

A B C D E F G H I J K L Ł M N O P R S T U V W X Y Z

Nr

12552  
MAŁOPOLSKIE

1 Obiekt

n

DWORZEC KOLEJOWY PKP

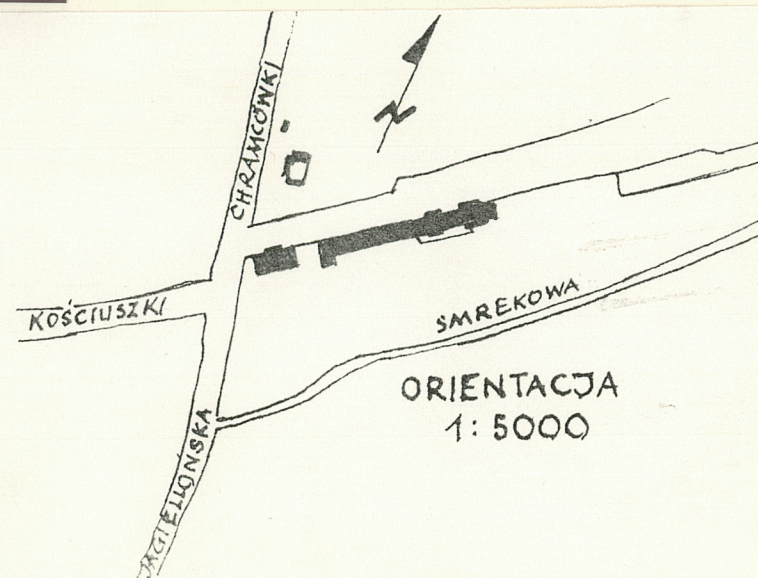
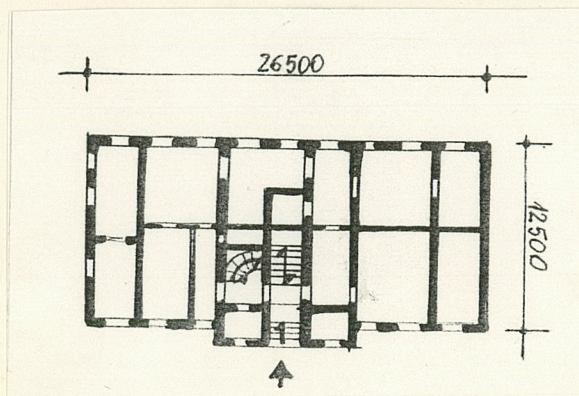
2 Czas powstania

1900, 1937-39

3 Miejscowość

ZAKOPANE

11 Zdjęcia rzut, przekrój, sytuacja, orientacja



4 Adres

ul. Chramcówki

nr hipoteczny

5 Przynależność administracyjna

województwo nowosądeckie

gmina Tatrzańska ZAKOPANE  
pow. TATRZAŃSKI

6 Poprzednie nazwy miejscowości

7 Przynależność administracyjna  
przed 1 VI 1975

województwo krakowskie

powiat m. Zakopane

8 Właściciel i jego adres

PKP - Kraków  
Polskie Koleje  
Państwowe

9 Użytkownik i jego adres

Polskie Koleje  
Państwowe

10 Rejestr zabytków

Nr Ks. "A" - 698 data 7.06.1993



Najstarszy obiekt dworca kolejowego został wzniesiony prawdopodobnie na przełomie 1899 i 1900 r., a budowa kontynuowana była do 1901 r. W tym czasie powstały: kompleks dwóch budynków piętrowych połączonych parterową przewiązką oraz wolnostojący budynek obecnie na narożniku drogi dojazdowej do dworca i ul. Chramcówki. Zostały one wzniesione na terenie ofiarowanym przez Władysława hr. Zamoyskiego wg proj. Henryka Starcka. Inwestycje realizowała prywatna spółka akcyjna na czele której stał hrabia Zamoyski.

Dzieje dworca związane są z rozwojem węzła kolejowego w Zakopanem. Został on rozbudowany w latach 1937-39 z okazji Narciarskich Mistrzostw Świata FIS, wg proj. inż. Thienel. Dobudowę parterowej części obejmującej restaurację oraz część socjalną, dowiązano do kompleksu pierwotnych budynków i poprowadzono w kierunku wolnostojącego budynku piętrowego. W latach 70-tych nadbudowano pierwotną parterową przewiązkę kondygnacją I piętra.

Kompleks dotrwał do dzisiejszych czasów z wprowadzonymi w latach 1937-39 i 70-tych zmianami. Do nawiązania historycznych zaliczyć można wszystkie omówione zmiany.

Obiekt reprezentuje typowy dla okresu powstania typ architektury eklektycznej, charakterystycznej dla galicyjskiej prowincji. Dobudowana w latach 1937-39 część nosi pewne znamiona architektury funkcjonalnej.

Budynki dworca kolejowego usytuowane są kalenicowo, równolegle do torów, czyli osią podłużną na linii wschód-zachód. Zwrócone są frontem w kierunku peronów. W najbliższym otoczeniu dworca nie znajdują się żadne obiekty. Stacja ogrodzona jest od strony ulicy Chramcówki oraz Smrekowej siatką.

Konstrukcja poszczególnych budynków zróżnicowana, uzależniona od okresu powstania. Posadowienie na fundamentach z kamienia i betonowych, ściany murowane, zewnątrz i wewnątrz tynkowane. Stropy drewniane i żelbetowe, posadzki cementowe oraz podłogi "białe". Więźba dachowa w najstarszej części płatwiowo-kleszczowa, stolcowa w części z lat 70-tych. Schody zabiegowe konstrukcji drewnianej, a w części nowo~~do~~dobudowanej - żelbetowe. Drzwi płycinowe, okna w najstarszej części ościeżnicowe ze ślemieniem, w części nowej - skrzynkowe.

Cały zespół wzniesiony na rzucie wydłużonego prostokąta. Kompleks najstarszych budynków składał się z dwóch jednopiętrowych budynków pokrytych dachami dwuspadowymi, połączonych parterową przewiązką, nadbudowaną w latach 70-tych piętrem, które przekryto także dachem dwuspadowym. Ściany parteru podzielone poziomymi bruzdami, cokół kamienny, gzyms pośredni i bogatszy koronujący. Pierwotne budynki piętrowe o symetrycznych elewacjach - skrajny pięcioosiowy z ryzalitem w części środkowej, wewnętrzny trójosiowy bez ryzalitu - nadproża okienne proste o wyakcentowanych kłincach. Przewiązka niesymetryczna, z ryzalitem dwu-osiowym. W parterze szerokie wejście główne i dwa dodatkowe. Na piętrze, dobudowanym w latach 70-tych, 11 okien nieco mniejszych od pierwotnych z 1901. Elewacje szczytowe (wsch. i zach.) trójosiowe. Budynek wolnostojący identyczny jak pierwszy (wsch.).

Kompleks parterowy z lat 1937-39 dobudowany od strony zach. do istniejącego ciągu. W elewacji północnej wprowadzono gładkie słupy podtrzymujące dwuspadowy dach, ściany cofnięto. Rytm tej części elewacji wyznaczają naprzemiennie usytuowane ryzality z daszkami dwuspadowymi i słupy. Od strony południowej niemal na całej długości zadaszenie wpsarte na drewnianych słupach z lat 70-tych.

Detale dekoracyjne typowe dla architektury eklektycznej pocz. XX w. Wnętrza zachowane w stanie znacznie przekształconym. Z wystroju historycznego zachowane nieliczne detale. W okresie międzywojennym wprowadzona została instalacja elektryczna i wodno-kanalizacyjna. Ogrzewanie centralne.



<p>14. Kubatura</p> <p>8300 m3</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>2400 m2</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>dworzec kolejowy</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>dworzec kolejowy</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja</p> <p>Pierwsza rozbudowa dworca miała miejsce w latach 1937-39 z okazji organizacji w Zakopanem Mistrzostw Świata FIS. Przeprowadzona została wg proj. inż. Zenona Thienel. Polegała na dobudowaniu parterowego budynku socjalnego i restauracji do istniejącego kompleksu od jego zach. strony.</p> <p>Druga rozbudowa miała miejsce w latach 70-tych i polegała na nadbudowaniu parterowej przewiazki łączącej dwa skrzydła piętrowe (zespół budynków z 1901 r.).</p>		<p>19. stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Ogólnie stan budynków średni. Poszczególne elementy mają następujący stan techniczny:</p> <p>fundamenty - dobry</p> <p>ściany zewnętrzne - średni</p> <p>ściany wewnętrzne - średni</p> <p>podłogi - średni</p> <p>stropy - średni</p> <p>wieżba dachowa - średni</p> <p>pokrycie dachowe - średni</p> <p>obróbki blacharski - średni</p> <p>stolarka okienna - średni</p> <p>stolarka drzwiowa - średni</p> <p>wyposażenie - średni</p> <p>instalacja wod.-kan. - średni</p> <p>instalacja elektryczna - średni</p>	
		<p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <p>Obiekt należy poddawać systematycznym, profilaktycznym zabiegom konserwatorskim.</p>	



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

1. Inwentaryzacja architektoniczna - PKP
2. Projekt dobudowy, skala 1:50, - PKP

22. Bibliografia

1. L. Długolecka, M. Pinkwart, "Zakopane. Przewodnik historyczny", Warszawa 1988, s. 167.
2. J. Węgierski, Na budowie w Zakopanem. Wycinek wspomnień - lata 1937-1939, "Rocznik Podhalański" t. IV, 1987, s. 203-225.

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

1. Pocztówki i fotografie archiwalne w Archiwum Muzeum Tatrzańskiego.

24. Uwagi różne

25. Opracował

tekst... Zbigniew Moździerz, X-XI 1993

imię, nazwisko, data, podpis

plany, rysunki... Grażyna Nowotarska-Kozioł, X-XI 1993

imię, nazwisko, data, podpis

zdjęcia lotogr... Zbigniew Moździerz, 1993

imię, nazwisko, data, podpis

miejsce przechowywania negatywów... Muzeum Tatrzańskie, Dz. OZ

Karta po wypełnieniu podlega ochronie na podstawie przepisów prawa autorskiego

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

27. Załączniki



1. Miejscowość

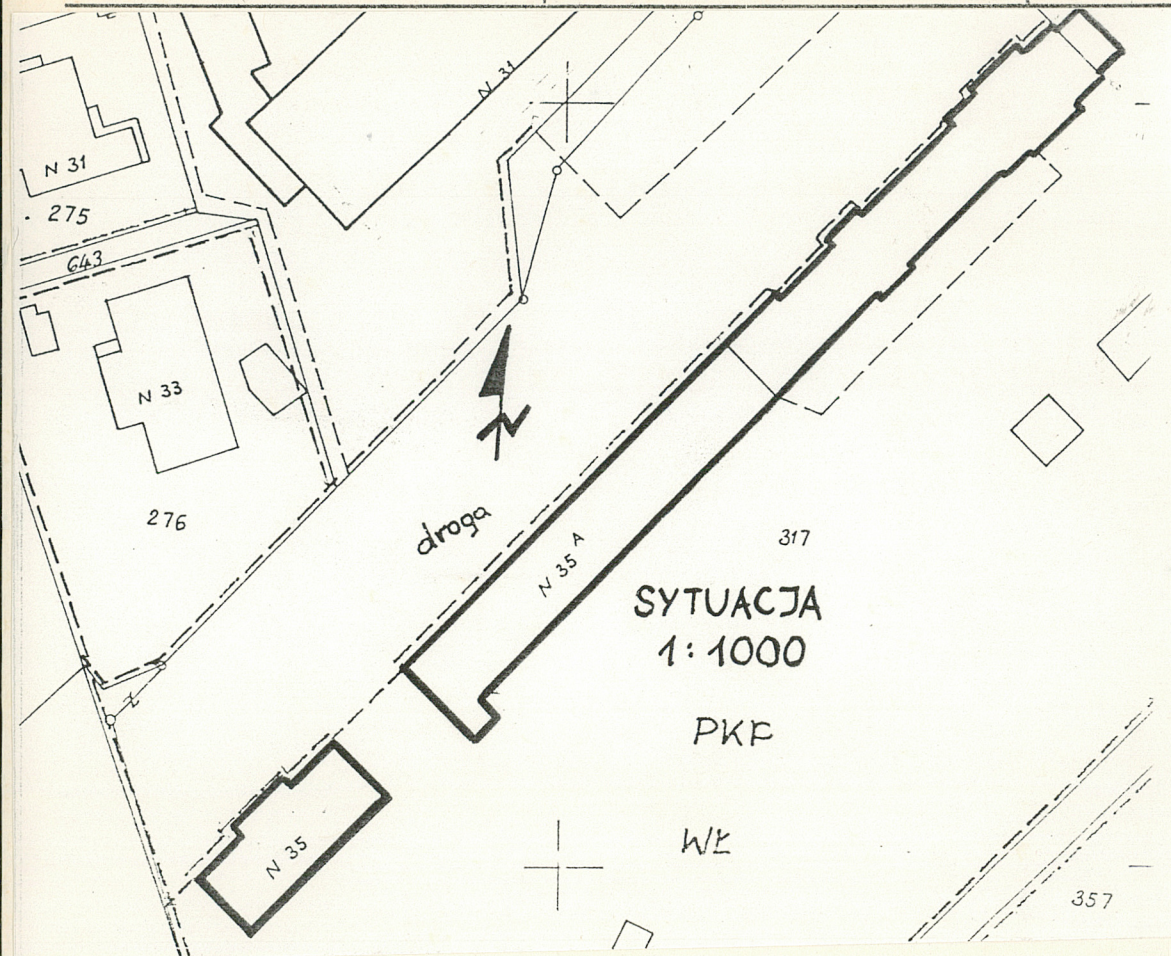
ZAKOPANE

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

DWORZEC KOLEJOWY PKP

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Rysunki, fotografie



Wkładkę założył: Zbigniew Moździerz (XI 1993)  
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: Muzeum Tatrzańskie

jed. W.A. Olsztyn z. 135/S  
OZGraf. Z.P. Ostróda z. 676 n. 40 000



