

OPINIA ARCHITEKTONICZNO - KONSERWATORSKA



nazwa inwestycji	Wiata na peronie nr I w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach
adres inwestycji	Dworcowa 27, 89-620 Chojnice
inwestor	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74
zamawiający	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74
stadium opracowania	faza przedprojektowa
branża	Opinia architektoniczno - konserwatorska
data	M a j 2 0 2 5

autor opracowania			
branża	imię i nazwisko	zakres i nr upr. bud.	podpis
architektura	mgr inż. arch. Władysław Sucharski	zaświadczenie WKZ nr 22 z dnia 5 XI 1994 r upr. bud. do proj. w spec. architektonicznej nr 1298/Gd/83, członek POIA - 0490	

Zawartość opracowania

opis techniczny

1.0.	Dane ogólne.	str. nr 2
2.0.	Przedmiot i zakres opracowania	str. nr 2
3.0.	Cel opracowania	str. nr 3
4.0.	Ogólny opis wiaty w kontekście historycznego i aktualnego układu stacji kolejowej w Chojnicach	str. nr 3
5.0.	Ocena wartości historycznej i architektonicznej wiaty	str. nr 4
6.0.	Ocena aktualnej wartości użytkowej obiektu	str. nr 5
7.0.	Wstępna ocena aktualnej wartości technicznej wiaty	str. nr 5
8.0.	Autorskie zalecenia i wnioski konserwatorskie	str. nr 7

część rysunkowa

1.	Usytuowanie peronu i wiaty nr 1 na stacji kolejowej w Chojnicach	Skala 1 : 500	rys. nr A.01.1
2.	Widoki ortogonalne wiaty	Skala 1 : 175	rys. nr A.01.2
3.	Zebrana dokumentacja historyczna	-----	rys. nr A.01.3
4.	Zebrana ikonografia historyczna	skala 1 :100	rys. nr A.01.4
5.	Aktualny stan zachowania wiaty	-----	rys. nr A.01.5
6.	Zachowany detal architektoniczny	-----	rys. nr A.01.6

OPIS TECHNICZNY

1.0. Dane ogólne

- 1.1. Przedmiot opracowania : Wiata na peronie nr I w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach -
opinia architektoniczno - konserwatorska
- 1.2. Adres : Dworcowa 27, 89-620 Chojnice
- 1.3. Inwestor : PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74
- 1.4. Zleceniodawca : PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74
- 1.5. Opracowanie : Studio Projektowe PROFIL - Pracownia Autorska, 80-253 Gdańsk, ul.
Secesyjna 8
- 1.6. Autor opracowania : mgr inż. arch. Władysław Sucharski, uprawnienia budowlane bez ograniczeń do
projektowania w specjalności architektonicznej nr 1298/Gd/83, upr. twórcy nr
1176, potwierdzenie kwalifikacji do projektowania dla potrzeb zabytków nie-
ruchomych nr 22 z dnia 5 XI 1994 r, wyd. przez Wojewódzkiego Konserwatora
Zabytków w Gdańsku, zgodnie z § 20 Rozp. Min. Kultury i Sztuki z dnia
11.01.1994 r., członek POIA - 0490
- 1.7. Podstawa opracowania : umowa ze Zleceniodawcą
- 1.8. Data opracowania : Maj 2025

2.0. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest opinia architektoniczno – konserwatorska stalowej wiaty zlokalizowanej na peronie nr I w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach. Opracowanie obejmuje:

- część opisową zawierającą:
 - ✓ ogólny opis wiaty w kontekście historycznego i aktualnego układu całego zabytkowej stacji kolejowej w Chojnicach
 - ✓ ocena wartości historycznej i architektonicznej wiaty,
 - ✓ ocena aktualnej wartości użytkowej obiektu.
 - ✓ wstępna ocena aktualnej wartości technicznej wiaty,

- ✓ autorskie zalecenia i wnioski konserwatorskie dotyczące prac rewaloryzacyjnych, umożliwiających przywrócenie pierwotnych walorów architektonicznych i historycznych oraz pełnych walorów użytkowych wiaty.
- części rysunkowa zawierająca:
 - ✓ uzupełniony o zdjęcia z drona plan sytuacyjny ilustrujący położenia wiaty i peronu nr 1 na stacji kolejowej Chojnice,
 - ✓ wyskalowane i zwymiarowane ortogonalne zdjęcia wiaty,
 - ✓ dotyczące peronu nr 1 i zlokalizowanej na nim wiaty, pozyskane w trakcie realizacji opracowania rysunki pochodzące z realizowanej na przełomie XIX i XX wieku dokumentacji projektowej,
 - ✓ pozyskaną z zewnątrz i związaną z wiatą ikonografię historyczną,
 - ✓ ilustrujący stan aktualny serwis fotograficzny wiaty i jej zachowanego zabytkowego detalu architektonicznego wraz ze szczegółowymi uwagami dotyczącymi ich stanu technicznego.

W celu wykonania niniejszego opracowania, na terenie stacji kolejowej w Chojnicach w maju 2025 roku przeprowadzone zostały niezbędne prace terenowe wraz z wykonaniem autorskiego cyfrowego serwisu fotograficznego wiaty z wykorzystaniem klasycznych technik fotograficznych oraz drona.

Opracowanie zostało wykonane w maju 2025 roku, na zlecenie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74.

3.0. Cel opracowania

Celem niniejszego opracowania jest ocena historycznej, architektonicznej i technicznej wartości wiaty. Podjęte zostało ono w celu na potrzeby wystąpienia do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku o wydanie wytycznych konserwatorskich a także przygotowania przetargu w formie „zaprojektuj i wybuduj” dla planowanej rewaloryzacji tej wiaty.

4.0. Ogólny opis wiaty w kontekście historycznego i aktualnego układu stacji kolejowej w Chojnicach

4.1. Kontekst historyczny

Stacja kolejowa w Chojnicach wybudowana została w 1871 roku. Jej powstanie oznaczało przełom w rozwoju tego miasta. Kolej połączyła Berlin z Gdańskiem i Królewcem w ramach Królewskich Kolei Wschodnich, stopniowo przekształcając Chojnice z niewielkiego miasteczka w znaczący węzeł kolejowy i dynamiczny ośrodek regionalny.

Kolejnym czynnikiem miastotwórczym był rok 1918. Chojnice stały się leżącym po stronie polskiej miastem granicznym. Oznaczało to dodatkowy wzrost znaczenia miasta oraz dalszy rozwój

węzła kolejowego oraz stacji Chojnice jako stacji granicznej.

Ożywienie komunikacyjne oraz wzrost znaczenia Chojnic miały zasadniczy wpływ na jej dynamiczny rozwój urbanistyczny oraz na skalę i jakość realizowanej w tym czasie architektury. Dotyczyło to także planu stacji kolejowej oraz sukcesywnie realizowanych na tej stacji obiektów budowlanych, w szczególności monumentalnego budynku dworca kolejowego. Usytuowano go wewnątrz wielotorowego układu stacji, organizując ruch pociągów jednokierunkowo po obu stronach tego obiektu.

Rozwój stacji kolejowej Chojnice na przełomie XIX i XX wieku ilustrują załączone w części rysunkowej niniejszego opracowania (rys. nr A.01.3), oryginalne rysunki z realizowanej w tym czasie dokumentacji projektowej. Jak z tych rysunków wynika, między latami 1892 – 1917 poważnie rozbudowana została równia stacyjna, wybudowane zostały trzy dodatkowe perony do obsługi ruchu pasażerskiego, wszystkie perony połączone zostały przejściem podziemnym ze schodami umożliwiającymi przemieszczanie pasażerów między pociągami i budynkiem dworca bez przechodzenia przez tory kolejowe, powstały także wiaty osłaniające perony i wyjścia z przejścia podziemnego, w tym również wiaty na peronie nr 1.

W końcowej fazie tego okresu rozbudowany został także sam budynek dworca, uzyskując od strony placu przeddworcowego dodatkową niższą część frontowego wejścia głównego.

Budowa wiat peronowych także rozłożona była w czasie. Pierwsze niewielkie wiaty dobudowane zostały do budynku dworca głównego i osłaniały wyjścia boczne na strony północną i południową, obecnie oznaczone jako perony nr 2 i nr 3. Kolejne wiaty powstawały wraz z budową nowych peronów. W pierwszej kolejności powstały wiaty na peronach obecnie oznaczonych numerami 4 i 5. Wg datowania zachowanej dokumentacji projektowej peron nr 1 oraz osłaniająca ten peron wiaty powstały odpowiednio w latach 1906 i 1908.

Jak wynika z przedstawionej i przeanalizowanej na rys. nr A.01.4 ikonografii archiwalnej, powstałe we wczesnych fazach budowy stacji wiaty nad wejściami bocznymi do budynku dworca głównego, przez pewien czas istniały jeszcze po wybudowaniu peronów i wiat nr 1, nr 4 i nr 5. Ostatecznie zostały one jednak rozebrane. Nie zostały one także odtworzone w ramach przeprowadzonej w ostatnich latach kompleksowej rewaloryzacji budynku dworca głównego.

Mimo rozłożenia w czasie, wszystkie perony i zlokalizowane na nich wiaty są spójne architektonicznie. Ich stan techniczny obecnie nie jest jednak dobry. Ponieważ są one elementami całego wpisanego do rejestru zabytków zespołu stacji kolejowej Chojnice, planowana jest ich stopniowa rewaloryzacja. W pierwszej kolejności rewaloryzacji będzie poddana wiaty na peronie nr 1. Niniejsze opracowanie realizowane jest w celu wypracowania ram tej rewaloryzacji oraz uzyskania wymaganych wytycznych i decyzji konserwatorskich.

4.2. Stan istniejący

O wartościach chojnickiej stacji, poza zachowanymi obiektami kubaturowymi oraz jej zabytkową infrastrukturą techniczną, przesądza również zachowany w całości układ 5 historycznych peronów wraz ze znajdującymi się na nich wiatami i łączącym je tunelem podziemnym, a także oryginalnym cennym wyposażeniem tych obiektów.

Kierując się rangą peronów, na stacji zastosowano dwa rodzaje wiat – na głównych, bezpośrednio połączonych z budynkiem dworca głównego peronach nr 2 i nr 3, są to niewielkie zabudowane i przeszklone wiaty nad zejściami do przejścia podziemnego, natomiast na skrajnych peronach nr 1, nr 4 i nr 5, mniej ozdobne dłuższe wiaty otwarte.

W obu przypadkach zwraca uwagę staranne wykonanie wiat, dbałość o estetykę, a także dobór i wykończenie detalu.

Wiaty wykonano w nitowanej konstrukcji stalowej, nitowanie elementów wykorzystano tu dodatkowo jako element dekoracyjny. Na uwagę zasługują także ozdobne wypełnienia otwartych ażurowych przestrzeni między ramami konstrukcyjnymi wiat w strefach zejść do przejścia podziemnego. Między słupami ram oraz tworzącymi między ramami dodatkowe podziały architektoniczne dodatkowymi stalowymi słupkami pośrednimi, pod połaciami dachowymi wprowadzone zostały starannie wykonane ażurowe łuki oraz woluty stanowiące dodatkowy ornament podłużnych sylwet wiat.

Zejścia do przejścia podziemnego otrzymały na peronach pełne balustrady osłonowe, współgrające materiałowo i stylistycznie z konstrukcją wiat, wykonane z nitowanych pręseł z blachy stalowej, wypełnionych wykonanymi z nałożonego płaskownika metalowymi płycinami z wypukłym motywem geometrycznym.

Na peronach nr 2 i nr 3, z racji ich uprzywilejowanej lokalizacji w bezpośrednim sąsiedztwie budynku dworca, nad zejściami do przejścia podziemnego postawiono bardziej okazałe, z trzech stron całkowicie przeszklone wiaty zabudowane. Dla zachowania spójności stylowej z wiatami otwartymi, również wzniesiono je w konstrukcji stalowej, nitowanej, w tym przypadku wypełniając dolne partie pręseł niską ceglana podmurówką, na której osadzono duże, wypełniające całe pola pręseł przeszklenia o kwaterowych podziałach, szklonych szkłem ornamentowym lub witrażowym. Wiaty te domknięto ozdobnym zadaszaniem o odcinkowym przekroju, wspartym od frontu na ażurowych wspornikach metalowych, o stylistyce analogicznej do ażurowych wypełnień nad balustradami osłaniającymi światło zejść do przejścia podziemnego na peronach nr 1, nr 4 i nr 5.

5.0. Ocena wartości historycznej i architektonicznej wiaty

Wszystkie zachowane na stacji kolejowej w Chojnicach wiaty peronowe mają dużą wartość historyczną i architektoniczną. Historycznie są one ważnymi i nieodłącznymi obiektami tej stacji, związanymi z komfortem obsługi ruchu pasażerskiego, w czasie jej pełnego rozwoju.

Mają one również dużą wartość architektoniczną, jako staranne zaprojektowane i zrealizowane obiekty budowlane, których forma i detal są spójne z architekturą wszystkich pozostałych obiektów stacji. Stanowią one także świadectwo możliwości, poziomu i dbałości o detal w realizowanych w czasie ich powstania obiektach architektury publicznej.

Wiata na skrajnym peronie nr 1, jako element pierwszego planu sylwety stacji w Chojnicach, jest dodatkowo niezwykle istotnym elementem identyfikacji tej stacji od strony miasta. Dlatego jej rewaloryzacja mająca za cel przywrócenie pełnych walorów architektonicznych i historycznych, jest dla właściwego odbioru sylwety stacji zagadnieniem bardzo ważnym i ma być realizowana w pierwszej kolejności.

6.0. Ocena aktualnej wartości użytkowej obiektu

Wiata na peronie nr 1 od wybudowania w 1908 roku do dzisiaj spełnia te same funkcje – poprawę komfortu użytkowania przez podróżnych w trakcie ich oczekiwania na przyjazd lub odjazd oraz w trakcie wsiadania i wysiadania z pociągów. Funkcje te zawsze były wartością nadrzędną. Wartość ta obecnie może być wyższa niż w przeszłości, ponieważ klasyczna forma wiaty w kontekście pieczołowicie zrewaloryzowanego budynku dworca głównego, we współczesnym otoczeniu o zróżnicowanym poziomie rozwiązań architektonicznych i przestrzennych, mogą obecnie stanowić wartości dodane. Warunkiem koniecznym jest jednak przywrócenie jej pełnej wartości architektonicznej i historycznej oraz należytej wartości użytkowej, w szczególności pełnej szczelności pokrycia dachu wiaty. Obecnie, mimo okresowych lokalnych napraw, w obrębie wiaty występują liczne przecieki. Jej zatarta kolorystyka, występujące ogniska korozji a także liczne uszkodzenia detalu konstrukcji i wykończenia dachu, dodatkowo obniżają walory estetyczne wiaty. Obniża to także jej wartość użytkową.

7.0. Wstępna ocena aktualnej wartości technicznej wiaty

Aktualna wartość techniczna poszczególnych elementów wiaty jest zróżnicowana.

Stan techniczny stalowej konstrukcji nośnej można ogólnie uznać jako relatywnie dobry. Była ona wielokrotnie malowana, jednakże nałożone na nią warstwy farby łuszczą się i odpadają. Występują na niej także liczne ogniska korozji które w przeważającej większości, na podstawie wstępnej ostrożnej oceny, można uznać za powierzchniowe. Jednakże, dla absolutnej pewności, z całej konstrukcji wiaty należy usunąć wszystkie zniszczone powłoki malarskie, oczyścić miejsca skorodowane, a następnie dokładnie sprawdzić, czy w obrębie poszczególnych elementów i połączeń konstrukcyjnych nie ma miejsc wymagających poważniejszej ingerencji.

Stan zachowania elementów konstrukcji stalowej jest lepszy w górnych partiach wiaty. Partie dolne, narażone na działanie wody, a w okresie zimowym także soli, lokalnie mogły ulegać głębszej korozji, w związku z czym obecnie, w trakcie pełnej rewaloryzacji wiaty mogą wymagać pod-

jęcia szerszego zakresu prac remontowych. w tym także, w przypadku stwierdzenia bardziej rozległych ognisk i zniszczeń korozyjnych, uzupełnień, wzmocnienia lub wymiany najbardziej zniszczonych fragmentów dolnych partii części elementów jej konstrukcji stalowej.

Drewniana konstrukcja dachu oraz poszycia dachowego są wtórne. Wykonane zostały one prawdopodobnie z lat 40-tych XX wieku. Ogólny stan techniczny tej konstrukcji i dodatkowych elementów wykończenia wykonanych z drewna jest niezadowalający. Mają one całkowicie zniszczone, wielokrotnie nakładane powłoki wykończenia zewnętrznego. Wiele elementów jest częściowo lub całkowicie zniszczonych. Drewno, z którego są one wykonane w wielu miejscach jest zdegradowane biologicznie. Ponadto w takcie przeprowadzonej wizji lokalnej stwierdzono brak wielu elementów drewnianego wykończenia dachu. Stwierdzono także potrzebę całkowitej wymiany zdegradowanego pokrycia bitumicznego.

Dodatkowo zwraca się uwagę na brak płycinowego detalu architektonicznego wykończenia pełnych płaszczyzn wypełnienia balustrad, od strony północnej zabezpieczających światło zejścia do przejścia podziemnego. Taki detal występuje w balustradach po przeciwnej stronie tego zejścia.

Powierzchnie stalowych płycin, słupów i elementy dekoracyjne były malowane wielokrotnie farbami olejnymi. W ich dolnych partiach wstępnie stwierdzono występowanie 6 warstw farb o różnej kolorystyce, m.in. zielonej, brązowej, beżowej i w kolorze minii. Kolorystyka wcześniejszych warstw jest różna w różnych miejscach wiaty, ponieważ była ona wielokrotnie czyszczona i malowana. Pierwotny kolor będzie można potwierdzić wykonując badania stratygraficzne w górnych partiach wiaty po ustawieniu rusztowań lub po zdemontowaniu elementów wiaty. W celu uzyskania wiarygodnych wyników należy wykonać kilkanaście odkrywek powłok malarskich.

8.0. Autorskie zalecenia i wnioski konserwatorskie

8.1. Zalecenia i wnioski wynikające z wartości architektonicznej i historycznej oraz ze stanu zachowania wiaty.

Rewaloryzację wiaty należy przeprowadzić zgodnie z zasadami i procedurami stosowanymi przy pracach realizowanych w obrębie obiektów zabytkowych. Prace te powinny obejmować pełny zakres wymaganych czynności obejmujących:

- pełną dokumentację przedprojektową i projektową wykonaną w zakresie:
 - ✓ pełnej inwentaryzacji konserwatorskiej wiaty i jej detalu architektonicznego,
 - ✓ badań stratygraficznych istniejących powłok malarskich, mających za cel ustalenie pierwotnej, historycznej kolorystyki wiaty,

- ✓ orzeczenia technicznego oceniającego stan techniczny poszczególnych elementów wiaty wraz ze wskazaniem, o ile zaszłyby taka potrzeba, elementów wiaty wymagających większego remontu, wzmocnienia lub do częściowej wymiany,
 - ✓ programu prac konserwatorskich
 - ✓ projektu budowlanego rewaloryzacji wiaty,
 - ✓ niezbędnego zakresu dokumentacji wykonawczej rewaloryzacji wiaty,
- wykonana dokumentacja konserwatorska powinna być uzgodniona z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Gdańsku, natomiast projekt budowlany rewaloryzacji – uzyskać decyzję konserwatorską oraz pozwolenie na budowę,
- prace remontowo – budowlane prowadzone ze szczególnym uwzględnieniem:
 - ✓ ręcznej rozbiórki pokrycia dachu oraz elementów konstrukcji drewnianej,
 - ✓ ostatecznej weryfikacji stanu technicznego elementów wykonanych z drewna po ich demontażu,
 - ✓ zachowania elementów możliwych do konserwacji i do wtórnego wbudowania w odtwarzaną drewnianą konstrukcję dachu,
 - ✓ czyszczenia, konserwacji i ew. remontu elementów konstrukcji stalowej, wykonanych zgodnie z przygotowanym w ramach dokumentacji rewaloryzacji wiaty programem prac konserwatorskich,
 - ✓ odtworzenia historycznej kolorystyki wiaty, ustalonej w ramach badań stratygraficznych i uwzględnionej w projekcie budowlanym oraz w dokumentacji wykonawczej wiaty, przy zachowaniu pełnych procedur przygotowawczych i z zastosowaniem wysokiej klasy materiałów malarskich dedykowanych do prac renowacyjnych w obiektach zabytkowych.

Roboty rewaloryzacyjne powinny być prowadzone pod stałym nadzorem autorskim oraz nadzorem konserwatorskim. Decyzje dot. zachowania i konserwacji elementów drewnianych możliwych do wtórnego wykorzystania, powinny być podejmowane w porozumieniu z tym nadzorem, Elementy zniszczone i przeznaczone do utylizacji, przed usunięciem z placu budowy, w miarę możliwości i potrzeb, powinny być wykorzystywane jako wzory przy odtwarzaniu historycznego detalu w nowo wykonywanych elementach konstrukcji i wykończenia wiaty.

Wszystkie prace związane z rewaloryzacją wiaty, w tym także prace przygotowawcze i prace projektowe, powinny być realizowane przez wykwalifikowany personel, pod kierownictwem osób mających udokumentowane doświadczenie w pracy przy obiektach zabytkowych.

8.2. Zalecenia i wnioski formalne.

Cała stacja kolejowa w Chojnicach, na podstawie wpisu do rejestru zabytków, objęta jest ścisłą ochroną konserwatorską. Wiaty na peronie nr 1, jako element całego zespołu tej stacji, także

podlega tej ochronie. Oznacza to, że wszelkie prace projektowe oraz prowadzone w obrębie wiaty prace rewaloryzacyjne muszą być prowadzone zgodnie z ustawą o ochronie zabytków. Wymagają one niezbędnych uzgodnień, pozwoleń i decyzji konserwatorskich. Przed rozpoczęciem prac rewaloryzacyjnych, konieczne jest także uzyskanie prawomocnego pozwolenia na budowę.

