

A B C D E F G H I J K L Ł M N O P R S T U V W X Y Z

Nr DOLNOŚLĄSKIE

2549

1. Obiekt

PRZEPUSTY (2)

2. Czas powstania

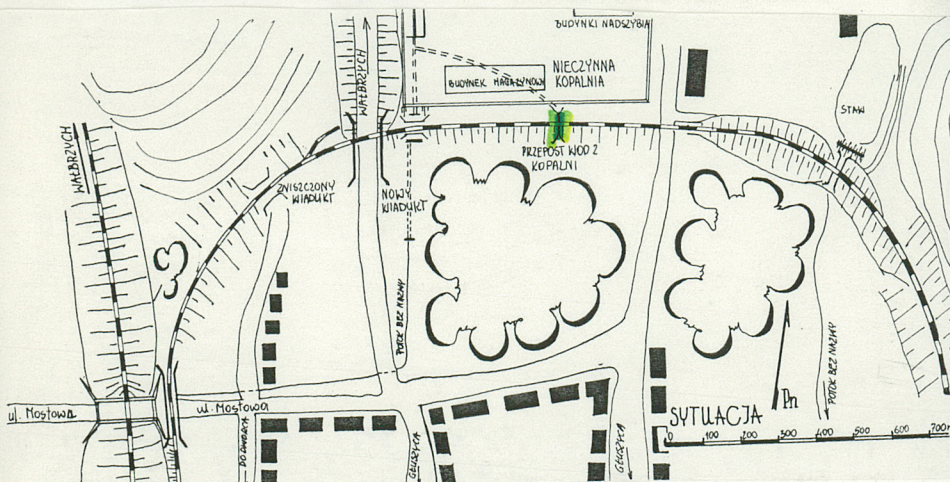
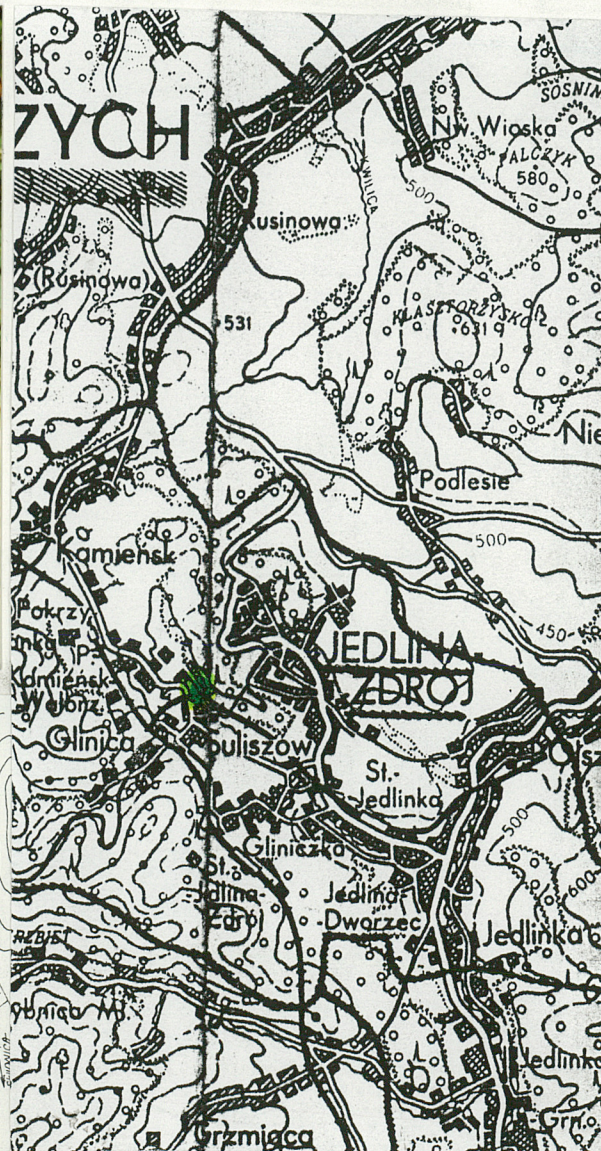
1902-1904

