

1. Obiekt Przeworska Kolej Dojazdowa

DWORZEC KOLEJOWY

2. Czas powstania

1887/1904

3. Miejscowość

JAWORNIK POLSKI

11. Widok bud. dworca od strony torów, neg. 600/311/4, od strony drogi, neg. 600/312/1, orientacja

4. Adres

Przeworska Kolej Dojazdowa
km. linii 33,093

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo przemyskie
pow. PRZEWORSK
gmina Jawornik Polski

6. Poprzednie nazwy miejscowości

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo rzeszowskie

powiat Rzeszów

8. Właściciel i jego adres

Wschodnia Dyrekcja Okręgowa Kolei
Państwowych
Lublin, ul. Okopowa 5

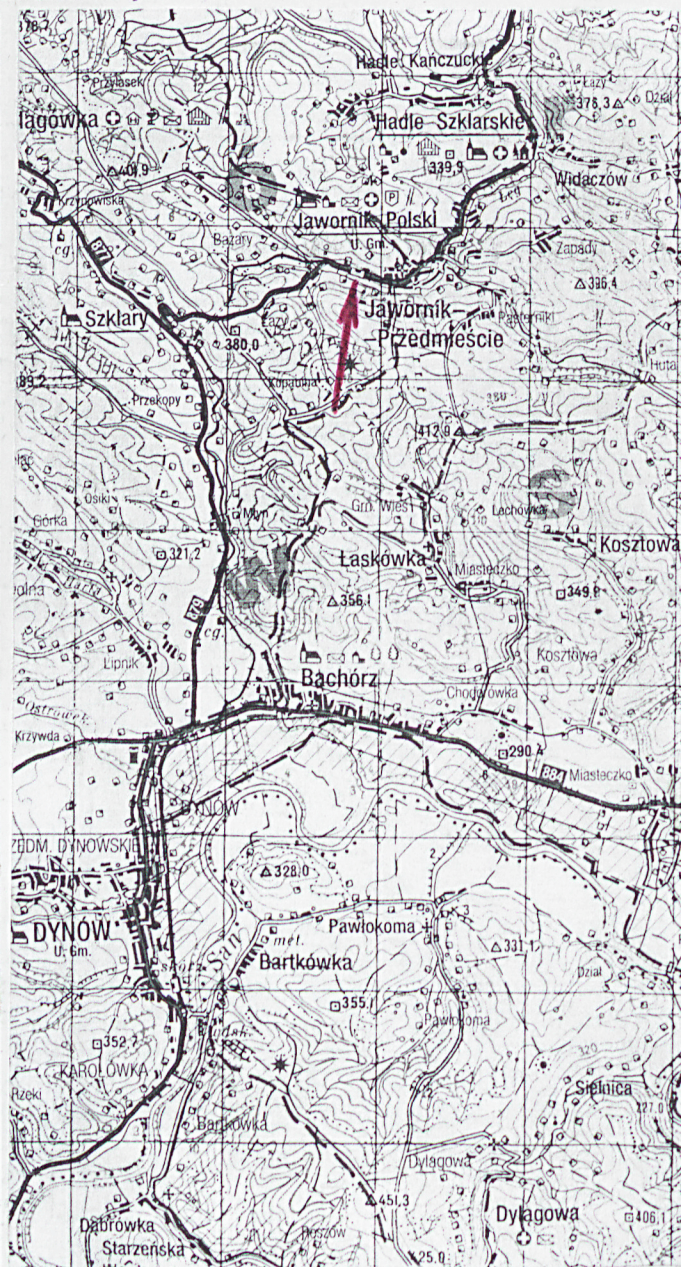
9. Użytkownik i jego adres

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

Dworzec kolejowy w Jaworniku Polskim powstał w 1887 r. w ramach programu budowy kolei normalnotorowej Przeworsk-Sanok przez Dynów i Brzozów. Inwestycja ta została zarzucona z powodu sprzeciwu władz wojskowych. Pozostały po niej budynki dworcowe (także w Brzozowie, który nigdy nie otrzymał połączenia kolejowego) oraz wytyczona trasa linii kolejowej i niektóre budowle inżynierskie. Z pocz. XX w. położono na tej trasie torowiska linii wąskotorowej (Przeworsk-Dynów).

Budynki dworcowe na kolejce dynowskiej, powstałe już wcześniej, wznoszono w oparciu o katalog obejmujący projekty typowych rozwiązań konstrukcyjnych budowli wznoszonych na przełomie XIX i XX w. na liniach kolejowych budowanych w Austrii (w tym i w Galicji). Katalog opracowany został przez k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbauten w Wiedniu. Dworzec w Jaworniku Polskim jest typowym rozwiązaniem konstrukcyjnym dla dworców budowanych w małych miejscowościach. Budynek kształtowany w prostej, utylitarnej formie nawiązując przy tym - w formach przetworzonych - do architektury dworkowej. Reprezentacyjny charakter dworca podkreślała skromna dekoracja elewacji, ograniczająca się do gzymsu i cokołu z piaskowca. Analogiczne budynki dworców na Przeworskiej Kolei Dojazdowej znajdujemy w Manasterzu, Jaworniku Polskim, Bachórze. Występują tu szczytowe ryzality (nadbudówki) i podcienie w części bocznej. Wyróżnia się tutaj budynek dworca w Kańczudze, który posiada ryzalit w części środkowej i dwie nawy boczne (w tym jedną z podcieniem). Wnętrze budynku mieściło poczekalnię, pomieszczenie dla obsługi stacji i jedno mieszkanie. Stacja kolejowa zyskała bogatą, jak na kolejkę wąskotorową) infrastrukturę techniczną. Umieszczoną tutaj kolejową stację wodną i punkt suszenia i zaopatrywania lokomotyw w piasek. Pociągi - na odcinku od Jawornika Polskiego do Szklar - pokonywały wzniesienia o pochyleniu przekraczającym 20 promili (przed i za tunelem w Szklarach). Suchy piasek był potrzebny do posypywania torów, chroniąc lokomotywy przed poślizgiem. Otoczenie budynku stanowi zieleń składająca się z kępy lip i kasztanowców posadzonych w czasie budowy dworca.

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

Budynek dworca kolejowego w Jaworniku Polskim położony jest w linii torów Przeworskiej Kolei Dojazdowej na km. 33,093 (oś bud. dworca) na odcinku międzystacyjnym Hadle Szklarskie - Szklary. Odległość do stacji w Hadlach Szklarskich wynosi 4,598 km w kierunku Przeworska. Odległość do stacji w Szklarach = 4,264 km w kierunku Dynowa. Stacja kolejowa położona jest w oddaleniu od zabudowań miejscowości Jawornik Polski (ok. 400 m na zach.). Budynek stacyjny położony jest z lewej strony torów (patrząc od strony Przeworska) w odległości ok. 8 m od toru bocznego - po lewej stronie od drogi kołowej Przeworsk - Dynów. 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, (w tym bocznic do magazynu GS), urządzeń nastawczych i sygnalizacyjnych, budynku dworca z bud. gospodarczym, magazynu spedycyjnego (rozebranego ok. 1990 r.) i budynku suszarni piasku postawionego na fundamentach rozebranej wieży ciśnieniowej.

System torowisk. Składa się z trzech torów: zasadniczego (głównego) i dwóch bocznych (za- i wyladowczego). Od jednego toru bocznego poprowadzona jest bocznicą o długości ok. 200 m do magazynu GS. Tor główny prowadzony jest w linii toru szlakowego od km. 33,001 do km. 33,231. Tory boczne prowadzone są obustronnie, równolegle do toru głównego i rozpoczynają się rozjazdami ze zwrotnicami o napędzie ręcznym na km. 33,001 i kończy rozjazdem ze zwrotnicą o napędzie ręcznym na km. 33,231. Tor bocznicowy (do magazynu GS) prowadzony jest od toru bocznego Nr 3 (patrz na sytuację stacji w zał. nr 1.) prowadzonego od strony bud. dworca.

Urządzenia nastawcze i sygnalizacyjne. Urządzenia nastawcze to rozjazdy ze zwrotnicami na początku i końcu toru bocznego (za- i wyladowczego). Rozjazd prosty, pojedynczy zaopatrzone jest w zwrotnicę do przekładania torów. Przełożenie torów odbywa się ręcznie przy pomocy mechanizmu zwrotnego z przeciwwagą. Dodatkowo stacja wyposażona była w lampy sygnalizacyjne oznaczające początek i koniec pociągu.

Budynek dworca. Położony jest w linii torów w odległości ok. 8 m od toru bocznego. **Materiał i konstrukcja.** Budynek wzniesiony w tradycyjnej konstrukcji. Fundamenty to ława murowana z kamienia polnego i łamanego. Ściany murowane z cegły ceramicznej na zaprawie cementowo-wapiennej. Elewacje zewnętrzne tynkowane i malowane. Strop nad piwnicą masywny na belkach stalowych. Strop - w części z użytkowym poddaszem - drewniany. Belki oparte na ścianach nośnych budynku. Dach w konstrukcji drewnianej, z okapem na wysuniętych krokwiach, kryty dachówką ceramiczną. Komunikacja na poddasze schodami policyjnymi, drewnianymi. Stolarka okienna - wymieniona całkowicie - drewniana, pojedyncza, 3 i 4-kwaterowa. Drzwi drewniane, płycinowe, częściowo przeszklone i pełne. W części mieszkalnej podłogi drewniane. **Plan.** Budynek na planie dwu połączonych krótszymi bokami prostokątów. Jeden o wymiarach 7,90 x 6,70, drugi o wymiarach 7,90 x 8,60. Przy elewacji od strony torów dawny podcień zabudowano wprowadzając trzy małe pomieszczenia mieszczące dyżurkę, korytarz i punkt sprzedaży węgla. Dawne pomieszczenia noclegowni i drużyny drogowej adaptowano na dwa pokoje mieszkalne. Wnętrze budynku dwutraktowe. **Bryła.** Budynek jednokondygnacyjny, częściowo podpiwniczony z użytkowym poddaszem w części mieszkalnej. Budynek kryty dachem dwuspadowym, o prostopadłym układzie kalenic (część mieszkalna - część służąca dawniej obsłudze ruchu pasażerskiego). Dach o znacznych spadkach z mocno wysuniętym okapem. **Elewacje.** Elewacje budynku tynkowane i malowane na kolor popielaty. W elewacji zaakcentowany cokół z regularnych ciosów piaskowca o rustykalnej (młotkowej) fakturze (współcześnie przykryty tynkiem). Ściany zakończone profilowanym w tynku gzymsem wieńczącym. W elewacji szczytowej (południowej) utrzymane lizeny narożne tworzące z cokołem i gzymsem dekorację ramową. Wszystkie otwory okienne prostokątne z wydatnymi parapetami malowanymi na biało. **Instalacje.** Wodno kanalizacyjna, grzewcza (piece węglowe), elektryczna i ogólna.

Suszarnia piasku. Położona po przeciwnej - do bud. dworca - stronie torów. Parterowy budynek, na planie prostokąt. Ściany murowane z cegły i pustaków betonowych. Elewacje tynkowane. Dach jednospadowy, pulpitowy w konstrukcji drewnianej, odeskowany, kryty papą. Wewnątrz budynku piec do suszenia piasku. Piasek stosowany w lokomotywach do posypywania torów na stromych podjazdach. Suszarnia piasku zbudowana w 1984 r., w miejscu rozebranej wodociągowej wieży ciśnieniowej.

Urządzenia techniczne stacji. Studnia z pompą odśrodkową napędzaną silnikiem elektrycznym, żuraw kolejowy, dwa semaforey z dźwignicowym urządzeniem do podnoszenia ramienia, zwrotnice i wykolejnice.

<p>14. Kubatura</p> <p>budynek dworca ok. 270,00 m³</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>budynek dworca ok. 95,00m²</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne stacja z budynkiem dworca kolejki wąskotorowej, magazynami i wodociągową wieżą ciśnieni.</p>	<p>17. Użytkowanie obecne przystanek kolejki wąskotorowej Ekspres "Pogórzanin". Budynek mieszkalny.</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie</p> <p>Budynek utrzymał materiał i konstrukcję z okresu budowy. W poł. lat 80-tych XX w., zwiększono powierzchnię mieszkania kosztem pomieszczeń służących obsłudze ruchu kolejowego. Zlikwidowano noclegownię i zabudowano podcienie od strony torów. W miejscu dawnego podcienia wydzielono pomieszczenie na kasę, dyżurkę i punkt sprzedaży węgla. Na stacji zlikwidowano kolejową wieżę ciśnieni i magazyn spedycji. Rozbudowano bud. gospodarczy i zbudowano nowe pomieszczenie na suszarnię piasku (1984 r.).</p> <p>W 1995 roku zlikwidowano indywidualne piece węglowe zastępując je ogrzewaniem centralnym umieszczonym w budynku gospodarczym.</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.</p> <p>Wodociągowa wieża ciśnieni i magazyn spedycji kolejowej rozebrane w połowie lat osiemdziesiątych XX w.</p>	
		<p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <p>Z uwagi na walory historyczne, architektoniczne i krajobrazowe obiekt dworca kwalifikuje się do ochrony prawnej - wpis do rejestru zabytków. Budynek stanowi reprezentatywny przykład małego dworca kolejowego charakterystycznego dla Przeworskiej Kolei Dojazdowej i innych linii budowanych w Galicji na przełomie XIX i XX w.</p> <p>Utrzymać elewację, przywrócić pierwotny kształt bryły - likwidując wtórne zabudowanie podcienia.</p> <p>Prace remontowe i konserwacyjne prowadzić w uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.</p>	

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

- 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 - dokumentacja fotograficzna i sytuacja stacji kolejowej

Nr 2 - dokumentacja rysunkowa

1. Miejscowość

JAWORNIK POLSKI

2. Obiekt; Przeworska Kolej Dojazdowa

DWORZEC KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna i sytuacja stacji kolejowej Verte !



1. Widok dworca od strony drogi - elewacja płn. i płn-zach, neg. 700/4/4

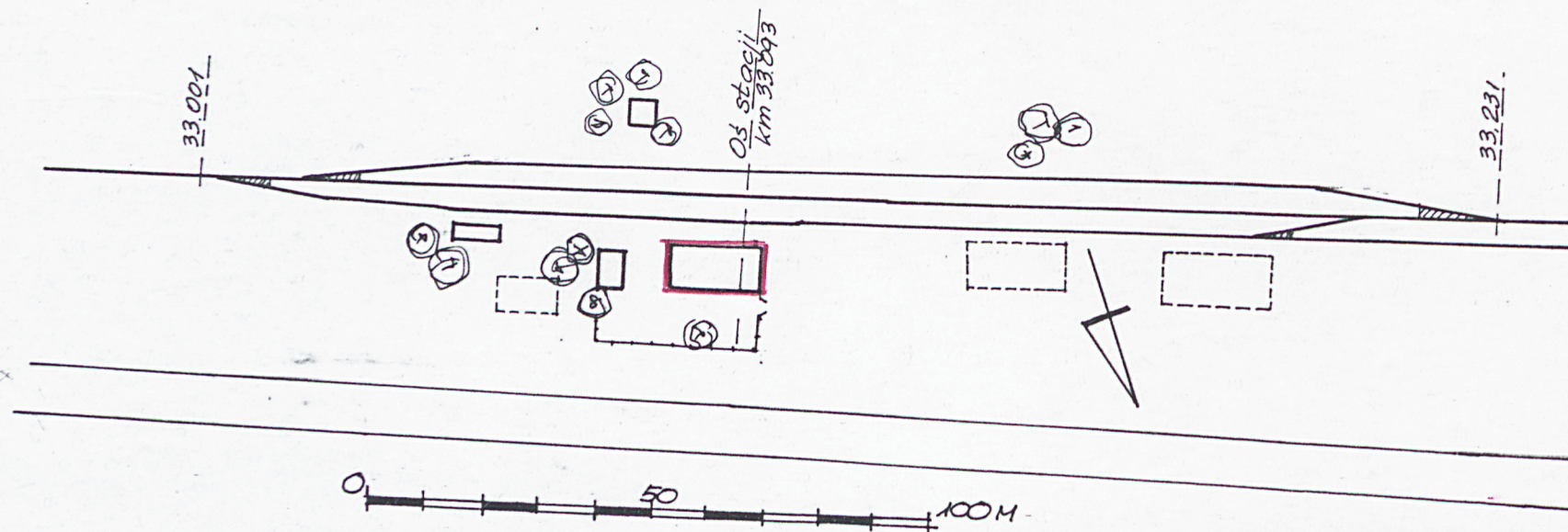
2. Budynek gospodarczy - kotłownia, neg. 600/311/54,

3. Budynek pieca do suszenia piasku, neg. 600/311/6

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

Plan sytuacyjny stacji JAWORNIK POLSKI



1. Miejscowość

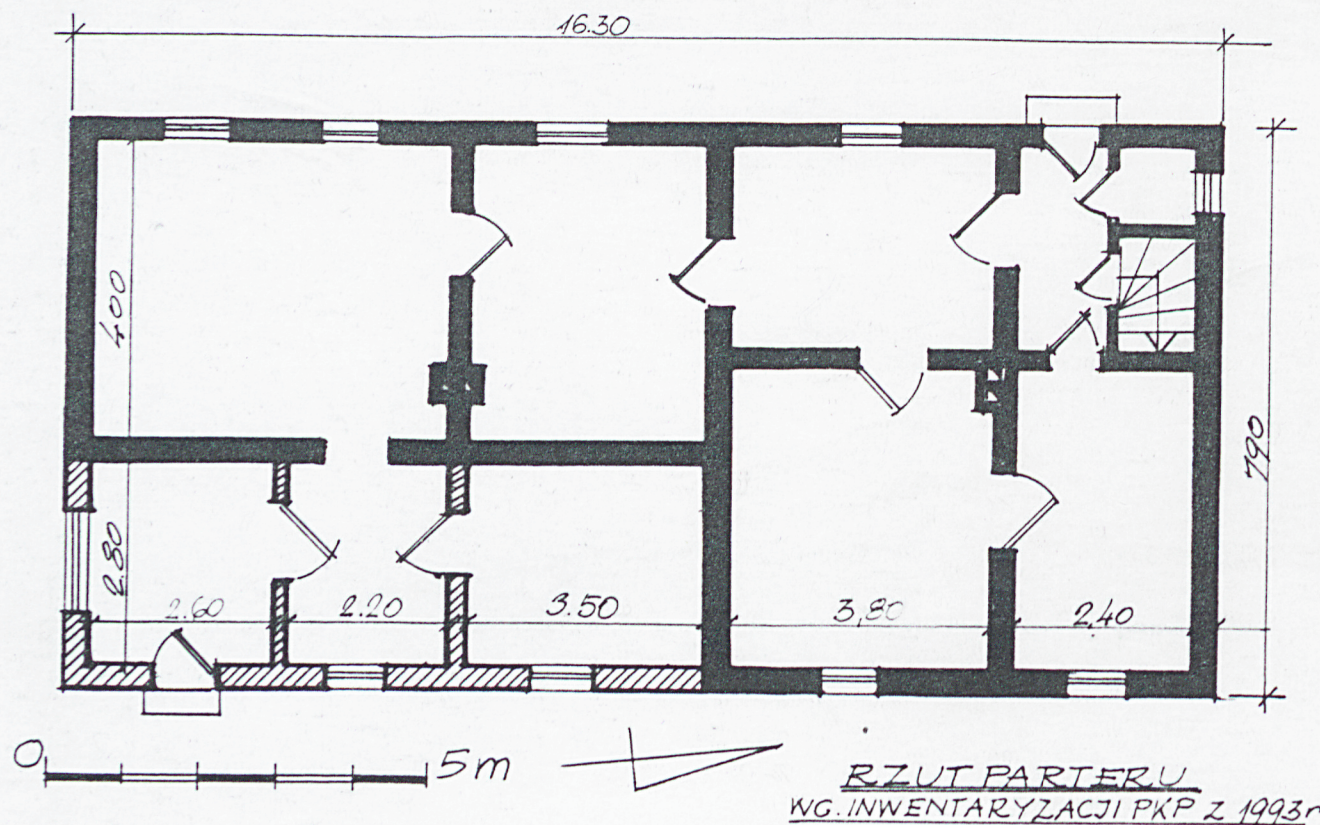
JAWORNIK POLSKI

2. Obiekt; Przeworska Kolej Dojazdowa

DWORZEC KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa



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

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski