

1. Obiekt

LOKOMOTYWOWNIA Nr 1 /dawniej Parowozownia Nr 1/

2. Czas powstania

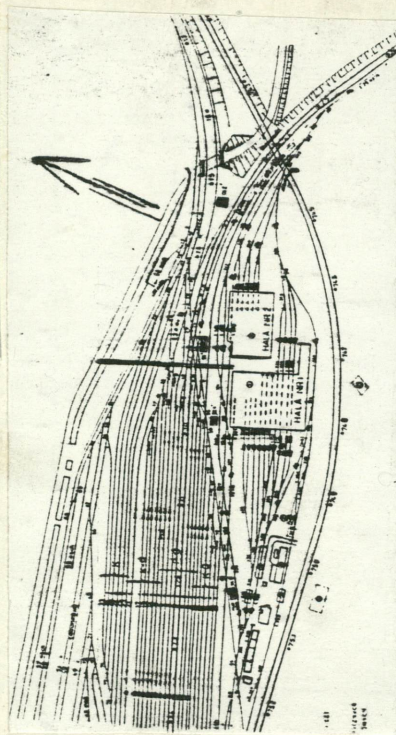
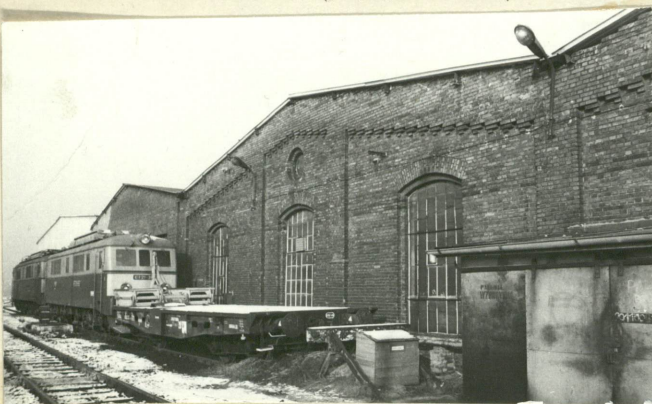
1897-1934

3. Miejscowość

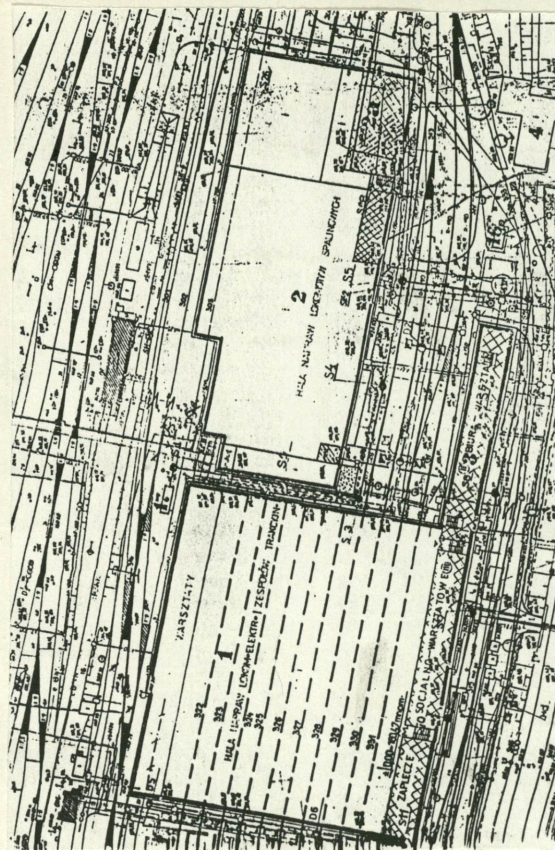
OPOLE

45 - 075

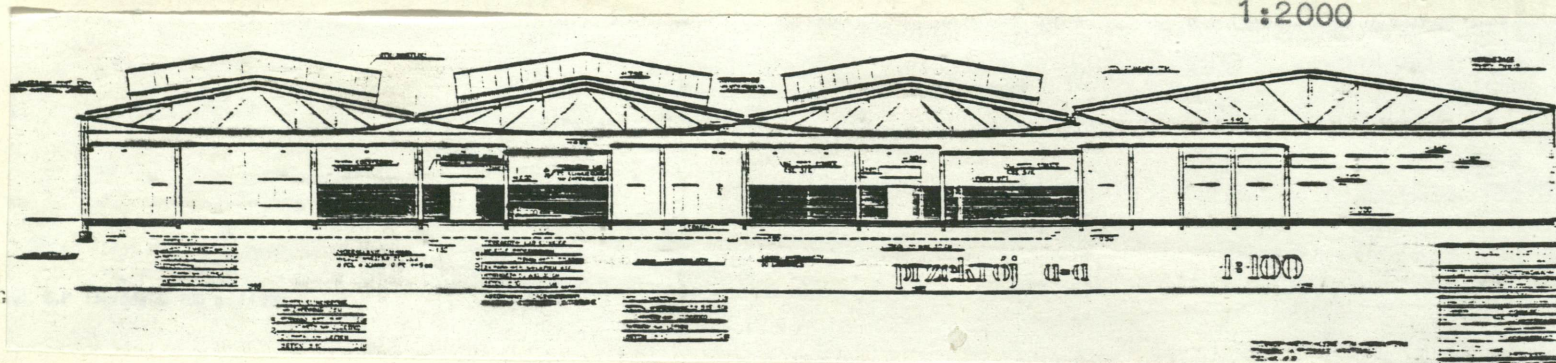
11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja



1:5000



1:2000



4. Adres

Stacja Kolejowa PKP Opole Gł.  
Opole, ul. Krakowska  
nr nieliczn.

OPRĘB NOWA WIEŚ KRÓLEWSKA

5. Przynależność administracyjna

województwo opolskie

gmina Opole

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Oppeln /do 1945 r./

7. Przynależność administracyjna  
I VI 1975

województwo opolskie

powiat Opole

8. Właściciel i jego adres

Oddział Budynków PKP  
Opole, ul. Krakowska 48, peron 3  
tel. 21-474

9. Użytkownik i jego adres

Lokomotywownia  
Stacja kolejowa PKP Opole Gł.

10. Rejestr zabytków

Nr..... data.....



## 12. Autorzy, historia obiektu, określenie stylu.

Na budowlę składają się 4, równoległe połączone hale-nawy, 3 pierwsze powstały w 1897 a 4-od zach.-w 1934 r./od wschodu, od lat 30., łączy się z nimi budynek administracyjno-socjalny/. Dawną Parowozownię posadowiono na planie prostokąta nadając budowli charakter czołowy z wjazdem od zach. To rozwiązanie funkcjonalne /tradycyjne, z wahadłowym ruchem parowozów zyskało na efektywności dzięki zastąpieniu obrotnic przesuwnicą parowozów przenoszącą je w poprzek 10 torowisk i kanałów rewizyjnych. Pozwoliło na odejście, od klasycznego dla przełomu XIX/XX w., modelu funkcjonalno-przestrzennego parowozowni z bramami wjazdowymi usytuowanymi na łuku, z obrotnicą na cięciwie /np. Brzeg, Kluczbork, Nysa/. Sięgnięto przy tym do nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych hal nadając poszczególnym nawom ramowy układ konstrukcji nośnej, umożliwiając kształtowanie rozległych zadaszonych przestrzeni, lekkich i funkcjonalnych, umożliwiających rozbudowę poprzez dodawanie kolejnych "modułów" /1935 i współczesne połączenie z Lokomotywnią Nr 2/. Rozbudowa budowli i zmiany jej programu użytkowego związane były z rosnącymi potrzebami w zakresie obsługi technicznej trakcji; najpierw parowej, później spalinowej i wreszcie - od lat 60.-elektrycznej. Doprowadziła - w latach 80.- do wprowadzenia w plan hal warsztatów i akumulatorowni, rozbudowy stanowisk roboczych i socjalnych. Ten kierunek przemiany ujawnił się w latach 30. kiedy to pld. krańce wschodniej nawy zabudowano stanowiskami warsztatowo-socjalnymi.

c.d. patrz Zał. Nr 1.

## 13. Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje)

Hala Lokomotywni Nr 1 zlokalizowana jest w odległości ok. 1 km na wsch. od dworca Opole Gł., przy linii kolejowej Opole - Fosowskie. Położona jest na płaskim terenie, odkrytym w promieniu 500 m i graniczy z niską zabudową. W hali wykonywano i wykonuje się przetaczanie parowozów na poszczególne tory wyjazdowe po naprawach lub przeglądach w niej prowadzonych.