3. Miejscowość

JEDLINA ZDRÓJ

11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja

200/427/2



4. Adres Linia Kolejowa Świdnica Kraszowice  
- Jedlina Zdrój, km. 80,324 i 80,391  
(pierwszy 50 m. na zach. od przejazdu ko-  
nr hipoteczny lejącego na starej szosie Jedlina  
Zdrój-Wałbrzych)

5. Przynależność administracyjna

województwo wałbrzyskie

gmina Jedlina Zdrój

pow. WAŁBRZYCH

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Charlottenbrunn (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna  
przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie

powiat Wałbrzych

8. Właściciel i jego adres

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych  
Wrocław, ul. Joannitów 13

9. Użytkownik i jego adres

DOKP Wrocław Oddział Drogowy  
Wrocław, ul. Joannitów 13

10. Rejestr zabytków

Nr data

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

Przepust stanowiący przedłużenie d. sztolni (na 80,324 km.) biegnie łukiem pod terenem d. placu kopalnianego a jego wylot znajduje się w skarpie nasypu kolejowego, zaś wlot przy potoku (na zachodnim skraju placu kopalnianego), który od pocz. XX w. prowadzony jest zakrytym kanałem z wylotem pod mostem stalowym na linii kolejowej (na km.80,391).

Materiał. Sztolnię wydrążono w skale, obudowując ją betonem natomiast partię wylotową pod nasypem kolejowym wykonano w postaci sklepienia murowanego z cegły. Tarczę czołową wylotu zbudowano z materiału kamiennego pokrytego tynkiem betonowym. Koronę przepustu wzmocniono granitowym parapetem. Dno przepustu skaliste, w części betonowe, kaskadowe (3 kaskady, każda o stopniu wys. ok. 1,0 m.). Kanał prowadzący wody potoku wyprowadzono przed torowiskiem i nadano mu obudowę betonową, zbrojoną stalą. Spiętrzenie wód potoku przed wlotem do sztolni (pod ziemią) wykonano w postaci szczelnej, monolitycznej ścianki murowanej z cegły i pokrytej tynkiem cementowym.

Plan. Długość przepustu - sztolni od wlotu do wylotu 44,6 m. Wlot o wysokości w świetle 2,2 m. a szerokości 3,5 m. Wylot o analogicznych parametrach. Sztolnia prowadzona jest po łuku. Podziemny kanał potoku prowadzony jest w linii prostej, załamanej na wysokości połączenia ze sztolnią. Z powierzchnią ziemi sztolnia łączy się dwoma pionowymi studniami. Wprowadzone są do niej również przewody kanalizacji burzowej d.kopalni (placu). Wyloty przepustów przecinają linię kolejową pod kątem prostym.

Bryła. Zespół połączony z sobą podziemnych kanałów o kaskadowo kształtowanych płytach dennych, prowadzonych z dużymi spadkami. Pomiedzy kaskadami d.sztolni ciek wodny prowadzono w dwu równoległych kanałach, które zyskały w części obudowę kamienną, w części murowaną z cegły, w części kutą w skale, w części betonowaną. Dzisiaj są one zniszczone erozją wody. W przekrojach poprzecznych przepust-sztolnia sklepiona, kanał potoku - prostokątny o bokach 1,8 x 2,0.

Elewacje. W partii tarczy czołowej wylotu sztolni kamienne, tynkowane. Sklepienie akcentowane na tarczy czołowej opaską spoinowanej cegły. Granitowy parapet wieńczący tarczę czołową lekko nadwieszony formujący rodzaj kamiennego kapinosu. Elewacje tarcz czołowych kanału potoku surowe, betonowe.

Instalacje. Brak.

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

Linie kolejową Świdnica Kraszowice - Jedlina Zdrój zbudowano w latach 1902-1904. Miała stanowić czynnik aktywizacji gospodarczej miejscowego przemysłu (zwłaszcza włókiennictwa) oraz turystyki i rekreacji. Historia tej linii, łączącej region Gór Sowich z Wrocławiem, od którego liczony jest kilometr, sięga lat 50-tych XIX w. gdyż tą trasą Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świebodzickiej zamierzało wg. jednej z wersji przedłużyć linię ze Świdnicy w kierunku Nowej Rudy, Kłodzka i Przełęcz Międzyleskiej. Budowę rozpoczęto jednak dopiero w 1902 r. i przeprowadzono stosunkowo szybko - w przeciągu dwóch lat. Nowy szlak znacznie ułatwił rozwój turystyki w Górach Sowich, tworząc wygodne połączenie z Wrocławiem. Równocześnie miał służyć aktywizacji lokalnych ośrodków rzemieślniczej produkcji włókienniczej. O tym, że oczekiwania tych w pełni nie zaspokoili świadczy późniejsza budowa elektrycznej kolejki do Walimia (1914). Budowę linii kolejowej prowadził Oddział Budowlany zorganizowany w Świdnicy (Königliche Eisenbahn Bau-Abteilung). Na jego czele stał inż. Schieffler - główny projektant linii i budowli inżynierskich (mostów, wiaduktów, przepustów). Budowę nadzorowali inż. Schmedes i Ruppel z Königlich Eisenbahn Direktion we Wrocławiu. Na linii kolejowej wzniesiono cały szereg budowli inżynierskiej - mostów i przepustów - których liczba i bogactwo form konstrukcji (mosty kamienne, stalowe, żelbetowe o różnych ustrojach: sklepionych, kratowych, belkowych w różnych wariantach) zyskały szlakowi miano jednego z bardziej interesujących tak pod względem technicznym jak i krajobrazowym.

Przepusty w Jedlinie Zdroju wyróżnia ich związek z funkcjonującą tu niegdyś kopalnią węgla kamiennego. Dla celów odprowadzania wód z kopalni (szybu) zbudowano w końcu XIX w. podziemny kanał - sztolnię, do którego wprowadzano wody.... (dokończenie opisu - patrz wkładka nr 2)

<p>14. Kubatura</p> <p>sztolni ok. 300 m<sup>3</sup> kanału potoku 180 m<sup>3</sup></p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>długość sztolni 44,6 m. długość przepustu wód potoku ok. 50,0 m.</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>przepust wód sztolni odwadniającej kopalnie i potoku</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>przepust wód sztolni i potoku</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie. ich przebieg i dokumentacja</p> <p>Przepusty utrzymały kształt oryginalny z okresu budowy (przełom XIX/XX w.). W okresie eksploatacji kopalni i linii kolejowej sukcesywnie czyszczono a zwłaszcza wloty do przepustów z naniesionej ziemi, gałęzi i liści. Nie prowadzono tutaj robót o charakterze budowlanym. W czasie budowy linii kolejowej (1902-1904) sztolnię przedłużono budując nowy jej wylot pod nasypem kolejowym. W tym czasie skanalizowano również potok przebiegający przez teren kopalni (przecięta go bocznicą kolejową).</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Konstrukcja przepustu pozostaje w dobrym stanie technicznym. Budowle nadal pełnią zadania określone ich programem funkcjonalnym - odprowadzania wód potoku i kopalnianych. Są jednak poważnie zaniedbane. Od lat nie prowadzi się tutaj robót konserwacyjnych. W efekcie doprowadziło to do niemal zupełnego zniszczenia płyt dennych, zanieczyszczenia kanałów namułem a kanału przepustu wód potoku również drewnem i śmieciami różnego pochodzenia. Wlot i wyloty przepustów, mury oporowe porośnięte są roślinnością i samosiejkami krzewów. Widoczna jest korozja betonu, zwłaszcza na sklepieniach sztolni. Utrzymywanie takiego stanu rzeczy grozi zniszczeniem przepustów i terenu wokół nich.</p> <p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reprezentatywna dla ceglano-betonowych przepustów sklepionych konstrukcja i układ. Z uwagi na walory historyczno-techniczne i krajobrazowe a przede wszystkim wciąż użyteczne ochrona prawna (wpis do rejestru zabytków) skłonić może właściciela obiektów do większej troski o ich stan techniczny,</li> <li>- oczyścić kanały wlotowe, kanały przepustów na całej ich długości, odbudować płyty denne, stopnie kaskad i spiętrzenie podziemne wód potoku.</li> </ul>	

