

1. Obiekt Przeworska Kolej Dojazdowa

623

DWORZEC KOLEJOWY - ZESPÓŁ

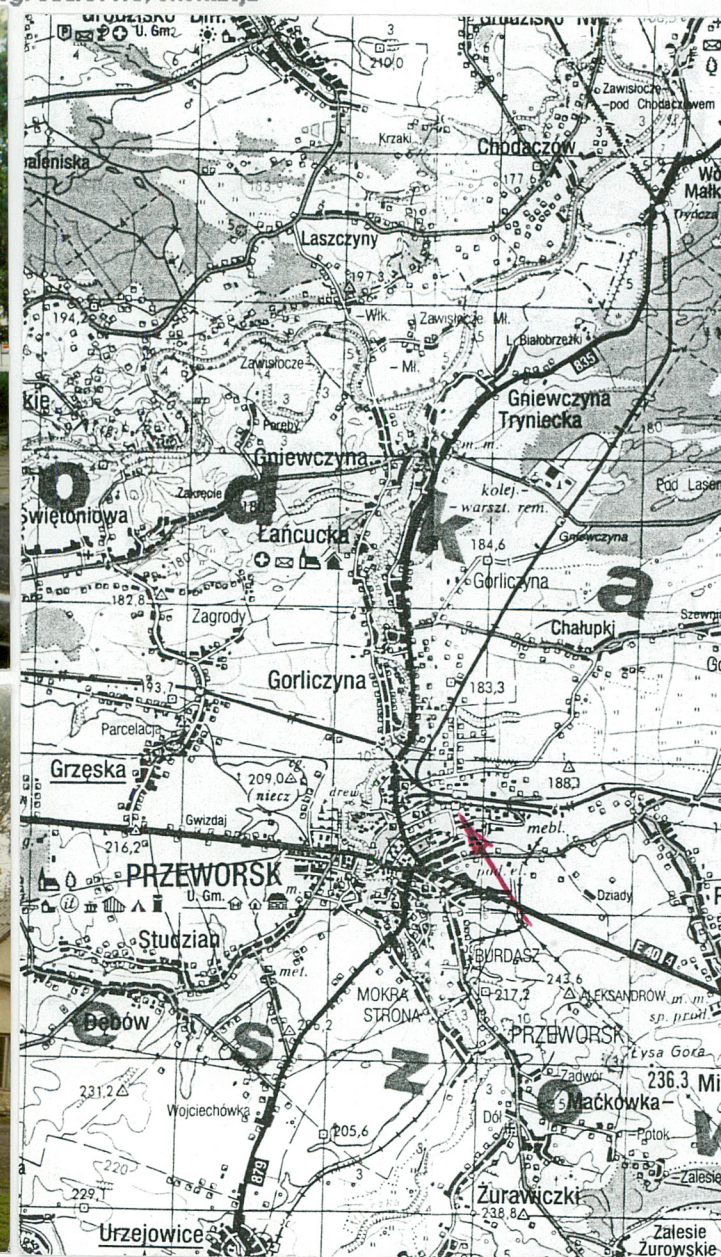
2. Czas powstania

1887/1904/1964

3. Miejscowość

PRZEWORSK

11. Budynek dworca - widok od strony torów, neg. 600/320/1, lokomotywnia, neg. 600/377/6, orientacja



4. Adres

Lokomotywnia Kolei Dojazdowych
Przeworsk
ul. Dynowska

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo przemyskie

gmina Przeworsk

pow. PRZEWORSK

6. Poprzednie nazwy miejscowości

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo rzeszowskie

powiat Przeworsk

8. Właściciel i jego adres

Wschodnia Dyrekcja Okręgowa Kolei
Państwowych
Lublin, ul. Okopowa 5

9. Użytkownik i jego adres

Zarząd Kolei Dojazdowych
22-100 Chełm
ul. Chopina 1
tel. 65-15-20, 64-12-08

10. Rejestr zabytków

Nr A - 463

data 30.09.1991



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Przeworsk stanowi stację węzłową dla linii kolejowych Kraków - Przemyśl (1859), Przeworsk - Rozwadow (1901) i oddanej do użytku w 1904 r., linii wąskotorowej z Przeworska do Dynowa. Budowę linii z Przeworska przez Dynów do Sanoka podjęto w 1887 roku. Stanowić miała łącznik między dwoma biegnącymi południkowo liniami Karola Ludwika i Galicyjską Koleją Transwersalną. Inwestycja ta została zarzucona z powodu sprzeciwu władz wojskowych (bliskie obejście Twierdzy Przemyśl). Pozostały po niej budynki dworcowe (w tym budynek mieszkalny w Przeworsku) oraz wytyczona trasa linii kolejowej i niektóre budowle inżynierskie.

W 1894 roku powstało Galicyjskie Towarzystwo Przemysłu Cukrowniczego w Przeworsku, które w 1895 r., uruchomiło w Przeworsku dużą, nowoczesną cukrownię. Towarzystwo od chwili powstania czyniło starania o uzyskanie koncesji na dokończenie budowy linii kolejowej do Sanoka przez Dynów i Brzozów. W 1901 r., władze przyznały koncesję na budowę kolei wąskotorowej z Przeworska do Dynowa. Układanie torów zakończono w 1904 r.

Na kształt i funkcję stacji w Przeworsku miało wpływ sąsiedztwo ze stacją i dworcem linii normalnotorowej, jak i również bliskość cukrowni. Buraki cukrowe stanowiły podstawowy towar przewożony przez kolejkę. Stacja zyskała rozbudowany system torowisk, bocznic i ładowni. Jedna z bocznic prowadziła bezpośrednio na teren cukrowni. Dla obsługi pasażerów zbudowano jedynie mały przystanek osobowy z wolnostojącym szaletem. Tabor stacjonował na bocznicach przy parowozowni. Parowozownia dwustanowiskowa połączona była z warsztatami.

Po przejęciu kolei wąskotorowej pod zarząd państwowym, a następnie przez PKP zlikwidowano zarząd kolei w Dynowie. Administrację kolejki usytuowano w Przeworsku. W 1964 roku zbudowano w Przeworsku nowy dworzec z częścią administracyjną (siedziba Naczelnika KD i administracja lokomotywni). Po wprowadzeniu lokomotyw spalinowych wielokrotnie przebudowywano parowozownię (w 1964, 1968, 1986 roku). Wprowadzenie transporterów do wagonów normalnotorowych wpłynęło na modernizację przeładowni.

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

Stacja kolejowa Przeworsk Wąskotorowy położona jest w północnej części miasta w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolei normalnotorowej i Cukrowni Przeworsk. Tory kolejki na długości ok. 1300 m prowadzone są równolegle do torów linii normalnotorowej Kraków - Przemyśl. Od miasta do stacji prowadzi ul. Dynowska. Między stacją kolejki wąskotorowej a dworcem i cukrownią prowadzona jest ul. Lubomirskiego. Budynek dworca kolejki położony jest naprzeciwko dworca kolei normalnotorowej (po przeciwnej stronie ul. Lubomirskiego). W kierunku zach. od dworca prowadzona jest bocznicza do cukrowni (połączenie z cukrownią rozebrane w 1995 r.). Torowiska lokomotywni, ładowni i tor szlakowy w kierunku Dynowa prowadzony jest w kierunku wsch.

Bud. dworca stanowi jeden z elementów stacji kolejowej. Stacja kolejowa to zespół urządzeń i budynków służących obsłudze transportu kolejowego. Zespół składa się z systemu torowisk, urządzeń nastawczych i sygnalizacyjnych, budynku dworca, budynków mieszkalnych, magazynu spedycji kolejowej, lokomotywni, placów składowych i ładowni z suwnicą i urządzeniami do załadunku wagonów na transportery.

System torowisk. System torowisk to skomplikowany układ składający się z 24 torów. Przez całą długość stacji prowadzone są dwa tory zasadnicze (w tym jeden szlakowy). Lokomotywnia składa się z sześciu stanowisk do których prowadzone są bocznicze. Ładownia to system czterech torów przy rampie i suwnicy i jednego toru dla transporterów (połączonego z torem linii normalnotorowej). System uzupełniają tory postojowe.

Urządzenia nastawcze i sygnalizacyjne. Urządzenia nastawcze to rozjazdy ze zwrotnicami (łącznie 25 rozjazdów). Rozjazdy proste, pojedyncze sterowane są mechanicznie z nastawni. Jedna nastawnia usytuowana jest w budynku dworca, druga przy lokomotywni. Dodatkowa na stacji zainstalowane są semafony wjazdowe.

Budynek dworca. Położony jest w linii torów w odległości ok. 8 m w prawo od toru szlakowego. Zbudowany w 1964 roku w miejscu dawnego przystanku osobowego. Przy budynku dworca (w odległości 10 m znajduje się budynek centrali telefonicznej). Budynek składa się z dwóch części: administracyjnej i dworcowej. W części administracyjnej biura naczelnika Przeworskiej Kolei Dojazdowej. W części dworcowej poczekalnia i podcień dla pasażerów i dyżurka z nastawnią. **Materiał i konstrukcja.** Budynek wzniesiony na ławie fundamentowej murowanej z cegły. Ściany murowane z cegły ceramicznej na zaprawie cementowo-wapiennej. Elewacje zewnętrzne tynkowane i malowane. Strop nad piwnicą żelbetowy na podciągach. Strop nad kondygnacją drewniany. Stropodach żelbetowy, kryty papą na lepiku. Stolarka okienna drewniana, dwuskrzydłowa. Część okien okratowanych. Drzwi drewniane, pływające, częściowo przeszkłone i pełne. **Plan.** Budynek na planie dwóch prostokątów. Część administracyjna na planie prostokąta o wymiarach 12,80 x 9,40 m z zabudowanym gankiem od strony zach. Część dworcowa na planie prostokąta o wymiarach 10,80 x 8,40 m z podcieniem od strony torów o wymiarach 6,00 x 2,60 m. **Bryła.** Część administracyjna dwukondygnacyjna, podpiwniczona, kryta stropodachem dwuspadowym o minimalnym spadku. Część dworcowa parterowa, podpiwniczona, kryta stropodachem o minimalnym spadku. **Elewacje.** Ściany zewnętrzne budynku tynkowane i malowane na kolor popielaty. Otwory okienne prostokątne rozmieszczone symetrycznie (w części administracyjnej 3-osiowo). **Instalacje.** Wodno kanalizacyjna, elektryczna, odgromowa grzewcza (kotłownia w piwnicy budynku).

Posterunek rewidentów. Budynek wolnostojący, parterowy przykryty dachem dwuspadowym. Ściany zewnętrzne budynku tynkowane i malowane na kolor popielaty. Otwory okienne prostokątne rozmieszczone niesymetrycznie. W elewacji odstawką zaakcentowano poddasze. Ściany i dach w konstrukcji drewnianej. Fundamenty murowane z cegły. Dach kryty płytami z eternitu. Budynek wielokrotnie przebudowywany.

Magazyn spedycji kolejowej. Wykonany w konstrukcji szkieletowej, drewnianej. Ściany szalowane deskami i płytami. Magazyn przykryty dachem dwuspadowym. Pokrycie dachu płyty z eternitu. Przy magazynie dwie rampy. Jedna od strony ul. Dynowskiej, druga od strony torowiska.