Materiał. Budowla murowana z cegły ceramicznej, spoinowanej z zewnątrz, tynkowanej i bielonej wewnątrz. 4-nawowa, Każda z naw stanowi układ ramowy składający się ze słupów i kratowych wiązań dachowych. Konstrukcja nośna 3 starszych naw składała się pierwotnie z drewnianych wiązarów kratowych opartych na drewnianych słupach /mocowanych w betonowych stropach fundamentowych płaskownikami i śrubami/ rozstawionych co 5,0 m. Słupy drewniane składały się z 2 gałęzi o przekrojach 23,5 x 17,5 cm oraz 18,5 x 17,5 cm. Gałąź słupa o mniejszym przekroju znajdowała się od strony zach. Rozstaw gałęzi słupa /o wys. 5,0 m/ w świetle wynosił 21 cm. Łączone były z sobą 4 przewiązkami drewnianymi o wymiarach 21 x 17,5 x 40,0 cm. Ok. 1920 r. drewniane słupy w znacznej części zastąpiono żeliwnymi, oryginalne pozostawiając w południowych krańcach naw /trzy takie słupy pozostały do dzisiaj w drugiej nawie od wsch. oraz trzy inne zbudowane z okrągłaków w trzeciej/. Drewniane wiązary kratowe posiadały pasy dolne poziome i górne ze stałym pochylem 20° złożone z jednego elementu, natomiast słupki i krzyżulce /w zależności od połączeń węzłowych/ składały się z jednego lub dwu elementów. Na wiązarach w miejscach węzłów spoczywały płaty drewniane podparte mieczami. Na płatach ułożone były /w odstępach co 0,9 m/ drewniane krokwie. Do nich mocowano podkład z desek grubości 32 mm a na nim poszycie z dwu warstw papy. Analogiczną była również konstrukcja nośna nawy, dobudowanej w 1934 r., z tym, że wiązary od strony wsch. wspierały się na słupach drewnianych zaś od zach. na ceglanych filarach wpisanych w ścianę czołową Parowozowni. Drewnianą była również konstrukcja nośna i dachy wywietrzników - świetlików z żaluzjowymi ścianami. Posadzki naw i kanały rewizyjne wyłożono cegłą ceramiczną. Drewniane bramy wjazdowe oparto na metalowych konstrukcjach. Rynny i obróbki blacharskie wykonano z blachy stalowej ocynkowanej.

Plan. Hala 4-nawowa o rozpiętości 3 x 19,0 m i 1 x 27,5 m. Prostokątnie do osi naw, ze wsch. na zach. poprowadzono torowiska i kanały rewizyjne. W latach 30. wzdłuż pld. ściany osłowej dwu pierwszych hal zabudowano pomieszczenia techniczno-socjalne /kosztem zlikwidowanego torowiska/ a w 1987/88 postąpiono podobnie wzdłuż ściany północnej 4 naw - pozostawiając w lokomotywni 8 torowisk.

Bryła. Jednokondygnacyjna, niepodpiwniczona, posadowiona na planie prostokąta 84 x 75 m. Dachy nad nawami dwuspadowe z wywietrznikami-sświetlikami pierwotnie biegnącymi równoległe do 4 kalenic dachu, a od 1987/88 poprzecznie. Bramy wjazdowe od strony zach. Wysokość hal 9,8 m.

Elewacje. Głównymi była północna i południowa. Kształtowano je na symetrycznych planach z prostymi trójkątnymi szczytami akcentującymi poszczególne nawy hali. Dekorowano prostymi ceglanyimi lizenami oraz pasem okien /po trzy analogiczne w każdej z naw elewacji pld. i pld. W 1 nawie elewacji pld. porządek ten zmieniono w latach 30. wprowadzając 3-2-3 okna, mniejsze, co wiązało się ze zmianami w planie wnętrza. W nawach 1-3 nad centralnie umieszczonymi oknami wprowadzono duże okulusy /przemurowane w latach 30. w nawie 3 podobnie jak sklepienie, którym nadano tutaj formę prostokątną/. Elewację nawy zach. /4/ przebudowano w 1987/88 kryjąc ją blachą falistą. Elewację wsch. zlikwidowano /1991/92/.

Instalacje. Elektryczna, odgromowa, wodno-kanalizacyjna, grzewcza, telekomunikacyjna.



## 14. Kubatura

53.219 m<sup>3</sup>

## 15. Powierzchnia użytkowa

pow. zabudowy 7.909 m<sup>2</sup>  
 pow. użytkowa 6.245 m<sup>2</sup>

## 16. Przeznaczenie pierwotne

Parowozownia

## 17. Urzyczkowanie obecne

Elektrowozownia z zapleczem warsztatowym i socjalnym

## 18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja

Rozbudowę i modernizację Parowozowni prowadzono w latach 20. i 30. W sposób zasadniczy konstrukcję i architekturę budowli zmieniono współcześnie. W 1981 runęła część dachu nad nawą zach. Podczas odbudowy /1981/83/ drewnianą konstrukcję dachu zastąpiono metalową kratownicą wspartą na stalowych słupach nośnych. Zlikwidowano oryginalne podpory. Nowy materiał wprowadzono również na dach i ściany osłonowe. Zyskały osłonę termiczną krytą blachą falistą. W 1987/88 podjęto wymianę zniszczonych konstrukcji dachowych i nośnych naw 1-3. Drewno zastąpiono stalą /pozostawiono kilka oryginalnych drewnianych słupów bowiem w związku z planami zabudowy pld. części parowozowni ich wymiana na tym etapie prac byłaby ekonomicznie nieuzasadniona/. Zmianie konstrukcji dachu towarzyszyła zmiana pokrycia - na pokrycie z blachy falistej oraz zmiana konstrukcji i porządku świetlików - analogicznie jak wcześniej w nawie 4. W plan pld. części hali wpisano 1-kondygnacyjny blok techniczno-socjalny nie ingerując przy tym w kształt i formę elewacji. Podwyższono /w całej hali/ poziom posadzki, zmodernizowano torowiska i kanały rewizyjne oraz bramy wjazdowe przygotowując halę do przebudowy z czołowej na przelotową /wg projektu inż. Marka Rogalskiego z Biura Projektów Kolejowych Wrocław przez połączenie Lokomotywni 1 z 2/ oraz do wprowadzenia w części pld. 2-kondygnacyjnego bloku techn.-socj., który nada nowy kształt elewacji.

## 19. stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)

W 1981 r. stan techniczny Parowozowni był zły. Zniszczone były drewniane konstrukcje nośne naw i dachy, które w nowym materiale i konstrukcji odtworzono w latach 80. Przystępując do remontu opracowano kompleksowy program przebudowy Lokomotywni na Elektrowozownię. Warunki techniczne wiążą go z rozbudową zaplecza technicznego i socjalnego oraz zmianą organizacji ruchu elektrowozów w obrębie hal. Prace te są na tyle zaawansowane, że praktycznie nie istnieje już elewacja wschodnia. Ściany elewacji pld. są spękane i wybrzuszone. Z chwilą zabudowy projektowanego bloku techn.-socj. zyska ona nowy kształt odbiegający od pierwotnego. Elewację zachodnią przekształcono w latach 1981/83. Bez zmian pozostaje pld.

Podjęta w latach 80. modernizacja przywraca funkcje obiektu służące obsłudze - tym razem już elektrowozów -, usprawnia ruch, technologię prac remontowych i napraw, warunki pracy załogi - jest zgodna z kierunkiem procesu przemiany technicznej, utrzymuje w zasadzie tradycyjny plan i bryłę oraz znaczący relikw pierwoitnych elewacji /pln./.

20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie 1. Ilustruje proces przemiany funkcjonalnej i technicznej parowozowni. Karta ewidencyjna stanowi wystarczającą formę dokumentacji informacji historyczno-technicznej obiektu. Nie znajdujemy uzasadnienia dla aktywnej i prawnej formy jego ochrony. 2. Dopuszczamy możliwość połączenia lokomotywni 1 i 2 oraz zabudowy projektowanego bloku techn.socj. wzdłuż ściany pld. ze zmianą formy elewacji, porządku i kształtu otworów oraz dachu włącznie. 3. Symboliczne formy ochrony postulujemy w odniesieniu do elewacji pld. Należy utrzymać jej stan obecny /cegłany wątek murów, szczyty, liżeny, gzymsy kostkowe, porządek i kształt otworów okiennych/.



21. Akta archiwalne (rodzaj akt, numer i miejsce przechowania)

- Kartoteki środków trwałych, Oddział Budynków PKP, Opole, ul. Krakowska /stacja PKP Opole Gł., peron 3/
- R. Dżus, Określenie stanu technicznego hali Nr 1 Lokomotywowni PKP w Opolu, PZITB Gliwice 1980, mmps.
- J. Hawryszków, Projekt techniczny, Wymiana konstrukcji dachu w hali Nr 1, BPK Wrocław 1982, mmps.
- M. Rogalski, Projekt modernizacji Lokomotywowni Nr 1, BPK Wrocław 1991, mmps.

22. Bibliografia

23. Źródła ikonograficzne i fotografia (rodzaj, miejsca przechowania, sygnatury)

24. Uwagi różne

Patrz: karta ewidencyjna - Opole, Lokomotywownia Nr 2, 1908.

25. Opracował

tekst dr Stanisław Januszewski 25.01.1992 r.

ta, podpis

plany, rysunki patrz: dokumentacja rubr. 21.

imię, nazwisko, data, podpis

zdjęcia fotogr dr Stanisław Januszewski 25.01.1992 r.

imię, nazwisko, data, podpis

miejsce przechowania negatywów dr Stanisław Januszewski - archiwum autora

Karta po wypełnieniu podlega ochronie na podstawie przepisów prawa autorskiego

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

27. Załączniki

Nr 1-2 dokumentacja fotograficzna  
Nr 3-4 dokumentacja rysunkowa



1. Miejscowość O P O L E	2. Obiekt (nazwa jak w karcie) Lokomotywnia Nr 1	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokończenie tekstu z rubryki karty głównej, dokumentacja fotograficzna Elewacje
-----------------------------	---	--

c.d. rubr. 12.

Nad kształtem budowli ciąży duch utylitaryzmu. Jej funkcji technicznych /akcentowanych dwuspadowymi dachami naw, wywietrznikami-światłokami, pasem obszernych wrót wjazdowych, wreszcie elewacjami ścian osłonowych eksponujących formy przemysłowe okien/ nie skrywa historyzujący kostium architektury. Mocno akcentowane szczyty naw, ceglane gzymsy kostkowe, łukowo wieńczone duże metalowe okna z ceglanymi parapetami, ceglane lizeny, okulusy to repertuar bliski romanizmowi wyrażanemu językiem "Rundbogenstil", którym chętnie operowano z przełomem XIX/XX w. uznając, że trafnie wyraża ducha architektury przemysłowej. Rozwiązania funkcjonalno-przestrzenne i konstrukcyjne hal Parowozowni opolskiej nadały jej oryginalnego kształtu. Przemiosły do kolejnictwa, wcześniejsze dokonania w budownictwie wielkich hal fabrycznych, wznoszonych od lat 60. XIX w. dla potrzeb zwłaszcza przemysłu metalowego i metalurgicznego, również śląskiego.



1. Elewacja płd.  
2. Elewacja płd.  
3. Elewacja zach.  
4-5 - Elewacja wsch.

1.



2.

4.



3.

5.



Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 25.01.1992

(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: archiwum autora

OZGraf. Z.P. Ostróda zam. 699 nakł. 23.600

VERBODEN





6.



8.



10.



7.



9.

# Elewacje

- 6. Elewacja pld. bud. adm.-socjal.
- 7. Elewacja pld. bud. adm.-socjal.
- 8. Hala zach. od pld.
- 9. Hala zach. od zach.
- 10. Lokomotywnia 1 od wsch.
- 11. Elewacja ptn.





1. Miejscowość

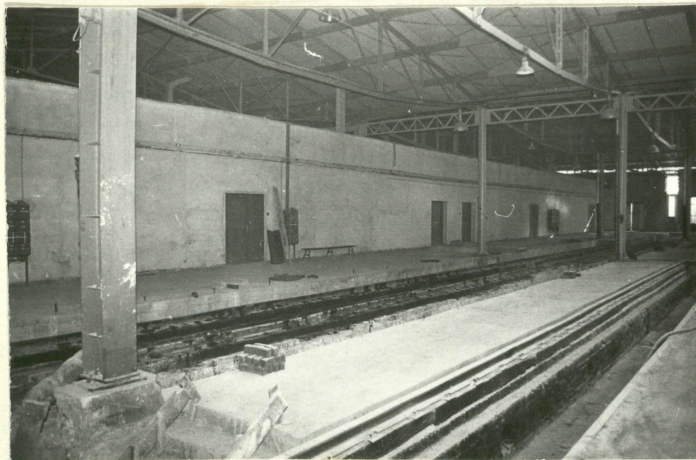
O P O L E

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

Lokomotywnia Nr 1

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna – ustrój nośny hal i wnętrza



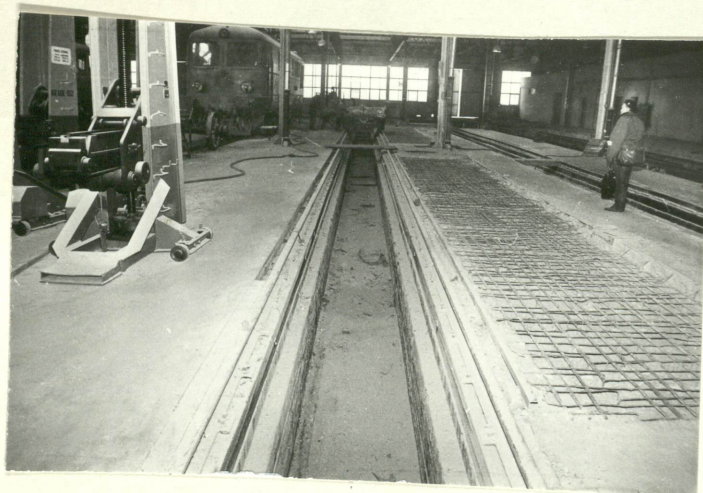
1.



3.



5.



2.



4.



6.

1. Blok techn.-socj., płn., od hal, 2. Kanał rewizyjny, 3.4. Ustrój nośny naw, 5.6. żeliwne podpory wiązarów,

Wkładkę założył: ..... dr Stanisław Januszewski 25.01.1992  
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: ..... archiwum autora

Z-d Poligr. Jan Jasiński W-wa, ul. Wolna 13, tel. 12-43-83

VERTE!

Wzór ODZ 1978 r.





7.



8.

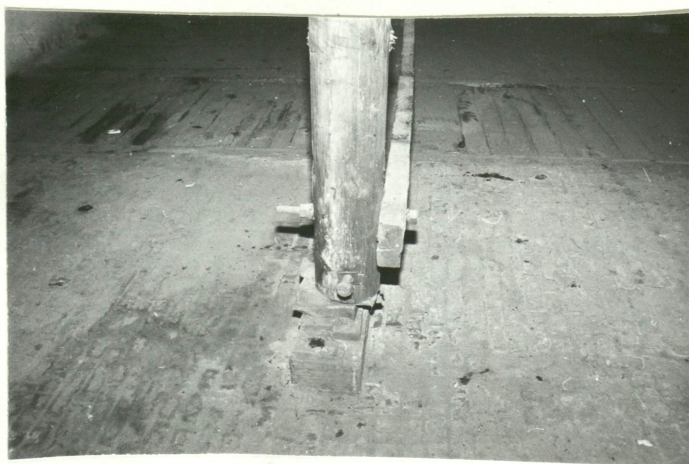


9.

10.



11.



- 7. Nawa 3 od pld.
- 8. 9. Drewniany ustrój nośny -  
relikt w pld. cz. nawy 3
- 10. Drewniany słup nośny wiązara-  
relikt w pld. cz. nawy 3
- 11. j.w. - słup z okraglaka,  
sposób posadowienia.



1. Miejscowość

O P O L E

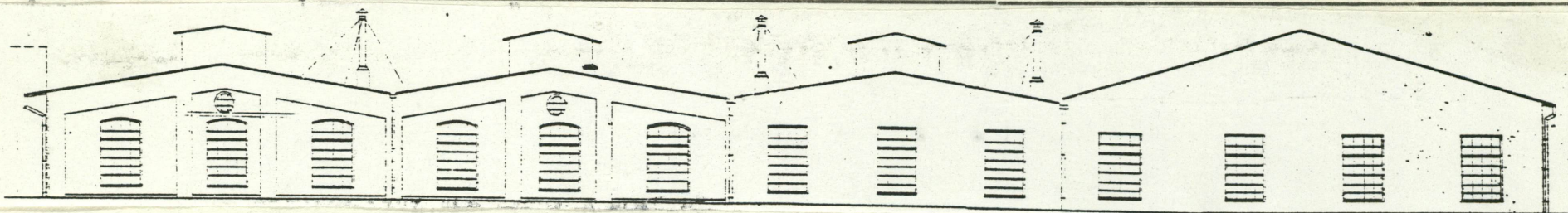
2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

Lokomotywnia Nr 1

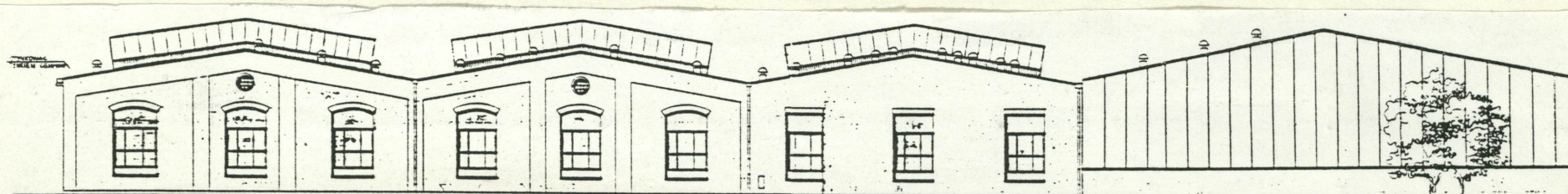
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa - elewacje. rzuty zabudowy planu

ELEWACJA  
POLNOČNA



Elewacja pñ. wg. stanu z 1980 r.

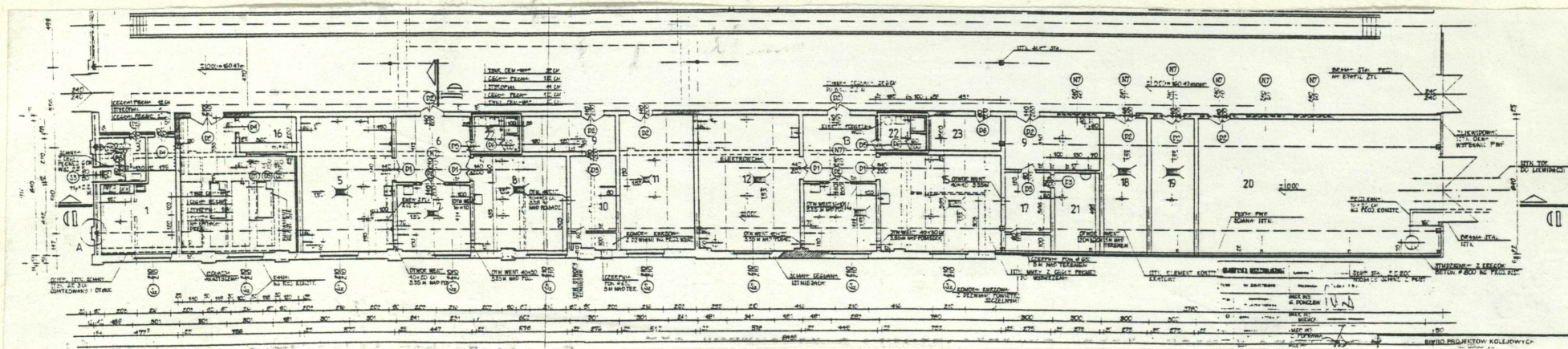


Elewacja pñ. w 1992 r.

elewacja północna 1 : 1000

BIURO PROJEKTOW

1 : 1000  
RZUT PRZYZIEMI



Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 25.01.1992 r.

(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: światłokopia - dokumentacja,

patrz rubr. 21

OZGraf. Z.P. Ostróda zam. 699 nakł. 23.600

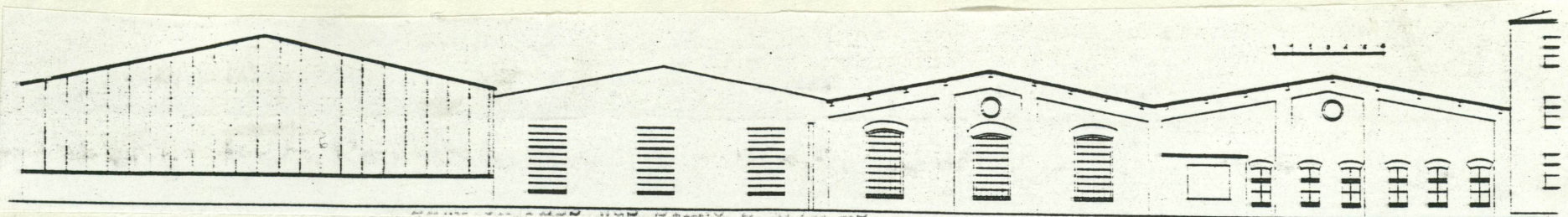
Rzut warsztatu i akumulatorowni wbudowanych w plan pñ. części

Lokomotywni w 1987/88 r.

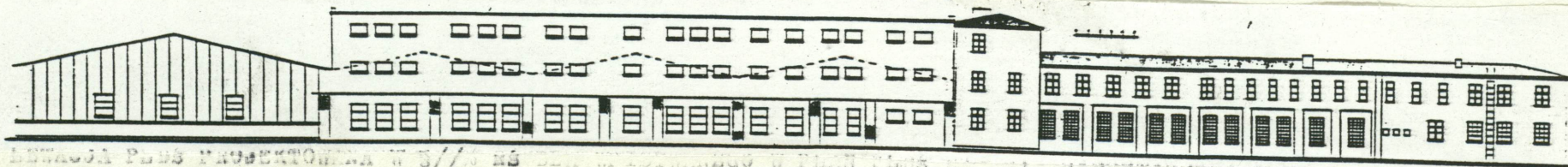
Wzór ODZ 1976 r.

VERTE!



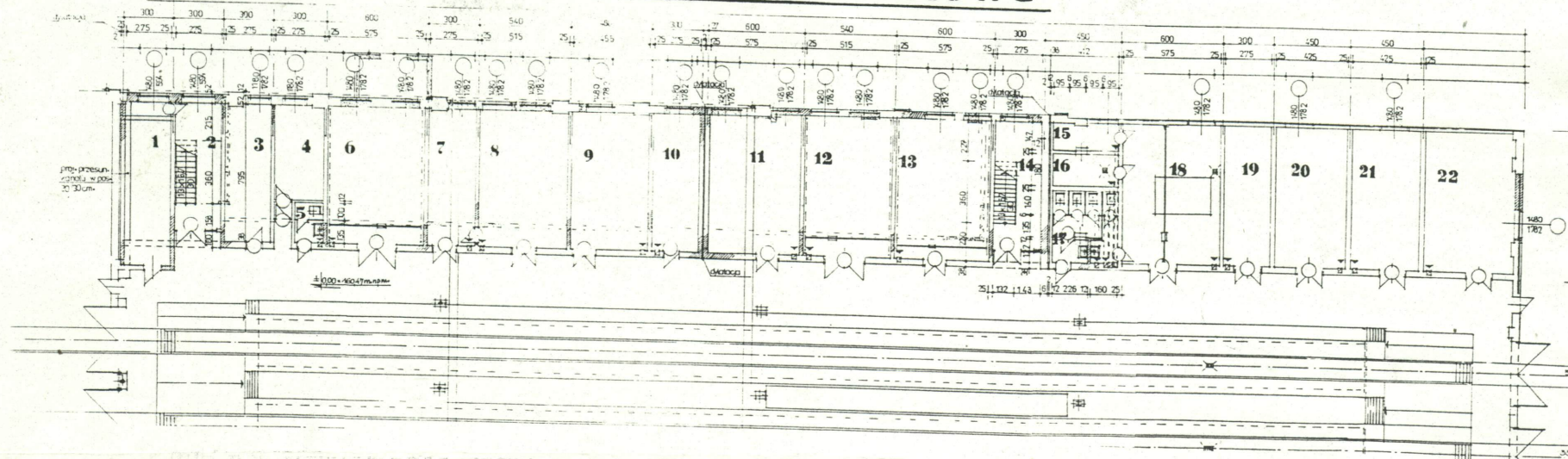


Elewacja pld. wg. stanu z 1992 r.



Elewacja pld. projektowana w 1992 r. dla wpisywanego w plan pld. części Lokomotywni bloku techn.-socjaln.

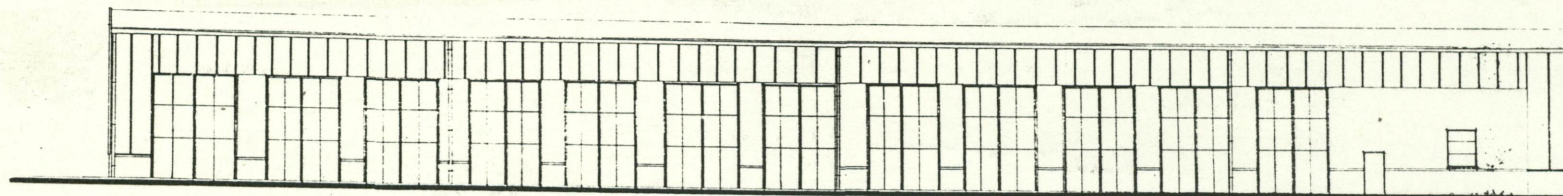
## zaplecze socjalno - warsztatowe



Rzut przyziemia projektowanego bloku techn.-socjaln. w pld. części Lokomotywni

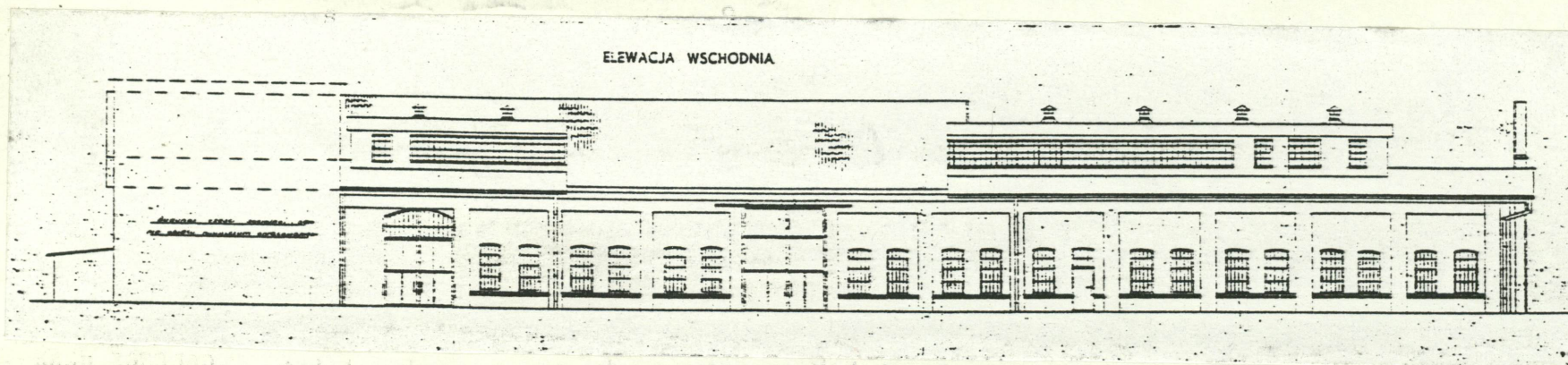


1. Miejscowość <b>O P O L E</b>	2. Obiekt (nazwa jak w karcie) <b>Lokomotywnia Nr 1</b>	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) <b>dokumentacja rysunkowa - elewacje</b>
------------------------------------	--	--



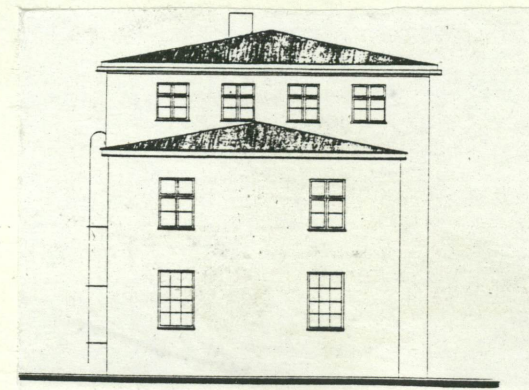
**elewacja zach.**

Stan po przebudowie w 1991/92 r.



Przed rozbudową Lokomotywni Nr 1 i połączeniem z Lokomotywnią Nr 2

Elewacja wsch. budynku  
admin.-socjaln. 1992 r.



Wkładkę założył: **dr. Stanisław Januszewski** 25.01.1992 r.  
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: **światłokopia - dokumentacja, patrz rubr. 21**

Z-d Poligr. Jan Jasiński W-wa, ul. Wolna 13, tel. 12-43-83

**wsch.**

Wzór ODZ 1978 r.