

1. Obiekt: Stacja kolejowa Legnica Główna

5/3

TUNELE PERONOWE

2. Czas powstania

1911-1929

3. Miejscowość

LEGNICA

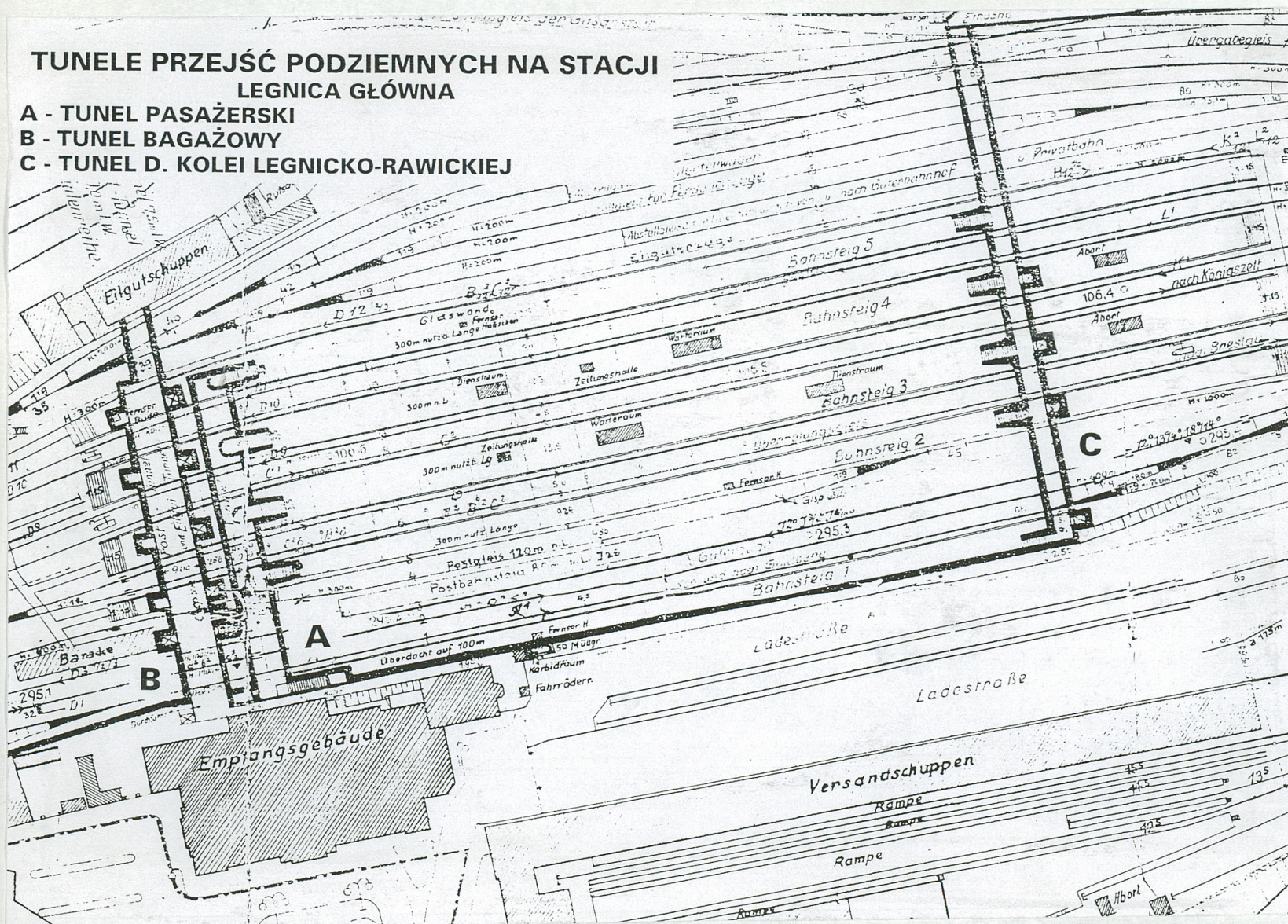
11. Plan dworca w Legnicy z sytuacją tuneli - kopia archiwalna z ok. 1930 roku.