dokończenie opisu w zał. nr 1

<p>14. Kubatura</p> <p>budowle przestrzenne i kubaturowe</p> <p>bud. dworca - ok. 450,00 m³.</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>budynek dworca</p> <p>ok. 180,00m²</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>stacja z budynkiem dworca, parowozownią i ładownią</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>stacja kolei wąskotorowej z budynkiem dworca, lokomotywowownią i ładownią.</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie</p> <p>Stacja kolei wielokrotnie była modernizowana i przebudowywana. Utrzymano jedynie ogólny plan stacji. Budynek dworca obecny kształt zyskał w 1964 r. Wcześniej w tym miejscu funkcjonował przystanek osobowy z wiatą i wolnostojącym szaletem. Lokomotywowownia (dawna parowozownia dwustanowiskowa) przebudowywana wraz z wymianą taboru. Współczesny kształt zyskała w 1986 roku. System torowisk zmieniał się wraz ze zmianą systemu transportu i wprowadzaniu nowoczesnych urządzeń do przeładunku towaru z wagonów wąskotorowych na normalnotorowe. W latach 1953-56 przekuto tory z rozstawu 760 mm na 750 mm. W 1986 roku, po wprowadzeniu transporterów do przewożenia wagonów normalnotorowych i przebudowie lokomotywowowni system torowisk otrzymał dzisiejszą konstrukcję. W 1995 roku rozebrano bocznice wąskotorową prowadzącą do Cukrowni Przeworsk.</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Budynek dworca kolejowego utrzymany w dobrym stanie technicznym. Fundamenty, ściany nośne, tynki, strop i dach w stanie dobrym. Teren wokół dworca zadbane.</p> <p>Lokomotywowownia, magazyny, warsztaty w stanie dobrym. Pokrycia dachów po remontach. Budynki w konstrukcji drewnianej po wymianie uszkodzonych elementów. Prowadząc prace remontowe stosowano różnorodne materiały. Pokrycia dachów z dachówki ceramicznej zastępowano płytami z eternitu i blachy falistej. Szalowane deskami budynki magazynowe ocieplano stosując płyty paździerzowe i z laminatów.</p> <p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <p>Z uwagi na walory historyczne i techniczne cały obszar stacji w Przeworsku winien być objęty ochroną prawną w ramach zespołu Przeworskiej Kolei Dojazdowej. Zmiany jakie zaszły w infrastrukturze stacji dokumentują historyczne przemiany techniki kolejowej.</p> <ul style="list-style-type: none"> - utrzymać materiał, konstrukcję, plan i bryły budynków i budowli technicznych wchodzących w skład zespołu stacji (w tym i budynki mieszkalne). <p>Prace remontowe i modernizacyjne uzgadniać z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.</p>	

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

- Plan sytuacyjny stacji kolei wąskotorowej z ok. 1930 r., w: archiwum Lokomotywni w Przeworsku.
- Współczesne szkice budynków dworcowych i innych, w: archiwum Lokomotywni w Przeworsku,

22. Bibliografia

- Ludwig Huss, Die galizische Transversalbahn und ihre Zweiglinien, w: Zeischrift des Österr. Ingenieur- und Architekten- Vereine z 1885 r., s 118-127
- M. Gosztyła, Chronione zabytki kolejowe ziemi przemyskiej i przeworskiej, w: Zeszyty naukowo-techniczne oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie - Materiały Konferencyjne - Zakopane 23-25 październik 1996 r., Nr 14 (zeszyt 48) s. 61-67
- Przeworska Kolej Dojazdowa, Mały Ekspres "Pogórzanin", folder wydany przez Wschodnią Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych w Lublinie.

23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)**24. Uwagi różne**

Patrz karty ewidencyjne "Przeworska Kolej Dojazdowa - zespół" i inne tam wymienione, opracowane w BSIDZT S. Januszewski w 1996 r, w: archiwum Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Przemyśle.

25. Opracował: Program komputerowy karty - Word for Windows - BSIDZT S. Januszewski

tekst mgr inż. Leszek Budych 3 grudnia 1996 r
plany, rysunki mgr inż. arch Anna Broniewska 3 grudnia 1996 r
zdjęcia fotogr. Anna Broniewska i Leszek Budych sierpień i grudzień 1996 r
miejsce przechowywania negatywów BSIDZT S. Januszewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)**27. Załączniki**

- Nr 1 - dokończenie opisu rubryki 13 i dokumentacja fotograficzna
- Nr 2 - dokumentacja fotograficzna
- Nr 3 - plan sytuacyjny stacji w Przeworsku z lat 30-tych XX w., i współczesny
- Nr 4 - dokumentacja rysunkowa

1. Miejscowość
PRZEWORSK
**2. Obiekt; Przeworska Kolej Dojazdowa
DWORZEC KOLEJOWY
ZESPÓŁ**
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokończenie opisu rubryki 13 i dokumentacja fotograficzna Verte !

dokończenie opisu rub. 13

Magazyn paliw i smarów. Zbiorniki paliwa ziemne. Nad zbiornikami magazyny parterowe wzniesione z cegły i pustaków. Magazyny przykryte dachami pulpitowymi. Pokrycie dachów z papy. Prze magazynek dystrybutory do pobierania paliwa.

Lokomotywnia i hala napraw wagonów. Budowla o rozczłonkowanej bryle. Wzniesiona w miejscu wcześniejszej dwustanowiskowej parowozowni. 3-stanowiskowa lokomotywnia i 2-stanowiskowa hala napraw wagonów z warsztatami mechanicznymi, stolarnią, kuźnią, laboratorium, narzędziownią i zapleczem socjalno-administracyjnym. Ściany lokomotywowni murowane z cegły i tynkowane. Stolarka okienna i drzwiowa współczesna. W miejscu starej parowozowni, 2-stanowiskowej, wzniesionej w konstrukcji szkieletowej, drewnianej z wypełnieniem z cegły ceramicznej wybudowana jest dwustanowiskowa hala napraw wagonów. Na wyposażeniu warsztatów znajduje się tokarka pociągowa z 1910 roku i prasa do wyciskania łożysk z lat 30-tych XX w.

Budynki mieszkalne. Wzdłuż torowiska (ul. Dynowska 17) w latach 50-tych XX w., zbudowano barak z mieszkaniami dla pracowników kolejki. Barak w konstrukcji drewnianej. Ściany oszalowane deskami. Dach dwuspadowy kryty płytami z eternitu.

Dla budynku mieszkalnego z 1887 roku (ul. Dynowska 22) wykonano Kartę Ewidencyjną.



1/2. Barak z lat 50-tych XX w., z mieszkaniami pracowników Przeworskiej Kolei Dojazdowej, neg. 600/321/3 i 4

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 3 grudnia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



3. Budynek dworca w widoku od strony ul. Lubomirskiego, neg. 700/7/2



4. Widok budynku dworca od strony części administracyjnej, neg. 700/7/4



5. Widok dworca od strony torów kolejowych, neg. 700/7/3



6. Magazyn paliw, neg. 600/376/4

1. Miejscowość

PRZEWORSK

2. Obiekt; Przeworska Kolej Dojazdowa

**DWORZEC KOLEJOWY
ZESPÓŁ**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



1/2. Magazyn spedycji kolejowej w widoku od strony ul. Dynowskiej, neg. 600/321/2 i 6

3. Magazyn i dyżurka na placu ładowni, neg. 600/373/3

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 3 grudnia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





4. Wrota wjazdowe 3-stanowiskowej lokomotywowni, neg. 600/376/6



5. Wrota 2-stanowiskowej hali napraw wagonów, neg. 600/376/5



6. Budynek warsztatów WDM, neg. 600/375/4

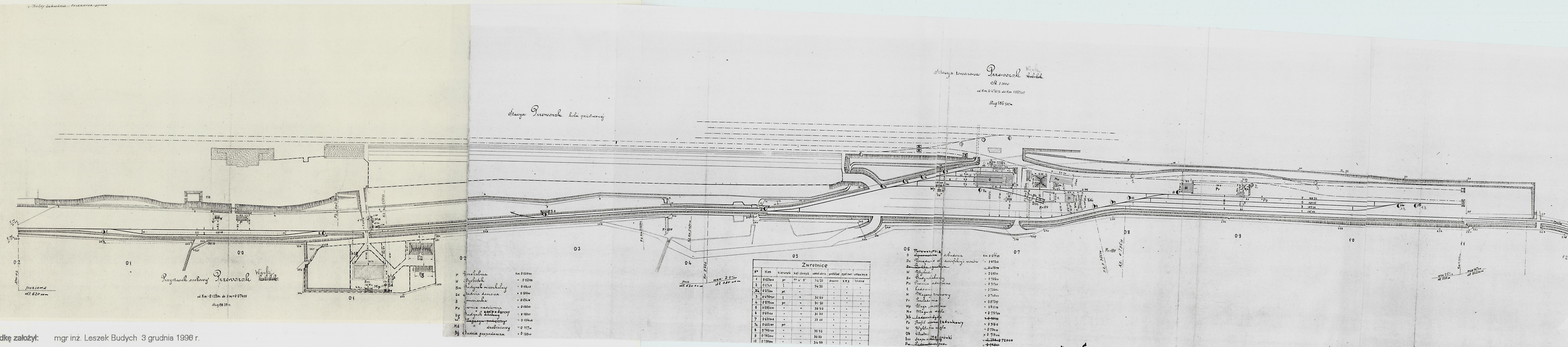


7. Lokomotywownia - widok od wsch., neg. 600/376/2

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

DWORZEC KOLEJOWY ZESPÓŁ

plan sytuacyjny stacji w Przeworsku z lat 30-tych XX w. i współczesny Verte



Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

PLAN SCHEMATYCZNY
ST. K.D. PRZEWORSK WĄSKI

skala 1:500
1:1000

OZNACZENIA:

- u - ukres
s - pocz. rozjazdu
K - kozioł opor.
Z - zas. przed kozłem opor.
Sm - semafor
tory normalne
Wk - wykolejnica
W - wrota

nr toru	długość rzeczywista	długość użyteczna	uwagi !
	od nr. rozj. do nr. rozj. mb.	od nr. rozj. do nr. rozj. mb.	
1	U 100 S 1 68.44	U 100 S 1 68.44	
	U 2 U 4 67.17	U 2 U 4 67.17	
	S 5 S 5 73.04	S 5 S 5 73.04	
	S 7 S 9 334.06	S 7 S 9 327.66	-6.40 przejazd
	U 9 Sm C ₂ 112.64	U 9 Sm C ₂ 112.64	
2	S 3 U 4 67.55	S 3 Wk1 64.05	
2a	U 3 U 3 65.45	U 3 U 3 65.45	
3	U 2 S 6 189.79	U 2 S 6 189.79	
3a	U 6 S 2 26.05	U 6 Wk3 22.70	
4	U 5 U 8 235.65	U 5 Wk2 226.20	-6.40 przejazd
	S 6 U 10 123.45	S 6 U 10 123.45	
6	U 8 W 51.45	U 8 Wk4 49.95	
8	U 12 U 13 111.42	U 12 U 13 106.22	-5.20 przejazd
10	U 12 U 13 111.42	U 13 Wk5 109.35	
12	S 13 S 14 79.80	S 13 S 14 75.00	-4.80 przejazd
	U 14 U 14 240.45	U 14 U 14 240.45	

nr toru	długość rzeczywista	długość użyteczna	uwagi !
	od nr. rozj. do nr. rozj. mb.	od nr. rozj. do nr. rozj. mb.	
14	U 15 Z 131.15	U 15 Z 131.15	
16	U 106 S 16a 91.85	U 106 S 16a 87.05	-4.80 przejazd
	S 16 S 17 84.32	S 16 S 17 84.32	
16a	do ROZB. DO ROZB. - rozjazd - 13.10 m	do toru - 18.10 m	
16b	U 16a Z 13.80	U 16a Z 13.80	
18	U 20 Z 56.10	U 20 Z 56.10	
20	U 20 Z 56.10	U 20 Z 56.10	
22	U 23 Z 118.15	U 23 Z 118.15	
24	U 21 S 23 81.70	U 21 S 23 81.70	
	U 23 S 23 83.35	U 23 S 23 83.35	
101	U 102 S 106 65.10	U 102 S 106 65.10	
102	U 103 W 23.00	U 103 W 23.00	
103	U 105 W 20.00	U 105 W 20.00	
104	U 104 W 6.00	U 104 W 6.00	
105	U 105 Z 88.00	U 105 Z 88.00	
	U 11 S 101 40.00	U 11 S 101 40.00	

3942-L/5
PLAN SCHEMATYCZNY
ST. K.D.
PRZEWORSK
WĄSKI
1:500
1:1000
inż. L. Zaremba
inż. L. Zaremba
mgr inż. H. Cierka
mgr inż. W. Bogdanowski

1. Miejscowość

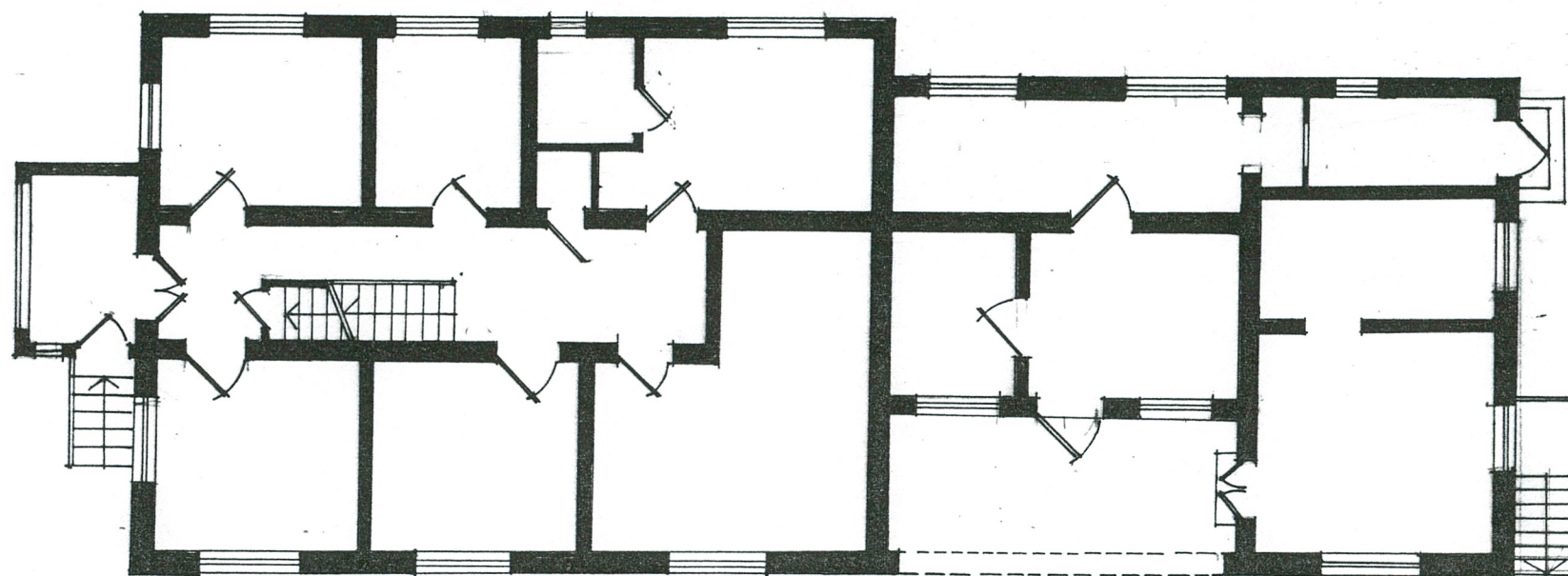
PRZEWORSK

2. Obiekt; Przeworska Kolej Dojazdowa

**DWORZEC KOLEJOWY
ZESPÓŁ**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa



0 10m

RZUT PARTERU
WG. INWENTARYZACJI PKP z 1993r.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 3 grudnia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski