójna, jedno- i dwuskrzydłowa. W bud. magazynu stolarka okienna metalowa o drobnych podziałach okna pionowymi i poziomymi szprosami (typ przemysłowy - "krosnowy"). Drzwi do hallu dworca kolejowego drewniane, dwuskrzydłowe, klepkowe z nadświetlami. Wrota do magazynu towarowego drewniane, dwuskrzydłowe, klepkowe. Obróbki blacharskie, rynny i rury spustowe z blachy stalowej, ocynkowanej.

W analogicznej konstrukcji szkieletowej z wypełnieniem murowanym z cegły, z dachem o konstrukcji drewnianej, krytym dachówką karpiówką zbudowano szalet dla podróżnych.

Budynek mieszkalny dla kolejarzy zbudowano jako murowany z cegły pełnej. Dach krokwiowo-płatwiowy, drewniany, kryty dachówką ceramiczną. Okna skrzynkowe, 2-skrzydłowe. Elewacje ceglane, spoinowane.

Plan. Budynek dworca na rzucie prostokąta. Zwarty jest z nim magazyn - także na rzucie prostokąta. Oba budynki przesunięte względem swych osi podłużnych (magazyn wysunięty z bryły zespołu w kierunku pld. (torowiska). Pomiedzy bud. dworca a magazynu wąski łącznik (ok. 1,0 m.). Podpiwniczenie, z wejściem od pln., schodami ceglanymi - pod magazynem ekspedycji kolejowej. Bud. magazynu pozbawiony rampy peronowej. Wrota w ścianie peronowej i szczytowej (od zach.) ponad terenem - na wysokości ok. 1,0 m. W części magazynowej brak podziałów wewnętrznych budynku. W części dworcowej wyróżniono pomieszczenia hallu, poczekalni, kas biletowych, nastawni i pom. zawiadowcy stacji kolejowej. Przejście z hallu na peron przez wiatę peronową, zwartą z bud. dworca.

Bryła. Budynek w części podpiwniczony (pod magazynem), jednokondygnacyjny, o zróżnicowanej wysokości pomieszczeń parteru. Bryła rozczłonkowana z wyraźnym wyróżnieniem partii dworca kolejowego, pomieszczenia nastawni, łącznika z magazynem kolejowym, magazynu ekspedycji kolejowej, wejścia do części podpiwniczonej zespołu. Dachy dwuspadowe, przecinające się pod różnymi kątami w poszczególnych członach bryły, o dużym spadku, w partii centralnej dworca dach naczółkowy. Duże, wysunięte okapy z akcentowanymi liniami konstrukcji ustroju nośnego dachów. Wejście do hallu dworca (od podjazdu) po schodach, wysuniętych z bryły, opatrzonych stalowymi barierami, kutymi.

Elewacje. W partii dworca kolejowego ceglane wypełnienie szkieletowej konstrukcji budynku tynkowane i bielone, w partii magazynu kolejowego - spoinowane i tynkowane. Na wszystkich elewacjach eksponowana konstrukcja ustroju nośnego. Biegi belek konstrukcyjnych dzielą płaszczyznę na regularne prostokąty o zróżnicowanej wielkości. Niektóre wypełnione otworami okiennymi lub drzwiowymi. Belki tworzące wzory geometryczne. W szczytach bud. dworca operuje się belką giętą, także w partii wiaty peronowej. Ekspozycja materiału, konstrukcji zwiększa ekspresję zróżnicowanej bryły zespołu.

Instalacje. Elektryczna, odgromowa, wodna, kanalizacyjna, grzewcza (piece węglowe).

