

ŁÓDZKIE 3654

1. Obiekt

DWORZEC kolei wąskotorowej

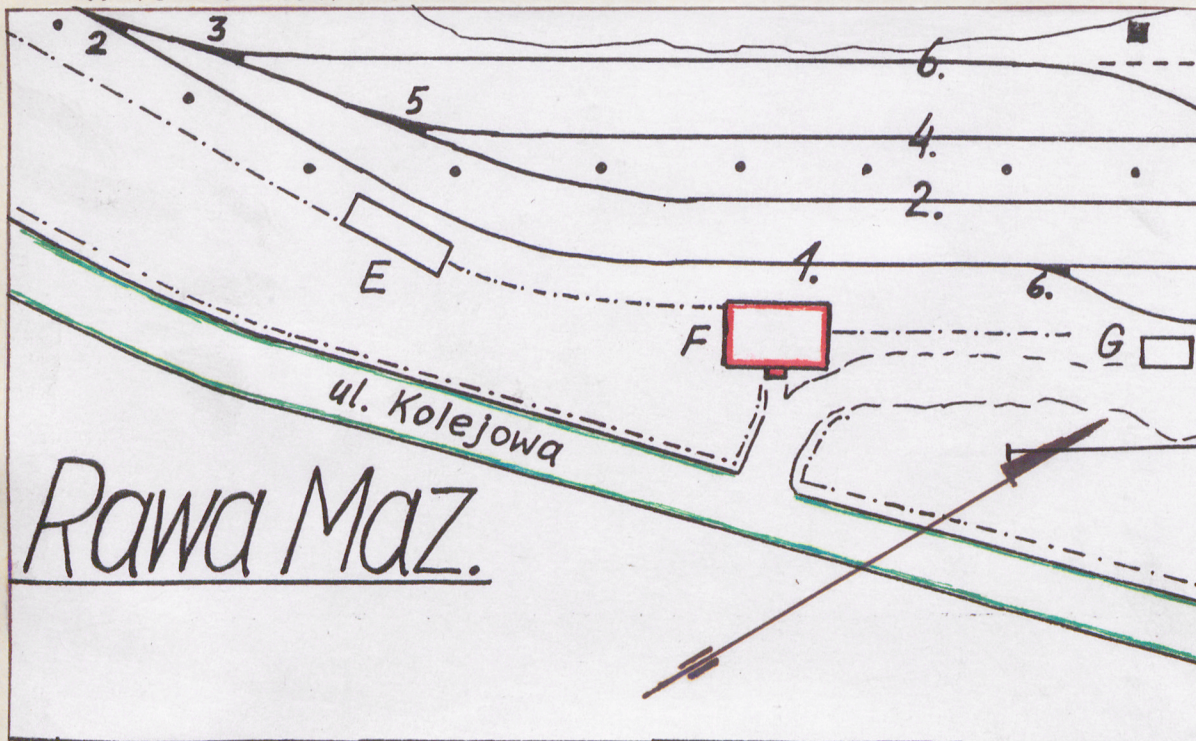
2. Czas powstania

1922

3. Miejscowość

Rawa Mazowiecka

11. Zdjęcia, plan sytuacyjny, rzuty



Położenie dworca na stacji.

Położenie dworca w mieście.

(ciąg dalszy na wkładce)



4. Adres

Rawa Maz. ul. Kolejowa 10

nr hipoteczny .....

5. Przynależność administracyjna

województwo .. skierniewickie ..

(miejska) Rawa Maz

gmina ..... pow. RAWA MAZ.

6. Poprzednie nazwy miejscowości

nie było

7. Przynależność administracyjna  
przed 1.VI.1975

województwo ..... łódzkie .....

powiat ..... rawski .....

8. Właściciel i jego adres Centralna Dyrekcja

Okręgowa Kolei Państwowych,

Zarząd Kolei Dojazdowych,

Warszawa ul. Targowa 74.

9. Użytkownik i jego adres Rogowska Kolej

Dojazdowa, ul. Dworcowa 37,

96-135 Rogów

10. Rejestr zabytków

Nr 1000 A data 31.12.1996

autor zdjęć  
data wykonania  
miejsce przechowywania

mgr inż. Andrzej Paszke  
ul. Orkana 8/48,  
96-100 Skierniewice



Po uzyskaniu niepodległości kolejka rogowska została przejęta pod - sprawowany przez Ministra Kolei Żelaznych - zarząd Państwa Polskiego. Ponieważ kolejka nie była przystosowana do przewozów publicznych zamierzano dokończyć zapoczątkowaną przez Niemców rozbiórkę linii.

Takie posunięcie rozwiewałoby nadzieje mieszkańców Rawy na godziwą komunikację z resztą kraju. Miasto i powiat omijały szlaki kolei noramlnotorowej a sieć dróg bitych w powiecie rawskim nie była rozwinięta w dostatecznym stopniu. Starosta rawski przychylając się do wniosków miejscowej społeczności wnioskował w Ministerstwie Kolei Żelaznych o wstrzymanie likwidacji i przystosowanie kolejki do użytku publicznego. Wniosek przyjęto.

Sprawami przygotowania kolejki do właściwej eksploatacji zajęły się Polskie Koleje Państwowe, pod których zarząd przeszła teraz ta droga żelazna. W latach 1921 - 1926 szereg prowizorycznych zabudowań otrzymało charakter stały. Było to zgodne z ogólną tendencją rozwoju sieci kolei wąskotorowych w kraju. Budowano parowozownie, budynki administracyjne i dworce (m. in. w Białej Podlaskiej, Nowogrodzie i Wieluniu)

(dalszy ciąg na wkładce)

Dworzec w Rawie Mazowieckiej, usytuowany jest na terenach stacji wąskotorowej w zachodniej części miasta, poza terenem zwartej zabudowy historycznego, administracyjnego i handlowego centrum. Leży przy ul. Kolejowej 10, w pewnym oddaleniu (ok. 20 m) od osi ulicy, toteż dojście i dojazd do budynku możliwe są dzięki niedużemu podjazdowi prowadzącemu pod zewnętrzne schody dworca. Część budynku otoczona jest ogrodzonym płotem ogrodem, użytkowanym przez mieszkańców większego z lokali mieszkalnych. Ponieważ niedaleko usytuowany jest dworzec autobusowy, można uznać że obydwa obiekty: dworzec kolejowy i dworzec autobusowy stanowią centrum komunikacji publicznej miasta.

Budynek został wzniesiony z cegły białej, wapienno-cementowej. Bryła budynku, pięcioosiowa, opisana jest na planie prostokąta, który dłuższymi bokami równoległy jest do ulicy i do torów stacji. Dworzec w Rawie leży w nierównym terenie toteż dla wyrównania poziomu parteru, ściana fundamentu od strony ulicy jest znacznie wyższa od fundamentu od strony peronu. Dwa ryzality wejściowe znajdują się na głównej osi dworca. Od strony ulicy, do słabo zaakcentowanego ryzalitu mieszczącego szerokie drzwi wejściowe dostawione są równie szerokie, zewnętrzne schody o 10 stopniach niwelujące różnicę poziomów ulicy i peronu. Wysunięcie ryzalitu ma kształt trapezu, dłuższą podstawą wspartego na poziomie ostatniego stopnia schodów, czyli na poziomie podłogi budynku. Ryzalit od strony peronu jest bardziej wysunięty i jest bardziej zdobiony. Od poziomu stropu nad parterem, opuszczają się dwie półkolumny ukształtowane przez odpowiednie ułożenie cegieł w murze. Specjalne potraktowanie fragmentu mieszczącego wyjście na peron podkreśla także układ cegły kończącej półkolumny i wieńczącej nadproże nad drzwiami.

(dalszy ciąg na wkładce)



14. Kubatura użytkowa ok. 400 m <sup>3</sup> (łącznie ze strychem ok. 600 m <sup>3</sup> )	15. Powierzchnia użytkowa 133,4 m <sup>2</sup>	16. Przeznaczenie pierwotne dworzec kolejowy (dla linii wąskotorowej) z mieszkaniem służbowym i pomieszczeniem dla poczty	17. Użytkowanie obecne dworzec kolejowy j.w. z częściowym wykorzystaniem pomieszczeń na lokale mieszkaniowe
--	--	---	---

18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja

1921 - protesty przeciwko rozbiórce linii kolei wąskotorowej, magistrat rawski oferuje parcelę na wybudowanie stacji wąskotorowej w mieście, początki budowy stacji,

1922 - budowa i oddanie do użytku dworca w Rawie,

ok. 1950-60 - wydzielenie dodatkowego lokalu mieszkalnego w budynku dworca (prawdopodobnie z tego okresu pochodzi przybudówka w płn. elewacji),

1995 - zmiana pokrycia dachowego (zamiast dachówki, blacha głębokotłoczona, dachówkopodobna).

20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie

1. objąć dworzec ochroną konserwatorską, jako przykład budynku użyteczności publicznej wzniesionego w małej miejscowości w pierwszych latach po uzyskaniu niepodległości, w wystroju architektonicznym nawiązującego - na razie jeszcze bardzo skromnie, do mającego dopiero rozkwitnąć stylu „dworkowego”,
  2. utrzymać normalną eksploatację budynku,
  3. przy przewidywanej wymianie okien zachować rodzaj i styl stolarki, przywrócić drzwi wejściowe i wyjściowe
- (dalszy ciąg na wkładce)

19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)

Dworzec utrzymywany jest w dobrym stanie technicznym.

**Dach** konserwowany (ostatnio, w 1995 r. wymieniono pokrycie). Także rynny, rury spustowe i instalacja odgromowa utrzymane należycie. Niektóre belki konstrukcji dachowej noszące ślady próchnicy, wzmocnione dodatkowymi deskami. Jednak ogólny stan zachowania belkowania - zadowalający. Drewniany strop nie wskazuje osłabionej wytrzymałości: ugięć lub podatności na kołysanie.

**Mury** z zewnątrz bez wyszczerbień. Widoczne ślady nieudolnych prac (zagipsowane lub zabetonowane nieliczne wkucia na kołki). Spoiny (fugi) między cegłami wypełnione starannie. **Stolarka** okienna zniszczona. Drewno naturalnie wpracowane (luźne włókno, spękania, oznaki próchnienia i gnicia w miejscach narażonych na dostęp wody opadowej lub ze skroplin). Drzwi wejściowe (od strony miasta) i wyjściowe (na peron) nie oryginalne i nie stylowe. Drzwi prowadzące do poczekalni dla podróżnych, oryginalne, z dużym przeszkleniem - dobrze zachowane.

**Wewnątrz**, ściany tynkowane i malowane farbą klejową - bez większych ubytków. Podłogi drewniane z desek, w niektórych pomieszczeniach pokryte sztucznymi wykładzinami. W poczekalni dla podróżnych ułożona terakota. Jest oryginalna z okresu początków dworca; w kilku miejscach niekompletna - ubytki zacementowano lub zastąpiono inną płytką. Podłoga w korytarzu - wylewka betonowa.

(ciąg dalszy na wkładce)



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

Nie udało się znaleźć materiałów archiwalnych mogących wniesć nowe, istotne informacje do zakładanej karty.

22. Bibliografia

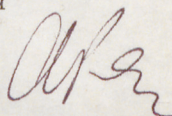
- a/ „Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918 - 1928”, Warszawa 1928,
- b/ „Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie. 1918 - 1928”
- c/ Z. Matuszewski, „Powiat Rawsko-Mazowiecki”, Rawa Maz. 1929,

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

Zdjęcia współczesne wykonywano w kilku okresach: VIII 1994, IV 1995, VI 1995, XI 1995 oraz X 1996. Negatywy przechowywane u autora zdjęć.

24. Uwagi różne

25. Wypełnił

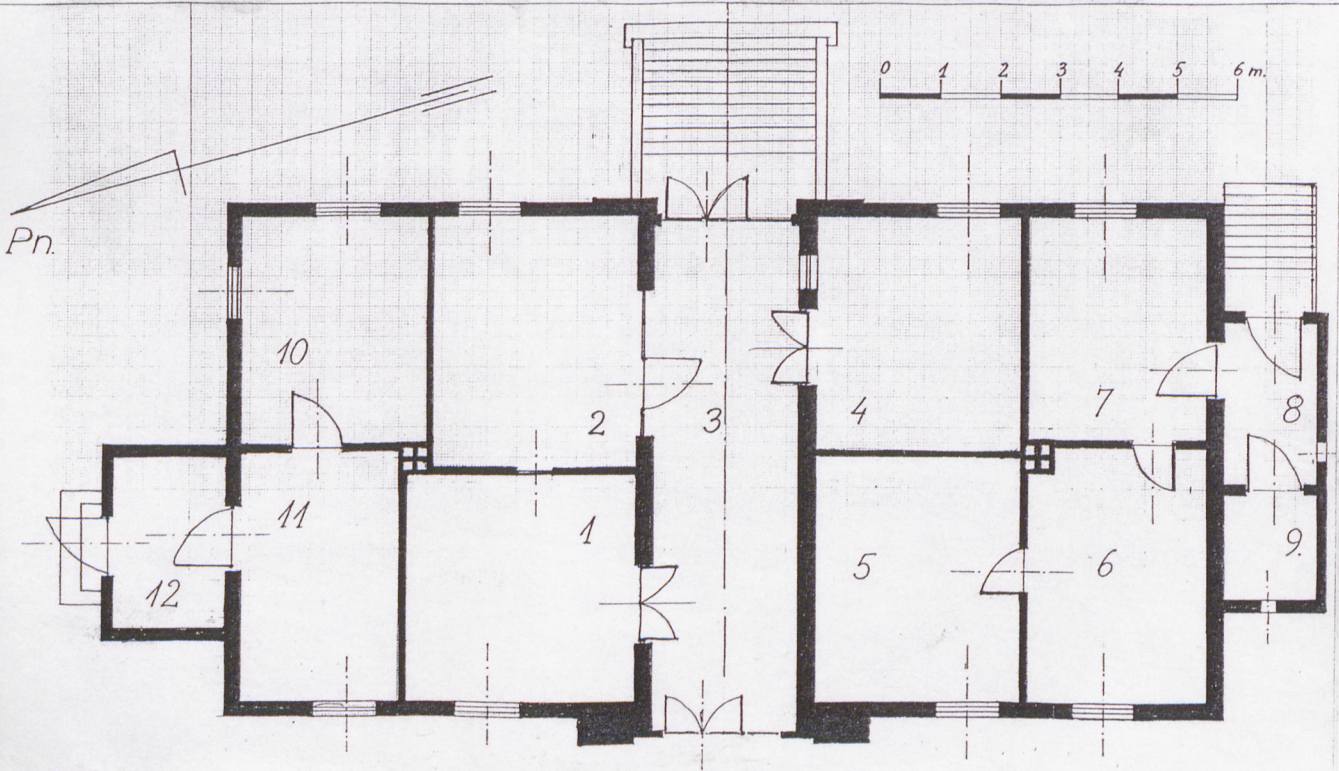
4.2.96 

mgr inż. Andrzej Paszke  
ul. Orkana 8/48,  
96-100 Skierniewice

26. Sprawdził



1. Miejscowość	2. Obiekt (nazwa jak w karcie)	3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
Rawa Mazowiecka	Dworzec	



Rozmieszczenie pomieszczeń w budynku

1. pokój dyżurnego ruchu	14,8 m2	7. kuchnia	12 m2
2. poczekalnia dla podróżnych	14,3 m2	8. sień	4,0 m2
3. korytarz	19,1 m2	9. łazienka	2,5 m2
4. biuro towarowe	12,9 m2	10. pokój mieszkalny	12,0 m2
5. pokój mieszkalny	14,3 m2	11. pokój mieszkalny	11,0 m2
6. pokój mieszkalny	13,2 m2	12. sień	3,3 m2
Łącznie 133,4 m2			



Dworzec w Rawie Maz. – widok ogólny od strony peronu.

Wkładkę założył: 4x1 96 *Alpe*  
(imię, nazwisko) mgr inż. Andrzej Paszke  
Miejsce przechowywania negatywów: ul. Orkana 8/48,  
96-100 Skierniewice



Dworzec w Rawie Maz. – poszczególne elewacje  
(a/ zach., b/ płn., c/ wsch., d/ pód.)

a/



b/



c/



d/





1. Miejscowość

**Rawa Mazowiecka**

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

**Dworzec**

3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)



Dworzec w Rawie Maz. – szczegóły konstrukcji więźby dachowej.

Wkładkę założył:

mgr inż. Andrzej Paszke  
ul. Orkana 8/48,  
96-100 Skierniewice

Miejsce przechowywania negatywu:





a/



b/



c/

Dworzec w Rawie Maz. – detale (a/ drzwi do poczekalni, b/ wejście do biura towarowego, c/ wspornik skrzynki do kwiatów)



1. Miejscowość

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Rawa Mazowiecka

Dworzec

*(Historia... ciąg dalszy z karty)*

Na kolejce rogowskiej, do wznoszenia nowych budynków i budowli, najwcześniej przystąpiono w Rawie, gdzie najbardziej zabiegano o utrzymanie linii. Już w 1921 r. na placu ofiarowanym przez magistrat w zachodniej części miasta, rozpoczęto urządzenie stacji oraz wznoszenie budynków stacyjnych. Największy z nich, wymurowany z białej cegły dworzec, oddano do użytku w 1922 r.

Projekt budynku, nieznanego nam autora, wyszedł z pracowni związanej z Warszawską Dyрекcją Kolei Państwowych, która później firmowała projekty dworców m. in. w Pruszkowie, Żyrardowie, Radziwiłłowie, Białej Podlaskiej. Dworzec w Rawie niektórymi elementami wystroju architektonicznego zdaje się wyprzedzać mający nadejść później tzw styl dworkowy, który znalazł swoje miejsce także w budownictwie kolejowym. W budynku rawskiego dworca nie ma jeszcze, nawiązujących do tradycji polskiego dworu, wyraźnie zaznaczonych, zdobionych kolumnami, środkowych ryzalitów mieszczących wejścia i główną oś komunikacyjną budynku. Jednak ryzality te są już wyraźnie zaznaczone, a ich reprezentacyjny chociaż skromny charakter, podkreślony jest wysunięciami cegieł - kolumny jedynie naśladowującymi. Z kolei, w konstrukcji nadproży można doszukać się nawiązania do tradycji budownictwa kolei warszawsko-wiedeńskiej.

Dworzec w Rawie pełnił kilka funkcji związanych z istnieniem kolejki. Było tutaj pomieszczenie dla dyżurnego ruchu prowadzącego nadzór nad ruchem pociągów na szlaku i nad manewrami prowadzonymi na stacji.. Tutaj urządzono

(ciąg dalszy na odwrocie)

Wkładkę założył:

4796 *AP*

(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów:

mgr inż. Andrzej Paszke  
ul. Orkana 8/48,  
96-100 Skierniewice

*(Opis... ciąg dalszy z karty)*

Okna w ścianach typu polskiego z wewnętrznym podziałem szczeblinami. Nadproża okienne ceglane, łukowe, nawiązujące do nadproży budownictwa służbowego Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Nad drzwiami prowadzącymi do dworca od strony miasta i wyprowadzającymi na peron nadproża (podciągi) płaskie, z zewnątrz okryte innym niż w ścianie ułożeniem cegły. U góry parteru, wokół całego budynku ściana zwieńczona gzymsem ułożonym ozdobnie z wystających i schowanych na przemian połówek cegieł.

Przybudówka od strony elewacji południowej stanowi sień mieszkania służbowego usytuowanego w tej części budynku. Pokryta jest dachem stanowiącym przedłużenie połaci południowej i krata jest tak jak cały dach dachówką ceramiczną. Do sieni prowadzą schody o 8 stopniach, zbiegające w kierunku ulicy.

Dach dworca czterospadowy pierwotnie pokryto dachówką płaską, karpiówką. W połaciach dachu północnej i południowej (położonych przy krótszych bokach prostokąta będącego podstawą budynku) urządzono soczewkowe okienka wentylujące strych. Konstrukcja dachu jest kleszczowo płatwiowa.

Wnętrze dworca spełniało trzy funkcje. Cztery pomieszczenia (korytarz, pokój dyżurnego ruchu, poczekalnia dla pasażerów oraz kantorek do obsługi ruchu towarowego) kolej wykorzystywała do celów służbowych. Wejście do poczekalni prowadziło przez przeszkłone, szerokie drzwi. Z poczekalni, przez okienko w ścianie wewnętrznej, oddzielającej ją od pokoju dyżurnego ruchu, można było kupić bilet. Cztery następne pomieszczenia (dwa pokoje, kuchnia i sień) posiadające oddzielne wejście z ogrodu były mieszkaniem służbowym pracownika kolejki. Dwa pomieszczenia w części północnej budynku (z oddzielnym wejściem

(ciąg dalszy na odwrocie)



także poczekalnię dla podróżnych. W niewielkim biurze obsługiwano klientów nadających z Rawy i odbierających tutaj przesyłki towarowe. W budynku pomieszczono także oddział Poczty Polskiej, bowiem w pociągach kolejki, na trasach do Rogowa i do Białej prowadzono także przewóz poczty.

Przez wiele lat funkcjonowania kolejki budynek dworca nie przechodził ani gruntownych zmian, ani większych modernizacji. Jedynie w 1995 r. wymieniono zniszczoną dachówkę na nowe pokrycie dachowe z głęboko tłoczonych blachy.

*(dalszy ciąg z karty)*

**Przybudówka** do elewacji płn. (drewniana, zatynkowana) to praktycznie obudowany wiatrołap dawnego bezpośredniego wejścia do budynku. Jest to, przy aktualnym wykorzystaniu element funkcjonalny ale obcy dla budynku zarówno pod względem kompozycji bryły jak i estetyki. Obecnie obłożona supremą przygotowana pod ponowne zewnętrzne otynkowanie. Przybudówka do elewacji pld. oryginalna, dawna sień mieszkania służbowego.

Obecnie powierzchnię sieni zmniejszono kosztem urządzenia małej łazienki.

**Instalacje:** elektryczna, wodna (wody zimnej) i kanalizacyjna zużywające się naturalnie, sprawne, konserwowane na bieżąco. Zracają uwagę niefachowe wykonania niektórych elementów (np. kanalizacja biegnąca na zewnątrz budynku, doprowadzona rurami PCV). Ogrzewanie piecowe. W kilku pomieszczeniach zastąpione wolnostojącymi, elektrycznymi piecami akumulacyjnymi.

usytuowanym w ścianie północnej) wykorzystywane były przez filię urzędu pocztowego obsługującego nadania i przyjęcia przesyłek ekspediowanych kolejką wąskotorową.

Na dzień dzisiejszy pomieszczenia po poczcie wykorzystywane są jako lokal mieszkalny. Do drzwi w ścianie północnej została dostawiona niewielka sień pokryta własnym jednospadowym dachem krytym papą.

Zmianą najnowszą jest wymiana pokrycia dachowego. W znacznej części zużyta dachówkę ceramiczną zastąpiono współczesnym pokryciem z dachówki blaszanej, głęboko tłoczonych.

*(ciąg dalszy z karty)*

wykonane wg oryginalnych rysunków lub w przypadku braku dokumentacji, wykonać stolarkę pasującą do epoki i stylu budynku,

4. uprządkować sprawy niefachowo wykonanych instalacji w budynku,
5. w przyszłości (ewentualnie) powrócić do dachówki, jako pokrycia dachowego
6. przybudówkę w elewacji płn. obłożyć cegłą o w fakturze i kolorze zbliżoną do cegły z elewacji budynku,
7. zreperować podpory skrzynek okiennych i wykonać właściwe parapety zewnętrzne (z blachy),
8. skrzynki metalowe, na urządzenia elektryczne (w elewacji zachodniej) malować na kolor zbliżony do koloru cegły w elewacji,
9. na gruncie wokół budynku ułożyć opaskę z płyt lub wylewaną,
10. lampy rtęciowe nad wejściami, w standartowych oprawach i na standartowych wysięgnikach wymienić na bardziej stylowe lub zamontować oświetlenie poza budynkiem (latarnie),