TUNELE PRZEJŚĆ PODZIEMNYCH NA STACJI LEGNICA GŁÓWNA

A - TUNEL PASAŻERSKI

B - TUNEL BAGAŻOWY

C - TUNEL D. KOLEI LEGNICKO-RAWICKIEJ



4. Adres

59-222 Legnica
ul. Dworcowa
(dworzec kolejowy)

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo dolnośląskie

gmina/powiat Legnica / legnicki

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Liegnitz (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie

powiat Legnica

8. Właściciel i jego adres

Dyrekcja Infrastruktury Kolejowej PKP
01-246 Warszawa
ul. Armatnia 14

9. Użytkownik i jego adres

Zakład Infrastruktury Kolejowej PKP
50-950 Wrocław
ul. Joannitów 13

10. Rejestr zabytków

Nr

data

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Bezkolizyjną komunikację dla pasażerów i transportu bagaży powstały w okresie rozbudowy dworca kolejowego w Legnicy w latach 1911-1929.

Przebudowę stacji kolejowej w Legnicy rozpoczęto już w 1911 roku. Zakres przebudowy był duży i przewidywał budowę nowych torów kolejowych, prowadzonych nasypem z bezkolizyjnymi skrzyżowaniami nad ulicami, budowę tuneli dla pasażerów i transportu bagaży, budowę wiaty peronowej (nad 5 peronami) i budowę nowego dworca.

Modernizacja była prowadzona z przerwami spowodowanymi wojną i kryzysem powojennym. Również likwidacja kolei krajowych w 1920 roku i połączenie ich w Niemieckie Koleje Rzeszy (Deutsche Reichsbahn), przekształcone w 1924 roku w samofinansujące przedsiębiorstwo, ograniczyło inwestycje rozpoczęte na dużą skalę jeszcze przed wojną, które nie można było finansować już z pożyczek państwowych.

W październiku 1925 roku oddano do eksploatacji 13 kilometrowy odcinek obwodnicy towarowej Legnica - Miłkowice. Wyprowadzenie z centrum Legnicy ruchu towarowego pozwoliło na przystosowanie stacji kolejowej w Legnicy tylko dla obsługi ruchu pasażerskiego (budowa tuneli, peronów, wiaty peronowej).

Projekt tuneli peronowych w Legnicy został opracowany w Biurze Projektów Mostów Dyrekcji Kolei Państwowych we Wrocławiu (Brückenbüro der Reichsbandirektion).

Uroczyste oddanie nowego dworca z przebudowanymi peronami i wiatą odbyło się dopiero 7 grudnia 1929 roku.

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

Tunele peronowe służą do prowadzenia komunikacji bezkolizyjnej pod torami systemu dworca kolejowego w Legnicy. Układ komunikacyjny składa się z 20 torów (głównych, pomocniczych). Pod torami poprowadzone są trzy tunele: tunel pasażerski, tunel bagażowy i tunel dawnej Kolei Legnicko - Rawickiej. Tunele wykonane są w nasypie, po którym prowadzony jest od lat 20-tych XX w., system torów Dworca Głównego w Legnicy.

TUNEL PASAŻERSKI - Służy do komunikacji pieszej między budynkiem dworcowym a pięcioma peronami pasażerskimi. Wejście do tunelu prowadzi z holu głównego budynku dworcowego. Jest to tunel z jednym wejściem, połączony z peronami schodami bocznymi (w zachodniej ścianie tunelu). Całkowita długość tunelu 86,17 m. Szerokość tunelu 7,50 m. Średnia wysokość 2,95 m. Schody wejściowe na perony o różnych szerokościach: 1 peron - 2,50 m, 2 peron - 2,22 m, 3 peron - 3,50 m, 4 peron - 3,50 m, 5 peron - 3,00 m. Tunel pasażerski prowadzony jest równolegle do tunelu bagażowego, który prowadzony jest w odległości 7,5 m od tunelu pasażerskiego. W przestrzeni między tunelem pasażerskim a bagażowym wbudowane są dwa pomieszczenia gospodarcze (jedno wcześniej pełniło funkcje placówki ORMO). **Materiał i konstrukcja.** Tunel o długości ok. 86 metrów prowadzony jest prostopadle do torów kolejowych a wyjścia z tunelu wyprowadzone są na pięciu peronach. Konstrukcja stropów nad tunelem zróżnicowana żelbetowa i stalowa belkowa. Pod peronami strop żelbetowy, belkowy współpracujący z płytą żelbetową. Nad stropem zabudowane są perony. Pod torowiskami wykonana jest typowa konstrukcja belkowa, wolnopodparta. Ustrój nośny stanowią dźwigary blachownicowe, stalowe, nitowane o wysokości średnicy 600 mm. Pod każdy tor wykonana jest konstrukcja z trzech belek głównych w rozstawie osiowym 1500 mm. Belki główne spoczywają na bocznych ścianach tunelu za pośrednictwem ciosów podłożyskowych, granitowych. Belki główne połączone są poprzecznicami z blachownic nitowanych o wysokości takiej samej jak belki główne. Belki główne i poprzecznice tworzą ruszt, na których ułożone są niecki z blachy stalowej. Niecki wypełnione są warstwą betonu wyrównawczego, na którym położone jest torowisko na tłuczniu. Pod konstrukcją wykonany jest strop mocowany do siatki Rebitza. **Mury oporowe** (ściany boczne tunelu) wykonane są z muru żelbetowego od frontu licowanego cegłą glazurowaną. Posadzka betonowa z warstwą gładzi cementowej, w której wykonano odwodnienie w konstrukcji przyściennych kanalików prowadzących do studzienki zbiorczej. **Wejścia do tunelu.** Do tunelu prowadzi jedno wejście od strony budynku dworcowego. Drzwi wejściowe trójdzielne zamykane dwuskrzydłowymi drzwiami wahadłowymi. Na perony prowadzi pięć wyjść (na każdy peron). Schody jednobiegowe ze spocznikiem w środku długości. Stopnie i spoczniki betonowe.

TUNEL BAGAŻOWY - Służy do transportu ładunków bagażowych z punktu przyjęcia i rozdziału w budynku dworca a peronami. Wejście do tunelu prowadzi z pomieszczeń bagażowych głównego budynku dworcowego. Jest to tunel z jednym wejściem, połączony z peronami windami (6 wind), z których 2 wykonane są w ścianie zachodniej tunelu a 4 w wschodniej. Dodatkowo tunel połączony jest schodami z peronem bagażowym. Całkowita długość tunelu 105,50 m. Szerokość tunelu 9,00 m. Średnia wysokość 2,50 m. Pierwotnie tunel połączony był z budynkiem magazynu położonym po przeciwnej stronie torowisk dworcowych. Wtórnie na 19 metrowym odcinku tunelu zabudowano rozdzielnię niskiego napięcia. **Materiał i konstrukcja.** Tunel o długości ok. 105 metrów prowadzony jest prostopadle do torów kolejowych. Konstrukcja stropów nad tunelem zróżnicowana żelbetowa i stalowa belkowa. Pod peronami strop żelbetowy, belkowy współpracujący z płytą żelbetową. Nad stropem zabudowane są perony. Pod torowiskami wykonana jest typowa konstrukcja belkowa, wolnopodparta. Ustrój nośny stanowią dźwigary blachownicowe, stalowe, nitowane o wysokości średnicy 600 mm. Pod każdy tor wykonana jest konstrukcja z trzech belek głównych w rozstawie osiowym 1500 mm. Belki główne spoczywają na bocznych ścianach tunelu za pośrednictwem ciosów podłożyskowych, granitowych. Belki główne połączone są poprzecznicami z blachownic nitowanych o wysokości takiej samej jak belki główne. Pod ustrój nośny torowisk wykonane są dodatkowe podpory stalowe. Łącznie na długości tunelu wykonano 10 podpór z belek stalowych (dwuteowników). Belki główne i poprzecznice tworzą ruszt, na których ułożone są niecki z blachy stalowej. Niecki wypełnione są warstwą betonu wyrównawczego, na którym położone jest torowisko na tłuczniu. **Mury oporowe** (ściany boczne tunelu) wykonane są z muru żelbetowego wylewanego w szlunku z desek. Ściany boczne i stropy bielone. Posadzka betonowa z warstwą gładzi cementowej.

ciąg dalszy opisu rubryki 13

<p>14. Kubatura</p> <p>Tunel dla pasażerów - 1906,50 m³</p> <p>Tunel bagażowy - 2373,75 m³</p> <p>Tunel Kolei Legnicko-Rawickiej - 1275,20 m³</p>	<p>15. Parametry tunelu</p> <p>Tunel dla pasażerów - długość - 86,15 m szerokość - 7,50 m</p> <p>Tunel bagażowy - długość - 105,50 m szerokość - 9,00 m</p> <p>Tunel Kolei Legnicko-Rawickiej - długość - 127,90 m szerokość - 4,00 m</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>bezkolizyjna komunikacja na perony dworca kolejowego</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>utrzymany tradycyjny program użytkowy</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie</p> <p>Zakres prac budowlanych i konserwatorskich prowadzonych w tunelach przejść peronowych był ograniczony. Tunele utrzymały plan, bryłę, konstrukcję i materiał z okresu budowy.</p> <p>Jeszcze w latach 20-tych XX w., wzmocniono podporami pośrednimi tunel bagażowy. Odcinek końcowy tunelu (łąiącego tunel z magazynem przy ul. Ścinawskiej) zamknięto a w uzyskanym pomieszczeniu zabudowano rozdzielnię niskiego napięcia (oświetlenie dworca, peronów, tuneli i zasilanie w prąd wind towarowych). W 1987 roku wymieniono instalacje elektryczne.</p> <p>Zmodernizowano windy towarowe (wymieniono silniki i zabudowano blachą kształtową komory wind i pomieszczenia mechanizmów na peronach).</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Stan zachowania tuneli przejść peronowych jest dobry. Brak widocznych uszkodzeń mechanicznych czy śladów przecieków (uszkodzeń izolacji). Tunel bagażowy częściowo zaniedbany. Ściany jedynie niestarannie bielone. Konstrukcja stalowa podpór pośrednich pokryta niestarannie powłokami malarskimi. Pomieszczenia wtórnie zabudowane w tunelu noszą znamiona budowli tymczasowych (ściany z pustaków pozbawione tynków).</p> <p>W tunelu pasażerskim glazuirowane ściany są brudne.</p> <p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <p>Tunele prezentują modelowe dla budownictwa kolejowego przełomu XIX/XX w. rozwiązanie funkcjonalno - techniczne podziemnego przejścia peronowego stacji kolejowych. Ten model tuneli szeroko stosowano na stacjach kolejowych Śląska i Pomorza. Stosowano przy tym standardowe, unifikowane materiały i technologie.</p> <p>Programy prac remontowych i zakres modernizacji przejść uzgadniać z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.</p> <p>Karta ewidencyjna stanowi wystarczającą formę dokumentacji historyczno-konserwatorskiej. Wykonana została w celach archiwalnych.</p>	

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

- Jordan, Die Neue Bahnsteighalle in Legnitz, w: Die Bauingenier z 1930 roku, nr 26. s 443-447.

22. Bibliografia

- Der Eisenbahn - Bau der Gegenwart, praca zbiorowa pod redakcją dr inż. Barkhausena, Wiesbaden 1909
- Althoff, Die Zukunft des Bauhandwerks, w: Ostdeutsche Bau-Zeitung, nr. 51 z 29 lipca 1927 roku, s 313-317.
- Jordan, Die Neue Bahnsteighalle in Legnitz, w: Die Bauingenier z 1930 roku, nr 26. s 443-447.

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

24. Uwagi różne

25. Opracował: **Program komputerowy karty - Word for Windows - BSiDZT S. Januszewski**

tekst mgr inż. Leszek Budych 3 sierpnia 2001 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 3 sierpnia 2001 r.

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 3 lipca 2001 r.

miejsce przechowywania negatywów BSiDZT S. Januszewski

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 1/5 - dokumentacja fotograficzna

nr 6 - dokumentacja fotograficzna i rysunkowa

nr 7 - dokończenie opisu rubryki 13

1. Miejscowość

LEGNICA

2. Obiekt

TUNELE PERONOWE

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna tunel pasażerski - Verte !

1. Wejście do tunelu od strony dworca, neg, 1500/607/5

2. Widok ogólny tunelu, neg. 1500/354/5

3. Widok ogólny tunelu, neg. 1500/603/4

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 3 sierpnia 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





4. Konstrukcja stropu nad tunelem w strefie torowiska, neg. 1500/604/2



5. Żelbetowe podciągi stropu tunelu, neg. 1500/605/4



6. Żelbetowe podciągi przy otworze wejścia na peron, neg. 1500/603/5



7. Strop przy wejściu na peron i dach wiaty peronowej, neg. 1500/604/1

1. Miejscowość

LEGNICA

2. Obiekt

TUNELE PERONOWE

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna tunel pasażerski - Verte !

1. Schody przejścia z tunelu na peron 1, neg. 1500/605/1

2. Schody przejścia z tunelu na peron 2, neg. 1500/603/2

3. Schody przejścia z tunelu na peron 5, neg. 1500/376/3



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 3 sierpnia 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



4. Wiata nad schodami wejścia z tunelu na peron 1., neg. 1500/353/4



5. Cokół, glazura i tablica ogłoszeniowa w tunelu, neg. 1500/606/1



6. Glazura na ścianie i cokół, neg. 1500/603/3



6. Narożnik ścian w tunelu, neg. 1500/603/6

1. Miejscowość

LEGNICA

2. Obiekt

TUNELE PERONOWE

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna tunel bagażowy - Verte !

1. Widok ogólny tunelu bagażowego od strony dworca, neg. 1500/850/1
2. Widok ogólny tunelu bagażowego w kierunku dworca, neg. 1500/850/4
3. Stalowe wrota przesuwne wejścia do pomieszczeń bagażowych dworca, neg. 1500/849/1

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 3 sierpnia 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



4. Konstrukcja żelbetowego stropu tunelu w strefie międzytorowej, neg. 1500/850/3



5. Żelbetowe podciągi stropu i konstrukcja stalowa podpór pośrednich, neg. 1500/850/2



6. Drewniany strop na przejściu z tunelu do bud. dworca, neg. 1500/848/3



7. Zabity deskami świetlik doświetlający tunel, neg. 1500/850/5

1. Miejscowość

LEGNICA

2. Obiekt

TUNELE PERONOWE

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna tunelu bagażowego - Verte !

1. Żelbetowy, skrajny podciąg konstrukcji tunelu bagażowego, neg. 1500/848/2

2. Komora windy towarowej w tunelu bagażowym, neg. 1500/851/3

3. Stalowa konstrukcja podpory pośredniej, neg. 1500/851/1

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 3 sierpnia 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIdZT S. Januszewski





4-7. Konstrukcja podpór pośrednich i ściana wydzielająca schron przeciwlodniczy, neg. 1500/848,4, 1500/850/6, 1500/851/2 i 4

1. Miejscowość

LEGNICA

2. Obiekt

TUNELE PERONOWE

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna tunel Kolei Legnicko - Rawickiej - Verte !

1. Widok ogólny tunelu od strony Pl. Dworcowego, neg. 1500601/2
2. Widok ogólny tunelu od strony dworca Kolei Legnicko - Rawickiej, neg. 1500/352/5
3. Wejście do tunelu od strony Pl. Dworcowego, neg. 1500/601/1

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 3 sierpnia 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



4. Mur oporowy nasypu torowiska przy tunelu, neg. 1500/600/1



5. Droga ciągu pieszego i mur oporowy nasypu przy wejści do tunelu, neg. 1500/376/2



6. Konstrukcja stropu nad tunelem, neg. 1500/601/5

1. Miejscowość

LEGNICA

2. Obiekt

TUNELE PERONOWE

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

**dokumentacja fotograficzna tunel Kolei Legnicko - Rawickiej
i plan tuneli dworcowych - Verte !**

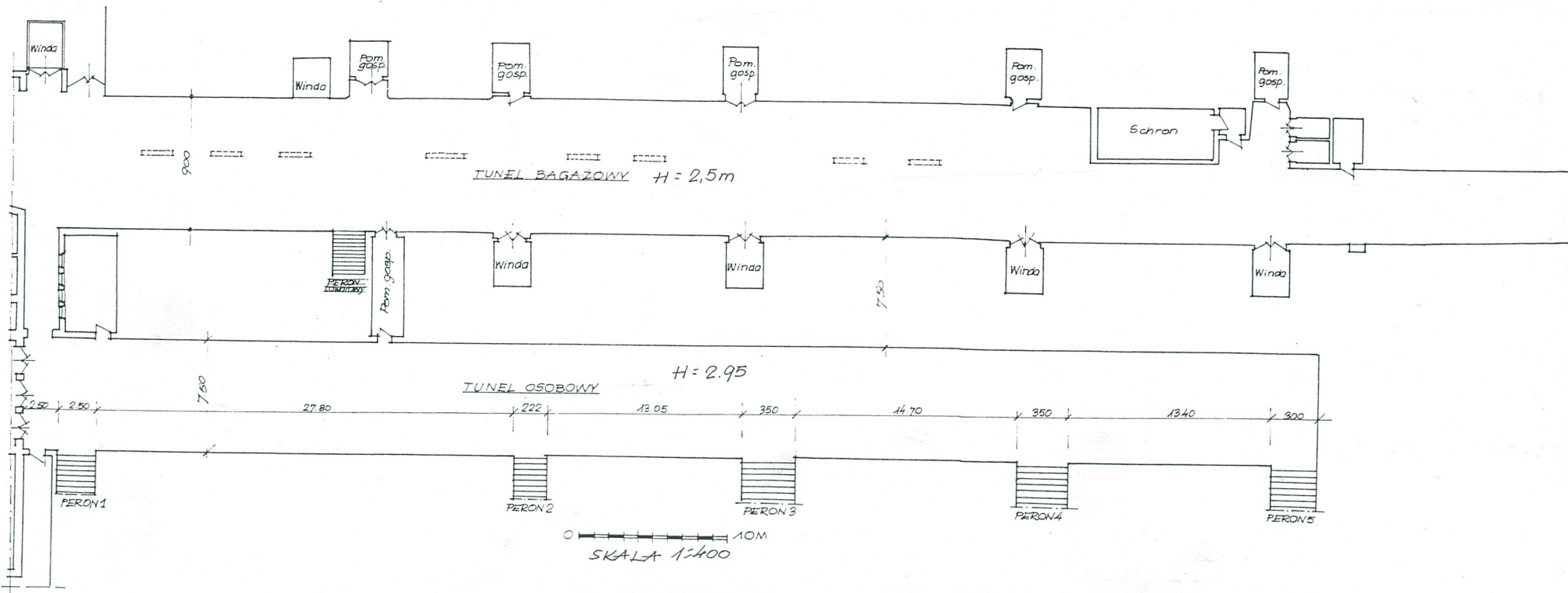
1. Schody wejścia do tunelu od strony dworca Kolei Legnicko - Rawickiej, neg. 1500/352/6

2. Wrota komory windy towarowej, neg. 1500/378/2

3. Maszynownia windy towarowej na peronie, neg. 1500/378/3

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 3 sierpnia 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



1. Miejscowość	2. Obiekt	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
LEGNICA	TUNELE PERONOWE	dokończenie opisu rubryki 12 - Verte !

ciąg dalszy opisu rubryki 13.

TUNEL BAGAŻOWY - Komunikacja w tunelu. Do tunelu prowadzi jedno wejście od strony budynku dworcowego. Drzwi wejściowe stalowe, przesuwne. Z tunelu wyprowadzone są tylko jedne schody o szerokości 3,00 m. Łączą one tunel z peronem bagażowym (między peronem 1 a dużą halą peronową). Z pozostałymi peronami tunel połączony jest windami towarowymi. Szyby windowe łączące tunel z peronem 1 i bagażowym wykonane są w zachodniej ścianie tunelu a na peron 2, 3, 4 i 5 we wschodniej ścianie tunelu. W ścianie zachodniej tunelu wykonane są cztery momieszczenia gospodarcze.

TUNEL PASAŻERSKO-TOWAROWY DAWNEK KOLEI LEGNICKO-RAWICKIEJ - Służy do komunikacji pieszej i transportu bagażu między budynkiem dworca dawnej kolei Legnicko-Rawickiej a peronami Dworca Głównego w Legnicy. Wejście do tunelu prowadzi od ul. Scinawskiej gdzie funkcjonuje dworzec Kolei Legnicko-Rawickiej. Jest to tunel z jednym wejściem, połączony z 5 peronami schodami bocznymi i czterema windami towarowymi. Całkowita długość tunelu 127,80 m. Szerokość tunelu 4,0 m. Średnia wysokość 2,40 m. Schody wejściowe na perony o różnych szerokościach: 1 peron - 2,50 m, 2 peron - 2,22 m, 3 peron - 3,50 m, 4 peron - 3,50 m, 5 peron - 3,00 m. **Materiał i konstrukcja.** Tunel o długości ok. 130 metrów prowadzony jest prostopadle do torów kolejowych a wyjścia z tunelu wyprowadzone są na pięciu peronach. Konstrukcja stropów nad tunelem zróżnicowana żelbetowa i stalowa belkowa. Pod peronami strop żelbetowy, belkowy współpracujący z płytą żelbetową. Nad stropem zabudowane są perony. Pod torowiskami wykonana jest typowa konstrukcja belkowa, wolnopodparta. Ustrój nośny stanowią dźwigary blachownicowe, stalowe, nitowane o wysokości średnika 600 mm. Pod każdy tor wykonana jest konstrukcja z trzech belek głównych w rozstawie osiowym 1500 mm. Belki główne spoczywają na bocznych ścianach tunelu za pośrednictwem ciosów podłożyskowych, granitowych. Belki główne połączone są poprzecznicami z blachownic nitowanych o wysokości takiej samej jak belki główne. Belki główne i poprzecznice tworzą ruszt, na których ułożone są niecki z blachy stalowej. Niecki wypełnione są warstwą betonu wyrównawczego, na którym położone jest torowisko na tłuczniu. Pod konstrukcją wykonany jest strop mocowany do siatki Rebitza. **Mury oporowe** (ściany boczne tunelu) wykonane są z muru żelbetowego, tynkowanego i malowaną farbą olejną lamperią. Posadzka betonowa z warstwą gładzi cementowej, w której wykonano odwodnienie w konstrukcji przyściennych kanalików prowadzących do studzienki zbiorczej. **Wejścia do tunelu.** Do tunelu prowadzi jedno wejście od strony południowej. Droga do wejścia wykładana kostką bazaltowa 9 x 9 x 9 cm prowadzona jest wzdłuż licowanego ciosami granitowymi muru oporowego podniesionego na nasyp torowiska. Na perony prowadzi pięć wejść (na każdy peron). Schody jednobiegowe ze spocznikiem w środku długości. Stopnie i spoczniki betonowe. Schody wykonane są we wschodniej ścianie tunelu. Od strony zachodniej wykonane są szyby windowe. Windy towarowe prowadzą z tunelu na cztery perony. Brak windy łączącej tunel z peronem 5. Wszystkie windy po wymianie mechanizmów w latach 90-tych XX w.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 3 sierpnia 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski