

KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO

3. Miejscowość

Nr inwentarzowy

PODKOWA LEŚNA

1. Nazwa

STACJA KOLEJOWA – PODKOWA LEŚNA GŁÓWNA

2. Czas powstania

1927

4. Adres

na poł-wsch od przejazdu przez torowisko

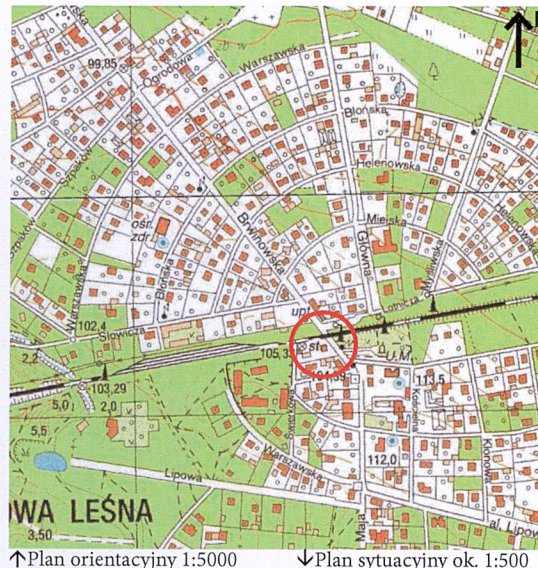
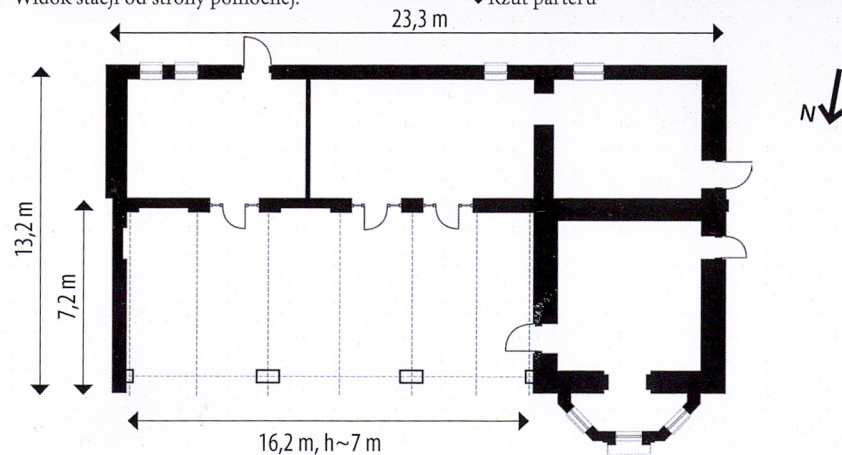
nr ewidencyjny działki: 1
nr księgi wieczystej:

11. Materiały graficzne



↑ Widok stacji od strony północnej.

↓ Rzut parteru



5. Przynależność administracyjna

województwo: **mazowieckie**

powiat: **grodziski**

gmina: **Podkowa Leśna**

6. Współrzędne geograficzne

N 52° 7' 19.916"

E 20° 43' 30.428"

7. Poprzednie nazwy miejscowości

8. Właściciel i jego adres

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
ul. Batorego 23
05-825 Grodzisk Mazowiecki

9. Użytkownik i jego adres

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
ul. Batorego 23
05-825 Grodzisk Mazowiecki

10. Formy ochrony

mpzp (lub/i gminna ewidencja):

studium uwarunkowań i kierunków
zagospodarowania przestrzennego
Miasta-Ogrodu Podkowa Leśna, uchwała Rady
Miasta Podkowa Leśna Nr 117/23/2000 z dnia
23.06.2000 r., budynek włączony do GEZ

rejestr zabytków:
data decyzji:

Geneza budowy linii kolejki dojazdowej sięga początków XX wieku. Warszawa była w tym czasie jednym z najgęściej zaludnionych i dynamicznie rozwijających się miast europejskich, a w związku z ograniczeniami związanymi z obecnością fortyfikacji (Twierdza Warszawa), nie było możliwości budowy domów i osiedli w obrebie jej granic. To spowodowało gwałtowny rozwój miejscowości podwarszawskich takich jak Pruszków, Grodzisk, Marki, Łomianki, Otwock i innych, skąd wiele tysięcy osób codziennie musiało dojeżdżać do pracy w Warszawie. Zapotrzebowanie na transport osób tylko częściowo rozwiązywały linie kolei normalno- i wąskotorowych oraz transport konny.

W grudniu 1918 roku powołano spółkę „Siła i Światło”, której podstawowym celem inwestycyjnym była budowa kompleksowego systemu transportu szynowego dla mieszkańców Warszawy i okolic. Planowano budowę wielu zelektryfikowanych linii, które łączyłyby się w centrum miasta. Prace budowlane rozpoczęto po uzyskaniu niezbędnych pozwoleń i koncesji oraz opracowaniu szczegółowych projektów instalacyjnych, w maju 1926 roku. Linie kolejki rozpoczęto budować w Komorowie, w dwóch kierunkach (do Warszawy i Grodziska) i ukończono 11 grudnia 1927 roku, gdy trasą przejechał pierwszy pociąg. Elektryczna Kolej Dojazdowa była pierwszą w pełni elektryczną, dwutorową linią kolejową w Polsce, wyposażoną w najnowocześniejsze urządzenia sterowania ruchem.

Stacja w Podkowie Leśnej powstała w 1927 roku na gruncie wydzielonym w trakcie parcelacji gruntów należących do Stanisława Lilpopa. Projektantem stacji był Juliusz Dzierżanowski (1873-1944) – autor także innych stacji na linii EKD oraz przebudowy siedziby spółki „Siła i Światło” (inwestora kolejki) w Warszawie. Stylistyka stacji nawiązuje do motywów rodzinnych, charakterystycznych dla późnej twórczości architekta. W latach 80. XX wieku stacja została rozbudowana o dodatkowy tylny trakt pomieszczeń gospodarczo- użytkowych.

Sytuacja

Budynek stacji z wiatą poczekalni położony jest po połudnowej stronie torowiska linii WKD, bezpośrednio na zachód od drogowego przejazdu przez tory. Do stacji można dojść bezpośrednio z ulicy w pobliżu przejazdu, oraz od strony tylnej (południowej) ulicą Świerkową. Teren stacji jest nieogrodzony, dostępny bez ograniczeń. Budynek stacyjny razem z wiatą zbudowano na peronie podniesionym w stosunku do poziomu torowiska, co umożliwia łatwe wsiadanie do pociągu.

Materiał i konstrukcja

Fundamenty i mury: murowane z cegły pełnej, na zaprawie cementowej, otynkowane. **Stropy:** drewniane, belkowe. **Wieżba dachowa:** w części murowanej wieżba drewniana, płatwiowo-stolcowa; w części poczekalni odkryta, w formie trójkątnych wiązarów opartych na murze tylnym i drewnianych kratownicowych podciągach od strony torowiska. **Pokrycie dachu:** na części murowanej dachówka ceramiczna karpiówka, układana w koronkę, nad poczekalną blacha wytłaczana (blachodachówka) na deskowaniu. **Posadzki i podłogi:** w poczekalni wtórna kostka betnowa w kolorze czerwonym, na parterze podłoga biała, wtórnie wykładziny PVC, na poddaszu podłoga biała. **Schody:** drewniane drabinowe. **Otwory:** drzwi wewnętrzne pierwotne drewniane, jednoskrzydłowe, płycinowe, zawieszane na zawiasach czopowych; wtórne drzwi wejściowe jednoskrzydłowe blaszane-stalowe. Wszystkie okna wtórne, krosnowe, jednoskrzydłowe szściopółowe polowe, z szybami zespolonymi, rozwierano-uchylne, z żaluzjami zwijanymi do kasety zamocowanej w grubości obramienia.