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

- Karta ewidencyjna przepustu na km. 80,324, wykonana w 1985 r., w: Oddział Drogowy - Wydział Mostów DOKP, Wrocław, ul. Joannitów 13

22. Biblioteka

- M.Jerczyński, S.Koziarski, 150 lat kolei na Śląsku, Opole 1992

23. Źródła ikonograficzne i fotografia (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)

24. Uwagi różne

- patrz karta ewidencyjna: LINIA KOLEJOWA ŚWIDNICA KRASZOWICE - JEDLINA ZDr. - zespół

25. Opracował

tekst.....mgr inż. Leszek Budych 24.08.1993 r.

imię, nazwisko, data, podpis

plany, rysunki .....mgr inż. Leszek Budych 24.08.1993 r.

imię, nazwisko, data, podpis

zdjęcia fotogr. ....dr Stanisław Januszewski 24.08.1993 r.

imię, nazwisko, data, podpis

miejsce przechowywania negatywów .....archiwum BSIDZT S. Januszewski (także  
kalki rys.)

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 - dokumentacja rysunkowa
- Nr 2 - dokończenie opisu rubryki nr 12

1. Miejscowość

JEDLINA ZDRÓJ

2. Obiekt (nazwa jak na karcie)

PRZEPUSTY km. 80,324 i  
80,391

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
dokumentacja fotograficzna i rysunkowa

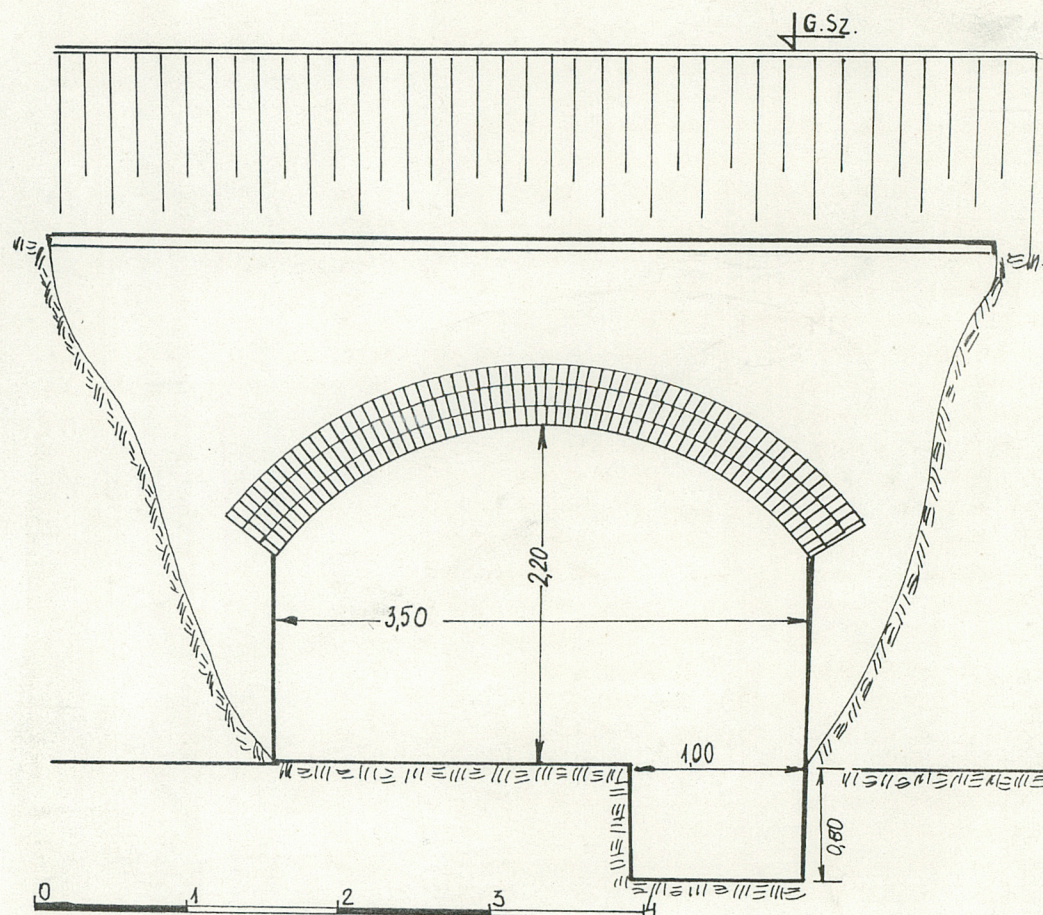
VERTE !

200/427/3



1. Wlot

WYLOT PRZEPUSTU-SZTOLNI



mgr inż. Leszek Budych 24.08.1993 r.

Wkładkę założył: .....

(imię, nazwisko, data)

Kalki archiwum BSidZT S. Januszewski

Miejsce przechowywania negatywów: .....

KM. 82.1+66.12



1. Miejscowość JEDLINA ZDRÓJ	2. Obiekt (nazwa jak na karcie) PRZEPUSTY km. 80,324 i 80,391	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokończenie opisu rubryki nr 12
---------------------------------	---	---

dokończenie opisu rubryki nr 12 - ..... kopalnie z szybu oraz wyżej część wód potoku biegnącego zach. skrajem placu kopalnianego. Gdy budowano linię kolejową i bocznice do kopalni, potok na terenie kopalni, poprowadzono betonowym kanałem wyprowadzając go przed nasypem kolejowym na 80,391 km. Stąd płynął dalej na powierzchni ziemi. W nasypie wprowadzono natomiast mały most stalowy, blachownicowy. Gdy w latach 80-tych XX w. budowano obwodnicę wokół Jedliny Zdr. i wiadukt drogowy nad linią kolejową to poniżej mostu stalowego wprowadzono betonowy przepust rurowy (dł. ok. 50 m. i średn. ok. 1,0 m.) by zapobiec podmywaniu skarpy nasypu drogowego wodami potoku. Poważniejszym dziełem inżynierskim była sztolnia odwadniająca, którą prowadzono ze znacznym spadkiem (ok. 3,0 m.), kształtując jej dno w formie trzech potężnych kaskad. Gdy powstała linia kolejowa przedłużono ją wyprowadzając wylot pod nasypem kolejowym. Do dzisiaj sztolnia ta pełni swoje zadania wyprowadzając wody z nieczynnego już od lat 50-tych XX w. szybu dawnej kopalni. Z uwagi na swą proveniencję przepust na 80,324 km. jest największym na linii kolejowej Świdnica Kraszowice - Jedlina Zdrój. Z uwagi na swe złożone zadania należy też do najbardziej rozbudowanej technicznie budowli odwadniającej (wpartii podziemnej - kaskady, sklepienie, kanały doprowadzające wodę z szybu, podziemne spiętrzenie i zbiornik wód potoku). Uwzględniając walory historyczno-techniczne budowli odwadniających i ich związki z infrastrukturą techniczną dawnej kopalni (wciąż przy tym aktualne) ochrona przepustów - jako pomników techniki - znakomicie mogłaby wzbogacić projekty wznowienia ruchu na linii kolejowej o dodatkowe walory poznawcze.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 24.08.1993 r.  
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: .....