

KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO WPISANEGO DO REJESTRU ZABYTKÓW

3. Miejscowość

WAŁBRZYCH

12072

1. Nazwa

LOKOMOTYWOWNIA

2. Czas powstania

1865–1867 r.; ok. 1911 r.

4. Adres

zespół zabudowań stacji kolejowej
Wałbrzych Główny
ul. Gdyńska 6
58–303 Wałbrzych
nr ewidencyjny działki: 40/5
nr księgi wieczystej:

5. Przynależność administracyjna

województwo dolnośląskie
powiat Wałbrzych
gmina Wałbrzych

6. Współrzędne geograficzne

N: 50°44'36.69" E: 16°16'33.87"

7. Poprzednie nazwy miejscowości

Waldenberg-Dittersbach, Borowieck-
Dzietrzychów Wałbrzych Ogorzelec, Wał-
brzych-Podgórze,

8. Właściciel i jego adres

Zakład Taboru PKP Cargo SA
w Wałbrzychu, ul. Gdyńska 6
58–303 Wałbrzych

9. Użytkownik i jego adres

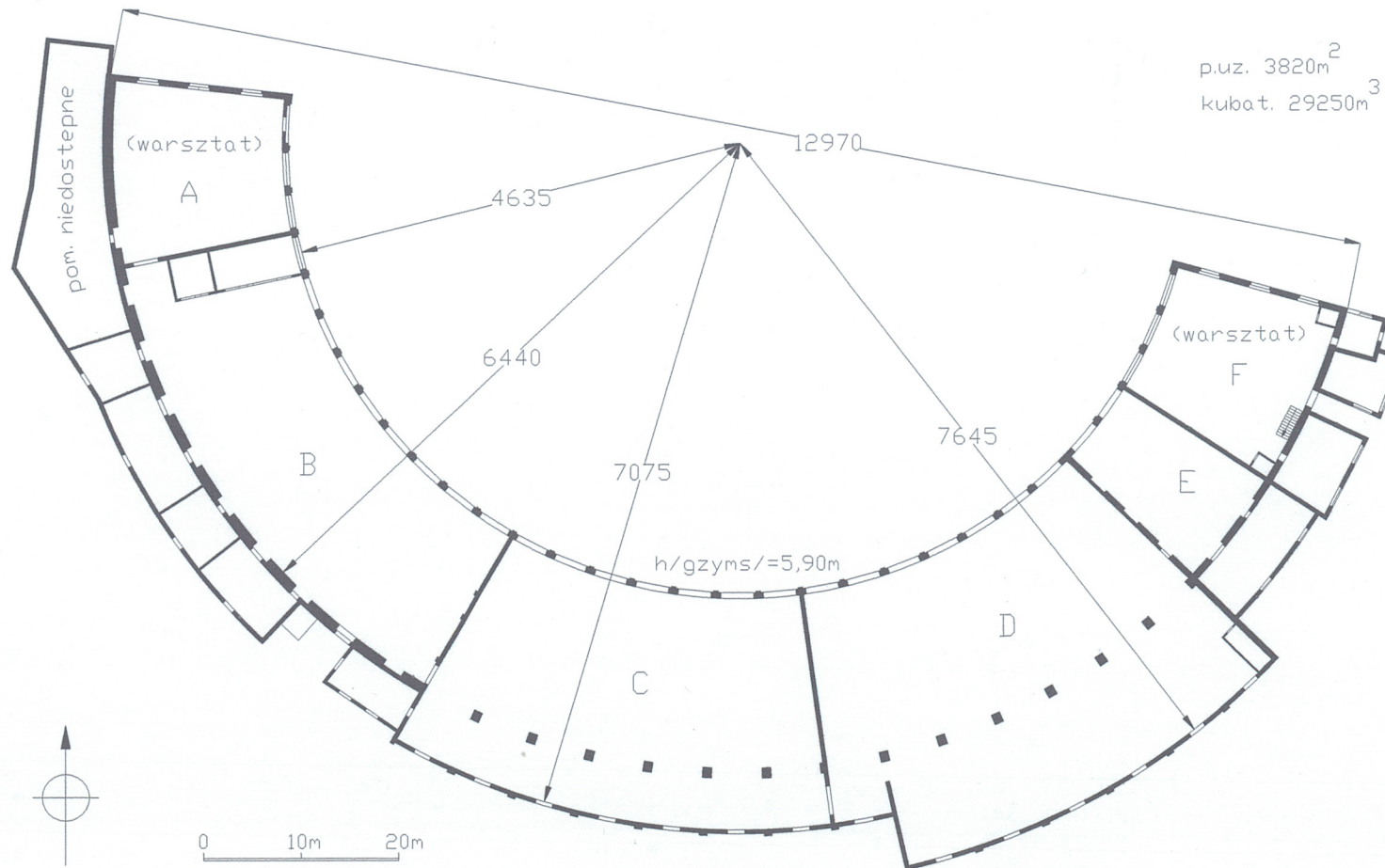
jw.

10. Formy ochrony

A/5983

20.11.2015

11. Materiały graficzne



skala 1 : 180

Pierwszy projekt połączenia kolejowego Zgorzelca z Jelenią Górą, Wałbrzychem i dalej – Kłodzkiem, powstał w 1853 r. Zaniechany na kilka lat, odżył wraz z rozwojem przemysłu w Zagłębiu Wałbrzyskim i otwierającymi się możliwościami taniego transportu kolejowego wałbrzyskiego węgla. W 1862 r., pruski rząd zatwierdził budowę linii kolejowej. Powstała ona wraz z infrastrukturą w latach 1865–67. Dworzec został oddany do użytku 15 sierpnia 1867 r. Pierwszą nazwą było Waldenburg-Dittersbach. Kolejne nazwy to: Borowieck Dietrichów nadana 27 sierpnia 1945 r., Wałbrzych Ogorzelec, którą dworzec nosił od 6 września 1947 r. i obecna – Wałbrzych Główny. Lokomotywnia kompleksu kolejowego powstała w tym samym czasie co dworzec. W następnych latach budynek był wielokrotnie przebudowywany i powiększany. Pierwszy raz zapewne, ok. 1911 r., kiedy to przeprowadzone elektryfikację linii kolejowej a halę lokomotywni trzeba było przystosować do nowych lokomotyw elektrycznych, które były dłuższe od parowozów. Wtedy prawdopodobnie nastąpiło powiększenie części D hali a także przedłużenie budynku o pięć przęseł wsch. Kolejne przebudowy i modernizacje dotyczyły zaplecza hali i powstawania kolejnych przybudówek pn. Przybudówki te, pozbawione cech stylowych, powstawały od lat 30. do 80. XX w. Starsze – dobudowane od strony zach. – wzniesiono zapewne w latach tuż przed- i wojennych, najmłodsze, wsch., pochodzą z lat 70-80. XX w. Od 2013 r. hala pozostaje niewykorzystywana.

Lokomotywnia prezentuje styl typowy dla zabudowy przemysłowej przełomu XIX i XX w. – ceglane i kamienne ściany, ujednolicony, gęsty rytm otworów okiennych i drzwiowych z odcinkowymi zamknięciami, ceglany, zgeometryzowany detal (gzymsy kostkowe, lizeny, podziały ramowe), trójkątne przysadziste szczyty, monotonia i powtarzalność elementów.

SYTUACJA. Wałbrzych – miasto, siedziba powiatu grodzkiego, duży węzeł kolejowy.

Opisywany obiekt stanowi element rozbudowanego zespołu budynków i urządzeń kolejowych stacji kolejowej Wałbrzych Główny, znajdującej się w pd. części miasta. Lokomotywnia zlokalizowana została po pd. stronie rozbudowanego układu torowego, na zach. od budynku dworca kolejowego, przy zabudowaniach biurowych spółki PKP Cargo. Budynek od strony pd. został wbudowany w zbocze wzniesienia o nazwie Barbarka (630 m nmp.), które częściowo ścięto, żeby zmieścić duży obiekt na ograniczonym przez tory od pn. terenie. Na pn. budynekowi towarzyszy obrotownica, połączona z nim wachlarzowym układem torów dojazdowych, od zach. i wsch. – zabudowania kolejowe o zróżnicowanej funkcji (wieża ciśnień, magazyny, biura).

MATERIAŁ. KONSTRUKCJA. TECHNIKA.

Ściany. *Ściany zewnętrzne* pierwotnej lokomotywni, która dziś tworzy główny frontowy trakt budynku, murowane z cegły pełnej na szkielecie ze słupów; konstrukcję wsporczą ścian tworzą prostokątne w przekroju słupy ceglane, rozmieszczone w jednakowej odległości na łuku ściany frontowej (wewnętrznym) i ściany, dawniej zewnętrznej, obecnie oddzielającej wtórny, wąski trakt tylny. Między słupami ściany frontowej znajdują się bramy wjazdowe na poszczególne stanowiska w hali lokomotywni. Zewnętrzna, tylna ściana budynku wtórna, powstała przez połączenie wtórnych przybudówek, w większości pełna, murowana z cegły pełnej, w różnych wątkach i z różnym stopniem staranności. W części B, nad przybudówkami, widoczny fragment oryginalnej ściany murowanej z kamienia łamanego, z grubsza wygładzonego w licach, z ceglanyimi obramieniami otworów; w podobnej formie ściany szczytowe, także pierwotna ściana szczytowa, rozdzielająca obecnie części D i E; narożniki ścian szczytowych z regularnych ciosów kamiennych. W części D, powiększonej na początku XX w., ściana zewnętrzna murowana z cegły pełnej na ceglanych słupach konstrukcyjnych. Ściany lokomotywni w większości tynkowane od wewnątrz, niektóre tylko pobielone (fragmenty ściany w części C) ściany niektórych przybudówek tynkowane obustronnie.

Ściany wewnętrzne murowane z cegły pełnej, tynkowane; ściana między częścią E i F, pierwotnie zewnętrzna, szczytowa, po rozbudowie lokomotywni stała się ścianą wewnętrzną – murowana z kamienia, identyczna jak pozostałe ściany szczytowe.

Sklepienia i stropy. W głównej hali otwarta więźba dachowa; w skrajnych pomieszczeniach warsztatowych więźba podbita płytami blachy stalowej w celu wytłumienia wewnątrz; pomieszczenia traktu tylnego nakryte stropami w konstrukcji żelbetowej – z płyt betonowych na belkach stalowych lub ceramicznymi stropami Kleina; niektóre pomieszczenia oświetlone od góry oszklonymi świetlikami o stalowej konstrukcji.

Więźba dachowa. Konstrukcja dachu stalowa, kratownicowa, w części na więzarach kratowych typu Polanceau, na których ułożona drewniana konstrukcja pokrycia dachowego – płatwie, krokwie i deski.

Pokrycie dachowe. Dachy pokryte papą na lepiku, tylko na dachu przybudówki wieżowej dachówka karpówka podwójnie w koronkę.

Posadzki i podłogi. Posadzki zróżnicowane, kamienne, betonowe i ceglane; kanały rewizyjne w większości wymurowane z cegły, z ułożonymi na wierzchu torami, między nimi kanały pomocnicze, betonowe i kamienne; przejścia wzdłuż ścian hali głównej z nawierzchnią z płyt i bloków kamiennych; kanał instalacji wodociągowej, biegnący wzdłuż hali, za kanałami rewizyjnymi nakryty płytami metalowymi. Pomieszczenia pomocnicze, warsztatowe i socjalne w trakcie tylnym z posadzkami betonowymi, z wylewki.

Schody. *Schody wewnętrzne.* Obustronne schodki betonowe umożliwiają zejście do kanałów rewizyjnych, kanały pomocnicze zaopatrzone w betonowe pochylnie; stalowe schody z platformami umożliwiają dostęp do pomieszczeń administracyjnych urządzonych w drugiej kondygnacji we współczesnych

<p>14. Kubatura</p> <p>29 250 m³</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>3 820 m²</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>lokomotywnia</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>nie użytkowana</p>
<p>18. Stan zachowania</p> <p>Czytelna pierwotna bryła i rzut budynku, który wielokrotnie przebudowywany, zniekształcony wtórnymi przybudówkami stawianymi przez cały okres użytkowania budynku. Najbardziej rażące przybudówki współczesne, pochodzące z lat 70-80. XX w. Obiekt zamknięty, zabezpieczony przed dostępem osób nieupoważnionych; nie użytkowany.</p> <p><i>Stan zachowania:</i></p> <p><i>ściany zewnętrzne</i> budynku głównego i starczych przybudówek w stanie dość dobrym, z drobnymi ubytkami cegieł; ściany przybudówek wsch. i zach. w złym stanie, o osłabionej konstrukcji, co przejawia się ich pochylaniem i pęknięciami; szczególnie zły stan ścian od strony zbocza – silne zawilgocenia;</p> <p><i>stropy:</i> stan stropów przybudówek zróżnicowany;</p> <p>konstrukcja dachu hali głównej w dobrym stanie; zły stan pokrycia dachowego i jego drewnianej konstrukcji;</p> <p><i>wnętrza:</i> w hali głównej zachowana część oprzyrządowania; wnętrza przybudówek zaniedbane i zdewastowane</p> <p><u>dokumentacja techniczna:</u></p> <p>Przekrycie hali lokomotywowni (analiza stanu tech. oraz proj. rekonstrukcji), A. Biegus, Z. Bodarski, W. Seidel, Wrocław 1988;</p> <p>PT dachu hali lokomotywowni., W. Gaura, 1983</p>		<p>19. Istniejące zagrożenia, najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <p>Obiekt nie użytkowany; niebezpieczeństwo stwarza pogarszający się stan pokrycia dachowego oraz nie zabezpieczone zbocze sąsiadujące bezpośrednio z budynkiem, grunt wydaje się być stabilny, jednak długotrwałe opady lub silne wiatry mogą zmienić ten stan rzeczy. Budynek oszpecony wtórnymi przybudówkami, szczególnie dysharmonizują z pierwotną bryłą przybudówki wsch., które w złym stanie technicznym. Ewentualny remont budynku powinien w pierwszej kolejności objąć prace dekarские (wymiana pokrycia dachowego) i wyburzeniowe (przybudówki) oraz zabezpieczenie przed możliwymi osuwiskami ziemi. Ponowne zagospodarowanie budynku i jego adaptacja do nowych funkcji wydają się być trudne do przeprowadzenia: Obiekt znajduje się centrum zabudowy zespołu kolejowego, tuż przy torach kolejowych, na których cały czas odbywa się ruch; brak możliwości dojazdu do obiektu.</p>	

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

23. Bibliografia

K. PFLUG, Chronik der Stadt Waldenberg in Schlesien., Waldenberg 1908

Waldenberg in Schlesien., Waldenberg 1925

G. PIETSCH, B. PASCHKY, Beiträge zur Geschichte der Stadt Waldenberg i. Schlesien., Waldenberg 1926

25. Źródła ikonograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania)

Eisenbahn-Journal Special, Preussen-Report Bd. 10 - Elektrolokomotiven u. Elektrotriebwagen 1997 – 3 zdjęcie z lipca 1921 z archiwum Siemens (2 fragmenty budynku lokomotywowni, obrotownica) [dostępne w Internecie];

<http://www.schlesische-eisenbahnen.de/dittersbach/dittersspanorama.html>

21. Uwagi

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

24. Opracowanie karty ewidencyjnej (autor, data i podpis)

tekst PDZ ALMA 05.10.2014

plany, rysunki PDZ ALMA 05.10.2014

fotografie PDZ ALMA 05.10.2014

Karta po wypełnieniu podlega ochronie na podstawie przepisu prawa autorskiego

26. Załączniki

- * wkładka nr 1: cd. opisu; spis ilustracji; ilustracje;
- * wkładka nr 2: ilustracje
- * wkładka nr 3: ilustracje
- * wkładka nr 4: ilustracje; archiwalia; sytuacja; orientacja

1. Miejscowość	WAŁBRZYCH	5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres LOKOMOTYWOWNIA Wałbrzych Gł.	6. Zawartość wkładki cd. opisu;
2. Gmina	Wałbrzych		
3. Powiat	Wałbrzych		
4. Województwo	dolnośląskie		

przybudówkach części E i F, włączonych w tylny trakt budynku., podobne podesty ze schodami umieszczone przy niektórych kanałach rewizyjnych.

Otworki. *Otworki okienne.* Ściany szczytowe z regularnym układem ujednoliconych dużych otworów okiennych; kształt prostokątów stojących z segmentowymi zamknięciami, otworki w ceglanych obramieniach; okna metalowe kwaterowe, stałe; na osi środkowej, ponad nimi okulusy. Podobne okna, o bardziej przysadzistych proporcjach, rozmieszczone regularnie w ceglanej elewacji tylnej części D; kamienne części elewacji części C i B z otworami okiennymi w kształcie prostokątów leżących zamkniętych odcinkowo, umieszczonych w górnych partiach ściany; otworki w ceglanych obramieniach, okna metalowe, stałe; niższy w tej części budynku trakt przybudówek doświetlony otworami okiennymi w kształcie prostokątów leżących, w których również okna przemysłowe. Przybudówki wsch. współczesne, z otworami okiennymi w dwóch kondygnacjach; otworki okienne współczesne, typowe, z drewnianą stolarką okienną, 2- i 3-skrzydłowe. W wieżowej przybudówce pd.-wsch., zachowane od wsch. oryginalne okno – smukłe, z zamknięciem segmentowym i metalowym stałym oknem. W elewacji frontowej trzy przeszły wsch. i 4 przeszły zach. z dużymi otworami okiennymi o szerokości przeszły, zamkniętymi odcinkowo, wypełnionymi metalowymi oknami stałymi, skrajne okno zach. węższe; otworki powstały wtórnie, po częściowym zamurowaniu bram wjazdowych.

Otworki drzwiowe zewnętrzne. Od frontu 24 bramy wjazdowe na stanowiska lokomotywni; otworki wypełniają swoją szerokością całe przeszły elewacji, oddzielone od siebie filarami konstrukcji ściany; kształt prostokątów stojących z odcinkowymi zamknięciami, tylko para otworów środkowych ma zamknięcia proste; w otworach współczesne metalowe dwuskrzydłowe wrota z przeszkleniami w górnej części skrzydeł. W skrajnych osiach elewacji, pierwotne otworki bramne częściowo zamurowane, przekształcone w otworki okienne. W przybudówce wieżowej wtórny wsch. otwór wieżowy – prostokątny z jednoskrzydłowymi niszczoneymi drzwiami płytowymi.

Otworki drzwiowe wewnętrzne. Otworki wtórne, zróżnicowane, z współczesnymi drzwiami o zróżnicowanej konstrukcji. Przybudówki warsztatowe, socjalne i pomocnicze połączone z halą lokomotywni prostokątnymi otworami drzwiowymi; otworki o zróżnicowanych proporcjach i wymiarach, z drzwiami jedno- lub dwuskrzydłowymi, na ogół metalowymi; otworki części E rozmieszczone w dwóch kondygnacjach, drzwi jednoskrzydłowe, płytowe. Części hali połączone

ze sobą dużymi kwadratowymi przejściami, niektóre zasłaniane przesuwными drzwiami metalowymi; części E i F nie połączone z resztą lokomotywni.

RZUT. Lokomotywnia wachlarzowa, założona na rzucie wycinka pierścienia, z zachowaną przed budynkiem obrotownicą, umieszczoną w centrum półkola, zarysowanego przez promień wygięcia osi budynku i z wachlarzowo układającymi się torami, prowadzącymi do 24 bram wjazdowych. Budynek przedłużony na pocz. XX w. o pięć przeszły wsch., do których od wsch. dobudowana kwadratowa przybudówka wieżowa. Następnie powiększony w stronę zbocza (pd.). W części C i D przesunięto ściany zewnętrzne, przebieg pierwotnej ściany wyznacza rząd zachowanych słupów konstrukcyjnych, które stanowią teraz oparcie dla konstrukcji dachu nad dodanymi fragmentami budynku. W pozostałych częściach zachowano oryginalną ścianę zewnętrzną, obudowując ją w różnym czasie wtórnymi przybudówkami o zróżnicowanych gabarytach, prostokątnymi, w niektórych przypadkach – z lekko łukowato wygiętymi dłuższymi bokami, w części zach. lokomotywni – nieregularnymi, wielobocznymi, które prostymi ścianami dostosowują się do łuku krzywizny korpusu i zniekształcają pierwotny, regularny rzut budowli.

BRYŁA. Lokomotywnia pierwotnie wolnostojąca, obecnie połączona od zach. z współczesną zabudową administracji spółki PKP Cargo, od tyłu, od strony zbocza, zniekształcona wtórnymi przybudówkami o zróżnicowanych gabarytach. Od frontu zachowała regularną bryłę, o kształcie wachlarzowym, szeroko rozciągniętą na łuku zataczającym prawie pełne półkole o średnicy ponad 130 m. Budynek jednokondygnacyjny, nakryty dachem dwuspadowym o małym kącie nachylenia połaci. Pięć przeszły wsch. budynku dobudowanych na pocz. XX w. nakrytych własnym dachem dwuspadowym o jeszcze mniejszym kącie nachylenia połaci. Przy nich od wsch. dostawiona dwukondygnacyjna przybudówka w formie wieżyczki, z własnym dachem dwuspadowym. Przybudówki o zróżnicowanych gabarytach, od wsch. dwukondygnacyjne, dostawiane chaotycznie w różnym czasie, spowodowały zniekształcenie regularnej pierwotnie bryły budowli, zach. – nakryte własnym wspólnym dachem jednospadowym.

ELEWACJE. *Elewacja pn. – frontowa* – wygięta łukowato do wewnątrz, zakreśla prawie pełne półkole o średnicy 127 m; 31-osiowa, podzielona na przeszły ceglany filarami konstrukcji ściany, z dwudziestoma czterema bramami wjazdowymi wypełniającymi całą szerokość przeszły; w skrajnych przeszłach – trzech wsch. i czterech zach., pierwotne otworki bramne częściowo zamurowane, przekształcone w otworki okienne; otworki bramne z zamknięciami odcinkowymi, z

wyjątkiem pary otworów środkowych, zamkniętych prosto; ściany licowane cegłą z ceglany detal w postaci podziałów ramowych, uskokowych obramień otworów, segmentowych naczółków i ząbkowań.

Elewacje szczytowe – wymurowane z łamanego kamienia, obrobionego w licach, na narożnikach zastąpionego regularnymi ciosami; 3-osiove; rozczłonkowane trzema smukłymi otworami okiennymi z odcinkowymi zamknięciami, ujętymi w ceglane obramienia; nad oknem środkowym, w szczycie okulusy; do elewacji wsch., która wtórnie ochlapana w części środkowej zaprawą murarską, przylega od wsch. ceglana dwukondygnacyjna wieża z pojedynczym otworem okiennym w przyziemiu; elewacja zach. łączy się w narożniku z sąsiednim budynkiem.

Elewacja pd. – nieoryginalna, mocno przekształcona i zniekształcona rozbudowami i wtórnymi przybudówkami, które powstawały w różnym czasie, od pocz. do lat 80. XX w. W części wsch. obudowana współczesnymi, otynkowanymi przybudówkami dwukondygnacyjnymi, z otworami okiennymi o nieregularnym przebiegu osi okiennych, w kształcie prostokątów leżących; przybudówki wsch. ograniczone ceglaną jednoosiową wieżą z wejściem wsch. Elewacja najbardziej ku Pd. wysuniętej części lokomotywni licowana cegłą, 6-osiowa, z podziałami ramowymi i regularnym układem ujednoliconych otworów okiennych w kształcie prostokątów z odcinkowymi zamknięciami. Elewacja części B budynku dwukondygnacyjna – w górnej części widoczna oryginalna kamienna ściana, 7-osiowa, z regularnym układem otworów okiennych w kształcie prostokątów leżących zamkniętych odcinkowo, ujętych w ceglane obramienia; dolna kondygnacja zastonięta ceglany przybudówkami, nakrytymi własnym dachem i oświetlone własnymi, pojedynczymi oknami o różnych proporcjach i wymiarach.

WNĘTRZE. Wnętrze hali głównej podzielone na boksy – stanowiska dla naprawianych lokomotyw, pod każdym stanowiskiem kanał rewizyjny, każde dysponuje własnym wjazdem. Szerokość traktu głównego, frontowego wynosi ok. 17,5 m. Traktowi głównemu hali, towarzyszy od pd. wtórny trakt tylny, węższy, złożony z wtórnych przybudówek, które połączone w jeden ciąg. Pomieszczenia traktu tylnego stanowią bezpośrednie zaplecze stanowisk naprawczych. Skrajne przęsła budynku przystosowano do pełnienia funkcji warsztatów mechanicznych.

WYPOSAŻENIE. Zachowała się obrotnica przed halą lokomotywni i, częściowo, tory doprowadzone do stanowisk naprawczych oraz kanały rewizyjne.

INSTALACJE: elektryczna, wodno-kanalizacyjna.

SPIS FOTOGRAFII

1. Lokomotywnia – widok panoramiczny [za: www.dolny-slask.org.pl].
2. Widok od pn.-zach, ściana szczytowa wsch.
3. Środkowy i zach. fragment lokomotywni.
4. Dobudowane przęsła wsch.
5. Ściana szczytowa zach.
6. Przybudówki wsch.
7. Fragment elewacji odstokowej części C.
8. Fragment elewacji odstokowej części B.
9. Fragment elewacji tylnej.
10. Dach hali głównej i przybudówek.
11. Wnętrze – część B.
12. Filary konstrukcji.
13. Wnętrze części C.
14. Wnętrze części E.
15. Kamienna ściana rozdzielająca części D i E.
16. Wnętrze przybudówki,
17. Fragment lokomotywni w 1921 r. [za: Eisenbahn-Journal Special,]

1.



1. Miejscowość **WAŁBRZYCH**
2. Gmina **Wałbrzych**
3. Powiat **Wałbrzych**
4. Województwo **dolnośląskie**

5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres

LOKOMOTYWOWNIA
Wałbrzych Gł.

6. Zawartość załącznika

zdjęcia

2.



3.



4.



5.



6.



7.



8.



1. Miejscowość **WAŁBRZYCH**
2. Gmina **Wałbrzych**
3. Powiat **Wałbrzych**
4. Województwo **dolnośląskie**

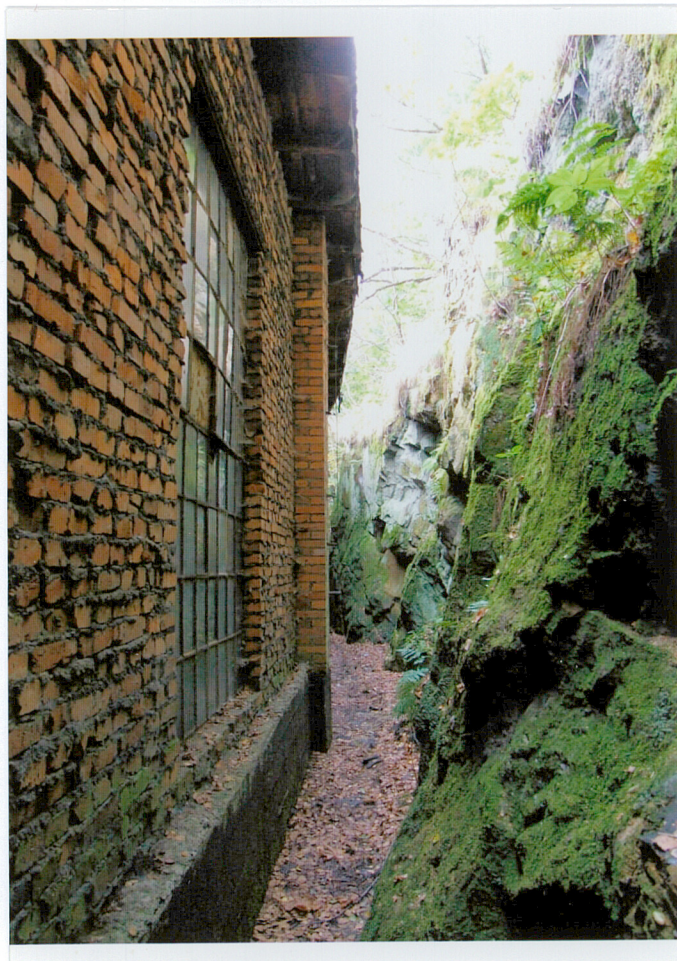
5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres

LOKOMOTYWOWNIA
Wałbrzych Gł.

6. Zawartość załącznika

zdjęcia

9.



10.



11.



12.



13.



14.



15.



1. Miejscowość **WAŁBRZYCH**
2. Gmina **Wałbrzych**
3. Powiat **Wałbrzych**
4. Województwo **dolnośląskie**

5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres

LOKOMOTYWOWNIA
Wałbrzych Gł.

6. Zawartość załącznika

zdjęcia; zdj. arch.;
sytuacja; orientacja

16.



17.

