

PROGRAM KONSERWATORSKI
DOTYCZĄCY RENOWACJI
DWORCA KOLEJOWEGO
Z 1883 R. W SKAWINIE.



Lipiec 2015

Opr. Tadeusz Sokal

OPIS INWENTARYZACYJNY.

Obiekt -	Budynek dworca kolejowego Miasta Skawina.
Miejscowość -	Skawina, woj. Małopolskie
Lokalizacja -	ul.W. Sikorskiego na lini kolej. Kraków-Chabówka
Datowanie -	1883 -1884 r.
Autor -	architekt Stefan Fussgänger ?
Własność -	Urzędu Miasta i Gminy Skawina
	Wydział Gospodarki Przestrzennej UMiG Skawina
	ul. Rynek 3
Wpis do rej. zabytków-	A-703/95 z dnia 14.11.1995r.
Inwestor-	Urząd Miasta i Gminy Skawina
Autor opracowania i	konserwator dzieł sztuki mgr Tadeusz Sokal
nadzór konserwatorski	31-354 Kraków, Pasternik 120 A.

OPIS FORMALNO – STYLISTYCZNY

Budynek stacji kolejowej w Skawinie został wzniesiony w latach 1883–1884, w stylu eklektyzmu, charakterystycznemu dla tego typu obiektów w monarchii austro - węgierskiej . Jest to gmach jednopiętrowy, o wydłużonej fasadzie, z nieznacznie wysuniętym przed lico budynku ryzalitem i mansardowym dachem. Budynek siedmioosiowy. Naroża ryzalitu i budynku ujęte są boniami. Podobna jest dekoracja wokół drzwi wejściowych i okien na parterze fasady. Na piętrze okna ujęte opaskami. Parter od piętra oddzielony gzymsem, całość zwieńczona gzymsem koronującym. Poddasze podniesione, wykonane z drewna, z oknem na osi. Wejście do pomieszczeń dworcowych najprawdopodobniej pierwotnie znajdowało się na osi. Wejście do pomieszczeń mieszkalnych na piętrze po lewej stronie. Od strony torowiska przed budynkiem wzniesiono pulpitowy daszek ponad peronem, wsparty na żeliwnych smukłych kolumnach. Elewacja od strony peronów siedmioosiowa. Naroża, okna i drzwi ujęte boniami. Po obydwu stronach budynku głównego dobudowane są parterowe skrzydła boczne przykryte dachem o konstrukcji mansardowej. Od strony peronów dodatkowo dobudowano jeszcze pomieszczenia na planie kwadratu.

W karcie inwentaryzacyjnej nie został podany architekt, można jednak przypuszczać, że obiekt zaprojektowany został na zlecenie Zarządu Kolei Austriackiej. Dworzec bardzo przypomina budynki w Suchej Beskidzkiej, Rajczy, Brzeżinach, Żywcu które projektował architekt Stefan Fussgänger. Dworce te powstały podczas budowy linii żelaznej kolei transwersalnej.

STAN ZACHOWANIA

Budynek jest w bardzo złym stanie technicznym. W najgorszym stanie zachowania jest pokrycie dachowe brak licznych dachówek, obicia, pęknięcia ,w wielu miejscach przecieka. Dach jest w stanie katastrofalnym. Uszkodzenia spowodowały destrukcję więźby dachowej, zniszczenia stropów i wilgoć w całym budynku. Zawilgocone są również ściany budynku w partii dolnej. Przyziemna warstwa ziemi podniosła się, Kamienny cokół z piaskowca na całej długości jest do ½ wysokości jest zasłonięty ziemią. Kamień uległ nie odwracalnym procesom zwiertzenia, jest zawilgocony, osypuje się.

Elewacja była wielokrotnie tynkowana, ostatnia warstwa tynku to baranek w kolorze piaskowo-szarym. Tynk jest zabrudzony , spękany i poobijany. W miejscach łączeń z częściami bocznymi dobudowanymi później powstały rysy i szczeliny, najbardziej widoczne to jest na elewacji frontowej. Narożne boniowania i opaski wokół drzwi i okien w kolorze białym. Powierzchniowo zabrudzone, spękane. Od strony peronów do późniejszych bocznych skrzydeł dodany dobudowane zostały nowe pomieszczenia. Całość nie została ujednolicona i dlatego sprawia niekorzystne wrażenie.

Elewacja frontowa silnie zabrudzona w dolnym pasie zawilgocona. Parter- kamienny cokół został pokryty wieloma warstwami zaprawy. Piaskowiec w żółtym odcieniu uległ zwiertzeniu. W dolnym pasie tynk nie przylega do ściany, tworzą się pęcherze i rozwarstwienia. Powstały liczne ubytki. Pod oknami widoczne doraźne naprawy. Parter środkowego ryzalitu najprawdopodobniej był przerabiany, drzwi przeniesiono z osi na prawą stronę ryzalitu. Bonia wokół drzwi poobijane spod tynku boni widać styropian. Naroża ryzalitu w przyziemiu uszkodzone, odsłania się zawilgocona cegła. Ściany przy narożach ryzalitu silniej zawilgocone, tynk ma kolor ciemniejszy, widoczne są plamy. Po lewej stronie bonia przy drzwiach prowadzących na klatkę schodową poobijane, na ścianie widoczne ukośne pęknięcia w okolicy okien. Parapety podokienne pomalowane farbą olejną w kolorze szarym. Drzwi do klatki schodowej oryginalne. Drewno jest rozeschnięte, widoczne ślady licznych przemalówek, ostatnia warstwa szara. Farba łuszczy się i odpada. Drewno przebyte, powycierane, łączenia stolarskie poluzowane. Brak szyby i klamki. Drzwi prowadzące do pomieszczeń dworcowych wstawione wtórnie.

Gzyms między parterem a pierwszym piętrzem pomalowany na białło, spękany. W narożu ryzalitu po lewej stronie obity, przefiltrowany przez wody opadowe. Na łączeniach budynku głównego z bocznymi częściami rozległe pęknięcia na gzymsie.

Piętro tynk w lepszym stanie. W prawym narożu ryzalitu utrzymuje się wilgoć. Zniszczeniu uległ gzyms koronujący, opaska wokół okien, dolne bonia przy oknie ryzalitu od prawej strony. Warstwa tynku murszeje i odpada. Opaski wokół okien spękane, parapety potynkowane piaskowo-szarym barankiem. Stolarka okien na piętrze nieujednolicona.

Niekorzystnie na estetykę budynku wpływają montowane przy drzwiach szyldy i tablice informacyjne, kable, skrzynki do instalacji pomalowane na szaro, których metalowe drzwiczki są powyginane. Napis „DWORZEC PKP” zniszczony, zegar również.

Elewacja od strony peronów. Pas przyziemia z kamiennym cokołem zawilgocony, odsłonięty miejscami kamień zatracił swoją strukturę, osypuje się. Cała elewacja parteru przemalowana na kolor szary. Można przypuszczać, że otwory okienne w części środkowej zostały przerobione na drzwi prowadzące do pomieszczeń dworcowych. Brak okien w otworach okiennych, w ich miejsce wstawiono płyty zabezpieczające. Pas przyziemia zawilgocony, widoczne są pęknięcia. Narożne boniowania i opaski wokół otworów pomalowane na białło, zabrudzone i spękane. Silniejsze zawilgocenie w bocznych częściach budynku od strony zachodniej. Na tynku widoczne ślady wysoleń i liczne plamy. Drzwi zniszczone wymieniane. Tabliczka po prawej stronie drzwi najprawdopodobniej żeliwna, przemalowana farbą na szaro, nieczytelna. Zadaszenie wymienione na starych żeliwnych kolumnach, przemalowanych farbą olejną na kolor szary. Elewacja na piętrze potynkowana w kolorze piaskowo szarym (taki sam kolor ma elewacja frontowa). Zostały na niej umieszczone współczesne napisy graffiti. W bocznych narożach tynk odpada. Pod oknami zacieki brudu i wilgoci. Białe opaski wokół okien spękane i zabrudzone. Gzyms koronujący był kilkakrotnie przemalowany, widoczne są pionowe i ukośne pęknięcia oraz zacieki brudu i wilgoci. Na narożnych boniach drobne ubytki.

Poddasze. Od strony ul. W. Sikorskiego, wykonane z desek pomalowanych na kolor szary. Drewno jest rozeschnięte, między deskami powstają szczeliny. W narożach ryzalitu drewno

butwieje, ma kolor czarny. Okno na osi budynku ma zniszczoną stolarkę, nie domyka się. Szyby pęknięte.

Klatka schodowa prowadząca do pomieszczeń mieszkalnych i zejście do piwnicy. Wnętrza są bardzo zniszczone i zabrudzone. Farba na ścianach łuszczy się, całość jest zawilgocona. Tynk pofalowany, odspaja się od ściany. Rozległe wykwity wilgoci i zasoleń, warstwa farby z tynkiem miejscami odpada dużymi płatami. Sufit podstemplowany przy wyjściu na strych. W narożu zacieki wilgoci, farba przemyta. Schody kamienne poobijane. Szczelnie pokryte warstwą brudu i patyny. Trzy dolne stopnie w środkowej części wytarte. Żeliwna balustrada przemalowana farbą olejną w kolorze ciemno beżowym. Liczne ubytki, brak ażurowych tralek, drobne ubytki, poręcz wygięta. Zejście do piwnicy zawilgocone piwnicy stoi woda. Cegła murszeje, przy dotyku barwi. Na ścianach i schodach rozwijają się glony i pleśnie. Kamienne schody pokryte czarną patyną i białymi plamami wysoleń.

Pomieszczenia mieszkalne na piętrze są w złym stanie technicznym, zwłaszcza od ulicy Kolejowej. Były przerabiane i dostosowywane do potrzeb. Ze względu na przeciekający dach pomieszczenia są silnie zawilgocone, lokalnie rozwijają się glony i pleśnie, podłoga butwieją..

Sale poczekalni i holu dworca również były przebudowywane i dostosowywane do potrzeb. Pomieszczenia są zabrudzone, w dolnym pasie widać plamy zawilgocenia. W głównej Sali dworcowej ściany pokryte licznymi powłokami farb, ostatnia warstwa biała, widoczne są plamy zasoleń i wilgoci. Posadzka wytarta, przy wejściu wymieniona, wstawione współczesne płytki ceramiczne.

Rynny nie spełniają swojej funkcji. Są nieszczelne, skorodowane, odkształcone, wpuszczone do starych, żeliwnych wpustów.

Stolarka. Okna częściowo były wymieniane, nie spełniają współczesnych wymagań . Pomalowane na białą, warstwy farby łuszczą się. Drewno jest rozeschnięte, spękaną, część z okien nie domyka się,

Drzwi w pomieszczeniach. Zachowały się nieliczne drzwi oryginalne, większość została wymieniona. Są wielokrotnie przemalowane w kolorze białym, powierzchniowo zabrudzone, rozeschnięte. Brak oryginalnych klamek i zamków.

PRZYCZYNY ZNISZCZEŃ

Materiały budowlane z których zbudowany jest budynek dworca uległy z upływem czasu destrukcji. Największe zniszczenia powstały w wyniku nawarstwiających się w czasie, i współdziałających wzajemnie czynników chemicznych, fizycznych, mechanicznych i biologicznych.

Głównym procesem niszczącym substancję zabytkową budynku są ciągłe zmiany klimatyczne w jego otoczeniu. Opady deszczu, śniegu , różnica temperatur, wiatr, zanieczyszczenie powietrza, dym z parowozów, osadzanie się sadzy, wywołują negatywne skutki na powierzchni muru i we wnętrzu murów. Tynki, cegła, kamień w wyniku tych procesów ulegają ciągłym ruchom termicznym, kurczą się i rozszerzają. Występujące zmiany na przestrzeni dłuższego czasu

prowadzą do powstawania drobnych rys, mikropęknięć, osłabiają spójność struktury i kruchość materiału.

Najgroźniejszym czynnikiem niszczącym elewację jest woda w różnych postaciach. Zniszczone blaszane ofasowania parapetów, gzymsów, niedrożne lub dziurawe rynny, źle wyprofilowane spadki, brak izolacji pionowej i poziomej fundamentów, prowadzą do permanentnego kontaktu ścian z wodą. Na elewacji widoczne są rozległe zacieki, zawilgocenia, wysolenia i ubytki tynków. Doraźne remonty elewacji, użycie zapraw cementowych do tynku nakrapianego, doprowadzają do zwiększonego osadzania się kurzu sadzy i substancji smolistych.

W latach osiemdziesiątych XX wieku prowadzony był remont budynku. Elewacje potykowano, wymieniono część stolarki drzwiowej. Obecnie bardzo dużo zniszczenia powoduje w wielu miejscach przeciekające dachy. Na wskutek zacieków w wielu miejscach, w pomieszczeniach mieszkalnych, w holu i poczekalni dworca przegniły drewniane stropy i odpadły tynki z sufitów. Obecnie od paru lat obiekt jest nieczanny, sprzyja to większej destrukcji i malowaniu przez graficiarzy.

Porowatość materiałów budowlanych, pęknięcia i szczeliny powodują absorbowanie wody w głąb ich struktury. Wilgoć przenikająca do głębi materiałów uruchamia w nich różnego rodzaju procesy fizyko-chemiczne. Ciągłe działanie wody powoduje pęcznienie, rozszerzanie i wymywanie składników mineralnych zapraw i cegły. Przyczyną niszczącą elewację jest zamarzanie i topnienie wody w mikroszczelinach. Lód powoduje wzrost ciśnienia na otaczający go materiał i przyczynia się do jego erozji. Przemieszczająca się woda uruchamia sole znajdujące się w materiałach budowlanych. Brak izolacji pionowej, uszczelnienie otoczenia przez cementowe opaski i chodniki powodują przenikanie wody opadowej w dolne partie murów. Woda rozpuszcza sole, występujące w otoczeniu murów między innymi z posypywania chodników zimą. Największemu zniszczeniu uległy partie cokołu, stropy. Sole są transportowane wraz z wodą w głąb muru i pod tynkiem kumulują się, ulegają tężeniu i krystalizacji, rozwijają się grzyby, pleśń.

Proces prowadzi do powstawania wysoleń, osypywania się tynków i macerowania cegły. Widoczne jest to pod oknami, nad kamiennym cokołem od strony ul. W. Sikorskiego oraz w pomieszczeniach piwnic. Istotnym problemem w pomieszczeniach piwnic jest brak odpowiedniej wentylacji, przez co wydziela się specyficzny zapach wilgoci. Wymiana powietrza powoduje osuszanie pomieszczeń.

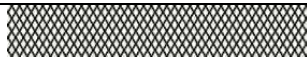
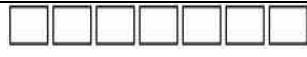
Ważną rolę w niszczeniu budynku odgrywa zanieczyszczone środowisko atmosfery Skawiny. Znajdujące się w mieście liczne zakłady przemysłowe; do niedawna huta aluminium, sąsiedztwo Krakowa, spaliny samochodowe, ogrzewanie węglowe wydają różnego rodzaju gazy, które z wodą tworzą tzw. kwaśne deszcze. Zawarte w nich agresywne substancje lotne i ciekłe tworzą z wilgocią różnego rodzaju związki chemiczne, które przy długotrwałym działaniu powodują destrukcję materiału. Na powierzchni zapraw i tynków tworzy się warstwa gipsu. Uniemożliwia to naturalne oddychanie tynków. Konsekwencją tego zjawiska jest powstawanie czarnej, uszczelniającej patyny. Na powierzchni napraw murarskich występuje siatka spękań. W zaprawach zachowano złe proporcje spoiwa względem wypełniacza, spowodowało to

nadmierny skurcz i spękanie. Ściany budynków noszą ślady remontów doraźnych z zastosowaniem niewłaściwych technologii, które niekorzystnie wpływają na estetykę obiektu.

BADANIA KONSERWATORSKIE

Badania konserwatorskie objęły obserwację naturalnych odkrywek, analizę budynku, wykonanie sond i odkrywek na poszczególnych elementach elewacji, holu i sieni dworca PKP. Badania dokumentowano fotograficznie

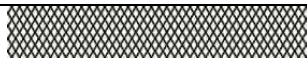
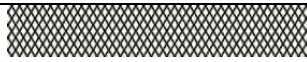
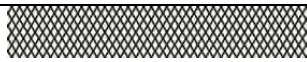
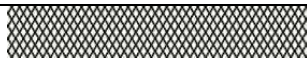
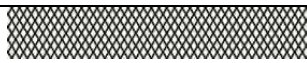
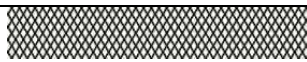
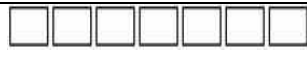
sonda nr 1 , fot , - boniowanie w strefie parteru elewacji frontowej

warstwa technologiczna	oznaczenie graficzne	warstwa chronologiczna	datowanie	określenie warstwy
1		III	lata 80- - 90 te XX w	farba emulsyjna ? biała
2		III	lata 70- - 80 te XX w	Baranek-terabona zaprawa wapienno-cementowa
3		II	lata 60-te XX w.	farba elewacyjna ugrowa
4		I	1884 r.	farba elewacyjna w kolorze bieli
5		I	1884 r.	tynk wapienno-piaskowy
6		I	1883 r.	wątek ceglany

odkrywki sondy – cokół elewacji frontowej - fot.

- farba emulsyjna biała
- tynk cementowo-wapienny nakrapiany baranek
- farba elewacyjna ugrowa
- farba wapienna w kolorze starej bieli
- tynk wapienny

sonda nr 2 tynk na elewacji zachodniej.

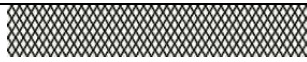
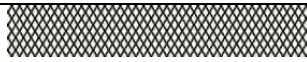
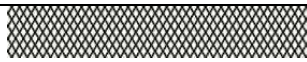
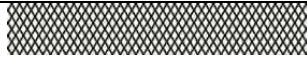
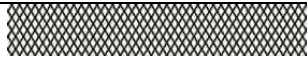
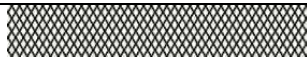
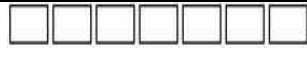
warstwa technologiczna	oznaczenie graficzne	warstwa chronologiczna	datowanie	określenie warstwy
1		III	lata 80- - 90 te XX w	farba elewacyjna w kolorze beżowym
2		II	lata 80-te XX w.	farba w kolorze żółta ciemna
3		I	Lata 70-te XX w.	zaprawa wapienno cementowa - baranek
4			lata 50-XX w.	Ffarba w kol. szarym
5			lata 30-te XX w.	farba w kol. jasno szarym
6			lata 20-XX w.	farba w kol. Żółta ciemna
7			1883r.	farba w kol. jasna żółta- ugier
8		I	1883 r.	tynk wapienno-cementowy
9		I	1883 r.	wątek ceglany, deski, trzcina

sondy – odkrywki na elewacji od strony zachodniej

- farba w kolorze beżowym /akryl/?
- farba w kolorze żółtym

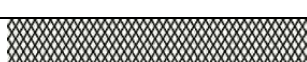
- zaprawa cementowo-wapienna nałożona metodą natrysku- baranek
- farba w kolorze szarym
- farba w kolorze jasno szarym
- farba w kolorze ciemno żółtym
- Farba w kolorze jasno żółtym
- zaprawa wapienno-cementowa
- wążek ceglany

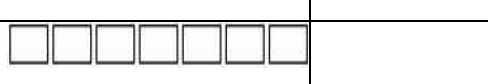
sonda nr 3, w holu poczekalni dworca na styku ściany z sufitem

warstwa technologiczna	oznaczenie graficzne	warstwa chronologiczna	datowanie	określenie warstwy
1		VI	Pocz. XIX w.	farba biała /akrylowa/
2		VI	pocz. XIX w.	zatarcie – gładz szpachlowa
3		V	lata 80-te XX w. ?	Kolor żółto jasny /cytrynowy/
4		IV	lata 50-te XX w.	Kolor ciemno ugirowy
5		IV	lata 50-XX w.	Warstwa szpachłówki
6		III	lata 30-XX w.	jasna zieleń
7		II	lata 20-te XX w.	Kolor beżowy
8		I	1883 r.	jasny beż
9		I	1883 r.	tynk wapienno-cementowy
10		I	1883 r.	wążek ceglany

- farba biała akrylowa
- gładź szpachlowa
- kolor jasno żółty /cytrynowy/
- kolor ciemny ugięty
- warstwa szpachłówki gipsowej
- farba w kolorze jasno zieleń
- farba w kolorze ciemno beżowym
- Farba w kolorze jasno beżowym
- zaprawa wapienno-cementowa
- wążek ceglany

sonda nr 4 hol główny odkrywka na wys. 140 cm. /lamperia/

warstwa technologiczna	oznaczenie graficzne	warstwa chronologiczna	datowanie	określenie warstwy
1		V	XXw.	farba biała /akrylowa/
2		IV	XX w	Gładź szpachlowa
3		III	lata 60-te XX w	Farba szara biel
4		III	lata 60-te XX w	biała farba
5		II	lata 20-te XX w	Gips szpachlowy
6		II	lata 20-te XX w	Farba beżowa jasna
7		I	1912 r	Farba beżowa ciemna
8		I	1912 r	farba zieleń jasna
9		I	1912 r	brąz jasny

10			czerwień ciemna
11			jasny beż
12			Pobiała wapienna
13			zaprawa wapienno piaskowa
14			mur ceglany

- biel /akrylowa/
- gładź szpachlowa
- szara biel /brud/
- farba biała
- gips szpachlowy
- farba beżowa jasna
- farba w kolorze beżowym ciemna
- farba w kolorze zieleni jasnej
- farba w kolorze brązu jasnego
- farba w kolorze ciemnej czerwieni
- farba w kolorze jasno białym
- pobiała wapienna
- zaprawa wapienno-piaskowa
- watek ceglany

PODSUMOWANIE.

Na podstawie obserwacji i naturalnych ubytków, odkrywak udało się odczytać prawdopodobną kolorystykę elewacji budynku. Elewacja frontowa utrzymana jest w tonacji żółtej jasnej, bonia narożne w kolorze starej bieli. Drewniane facjaty, podsufitki i elementy poddasza w kolorze stalowym. Hol i poczekalnia dworca w kolorze jasno beżowym, sufity białe.

W pomieszczeniach mieszkalnych jak i socjalnych, kasach najprawdopodobniej nie zachowała się pierwotna kolorystyka. Prowadzone były liczne remonty, farby

klejowe zmywano, tapetowanie poprzedzało usuwanie warstw malarskich wapiennych i klejowych.

WNIOSKI I ZAŁOŻENIA KONSERWATORSKIE

W zakresie prac konserwatorsko budowlanych powinny być uwzględnione trzy kierunki działania: techniczny, estetyczny i projektowy związany z wymianą poszycia dachowego, częściową wymianą więźby dachowej, jej konserwacją, wykonaniem izolacji poziomej i pionowej oraz odwodnienia. Do wymiany w większości kwalifikują się drewniane stropy. Są one w wielu miejscach przełane wodą opadową z przeciekających dachów, zbutwiałe.

Zakłada się przywrócić obiektowi wszystkie utracone parametry techniczne i walory estetyczne. Opracowując program oparto się na konsultacjach z architektem. Według założeń architektonicznych proponuje się wykonanie projektu izolacji, wzmocnienia fundamentów przez tzw. „podbicie”, wykonania drenarzu w celu osuszenia piwnic. Potrzebny jest projekt architektoniczny z ekspertyzą architekta konstruktora przy odkopywaniu – odsłanianiu fundamentów. Prace przy odkopywaniu fundamentów powinny prowadzone być ręcznie.

Po ustawieniu rusztowań dokładnie rozpozna się budynek pod względem przekształceń architektonicznych, remontów. Prace te pozwolą na ewentualną weryfikację opracowania projektu postępowania konserwatorskiego i architektonicznego.

W ramach prac budowlanych należy odkopać fundamenty celem wykonanie izolacji pionowej. Proponuje się założenie rury drenującej odprowadzającej wodę gruntową. Poziom gruntu i ułożone chodniki w niekontrolowany sposób podniosły się, zakrywając częściowo kamienny cokół budynku.

Zalecenia dotyczące tynków elewacji.

Proponuje się usunąć cementowy baranek-terabonę oraz zwietrzałe, osypujące się tynki. Prace te powinny być prowadzone ręcznie co pozwoli na stałą kontrolę działań. Zakłada się uratować jak największą ilość starych tynków i dekoracji architektonicznych w okół otworów okiennych oraz gzymsów i boni. Odsłonięte dolne partie ścian z cementowych i zmurszałych tynków będą przez pewien czas naturalnie osuszane. Następnie należy je zaimpregnować preparatem gruntującym. Proponuje się w miejscach skutego zmurszałego tynku pogłębić szczelinę wątku muru do około 2-3 cm. Prace te są ważne, że zaprawa wapienno - piaszkowa w fugach z biegiem lat skumulowała duże ilości soli. Pozostawienie zasolonych spoin w przyszłości obniży trwałość nowych tynków.

Wszystkie prace związane z rekonstrukcją tynków parteru i pierwszego piętra, ozdobnych ościeży zostaną wykonane z materiałów firmowych, powszechnie stosowanych przy zabytkowych elewacjach np. Firmy ISPO-STO, BAYOSAN, REMMERS. Dobór tynku, technologii

i ich nakładania zostanie ustalony w wyniku konsultacji z przedstawicielem wyżej wymienionej firmy. Proponuje się zakładanie tynków renowacyjnych o właściwościach kumulujących wysolenia przez dłuższy okres czasu. Tynki te nakładane będą warstwowo zgodnie z instrukcją: obrzutka, tynk właściwy- gromadzący sole, warstwa wyrównawcza. Uzupełnienie i rekonstrukcje gzymsów i opasek ościeży wykona się przy użyciu szablonu metodą ciągnięcia. Wszystkie partie elewacji budynku pomalowane zostaną farbą elewacyjną krzemianową np. firmy ISPO-STO. Dobór kolorystyki zostanie zaproponowany komisyjnie. Należy odsłonić kamienny cokół budowli, wymienić część siosów z piaskowca. Zamknięcia okienek piwnicznych należy wymienić. Proponuje się aluminiowe lub z PCV. nasiąkanie wodą oraz niskie temperatury.

Podczas remontu powinna być zabezpieczona płytami posadzka lastrykowa sieni głównej oraz Kamienne schody na klatce w południowo – zachodniej części budynku. Zamknięcia okienek piwnicznych należy wymienić na nowe, drzwiczki i ościeża. Proponuje się aluminiowe lub z PCV.

Zalecenia dotyczące kamieniarki.

Należy wymienić stopień przed wejściem głównym do holu poczekalni od strony peronów /pierwotnie był z kamienia , obecnie jest betonowy obłożony płytkami ceramicznymi/ z kamienia piaskowca twardego o spoiwie krzemianowym np. Szczytna, odpornego na ścieranie i na niskie temperatury.

Proponuje się wymianę części kamiennych ciosów z piaskowca od strony ulicy. Użyty piaskowiec powinien być odporny na warunki atmosferyczne. Proponuje się użyć do tego celu piaskowca „Długopole” lub „Kombornii”, które mają spoiwo krzemianowe lub ilasto-krzemianowe oraz kolor ugrowy lub szaro ugrowy. Na klatce schodowej należy odsłonić podniebie kamiennych schodów usuwając warstwę tynku. Całe schody, żeliwną kolumnę należy wypiąskować metodą PE-CE. Utracone mechanicznie ubytki stopni należy wyflekować, wklejając kawałki kamienia na klej ARALDIT – epoksydowy. Fleki muszą mieć grubość 5 cm lub więcej.

Zalecenia dotyczące stolarki.

Proponuje się ujednolicenie stolarki okiennej, korzystając z zachowanych wzorów. Jeżeli inwestor posiada wystarczające środki na rekonstrukcję całości stolarki okiennej budynku należy wykonać kopie oryginalnych okien (dwuskrzydłowe, trzyskrzydłowe).

Konserwacji należy poddać drzwi wejściowe do budynku. Z drzwi usunie się nawarstwienia brudu, warstw farby olejnej, poprzez szlifowanie papierami ściernymi lub chemicznie.

Należy uzupełnić ubytki drewna flekami i skleić rozluźnione połączenia stolarskie.

Drewno podda się procesowi impregnacji.

Z deskowanych poszyć facjat, podsufitek należy usunąć chemicznie i mechanicznie, papierami ściernymi warstwy łuszczących się farb olejnych. Wymienić zbutwiałe deski.

Wszystkie podsufitki / i tą nową od strony peronów/ pomalować farbą olejną w kolorze stalowym.

Zalecenia dotyczące elementów metalowych.

Żeliwne kolumny na peronie, rury odprowadzające wodę opadową, oraz kolumna i balustrada klatki schodowej, powinny zostać oczyszczone z farby i korozji metoda termiczną przez opalanie i mechaniczną przez szlifowanie papierami ściernymi oraz szczotkami drucianymi. Brakujące części balustrady należy zrekonstruować. Części mocujące balustrady powinny być wykonane ze stali nierdzewnej. Całość należy pomalować farbą podkładową tlenkową a następnie dwukrotnie farbą poliuretanową matową w kolorze grafitu.

PROPONOWANE POSTĘPOWANIE KONSERWATORSKIE

Elewacje

1. Wykonanie odkrywek pasmowych celem określenia pierwotnej kolorystyki elewacji.
2. Wytypowanie partii tynków zniszczonych do całkowitego usunięcia.
3. Skucie zniszczonych tynków.
4. Pogłębienie fug w partiach zasolonej ściany.
5. Odkucie wtórnych zapraw cementowych i tynku ręcznie.
6. Oczyszczenie zachowanych narzutów tynkowych przy użyciu agregatu CE-PE (piaskowanie).
7. Nałożenie tynków z odpowiednim opracowaniem dekoracji (opaski, profile gzymsów, poziome pasy z boniami)
 - a. założenie obrzutki ISPO-STO, TUBAG-VOR SPRITZMORTEL
 - b. nałożenie tynku szeroko porowego magazynującego TUBAG-TRASS-KALK-PORENGRUNDPUTZ
 - c. założenie tynku renowacyjnego TUBAG-TRASS-KALK SANIERPUTZ,
 - d. nałożenie szlichty TUBAG-VERBUNDMORTEL NR 1
8. Wykonanie prac blacharsko dekarских- ofasowań, rynien.
9. Malowanie powierzchni ścian farbą elewacyjną.

Kamieniarka

1. Usunięcie rozluźnionych i zwietrzałych spoin.
2. Odczyszczenie kamieniarki: metodą mechaniczną przy zastosowaniu agregatu CE-PE, metodą chemiczną przy użyciu 4% roztworu wodnego kwasu fluorowodorowego z użyciem myjki ciśnieniowej.
3. Wykonanie zabiegu odsolenia w miejscach występowania wysoleń (metoda usuwania soli do rozszerzonego środowiska – kompresy ligninowe).
4. Wypełnienie wszystkich drobnych ubytków kamienia kitem mineralnym o nazwie firmowej *Fucosil Restaurienmörtel* firmy *Remmers* barwionym w masie nakładanym warstwowo.
5. Uzupełnienie spoin fugą mineralną – firmową renowacyjną, wapienno-trasową o nazwie : *Trass - Kalk – Fugensanier* firmy *Tubag*, lub spoiny o składzie tradycyjnym: 3 cz. piasku żółtego, 1 cz. wapna dołowanego, 0,5 cz. cementu portlandzkiego (białego z dodatkiem pigmentów odpornych na alkalia).
6. Wymiana części ciosów cokołu z piaskowca wg. projektu architektonicznego z kamienia o spoiwie krzemianowym np. „Kombornia”..
7. Nasączenie kamieniarki środkiem przeciw porostom i mchom preparatem nazwie firmowej: *StoPrim Fungal* firmy *ISPO*, przez nasączenie pędzłami.
8. Hydrofobizacja i impregnacja preparatem silikonowym *SARSIL W*, prod. przez *Z.Ch. „Silikony Polskie w Nowej Sarzynie*, stosując nasączenie pędzlem.
9. Scalenie kolorystyczne laserunkowo niektórych powierzchni kamienia przy użyciu farb o spoiwie krzemoorganicznym firmy *KEIM*.

Stolarka

1. Wymiana stolarki okiennej zgodnie z projektem.
2. Konserwacja drzwi i szpalet stolarki oraz deskowanych poszyć facjat i podsufitek .
 - a. usunięcie nawarstwień farb metodą chemiczną przy użyciu preparatu *SCANSOL*, *VITAF- LEWIS*, *SVERNIKEN* lub metodą mechaniczną,
 - b. uzupełnienie ubytków drewna przez flekowanie, wymianę desek poszycia facjat,
 - c. sklejenie rozluźnionych elementów drewnianych klejem stolarskim,
 - d. impregnacja drewna preparatem owadobójczym *HYLOTOKS Q*,
 - e. malowanie powierzchni stolarki,

- f. wymiana zamków, szyldów i klamek.
3. Montaż nowych okienek w otworach piwnic.

Elementy metalowe

1. Oczyszczenie powierzchni metalowych ze starych farb i korozji, termicznie przez opalanie i mechanicznie przy użyciu materiałów ściernych i metalowych szczotek
2. Zabezpieczenie antykorozyjne żeliwnych kolumn, rur spustowych, balustrad farbą podkładową tlenkową.
3. Dwukrotne malowanie powierzchni farbą poliuretanową w kolorze grafitu (matową).
4. Wykonanie dokumentacji z przebiegu prac przy renowacji obiektu.

Tadeusz Sokal

ANALIZA ZASOLENIA ZAPRAW PRÓBEK POBRANYCH Z ELEWACJI DWORCA KOLEJOWEGO W SKAWINIE

METODYKA BADAŃ

Badania *zasolenia* przeprowadzono poprzez ekstrakcję soli zawartych w otrzymanych próbkach zapraw metodą ekstrakcji stacjonarnej.

Na wstępie próbki zapraw utarto w moździerz agatowy (ok. 2 g) oraz zadano 20 ml wody destylowanej. Po upływie 24 zawiesiny zdekantowano a w przesączach oznaczano obecność kationów i anionów stosując metodę płomieniową, kroplową i mikrokrystaloskopową wg. załączonego schematu.

Ponadto oznaczano przybliżoną ilość węglanów rozpuszczonych w wodzie przy użyciu wskaźników (indykatorów) porównujących powstałe kolory z odpowiadającym ich stężeniem.

KATIONY:

Ca^{+2} - wykonano reakcję mikrokrystaloskopową z 2M H_2SO_4 - stwierdzono wykrystalizowanie igieł gipsu CaSO_4 .

Na^{+} - reakcja płomieniowa - pomarańczowożółte zabarwienie płomienia.

K^{+} - wykonano reakcję mikrokrystaloskopową z 2M $(\text{CH}_3\text{COO})_2\text{Cu}$, 2M PbCl_2 i NaNO_2 - wytrącenie się czarnych sześciąt soli $\text{K}_2\text{PbCu}(\text{NO}_2)_6$.

Fe^{+3} - wykonano reakcję kroplową z 2M $\text{K}_4[\text{Fe}(\text{CN})_6]$, potwierdzającą obecność jonów Fe^{+3} w badanym roztworze.

Mg^{+2} - żółty osad w reakcji z oksychinoliną.

Al^{+3} - alizaryna tworzy związek jaskrawoczerwony zwanylakiem glinowym.

ANIONY:

CO_3^{-2} - pod odparowaniu próbki - reakcja z 2M HCl i wydzielenie się CO_2 .

SO_4^{-2} - reakcja z 2M BaCl_2 - wytrącenie się białego osadu BaSO_4 .

NO_3^{-} - reakcja z FeSO_4 i stęż. H_2SO_4 - brązowa obrączka soli zespolonej $[\text{Fe}(\text{NO})]\text{SO}_4$.

Cl^{-} - reakcja z 2M AgNO_3 - wytrącenie się serowatego osadu AgCl .

Pozostałości z nad ekstraktów suszono w suszarce w temp. 105 °C do stałej masy, ponownie je ważono i metodą wagową oznaczono procentową zawartość sumaryczną wszystkich soli rozpuszczalnych w wodzie. W tabeli podano % zawartość wszystkich soli rozpuszczalnych w wodzie.

Zamieszczone wyniki są średnią arytmetyczną z trzech pomiarów.

W Y N I K I

Do analizy otrzymano następujące próbki:

Nr 1 – zaprawa z elewacji – boni, pobrana na wysokości 80 cm

Nr 2 – zaprawa z fugi klatki schodowej prowadzącej do piwnic

TABELA
z danymi o stopniu zasolenia zapraw

Oznaczenie próbki	sole * [%]	Węglany [%]	sole ** [%]
Nr 1	2,8	0,2	2,6
Nr 2	2,5	0,2	2,3

* W pierwszej kolumnie podano ilość soli wraz z węglanami

** W ostatniej kolumnie ilość % soli podano po odjęciu ilości % węglanów

We wszystkich badanych próbkach **zapraw nr 1 i nr 2** stwierdzono obecność następujących jonów:

Kationy: Ca^{+2} , Na^{+} , K^{+} , Mg^{+2} , Fe^{+3}

Aniony: SO_4^{-2} , Cl^{-} , NO_3^{-} ,

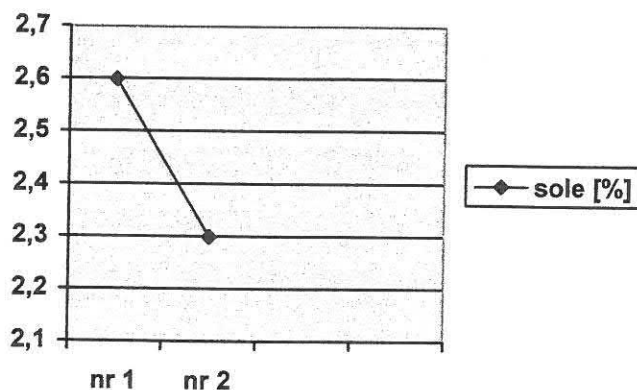
W N I O S E K : siarczany, chlorki i azotany wapnia, sodu, potasu, magnezu i żelaza.

P O D S U M O W A N I E

Na podstawie przeprowadzonych badań stopnia zasolenia zapraw próbek pobranych z elewacji dworca kolejowego z końca XIX wieku w Skawinie stwierdzono, że zawartość soli waha się od wartości 2,3 do 2,6 %.

Należy nadmienić, że w próbkach zapraw obliczono % zawartość węglanów, która wynosi około 0,2 %. Zawartość węglanu wapnia odjęto od sumarycznej ilości soli występujących w zaprawach, tak że na wykresie podano już zawartość % soli wykluczając udział węglanów.

Poniżej zamieszczono wykres przedstawiające te dane.



Wykres ilustrujący wahania stopnia zasolenia [%]
dla badanych próbek zapraw

Jak widać z danych zamieszczonych w tabeli i na wykresie najwyższy stopień zasolenia zanotowano dla próbki nr 1 zaprawy z elewacji boni, a nieco niższy dla zaprawy nr 2 pobranej z fugi klatki schodowej prowadzącej do piwnic.

Reasumując przeprowadzone badania stopnia zasolenia otrzymanych próbek można zauważyć z podanych danych oraz załączonego wykresu, że stopień zasolenia próbek zapraw kształtuje się powyżej wartości 2,0 %, czyli średniego zasolenia, a także nieco go przekracza. Ilość soli pomiędzy wartościami 2,0 do 2,5 % określa się jako średnią, a granicą umowną dużego zasolenia uznaje się w literaturze wartość $> 3,5$ %.

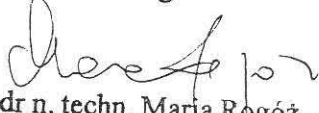
Występujące sole w próbkach zapraw (pomijając węglany) to przede wszystkim **siarczany, chlorki i azotany wapnia, sodu, potasu, magnezu i żelaza**.

Zidentyfikowane sole to siarczany i azotany pochodzące głównie z procesów zanieczyszczenia powietrza bogatego tak w tlenki siarki jak i tlenki azotu (korozja chemiczna materiałów budowlanych), niektóre azotany pochodzą też z rozkładu substancji organicznych przez mikroorganizmy oraz chlorki, które są wprowadzane najczęściej w wyniku prowadzonych prac konserwatorskich, zabiegów czyszczenia obiektu oraz stosowania soli (chlorku sodu) w okresie zimowym.

Węglany natomiast są wprowadzane już do zaprawy w samym procesie technologicznym jej wykonywania (dlatego podczas analizy ilościowej je pomijamy).

dr Maria G. Rogóż

Kraków, 31. 07. 2015 r.


dr n. techn. Maria Rogóż
specjalista chemii konserwatorskiej



Fot. 1. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Widok ogólny budynku głównego od strony peronów. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 2. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Widok budynku głównego od strony ul. W. Sikorskiego, elewacja frontowa. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 3. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Widok na ryzalit środkowy pierwszego piętra od strony ul. W. Sikorskiego. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 4. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Ściana boczna budynku od strony wschodniej, widoczne wysolenia i zawilgocenia do wysokości ok. 180 cm. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



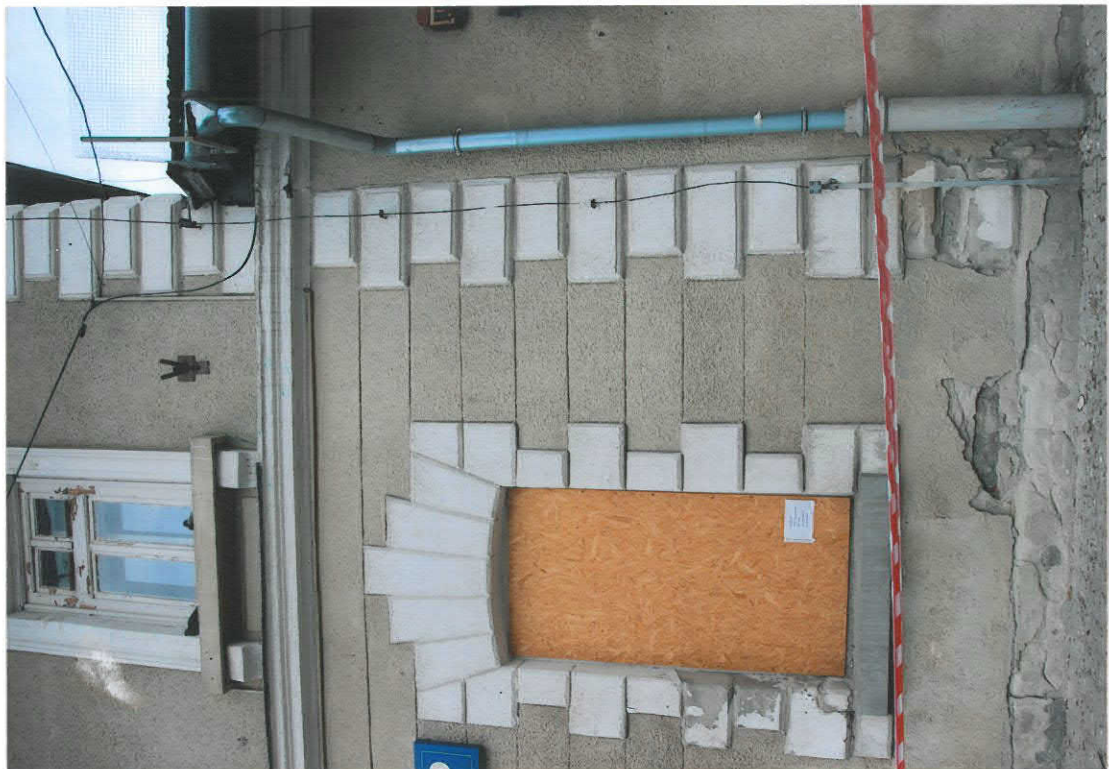
Fot. 5. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment elewacji bocznej z dobudówką od strony zachodniej, widoczne zasolenia i zawilgocenia elewacji. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 6. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment dachu z facjatą od strony wschodniej. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 7. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment elewacji wschodniej z gzymsami i więźbą dachową. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 8. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment elewacji frontowej budynku głównego, widoczne rozwarstwianie zapraw na wysokości cokółu. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 9. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment budynku od strony peronów, dobudówka po stronie zachodniej. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 10. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment budynku od strony peronów, dobudówka po stronie wschodniej. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 11. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment elewacji frontowej. Dolna część obramienia okiennego. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 12. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment elewacji frontowej, ubytek gzymsu koronującego oraz odsłonięte nadproże okienne. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 13. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Widok na elewację parteru od strony peronów. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 14. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Wejście główne do dworca od strony peronów. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 15. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment elewacji fontowej, naroże ryzalitu. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 16. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment elewacji fontowej, widoczne ubytki tynków. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 17. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment elewacji od strony ul. W. Sikorskiego, wtórne obramienie drzwi wejściowych. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 18. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment elewacji od strony ul. W. Sikorskiego. Widoczne zniszczenia w partii przyziemia przy drzwiach prowadzących do klatki schodowej. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 19. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment elewacji od strony ul. W. Sikorskiego. Cokół z widocznymi wysoleniami.
Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 20. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment elewacji zachodniej, rozległe ubytki, rozwarstwienia i wysolenia.
Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 21. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment elewacji zachodniej, widoczne warstwy tynku. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 22. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Elewacja od strony ul. W. Sikorskiego, odsłonięcie cokołu i fundamentu. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 23. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment odkopanych fundamentów od strony peronów. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 24 Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment odkopanych fundamentów od strony peronów. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 23. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment odkopanych fundamentów od strony peronów. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 24 Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment odkopanych fundamentów od strony peronów. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 25. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Elewacja od strony peronów. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 26. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Elewacja od strony peronów, fragment żeliwnej kolumny. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



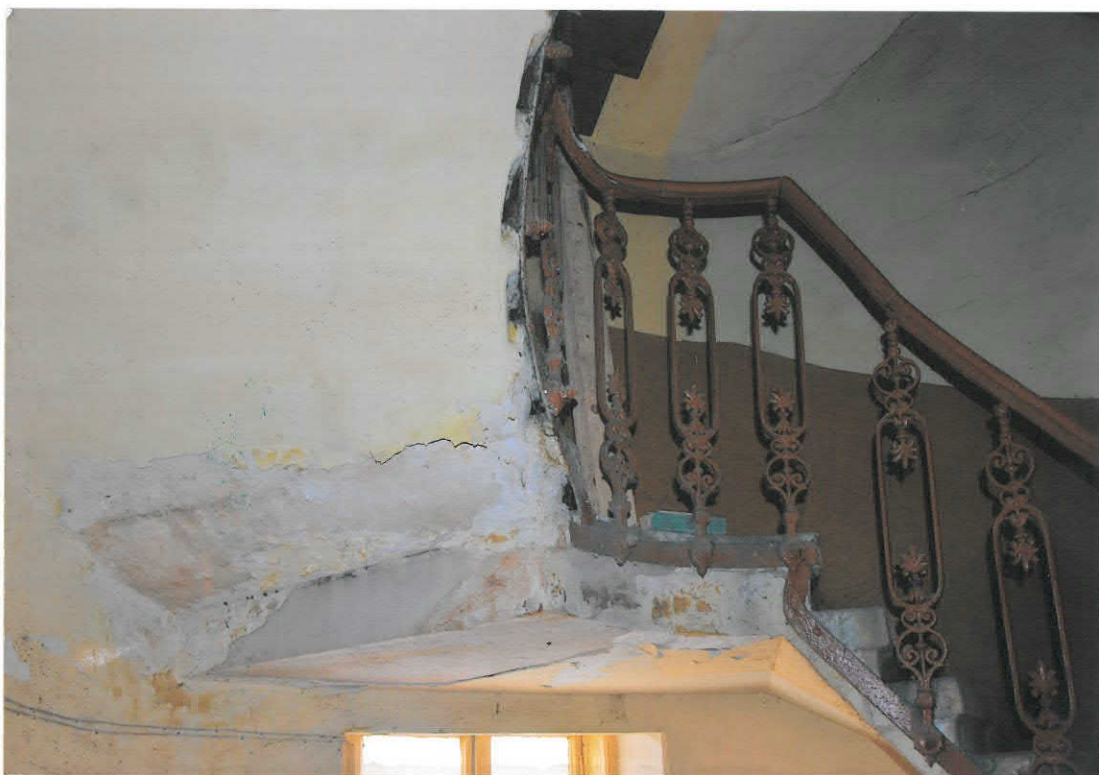
Fot. 27. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Klatka schodowa. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 28. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Klatka schodowa, fragment zniszczonej balustrady i zacieki wilgoci na suficie i ścianach. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 29. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Klatka schodowa, fragment wytartych schodów. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 30. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Klatka schodowa, fragment odsłoniętego kamienia. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 31. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Schody prowadzące do piwnicy, widoczne zawilgocenia i wysolenia. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 32. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment schodów prowadzących do piwnicy, spudrowana cegła i zniszczone stopnie kamienne. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 33. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Fragment schodów prowadzących do piwnicy, zniszczone stopnie. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 34. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Korytarz piwnicy, zawilgocenie ścian i woda stojąca na posadzce. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



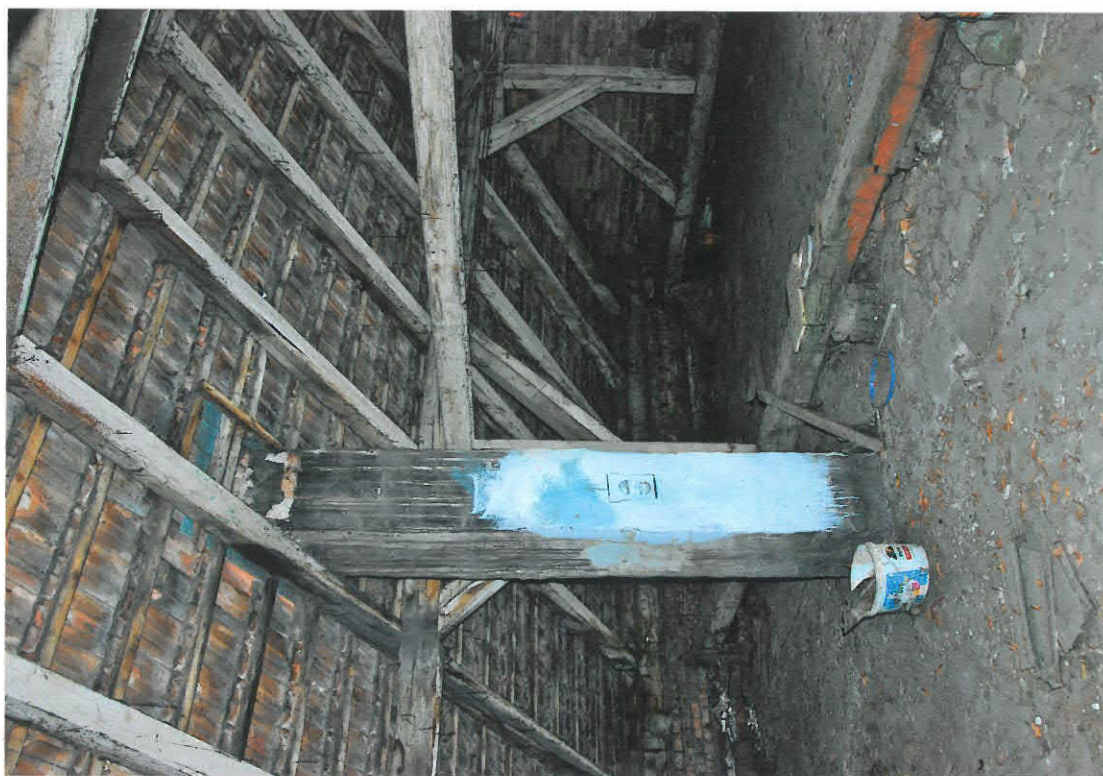
Fot. 35. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Wnętrze strychu po stronie zachodniej, widok na ścianę szczytową budynku głównego z napisem „SKAWINA”. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 36. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Wnętrze strychu po stronie zachodniej, zacieki na więźbie dachowej. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 37. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Wnętrze strychu po stronie zachodniej, widoczne zacieki na kominach i więźbie dachowej.
Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 38. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Wnętrze strychu po stronie zachodniej.
Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 39. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Wnętrze strychu po stronie zachodniej, widok ogólny konstrukcji. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 40. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Wnętrze strychu po stronie zachodniej, widoczne zacieki na krokwiach. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



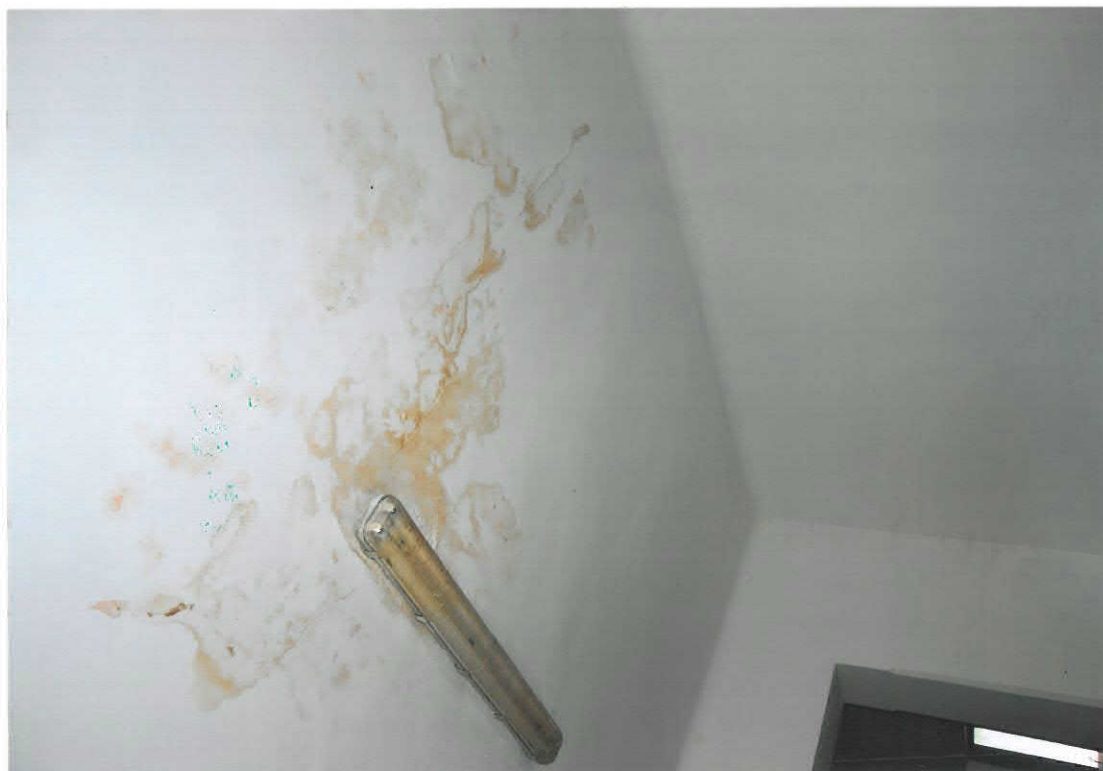
Fot. 41. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na parterze - kasa. Rozległe zacieki z spadającym tynkiem z sufitu, zgnite drewniane poszycie i belki.
Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



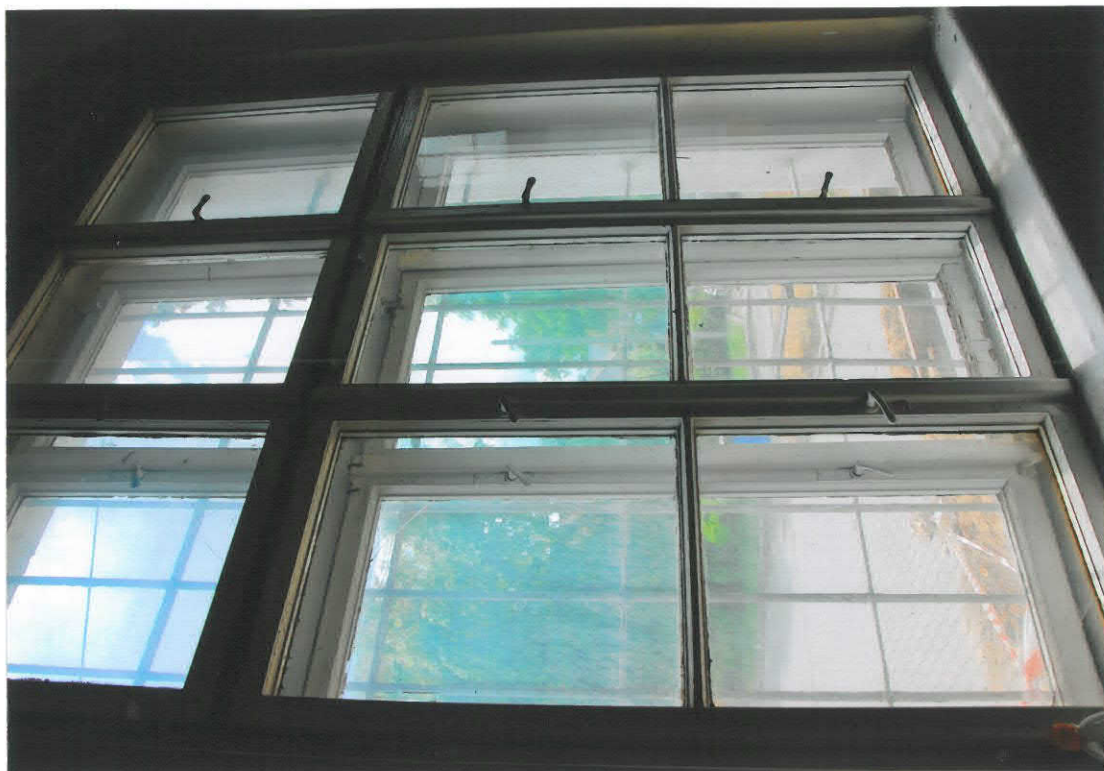
Fot. 42. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na parterze, hol główny. Zniszczenia i uzupełnienia posadzki lastrykowej.
Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 43 Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na parterze, wnętrze baru. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 44. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na parterze- hool główny na parterze. Zacieki wilgoci na suficie. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 45. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją.
Pomieszczenie na parterze, stolarka okienna. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 46. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją.
Pomieszczenie na parterze, stolarka okienna. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 47. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją.
Pomieszczenie na parterze, wnętrze mieszkalne. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



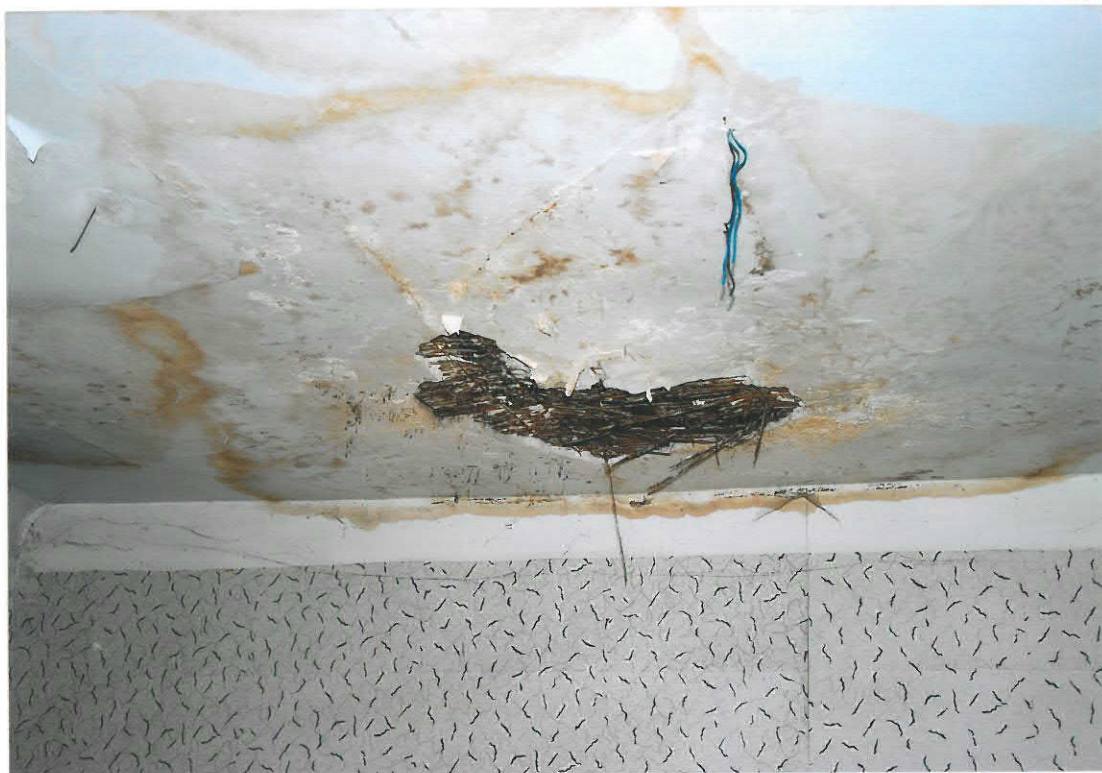
Fot. 48. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją.
Pomieszczenie na parterze, wnętrze mieszkalne. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



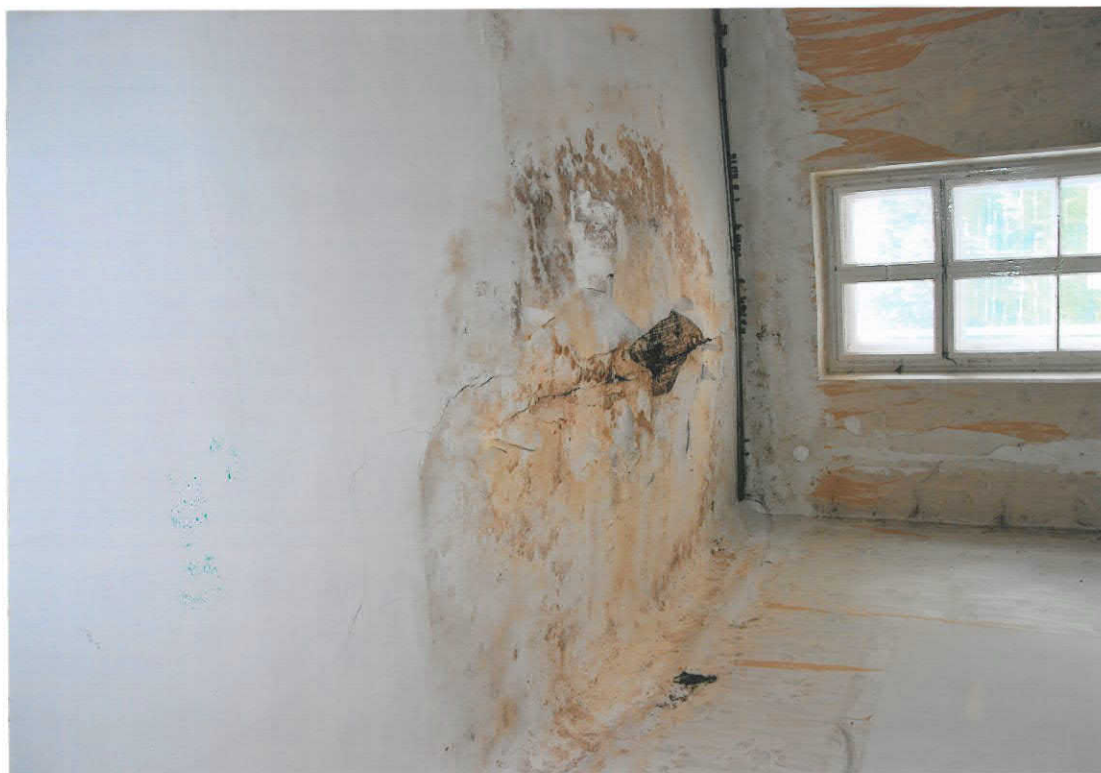
Fot. 49. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na parterze, przemalowana szpaleta. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 50. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na parterze. Rozległe zacieki i zniszczenia sufitu. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 51. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na piętrze. Przeciekaający sufit. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 52. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na piętrze. Zacieki i zniszczenia na suficie i ścianach. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 53. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na piętrze. Piec kaflowy. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 54. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na piętrze. Zacieki i rozwijające się pleśnie. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 55. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenia na parterze. Fragment sufitu i zmurszałej ściany. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 56. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na parterze. Fragment wnętrza mieszkalnych – kuchnia. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 57. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na parterze, wnętrze socjalne. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 58. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Pomieszczenie na parterze. Fragment wnętrza ze zniszczoną stolarką drzwiową i zawilgoconą ścianą. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 59. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Żeliwna rura spustowa z rokiem produkcji i nazwą odlewni. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 60. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją. Odkrywka stratygraficzna na suficie i ścianie holu-poczekalni. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 61. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją.
Naturalna odkrywka na ścianie poczekalni dworca. Lipiec 2015. Fot T. Sokal.



Fot. 62. Dworzec kolejowy w Skawinie z 1883 r. Stan zachowania przed konserwacją.
Naturalna odkrywka na blaszanej tablicy umieszczonej na ścianie peronu dworca. Lipiec 2015
Fot. T. Sokal.