

KARTA EWIDENCYJNA OBIEKTU NIERUCHOMEGO NIEWPISANEGO DO REJESTRU ZABYTKÓW

1. Nazwa

DWORZEC KOLEJOWY

2. Czas powstania

1932 r.

9. Materiały graficzne

Widok od strony zachodniej



Widok od strony północno-wschodniej



widok na okienko doświetlające strych w części północnej

3. Miejscowość

K R A S K I

4. Adres (ulica, nr posesji)

**Kraski, Ul. Dworcowa
(dz.249/1, obręb Świnice-Ostiedle)**

5. Przynależność administracyjna

województwo: łódzkie

powiat: łęczycki

gmina: Świnice Warckie

6. Współrzędne geograficzne

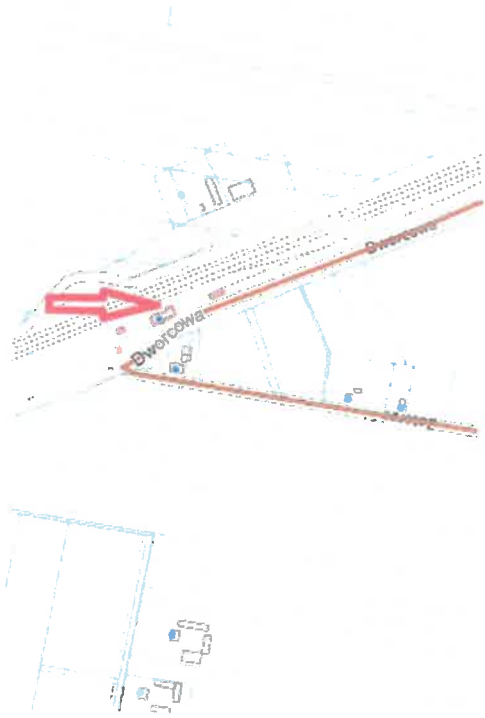
52°02'20.2"N 18°54'20.8"E

7. Użytkowanie obecne

Obiekt użytkowany częściowo

8. Stan zachowania

dostateczny



mapa z orientacyjnym położeniem zabytku

10. Istniejące zagrożenia, najpilniejsze postulaty konserwatorskie

Opis:

Budynek stacji kolejowej Kraski stanowi odcinka magistrali węglowej łączącej Herby Nowe ze stacją Inowrocław realizowanego w latach 1928-1933. Pierwsze założenia projektowe związane z budową magistrali węglowej łączącej Górny Śląsk z portem w Gdyni przedłożone zostały przez polsko-francuskie konsorcjum pod kierownictwem W. Walkiewicza w 1924 r. Cztery lata później (7 lutego 1928 r.) prezydent RP wydał rozporządzenie upoważniające rząd do budowy nowej linii kolejowej, a następnie powołany został Zarząd Budowy Kolei Państwowych Herby-Inowrocław i Bydgoszcz – Gdynia na czele którego stanął inż. J. Nowokuński. Projekt inwestycji zakładał, iż całą infrastrukturę projektowanej linii mają cechować analogiczne parametry techniczne, a zespoły budowlane (obiekty stacyjne oraz szereg budynków mieszkalnych i gospodarczych budowanych z przeznaczeniem dla pracowników służb utrzymania kolei) będą realizowane w oparciu o sporządzone dla tej inwestycji typowe projekty architektoniczne. Budynek dworca PKP w miejscowości Kraski powstał jako element magistrali węglowej na odcinku łączącym Herby Nowe ze stacją Inowrocław, zrealizowanym w okresie od 1928 r. do 1933 r. Budynek dworca zbudowany został w 1932 r. według projektu typu „II Herby Nowe-Inowrocław” opracowanego przez inż. A. Kozaka. Jest to budynek murowany z cegły i otynkowany, ściany posadowione są na wysokim cokole z odsadzką. Elewacje rytymizują prostokątne otwory okienne i drzwiowe (wypełnione w dużym stopniu zachowaną historyczną stolarką otworową), wieńczy profilowany gzyms koronujący. Bryła budynku jest wieloczołnowa z wyraźnie wyodrębnionymi częściami o różnicowanym wyglądzie i funkcji. Część północna zaprojektowana została na rzucie kwadratu z ryzalitem klatki schodowej od strony północnej. Prostopadłościenną piętrową bryłę tej części budynku nakrywa czterospadowy, przedłużony nad ryzalitem dach. Południowa część budynku parterowa (z funkcją obsługi podróżnych), założona została na rzucie prostokąta z ryzalitem oraz wspartym na dwóch kolumnach płytkim podcieniem mieszczącym wyjścia na perony od strony południowo-wschodniej. Tę część budynku nakrywa dach trzyspadowy. Pokrycie na całości budynku wykonane zostało z dachówki ceramicznej ułożonej w tzw. koronkę. W połączeniach dachowych od strony wschodniej i zachodniej umieszczone zostały niewielkie okienka doświetlające strych w formie wolego oka. Budynek stanowi typowy przykład architektury kolejowej realizowanej podczas budowy magistrali węglowej łączącej Górny Śląsk z Gdynią. Obiekt zachowany w zakresie historycznej bryły, materiału budowlanego oraz funkcji, cenny zarówno w skali lokalnej jak i ponadlokalnej jako materialne świadectwo rozwoju kolejnictwa w Polsce w okresie międzywojennym.

Zagrożenia:

- miejscowe zawilgocenie ścian na skutek nieszczelności w pokryciu dachowym

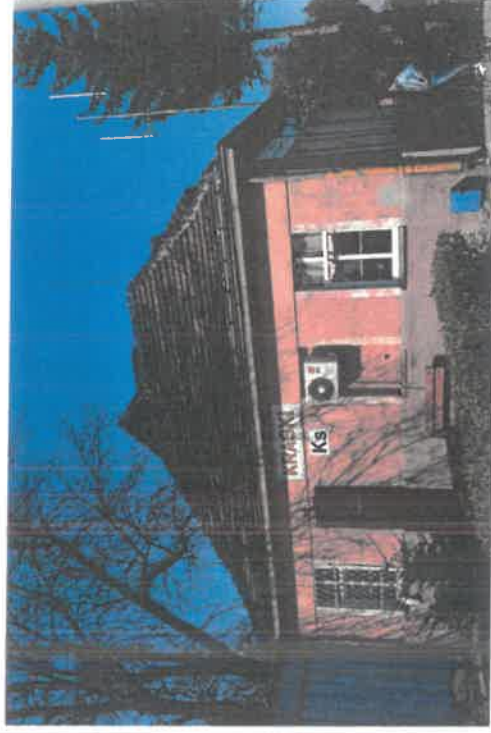
Najpilniejsze postulaty:

- zabezpieczenia oraz częściowej naprawy wymaga pokrycie dachowe,
- konserwacja stolarki otworowej.

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



Wyjście na perony widok od strony północno-wschodniej



Widok od strony południowo-wschodniej

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

Opr.: E. Cieślak, WUOZ w Łodzi, sierpień 2023 r.