



**PROGRAM PRAC KONSERWATORSKICH
DLA BUDYNKU DWORCA KOLEJOWEGO
W RAWIE MAZOWIECKIEJ**

Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych

luty 2024 r.

**PROGRAM PRAC KONSERWATORSKICH
DLA BUDYNKU DWORCA KOLEJOWEGO
W RAWIE MAZOWIECKIEJ**

SPIS TREŚCI

1.	SPORZĄDZAJĄCY DOKUMENTACJĘ.....	2
2.	WŁAŚCICIEL ZABYTKU.....	2
3.	OKREŚLENIE ZABYTKU	2
4.	OKREŚLENIE POŁOŻENIA ZABYTKU.....	2
5.	CZAS POWSTANIA I STYL ZABYTKU.....	2
6.	ANALIZA MATERIAŁÓW I TECHNIK WYKONANIA ZABYTKU.....	3
7.	OKREŚLENIE WYMIARÓW ZABYTKU I JEGO CZĘŚCI SKŁADOWYCH WRAZ Z OPISEM INWENTARYZACYJNYM	3
7.1.	BRYŁA BUDYNKU I POMIESZCZENIA	3
7.2.	STOLARKA OKIENNA I DRZWIOWA	5
7.2.1.	STOLARKA OKIENNA ZEWNĘTRZNA	6
7.2.2.	STOLARKA OKIENNA WEWNĘTRZNA.....	10
7.2.3.	STOLARKA DRZWIOWA ZEWNĘTRZNA.....	11
7.2.4.	STOLARKA DRZWIOWA WEWNĘTRZNA	12
7.3.	INSTALACJE	14
7.4.	ŚCIANY WEWNĘTRZNE I SUFITY.....	16
7.5.	PODŁOGI I POSADZKI	16
7.6.	WYPOSAŻENIE	19
7.7.	ELEWACJE ZEWNĘTRZNE	20
7.8.	SCHODY I PODMURÓWKA.....	22
7.9.	OTOCZENIE PRZYNALEŻNE DO BUDYNKU	23
8.	OPRACOWANIE HISTORYCZNE ZAWIERAJĄCE INFORMACJE O DOTYCHCZAS PRZEPROWADZONYCH PRACACH KONSERWATORSKICH LUB RESTAURATORSKICH ORAZ DOKONANYCH PRZEKSZTAŁCENIACH ZABYTKU.....	23
9.	OPIS STANU ZACHOWANIA ZABYTKU PRZED PODJĘCIEM PRAC KONSERWATORSKICH LUB RESTAURATORSKICH Z OKREŚLENIEM PRZYCZYN USZKODZEŃ I ZNISZCZEŃ	24
10.	PROGRAM PRAC KONSERWATORSKICH	24
10.1.	ELEWACJE	24
10.1.1.	ELEWACJA OD STRONY MIASTA.....	24
10.1.2.	ELEWACJA OD STRONY ROGOWA	29
10.1.3.	ELEWACJA OD STRONY PERONÓW	31
10.1.4.	ELEWACJA OD STRONY BIAŁEJ RAWSKIEJ	35
10.1.5.	WNĘTRZE.....	36
10.1.6.	WIZUALIZACJE ŚCIAN WEWNĘTRZNYCH POMIESZCZEŃ	45
10.1.7.	PRZYNALEŻNE OTOCZENIE BUDYNKU	47
10.2.	OGÓLNY WYKAZ PLANOWANYCH PRAC WRAZ Z OPISEM MATERIAŁÓW I TECHNIK.....	53
11.	WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW	54

1. SPORZADZAJĄCY DOKUMENTACJĘ

mgr inż. Adam Wawrzyniak
dr inż. Michał Zajfert
Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych
ul. Dworcowa 37, 95-063 Rogów

2. WŁAŚCICIEL ZABYTKU

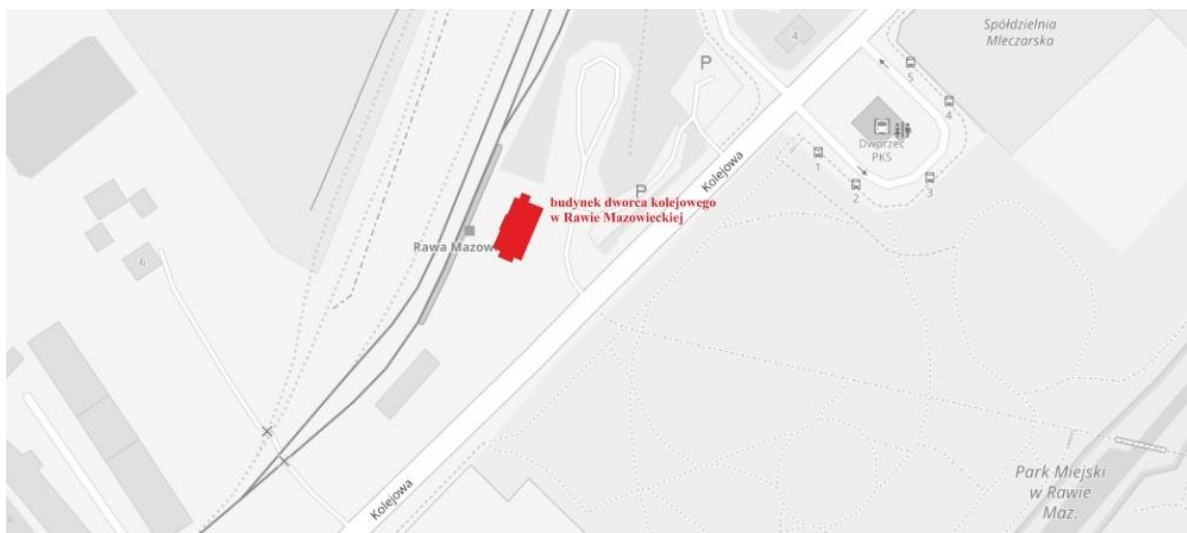
Powiat Rawski
pl. Wolności 1, 96-200 Rawa Mazowiecka

3. OKREŚLENIE ZABYTKU

Budynek dworca kolejowego w Rawie Mazowieckiej

4. OKREŚLENIE POŁOŻENIA ZABYTKU

Obiekt znajduje się w Rawie Mazowieckiej przy ul. Kolejowej 6A na działce nr ew. 229/2 (obręb 1).



Rys. 1. Lokalizacja dworca (opracowanie własne na podkładzie openstreetmap.org)

5. CZAS POWSTANIA I STYL ZABYTKU

Obiekt powstał w 1924 r. na przekazanym dwa lata wcześniej, przez rawską Radę Miejską, terenie pod budowę nowej stacji, zlokalizowanego bliżej centrum miasta. Murowany z białej silikatowej cegły budynek zbudowano na planie prostokąta z czterosпадowym dachem. Wejścia od strony miasta i od strony peronów wykonano w formie ryzalitów przekrytych oddzielnymi dachami (od strony miasta - zwykłym dwuspadowym a od strony peronów - dwuspadowym z naczółkiem). Obiekt wykonano w stylu dworkowym, charakterystycznym dla nowobudowanych dworców kolejowych na terenie Warszawskiej Dyrekcji Kolei Państwowych w okresie 20-lecia międzywojennego. Projekty te powstawały w pracowniach Polskich Kolei Państwowych pod kierownictwem Bronisława Brochowicza-Rogoyskiego, a następnie Romualda Millera.



Fot. 1. Dworzec na stacji Rawa [Mazowiecka] (źródło: Inżynier Kolejowy No. 7 (71), 1 lipca 1930 r.)

6. ANALIZA MATERIAŁÓW I TECHNIK WYKONANIA ZABYTKU

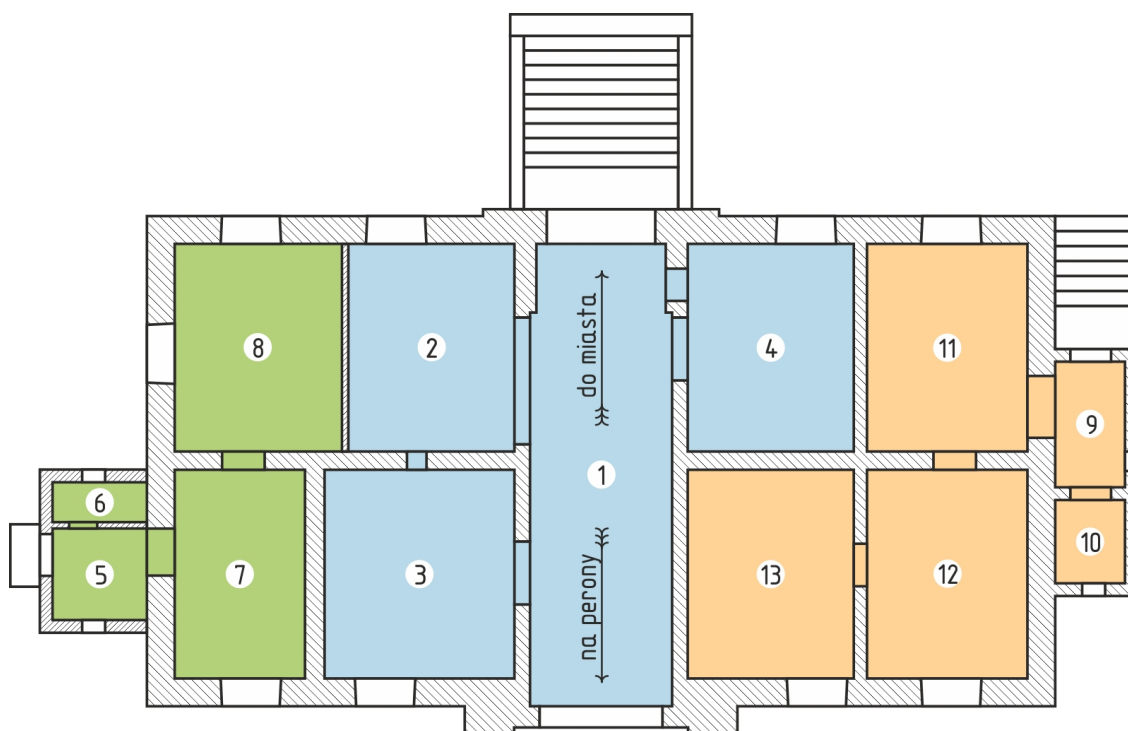
Obiekt murowany na zaprawie cementowej. Podmurówka z cegły ceramicznej (czerwonej), otynkowana. Ściany ponad podmurówką z cegły silikatowej (białej). Nadproża wszystkich otworów okiennych i drzwi jednoskrzydłowych łukowe. Nadproża drzwi do holu (w głównej osi budynku) proste, wzmocnione stalowymi dwuteownikami. Parapety zewnętrzne z cegły silikatowej przekrytej blachą ocynkowaną. Stolarka okienna typu skrzynkowego, drewniana. Stolarka drzwiowa drewniana. Strop nad parterem na sosnowych legarach, sufity deskowane, obite matami trzcinowymi i otynkowane. Wnętrza otynkowane tynkiem mineralnym. W części pomieszczeń drewniana lamperia. Więźba dachowa drewniana, pierwotnie przekryta ceramiczną dachówką karpiówką, obróbki i orynnowanie z blachy ocynkowanej. Podłogi w części pomieszczeń wykonane jako drewniane – deski na legarach a w części jako wylewki cementowe wyłożone gresem.

7. OKREŚLENIE WYMIARÓW ZABYTKU I JEGO CZĘŚCI SKŁADOWYCH WRAZ Z OPISEM INWENTARYZACYJNYM

7.1. BRYŁA BUDYNKU I POMIESZCZENIA

Bryła budynku, pięcioosiowa, opisana na planie prostokąta o wymiarach 9,8 m x 18,2 m, który dłuższymi bokami jest równoległy do torów stacyjnych. Obiekt leży na nierównym terenie (równia stacyjna przewyższa niweletę ulicy Kolejowej o ok. 2,0 m), wobec czego poziom posadzek we wnętrzach jest znacznie wyżej niż poziom ulicy a ściana fundamentowa od strony miasta ma duży udział w powierzchni elewacji. Dwa ryzality wejściowe znajdują się w głównej osi dworca. Od strony miasta (ul. Kolejowa) do płytkiego ryzalitu (1 główka cegieł, ok. 12 cm) mieszczącego szerokie drzwi wejściowe dostawione są równie szerokie zewnętrzne schody o 10 stopniach zapewniające dostęp do poziomu peronów z poziomu ulicy. Ryzalit ten ma kształt trapezu dłuższą podstawą wspartego na poziomie posadzek wewnątrz. Ryzalit od strony peronów jest wyraźniej wysunięty (4 główki cegieł, ok. 52 cm) i bardziej zdobiony. Od strony Rogowa znajduje się pierwotna sień ze schodami, przekryta dachem jednospadowym będącym kontynuacją połaci dachowej głównej bryły obiektu. Od strony Białej Rawskiej znajduje się

wtórnie dobudowana przybudówka, przekryta osobnym jednospadowym dachem. Okna głównej bryły budynku, oraz drzwi wejściowe do sieni posiadają murowane z cegieł silikatowych łukowe nadproża.



Rys. 2. Obecny rozkład pomieszczeń dworca (opracowanie własne)

Wnętrze dworca podzielone jest na trzy strefy funkcjonalne, każda z osobnym wejściem. Na rys. 2. przedstawiono rozkład pomieszczeń. Strefa oznaczona kolorem niebieskim (pom. 1-4) to pomieszczenia kolejowe służące obsłudze ruchu pasażerskiego, czynnościom administracyjnym i kierowaniem ruchem pociągów. Strefa oznaczona na rysunku kolorem zielonym (pom. 5-7) to dawne mieszkanie służbowe, obecnie będące pustostanem. Strefa oznaczona na rysunku kolorem pomarańczowym (pom. 9-13) to dawne mieszkanie służbowe, obecnie zamieszkałe. Szczegółowy opis poszczególnych pomieszczeń przedstawiono w Tabeli 1.

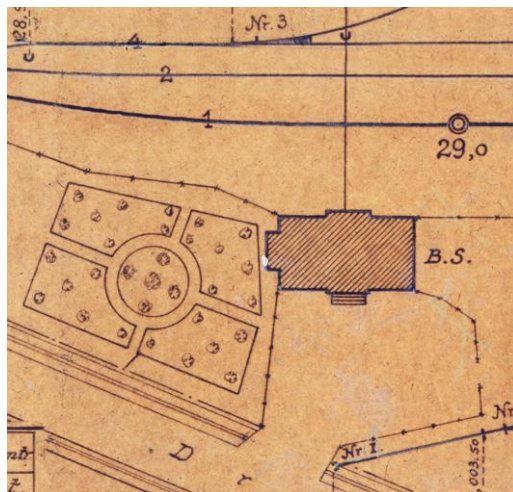
Tabela 1. Wykaz i opis pomieszczeń

nr	nazwa	obecne przeznaczenie	pierwotne przeznaczenie
1	hol	hol łączący wejścia do dworca od strony miasta i od strony peronów oraz do pomieszczeń poczekalni (2), dyżurnego ruchu i kasy biletowej (3) i kasy towarowej (4)	jak obecnie
2	poczekalnia	poczekalnia dla pasażerów wraz z dostępem do okienka kasy biletowej	jak obecnie
3	pomieszczenie dyżurnego ruchu i kasa biletowa	miejsce pracy dyżurnego ruchu wyposażone w urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego oraz w rozdzielnice elektryczne sterujące obwodami elektrycznymi na stacji (m.in. oświetlenie, napędy rogatkowe, przeciągarka)	jak obecnie
4	kasa towarowa	schowek służący lokatorom mieszkania od strony Rogowa (pom. 9-13)	kasa towarowa w której prowadzono rozliczenia przesyłek towarowych nadawanych i przyjmowanych na kolei
5	wiatrołap	pustostan	sień mieszkania służbowego

6	łazienka	pustostan	łazienka mieszkania służbowego
7	kuchnia	pustostan	kuchnia mieszkania służbowego
8	pokój	pustostan	pokój mieszkania służbowego
9	wiatrołap	sień mieszkania służbowego	jak obecnie
10	łazienka	łazienka mieszkania służbowego	jak obecnie
11	kuchnia (podpiwniczona)	kuchnia mieszkania służbowego (podpiwniczona)	jak obecnie
12	pokój	pokój mieszkania służbowego	jak obecnie
13	pokój	pokój mieszkania służbowego	jak obecnie

Przybudówka od strony Białej Rawskiej (pom. 5.-6.) ma charakter wtórny. Została dobudowana najprawdopodobniej po 1945 r. Przybudówka ta nie występuje na planie stacji Rawa Maz. z 1932 r. (fot. 2.).

Przegroda ścienna między pomieszczeniami poczekalni (2.) i pokoju (8.), jako jedyna przegroda w budynku jest wykonana z desek i otynkowana, co również sugeruje że jej wykonanie miało miejsce w okresie późniejszym.



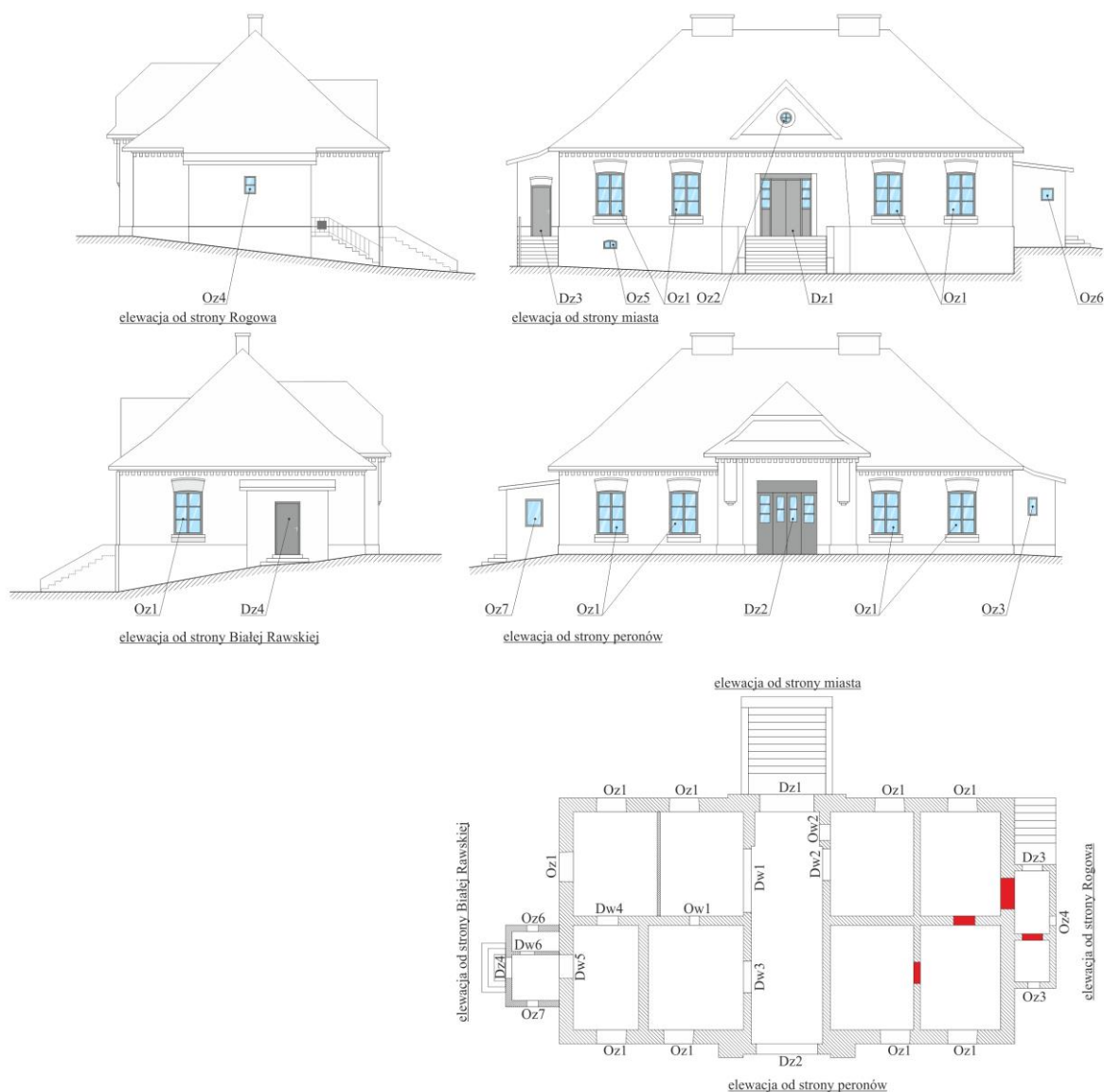
Fot. 2. Fragment planu stacyjnego z 1932 r. na którym widoczny jest zarys budynku dworcowego – brak przybudówki od strony Białej Rawskiej (ze zbiorów FPKW).

7.2. STOLARKA OKIENNA I DRZWIOWA

Zestawienie istniejącej obecnie stolarki okiennej i drzwiowej objętej niniejszym Programem Prac Konserwatorskich przedstawiono na rys. 3. Przyjęto zasady oznaczeń:

- Oz – okno zewnętrzne,
- Dz – drzwi zewnętrzne,
- Ow – okno wewnętrzne,
- Dw – drzwi wewnętrzne.

Niniejszy program prac konserwatorskich nie obejmuje drzwi wewnętrznych pomiędzy pomieszczeniami części mieszkalnej (pom. 9-13), które zostały oznaczone na rys. 3 kolorem czerwonym. Dla części mieszkalnej przyjęto że pracami konserwatorskimi zostanie objęta tylko część widoczna z zewnątrz, tj. elewacje, stolarka zewnętrzna i elementy ogrodzenia, dla zapewnienia wizualnej spójności z całością obiektu.



Rys. 3. Inwentaryzacja stolarki (opracowanie własne)

7.2.1. STOLARKA OKIENNA ZEWNĘTRZNA

Wszystkie okna prostokątne w bryle głównej budynku Oz1 były pierwotnie podwójne (skrzynkowe) - skrzydła wewnętrzne otwierane do środka pomieszczenia i skrzydła zewnętrzne otwierane na zewnątrz o czym świadczą pojedyncze zachowane pozostałości okuć od wewnętrznej strony.

Konstrukcja dwuskrzydłowa, w każdym skrzydle przeszklenie składało się z trzech szyb przedzielonych poziomymi szprosami. Większość okien została wymieniana w trakcie użytkowania budynku, choć z zachowaniem



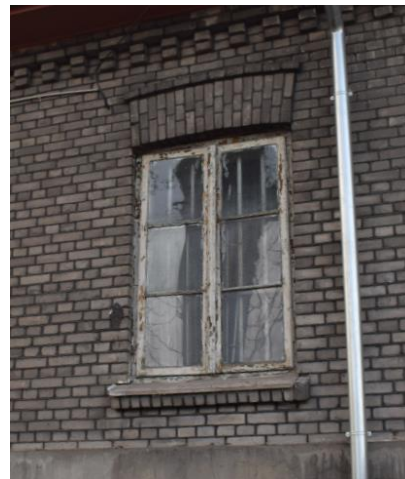
Fot. 3. Okno w poczekalni (Oz1). Widoczna pozostałość zawiasu od wewnętrznej strony (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)

pierwotnego podziału na dwa skrzydła i co najmniej częściowym zachowaniem podziału przeszkleń w skrzydłach. Do dnia dzisiejszego nie zachowały się wewnętrzne skrzydła okienne.

Wszystkie okucia, wobec tego że stolarka okienna była wymieniana w minionych latach, są różnego typu.

Wszystkie okna poza częścią obecnie zamieszkałą posiadają od wewnątrz stalowe okratowanie.

Pod oknami od wewnętrznej strony znajdują się drewniane parapety. Od zewnętrznej strony pochyle parapety wykonane z cegieł (główkami na sztorc) przekryte blachą ocynkowaną (fot. 4.).

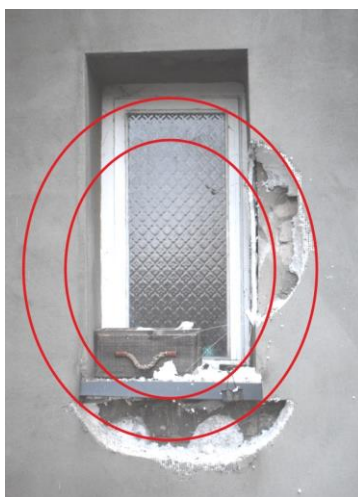


Fot. 4. Okno kasy towarowej (Oz1) (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)

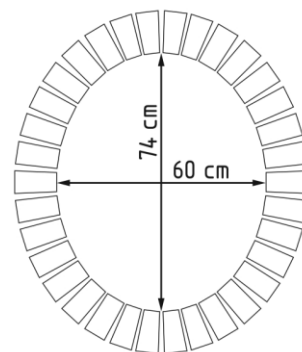
Przybudówka od strony Rogowa posiada okno od strony peronów Oz3 i okno od strony Rogowa Oz4. Obecnie od strony torów wstawione jest okno prostokątne (wg zachowanych fotografii co najmniej od połowy lat 90). Pierwotnie, na podstawie pomiaru wążka ceglanoego (pod wtórnie nałożoną warstwą ocieplenia styropianowego), okno to miało kształt elipsy o długości osi wielkiej (pionowej) 74 cm długości osi małej (poziomej) poziomej 60 cm (fot. 5., fot. 6. i rys. 4.).



Fot. 5. Widoczny wążek ceglany wokół owalnego okna Oz3 przybudówki od strony Rogowa - ściana od strony peronów (fot. ze zbiorów FPKW, 2002 r.)



Fot. 6. Odkrywanie okna Oz3 przybudówki od strony Rogowa - ściana od strony peronów (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)



Rys. 4. Wymiary owalnego otworu okiennego przybudówki od strony Rogowa (Oz3) – ściana od strony peronów (opracowanie własne na podstawie pomiarów wążka ceglanoego)

Okno od strony Rogowa Oz4 jest prostokątne i jego proporcje pokrywają się z proporcjami pierwotnego okna wg zachowanej ikonografii (fot. 7 i fot. 8.).



Fot. 7. Elewacja dworca od strony Rogowa - ściana od strony peronów (fot. ze zb. FPKW, 1922-1939)



Fot. 8. Elewacja dworca od strony Rogowa, widoczne okno Oz4 (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)

Okna przybudówki od strony Białej Oz6 i Oz7, podobnie jak cała przybudówka pochodzą z z okresu późniejszego. Okno Oz6 (fot. 9.) najprawdopodobniej zostało wykonane w latach 70.-80. XX w. (analogiczne ramy znajdują się w budynkach na stacji Rogów Towarowy Wąsk. przebudowywanych w latach 70.-80. XX w.). Okno Oz7 (fot. 10.) z uwagi na zastosowane okucia jest charakterystyczne dla rozwiązań konstrukcyjnych stolarki okiennej z lat 90. XX w.



Fot. 9. Okno Oz6 w przybudówce od strony Białej Rawskiej. Elewacja od strony peronów. (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)



Fot. 10. Okno Oz7 w przybudówce od strony Białej Rawskiej. Elewacja od strony miasta. (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)

W szczycie ryzalitu od strony miasta znajduje się okrągłe stałe okno Oz2 zapewniające doświetlenie poddasza. Zastosowane techniki łączenia elementów drewnianych oraz brak śladów naruszania pierwotnej zaprawy murarskiej od wewnątrz (okno jest osadzone poprzez wmurowanie) wskazują że jest to okno pierwotne (fot. 11. i fot. 12.).



Fot. 11. Szczyt ryzalitu od strony miasta, widok z zewnątrz, widoczne okno Oz2 (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)



Fot. 12. Szczyt ryzalitu od strony miasta, widok od wewnątrz, okno Oz2 (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.)

Pod oknem (Oz1) mieszkania na elewacji od strony miasta znajduje się małe okno piwniczne Oz5 (fot. 13.). Okno to posiada kształt prostokąta zwieńczonego łukiem dopasowanym do kształtu nadproża. Podzielone jest na dwa kwadratowe pola. Rama okna jest wykonana z drewna. Forma i rozwiązania konstrukcyjne wskazują że może być to okno pierwotne.



Fot. 13. Elewacja od strony miasta. Widoczne okno piwniczne Oz5. (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)

Ponadto w połaciach dachowych od strony Białej Rawskiej i od strony Rogowa znajdowały się do 1996 r. (remont dachu przeprowadzony przez PKP) po jednym oknie typu oeil-de-boeuf (fot. 7. i fot. 14.). Przeprowadzony w 1996 r. remont polegał na zastąpieniu pierwotnej ceramicznej dachówki karpiówki na blachodachówkę w formie przypominające dachówkę holenderkę i w trakcie tych prac usunięto oba okna typu oeil-de-boeuf. W trakcie przeprowadzonego w 2023 r. remontu dachu, wobec ograniczonej nośności więźby dachowej na dachu ułożono nową blachodachówkę karpiówkę. Wobec braku możliwości odtworzenia w tym materiale łuków połaci dachowej charakterystycznych dla oeil-de-boeuf nie odtworzono tych okien (fot. 15.).



Fot. 14. Elewacje od strony torów i od strony Białej Rawskiej. Widoczne oeil-de-boeuf w połaci dachowej. (fot. M. Gliniecki, 1992 r., strona internetowa bazakolejowa.pl)



Fot. 15. Elewacje od strony torów i od strony Białej Rawskiej. Dach po przeprowadzeniu prac remontowych w 2023 r. (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.)

7.2.2. STOLARKA OKIENNA WEWNĘTRZNA

We wnętrzu budynku zachowały się dwa okna wewnętrzne. Miały one funkcję okien kasowych odpowiednio kasy biletowej Ow1 (pasażerskiej) i kasy towarowej Ow2 (uiszczanie opłat związanych z przesyłkami towarowymi i obsługą bocznic).

Okno kasy biletowej (fot. 16. i 17.) pomiędzy pomieszczeniami dyżurnego ruchu (pom. 3.) i poczekalni (pom. 2.) zostało wykonane z drewnianej ramy dzielącej światło okna na trzy pionowe pasy. Wszystkie pasy podzielone są kolejno na trzy pola. Pas środkowy posiada wyższe dolne pole wykonane jako otwierane przez które podawano pieniądze i bilety. Obecnie przeszklenie jest częściowo zamalowane białą farbą olejną. Po obu stronach ściany znajduje się drewniany parapet.



Fot. 16. Okno kasy biletowej Ow1, widok od strony pomieszczenia poczekalni (fot. M. Zajfert, 2023 r.)



Fot. 17. Okno kasy biletowej Ow1, widok od strony pomieszczenia dyżurnego ruchu (fot. M. Zajfert, 2023 r.)

Okno kasy towarowej Ow2 (fot. 18.) pomiędzy pomieszczeniami holu (pom. 1.) i kasy towarowej (pom. 4.) zostało wykonane w formie drewnianej ramy dzielącej światło okna na dwie poziome części. Część dolna jest otwierana dla umożliwienia przekazywania gotówki i dokumentów. Okno posiada drewniany parapet od strony holu podparty dwoma drewnianymi ozdobnie profilowanymi wspornikami. Okno wyposażone jest w stalową kratę przesłaniającą jego górne pole. Okno to od strony pomieszczenia kasy towarowej jest obecnie na stałe zakryte.



Fot. 18. Okno kasy towarowej Ow2, widok od strony holu (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)

Oba okna wewnętrzne mają charakter pierwotny i pochodzą z okresu budowy dworca.

7.2.3. STOLARKA DRZWIOWA ZEWNĘTRZNA

Obiekt posiada cztery wejścia od zewnątrz. W osi głównej budynku od strony miasta, w ryzalicie znajdują się czteropolowe drzwi Dz1 wykonane z drewna (fot. 19.). Dwa wewnętrzne pola są uchylnymi skrzydłami (otwierane tylko na zewnątrz). Zewnętrzne pola są stałymi skrzydłami i posiadają przeszklenie w postaci trzech kwadratowych szyb umieszczonych w pionie w górnej części. Nad drzwiami znajduje się przestrzeń zakryta deską. Drzwi, z uwagi na detale konstrukcyjne, pochodzą najprawdopodobniej z lat 70. XX w. (podobne drzwi znajdują się na budynkach kolejowych na stacji w Rogowie które były przebudowywane w latach 70. XX w.).



Fot. 19. Drzwi Dz1 - wejściowe do holu, od strony miasta. (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)

W osi głównej budynku od strony peronów, także w ryzalicie, znajdują się prowadzące do holu czteropolowe drzwi Dz2 wykonane z drewna (fot. 20.). Podobnie jak przy drzwiach zewnętrznych od strony miasta drzwi te posiadają zewnętrzne pola stałe i z wewnętrzne pola uchylne. Pola uchylne, w odróżnieniu od drzwi od strony miasta otwierają się na zewnątrz i do wewnątrz (wahadłowo). Pola zewnętrzne posiadają przeszklenie w postaci trzech kwadratowych pól umieszczonych w pionie w górnej części. Uchylne skrzydła przeszkolono dwoma prostokątnymi polami umieszczonymi w pionie w górnej części. Ponadto nad drzwiami znajdują się pola kasetonowe przesłonięte od strony miasta sklejką z napisem „WYJŚCIE DO MIASTA” (powojenny napis odnowiony przez FPKW w 2009 r. na podstawie zachowanych pozostałości farby) a od strony holu deskami.



Fot. 20. Drzwi Dz2 - wejściowe do holu, od strony peronów. (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)

Wykonane z drewna ramy konstrukcyjne drzwi od strony peronów są zgodne z proporcjami drzwi na zachowanej ikonografii (fot. 21.), wobec czego mogą być pierwotną konstrukcją lub zostały wtórnie odbudowane zgodnie z wymiarami wcześniejszej, pierwotnej konstrukcji.



Fot. 21. Elewacja dworca w Rawie Mazowieckiej od strony peronów, widoczne drzwi do holu (fot. ze zb. FPKW, 1939 r.).

W świetle zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych oraz zachowanej ikonografii (fot. 21.) drzwi zewnętrzne prowadzące do holu (Dz1 i Dz2) nie posiadają formy zgodnej z pierwotną.

Poza drzwiami zewnętrznymi do holu budynek posiada drzwi wejściowe do obu przybudówek – od strony Rogowa Dz3 i od strony Białej Rawskiej Dz4. W obu przypadkach obecne drzwi wykonane są z płyt wiórowych obitych blachą tym samym nie posiadają wartości historycznej.

7.2.4. STOLARKA DRZWIOWA WEWNĘTRZNA

We wnętrzu (nie licząc obecnie zamieszkałej części budynku) zlokalizowanych jest łącznie 6 drzwi.

Drzwi pomiędzy holem a poczekalnią Dw1 (fot. 22.) wykonane są z drewna, jako dwuskrzydłowe ze stałymi bocznymi polami. W dolnej części posiadają ozdobne płyciny a w górnej części są przeszklone. Nad nimi znajduje się dopasowane do łukowego nadproża przeszklone wypełnienie. Drzwi zachowane są w stanie ogólnym dobrym, wymagana wymiana mechanizmu zamka oraz odnowa powłok malarskich.

Drzwi pomiędzy holem a kasą towarową Dw2 (fot. 23.) wykonane są z drewna, jako dwuskrzydłowe z ozdobnymi płycinami. Drzwi zachowane są w stanie ogólnym dobrym, wymagana wymiana mechanizmu zamka oraz odnowa powłok malarskich.

Drzwi pomiędzy holem a pomieszczeniem dyżurnego ruchu Dw3 (fot. 24.) wykonane są z drewna, jako dwuskrzydłowe z ozdobnymi płycinami. Lewe skrzydło drzwi zachowane jest w stanie ogólnym dobrym, wymagana wymiana mechanizmu zamka oraz odnowa powłok malarskich. Prawe skrzydło drzwi z obu stron obite jest blachą. Stan konstrukcji nie jest znany.

Skrzydło drzwi Dw4 w dawnym pomieszczeniu mieszkalnym jest zdemontowane.

Drzwi Dw5 (fot. 25.) pomiędzy dawnym pomieszczeniem mieszkalnym a wtórną przybudówką od strony Białej Rawskiej wykonane są z drewna, jako jednoskrzydłowe z ozdobnymi płycinami. Drzwi zachowane są w stanie ogólnym dobrym, wymagana wymiana mechanizmu zamka oraz odnowa powłok malarskich.

Drzwi Dw6 (fot. 25.) pomiędzy sienią we wtórnej przybudówce od strony Białej Rawskiej a pomieszczeniem toalety wykonane są z płyty wiórowej i nie przedstawiają żadnej wartości historycznej.



Fot. 22. Drzwi Dw1 pomiędzy holem a poczekalnią (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.).



Fot. 23. Drzwi Dw2 pomiędzy holem a kasą towarową (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.).



Fot. 24. Drzwi Dw3 pomiędzy holem a pomieszczeniem dyżurnego ruchu (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.).



Fot. 25. Drzwi Dw5 (na wprost) i Dw6 (po lewej) wewnątrz przybudówki od strony Białej Rawskiej (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.).

7.3. INSTALACJE

Budynek jest wyposażony w instalacje wodną, kanalizacyjną i elektryczną. Ponadto na elewacji znajdują się szczątkowe pozostałości instalacji odgromowej. Wentylację i odpływ spalin z pieców zapewniają dwa murowane kominy. Stan instalacji w części mieszkalnej (pom. 9.-13.)

jest dobry, instalacje te pozostają w użytkowaniu. Instalacje w pozostałych pomieszczeniach są odcięte a ich stan techniczny pozostaje nieznany.

Z uwagi na problemy z wentylacją i pojawiającym się w efekcie zawilgoceniem i zagrzybieniem ścian wnętrza przybudówki od strony Rogowa została wtórnie wykonana wentylacja w postaci komina z rury PCV (fot. 26.).



Fot. 26. Przybudówka od strony Rogowa (wtórnie ocieplona styropianem). Widoczny komin wentylacyjny wykonany z rur PCV. (fot. A. Wawrzyniak 2023 r.)

Ponadto na ścianach elewacyjnych znajdują się wtórne instalacje elektryczne prowadzone luzem lub w rurkach PCV oraz jedna skrzynka bezpiecznikowa (bok ryzalitu od strony peronów – fot. 27.).

We wnętrzu budynku umieszczono we wnękach rozdzielnice elektryczne – jedną w holu (fot. 28. i 29.) i trzy w pomieszczeniu dyżurnego ruchu (fot. 30.). Rozdzielnice te wykonane są z drewna. Rozdzielnica w holu zamykana jest pełnymi drewnianymi drzwiami dwuskrzydłowymi. Dwie rozdzielnice w pomieszczeniu dyżurnego ruchu zamykane są przeszklonymi drewnianymi drzwiami dwuskrzydłowymi. Trzecia rozdzielnica w tym pomieszczeniu posiada drzwi pełne z przeszklonymi okienkami wziernymi.

Dokumentacja instalacji elektrycznej budynku nie zachowała się. Nie jest znany przebieg poszczególnych przewodów w ścianach.



Fot. 27. Rozdzielnica PCV na boku ryzalitu od strony peronów. (fot. A. Wawrzyniak 2024 r.)



Fot. 28. Rozdzielnica elektryczna w holu - w stanie zamkniętym (fot. A. Wawrzyniak 2024 r.).



Fot. 29. Rozdzielnica elektryczna w holu - w stanie otwartym. (fot. A. Wawrzyniak 2024 r.).



Fot. 30. Rozdzielnie elektryczne w pomieszczeniu dyżurnego ruchu (fot. A. Wawrzyniak 2023 r.).

7.4. ŚCIANY WEWNĘTRZNE I SUFITY

Ściany wewnętrzne pomieszczeń holu, poczekalni i pomieszczenia dyżurnego ruchu (pom. 1., 2., 3.) wyprawione są tynkami mineralnymi pomalowanymi w górnej części farbą klejową a w dolnej części (lamperia) farbą olejną. Na dwóch ścianach holu i na trzech ścianach poczekalni zachowała się pierwotna lamperia drewniana zwieńczona u góry drewnianym gzymsem (fot. 31.) a przy podłodze oliastwowana wysoką deską przypodłogową. Ściany wewnętrzne pomieszczenia dawnej kasy towarowej (pom. 4.) wyprawione są tynkami mineralnymi pomalowanymi farbą klejową.

Wszystkie sufity wyprawione są tynkami mineralnymi pomalowanymi białą farbą klejową. Narożniki na styku ścian i sufitów wykonane są w formie łukowej.



Fot. 31. Detal lamperii drewnianej w pomieszczeniu poczekalni (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.).

Sufity w pomieszczeniach poczekalni i w pomieszczeniu dyżurnego ruchu w obszarach sąsiadujących z ryzalitami (od strony miasta i od strony peronów) są zniszczone na skutek przeciekającego poszycia dachowego.

7.5. PODŁOGI I POSADZKI

Budynek posiada podłogi drewniane i posadzki cementowe na których w wybranych miejscach zachowały się nawierzchnie z płytek gresowych.

W holu (pom. 1.) znajduje się obecnie surowa wylewka cementowa z widocznymi spękaniami i śladami doraźnych napraw (fot. 32.). Posadzka ta ma swoją kontynuację na zewnątrz, za drzwiami od strony miasta gdzie zachowały się fragmenty gresu (fot. 33.).

W pomieszczeniu poczekalni (pom. 2.) zachowała się posadzka gresowa z licznymi uszkodzeniami zalanymi zaprawą cementową (fot. 34.).



Fot. 32. Hol, widoczna posadzka cementowa (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.).



Fot. 33. Posadzka na zewnątrz, przed drzwiami do holu od strony miasta. Widoczne zachowane fragmenty gresu. (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.).



Fot. 34. Posadzka w poczekalni. Widoczne liczne uszkodzenia uzupełnione zaprawą cementową.
(fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.).

W pomieszczeniu dyżurnego ruchu (pom. 3.) znajduje się podłoga drewniana. Nierówna geometria podłogi wskazuje na przegnicie desek i legarów.

W dawnym pomieszczeniu mieszkalnym (pom. 8) posadzka jest częściowo wykonana w formie wylewki cementowej (pas o szerokości ok. 50 cm) a w pozostałej części w postaci drewnianej podłogi z desek (fot. 35.) przykrytej obecnie zniszczoną wykładziną dywanową.



Fot. 35. Podłoga w dawnym pomieszczeniu mieszkalnym (pom. 8.) . Przy ścianie z prawej strony ok. 50-centymetrowy pas posadzki cementowej (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.).

W dawnym pomieszczeniu kuchennym (pom. 7.) znajduje się zapadnięta drewniana podłoga z desek ułożonych na drewnianych legarach. Podłoga jest obecnie zarwana (fot. 36.).



Fot. 36. Podłoga w dawnej kuchni (pom. 7.). Widoczne zarwane deski podłogowe. (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.).

W pomieszczeniach przybudówki od strony Białej Rawskiej (pom. 5. i 6.) podłogi wykonane są jako wylewki cementowe.

W pomieszczeniu kasy towarowej (pom. 4) podłoga wykonana jest z drewnianych desek ułożonych na legarach. Podłoga jest równa i nie posiada zapadnięć.

7.6. WYPOSAŻENIE

We wnętrzu pomieszczeń zachowało się wyposażenie w postaci:

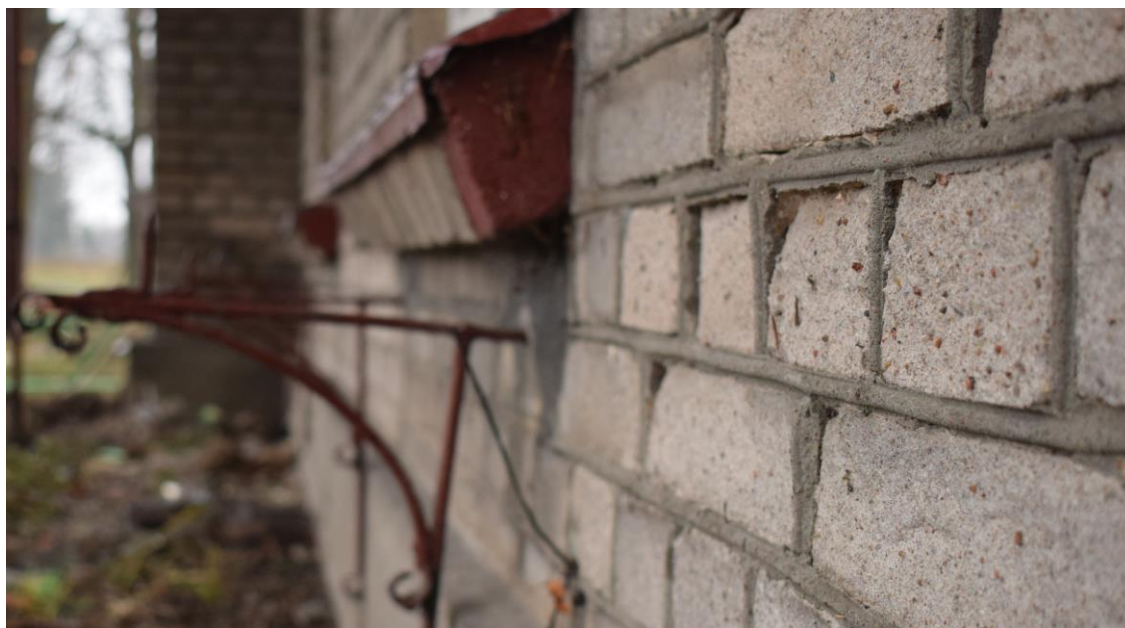
1. pomieszczenie dyżurnego ruchu (pom. 3.):
 - kluczowa skrzynia zależności (typ „Zazulak”),
 - skrzynia sygnałowa,
 - centralka telefoniczna,
 - natynkowa teletechniczna tablica bezpiecznikowa,
 - tablica kluczy zapasowych,
 - piec stalowy,
2. poczekalnia (pom. 2):
 - piec z kafli w spawanej ramie stalowej.

W pozostałych pomieszczeniach nie zachowało się żadne wyposażenie. Oba piece z uwagi na zastosowane techniki (spawanie) w okresie lat. ok. 1960-80 i nie stanowią pierwotnego wyposażenia obiektu. Prawdopodobnym źródłem ciepła w pomieszczeniach były pierwotnie stałe murowane piece kaflowe.

We wnętrzu oraz na zewnątrz nie zachowały się na sufitach żadne pierwotne oprawy oświetleniowe. Obecnie na sufitach zamontowane są oprawy na lampy typu świetlówka. Jedyną pierwotnie zachowaną oprawą oświetleniową (nie licząc klosza) jest prawdopodobnie oprawa nad oknem kasy biletowej po stronie pomieszczenia dyżurnego ruchu (fot. 17.). Pierwotny klosz miał formę kuli z mlecznego szkła.

7.7. ELEWACJE ZEWNĘTRZNE

Elewacje zewnętrzne wykonane są z cegieł silikatowych. Między cegłami znajduje się wypukła, profilowana fuga cementowa (fot. 37).



Fot. 37. Fragment elewacji od strony peronów. Widoczne profilowane wypukłe fugi cementowe (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.).

Cegły elewacyjne posiadają nalot brudu z zanieczyszczeń powietrza oraz miejscowe odbarwienia spowodowane zawilgoceniem powstałym na skutek licznych przecieków wód opadowych przez uszkodzoną połąć dachową (wyremontowanej pod koniec 2023 r. – obecnie to zagrożenie ustało). Wiele cegieł posiada wykruszenia warstwy wierzchniej.



Fot. 38. Przybudówka od strony Białej Rawskiej. Widoczne spękania nadproża. (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.).

Na ścianie przybudówki od strony Białej Rawskiej widoczne spękania nadproża (fot. 38.).

Na elewacji znajdują się detale w postaci:

- wykonanych z rur chwytów flagowych (fot. 39.),
- kutyh wsporników skrzynek na kwiaty - trzy okna Oz1 od strony peronów, uchwyty nie zachowały się tylko pod oknem pomieszczenia dyżurnego ruchu (fot. 40.),
- dzwonka telefonu kolejowego - pomiędzy pierwszym i drugim oknem Oz1 od strony peronów (fot. 41.),
- poprzecznika z izolatorami - od strony Białej Rawskiej (fot. 42.),
- tablicy emaliowanej „UL. KOLEJOWA” na ryzalicie od strony miasta (fot. 43.),
- tablicy malowanej na blasze „DWORZEC KOLEJOWY” nad drzwiami od strony miasta (fot. 44.),
- tablicy malowanej na blasze „RAWA MAZOWIECKA” na lukarnie od strony miasta (fot. 45.),

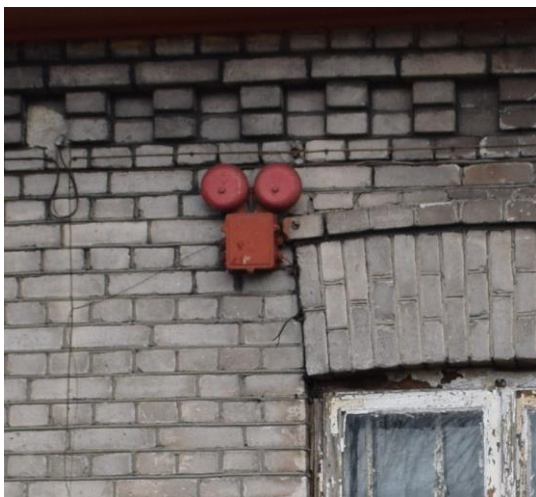
- tablicy malowanej na blasze „RAWA MAZ.” na zwieńczeniu ryzalitu od strony peronów (fot. 46.),
- tablicy malowanej na sklejce „WYJŚCIE DO MIASTA” nad drzwiami od strony peronów (fot. 47.).



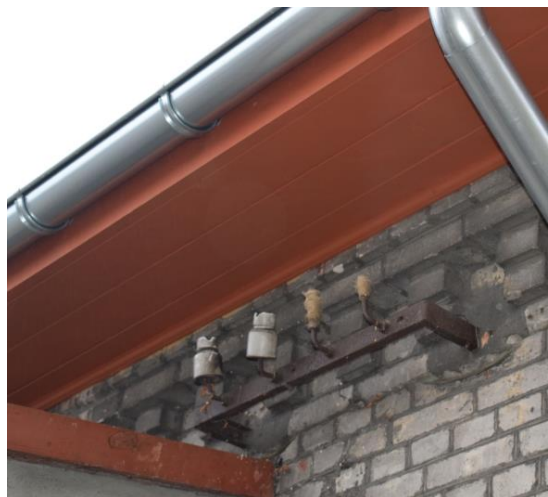
Fot. 39. Uchwyty flagowe
(fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.)



Fot. 40. Kute wsporniki skrzynek na kwiaty
(fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.)



Fot. 41. Dzwonek telefonu kolejowego
(fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.)



Fot. 42. Poprzecznik z izolatorami
(fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.)



Fot. 43. Tablica emaliowana „UL. KOLEJOWA” na ryzalicie od strony miasta (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.).



Fot. 44. Tablica malowana na blasze „DWORZEC KOLEJOWY” nad drzwiami od strony miasta (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.).



Fot. 45. Tablica malowana na blasze „RAWA MAZOWIECKA” na lukarnie od strony miasta (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.).



Fot. 46. Tablica malowana na blasze „RAWA MAZ.” na zwieńczeniu ryzalitu od strony peronów (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.).



Fot. 47. Tablica malowanej na sklepcie „WYJŚCIE DO MIASTA” nad drzwiami od strony peronów (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.).

7.8. SCHODY I PODMURÓWKA

Do budynku prowadzą dwa ciągi schodowe:

- schody prowadzące do wejścia do holu od strony miasta,
- schody prowadzące do przybudówki od strony Rogowa.

Schody prowadzące do wejścia do holu od strony miasta wykonane są jako betonowe z murowanymi pełnymi niskimi balustradami o wysokości ok. 50 cm. Tynk na balustradach jest miejscami wykruszony. Nawierzchnia schodów posiada liczne wykruszenia oraz nie jest wyposażona w zabezpieczenia krawędzi (fot. 49.).

Schody prowadzące do przybudówki od strony Rogowa są w stanie ogólnym dobrym. Posiadają spawaną z prętów zbrojeniowych i płaskowników balustradę. Technika wykonania (spawanie) i część elementów (pręty zbrojeniowe żebrowane skośnie) wskazują że jest to element zamienny, wytworzony najprawdopodobniej w latach 60.-70. XX w. (fot. 48.).



Fot. 48. Schody do przybudówki od strony Rogowa. Widoczna balustrada i szkielet zadaszenia schodów. (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.).



Fot. 49. Schody i podmurówka od strony miasta (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)

Ceglana podmurówka jest otynkowana z licznymi spękaniem i wykruszeniami (fot. 49.).

7.9. OTOCZENIE PRZYNALEŻNE DO BUDYNKU

W przynależnym otoczeniu budynku wyróżnić należy:

- ogrodzenia od strony Rogowa i od strony Białej Rawskiej wykonane z żelbetonowych płyt prefabrykowanych (lata 70. XX w.),
- chodnik prowadzący do krawędzi peronowej peronu nr 1,
- tor przy peronie nr 1 (wraz z rozjazdami nr 2 i nr 7), przykryty warstwą humusu, podkłady i podrozdajdnice wymagające wymiany (brak stabilnego prześwitu toru),
- nawierzchnia od strony miasta w postaci chodnika i podjazdu dla samochodów z licznymi nierównościami i spękaniem,
- nie działające latarnie zlokalizowane przy budynku stacyjnym wykonane z prefabrykowanych żelbetonowych żerdzi i opraw typu ORZ-7 (lata 70. XX w.).

8. OPRACOWANIE HISTORYCZNE ZAWIERAJĄCE INFORMACJE O DOTYCHCZAS PRZEPROWADZONYCH PRACACH KONSERWATORSKICH LUB RESTAURATORSKICH ORAZ DOKONANYCH PRZEKSZTAŁCENIACH ZABYTKU

Zgodnie z wiedzą sporządzających przedmiotowy dokument w ostatnich latach przeprowadzono tylko dwie większe prace konserwatorskie:

1. wymiana poszycia dachowego z pierwotnej ceramicznej dachówki karpiówki na blachodachówkę holenderkę w 1996 r. (inwestor – Polskie Koleje Państwowe);
2. wymiana poszycia dachowego z blachodachówki holenderki na blachodachówkę karpiówkę wraz z remontem kominów ponad połaciami dachowymi i wymianą podbitek dachowych oraz orynnowania w 2023 r. (inwestor – Powiat Rawski).

Ponadto na podstawie stanu obecnego obiektu zestawionego z zachowaną ikonografią wskazać można następujące zmiany względem stanu pierwotnego:

1. Wymieniona stolarka okienna i drzwiowa zewnętrzna w tym przebudowane okno w przybudówce od strony Rogowa w ścianie od strony peronów (pierwotnie okno owalne, obecnie prostokątne) – zmiany następowały płynnie przez cały okres eksploatacji obiektu, brak możliwości wskazania konkretnych lat zmian.
2. Wybrane odcinki lamperii drewnianych na przestrzeni lat zastępowano lamperiami malowanymi farbą olejną na tynku.
3. Dobudowana przybudówka od strony Białej Rawskiej niewystępująca na planach stacyjnych sporządzonych w 1932 r., tj. 8 lat po wybudowaniu dworca (fot. 2.).
4. Piece we wnętrzach występują obecnie wyłącznie w pomieszczeniu poczekalni i pomieszczeniu dyżurnego ruchu, są to urządzenia wykonane ze spawanych stalowych kątowników wypełnionych blachą (w pom. dyż. ruchu) i kaflami (w pom. poczekalni). Technika ich wykonania (spawanie powszechnie nie dostępne w czasie budowy dworca oraz upowszechnione w warsztatach kolei wąskotorowych dopiero w latach 60. XX w.) wskazuje że powstały w okresie powojennym w miejsce wcześniejszych.
5. Instalacje – widoczne zawory wodne i wyłączniki oraz gniazda elektryczne są charakterystyczne dla okresu lat 70.-90. XX w.

6. Oprawy oświetleniowe – wewnątrz obiektu na sufitach występują jedynie oprawy świetlówkowe upowszechnione w latach 60. i 70. XX w. Nad okienkiem kasy biletowej od strony pomieszczenia dyżurnego ruchu zachowana jedna oprawa żarówkowa z kloszem z lat 70. XX w. (fot. 17.) której ceramiczna podstawa może pochodzić z czasów budowy dworca. Na zewnątrz obiektu zachowana jedynie oprawa oświetleniowa na wtórnej przybudówce od strony Białej Rawskiej bez wartości historycznej.
7. Ocieplenie – przybudówka od strony Rogowa została ocieplona styropianem zasłaniającym elewację.
8. Posadzki – miejsca w których brakuje płytek gresowych uzupełnione poprzez zalanie zaprawą cementową.
9. Daszek nad schodami przybudówki od strony Rogowa – na elewacji znajduje się spawana z rur konstrukcja wsporcza zadaszenia nad schodami (fot. 49.). Samo poszycie daszka zostało zdemontowane podczas prac remontowych dachu w 2023 r.
10. Balustrada schodowa przybudówki od strony Rogowa – wykonana z materiałów dostępnych w okresie powojennym (fot. 48.).

9. OPIS STANU ZACHOWANIA ZABYTKU PRZED PODJĘCIEM PRAC KONSERWATORSKICH LUB RESTAURATORSKICH Z OKREŚLENIEM PRZYCZYN USZKODZEŃ I ZNISZCZEŃ

Obecny stan zabytku można określić jako niedostateczny. Występujące przez szereg lat nieszczelności połaci dachowych doprowadziły do zawilgocenia murów a w konsekwencji zniszczeń tynków i stolarki a także przebarwień cegieł licowych na elewacji. Przeprowadzone pod koniec 2023 r. prace dekarские w zakresie wymiany poszycia dachowego i orynnowania zatrzymały dalszą degradację obiektu.

Prace konserwatorskie obejmą w swym zakresie przywrócenie wyglądu ścian zewnętrznych, wewnętrznych, sufitów, posadzek, stolarki i wybranych elementów wyposażenia obiektu oraz uporządkowanie przynależnego otoczenia obiektu w postaci peronu, odcinka toru wraz z dwoma rozjazdami, ciągów pieszych, małej architektury, oświetlenia, ogrodzeń, podjazdu i terenów zielonych.

10. PROGRAM PRAC KONSERWATORSKICH

Koncepcja wyglądu obiektu po przeprowadzeniu prac została oparta na zachowanej ikonografii (fot. 1., 2., 7., 14., 21., 50.) oraz inwentaryzacji przeprowadzonej w obiekcie. Koncepcję oparto ponadto na założeniach:

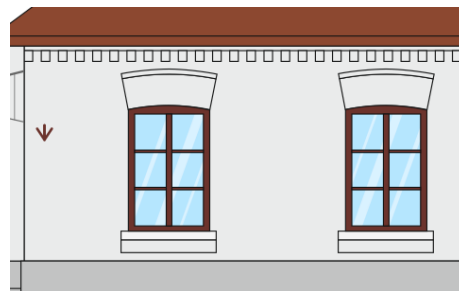
1. przywrócenia istotnych elementów wyglądu obiektu z pierwszych 20 lat jego użytkowania,
2. zapewnienia wizualnej spójności wewnątrz i z zewnątrz (wraz z przynależnym otoczeniem obiektu),
3. wyodrębnienia elementów dodanych wtórnie (przybudówka od strony Białej Rawskiej),
4. zapewnienia funkcjonalności obiektu (część komercyjna, część kolejowa, część mieszkalna).

Zewnętrzny wygląd obiektu po przeprowadzeniu prac zaprezentowano w ZAŁĄCZNIKU NR 3.

10.1. ELEWACJE

10.1.1. ELEWACJA OD STRONY MIASTA

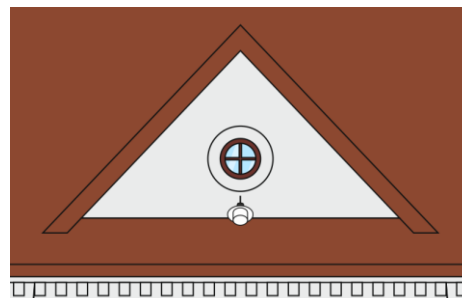
1. Okna (4x Oz1) wymienione na nowe (wraz z ościeżnicą), drewniane, jedno skrzydło rozwierno i jedno rozwierno-uchylne, przedzielone na trzy równe pola dwoma poziomymi drewnianymi szprosami. Dostosowane do wymiarów istniejących otworów. Pokryte powłoką malarską odporną na warunki zewnętrzne w kolorze RAL 3009. Parapet z blachy alucynkowej.



Rys. 5. Okna (Oz1) na elewacji od strony miasta (opracowanie własne).

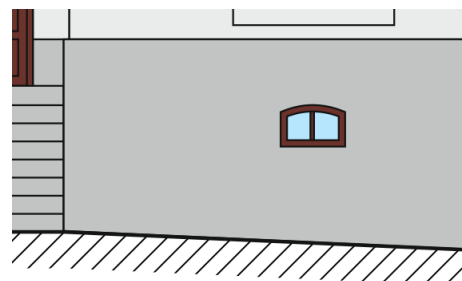


2. Okno (Oz2) poddane renowacji poprzez wyjęcie istniejącego oszklenia, oczyszczenie ze starych powłok malarskich, impregnację preparatem przeciwgrzybicznym, pokrycie powłoką malarską (podkład i farba wierzchnia) odporną na warunki zewnętrzne w kolorze RAL 3009.



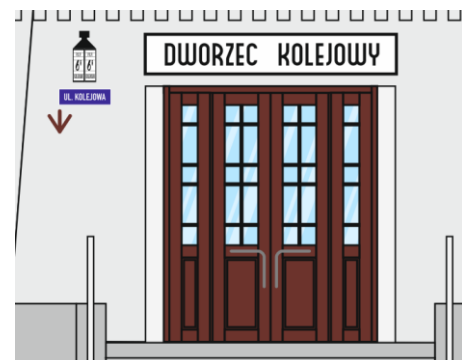
Rys. 6. Okno (Oz2) w lukarnie na elewacji od strony miasta (opracowanie własne).

3. Okno (Oz5) poddane renowacji poprzez wyjęcie istniejącego oszklenia, oczyszczenie ze starych powłok malarskich, impregnację preparatem przeciwgrzybicznym, pokrycie powłoką malarską (podkład i farba wierzchnia) odporną na warunki zewnętrzne w kolorze RAL 3009.



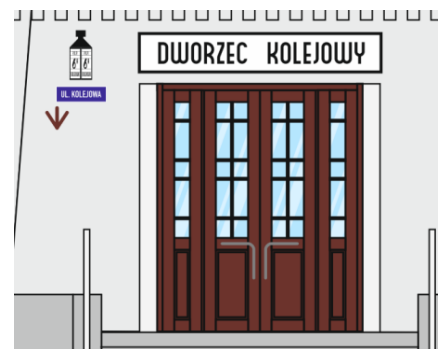
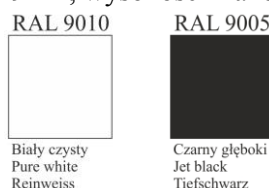
Rys. 7. Okno (Oz5) w podmurówce na elewacji od strony miasta (opracowanie własne).

4. Drzwi (Dz1) wymienione na nowe (wraz z ościeżnicą), drewniane, pola boczne stałe, skrzydła wewnętrzne otwierane do wewnątrz budynku. Dostosowane do wymiarów istniejącego otworu. W dolnej części ozdobne płyciny. W górnej części przeszklenie podzielone drewnianymi szprosami na prostokątne i kwadratowe pola. Zamykane na zamek blokujący oba skrzydła. Po obu stronach pochwyt w kształcie litery „L” o przekroju okrągłym, zakończone półkuliście, wykonane z polerowanego stopu aluminium. Dopuszczalne zastosowanie samozamykaczy oraz napędu z czujnikiem samoczynnie otwierającego drzwi. Część drewniana pokryta powłoką malarską odporną na warunki zewnętrzne w kolorze RAL 3009.



Rys. 8. Drzwi (Dz1) na elewacji od strony miasta (opracowanie własne).

5. Tablica „DWORZEC KOLEJOWY” wykonana jako nowa na drewnianej ramie obłożonej blachą. Szerokość zgodna z wnęką drzwi wejściowych tj. 2,45 m, wysokość 0,42 m. Pole białe RAL 9010, obramowanie o szer. 3 cm i napisy czarne RAL 9005. Drewniana rama zabezpieczona preparatem przeciwgrzybicznym i pomalowana farbą podkładową i wierzchnią przeznaczonymi do elewacji drewnianych w kolorze czarnym RAL 9005. Blacha przed montażem wypiąskowana i pomalowana farbami chemoutwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze RAL 9010 (pole białe). Napis wykonany krojem pisma „RAWA 1924”, wysokość znaków 22 cm.



Rys. 9. Drzwi (Dz1) na elewacji od strony miasta (opracowanie własne).

6. Tablica „UL. KOLEJOWA” zachowana istniejąca. Przeprowadzić renowację miejsc z wykruszeniami emalii poprzez ręczne podmalowanie odsłoniętej blachy lakierami chemoutwardzalnymi podkładowym epoksydowym i wierzchnim poliuretanowym dobranymi do kolorystyki emalii (biel i granat). Tabliczkę umieścić na elewacji na podkładce z drewna twardego o wymiarach tożsamy z dotychczasową podkładką.



Fot. 50. Tabliczka „UL. KOLEJOWA” na elewacji od strony miasta (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.).

7. Chwyty flagowe potrójne (4 szt.) wykonać nowe wymiarowo tożsame z istniejącymi (rury stalowe, spawane). Zastosować w rurach spawane grodzie i otwory odpływowe dla zabezpieczenia przed wprowadzeniem wód opadowych do wnętrza elewacji. Elementy osadzić w elewacji na zapawę cementową minimalizując wpływ na wątek muru. Montaż w dotychczasowych miejscach. Konstrukcje przed montażem wypiąskowane i pomalowane farbami chemoutwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze RAL 3009.



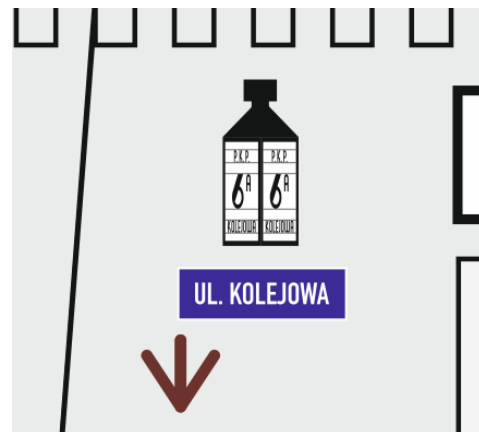
Fot. 51. Chwyt flagowy (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.)

8. Latarenka adresowa wykonana z blachy stalowej gr. 1 mm. w postaci graniastosłupa o wysokości 33 cm, na podstawie trójkąta równobocznego o boku 23 cm, zwieńczony trójkątnym dwupołaciowym daszkiem z kpminkiem. Konstrukcje przed montażem wypiąskowane i pomalowane farbami chemoutwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze czarnym RAL 9005. Latarenkę szklić szkłem mlecznym. Zastosowane źródło światła żarówka LED z filamentem o temperaturze barwowej max 3000 K (światło ciepłobiałe odwzorowujące żarowe źródło światła).

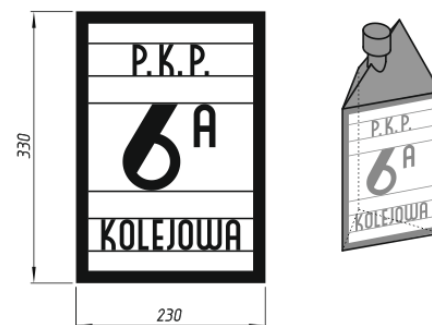
RAL 9005



Czarny głęboki
Jet black
Tiefschwarz



Rys. 10. Latarenka adresowa na elewacji (opracowanie własne).



Rys. 11. Latarenka adresowa rysunek poglądowy i wymiary ścianki bocznej (opracowanie własne).

9. Lampa nad schodami wejściowymi od strony miasta w postaci oprawy typu OŻk-1 wg Katalogu 22-J „Oprawy Oświetleniowe” wyd. 1964 r. Odbłyśnik emaliowany, od góry w kolorze szarym (odcień wg zachowanej oryginalnej powłoki), od dołu w kolorze białym. Wysięgnik stalowy w kolorze czarnym RAL 9005 wykonany z rur stalowych o średnicy 3/8” w formie skrzydła tzw. „ośki kolejowej” jak na rys. 12.

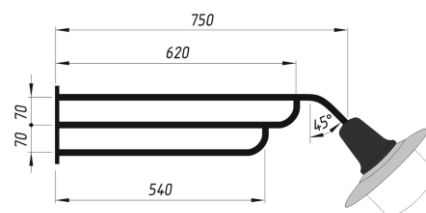
Zastosowane źródło światła żarówka LED z filamentem o temperaturze barwowej max 3000 K (światło ciepłobiałe odwzorowujące żarowe źródło światła).

Lampa zamontowana w osi budynku pomiędzy dolną krawędzią okna w lukarnie a krawędzią daszku nad wejściem od strony miasta.

RAL 9005



Czarny głęboki
Jet black
Tiefschwarz



Rys. 12. Lampa nad schodami od strony miasta (opracowanie własne).



Fot. 52. Oprawa oświetleniowa typu OŻk-1, (fot. P. Langer 2024 r.)

10. Schody wejściowe od strony miasta posiadają murowane balustrady o wys. ok. 40 cm, tj. niższe niż wymagane obecnymi przepisami budowlanymi, tj. 1,1 m. Dla dostosowania ich do wymogów obowiązujących przepisów murowane balustrady podniesione poprzez zamontowanie dodatkowych balustrad stalowych stylistycznie spójnych z balustradą schodów do przybudówki od strony Rogowa. Balustrady stalowe wzorowane na balustradzie balkonu budynku dworcowego Łomża Wąsk. wybudowanego w tym samym okresie co budynek dworca w Rawie Maz. (fot. 54. i 55.). Balustrada schodów wykonaną techniką spawania ze stalowych prętów kwadratowych o wymiarach 20 x 20 mm (główne) i 10 x 10 mm (wypełniające), pochwyt z płaskownika 10 x 60 mm, stężenia wzdłużne (górne i dolne) z płaskownika 10 x 30 mm (rys. 14). Wysokość nowej balustrady zgodna z obowiązującymi przepisami budowlanymi – 1,1 m.

Konstrukcja przed montażem wypiaszkowana i pomalowana farbami chemoutwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze RAL 1013. Dla zapewnienia pożądanego wyglądu obiekt w następnych latach eksploatacji (wycieranie) farby podkładowe powinny mieć kolor jasnoszary.

Tynki części murowanej balustrady skute i wyprawione na nowo. Wierzchnia warstwa wykonana z tynku barwionego w masie w kolorze zbliżonym do RAL 7044 (taki sam jak na podmurówce).

RAL 1013

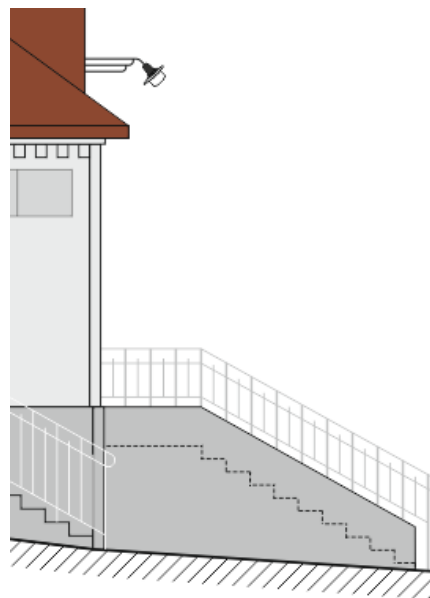


Perłowobiały
Oyster white
Perlweiss

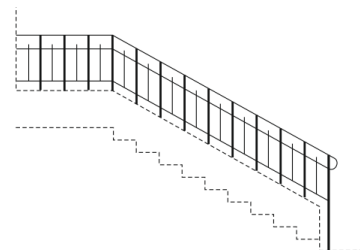
RAL 7044



Szary jedwabisty
Silk grey
Seidengrau



Rys. 13. Balustrada schodów od strony miasta. (opracowanie własne).



Rys. 14. Balustrada schodów od strony miasta, uproszczony schemat konstrukcji (opracowanie własne).



Rys. 53. Balustrada schodów od strony miasta, wizualizacja konstrukcji (opracowanie własne).

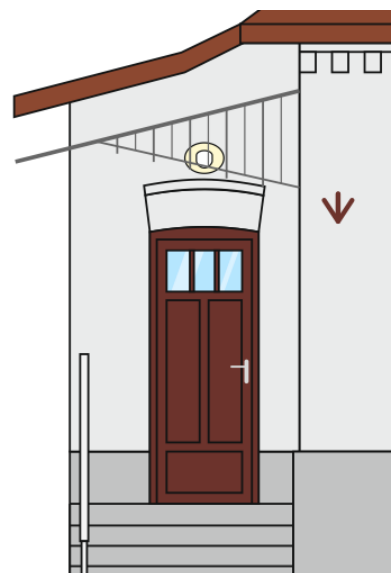
10.1.2. ELEWACJA OD STRONY ROGOWA

1. Drzwi (Dz3) do przybudówki od strony Rogowa wymienione na nowe (wraz z ościeżnicą), drewniane z płycinami i trzyczęściowym przeszkleniem (dwuszybowym) w górnej części. Pokryte powłoką malarską odporną na warunki zewnętrzne w kolorze RAL 3009. Dostosowane do wymiarów istniejącego otworu. Proporcje jak na rys. 15. Okucia w postaci szyldu i klamki w kolorze aluminium.

RAL 3009



Czerwony tlenkowy
Oxide red
Oxidrot



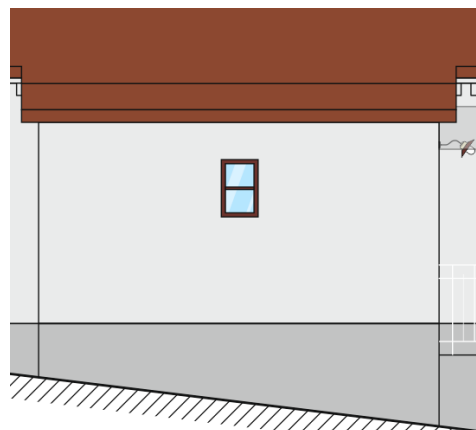
Rys. 15. Drzwi do przybudówki od strony Rogowa, widok na tle budynku (opracowanie własne).

2. Okno (Oz4) przybudówki od strony Rogowa, ściana od strony Rogowa wymienione na nowe (wraz z ościeżnicą), drewniane, rozwierno-uchylne, przedzielone poziomym drewnianym szprosem w połowie wysokości. Dostosowane do wymiarów istniejącego otworu. Pokryte powłoką malarską odporną na warunki zewnętrzne w kolorze RAL 3009. Parapet z blachy alucynkowej.

RAL 3009



Czerwony tlenkowy
Oxide red
Oxidrot



Rys. 16. Okno (Oz4) przybudówki od strony Rogowa, ściana od strony peronów (opracowanie własne).

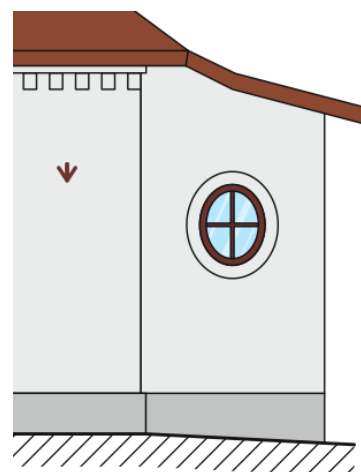
3. Okno (Oz3) przybudówki od strony Rogowa, ściana od strony peronów wymienione na nowe w odtworzonym owalnym otworze. Otwór okienny okolony ceglami silikatowymi ułożonymi promieniście, zwróconymi główką do powierzchni elewacji (rys. 4).

Okno drewniane, rozwierno-uchylne, przedzielone drewnianymi szprosami na krzyż (szerokość szprosów taka sama jak w oknach prostokątnych). Dostosowane do wymiarów odtworzonego otworu. Pokryte powłoką malarską odporną na warunki zewnętrzne w kolorze RAL 3009. Bez obróbki blacharskiej u dołu.

RAL 3009



Czerwony tlenkowy
Oxide red
Oxidrot



Rys. 17. Okno (Oz4) przybudówki od strony Rogowa, ściana od strony Rogowa (opracowanie własne).

4. Balustrada schodów do przybudówki wymieniona na nową wykonaną techniką spawania ze stalowych prętów kwadratowych o wymiarach 20 x 20 mm (główne) i 10 x 10 mm (wypełniające), pochwyt z płaskownika 10 x 60 mm, stężenia wzdlużne (górne i dolne) z płaskownika 10 x 30 mm (rys. 18). Wysokość nowej balustrady zgodna z obowiązującymi przepisami budowlanymi – 1,1 m.

Balustrada schodowa wzorowana na balustradzie balkonu budynku dworcowego Łomża Wąsk. wybudowanego w tym samym okresie co budynek dworca w Rawie Maz. (fot. 54. i 55.).

Konstrukcja przed montażem wypiąskowana i pomalowana farbami chemoutwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze RAL 1013. Dla zapewnienia pożądanego wyglądu obiekt w następnych latach eksploatacji (wycieranie) farby podkładowe powinny mieć kolor jasnoszary.

RAL 1013



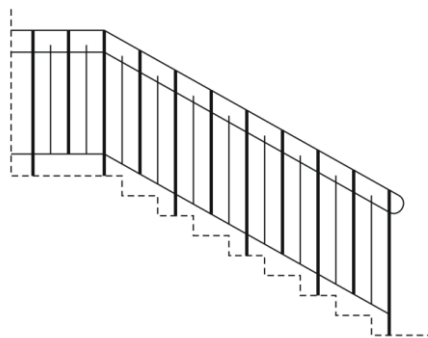
Perlowsobialy
Oyster white
Perlweiss



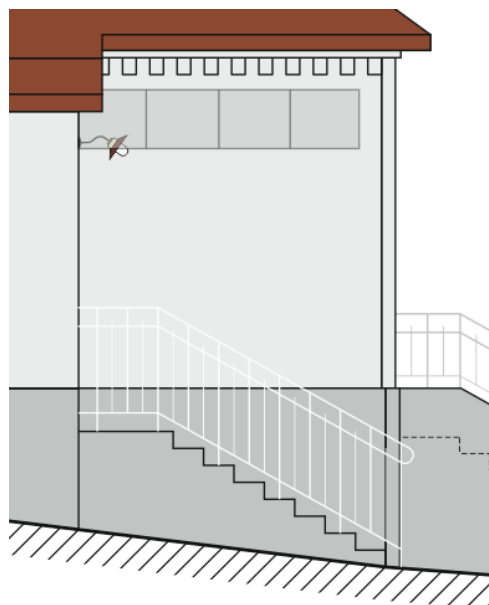
Fot. 54. Budynek stacji wąskotorowej Łomża
(źródło: NAC, lata 20. XX w.)



Fot. 55. Budynek stacji wąskotorowej Łomża,
detal balustrady (źródło: NAC, lata 20. XX w.)



Rys. 18. Balustrada schodów do przybudówki od strony Rogowa, uproszczony schemat konstrukcji (opracowanie własne).



Rys. 19. Balustrada schodów do przybudówki od strony Rogowa, widok na tle budynku (opracowanie własne).

5. Oprawa oświetleniowa nad drzwiami do przybudówki na profilowanym wysięgniku z rurki stalowej 3/8". Części regenerowane wg Katalogu 22-J „Oprawy Oświetleniowe” wyd. 1964 r. Odbłyśnik emaliowany, od góry w kolorze brązowym (odcień wg zachowanej oryginalnej powłoki), od dołu w kolorze białym. Wysięgnik stalowy w kolorze czarnym RAL 9005. Zastosowane źródło światła żarówka LED z filamentem o temperaturze barwowej max 3000 K (światło ciepłobiałe odwzorowujące żarowe źródło światła).

RAL 9005



Czarny głęboki
Jet black
Tiefschwarz



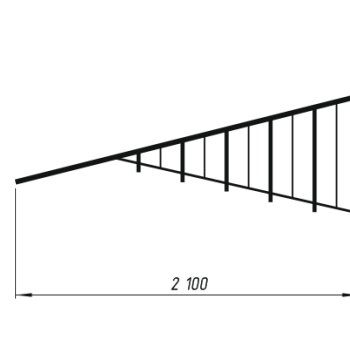
Fot. 56. Oprawa oświetleniowa z odbłyśnikiem typu I, kloszem typu 96/160, na wysięgniku typu W-300 (fot. P. Langer, FPKW, 2024 r.).

6. Daszek nad schodami do przybudówki nowy, wykonany techniką spawania ze stalowych prętów kwadratowych o wymiarach 20 x 20 mm (główne) i 10 x 10 mm (wypełniające), stężenia wzdłużne (górne i dolne) z płaskownika 10 x 30 mm (rys. 20). Obrazowanie z kątowników gorącowalcowanych i dwuteowników stalowych. Wypełnienie szkłem zbrojonym. Konstrukcja przed montażem wypięskowana i pomalowana farbami chemoutwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze RAL 1013.

RAL 1013



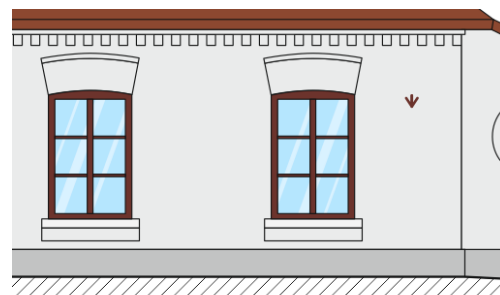
Perłowobiałe
Oyster white
Perlweiss



Rys. 20. Rama daszku nad schodami do przybudówki od strony Rogowa, uproszczony schemat konstrukcji (opracowanie własne).

10.1.3. ELEWACJA OD STRONY PERONÓW

1. Okna (4x Oz1) wymienione na nowe (wraz z ościeżnicą), drewniane, jedno skrzydło rozwiernie i jedno rozwierno-uchylne, przedzielone na trzy równe pola dwoma poziomymi drewnianymi szprosami. Dostosowane do wymiarów istniejących otworów. Pokryte powłoką malarską odporną na warunki zewnętrzne w kolorze RAL 3009. Parapet z blachy alucynkowej. Wsporniki na skrzynki z kwiatami wypięskowane i pomalowane farbami chemoutwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze RAL 3009. Pod oknem pomieszczenia dyżurnego ruchu odtworzyć



Rys. 21. Okna (Oz1) na elewacji od strony miasta (opracowanie własne).

kute wsporniki na skrzynkę z kwiatami zgodnie z zachowanymi pod sąsiadującymi oknami.

RAL 3009



Czerwony tlenkowy
Oxide red
Oxidrot

2. Drzwi (Dz2) wymienione na nowe (wraz z ościeżnicą), drewniane, pola boczne stałe, skrzydła wewnętrzne otwierane do wewnątrz budynku. Dostosowane do wymiarów istniejącego otworu. W dolnej części ozdobne płyciny. W górnej części przeszklenie podzielone drewnianymi szprosami na prostokątne i kwadratowe pola. Zamykane na zamek blokujący oba skrzydła. Po obu stronach pochwyt w kształcie litery „L” o przekroju okrągłym, zakończone półkuliście, wykonane z polerowanego stopu aluminium. Dopuszczalne zastosowanie samozamykaczy oraz napędu z czujnikiem samoczynnie otwierającego drzwi. Część drewniana pokryta powłoką malarską odporną na warunki zewnętrzne w kolorze RAL 3009.

Nad drzwiami 3 kasetony przeszkłone mlecznym szkłem z czarnymi napisami wykonanymi krojem pisma „RAWA 1924”:

- KASA BILETOWA I DYŻURNY RUCHU (wys. znaku 60 mm)
- WYJŚCIE (wys. znaku 210 mm)
- POCZEKALNIA (wys. znaku 60 mm)

Od wewnątrz kasetony także zamknięte mlecznym szkłem, na środkowym kasetonie czarny napis wykonany krojem pisma „RAWA 1924”:

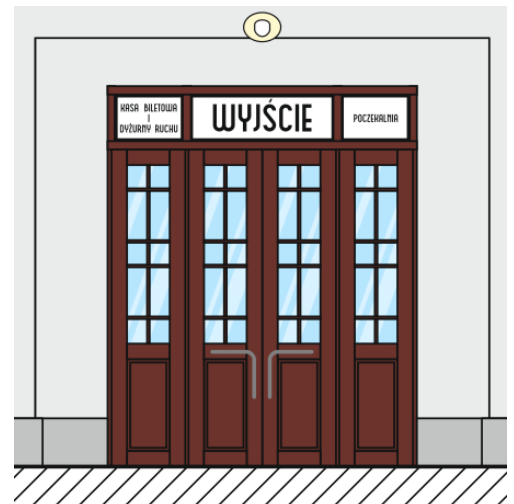
- WYJŚCIE (wys. znaku 210 mm).

Pomiędzy szybami wewnętrzną i zewnętrzną kasetonów nad drzwiami zastosować oświetlenie o temperaturze barwowej max 3000K (równoważnik oświetlenia żarowego).

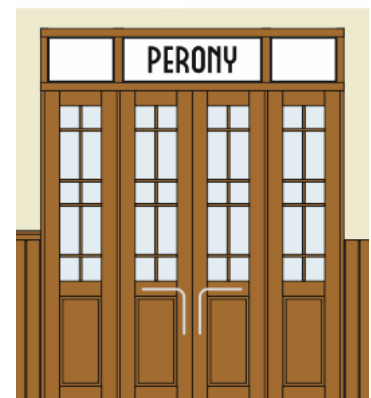
RAL 3009



Czerwony tlenkowy
Oxide red
Oxidrot



Rys. 22. Drzwi (Dz2) na elewacji od strony peronów (opracowanie własne).



Rys. 23. Drzwi (Dz2) na elewacji od strony peronów, widok od strony holu (opracowanie własne).

3. Chwyty flagowe potrójne (4 szt.) wykonać nowe wymiarowo tożsame z istniejącymi (rury stalowe, spawane). Zastosować w rurach wspawane grodzie i otwory odpływowe dla zabezpieczenia przed wprowadzeniem wód opadowych do wnętrza elewacji. Elementy osadzić w elewacji na zapawę cementową minimalizując wpływ na wążek muru. Montaż w dotychczasowych miejscach. Konstrukcje przed montażem wypiąskowane i pomalowane farbami chemo-utwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze RAL 3009.

RAL 3009



Czerwony tlenkowy
Oxide red
Oxidrot

4. Oprawa oświetleniowa nad drzwiami (50 cm nad linią nadproża drzwi) na profilowanym wysięgniku z rurki stalowej 3/8". Części regenerowane wg Katalogu 22-J „Oprawy Oświetleniowe” wyd. 1964 r. Odbłyśnik emaliowany, od góry w kolorze brązowym (odcień wg zachowanej oryginalnej powłoki), od dołu w kolorze białym. Wysięgnik stalowy w kolorze czarnym RAL 9005. Zastosowane źródło światła żarówka LED z filamentem o temperaturze barwowej max 3000 K (światło ciepłobiałe odwzorowujące żarowe źródło światła).

RAL 9005



Czarny głęboki
Jet black
Tiefschwarz

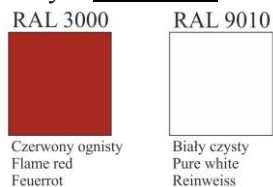


Fot. 57. Chwyty flagowy (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.)

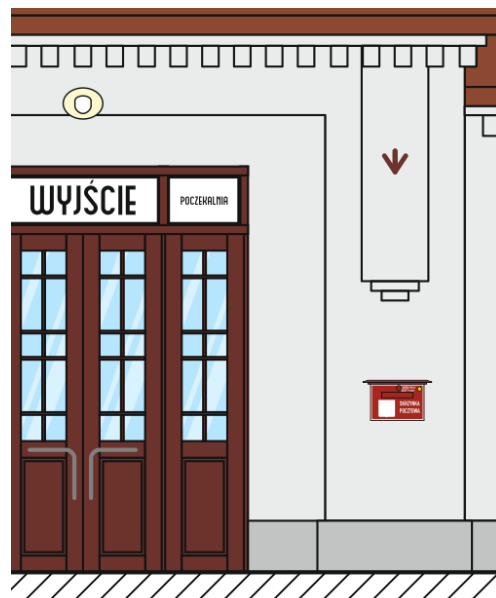


Fot. 58. Oprawa oświetleniowa z odbłyśnikiem typu 1, kloszem typu 96/160, na wysięgniku typu W-300 (fot. P. Langer, FPKW, 2024 r.).

5. Na lewym pilastrze zamontowana atrapa przedwojennej skrzynki na listy (wzór z płaskim daszkiem) z zaślepionym otworem wrzutowym. Wymiary 33 cm x 19 cm x 25 cm, daszek 37,5 cm x 22, 5 cm. Oryginał skrzynki dostępny w Muzeum Ziemi Lubelskiej w Sławinku. Skrzynka w kolorze czerwonym RAL 3000, napisy w kolorze białym RAL 9010.



Fot. 59. Skrzynka na listy na lewym pilastrze dworca Rawa Maz. (fot. ze zbiorów FPKW, przed 1939 r.).



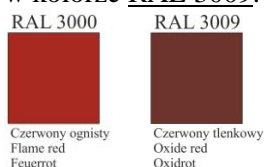
Rys. 24. Lokalizacja skrzynki na listy (opracowanie własne).



Fot. 60. Skrzynka na listy (źródło: NAC).

6. Skrzynkę elektryczną na prawym pilastrze drzwi wejściowych od strony peronów zlikwidować, miejsce po skrzynce uzupełnić w płaszczyźnie elewacji płytkami z cegieł silikatowych. Dzwonek telefonu kolejowego wypiąskowany (obudowa i czasze) i pomalowane farbami chemoutwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze RAL 3000 (czasze) i RAL 3009 (korpus). przeniesiony w linię osi drzwiczek szafki srk i połączony elektrycznie z centralką elektryczną we wnętrzu.

Rama i drzwiczki szafki srk wypiąskowane i pomalowane farbami chemo-utwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze RAL 3009.



Fot. 70. Skrzynka srk, dzwonek telefonu kolejowego i szafka elektryczna na elewacji od strony peronów (fot. A. Wawrzyniak 2023 r., oprac. własne)

10.1.4. ELEWACJA OD STRONY BIAŁEJ RAWSKIEJ

1. Okno (1x Oz1) wymienione na nowe (wraz z ościeżnicą), drewniane, jedno skrzydło rozwierne i jedno rozwierno-uchylne, przedzielone na trzy równe pola dwoma poziomymi drewnianymi szprosami. Dostosowane do wymiarów istniejących otworów. Pokryte powłoką malarską odporną na warunki zewnętrzne w kolorze RAL 3009. Parapet z blachy alucynkowej.

RAL 3009



Czerwony tlenkowy
Oxide red
Oxidrot

2. Poprzącznik z izolatorami wypięskowany i pomalowany farbami chemoutwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze czarnym RAL 9005. Izolatory zamocować nakręcając na trzony obłożone pakułami konopnymi.

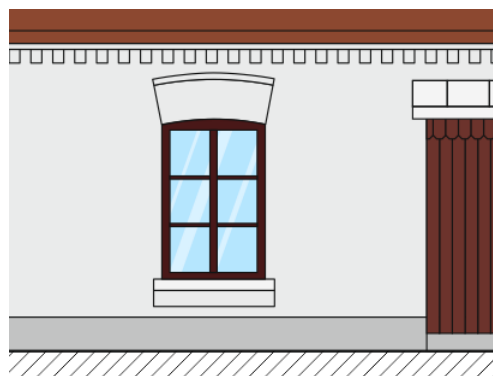
RAL 9005



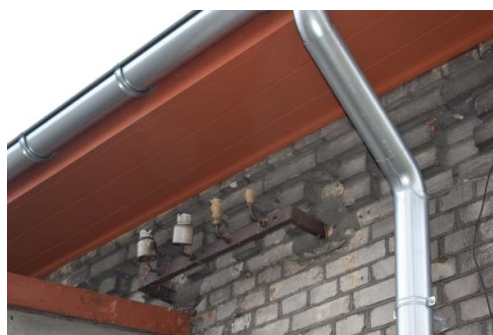
Czarny głębok
Jet black
Tiefschwarz

3. Z uwagi na spękania ścian i nadproża istniejącej przybudówki ściany i fundament rozebrać. Wylać nową ławę betonową i wznieść na niej ściany z bloczków gazobetonowych lub pustaków ceramicznych o tych samych wymiarach co obecnie. Ściany ocieplić z zewnątrz styropianem i ogacić pionowo drewnianymi deskami o szer. ok. 12-15 cm. Górne gacenie zakończyć fazami 4 x 4 cm. Łączenia desek maskować listwami o przekroju 1 x 3 cm. Poszycie dachowe przybudówki wykonać z blachy alucynkowej łączonej na rąbek stojący. Orynnowanie jak obecnie. Podmurówkę otynkować tynkiem barwionym w masie w kolorze zbliżonym do RAL 7044. Deskowanie ścian nasyczone preparatem przeciwgrzybicznym i pomalowane farbą podkładową oraz farbą wierzchnią przeznaczonymi do elewacji drewnianych w kolorze RAL 3009.

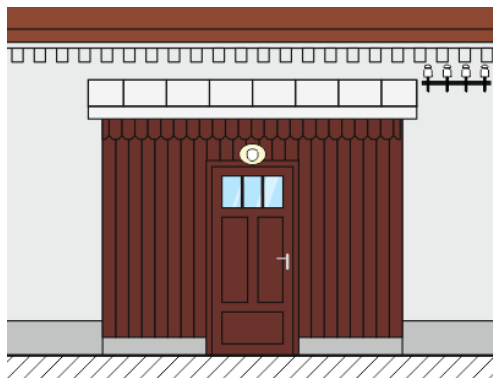
W obu ścianach bocznych zastosować okna prostokątne rozwierno-uchylne o wymiarze 45 x 70 cm przedzielone szprosem na dwa pola w połowie wysokości okna. Okna pokryte powłoką malarską odporną na warunki zewnętrzne w kolorze RAL 3009.



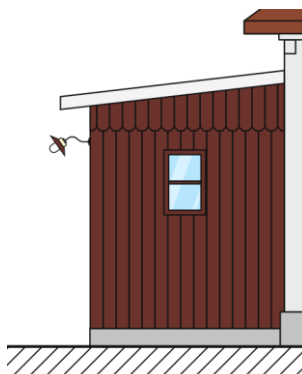
Rys. 25. Okno (Oz1) na elewacji od strony Białej Rawskiej (opracowanie własne).



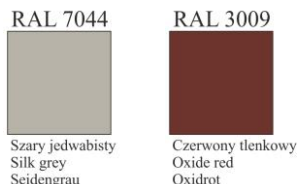
Fot. 71. Poprzącznik z izolatorami (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.).



Rys. 26. Przybudówka od strony Białej Rawskiej (opracowanie własne.).



Rys. 27. Przybudówka od strony Białej Rawskiej (opracowanie własne.).



4. Oprawa oświetleniowa nad drzwiami (10 cm nad linią nadproża drzwi) na profilowanym wysięgniku z rurki stalowej 3/8". Części regenerowane wg Katalogu 22-J „Oprawy Oświetleniowe” wyd. 1964 r. Odbłyśnik emaliowany, od góry w kolorze brązowym (odcień wg zachowanej oryginalnej powłoki), od dołu w kolorze białym. Wysięgnik stalowy w kolorze czarnym RAL 9005. Zastosowane źródło światła żarówka LED z filamentem o temperaturze barwowej max 3000 K (światło ciepłobiałe odwzorowujące żarowe źródło światła).



Fot. 72. Oprawa oświetleniowa z odbłyśnikiem typu 1, kloszem typu 96/160, na wysięgniku typu W-300 (fot. P. Langer, FPKW, 2024 r.).

10.1.5. WNETRZE

Najlepiej zachowane pomieszczenia w budynku dworcowego to hol, poczekalnia i pomieszczenia dyżurnego ruchu (poz 1, 2 i 3. na rzucie budynku). Zarazem są to pomieszczenia, które w największym stopniu są dostępne dla podróżnych. Koncepcja prac konserwatorskich zakłada przywrócenie spójności wyglądu tych pomieszczeń przy zachowaniu ich funkcji zgodnej z pierwotną.

W przypadku pozostałych pomieszczeń nie zachowały się żadne elementy ich pierwotnego wyglądu i wyposażenia a znane materiały źródłowe nie pozwalają na ich identyfikację. Dlatego w ich przypadku priorytetem prac konserwatorskich jest umożliwienie pełnienia przez te pomieszczenia nowych funkcji niezbędnych dla współczesnych wymogów funkcjonowania obiektów użyteczności publicznej. W ramach tego w byłym pomieszczeniu kasy towarowej (pom 4. na rzucie budynku) planuje się stworzyć ogólnodostępne toalety spełniające współczesne przepisy sanitarne i budowlane. W pomieszczeniach byłego mieszkania służbowego – obecnie pustostanu (pom 5-8. na rzucie budynku) planuje się urządzić kawiarnię, której wyposażenie także musi spełniać współczesne przepisów sanitarne i budowlane, w tym określone przez SANEPID wymogi dotyczące pomieszczeń, których prowadzi się żywienie zbiorowe. Styl wyposażenia ogólnodostępnych pomieszczeń kawiarni ma nawiązywać do stylistyki podobnych obiektów w okresie międzywojennym. Ściana działowa pomiędzy pomieszczeniami 2. i 8. wykonana jako nowa o grubości całkowitej 20 cm na szkielecie drewnianym obłożonym płytami gipsowo-kartonowymi po obu stronach odtworzone lamperie drewniane. Narożniki między sufitem a ścianą ćwierćokrągłe o wymiarach analogicznych do pozostałych (oryginalnie zachowanych). Pomieszczenia poczekalni (pom. 2.) i kawiarni (nowa funkcja pom. 8.) skomunikowane za pomocą drzwi wykonanych na wzór istniejących drzwi pomiędzy holem a poczekalnią.

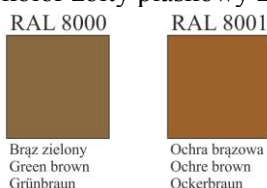
Sufity w miejscach wymagających napraw lub uzupełnień wykonane z płyt gipsowo-kartonowych na ewentualnie uzupełnionej konstrukcji drewnianej. Wstawki zlicowane z płaszczyzną istniejących sufitów.

Drugie mieszkanie służbowe (poz 9-13. na rzucie budynku) nadal pełni funkcję mieszkalną lecz straciło ono cechy swojego pierwotnego wyglądu i wyposażenia. Ze względów konserwatorskich bardziej zasadne wydaje się utrzymanie pierwotnej funkcji mieszkalnej z akceptacją ich wtórnego wyglądu i wyposażenia. Z tego powodu prace konserwatorskie nie obejmują tych pomieszczeń.

1. Podłogi we wszystkich pomieszczeniach objętych pracami (pom. 1-8) wykonane jako nowe posadzki cementowe posadowione na zagęszczonym gruncie, chudym betonie, izolacji z 15 cm warstwy twardego styropianu i wylewką cementową z zatopionym ogrzewaniem podłogowym (wodnym). Wierzchnia warstwa wykończona płytkami podłogowymi z gresu (barwione w masie, w całym przekroju) dużych w kształcie ośmioboków (oktagon) i małych kwadratów.

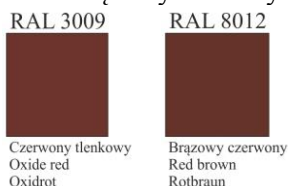
Płytki duże:

wymiar dużych płytek: 145 x 145 mm, faza 36,5 mm,
kolor żółty piaskowy zbliżony do RAL 8000, RAL 8001;



Płytki małe:

wymiar małych płytek: 50x50 mm,
kolor brązowy zbliżony do RAL 3009, RAL 8012.

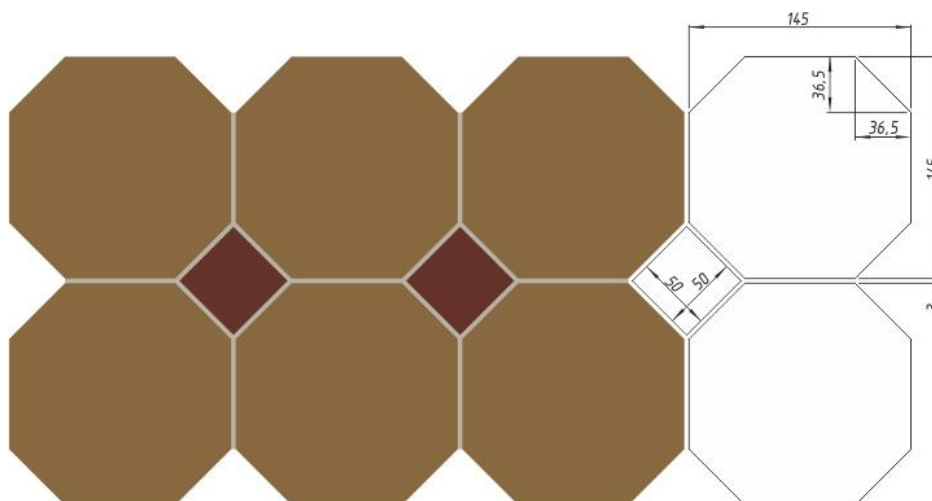


Fuga:

szerokość: 3 mm,
kolor szary zbliżony do RAL 7044.



Opracowano na podstawie zachowanych płytek gresowych (rys. X., fot. Y.).



Rys. 28. Wymiary elementów posadzki gresowej (opracowanie własne)

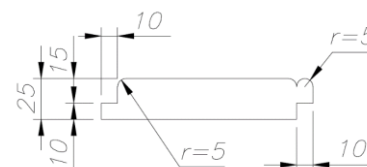


Fot. 73. Zachowany fragment posadzki gresowej w pomieszczeniu poczekalni (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.).

2. Dolna część ścian w holu dworcowym i poczekalni jest obecnie nadal pokryta pierwotną drewnianą lamperią. Jest ona wykonana z desek sosnowych o różnej szerokości (jednak nie węższych niż 10 cm) jednakowo profilowanych na krawędziach zgodnie z poniższym rysunkiem. Wysokość lamperii od podłogi wynosi 134 cm. Na szczycie zachowanej lamperii częściowo zachowały się oryginalne drewniane cokoliki, a przy posadzkach listwy przypodłogowe.



Fot. 74. Zachowana lamperia w holu dworca (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)



Rys. 29. Zwymiarowany przekrój desek lamperii (opracowanie własne).

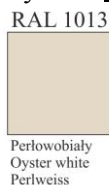
W ramach prac odtworzyć drewniane lamperie na brakujących odcinkach w pomieszczeniach holu (pom. 1), dyżurnego ruchu (3), poczekalni (2) oraz dawnego pokoju mieszkalnego (pom. 8) zgodnie z wymiarami zachowanych elementów. Istniejące lamperie oczyścić i pokryć akrylową farbą podkładową oraz akrylową farbą wierzchnią w kolorze RAL 1011 (półmat). Kolor dobrano na podstawie odkrywki wykonanej na jednej z desek lamperii (drugi w kolejności) poprzez porównanie w świetle dziennym ze wzornikiem kolorystycznym RAL.



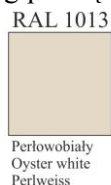
Fot. 75. Odkrywka na zachowanej lamperii w holu dworca (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)

3. Dolna część ścian w pomieszczeniu toalet (nowa funkcja pom. 4.), zaplecza kawiarni (nowa funkcja pom. 7.), sieni (pom. 5) i toalet dla personelu (pom. 6) do wysokości 134

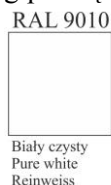
cm wyłożona pionowo ułożonymi płytkami ceramicznymi o wymiarach 10 x 30 cm w kolorze zbliżonym do RAL 1011, fugi w kolorze zbliżonym do RAL 1013.



4. Górna część ścian powyżej wysokości 134 cm (granica lamperii) wyrównana gładzią gipsową i pomalowana farbami lateksowymi w kolorze RAL 1013.



5. Sufity wraz z przyległymi do nich pasami ścian o szerokości 35 cm wyrównane gładzią gipsową i pomalowane farbami lateksowymi w kolorze RAL 9010.



6. Napisy informacyjne i tabliczki we wnętrzu.
W holu nad drzwiami do toalet (pom. 4.), poczekalni (pom. 2) i dyżurnego ruchu (pom. 3) na wysokości 260 cm od poziomu posadzki umieścić wykonane krojem pisma „RAWA 1924” o wysokości znaku 15 cm napisy:



Rys. 30.



Rys. 31.



Rys. 32.

Nad nowymi drzwiami oddzielającymi poczekalnię (pom. 2.) od kawiarni (nowa funkcja pom. 8.) na wysokości 260 cm od poziomu posadzki umieścić wykonany krojem pisma „RAWA 1924” o wysokości znaku 15 cm napis:



Rys. 33.

Napisy wykonane farbą matową w kolorze czarnym RAL 9005.



Nad oknem kasy towarowej od strony holu umieścić emaliowaną tabliczkę o wymiarach 40 x 10 cm z napisem:



Rys. 34.

wykonanym krojem pisma zbliżonym do DIN 1451 (wąski) o wys. znaku 50 mm.

Kolor tła biały RAL 9010, kolor napisów czarny RAL 9005.



Nad oknem kasy biletowej od strony poczekalni umieścić emaliowaną tabliczkę o wymiarach 40 x 10 cm z napisem:



Rys. 35.

wykonanym krojem pisma zbliżonym do DIN 1451 (wąski) o wys. znaku 50 mm.

Kolor tła biały RAL 9010, kolor napisów czarny RAL 9005.



Na górnej płycinie prawego skrzydła drzwi do pomieszczenia dyżurnego ruchu od strony holu umieścić emaliowaną tabliczkę o wymiarach 24 x 12 cm z napisem:



Rys. 36

wykonanym krojem pisma zbliżonym do DIN 1451 (wąski) o wys. znaku 35 mm.

Kolor tła biały RAL 9010, kolor napisów czarny RAL 9005.



Na górnej płycinie prawego skrzydła drzwi do pomieszczenia toalet od strony holu umieścić emaliowaną tabliczkę o wymiarach 24 x 24 cm z piktogramami:



Rys. 37

Kolor tła biały RAL 9010, kolor napisów czarny RAL 9005.



Z lewej strony okna kasowego od strony poczekalni tablica o wymiarach 70 x 60 cm z rozkładem jazdy:

ROZKŁAD JAZDY		
Odjazd pociągów w kierunku:		
Biała Raw.	1100	1315
Rogów		
Głuchów		
Uwaga: pociągi kursują tylko w wybrane dni. najbliższe kursy w dniu: 27 VII 2024		

Rys. 38

wykonana jako malowana na blasze umieszczonej na drewnianej ramie. Kolor tła czarny RAL 9005 (półmat), kolor napisów biały RAL 9010. Dla każdej ze stacji i napisu informacyjnego na dole pola z szynami do wsuwania tabliczek z godzinami i datą.



- Wyposażenie wnętrza. W poczekalni (1 szt.) i w holu (2 szt.) zastosować ławki dworcowe typu „PKP” na stalowych ramach z kątowników pomalowanych na kolor czarny RAL 9005 wyłożonych profilami drewnianymi pomalowanymi na kolor brązowy RAL 8012



Fot. 76. Ławka dworcowa typu „PKP” (źródło: macadamia11.flog.pl)

RAL 8012



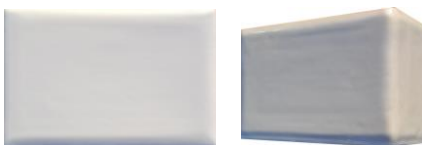
Brązowy czerwony
Red brown
Rotbraun

RAL 9005



Czarny głęboki
Jet black
Tiefschwarz

W pomieszczeniu poczekalni, w narożniku w którym spotykają się ściana z oknem kasy biletowej i ściana z przeszklonymi drzwiami do kawiarni zabudować imitację pieca kaflowego będącego typowym źródłem ciepła obiektów kolejowych budowanych w dwudziestoleciu międzywojennym (przykład - fot. X.). Piec zabudować jak na rys. X z wykorzystaniem kafli gładkich kwadrateli w kolorze białym o wymiarach 195 x 130 mm (fot. X.) - przykładowy dostawca: <https://kafle.org.pl/oferta/kafle-universalne/>.

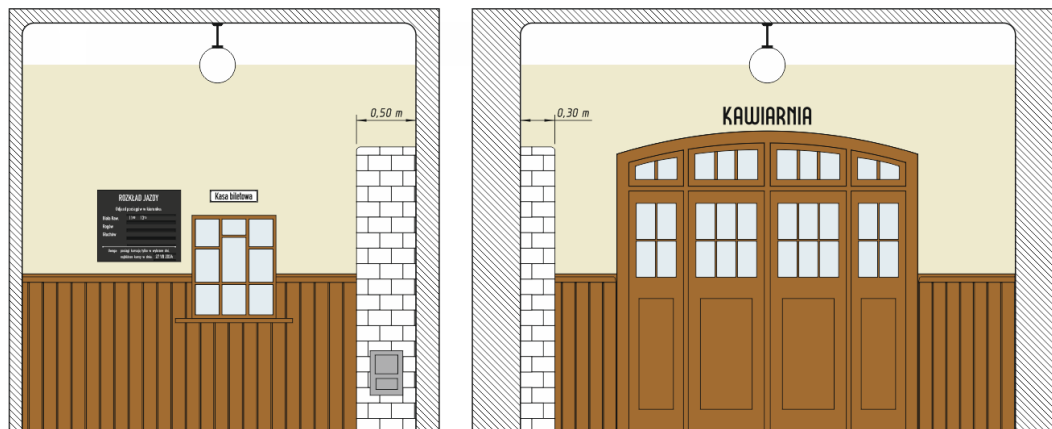


Fot. 77. Przykładowe kafle kwadratele (fot. kafle.org.pl)

Podczas murowania pieca wykorzystać drzwiczki żeliwne ze starego spawanego pieca stojącego obecnie w pomieszczeniu poczekalni (fot. X.).



Fot. 78. Okna kas biletowych w poczekalni dworca kolejowego Chelmce, bud. ok. 1930 r. Widoczny piec kaflowy (fot. Leszek Kowalik, bazakolejowa.pl, 2007 r.)



Rys. 39. Lokalizacja imitacji pieca kaflowego w poczekalni (opracowanie własne).



Fot. 79. Obecny piec w poczekalni. Widoczne żeliwne drzwiczki piecowe (fot. A. Wawrzyniak, 2023 r.).

8. Oprawy oświetleniowe we wnętrzu

We wnętrzu zastosować oprawy sufitowe typu „mleczna kula” o średnicy ok. 35 cm, charakterystyczne dla wnętrz obiektów użytku publicznego w dwudziestoleciu międzywojennym. Wysokość zawieszenia - pozioma oś kul na wysokości granicy kolorów ściany i sufitu. Źródła światła w oprawach o temperaturze barwowej nie wyższej niż 3000K (kolor żarowych źródeł światła). Rozmieszczenie opraw – w pomieszczeniu dyżurnego ruchu (pom. 3.), w poczekalni (pom. 2.) i kawiarni (pom. 8.) jedna oprawa na środku sufitu; w holu dwie oprawy, każda na linii osi otworów drzwiowych pomieszczenia dyżurnego ruchu i poczekalni.



Fot. 80. Czytelnia Domu Oświatowego Towarzystwa Czytelni Ludowych w Katowicach, widoczne oprawy oświetleniowe w postaci kul z mlecznego szkła. (źródło: NAC, 1934 r.)

9. Rozdzielnice elektryczne

Części drewniane drzwiczek rozdzielnic po oczyszczeniu malować na kolor brązowy RAL 1011. Wnętrze ścian rozdzielnic (tynkowane) malować na kolor biały RAL 9010. Wnętrze małej i dużej rozdzielnicy zasilającej obwody stacyjne zabudować z wykorzystaniem istniejącego historycznego osprzętu elektrotechnicznego po renowacji. W rozdzielnicy licznikowej zastosować współczesny osprzęt zamontowany na istniejącej płycie bakelitowej.



Fot. 81. Duża rozdzielnica elektryczna w pomieszczeniu dyżurnego ruchu (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)



Fot. 82. Mała rozdzielnica elektryczna w pomieszczeniu dyżurnego ruchu (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)



Fot. 83. Rozdzielnica licznikowa w pomieszczeniu dyżurnego ruchu (fot. A. Wawrzyniak, 2024 r.)

RAL 1011



Irchowieżowy
Brown beige
Braunbeige

RAL 9010



Biały czysty
Pure white
Reinweiss

10. Urządzenia srk we wnętrzu

Urządzenia w postaci kluczowej skrzyni zależności oraz skrzyni sygnałowej poddać konserwacji w zakresie czyszczenia i smarowania mechanizmów. Blachy zewnętrzne po

oczyszczeniu pokryć farbami chemoutwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze zielonym RAL 6011. Tablicę kluczy zapasowych od zewnątrz malować na kolor brązowy RAL 1011, wewnątrz na kolor biały RAL 9010.



Tabliczki opisowe poddać czyszczeniu, napisy zachować w stanie oryginalnym.

Centralę telefoniczną, teletechniczną tablicę bezpiecznikową poddać czyszczeniu i uzupełnieniu brakujących detali, pozostawić w obecnej kolorystyce.

11. Schody

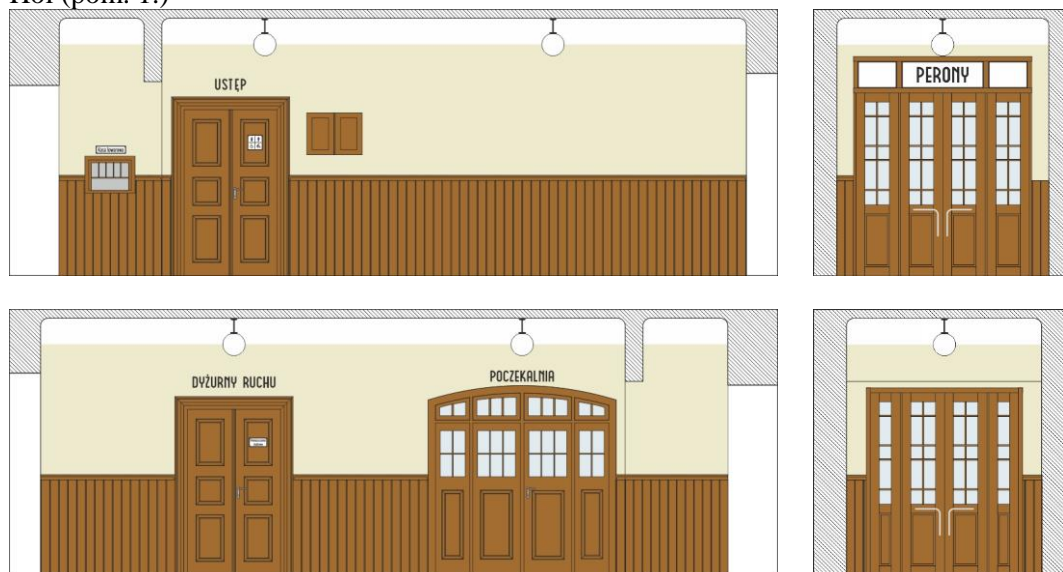
W celu zapewnienia stałego dostępu do poddasza zabudować w pomieszczeniu dyżurnego ruchu schody spiralne prowadzące na poddasze. Schody wykonane z metalu malowanego na kolor brązowy RAL 8012.



Fot. 84. Przykładowe schody spiralne. (fot. remos.pl)

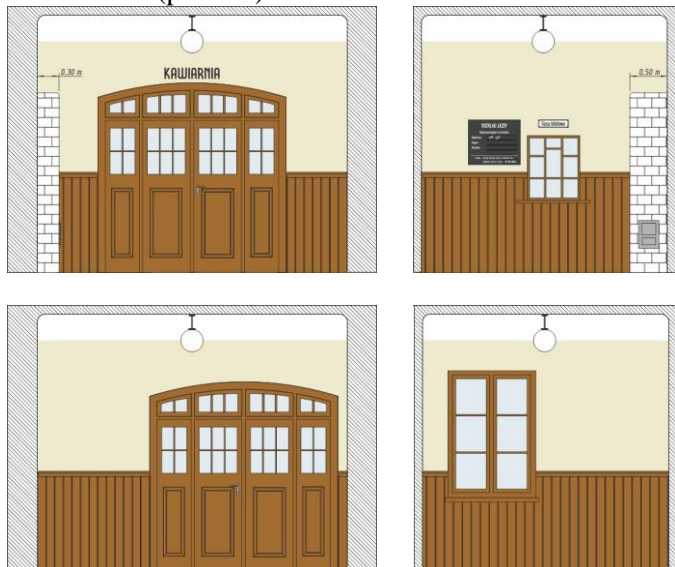
10.1.6. WIZUALIZACJE ŚCIAN WEWNĘTRZNYCH POMIESZCZEŃ

Hol (pom. 1.)



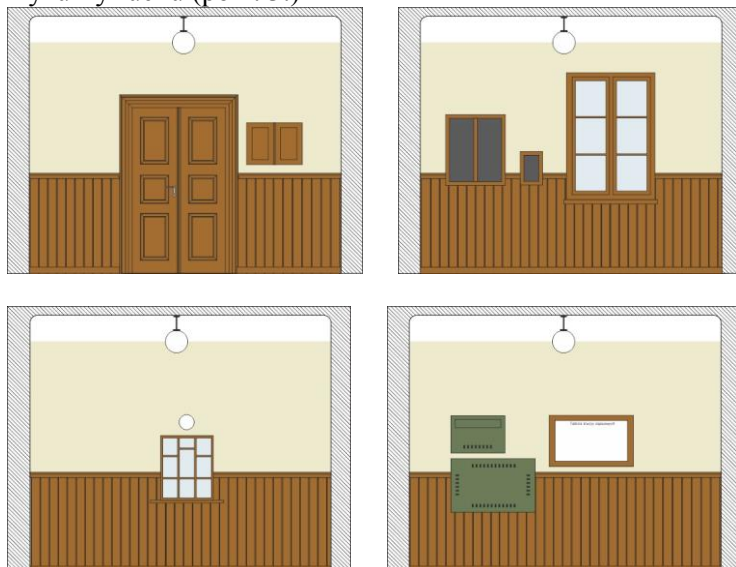
Rys. 40

Poczekalnia (pom. 2.)



Rys. 41

Dyżurny ruchu (pom. 3.)



Rys. 42

Kawiarnia (pom. 8.)



Rys. 43

Na rys. 43. zaznaczono istniejący zarys otworu drzwiowego i docelowy zarys przejścia (z łukowym nadprożem) pomiędzy pomieszczeniami 7. i 8. Powiększenie przejścia wynika z konieczności usprawnienia komunikacji między tymi pomieszczeniami w związku z ich nową funkcją (gastronomia). W celu ochrony muru w pierwszej kolejności wstawić prefabrykowane nadproże żelbetowe (z łukiem) a następnie wybrać cegły ze światła otworu.

Wygląd pozostałych pomieszczeń, tj. zaplecza kuchennego kawiarni (pom. 7), sieni (pom. 5.), toalety (pom. 6) i (pom.4.) zależny będzie od szczegółowych rozwiązań projektowych wynikających z wymogów przepisów sanitarnych i budowlanych, dlatego w niniejszym dokumencie nie zaprezentowano ich wizualizacji. Zastosowanie znajdują wyłącznie wytyczne przedstawione w powyższym tekście.

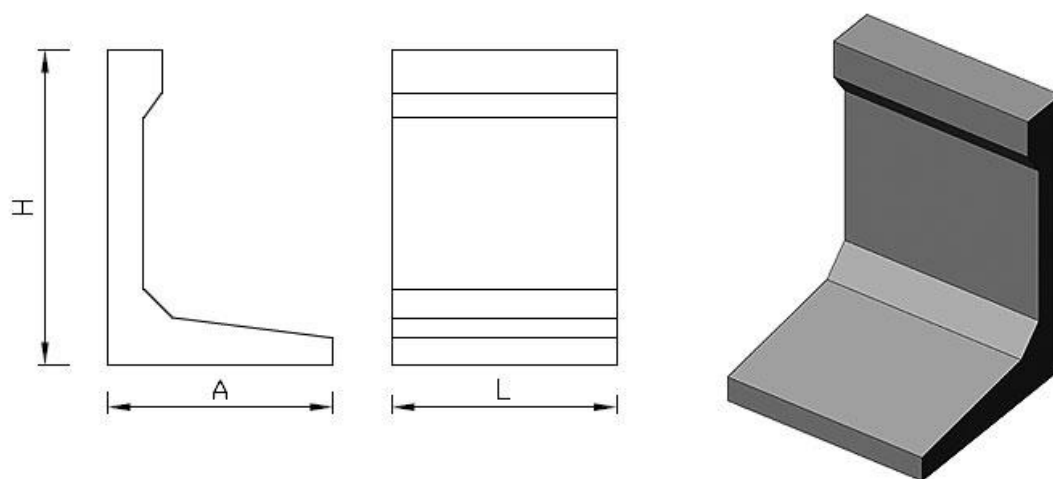
10.1.7. PRZYNALEŻNE OTOCZENIE BUDYNKU

Zakres prac w obszarze przynależnego otoczenia budynku obejmuje:

1. peron nr 1 wraz z ciągiem pieszym krawężnią i rabatami,
2. opaska wokół ścian budynku dworcowego,
3. tor nr 1 wraz z rozjazdami nr 2 i 7,
4. latarnie,
5. obszar „ogródka gastronomicznego”,
6. ciągi piesze wokół budynku (wraz z nową pochylnią dla osób niepełnosprawnych),
7. elementy małej architektury (ławki, śmietniki, ogrodzenia),
8. altanę śmietnikową,
9. tereny zielone,
10. podjazd dla samochodów,
11. przesadzenie 1 szt. drzewa gat. świerk.

Peron nr 1 wraz z ciągiem pieszym krawężnią i rabatami

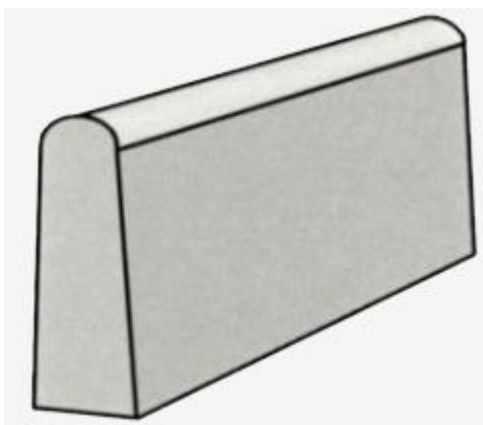
Na długości 65 mb odtworzyć krawężń peronową z wykorzystaniem prefabrykowanych elementów żelbetonowych w postaci krawężników peronowych o wymiarach $A = 500 \text{ mm}$, $L = 500 \text{ mm}$, $H = 700 \text{ mm}$ – rys. 44. (np. https://www.betonbest.pl/index.php/frontside/show_produkt/3/31) ułożonych na podbudowie z zagęszczonego chudego betonu o gr. 20 cm.



Rys. 44. Krawężnik peronowy (źródło: betonbest.pl)

Powierzchnia peronu przy krawędzi wyniesiona na wysokość 300 mm nad poziom główki szyny (peron niski, charakterystyczny dla linii kolei lokalnych). Końce krawędzi peronu na odcinkach o długości 4,0 m skośnie doprowadzone do poziomu główki szyny (pochylenie nawierzchni 7,5%). Na peronie wzdłuż krawężników betonowych pojedynczy rząd płyt chodnikowych 50 x 50 x 7 cm na podbudowie z zagęszczonego chudego betonu o gr. 20 cm. W osi budynku dworcowego ciąg pieszy o szerokości 3,5 m na odcinku od drzwi wejściowych do holu do krawędzi peronowej, wykonany z płyt chodnikowych 50 x 50 x 7 cm na podbudowie z zagęszczonego chudego betonu o gr. 20 cm.

Przed budynkiem dworca odtworzyć dwie prostokątne rabaty o wymiarach 5,0 x 3,0 m obramowane betonowymi krawężnikami zwieńczonymi obł - rys. 45., fot. 85. (np. <https://www.gia.wroclaw.pl/oferta-prefabrykaty-obrzeza>) osadzonymi na chudym betonie.

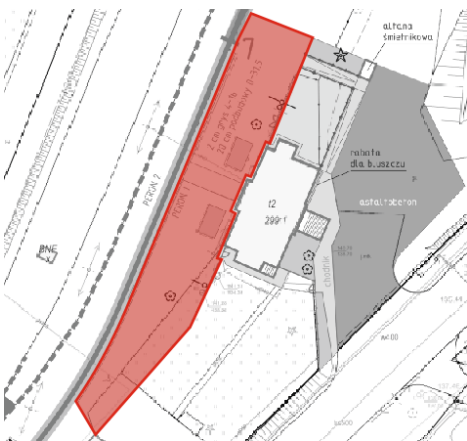


Rys. 45. (źródło: gia.wroclaw.pl)



Fot. 85. (źródło: gia.wroclaw.pl)

Wnętrze rabat wypełnić humusem i nasadzić zimozieloną roślinność tworzącą niskie żywopłoty (np. żywotnik zachodni *Thuja occidentalis*, cis pospolity *Taxus baccata*, jałowiec *Juniperus*). Pozostałą część nawierzchni peronu wykonać jako grysową (grubość 2 cm, ciemnoszara, frakcja 0-4 mm) na podbudowie z kruszywa łamanego (grubość 20 cm, frakcja 0-31,5 mm).



Rys. 46. Obszar peronu (oprac. własne).

Opaska wokół ścian budynku dworcowego

Wokół ścian budynku dworcowego wykonać opaskę z płyt chodnikowych 50 x 50 x 7 cm ułożoną na podbudowie z chudego betonu. Opaska nie powinna ograniczać wentylacji fundamentu zapewnionej przez folię kubelkową.

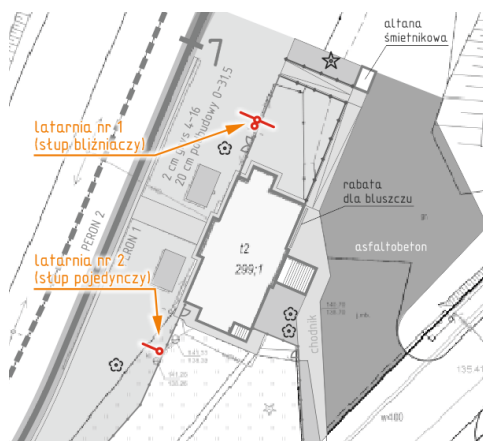
Tor nr 1 wraz z rozjazdami nr 2 i 7

Tor nr wraz z rozjazdami nr 2 i 7 poddać naprawie poprzez wymianę podkładów i podrojazdnic i wymianę kruszywa. Mocowanie szyn (wykorzystać szyny staroużyteczne) do podkładów z wykorzystaniem staroużytecznych podkładek P1S i nowych wkrętów szynowych. W rozjazdach usunąć spływy i zregenerować ubytki powierzchni tocznej przez napawanie i szlifowanie. Zwrotniki wyregulować dla zapewnienia poprawnych wskazań latarni zwrotnicowych. Zamontować latarnie zwrotnicowe typu „naftowego” z oświetleniem elektrycznym. Zamki trzpieniowe zregenerować.

Latarnie

Latarnie położone w sąsiedztwie dworca w postaci żelbetowych żerdzi ŻN oraz opraw ORZ-7 zdemonstrować. W miejscach wskazanych na rysunku ustawić latarnie na 6-metrowych żerdziach drewnianych (sosnowe nasycane, w kolorze brązowym) umieszczonych na żelbetowych szczudłach typu A1. Słupy wyposażać w malowane na blasze lokaty

z numerem słupa i rokiem ustawienia. Słup nr 1 (bliźniaczy) wyposażać w napowietrzną gniazda bezpiecznikowe BNu-25A na stalowym płaskowniku mocowanym do słupa



Rys. 47. Lokalizacja latarni (oprac. własne).

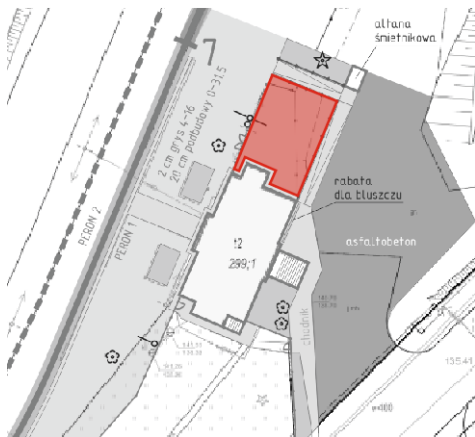


Fot. 86. Oprawa typu OŻk-2 (fot. P. Langer, 2024 r.)

Zastosować zregenerowane oprawy typu OŻk-2 (wg Katalogu 22-J „Oprawy Oświetleniowe” wyd. 1964 r.) na wysięgnikach rurowych. Na latarni nr 1 (słup bliźniaczy) dwie oprawy (pierwsza w stronę toru, druga w stronę „ogródka gastronomicznego”, na latarni nr 2 jedna oprawa (w stronę toru). Obie latarnie zasilić kablem ziemnym z pomieszczenia dyżurnego ruchu. Na latarni nr 1 zamontować izolatory szpulowe i nawiązać linię napowietrzną do istniejącego ciągu latarniowego w stronę Białej Rawskiej. W oprawach zastosować źródła światła ciepłobiałe o temperaturze barwowej maks. 3000K.

Obszar „ogródka gastronomicznego”

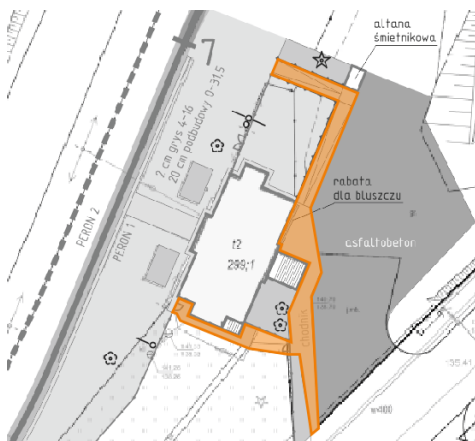
Obszar ogródka wygrodzony i zamykany. Nawierzchnię ogródka wykonać analogicznie jak nawierzchnię peronu, tj. jako grysową (grubość 2 cm, ciemnoszara, frakcja 0-4 mm) na podbudowie z kruszywa łamanego (grubość 20 cm, frakcja 0-31,5 mm).



Rys. 48. Obszar ogródka gastronomicznego (oprac. własne).

Ciągi piesze wokół budynku (wraz z nową pochylnią dla osób niepełnosprawnych)

Wokół budynku wykonać ciągi piesze (w tym pochylnię) z wykorzystaniem płyt chodnikowych 30 x 30 x 6 cm ułożonych diagonalnie względem osi holu dworca.



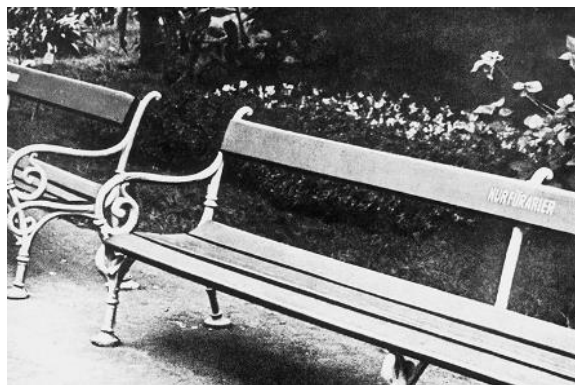
Rys. 49. Obszar ciągów pieszych wokół budynku (oprac. własne).

Elementy małej architektury (ławki, śmietniki, ogrodzenia)

Stosować ławki zgodne z popularnym w I. poł. XX w. wzorem 0109, tzw. „ławka wiedeńska” (np. ogrodneo.pl - [ławka 0109](#)) jak na fot. 87. i 88. Rama żeliwna w kolorze czarnym RAL 9005, deski w kolorze brązowym RAL 3009.



Fot. 87. Ławka wzoru 0109 (źródło: ogrodneo.pl)



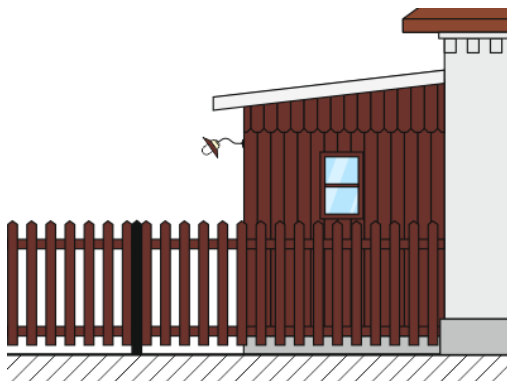
Fot. 88. Ławka wzoru 0109 (źródło: NAC)

Stosować kosze na śmieci o prostym cylindrycznym zbiorniku z daszkiem, na pojedynczym słupku (np. swiatkoszy.eu - [kosz parkowy 501](#)) w kolorze czarnym RAL 9005, jak na fot. 89.

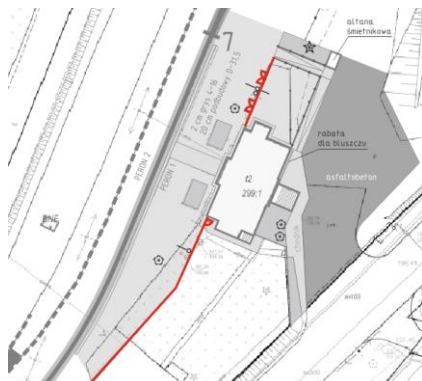


Fot. 89. Kosz parkowy (źródło: swiatkoszy.eu)

Od strony peronów (fot. .7) stosować ogrodzenie w postaci sztachet drewnianych o szer. ok. 10 cm, dł. 130 cm w odstępach 10 cm, montowanych 10 cm nad powierzchnią. Sztachety wykonane z drewna sosnowego, po cięciu na wymiar impregnowanego ciśnieniowo, malowanego dedykowanymi farbami do elewacji drewnianych - podkładową (np. *Teamac Wood Primer* lub równoważna) i wierzchnią (np. *RD-Elastoflex* lub równoważna) w kolorze RAL 3009, przęsła ogrodzenia wsparte na stalowych słupkach w kolorze czarnym RAL 9005 (rys. 50.).

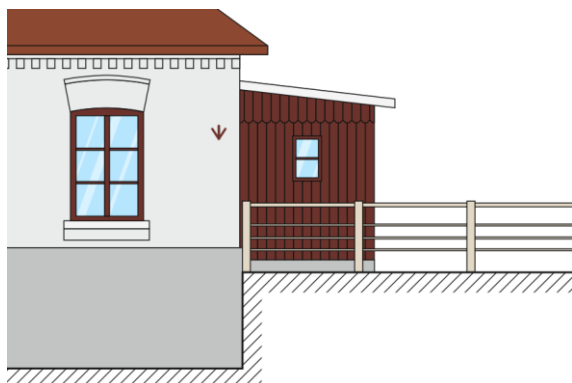


Rys. 50. Płot drewniany (oprac. własne).

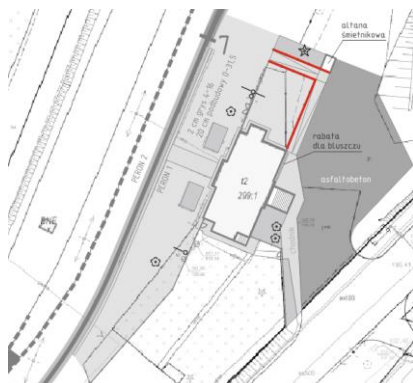


Rys. 51. Odcinki płotu drewnianego (oprac. własne).

Ogródek gastronomiczny od strony miasta i od strony Białej Rawskiej zabezpieczony ogrodzeniem ze słupków szynowych i rur dla zminimalizowania zasłonięcia elewacji dworca od strony Białej Rawskiej i zapewnienia jej dobrej widoczności z ul. Kolejowej. Słupki pionowe o wys. 1,10 m wykonane z odcinków szyn kolejowych. Pochwyty wykonane z rury stalowej o średnicy ok. 60 mm, rury barierowe (3 rzędy) wykonane z rur stalowych o średnicy ok. 30 mm. Konstrukcja wypiskowana i pomalowana farbami chemoutwardzalnymi, kolejno: podkładową epoksydową, podkładową wypełniającą akrylową, wierzchnią poliuretanową w kolorze białym RAL 1013.



Rys. 52. Ogrodzenie z szyn i rur (oprac. własne).



Rys. 53. Odcinki ogrodzenia z szyn i rur (oprac. własne).

RAL 3009



Czerwony tlenkowy
Oxide red
Oxidrot

RAL 9005



Czarny głęboki
Jet black
Tiefschwarz

RAL 1013



Perłowobiałe
Oyster white
Perlweiss

Altana śmietnikowa

Altanę śmietnikową ogacić pionowo drewnianymi deskami o szer. ok. 12-15 cm. Górne gacenie zakończyć fazami 4 x 4 cm. Łączenia desek maskować listwami o przekroju 1 x 3 cm. Poszycie dachowe przybudówki wykonać z blachy alucynkowej łączonej na rąbek stojący. Orynnowanie alucynkowe jak na budynku dworcowym.

Deskowanie ścian nasyczone preparatem przeciugrzybicznym i pomalowane farbą podkładową oraz farbą wierzchnią przeznaczonymi do elewacji drewnianych w kolorze RAL 3009. Altana w zakresie rozwiązań wizualnie spójna z przybudówką dworca od strony Białej Rawskiej.

RAL 3009



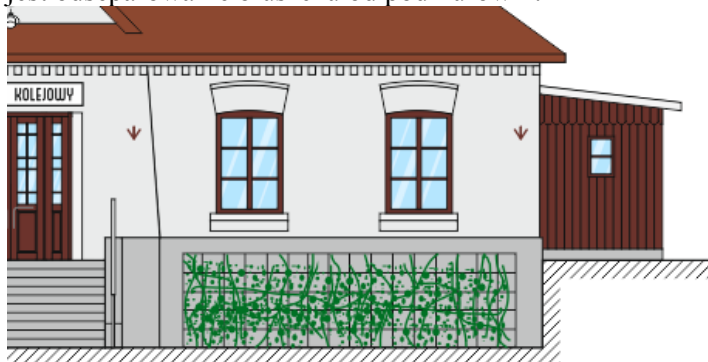
Czerwony tlenkowy
Oxide red
Oxidrot

Tereny zielone

Poza rabatami na peronie w obszarze opracowania znajdują się 3 obszary terenów zielonych na których należy nasadzić trawnik. Wzdłuż podmurówki od strony miasta, na lewo od schodów wyodrębnić w chodniku rabatę o szerokości 30 cm i długości 5,5 m dla nasadzeń bluszczu pospolitego *Hedera helix*. Na ścianie podmurówki zamontować kratę ocynkową od chodnika do wysokości 1,60 m będącą konstrukcją wsporczą dla bluszczu. Celem zastosowania konstrukcji wsporczej jest odseparowanie bluszczu od podmurówki.



Rys. 54. Obszar terenów zielonych (oprac. własne).



Rys. 55. Konstrukcja wsporcza dla bluszczu (oprac. własne).

Podjazd dla samochodów

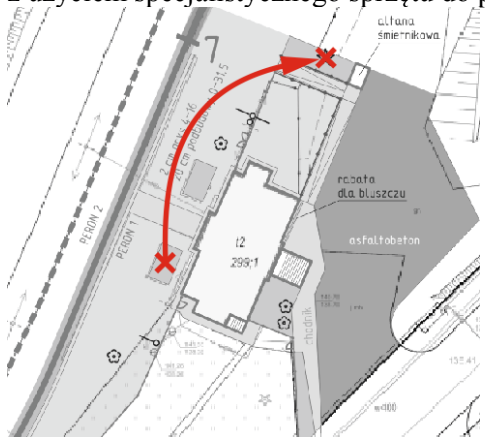
Przed dworcem od strony miasta wykonać nawierzchnię asfaltobetonową umożliwiającą wjazd z ul. Kolejowej i zawrócenie autokarem (nacisk osiowy do 11,5 t).



Rys. 56. Obszar podjazdu (oprac. własne).

Przesadzenie 1 szt. drzewa gat. świerk

Przy elewacji dworca od strony peronów znajduje się świerk przysłaniający widoczność dworca a w przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych grożący uszkodzeniem połaci dachowej dworca. Drzewo przesadzić w nowe miejsce (wskazane na rys. 57.) z użyciem specjalistycznego sprzętu do przesadzania dużych drzew.



Rys. 57. Miejsce pierwotne i miejsce docelowe przesadzanego świerka (oprac. własne).



Fot. 89. Miejsce pierwotne i miejsce docelowe przesadzanego świerka (oprac. własne).

10.2. OGÓLNY WYKAZ PLANOWANYCH PRAC WRAZ Z OPISEM MATERIAŁÓW I TECHNIK

1. Renowacja zachowanych drewnianych elementów wyposażenia takich jak lamperie, ramy, drzwi, ościeżnice okien wewnętrznych i zewnętrznych - podczas renowacji należy usunąć stare powłoki malarskie bez użycia czyszczenia strumieniowego jako niszczącego strukturę drewna. Rekomenduje się usuwanie powłok na powierzchniach płaskich poprzez szlifowanie a na powierzchniach profilowanych z użyciem gorącego powietrza (opalarka) i dedykowanych narzędzi ręcznych nie niszczących kształtu detali. Po usunięciu powłok malarskich powierzchnie nasączyć preparatami przeciwgrzybicznymi i zagruntować dedykowanymi farbami do drewna (np. *Teamac Wood Primer* lub równoważną) przy użyciu wałka lub pędzla. Warstwy wierzchnie z farb akrylowych nakładać przy użyciu wałka lub pędzla.
2. Elewację z cegieł silikatowych czyścić z brudu i nalotu dedykowanymi środkami chemicznymi i wodą pod ciśnieniem (myjką ciśnieniową). Unikać czyszczenia strumieniowego jako niszczącego powierzchnię silikatu.
3. Wszystkie cegły których lico od strony elewacji uszkodzone jest na powierzchni więcej niż 20% naprawić poprzez wybranie wierzchniej warstwy i wklejenie płytki z cegły silikatowej. Podczas realizacji tych prac utrzymać istniejący watek muru i szerokości spoin. Cegły których lico od strony elewacji uszkodzone jest na powierzchni mniejszej niż 20% naprawić poprzez uzupełnienie białą zaprawą murarską do silikatów. Powierzchnie elewacji po zakończeniu czyszczenia oraz uzupełnień cegieł i spoin zaimpregnować dedykowanym preparatem (np. *NANOBAUER FACADE 200* lub równoważny).
4. Brakujące spoiny uzupełnić dedykowaną zaprawą cementową. Uzupełnienia wykonywać zaprawą o konsystencji półsuchej/gęstoplastycznej z użyciem kielni spoinowej zapewniającej wypukły profil spoin identyczny z zachowanym.
5. Tynki zewnętrzne na podmurówce i powierzchniach wnęki drzwi wejściowych do holu od strony miasta zdjąć i wyprawić na nowo na odpylonej i zagruntowanej powierzchni. Warstwę wierzchnią wzmocnić matami z siatki. Lico powierzchni tynkowanych wyprawić silikonowym tynkiem barwionym w masie (np. *CERESIT CT74 tynk silikonowy RAL7044* lub równoważny). Podmurówkę na głębokości min. 70 cm poniżej docelowego poziomu gruntu zabezpieczyć folią kubełkową (kubelki zwrócone do muru) a jej krawędź zamknąć profilowaną blachą alucynkową umożliwiającą wymianę powietrza.
6. Wszystkie elementy montowane w elewacji (uchwyty flagowe, oprawy oświetleniowe, poprzecznik izolatorowy itp.) montować w sposób nie naruszający wątku muru. W razie potrzeby uzupełnić lico elewacji płytkami z cegieł silikatowych.
7. Wszystkie instalacje prowadzić wewnątrz ścian (elektryczne dodatkowo w peszlach). Niedopuszczalne jest stosowanie elementów natynkowych. Widoczny osprzęt instalacyjny (włączniki, gniazda itp.) w kolorze czarnym w formie nawiązującej do bakelitowego osprzętu produkowanego w okresie dwudziestolecia międzywojennego (np. serii *Ledison Loft Czarne* lub równoważne).
8. Tynki wewnętrzne na ścianach zdjąć, wyprawić nowe mineralne wygładzone szpachlówką gipsową. Po zagruntowaniu malować farbami lateksowymi. W związku z planowanym dociepleniem wybranych pomieszczeń od wewnątrz dopuszcza się zabudowę płyt gipsowo-kartonowych przy zachowaniu zewnętrznego wyglądu ścian.
9. Istniejące posadzki skuć i wykonać nowe na warstwie chudego betonu, izolacji termicznej z twardego styropianu grubości min. 15 cm oraz wylewki cementowej z zatopionym wodnym ogrzewaniem podłogowym na której zostaną ułożone płytki gresowe.

10. Z powierzchni schodów zewnętrznych usunąć zmurszałe fragmenty betonu i uzupełnić zaprawą fibrobetonową o zwiększonej odporności na spękania. Zewnętrzne narożniki stopni zabezpieczyć kątownikami stalowymi gorącowalcowanymi 50x50x6 mm do których od wewnątrz zostaną wspawane stalowe węzy z pręta ϕ 8 mm) wpuszczone w beton. Dopuszcza się montaż w wylewce ogrzewania elektrycznego stopni (zapobiegającego oblodzeniu w porze zimowej).

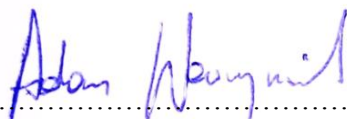
11. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

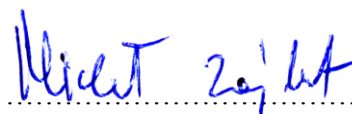
1. Rysunek elewacji w formie docelowej po przeprowadzeniu prac
2. Rysunek zagospodarowania przynależnego otoczenia budynku
3. Rysunek poglądowy kroju pisma „RAWA 1924”

Uwaga !

Kolory na wydruku niniejszego dokumentu mogą nie odzwierciedlać prawidłowych kolorów wg wzornika RAL.

Rogów, dnia 23 lutego 2024 r.


mgr inż. Adam Wawrzyniak


dr inż. Michał Zajączek