Rzut

Część murowana (zamknięta) na planie zbliżonym do prostokąta, składająca się z dwóch pomieszczeń i wydzielonej wtórnie (?) toalety, wtórnie rozbudowana o dodatkowe pomieszczenie wgłąb działki (w stronę południową). Wiata otwarta od strony peronu, zamknięta z trzech stron ścianami murowanymi; w ścianie tylnej, wtórnie wykonano dwa prostokątne otwory – drzwi wejściowe do lokali użytkowych wybudowanych we wtórnym równoległym trakcie tylnym; od strony torów dwa drewniane filary w układzie kratownicowym wspierające belkę podciągową.

Bryła

Zasadnicza bryła stacji składa się z prostopadłościennych części murowanej ustawionej prostopadle do torowiska, z dachem dwuspadowym, w której wyróżnia się trójboczny wykusz z kasą biletową oraz wysoki, trójkątny szczyt dekorowany boniowaniem i spływami wlotowymi zwieńczonymi obeliskami. Część mieszcząca wiatę jest podłużna, z jednospadowym, wypłaszczonym dachem, którego zwieńczenie stanowi grzebień.

Elewacje

Frontowa elewacja stacji składa się z wiaty zamującej ok. ¼ ogólnej szerokości oraz części murowanej po prawej stronie. W układzie wiaty wyróżnia się konstrukcja drewniana w formie kratownic – belek połączonych krzyżulcami, z których wykonano pionowe wsporniki (dwa wolnostojące i dwa przyściennie), dźwigające za pośrednictwem belki podciągowej o analogicznej konstrukcji, jednopołaciowy dach, zwieńczony widocznym w tle grzebieniem w formie filarków zwieńczonych kulami połączonych łukowo wklęsłymi odcinami muru. Od strony wschodniej wiatę zamyka ślepa ściana szczytowa posadowiona na lekko wysuniętym cokole. Po stronie prawej elewacji frontowej znajduje się jednoosiowy, jednokondygnacyjny budynek stacji z wysokim poddaszem pod dwuspadowym kalenicowym dachem. W parterze umieszczono trójboczny wykusz z prostokątnymi oknami mieszczący kasę biletową, nakryty trójpółaciowym dachem. W szczytowej części elewacji pod skosami dachu umieszczono parę prostokątnych okien doświetlających poddasze. Kompozycję szczytu stanowi dekoracja tynkarska ze schodkowo ułożonych gładkich płyt wzdłuż krawędzi spadków, skonstruowana z fakturowanym tynkiem w środkowej części szczytu. U nasady dachu płyty przekształcono w woluty stanowiące podstawę dla dwóch symetrycznych piramidalnych obelisków na kulach. Pozostałe elewacje pozbawione detalu architektonicznego za wyjątkiem profilowanego gzymsu.

Wnętrza

Ściany wewnętrzne pomieszczeń z fasetą górną, brak detalu.

Instalacje

Budynek wyposażony jest we współczesne instalacje – wodno-kanalizacyjną, elektryczną, c.o. i teletechniczne.

14. Kubatura	15. Powierzchnia użytkowa	16. Przeznaczenie pierwotne	17. Użytkowanie obecne
około 460 m ³	około 155 m ²	stacja kolejowa	stacja kolejowa
18. Stan zachowania		19. Istniejące zagrożenia, najpilniejsze postulaty konserwatorskie	
<p>Fundamenty – bez widocznych uszkodzeń,</p> <p>Ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne – bez widocznych uszkodzeń; od strony południowej wtórnie dobudowano trakt pomieszczeń. W obrębie wykusza mieszczącego kasę biletową, w okresie powojennym, fragmentarycznie przekształcono płaszczyznę ściany.</p> <p>Stropy – bez widocznych uszkodzeń,</p> <p>Dach – konstrukcja i pokrycie – bez widocznych uszkodzeń, po remoncie w 2010 r. w trakcie którego wymieniono część elementów drewnianych wsporników.</p> <p>Wyposażenie – nie występuje,</p> <p>Instalacje – współczesne, sprawne.</p>		<p>Obecnie nie występują istotne zagrożenia dla substancji i formy architektonicznej budynku. Analiza zdjęć archiwalnych z lat 80. XX wieku pozwala stwierdzić, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budynek został rozbudowany – za tylną ścianą szczytową dobudowano jeden trakt pomieszczeń, – w stosunku do stanu sprzed 1939 roku, zatarciu uległo przejście piesze (alejka) prowadząca wzdłuż wschodniej ściany poczekalni, – fragmentarycznie przebudowano ścianę szczytową wykusza kasy biletowej. <p>Postuluje się oczyszczenie i estetyzację terenu stacji – usunięcie szpecących banerów, tablic ogłoszeniowych i innych wtórnych elementów. Elementy nowe (np. zegary, ławki) powinny być dotosowane do stylistyki stacji.</p> <p>W trakcie prac konserwatorskich wymagana jest likwidacja rury spustowej poprowadzonej w sposób niefachowy i nieestetyczny przez gzyms w części murowanej stacji od strony frontowej.</p> <p>Postuluje się wykonanie badań konserwatorskich w celu ustalenia pierwotnej kolorystyki i fakturowania wypraw tynkarskich stacji.</p>	
		19 a. Wskazanie wartości (artystyczne, naukowe, historyczne)	
		<p>Walory historyczne: stacja kolejki EKD w Podkowie Leśnej jest elementem spójnego, pionierskiego w Polsce systemu elektrycznych linii kolei dojazdowych. Powstała równocześnie z rozplanowaniem miasta-ogrodu w latach 20. XX wieku. Stacja kolejowa, z uwagi na szczególnie charakter urbanistyczny miejscowości była i jest swego rodzaju centrum lokalnej społeczności. Jest obecna we wspomnieniach i utworach osób ze świata kultury i sztuki.</p> <p>walory artystyczne: architektura stacji Podkowa Leśna Główna harmonijnie wpisuje się w letniskowy charakter miejscowości, nawiązuje do najwybitniejszych budynków miasta i modnych w okresie jej budowy trendów stylistycznych.</p>	

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

1. Archiwum MWKZ w Warszawie – zdjęcia archiwalne stacji wkd Podkowa Leśna Główna, lata 80. XX wieku (fot. Piotr Mastalerz).

21. Uwagi

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

23. Bibliografia

1. www.wkd.com.pl/o-wkd/historia-ekd-wkd.html [dostęp 25.09.2016]
2. Majewska A., Budowa elektrycznej kolei dojazdowej determinantą rozwoju strefy podmiejskiej Warszawy, [w:] Kwartalnik Architektury i Urbanistyki

24. Opracowanie karty ewidencyjnej

tekst: *Maciej Czyński 15 września 2016 r.*

plany, rysunki *Maciej Czyński 15 września 2016 r.*

zdjęcia fotograficzne *Maciej Czyński 15 września 2016 r.*

25. Źródła ikonograficzne i fotografie (rodzaj, miejsce przechowywania)

26. Załączniki

nr 1-2 – dokumentacja fotograficzna,
nr 3 – dokumentacja fotograficzna i rysunkowa.

1. Miejscowość	Podkowa Leśna	5. Nazwa i adres zabytku	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Podkowa Leśna	STACJA KOLEJOWA – PODKOWA LEŚNA GŁ.	dokumentacja fotograficzna
3. Powiat	grodziski		
4. Województwo	mazowieckie		



1	2
3	4



1. Stacja Podkowa Leśna Główna – widok w kierunku południowym.
2. Fragment elewacji stacji – budynek kasy biletowej.
3. Fragment elewacji stacji – wiata z poczekalnią.
4. Budynek stacji – elewacja zachodnia.

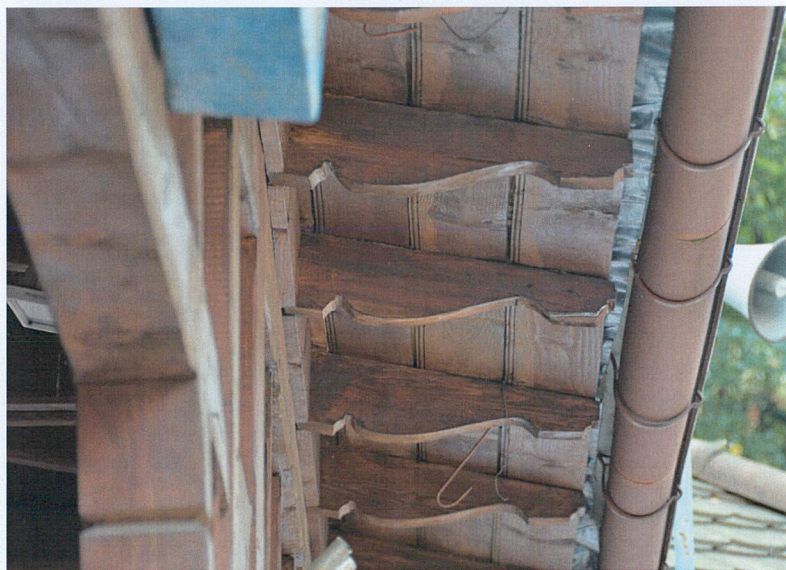


5	6
7	8



- 5. Poczekalnia – widok ogólny.
- 6. Drewniany strop – połąć dachu.
- 7. Filar potrzymujący dach od strony peronu.
- 8. Poczekalnia – widok w kierunku zachodnim.

1. Miejscowość	Podkowa Leśna	5. Nazwa i adres zabytku	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Podkowa Leśna	STACJA KOLEJOWA – PODKOWA LEŚNA GŁ.	dokumentacja fotograficzna
3. Powiat	grodziski		
4. Województwo	mazowieckie		



9	10
11	12



9. Budynek stacji – część tylna.

10. Detal konstrukcji dachu wiaty – dekoracyjne ostatki belek.

11. Elewacja szczytowa – wschodnia.

12. Fragment szczytu budynku stacyjnego – obelisk na wolutowym spływie (widok od tyłu).



13	14
15	16

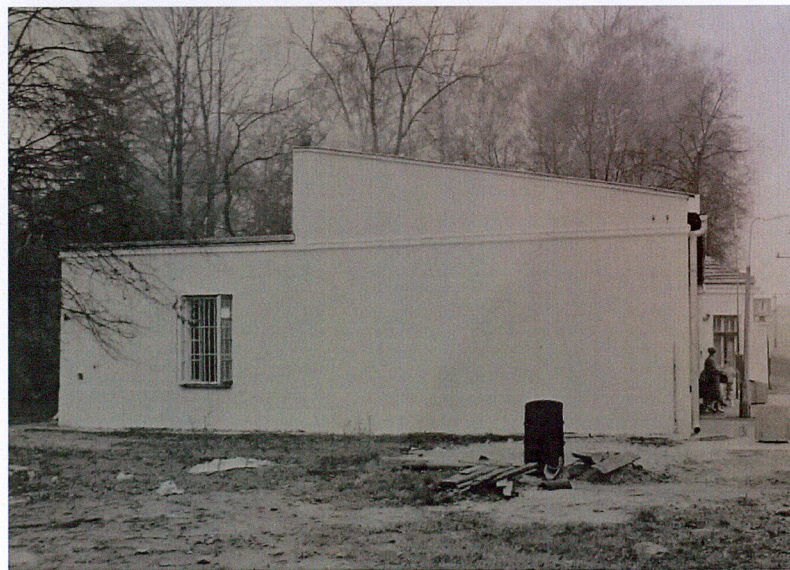
13. Detal drewnianej konstrukcji wiaty – połączenie zastrzałów usztywniających wiązar.

14. Sposób posadowienia filara wiaty.

15. Grzebień wieńczący dach wiaty.

16. Zwieńczenie elewacji frontowej – szczyt budynku stacji.

1. Miejscowość	Podkowa Leśna	5. Nazwa i adres zabytku	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Podkowa Leśna	STACJA KOLEJOWA – PODKOWA LEŚNA GŁ.	dokumentacja fotograficzna i rysunkowa
3. Powiat	grodziski		
4. Województwo	mazowieckie		



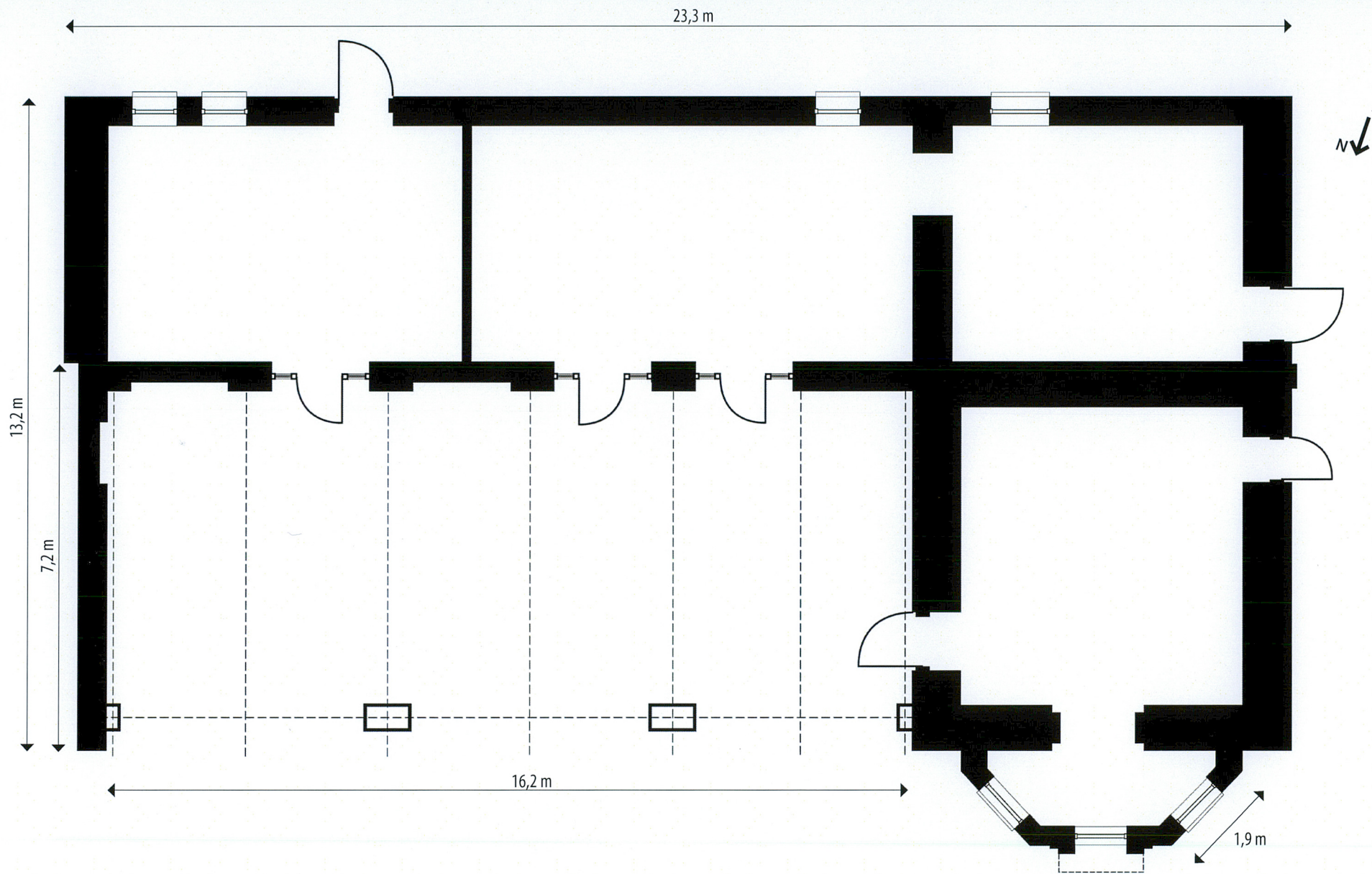
17	18
19	20

17. Fotografia z lat 30. XX wieku
– widok ogólny budynku stacji.

18. Fotografia z okresu okupacji
– widok w kierunku północnym.

19. Widok stacji od strony tylnej przed
rozbudową (fot. Piotr Mastalerz,
zbiory MWKZ).

20. Widok stacji od strony wschodniej
– przed przebudową (fot. Piotr
Mastalerz, zbiory MWKZ).



Rzut przyziemia, skala 1:100

