

PROGRAM KONSERWATORSKI
DOTYCZĄCY RENOWACJI
DWORCA KOLEJOWEGO Z 1885 R.
W MIECHOWIE - CHARSZNICY.



WOJEWÓDZKI URZĄD
OCHRONY ZABYTEKÓW W KRAKOWIE
31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24
tel. 12 426-10-10, 12 426-41-00
NIP 676-17-36-611 REGON 003915214

UZGODNIONO
dnia 09 MAR. 2017

14 OKR. 5183. 213.2016. AM. AC-II-III

Luty 2017 r.

ART.Renowacja
artysta plastyk mgr Tadeusz Sokal
31-354 Kraków, ul. Pasternik 120
tel. 12 863 17 73 kom. 508 11 77 31
NIP 677 791 847 REGON 122763839

OPIS INWENTARYZACYJNY.

Obiekt -	Budynek dworca kolejowego Miechów-Charsznica.
Miejscowość -	Charsznica, pow. Miechów, woj. Małopolskie
Lokalizacja -	ul. Kolejowa 2, na linii kolej. Dęblin-Maczki
Datowanie -	1885 r.?
Autor -	nieznany
Własność -	Urzędu Gminy Charsznica Wydział Inwestycji Urzędu Gminy Charsznica ul. Kolejowa 20.
Wpis do rej. zabytków-	brak
Inwestor-	Urząd Gminy Charsznica
Autor opracowania i nadzór konserwatorski	konserwator dzieł sztuki mgr Tadeusz Sokal 31-354 Kraków, Pasternik 120 A.

HISTORIA DWORCA KOLEJOWEGO W MIECHOWIE-CHARSZNICY.

Dnia 25 stycznia 1885 r. oddano do użytku liczącą 380 wiorst linię kolejową zwaną Iwangrodzko-Dąbrowską, łączącą Dęblin i stację Granicę /dzisiejsze Maczki/. Po oddaniu linii kolejowej nie było tylko budynków dworcowych w Olkuszu i Charsznicy. Nie sposób precyzyjnie określić datę powstania dworca z powodu braku dokumentacji. Należy przyjąć że powstał w latach 1903/1905. W zbiorach prywatnych znajduje się fotografia z budowy gorzelni spirytusu, budowę tą prowadzono w latach 1906/1908. Rozmiary tego obiektu świadczą o tym, że budowany był z myślą o przyszłości. Budowa linii kolejowej przez dobra miejscowości Charsznica i powstanie budynku dworcowego, dała impuls do rozwoju tej miejscowości. W pobliżu dworca powstało osiedle, rozwinął się handel, zaczęły powstawać zakłady i warsztaty rzemieślnicze. Rok 1914 w historii dworca zapisał się niechlubnie. Wycofujące się po zaminowaniu oddziały niemieckie splądrowały i podpaliły budynek, spaleni ulwżyły stropy i dach. Remont dworca został przeprowadzony po odzyskaniu niepodległości przez Polskę w 1918 r. Dworzec i linia kolejowa dała impuls do rozwoju miejscowości i okolicy. Produkowane przez zakłady produkty, oraz płody rolne można było wysyłać do Zagłębia a z tamtąd dostarczać między innymi węgiel i wyroby hutnicze. Dworzec stał się obiektem dla pasażerów, pełnił także inne funkcje.... W pomieszczeniach budynku mieścił się bufet, zakład fryzjerski, był kiosk z gazetami.

Działania II wojny światowej nie spowodowały uszkodzeń budynku, pomimo że w niedalekiej odległości zniszczony został dwutorowy tunel kolejowy. Wycofujący się przed ofensywą Rosjan, Niemcy zaminowali tunel, powodując jego zniszczenie. Po wyzwoleniu budynek w dalszym ciągu pełnił funkcje dworca. W tym czasie stacja kolejowa Miwchów-Charsznica była stacją II klasy. Liczne zakłady przemysłowe korzystały z usług kolei.

W latach 1980-tych budynek dworca był remontowany, odnowiono elewację, zmieniono blachę na części dachu budynku. Przemiany na kolei, drastyczny spadek przewozów towarowych /likwidacja zakładów przemysłowych/, oraz przewozów osobowych nie pozostały bez wpływu na degradację obiektu. Niewłaściwe gospodarowanie przez zarządcę obiektem spowodowało dalsze zniszczenia, np. w miejsce okien wstawiono drzwi, zlikwidowano dodatkowe drzwi w przejściu do poczekalni. Budynek dworca przestał pełnić funkcję dla pasażerów /zlikwidowano kasy i toalety/. Przejęcie budynku przez samorząd daje nadzieję na właściwe jego zagospodarowanie.

Bibliografia:

Feliks Kiryk - Powiat olkuski /monografia/.

Maciej Tyszyński - Zniszczenia na kolejach... Gazeta KPW, 1935 r.

W. Wojasiewicz - Tunel /maszynopis w zbiorach prywatnych/.

STAN ZACHOWANIA

Budynek jest opuszczony, w dostatecznym stanie technicznym. Zawilgocone są ściany budynku w partii dolnej.

Elewacja była wielokrotnie tynkowana, ostatnia warstwa tynku w kolorze piaskowo-ugrowym. Tynk jest zabrudzony, spękany, poobijany, rozwarstwia się i odpada dużymi płatami. Cokół, narożne pionowe opaski, gzymsy, profilowane, stiukowe ościerza wokół drzwi/wejścia głównego do stacji/, prostokątne pionowe płyciny w kolorze brązowym. Powierzchniowo zabrudzone, spękane. Budynek w przeszłości był rozbudowywany. Boczne części z złym stanem. Naroża mocno zailgocone, tynk na dobudówkach jest odbijany, widoczna jest cegła, która się pudruje.

Elewacja frontowa sprawia nie estetyczne wrażenie. Front był przebudowywany, okna przy drzwiach wejściowych zostały zamurowane, pozostały jedynie półokrągłe lufciki części górnej. Po obydwu stronach budynku najprawdopodobniej zostały dobudowane pomieszczenia. Podmurówka zawilgocona, w narożach liczne ślady napraw wykonanych przypadkowo. Tynk spękany, rozwijają się glony.

Tynk jest zabrudzony, ostatnia warstwa w kolorze żółtym jest przemyta, w górnej części zachował się najprawdopodobniej oryginalny kolor w kolorze kremowym. Tynki są przemyte, przefiltrowane przez wody opadowe, lokalnie spękane. Widoczne są również naprawy lokalne. W najgorszym stanie tynk w części środkowej w okolicach drzwi wejściowych na parterze, w lewym narożu na wysokości między parterem a pierwszym piętrzem oraz pod oknami na piętrze tynk jest rozwarstwiony, osypuje się. Miejscami widoczna jest zwietrzała cegła. W ościeżnicach okien tynk odspaja się od ściany, powstają pęcherze. Dolna część gzymsu trójkątnego zwieńczenia silnie zabrudzona, widoczna jest gęsta siatka spękań. Część budynku po lewej stronie dwupiętrowa, ma tynk jeszcze bardziej zniszczony, włączeniu z częścią środkową rozległy ubytek został potynkowany na nowo, tynk ma kolor szary. Stale utrzymuje się wilgoć. Na narożnym pilastrze w kolorze brązowym tynk odpada na wysokości okna na pierwszym piętrze. Nad oknami pierwszego piętra długa pozioma rysa, tynk lekko wybrzuszony. Prawe naroże w podobnym stanie technicznym. Na całej długości podmurówki utrzymuje się wilgoć.

Schody przed wejściem z bloków kamiennych bardzo zabrudzone, lokalne ubytki, są powycierane. Poszczególne elementy rozchodzą się.

Elewacja od strony torów w podobnym stanie technicznym i estetycznym jak frontowa. Największe ubytki tynku po lewej stronie budynku, na pilastrach w kolorze brązowym na całej powierzchni powstają pęcherze. W części środkowej na parterze po obydwu stronach drzwi wejściowych obicia i głębokie pęknięcia. Dekoracja na drzwiach w dobrym stanie. Parapety i dekoracje pod oknami przemyte i zniekształcone uległy nieodwracalnemu zniszczeniu. Prostokątne pole na wysokości gzymsu wieńczącego przemyte, w najgorszym stanie stiukowa ramka bardzo spękane. Po prawej stronie budynku trzy rozległe ubytki.

Holl dworca ogólnie w niezłym stanie zachowania. Dolna część lamperie pomalowane farbą olejną na kolor brązowy, farba łuszczy się odsłaniając wcześniejsze warstwy w różnych odcieniach brązu. Hol wielokrotnie przemalowywany ostatnia warstwa w kolorze białym. Pomieszczenie było zalane. Na suficy

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 brakuje dolnych wpustów.

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

Drzwi. Zachowały się nieliczne drzwi oryginalne /wejściowe do hali głównej i dwoje drzwi wyjściowe na peron/, większość została wymieniona. Są wielokrotnie przemalowane w kolorze ugrowym /jasny orzech/, 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, 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, mikropełnięć, osłabiają spójność struktury i kruchość materiału.

Najgroźniejszym czynnikiem niszczącym elewację jest woda w różnych postaciach. Zniszczone blaszane ofasowania parapetów, gzymsów, niedrożne lub dziurawe rynny, ich brak, 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, doprowadzają do zwiększonego osadzania się kurzu sadzy i substancji smolistych.

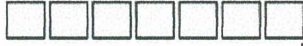
W latach osiemdziesiątych XX wieku prowadzony był remont budynku. Elewacje potykowano, wymieniono część stolarki drzwiowej. Dach pokryto blachą trapezową. Obecnie od paru lat obiekt jest nie czynny, sprzyja to większej destrukcji i malowaniu przez grafików.

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. 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. Kolejowej 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; spaliny samochodowe, ogrzewanie węglowe wydają różnego rodzaju gazy, które wraz 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 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 na podstawie naturalnych odkrywek na poszczególnych elementach elewacji dworca PKP w Charsznicy.

warstwa technolog.	oznaczenie graficzne	warstwa chronologiczna	datowanie	określenie warstwy
1		II	lata 80-te XX w.	farba emulsyjna ? ugrowa, brązowa
2		II	lata 70- - 80 te XX w.	zaprawa wapienno-cementowa
3		I	1885 r.?	farba elewacyjna ugrowa / kondygnacja górna/
4		I	1885 r.?	tynk wapienno-piaskowy
5		I	1885 r.?	wątek ceglany

odkrywki naturalne – elewacji frontowej

- farba emulsyjna żółta /ugrowa/, brązowa
- tynk cementowo-wapienny
- farba elewacyjna ugrowa, brązowa
- pobiała wapienna w kolorze starej bieli
- tynk wapienny
- wątek ceglany

PODSUMOWANIE.

Na podstawie obserwacji i naturalnych ubytków, odkrywak udało się odczytać prawdopodobną kolorystykę elewacji budynku. Elewacja utrzymana jest w tonacji żółtej /ugrowej/, naroża /pilastry/ cokół i gzymsy w kolorze brązu. Holl i poczekalnia dworca w kolorze antycznej bieli, 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

Obiekt zabytkowy objęty ochroną konserwatorską, powinien w jak najmniejszym stopniu ulegać przeróbkom i modyfikacji pod względem estetycznym i konstrukcyjnym. Nie ma możliwości zmiany wyglądu elewacji po przez jej docieplenie płytami steropianowymi. Budynek dworca ma ciekawy charakter fasady i oryginalny wygląd. W zakresie prac konserwatorsko budowlanych powinny być uwzględnione trzy kierunki działania: techniczny, estetyczny i projektowy związany z aranżacją pomieszczeń parteru na gminny ośrodek kultury, wykonaniem izolacji poziomej przez nawiercanie otworów i zaaplikowanie żywicy w celu powstania przepony /zaznaczone jest to w projekcie budowlanym/, izolacji pionowej oraz odwodnienie fundamentów dworca.

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

Zalecenia dotyczące tynków elewacji.

Proponuje się usunąć wtórne cementowe 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. Odslonięte 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 - piaskowa 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.

Podczas remontu powinna być zabezpieczona płytami posadzka ceramiczna sieni głównej.

Zalecenia dotyczące kamieniarki.

Należy poddać pracom konserwatorskim stopnie przed wejściem głównym do holu poczekalni i wejściem bocznym od ulicy Kolejowej. Usunąć betonowe płyty i ułożyć nowe z piaskowca odpornego na warunki atmosferyczne np. piaskowiec „Kombornia”, „Długopole”. Zachowane stopnie należy wypiąskować metodą PE-CE. Utracone mechanicznie ubytki kamienia 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 z szybą zespoloną.

Konserwacji należy poddać drzwi wejściowe do budynku. Z drzwi usunąć się nawarstwienia brudu, warstw farby olejnej, poprzez szlifowanie papierami ściernymi lub chemicznie. Należy uzupełnić ubytki drewna flekami i skleić rozluźnione połączenia stolarskie. Drewno należy poddać 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. Usunięcie wiszących kabli, schowanie ich pod tynk.
8. 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
9. Wykonanie prac blacharsko dekarских- ofasowań, rynien.
10. Malowanie powierzchni ścian farbą elewacyjną.

Kamieniarka

1. Usunięcie rozluźnionych i zwiędniętych 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 Restauriermörtel* 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 płyt z betonowych na 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 pędzlami.
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 stolarki .
 - 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.

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.

ART.Renowacja

artysta plastyk mgr Tadeusz Sokal
31-354 Kraków, ul. Falecka 120A
tel. 12 363 17 73, kom. 508 11 77 81
NIP 6771791847 REGON 122768589



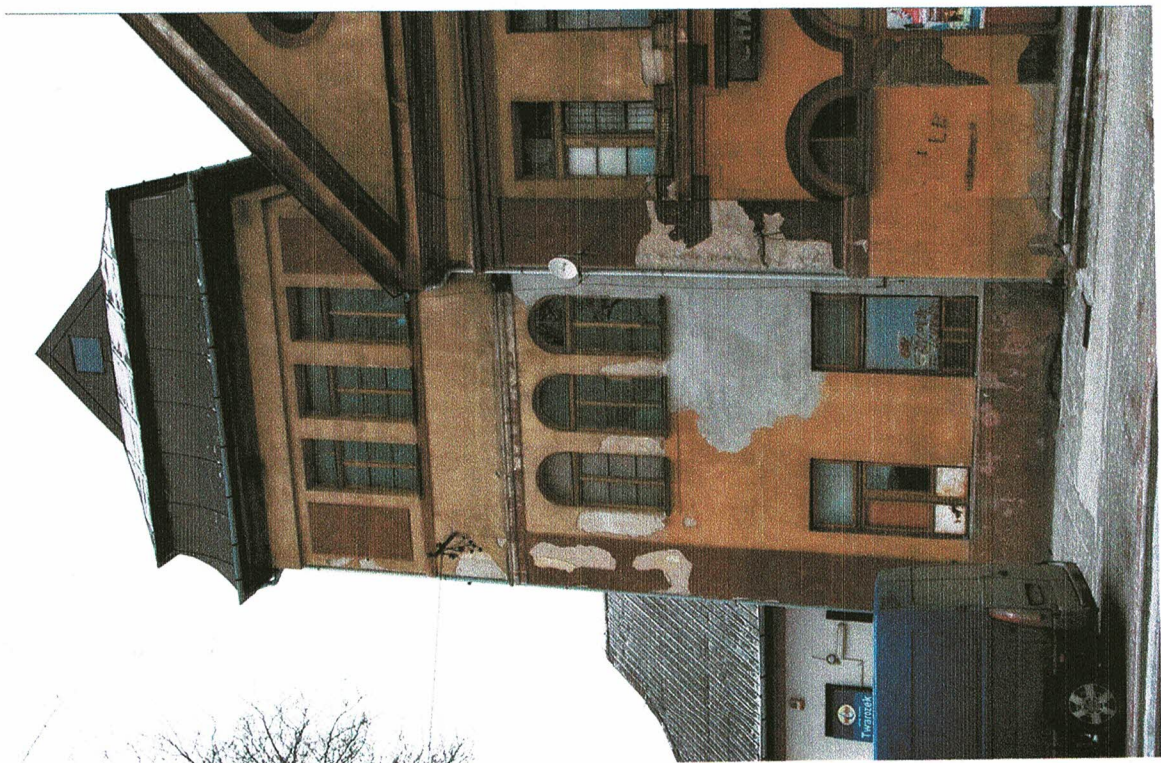
Fot.1. Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją Elewacja wschodnia od strony ul. Kolejowej. Widok ogólny. Luty 2017 r. Fot. Tadeusz Sokal



Fot.2. Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją Elewacja zachodnia od strony peronu. Widok ogólny. Luty 2014 r. Fot. Tadeusz Sokal



Fot.3. Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją Elewacja wschodnia od strony ul. Kolejowej. Widok części budynku po prawej stronie, zawilgocenia, ubytki tynku, wstawione drzwi. Luty 2017 r. Fot. Tadeusz Sokal



Fot.4. Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją Elewacja wschodnia od strony ul. Kolejowej. Widok głównej części budynku z wieżą. Zaprawy rozwarstwiają się, widoczne są wtórne naprawy. Luty 2017 r. Fot. Tadeusz Sokal



Fot.5. Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją. Elewacja północna. Widoczne ubytki zaprawy , wysolenia i pudrowanie się cegły. Luty 2017 r. Fot. Tadeusz Sokal



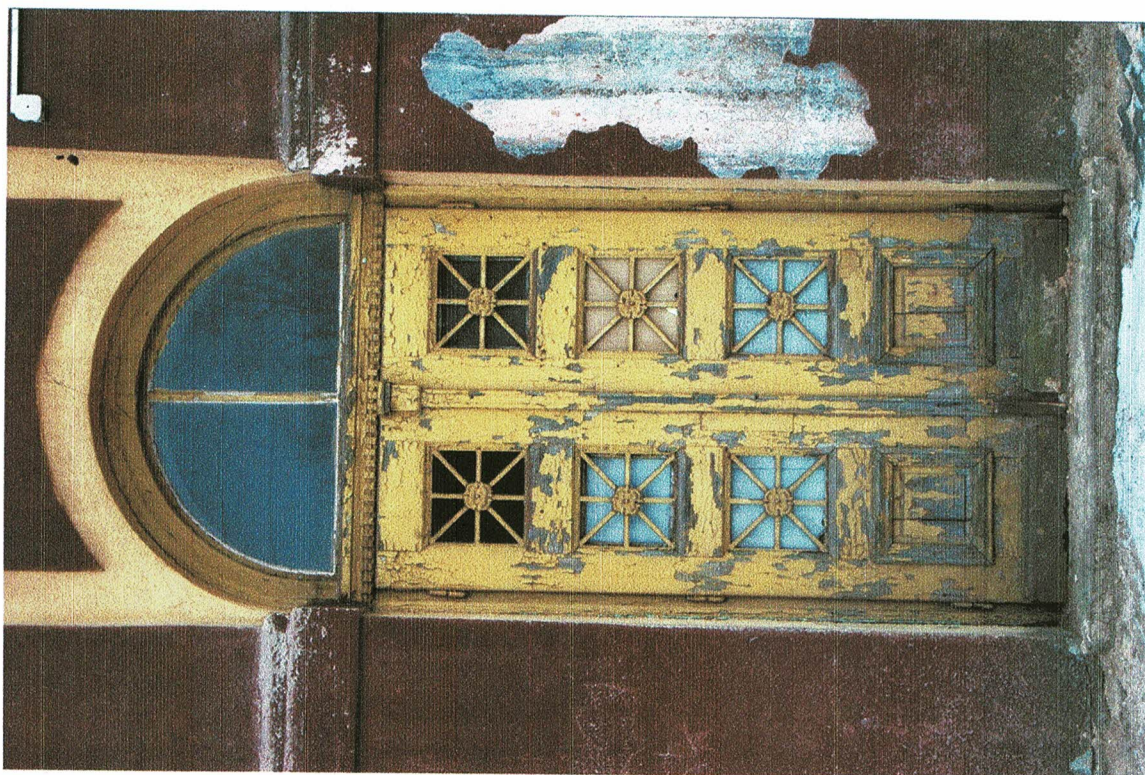
Fot.6. Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją. Elewacja południowo-zachodnia. Widok rozległych ubytków tynku, wiszące kable na elewacji od strony peronów. Luty 2017 r. Fot. Tadeusz Sokal



Fot.7. Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją Hol główny dworca. Widok ogólny. Luty 2017 r. Fot. Tadeusz Sokal



Fot.8. Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją. Hol główny dworca. Widoczne rozległe zacieki na suficie. Luty 2017 r. Fot. Tadeusz Sokal



Fot.9. Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją Elewacja zachodnia od strony peronu. Widok zabytkowych drzwi głównych . Luty 2017 r. Fot. Tadeusz Sokal



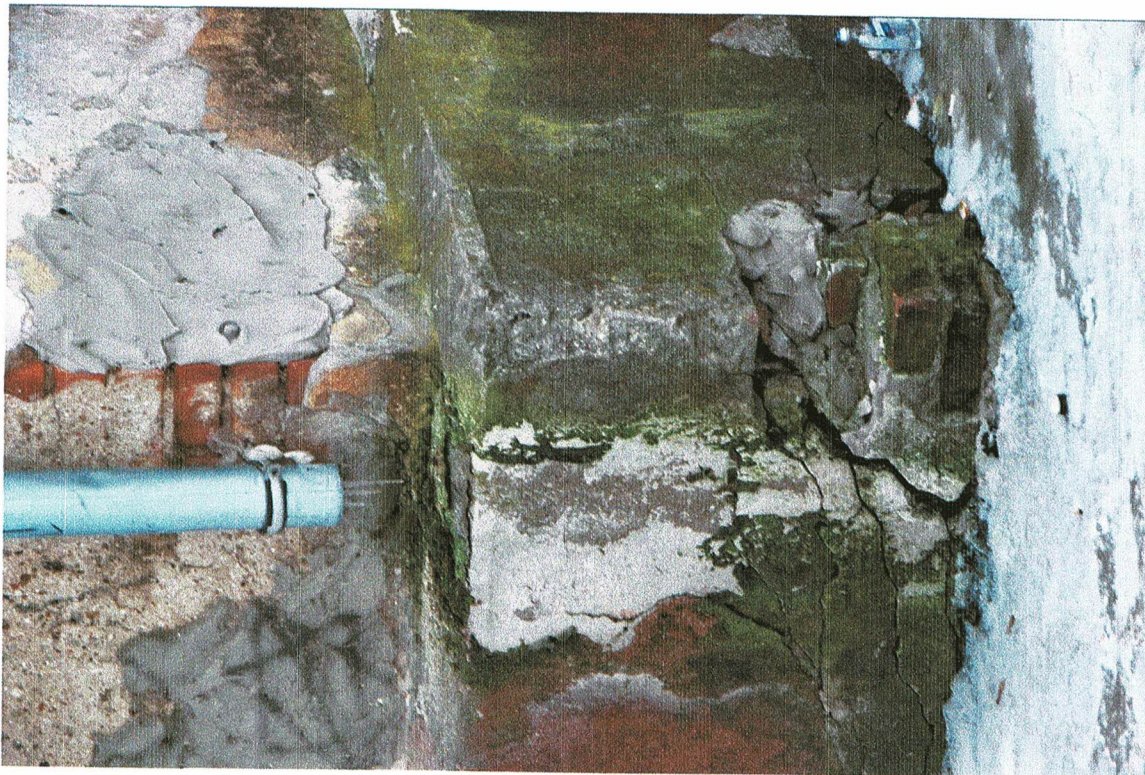
Fot.10. Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją Elewacja zachodnia od strony peronu. Widok drugich zabytkowych drzwi głównych . Luty 2017 r. Fot. Tadeusz Sokal



Fot.11 Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją Elewacja wschodnia od strony ul. Kolejowej. Widok kamiennych stopni prowadzących do wnętrza dworca . Luty 2017 r. Fot. Tadeusz Sokal



Fot.12 Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją Elewacja wschodnia od strony ul. Kolejowej. Widok kamiennych stopni prowadzących do wnętrza wieży. . Luty 2017 r. Fot. Tadeusz Sokal



Fot.13 Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją. Elewacja północno-zachodnia. Widoczny narożnik budynku zniszczony na wskutek brakującej rynny odprowadzającej wodę opadową, rozwijające się glony.

Luty 2017 r.

Fot. Tadeusz Sokal



Fot.14 Dworzec Kolejowy w Charsznicy z1885 r. Stan zachowania przed konserwacją. Elewacja południowa. Fragment ściany z osypującym się tynkiem, widać proces pudrowania się cegły.

Luty 2017 r.

Fot. Tadeusz Sokal