

KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO WPISANEGO DO REJESTRU ZABYTEKÓW

1. Nazwa

DWORZEC

2. Czas powstania

I. 30. XX w.

3. Miejscowość

W A R K A

3. Adres

**ul. Kolejowa 5
05-660 Warka**

nr ewidencyjny działki 159/28

nr księgi wieczystej

5. Przynależność administracyjna

województwo **mazowieckie**
powiat **grójecki**
gmina **Warka**

6. Współrzędne geograficzne

N: 51°47'34"; E: 21°10'13.5"

7. Poprzednie nazwy miejscowości

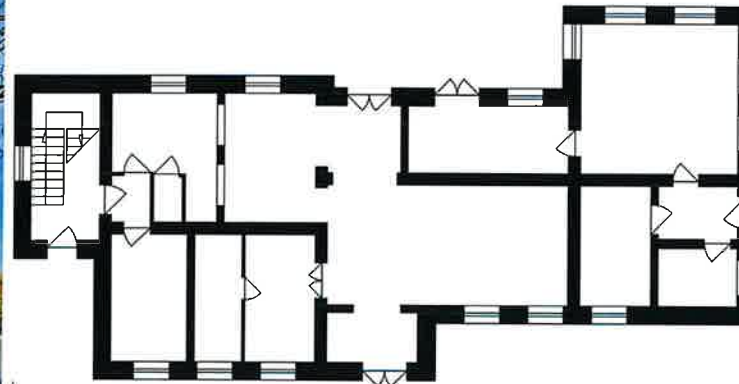
8. Właściciel i jego adres

9. Użytkownik i jego adres

10. Formy ochrony



Fot. 1. Elewacja frontowa.



Pierwsze starania związane z budową kolei żelaznej łączącej Zagłębie Staropolskie z centrum kraju podjęto w latach 60-tych XIX w., niestety przerwane wybuchem powstania styczniowego. Niemal równocześnie z budową linii Iwanogród - Dąbrowa (1881-85 r.) rozpoczęto starania o budowę połączenia Radom - Warszawa.

W 1899 r. Mikołaj von Tiesenhausen, dzięki wsparciu warszawskiego księcia Aleksandra Imeretyńskiego uzyskał zezwolenie na przeprowadzenie studiów w zakresie możliwości budowy linii kolejowej na w/w trasie. W 1900 r. ukończono studia i wyznaczono trasę Radom - Jedlińsk - Białobrzegi - Grójec - Warszawa. Równoległe z inicjatywy Zamoyskiego i Lubomirskiego powstawał konkurencyjny projekt, którego trasa zmieniała się w okolicach Białobrzegów w kierunku Gołkowa i Piaseczna, kończąc swój bieg na Mokotowie. Oba pomysły nie zyskały aprobaty w Ministerstwie Skarbu. W 1910 r. Kolej Warszawsko-Wiedeńska (KWW) podjęła się na nowo projektu budowy linii i badania opłacalności i przebiegu trasy. Również Kolej Nadwiślańska wyraziła chęć budowy wg wcześniejszych planów Tiesenhausena. W 1913 r. Ministerstwo Komunikacji uznało, że budowa kolei będzie zbyt dużą konkurencją dla Kolei Nadwiślańskiej i plany budowy powtórnie zostały odłożone na później. W 1925 r. pojawiła się kolejna propozycja amerykańskiej firmy Foreign Trade Supply Corporation oraz angielskiej Dwight P. Robinson. Również one nie doszły do skutku.

Po kilku nieudanych próbach podjęcia budowy linii kolejowej przez prywatnych inwestorów dopiero pod koniec 1932 r. Ministerstwo Komunikacji postanowiło wybudować linię Warszawa - Kraków, a właściwie jej brakujące elementy, w tym Warszawa - Radom i Kraków - Miechów. Na cel ten przeznaczono łącznie 30 mln złotych w bonach skarbowych, a ustawa sejmowa z 14 marca 1933 r. upoważniła rząd do budowy linii. Budowę rozpoczęto latem 1933 r. Prace prowadzono równoległe z obu stron, dzięki czemu budowę ukończono w rok i oddano do użytku 25 listopada 1934 r.

Ciąg dalszy na wkladce.

SYTUACJA: budynek usytuowany na północny-zachód od centrum miejscowości, w odległości ok. 1,8 km od wareskiego rynku. Położony na trasie linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa - Radom, po północnej stronie torów kolejowych. Teren nieogrodzony, z wjazdem na teren nieruchomości od ulicy Kolejowej. Budynek usytuowany w linii zabudowy, w układzie kalenicowym.

MATERIAŁ, KONTRUKCJA, TECHNIKA:

Fundament: brak danych

Ściany zewnętrzne murowane dwuwarstwowe, z cegły silikatowej i cegły palonej, tynkowane

Wieżba dachowa: brak danych

Pokrycie dachowe: blachodachówka

Stropy: żelbetowe

Posadzki: piwnica - wylewka betonowa, parter - wylewka betonowa, częściowo przykryta linoleum (pomieszczenia gospodarcze), płytki ceramiczne (w części dworcowej), piętro - parkiet, płytki ceramiczne w układzie szachownicy

Schody: wewnętrzne do piwnicy - betonowe, jednobiegowe proste, na piętro - lastrykowe, dwubiegowe zwykłe ze spocznikiem, z metalowym pochwytem

Stolarka okienna: wtórna, PCV, okna dwudzielne z naświetlem

Stolarka drzwiowa: zewnętrzna - wtórna, PCV, częściowo przeszkłona, wewnętrzna - drzwi drewniane o konstrukcji deskowo-listowej (piwnice), drzwi płytowe, jedno- i dwuskrzydłowe (piętro i parter)

RZUT na planie zbliżonym do prostokąta, budynek składający się z 3 członów: korpusu głównego na rzucie zbliżonym do kwadratu i dobudowanej klatki schodowej od południowego wschodu oraz skrzydła południowo-zachodniego w kształcie litery L. Układ parteru 2,5 traktowy z komunikacją w klatce schodowej, poddasze nieużytkowane.

BRYŁA rozczłonkowana, trójczłonowa, kryta dachem wielopołaciowym. Korpus główny dwukondygnacyjny z przylegającą klatką schodową tej samej wysokości, zlicowaną z elewacją południową, kryte dachem kopertowym. Skrzydło południowo-zachodnie jednokondygnacyjne, kryte dachem dwupołaciowym i wielopołaciowym łamanym o różnych wysokościach, do którego przylega od północy przedsionek. Budynek podpiwniczony.

ELEWACJE

Wszystkie elewacje tynkowane, ocieplone, obwiedzione cokołem z marmolitu, zwieńczone prostym gzymsem.

Elewacja północna (frontowa): 8-osiowa, artykułowana rytmem okien i drzwi. Składa się z 3-osiowego dwukondygnacyjnego korpusu głównego z dobudowaną klatką schodową od wschodu i 4-osiowego skrzydła poprzedzonego gankiem z wejściem głównym w osi skrajnej skrzydła. Skrzydło jednokondygnacyjne, cofnięte względem korpusu głównego, ganek nieznacznie niższy od skrzydła. Nad wejściem do klatki schodowej daszek, otwór drzwiowy ujęty geometryczną dekoracją z marmolitu.

Elewacja zachodnia: dwukondygnacyjna, dwuczłonowa, złożona z korpusu głównego przystosowanego klatką schodową, 2-osiowa, w połowie wysokości daszek nad wejściem

Elewacja wschodnia: 4-osiowa, jednokondygnacyjna, w 2 osi drzwi wejściowe, powyżej daszek jednospadowy.

Ciąg dalszy na wkladce.

14. Kubatura ok. 700 m ³	15. Powierzchnia użytkowa ok. 256 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne Dworzec kolejowy	17. Użytkowanie obecne Dworzec kolejowy, część nieużytkowana.
18. Stan zachowania Ogólny stan zachowania budynku dobry/dostateczny, budynek stale użytkowany, remontowany. Część dworcowa użytkowana, uporządkowana. Klatka schodowa (piętro) oraz piwnice nieuporządkowane z zalegającymi przedmiotami. Wnętrze budynku od strony północnej wydzielone i niedostępne dla osób postronnych w stanie złym/dostatecznym, widoczne ubytki w podłodze, odspajające się tynki, zaniedbane. <ul style="list-style-type: none"> • Konstrukcja - dobry, budynek stabilny, bez widocznych odkształceń, • Ściany zewnętrzne - dobry, bez widocznych zawilgoceń i uszkodzeń, • Stolarka okienna i drzwiowa - dobry, wymieniona na PCV, • Pokrycie dachowe - dobry, wymienione na nowe, • Piwnice - zły, stropy z odsłoniętą konstrukcją, widoczne zawilgocenia, odspojenia tynków. 		19. Istniejące zagrożenia, najpilniejsze postulaty konserwatorskie Zagrożenia: <ul style="list-style-type: none"> • Samowolne remonty naruszające wartości obiektu. Postulaty: <ul style="list-style-type: none"> • Zachowanie charakteru zabudowy. • Kompleksowe prace nad rewitalizacją i zagospodarowaniem zespołu z zachowaniem i ekspozycją jego integralności. Uporządkowanie, utwardzenie i odwodnienie terenu. • Remont klatki schodowej, uzupełnienie brakujących elementów barierek i posadzek. • Remont tynków wewnętrznych piwnic z odgrzybieniem. • Remont generalny wewnątrz w części północnej. 	

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

21. Uwagi

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

23. Bibliografia

1. <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/radomskie-perypetie-kolejowe-121119.html>
2. <https://torowy.blogspot.com/2020/03/dworzec-kolejowy-warka-osemka-w-budowie.html>
3. <https://www.warszawa1939.pl/obiekt-powiazany/koleje/krotka-historia-kolei-w-warszawiez>

24. Opracowanie karty ewidencyjnej (autor, data i podpis)

tekst mgr Ewelina Maciejczyk, 2024 r.

plany, rysunki mgr Ewelina Maciejczyk, 2024 r.

fotografie mgr Ewelina Maciejczyk, 2024 r.

Maciejczyk Ewelina

25. Źródła ikonograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania)

26. Załączniki

Załącznik nr 1: plan sytuacyjny, fotografia nr 2

Załącznik nr 2: fotografie 3-9,

Załącznik nr 3: fotografie 10-15.

ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

1. Miejscowość	WARKA	5. Nazwa zabytku, adres DWORZEC , ul. Kolejowa 5, 05-660 Warka	6. Zawartość załącznika: Plan sytuacyjny, cd. historii i opisu, fotografia nr 2, rzut.
2. Gmina	Warka		
3. Powiat	grójecki		
4. Województwo	mazowieckie		

12. Historia (ciąg dalszy)

Budynek dworca zbudowano w latach 30-tych XX w. Po wojnie otynkowany i zmodernizowany. W trakcie przeprowadzonego w 2006 r. remontu zmieniono poszycie dachowe z dachówki ceramicznej na blachodachówkę, usunięto cztery półokrągłe okna dachowe (wole oka) oraz wymieniono oryginalne okna ościeżnicowe. Ostatnie prace elewacyjne miały miejsce w 2018 r., pomalowano elewację, usunięto napis „WARKA” umieszczony pod gzymsem na zachodniej i południowej elewacji budynku oraz zmieniono usytuowanie zegara dworcowego. Budynek dworca kolejowego w Warce, zarówno jego zewnętrzną bryłę jak i wnętrze, można zobaczyć w filmie „W krainie jaskrawych zabawek” (reż. Mateusz Dymek 2006 r.).

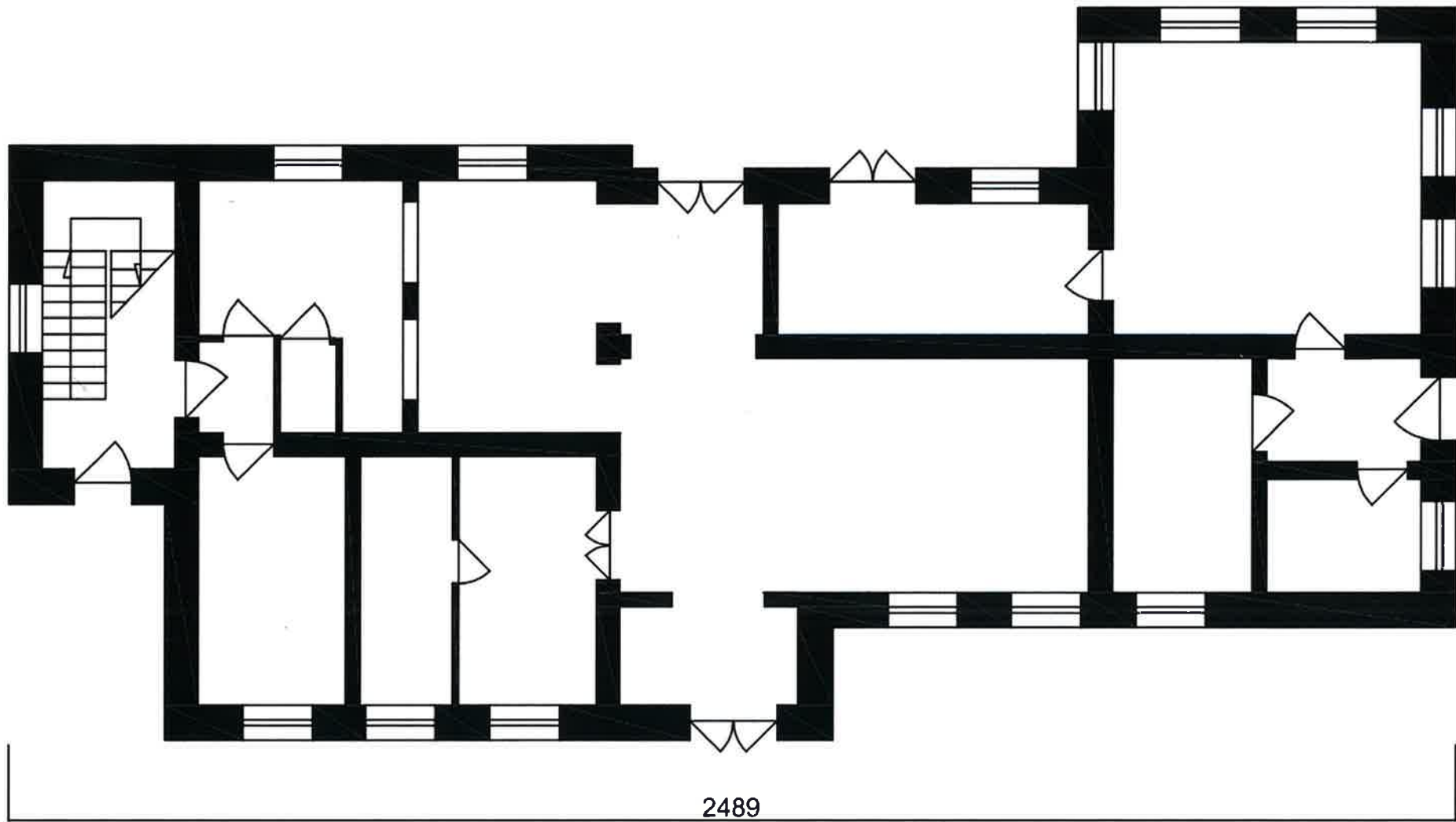
13. Opis (ciąg dalszy)

WNĘTRZE rozwiązanie wnętrza 2,5 traktowe w poziomie parteru o skomplikowanym układzie pomieszczeń. Komunikacja obsługuje jedną klatkę schodową usytuowaną w zachodniej części budynku. Zachowany pierwotny układ przestrzenny budynku z czytelnym podziałem wnętrza obsługi dworca. Pomieszczenia mieszkalne usytuowane na II kondygnacji budynku. Zachowana oryginalna lastrykowa klatka schodowa.

INSTALACJE: elektryczna, wod-kan, C.O.



Fot. 2 Budynek dworca w czasie okupacji 1940 r.



Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

mgr Ewelina Maciejczyk,
2024

1. Miejscowość	WARKA
2. Gmina	Warka
3. Powiat	grójecki
4. Województwo	mazowieckie

5. Nazwa zabytku, adres	DWORZEC , ul. Kolejowa 5, 05-660 Warka
-------------------------	---

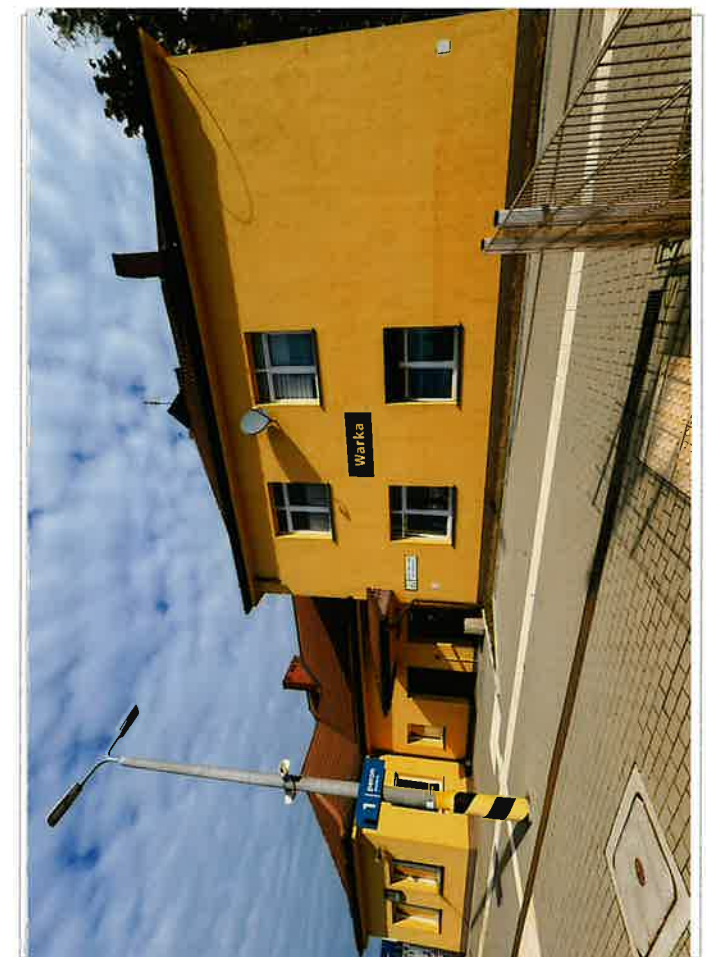
6. Zawartość załącznika:	Fotografie
--------------------------	------------



Fot. 3. Elewacja zachodnia



Fot. 4. Elewacja wschodnia



Fot. 5. Elewacja południowa

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

mgr Ewelina Maciejczyk,
2024



Fot. 6. Kasa biletowa dworca



Fot. 8. Wnętrze dworca – widok na wejście główne



Fot. 7. Wnętrze dworca – hala dworcowa

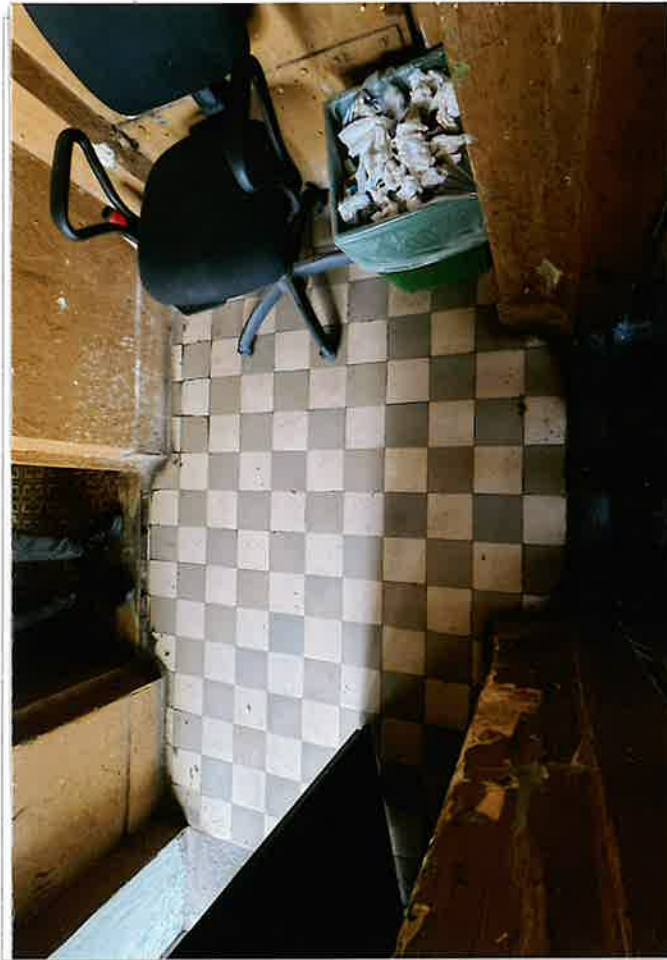


Fot. 9. Budynek dworca – zdjęcie archiwalne

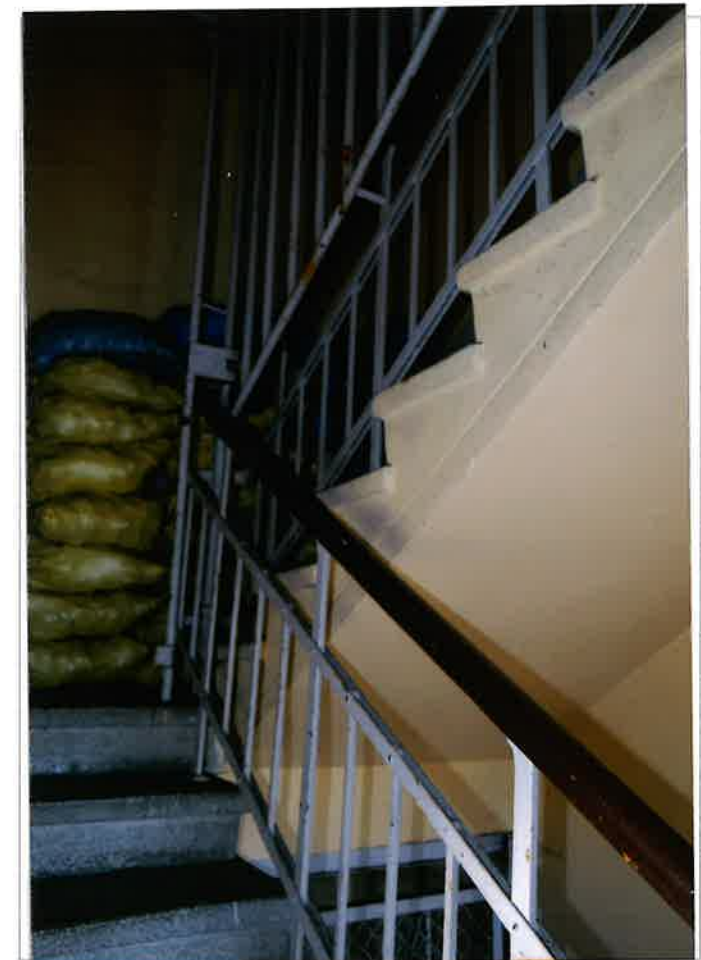
1. Miejscowość	WARKA	5. Nazwa zabytku, adres DWORZEC , ul. Kolejowa 5, 05-660 Warka	6. Zawartość załącznika: Fotografie
2. Gmina	Warka		
3. Powiat	grójecki		
4. Województwo	mazowieckie		



Fot. 10. Piec kaflowy - parter - część północna



Fot. 11. Posadzka - parter - część północna



Fot. 12. Klatka schodowa w części zachodniej

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

mgr Ewelina Maciejczyk,
2024



Fot. 13. Budynek dworca - wnętrze



Fot. 15. Budynek dworca - zdjęcie archiwalne



Fot. 14. Wnętrze piwnic