

dr inż. arch. Anna Sikora<sup>1)</sup>  
ORCID: 0000-0002-3646-6924

# Uszkodzenia substancji zabytkowej budynków stacyjnych kolejki wąskotorowej w Kańczudze

## *Historical substance damage of station buildings of the narrow-gauge railway in Kanczuga*

DOI: 10.15199/33.2022.11.26

**Streszczenie.** W artykule przedstawiono analizę zdegradowanej tkanki architektonicznej budynków stacyjnych kolejki wąskotorowej w Kańczudze. Po krótkiej charakterystyce brył dworca i magazynu opisano uszkodzenia substancji zabytkowej obiektów wpisanych do rejestru zabytków. Wskazano działania konieczne do odtworzenia charakteru zespołu zabudowy zgodnie ze wskazaniami konserwatorskimi.

**Słowa kluczowe:** zabytek; dziedzictwo techniki kolejowej; dworzec kolejowy.

**Abstract.** The article presents an analysis of the degraded architectural tissue of the narrow gauge railway station buildings in Kanczuga. After a short description of the station and warehouse buildings, the damage to the historic substance of the objects entered in the monument registry was described. The activities necessary to recreate the character of the building complex in accordance with the conservation guidelines were indicated.

**Keywords:** monument; railway technology heritage; railway station.

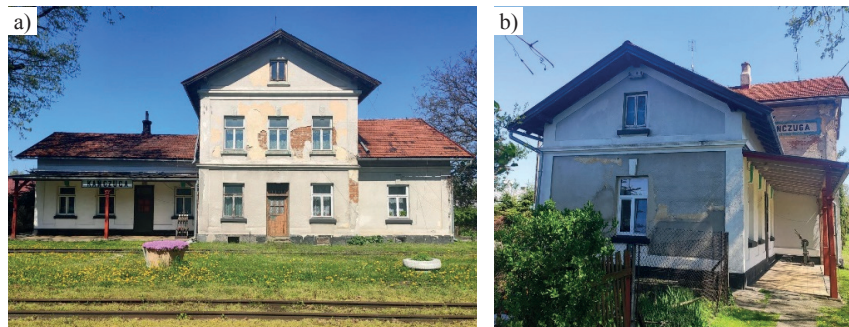
W okresie zaborów kolej wąskotorowa (o prześwicie mniejszym niż 1435 mm) była istotnym elementem systemu transportu pasażerskiego i towarowego. Najbardziej rozwinęła się w zaborze pruskim, a najsłabiej w austriackim, gdzie wybudowano jedynie dwie linie [1]. Okres największego rozkwitu tego rodzaju transportu przypada na przełom XIX i XX w. Po I wojnie światowej eksploatację kolei przejęły Polskie Koleje Państwowe (PKP). W 2001 r. PKP zakończyły, z kilkoma wyjątkami, obsługę tzw. wąskotorówek. Tabor i infrastruktura wraz z obiektami kolejowymi zostały przekazane lub użyzione samorządom [2]. Spowodowało to rozdrobnienie struktury własności kolei wąskotorowych, zmniejszenie ich wartości oraz degradację architektury stacyjnej. Obecnie kolej wąskotorowa wykorzystywana jest głównie w turystyce zarówno jako środek transportu, jak i element dziedzictwa kulturowego i technicznego [3].

Wąskotorowa kolejka z Przeworska do Bachórze-Dynowa jest jednym z najbardziej atrakcyjnych zabytków techniki transportowej w południowo-wschodniej Polsce [4]. Powstała do ob-

slugi cukrowni w Przeworsku oraz przewozów pasażerskich. Szerokość torów to 760 mm. W jej przebiegu otwarto stacje: Przeworsk, Krzeczwice, Kańczuga, Jawornik Polski, Bachórz, Dynów oraz przystanki i ładownie: Urzejowice, Łopuszka Wielka, Hadle Szklarskie, Szklary [5]. Kolejka wąskotorowa Przeworsk-Dynów wraz z towarzyszącymi obiektami i taborem, urządzeniami technicznymi, inżynieryjnymi oraz zielenią, strefą ochronną (pas o szerokości 5 m po obu stronach toru) w 1991 r. została wpisana do rejestru zabytków pod numerem A-463 [6]. Znajdujące się na trasie kolejki obiekty stacyjne są również niezwykle interesujące pod względem formy i wykończenia. W Kańczudze budynki obsługi stanowią m.in. stacja i magazyn. Budynek stacji jest muro-

wany, parterowy, a w części środkowej z piętrowym ryzalitem (fotografia 1). Na elewacjach bocznych ryzalitu znajdują się ozdobne płyciny. Obie części budynku nakryte są dachem dwuspadowym z dachówką ceramiczną z wysuniętymi okapami. Nad wejściem do poczekalni znajduje się podcień wsparty na trzech słupach nakryty dachem jednospadowym. Na elewacji widać gzymsy profilowane i płaskie lizeny na narożach oraz opaski okien z podokiennikami. Magazyn jest jednokondygnacyjny o ścianach drewnianych na kamiennej podmurówce. Zewnętrzne ściany są oszalowane pionowymi deskami.

W artykule przedstawiono analizę uszkodzeń zdegradowanej tkanki architektonicznej wybranych zabytków techniki kolejowej w Kańczudze.



Fot. 1. Elewacje budynku dworca: a) południowo-wschodnia (od strony torów); b) południowo-zachodnia

Photo 1. Elevations of the station building: a) south-east (track side); b) south-west

<sup>1)</sup> Politechnika Rzeszowska, Wydział Budownictwa, Inżynierii Środowiska i Architektury; sikora@prz.edu.pl

## Stan techniczny budynku stacji

Bryłę budynku stacji posadowiono na rzucie prostokąta o wymiarach 23,25×11,29 m. Ma on dwie kondygnacje naziemne zwieńczone poddaszem nieużytkowym. Obiekt został częściowo podpiwniczony.

**Budynek posadowiono na fundamentach** z cegły oraz obrobionych bloków kamiennych z piaskowca. Kamień wykorzystano również do budowy cokołu z regularnych ciosów o rustykalnym młotkowaniu. **Elewacje** w strefach środkowej i lewej mają charakter trójosiowy, a elewacja prawa boczna dwuosiowy. Ściany wzniesione są z cegły. Znajdują się na nich liczne ubytki i zniszczenia. Istniejące tynki są skorodowane, silnie zawilgocone i zwietrzałe. Na elewacjach widoczne są plamy zawilgocenia oraz liczne wysolenia. Znajdujące się w elewacjach ościeżnicowe okna drewniane są dwukwaterowe lub trójkwaterowe, a skrzydła okienne pojedyncze i po-

dwójne, otwierane na zewnątrz i do wewnątrz, natomiast drzwi o konstrukcji ramowo-płycinowej jednoskrzydłowe i dwuskrzydłowe. Stolarka drewniana jest przegniła, farba zniszczona, złuszczone, odpadająca (fotografia 2).

**Więźba dachowa** jest rozporowieszarowa oraz płatwiowo-rozporowa z wydatnymi ostatkami krokwi. W okresie użytkowania dach poddawany był prowizorycznym remontom, m.in. uzupełniono brakujące elementy w strukturze, wzmocniono krokwie i wymieniono łąty. Zarówno dachówka ceramiczna pokrywająca główną bryłę budynku, jak i blacha trapezowa nad przylegającą do niego wiatą są popękane, a rynny, rury spustowe oraz obróbki blacharskie z blachy ocynkowanej mocno skorodowane. Najbardziej zniszczonymi częściami budynku są elementy wykończenia, których stan techniczny określono jako zły. **Posadzki** to silnie zanieczyszczone klepisko oraz betonowa płyta z licznymi ubytkami.

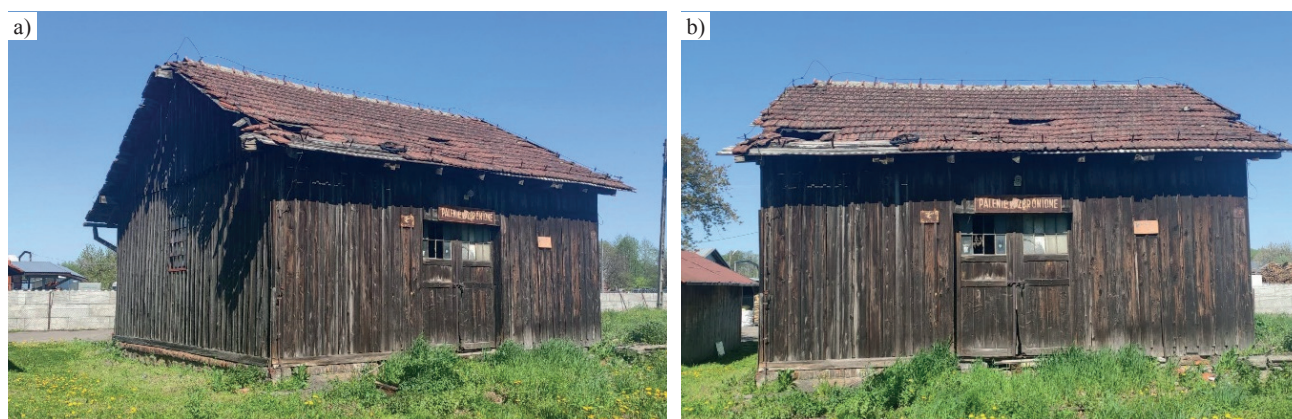
## Stan budynku magazynu spedycji kolejowej

Obiekt znajduje się w odległości 34 m od budynku stacji oraz ok. 3 m od osi torów. To wolnostojący budynek drewniany usytuowany na rzucie kwadratu o wymiarach 8,11×8,11 m. Od strony północno-wschodniej znajduje się przy budynku rampa ze ściankami z bloków piaskowca. Korona muru rampy zakończona jest stalową szyną osadzoną w betonie. Budynek jest niepodpiwniczony, jednokondygnacyjny, z dwuspadowym dachem krytym dachówką ceramiczną (fotografia 3). Ogólny stan budynku jest bardzo zły. Większość elementów drewnianych wymaga wymiany.

Magazyn posadowiony jest na murywanym fundamencie z bloków piaskowca. **Fundament** zwieńczono jedną warstwą ceramicznej cegły pełnej ułożonej na sztorc na zaprawie wapienno-piaskowej. **Drewniana posadzka** magazynu jest bardzo zniszczona (dziurawa i brakuje wielu desek – fotografia 4a). Na



Fot. 2. Budynek dworca: uszkodzenia stolarki okiennej i drzwiowej  
Photo 2. Station building: damage to the window and door joinery



Fot. 3. Budynek magazynu: a) narożnik południowo-zachodni; b) elewacja południowo-wschodnia  
Photo 3. Warehouse building: a) south-west corner; b) south-east elevation



belkach podwaliny i osiowym podciągu ułożone są legary, na które nabito deski posadzki. Zachowane elementy posadzki mają uszkodzenia mechaniczne, są zawilgocone i przegniłe z występującymi obszarami grzybni oraz gniazd owadów.

**Drewniane ściany zewnętrzne** magazynu wykonano w konstrukcji słupowo-ramowej. Ściany wyznaczają osadzone na podwalinie słupy powiązane dwoma rzędami rygli. W każdej ścianie przy osi umieszczono parę słupów pośrednich. **Ściany wewnętrzne** są jednostronnie szalowane. Stan techniczny ścian jest zły, przy czym przegrody wewnętrzne tak przegniłe, że nadają się jedynie do rozbioru. Najbardziej zdegradowane są belki płatwi stopowej w koronie ścian obwodowych. Ze względu na nieszczelność dachu w belkach występują przegnięcia, zbutwienia i zagrzybienie. Podwaliny, słupy oraz zastrzały są zamknięte i zbutwiały. Na deskach i listwach szalunkowych w licu zewnętrznym widać liczne przebarwienia i zacieki.

Uwagę zwraca **dziewięciowiązaraowa więźba dachowa rozporowo-wieszarowa** z końcami krokwi wystającymi poza lico ścian. Dwa wiązary są pełne. Konstrukcja została usztywniona ramą stolcową z płatwią kalenicową. W zwieńczeniu wiązara pełnego, krokwie zostały wsparte na płatwi kalenicowej, pod którą znajdują się spinające je górne kleszcze. Płatew wsparta jest na stolcu, zawieszonym na zastrzałach, zaczopowanych w słupy pośrednie, a w kierunku wzdłużnym parą mieczy. W wiązaru niepełnym, ustawionym w szczytach więźby, stolec i wspierające go zastrzały zostały osadzone na oczepie ścian. W całej więźbie widoczne są liczne uszkodzenia pokrycia (fotografia 4b). Łaty, krokwie, płatwie, podbitki oraz wiatrownice są przegniłe, zawilgocone, zbutwiały i zagrzybiały. W bardzo złym stanie jest dachówka ceramiczna kryjąca dach (połamana z wieloma ubytkami).

Inne elementy budynku również są w złym stanie technicznym. Jednoramowe, wielokwaterowe okna drewniane, z przeszkleniami w szczeblinach, są zniszczone, z odchodzącą farbą, przegniłe. Ramowo-płycinowe drzwi, wielokwaterowe, również z przeszkleniami w szczeblinach są w podobnym stanie



Fot. 4. Budynek magazynu: a) podłoga; b) więźba dachowa  
Photo 4. Warehouse building: a) floor; b) roof trusses

jak okna. Blachy, rynny i rury spustowe są mocno skorodowane, bez powłoki ochronnej, zdekompletowane i rozszczelnione [7].

### Podsumowanie

**Budynek dworca kolejki wąskotorowej** w Kańczudzie, stale użytkowany, jest w dostatecznym stanie technicznym. Prace remontowe w przypadku fundamentów oraz ścian powinny polegać na oczyszczeniu oraz uzupełnieniu braków hydroizolacji i termoizolacji murów [8]. Więźba dachowa w ok. 30% wymaga wymiany. Elementy silnie uszkodzone przez owady oraz przegniłe należy wyciąć i ponownie sprawdzić ich zdolność przenoszenia obciążeń. Całą konstrukcję drewnianą zaleca się zaimpregnować. Stolarkę drzwiową i okienną należy odtworzyć z przywróceniem jej charakteru i wytycznymi konserwatorskimi).

**Budynek magazynu spedycji kolejowej** jest zdewastowany. Ocenia się, że nawet 60–70% substancji wymaga wymiany. Są to drewniane belki, legary i posadzka z desek, konstrukcja drewniana więźby, słupy i ściany, a także stolarka drzwiowa i okienna, którą należy odtworzyć w warunkach pracowni [9]. W przypadku więźby należy wykonać działania analogiczne jak w przypadku dworca.

Zabytki techniki kolejowej są ważnym elementem dziedzictwa kulturowego regionu i jedną z głównych atrakcji kolejki wąskotorowej Przeworsk-Dynów. Trafna analiza uszkodzeń substancji zabytku wpływa na odpowiednio dobrany program remontu i rewitalizacji obiektu.

Fotografie: BIM Inwest

### Literatura

- [1] Ciechański A. Rynek pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce. Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego. 2007; 14:165-177.
- [2] Malczewski M. Wąskim torem w XXI wiek. TTS Technika Transportu Szybnego. 2008; 9:33-42.
- [3] Bąk M, Kaczmarczyk J. Turystyczne wykorzystanie kolei wąskotorowej w Polsce. Przegląd Komunikacyjny. 2013; 1:16-20.
- [4] Szelińska-Kukulak M, Kukulak J. Ochrona zabytków techniki transportowej w południowo-wschodniej Polsce. Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis, Studia Geographica. 2016; X:223-243. DOI: 10.24917/20845456.10.16.
- [5] Studium komunikacyjne Przeworsk-Dynowskiego Obszaru Wsparcia, Przemysł 2014, załącznik do Uchwały Nr XLIX/282/14 Rady Miasta Dynów z 6 listopada 2014 r.
- [6] Gminny program opieki nad zabytkami miasta i gminy Kańczuga na lata 2021-2024, załącznik do Uchwały Nr XXVII/335/2021 Rady Miejskiej w Kańczudzie z 24 czerwca 2021 r.
- [7] Tytuła K, Bartnicki P, Zawaleń E, Milanik S, Rymarz Mar, Rymarz Mat, Król J. Projekt budowlany: Remont budynku stacyjnego, wodociągowej wieży ciśnieniowej i budynku magazynu spedycji kolejowej wraz z zagospodarowaniem terenu. Budowa parkingu dla samochodów osobowych oraz budowa i rozbudowa peronu przy budynku stacyjnym w Kańczudzie, Bim Inwest, 2021.
- [8] Firląg S, Górecka W. Ocieplenie obiektów zabytkowych. Materiały Budowlane. 2018; 1:48-50, DOI: 10.15199/33.2018.01.12.
- [9] Orlik-Koźdoń B, Szymanowska-Gwizdź A, Steidl T. Remont ścian w konstrukcji muru pruskiego budynków zabytkowych z dociepleniem od strony wewnętrznej, Materiały Budowlane. 2020; 573(5):20-24, DOI: 10.15199/33.2020.05.03.

### Podziękowanie

Dziękuję firmie BIM INWEST z Jarosławia za dotychczasową współpracę.

Przyjęto do druku: 04.10.2022 r.