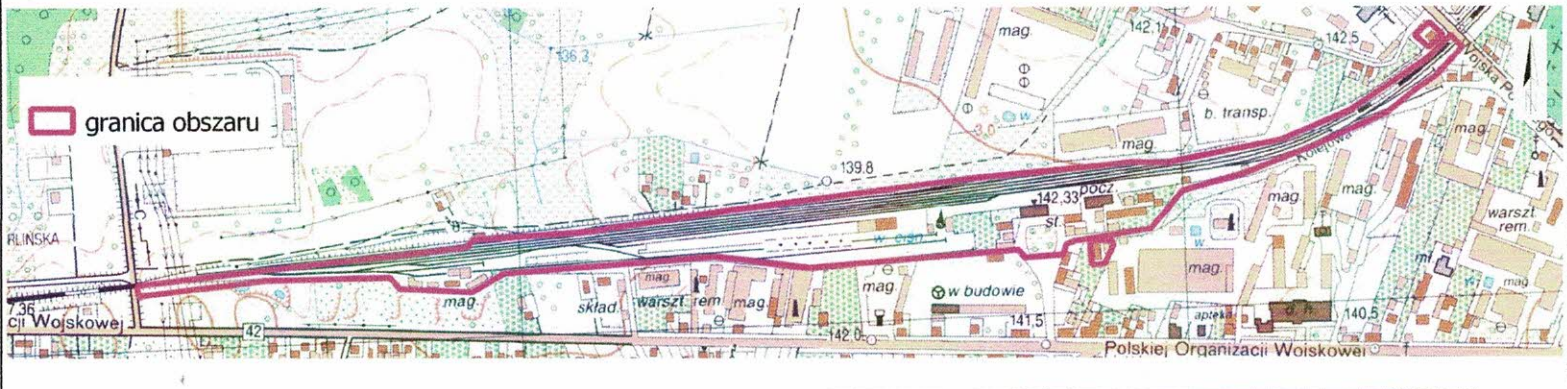
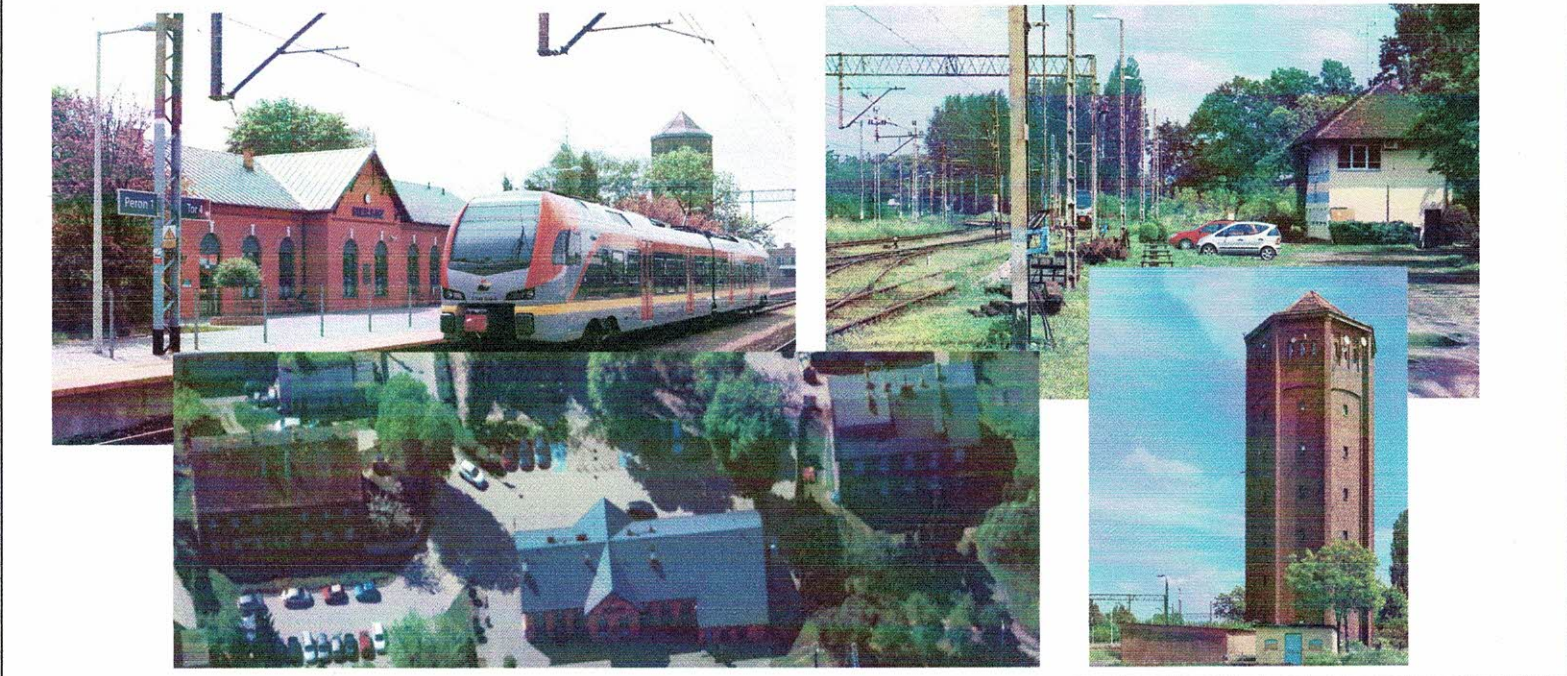


GEZ	KARTA ADRESOWA ZABYTKU		3. Miejscowość Sieradz
1. Nazwa Zespół stacji kolejowej Sieradz		2. Czas powstania 1902/ok., 1943, lata 70. XX w.	
7. Fotografia z opisem wskazującym orientację w stosunku do sąsiednich terenów lub stron świata albo z oznaczonym stanowiskiem archeologicznym			4. Adres ul. Kolejowa 3, 3a, 3b, 9, 10, 13, 61 ul. Towarowa 2 98-200 Sieradz Nr działek ewid.: 75/25, 75/15, 75/16, 75/17, 75/18, 75/19, 134, 75/20, 75/22, 75/2, 75/21, 75/5, 139, 71/6, 71/5, 75/24 (obręb 1), 4/51 (obręb 2), 477/11 (obręb 24)
			5. Przynależność administracyjna województwo łódzkie powiat sieradzki gmina miasto Sieradz
			6. Formy ochrony - Fragment zespołu chroniony jest ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru położonego w rejonie ulic Reymonta, Polskiej Organizacji Wojskowej, Kolejowej i Alei Grunwaldzkiej w Sieradzu, zatwierdzonego Uchwałą Nr XLVI/308/2021 Rady Miejskiej w Sieradzu z dnia 22 czerwca 2021 r.

8. Historia, opis i wartość

Zespół stacji kolejowej w Sieradzu wiąże się z realizacją budowanej w latach 1900-1902 Drogi Żelaznej Warszawsko-Kaliskiej tzw. Kolei Kaliskiej. Budowa linii wraz z infrastrukturą trwała do 1902 r. Został on zrealizowany według modelu stacji IV klasy z modyfikacjami wynikającymi z lokalnych uwarunkowań. Model ten powielany był m.in. w Łasku czy Pabianicach. Charakterystyczne dla tego modelu były elementy tj.: dworzec kolejowy, 2 kilkurodzinne domy mieszkalne wraz z piwnicami i budynkami gospodarczymi, 2 perony, wieża wodna oraz budynek magazynu i ekspedycji towarowej z placem przeładunkowym. Oddana do użytku w 1902 r. stacja została częściowo rozbudowana w okresie do II wojny światowej. W czasie I wojny światowej władze niemieckie przekuły całą linię z Kalisza do Warszawy na normalnotorową. Dokonano również rozbudowy szlaku o drugi tor na odcinkach Kalisz – Łódź, co spowodowało zmiany i powiększenie układu torowego na stacji w Sieradzu. W pierwszym etapie (najpóźniej w czasie I wojny światowej) powstał piętrowy budynek mieszkalny dla dróżnika i prawdopodobnie pracowników stacji w biegu ul. Wojska Polskiego. Ponadto nadbudowano o kondygnację piętra zachodni dom mieszkalny. Wzniesiono również położony po wschodniej stronie budynku dworca, budynek o nieustalonej historycznie funkcji. Powstał również co najmniej 1 budynek warsztatowy, będący załącznikiem kształtowanego sukcesywnie ciągu budynków warsztatowo-magazynowych odcinka drogowego. Budowano je też w okresie międzywojennym. Zachodni budynek, zwarty z ciągiem warsztatowo-magazynowym jest budynkiem mieszkalnym powstałym prawdopodobnie w latach międzywojnia. W czasie walk wrześniowych 1939 r. została zniszczona wieża wodna z 1902 r., uszkodzono ją na tyle poważnie, że zdecydowano o jej rozbiórce i budowie nowej, znacznie większej. Wysoka na ponad 30 m nowa wieża powstała w 1941 r. Po 1945 r. zrealizowano dobudówkę administracyjną do magazynu towarowego, także wtedy powstały zabudowania wagonowni, a w obrębie subzespołu technicznego wzniesiono budynki o funkcjach administracyjno-socjalnych. Ponadto bryła dworca została powiększona od zachodu o poprzeczne skrzydło.

Historyczny układ urbanistyczny jest czytelny do dziś, brakuje jedynie pierwotnej wieży wodnej, zastąpionej jednak nową z lat 40. XX w. Zatem oryginalny układ przestrzenny jest kompletny. Cała infrastruktura budowlana skoncentrowana jest po południowej stronie torów stacyjnych w układzie równoleżnikowym linii wschód-zachód. W centralnej części zlokalizowana jest strefa z obiektami zaplecza recepcyjno-mieszkalnego (dworzec i domy), rozplanowana symetrycznie wokół podjazdu z parkowym skwerem od strony miasta. Budynek dworcowy wyznacza oś stacji. Na wschód od wschodniego domu (na przedłużeniu jego osi) znajduje się ciąg budynków o funkcjach magazynowo-warsztatowych dla personelu odcinka drogowego. Na wschód od dworca stoi dawny kolejowy budynek administracyjny z czasów PRL-u. Tuż przy wiadukcie drogowym w biegu ul. Wojska Polskiego, po północnej stronie torowiska wznosi się piętrowy budynek mieszkalny wraz z gospodarczym dróżnika wyznaczając od wschodu strefę infrastruktury budowlanej stacji. Po zachodniej stronie kompleksu recepcyjno-mieszkalnego usytuowano monumentalną bryłę wieży wodnej oraz plac przeładunkowy z budynkiem ekspedycji towarowej. Piętrowy budynek administracyjny dworca towarowego, zwarty od zachodu z historycznym magazynem towarowym Kolei Warszawsko-Kaliskiej, rozbudowano ponownie prawdopodobnie jeszcze w czasie międzywojennym.

Zespół stacji ma wartość zarówno lokalną jak i ponadlokalną. Jako ważny odcinek Drogi Żelaznej Warszawsko-Kaliskiej jest przykładem stacji z zachowanym kompletnym układem przestrzennym oraz infrastrukturą budowlaną. Miejscem materialnego świadectwa rozwoju kolejnictwa na pocz. XX w.

9. Stan zachowania i postulaty dotyczące konserwacji

Współcześnie stacja pozostaje w układzie urbanistycznym ukształtowanym w głównej mierze w czasie II wojny światowej, w ramach programu Otto. Rozbudowa w czasie II wojny światowej nie doprowadziła do przerostu kubatury i przestrzeni w stosunku do potrzeb. Stan zachowania zespołu jest zróżnicowany, jednak w związku z ciągłym użytkowaniem można go określić jako dobry. O takim stanie utrzymania budowli w głównej mierze zdecydował historyczny układ oraz skala całego założenia stacyjnego doskonale dopasowana do współczesnych potrzeb.

Formułując postulat ochrony prawnej stacji uwzględnić trzeba obiekty najistotniejsze dla zrozumienia jej działalności ale, również znamienne i wyjątkowe na szlaku Kolei Warszawsko-Kaliskiej. Postuluje się zatem objęcie ochroną następujących obiektów budowlanych:

- budynek dworca wraz z układem peronowym,
- dwa domy mieszkalne przy dworcu wraz z piwnicami lodowymi,
- dom mieszkalny z czasów II wojny światowej z budynkiem gospodarczym,
- wieża wodna z 1941 r.

Wskazane obiekty pozwolą ukazać historyczny zarys przestrzenny stacji, a także jej najstarsze i najlepiej zachowane obiekty. Adaptacja i modernizacja winna odbywać się z zachowaniem istotnych dla miejsca form i gabarytów. Wszelkie działania dotyczące wprowadzenia nowych inwestycji oraz kreowania nowych rozwiązań w sąsiedztwie układu przestrzennego stacji kolejowej, nie powinny wpływać negatywnie na jej charakter, czytelność oraz stan zachowania. Istotne jest utrzymanie spójności z zachowanymi elementami.

Część zespołu stacji ujęta jest w gminnej ewidencji zabytków Miasta Sieradza – obszar XIX wiecznej regulacji z pozostałościami tzw. układu gwieździstego.

Bibliografia:

- karta ewidencyjna zabytku nieruchomego opr. dr Mirona Urbaniaka, X 2012 – zespół stacji kolejowej Sieradz,
- <http://pkprepo.net/fotorelacja-stacja-sieradz/>

10. Wykonanie karty (autor, data i podpis)

- karta wykonana na podstawie karty ewidencyjnej zabytku nieruchomego opracowanej przez dr Mirona Urbaniaka, X 2012 – zespół stacji kolejowej Sieradz,
- Iwona Pudelek, Wydział Urbanistyki Urzędu Miasta Sieradza, Referat Architektury i Planowania Przestrzennego, kwiecień 2024 r.

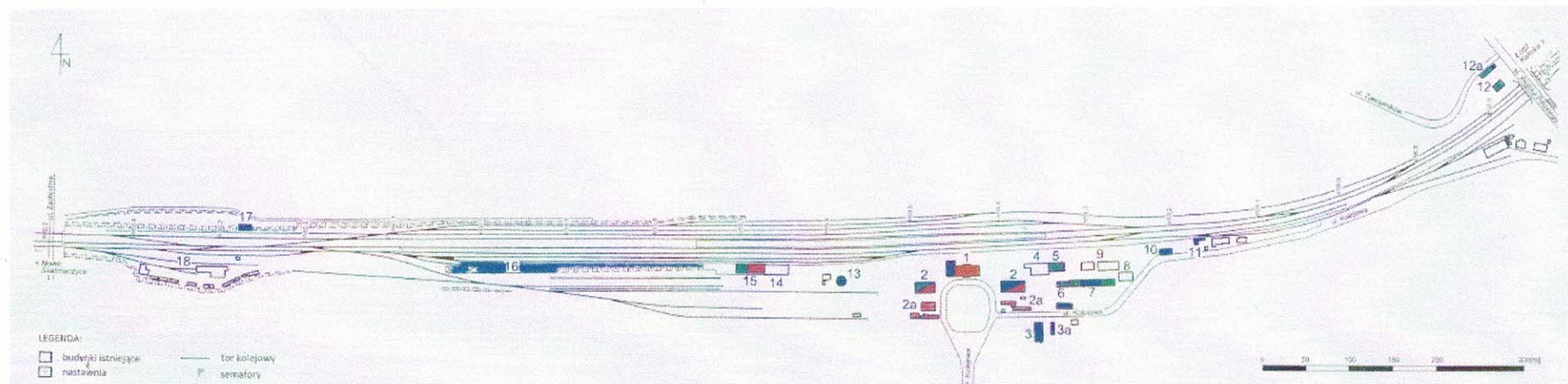
11. Zatwierdzenie karty (podpis wojewódzkiego konserwatora zabytków)*

*dotyczy zabytków niewpisanych do rejestru zabytków i niewłączonych do wojewódzkiej ewidencji zabytków

ZAŁĄCZNIK DO KARTY ADRESOWEJ ZABYTKU

Nr 1

1. Miejscowość	SIERADZ	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	miasto Sieradz	Zespół stacji kolejowej Sieradz	Dokumentacja rysunkowa: plan sytuacyjny Zespołu Stacji Kolejowej Sieradz
3. Powiat	sieradzki	ul. Kolejowa 3, 3a, 3b, 9, 10, 13, 61 ul. Towarowa 2 98-200 Sieradz	
4. Województwo	łódzkie	Nr działek ewid.: 75/25, 75/15, 75/16, 75/17, 75/18, 75/19, 134, 75/20, 75/22, 75/2, 75/21, 75/5, 139, 71/6, 71/5, 75/24 (obręb 1), 4/51 (obręb 2), 477/11 (obręb 24)	



Oznaczenia na planie sytuacyjnym (najważniejsze obiekty)

- 1 – dworzec, 2 – budynek mieszkalny, 2a – piwnica/budynek gospodarczy, 3 – budynek mieszkalny, 3a – budynek gospodarczy,
4 – współczesny budynek administracyjny, 5 – budynek techniczny (prawdopodobnie odcinka drogowego), 6 – budynek mieszkalny,
7 – ciąg budynków warsztatowo-magazynowych, 9 – dom mieszkalny, 9 – współczesny kolejowy budynek administracyjno-socjalny,
10 – nastawnia dysponująca „Sr”, 11 – magazyn materiałów łatwopalnych i magazyny kolejowe, 12 – budynek dróżnika, 12a – budynek gospodarczy,
13 – wieża wodna, 14 – budynek administracyjny dworca towarowego, 15 – magazyn ekspedycji towarowej, 16 – rampa czołowo-boczna,
17 – nastawnia wykonawcza „Sr1”, 18 – warsztaty wagonowe.

Oznaczenia kolorów stosowanych na planie sytuacyjnym (chronologia powstania obiektów)

	1902 r.
	1902–1939
	1940–1944
	po 1945 r.

Opracowanie załącznika:

(data i podpis)

- załącznik wykonany na podstawie karty ewidencyjnej zabytku nieruchomego opracowanej przez dr Mirona Urbaniaka, X 2012
- zespół stacji kolejowej Sieradz,
- Iwona Pudełek, Wydział Urbanistyki Urzędu Miasta Sieradza, Referat Architektury i Planowania Przestrzennego, kwiecień 2024 r.