14. Kubatura ok. 800 m ³	15. Powierzchnia użytkowa pow. działki ok. 350 m ² . pow. użytkowa zespołu ok. 160 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne dworzec kolejowy i magazyn ekspedycji kolejowej	17. Użytkowanie obecne nieużytkowany. Programu użytkowego brak
18. Prace budowlane i konserwatorskie W okresie eksploatacji dworca kolejowego (do ok. 1990 r.) roboty ograniczano do prowadzenia bieżących przeglądów i prac konserwacyjnych. Część oryginalnej stolarki okiennej zastąpiono w latach 80-tych XX w. współczesną (okna podwójne, z podziałami horyzontalnymi). Po wyłączeniu dworca z eksploatacji Oddział Budynków PKP w Wałbrzychu wydzierzał go prywatnemu przedsiębiorcy, który w 1991/92 r. prowadził tutaj roboty adaptujące obiekt do roli niewielkiej hurtowni towarów. Przemurowano wiele otworów okiennych, zabezpieczono zespół przed penetracją osób trzecich. Część pomieszczeń adaptowano do funkcji administracyjno-socjalnych. Prac tych nie zakończono – przedsiębiorca zbankrutował, obiekt powrócił w bezpośredni zarząd Oddziału Budynków PKP. W 1993 r. BSiDZT S. Januszewski, na zlecenie DOKP Wrocław, wykonało – w ramach praktyk organizowanych dla studentów architektury PWi. – koncepcję architektoniczną zagospodarowania dworca i magazynu kolejowego w nowej roli – Ośrodka Pracy Twórczej lub pracowni artysty plastyka. Oddział Budynków PKP w Wałbrzychu i Zarząd Drogowy Drogowy DOKP we Wrocławiu, wspólnie z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki prowadzą obecnie akcję promocji w kierunku znalezienia dla zespołu nowego użytkownika, który gwarantowałby zarazem utrzymanie zabytkowej substancji materialnej dworca.		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Dworzec kolejowy zachowany jest w dobrym stanie (fundamenty, konstrukcja ustroju nośnego, mury osłonowe, stropy, dach, pokrycie dachu). Stolarka okienna z poważnymi ubytkami oszklenia (część otworów okiennych zamurowana). Elewacje wymagają konserwacji elementów drewnianych i robót tynkarskich i malarskich zewnętrznych. Instalacje niesprawne, wymagają odbudowy. Odbudowy wymaga bud. szaletu, poważnie zniszczony (ściany osłonowe) i pozbawiony m.in. stolarki drzwiowej. Obiekt mógłby być adaptowany do roli bud. gospodarczego (magazynu podręcznego) pod warunkiem utrzymania bryły i rekonstrukcji elewacji – z nawiązaniem do tradycyjnej formy.	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Budynek dworca prezentuje wybitne walory historyczno-techniczne, architektoniczne i krajobrazowe. Objąć ochroną prawną – wpis do rejestru zabytków jako reprezentatywne rozwiązanie modelu dworca kolejowego na śląskich (podgórskich) liniach kolejowych. - utrzymać bryłę, plan, elewacje zespołu dworzec/magazyn kolejowy/d. szaletu, - odbudowę i ewentualną adaptację do nowych funkcji prowadzić w oparciu o tradycyjne materiały i technologie, - przywrócić oryginalny kształt elewacji, wprowadzając nową stolarkę okienną i drzwiową – nawiązywać do form tradycyjnych (podziały).	

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

- kartoteki środków trwałych Oddziału Budynków PKP w Wałbrzychu,
- inwentaryzacja dworca i koncepcja architektoniczna opracowana przez M. Nowak i R. Szarejkę w 1993 r. pod kierunkiem dr Stanisława Januszewskiego, w: archiwum Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław, ul. Na Grobli 14/16, tel. 36-714

22. Bibliografia

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

23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)**24. Uwagi różne****25. Opracował; program komputerowy karty - Word for Windows - BSIDZT S. Januszewski**

tekst dr Stanisław Januszewski 15 luty 1994 r.

plany, rysunki dr Stanisław Januszewski 15 luty 1994 r.

zdjęcia fotogr. dr Stanisław Januszewski 15 luty 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 3/4- dokumentacja fotograficzna

1. Miejscowość

MARCINOWICE

2. Obiekt: Linia kol. Sobótka-Świdnica

DWORZEC KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna



1. Budynek dworca kolejowego i magazynu ekspedycji kolejowej od pld., neg. 200/652/3
2. Bud. dworca od podjazdu (pln.), neg. 200/654/1
3. Bud. dworca od peronu (pld.) z wiatą peronową, neg. 200/652/5
- VERTE!
4. Budynek dworca od zach., neg. 200/654/3
5. Elewacja zach. bud. magazynu ekspedycji kolejowej i dworca, neg. 200/652/1
6. Szalet kolejowy od wsch., neg. 200/653/3

Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 15 luty 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





1. Miejscowość

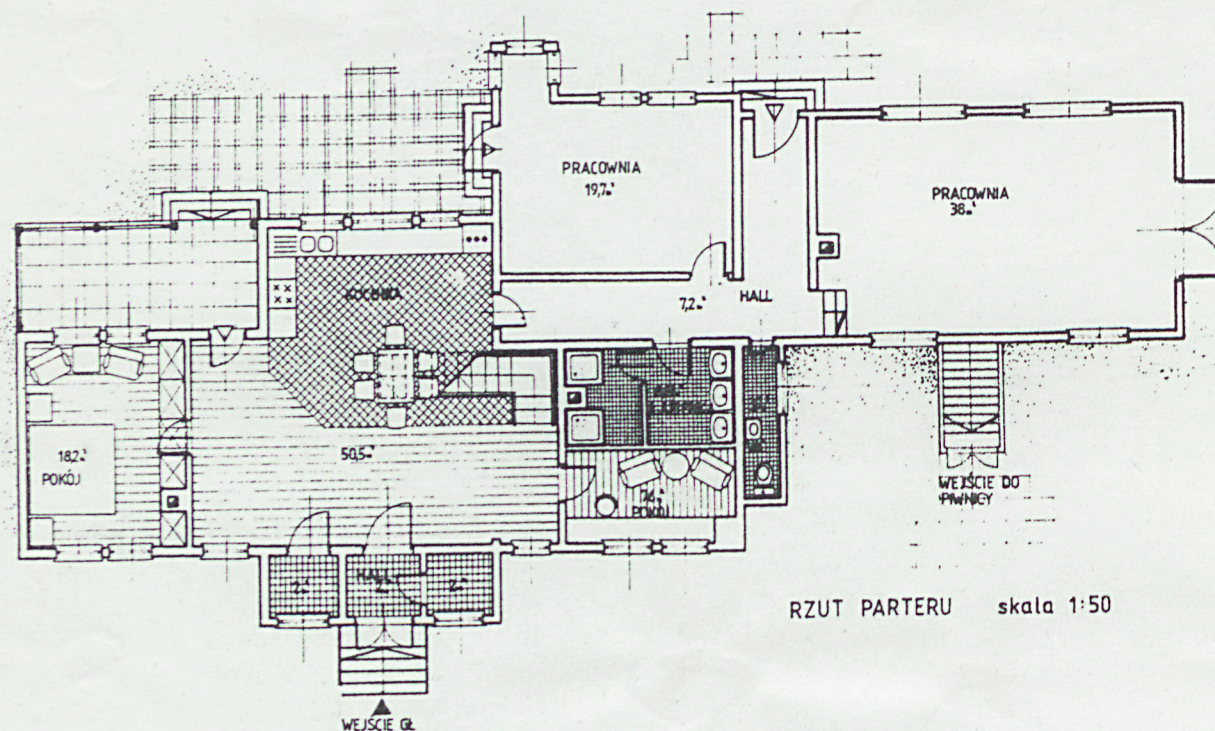
MARCINOWICE

2. Obiekt: Linia kol. Sobótka-Świdnica

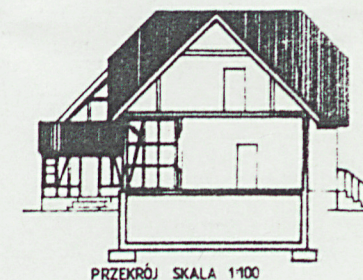
DWORZEC KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

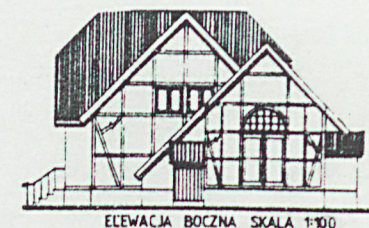
dokumentacja rysunkowa



RZUT PARTERU skala 1:50



PRZEKRÓJ SKALA 1:100

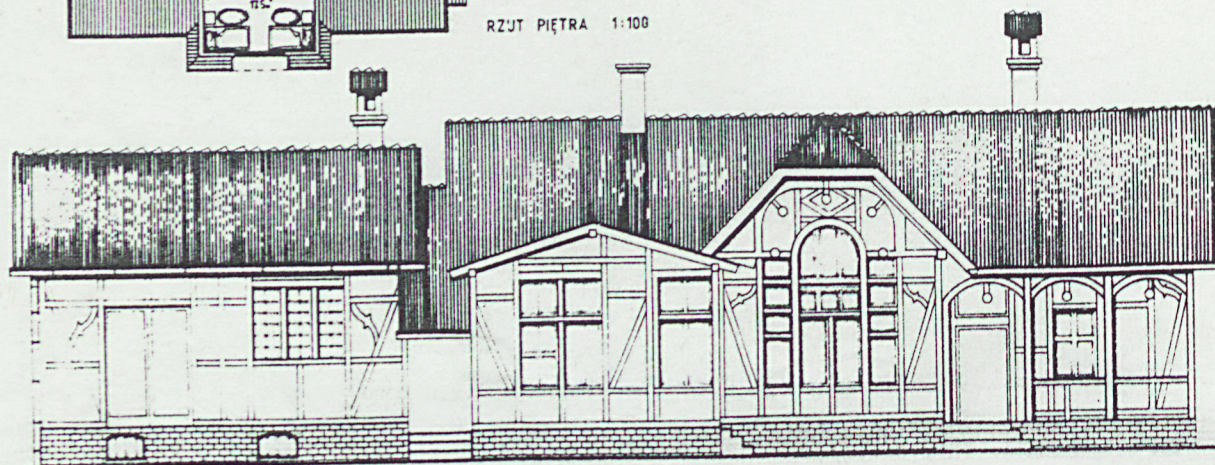
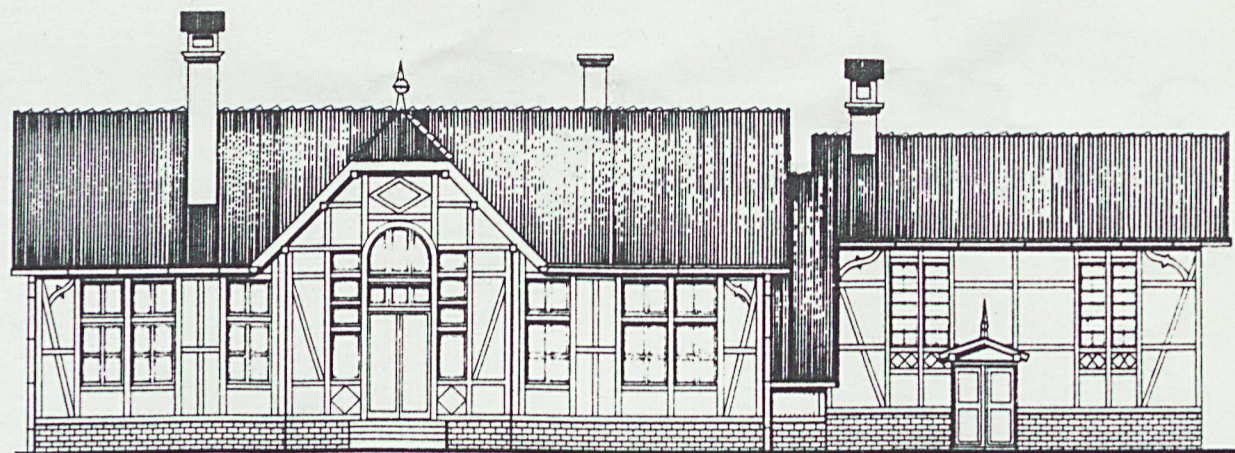
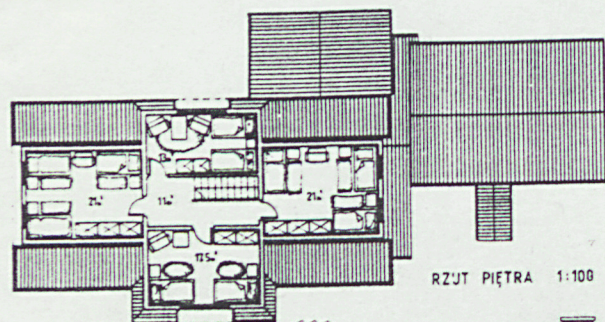


ELEWACJA BOCZNA SKALA 1:100

Tutaj i verte zamieszczamy rysunki koncepcji architektonicznej adaptacji wyłączanego z eksploatacji bud. dworca kolejowego do roli niewielkiego Domu Pracy Twórczej dla słuchaczy PWSSP we Wrocławiu lub pracującego twórczo plastyka. Koncepcję opracowali pod kier. autora karty studenci IV roku Architektury Polit. Wrocławskiej w trakcie praktyki zawodowej odbywanej w 1993 r. w BSIDZT S. Januszewski. Dla potrzeb opracowania koncepcji jej autorzy - Małgorzata Nowak i Robert Szarejko - wykonali inwentaryzację bud. dworca. Tutaj rzut przyziemia zespołu i koncepcja nowej organizacji wnętrza; elewacje pld. i pln., wsch. i zach.

Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 15 luty 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



1. Miejscowość

MARCINOWICE

2. Obiekt; Linia kol. Sobótka-Świdnica

DWORZEC KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna



1. Zespół dworca kolejowego od zach., neg. 200/660/3

2. Budynek dworca kolejowego od płd. Z lewej fragment
nastawni, z prawej wiata peronowa, neg. 200/660/2

3. Elewacja zach. i płd. z wiatą peronową, neg. 200/660/4

VERTE!

Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 15 luty 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



Budynek dworca od podjazdu (płn.), neg. 200/661/1
 2. Łącznik między bud. dworca a magazynu ekspedycji, neg. 200/661/3
 3. Wejście do piwnicy pod magazynem ekspedycji, neg. 200/661/2



1. Miejscowość

MARCINOWICE

2. Obiekt; Linia kol. Sobótka-Świdnica

DWORZEC KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna



1. Budynek magazynu ekspedycji kolejowej od pld., neg. 200/660/1

2. Elewacja zach. magazynu, neg. 200/659/5

3. Elewacja ptn. i zach. magazynu, neg. 200/661/4

VERTE!

Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 15 luty 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



4. Szalet dla podróżnych, neg. 200/660/5



5. Budynek mieszkalny personelu kolejowego, neg. 200/661/5