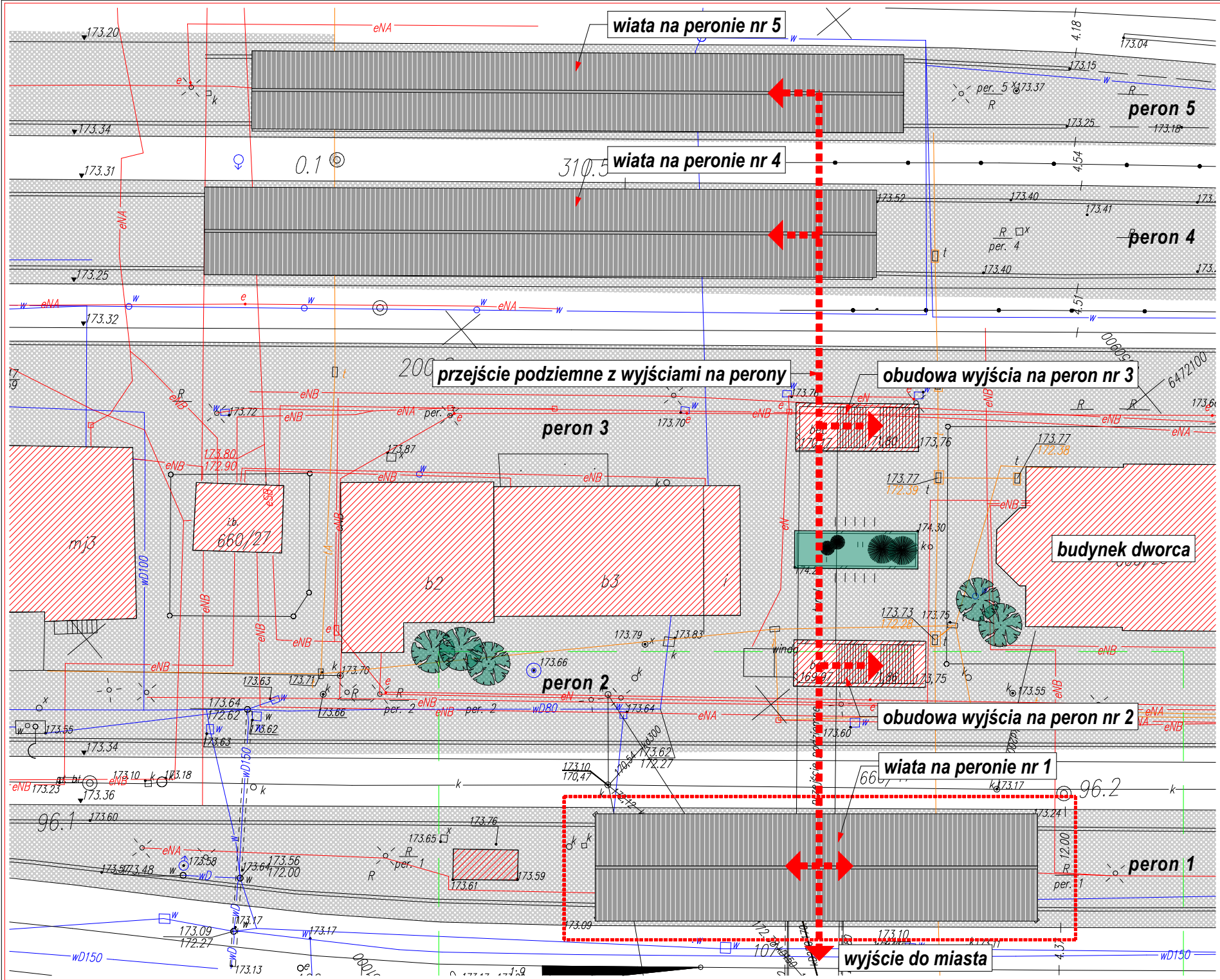
Przed przystąpieniem do prac projektowych związanych z rewaloryzacją wiaty, wskazane jest uzyskanie opinii i wytycznych konserwatorskich. Do wniosku o wydanie tej opinii, wskazane jest załączenie niniejszego opracowania, jako dokumentu ilustrującego wartość architektoniczną i historyczną wiaty, jej aktualny stan techniczny, a także autorską propozycję zakresu prac mających za cel przywrócenie jej pełnych walorów architektonicznych i historycznych oraz jej pełnych walorów użytkowych.

o p r a c o w a n i e



mgr inż. arch. Władysław Sucharski

G d a ń s k , m a j 2 0 2 5



plan sytuacyjny skala 1:500

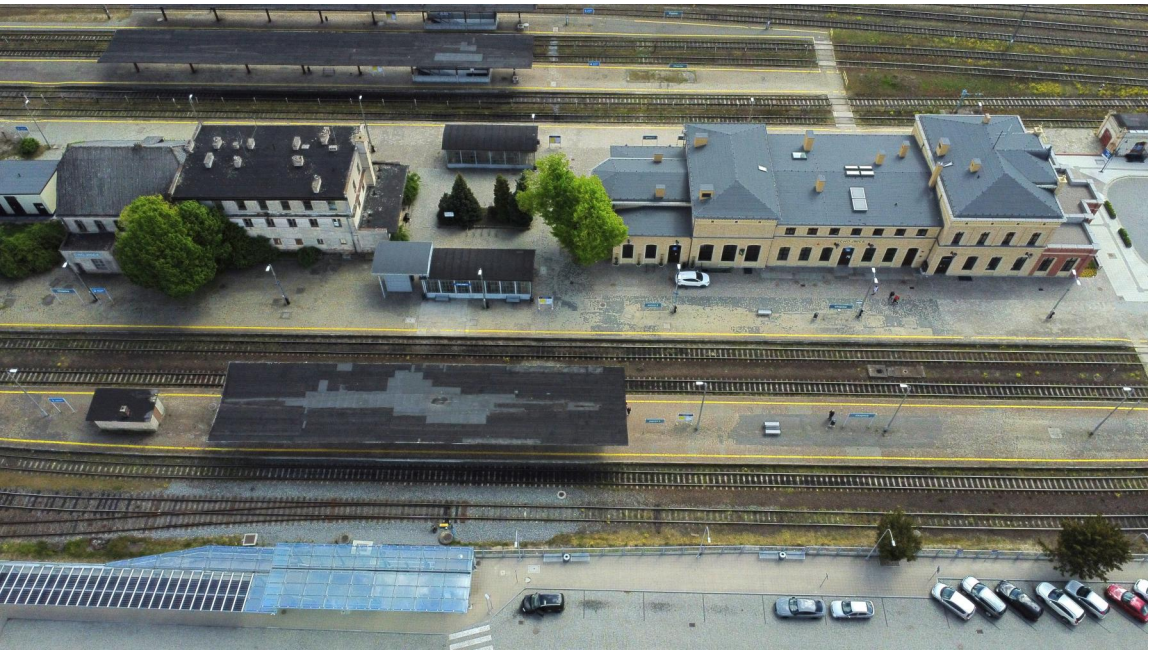
Zabytkowa stacja kolejowa w Chojnicach to niezwykle wartościowy, dobrze zachowany, autonomiczny zespół urbanistyczny zlokalizowany na południowo - wschodnich obrzeżach miasta Chojnice. Początek budowy stacji to koniec lat 60-tych i lata 70-te XIX w. Związany jest on z dynamicznym rozwojem sieci kolejowej na terenie Prus. Chojnice stały się w tym czasie ważnym węzłem kolejowym na trasie Berlin - Królewiec, przekształcając się z niewielkiego prowincjonalnego miasteczka w ważny ośrodek miejski. Oznaczało to dynamiczny rozwój jego układu urbanistycznego oraz skokowy wzrost jakości realizowanej w tym mieście architektury. Doskonałym tego przykładem jest zrealizowany w 1873 roku, zrewaloryzowany w ostatnich latach, monumentalny budynek dworca głównego.

Peron nr 1 zlokalizowany jest po północnej stronie zabytkowego zespołu stacji. Usytuowana na nim wiata osłania część tego peronu oraz zlokalizowane pod nią dwustronne schody wyjścia z łączącego wszystkie perony przejścia podziemnego.

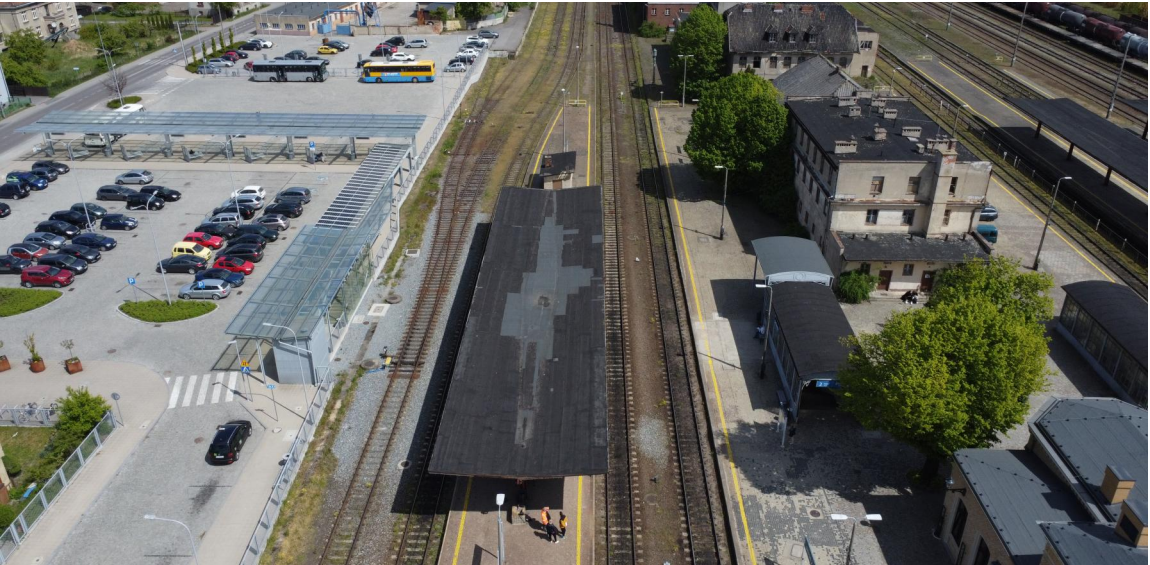
Wykonane z użyciem drona w maju 2025 roku, autorskie zdjęcia wiata na peronie nr 1 ilustrują jej usytuowanie w kontekście otoczenia całej stacji kolejowej. Wiata, poza znaczeniem czysto użytkowym, jest ważnym elementem architektonicznym w północnej sylwecie stacji, stanowiąc pierwszy plan dla dla zlokalizowanej między preonem 2 i peronem 3, głównej zabudowy kubaturowej stacji. Jest to w całości podlegająca ochronie konserwatorskiej, pochodząca z końca XIX i przełomu XIX i XX wieku zabudowa historyczna.



widok perspektywiczny z lotu ptaka od str. zachodniej



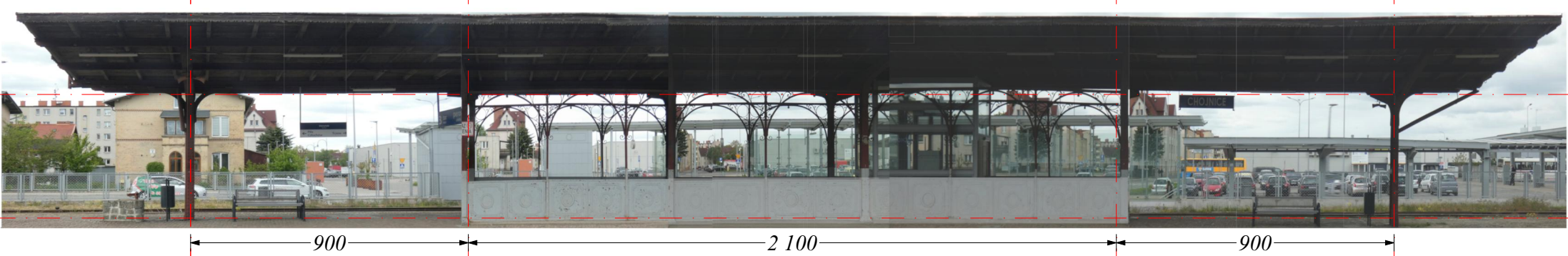
widok z lotu ptaka od str. północno - zachodniej



widok perspektywiczny z lotu ptaka od str. południowo - zachodniej

Chojnice, ul. Dworcowa 27 • wiata peronu nr 1 w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach • usytuowanie skala 1:500

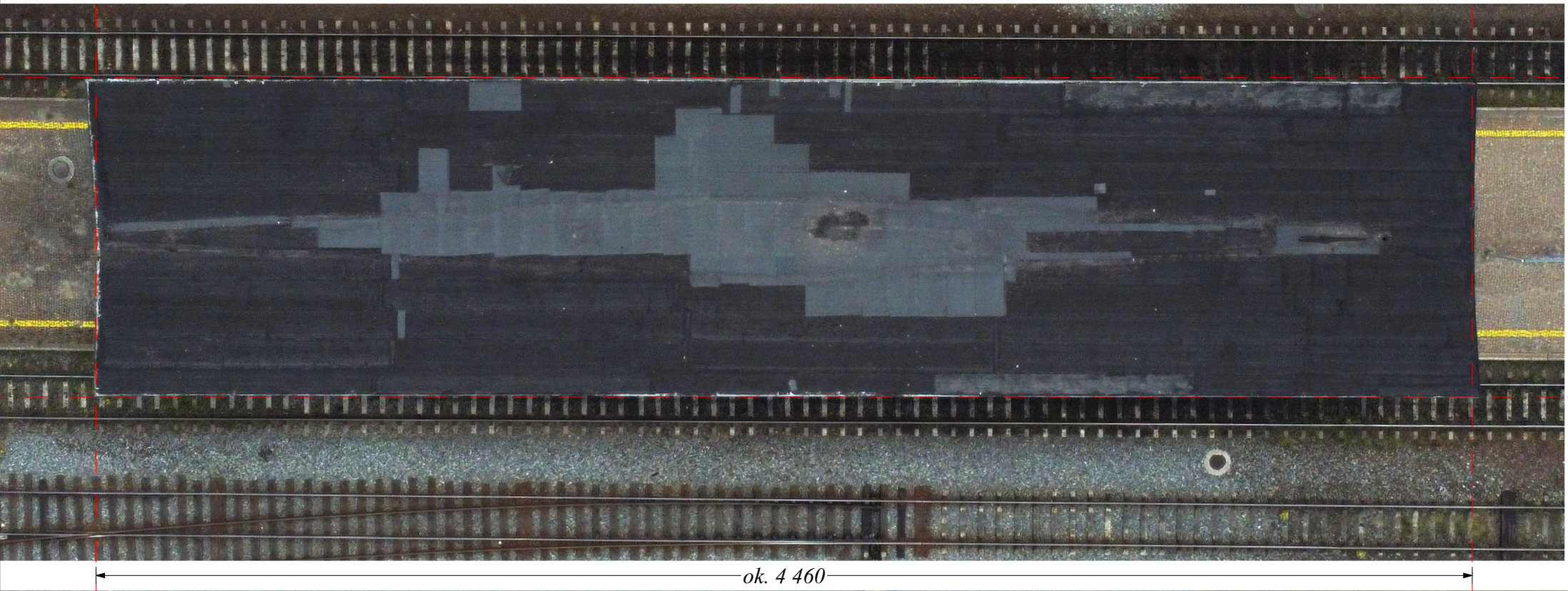
pracownia prowadząca: Studio Projektowe PROFIL - Pracownia Autorska 80-253 Gdańsk, ul. Secesyjna 8		opracowanie:	j.w.	inwestor:	PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa		przedmiot rysunku:	data:	skala:	nr rysunku:
autor projektu:	sprawił:	obiekt:	adres:	faza:	branża:			Maj 2025	1:500	A.01.1
arch.Władysław Sucharski	arch.Halina Sucharska	wiata peronu nr 1 w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach	Chojnice, ul. Dworcowa 27	przedprojektowa	architektoniczna	usytuowanie				



sylweta wiaty od strony południowej



widok czołowy wiaty - str. zachodnia



widok wiaty z góry

Wiata na peronir nr 1 ma długość użytkową wynoszącą ok. 44,50 m oraz szerokość ok. 10,50 m. Jej użytkowa wysokość to ok. 4,00 m.

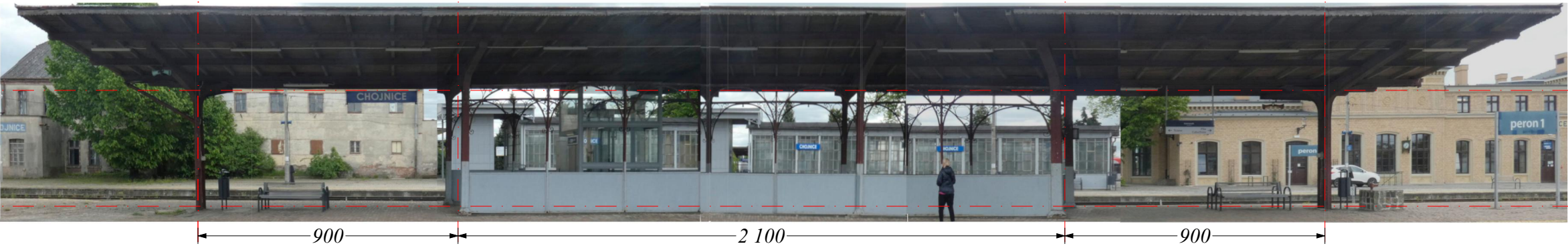
Stalowa, nitowana konstrukcja wiaty składa się z pięciu przęseł. Dwa skrajne przęsła oparte są na dwuwpornikowej konstrukcji z usytuowanym osiowo słupem centralnym. Trzy przęsła wewnętrzne wspierają ramy oparte na dwóch słupach, między którymi zlokalizowane są dwustronne schody wyjścia z podziemnego przejścia podziemnego.

Ogólny stan techniczny konstrukcji wiaty można uznać jako dobry. Była ona wielokrotnie malowana, jednakże pokrywające ją powłoki malarskie są w znacznym stopniu złuszczone lub odspojone i nie zapewniają właściwej ochrony antykorozyjnej. W konsekwencji na konstrukcji widoczne są liczne ogniska korozji, która, wg przeprowadzonej w ramach niniejszego opracowania oceny wstępnej, w większości wypadków jest jednak powierzchniowa.

Krokwiowa konstrukcja dachu wiaty wykonana jest z drewna mocowanego do płatwii stalowych. Dwuspadowy dach ma spadki w kierunku osi wiaty, z odprowadnieniem poprzez dwie rury spustowe mocowane do skrajnych, ustawionych w osi wiaty słupów konstrukcji stalowej.

Dach wiaty ma pokrycie z papy bitumicznej. Wykonane z użyciem drona w maju 2025 roku, ortogonalne zdjęcie wiaty z góry, ilustruje aktualny stan techniczny tego pokrycia. Doskonale widoczne są na nim strefy doraźnych napraw oraz miejsca postępującej destrukcji papy.

Stan techniczny konstrukcji dachu oraz pokrycia dachowego jest zły. Drewniane poszycie z desek jest w znacznym stopniu zregradowane, nie zapewniając należytej stabilności i wytrzymałości dla pokrycia z papy bitumicznej. Pokrycie to, mimo wielokrotnych napraw, nie jest szczelne. Jego liczne przecieki nie zapewniają wymaganego komfortu użytkowego wiaty oraz przyspieszają dalszą destrukcję drewnianej konstrukcji dachu.



sylweta wiaty od strony północnej

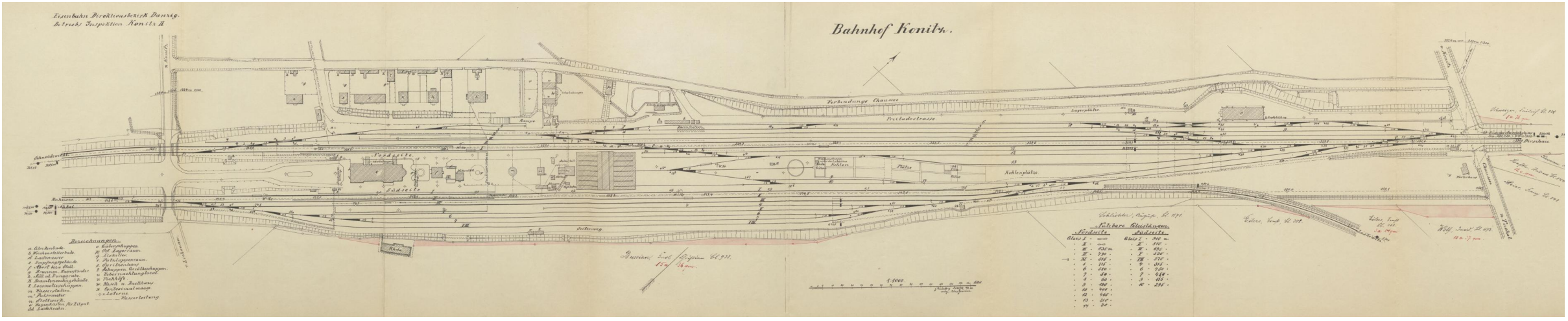


widok czołowy wiaty - str. wschodnia

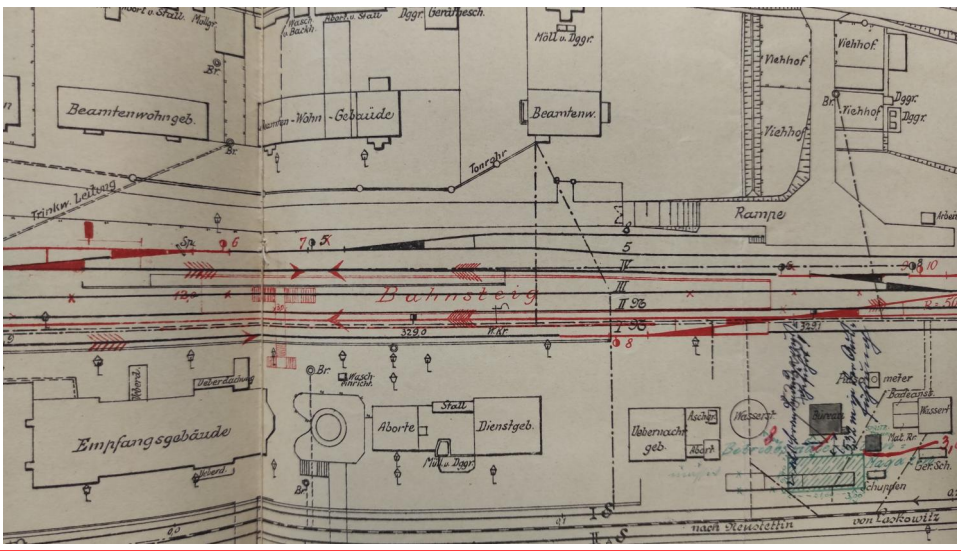
Chojnice, ul. Dworcowa 27 • wiatą peronu nr 1 w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach • widoki ortogonalne skala 1:175

wszystkie załączone zdjęcia zostały wykonane i przetworzone przez autora niniejszego opracowania w maju 2025 roku

pracownia prowadząca: Studio Projektowe PROFIL - Pracownia Autorska 80-253 Gdańsk, ul. Secesyjna 8		opracowanie:		j.w.		inwestor: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa		przedmiot rysunku:		data:		skala:		nr rysunku:			
autor projektu: arch.Władysław Sucharski		sprawdził: arch.Halina Sucharska		obiekt: wiatą peronu nr 1 w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach		adres: Chojnice, ul. Dworcowa 27		faza: przedprojektowa		branża: architektoniczna		widoki ortogonalne		Maj 2025 1:175		A.01.2	



plan sytuacyjny stacji z 1892 r



projekt budowy peronu nr 1 z 1906 r.

Plan zagospodarowania stacji z pochodzącego z 1906 r. projektu budowy peronu nr 1.

Jak wynika z rysunku, przebiegające od strony północnej dworca tory kolejowe zostały rozsunięte, a na zwolnionej przestrzeni wybudowany został nowy peron przeznaczony do obsługi ruchu pasażerskiego. Z zachowanego projektu archiwalnego wynika, że peron ten był jednak znacznie krótszy niż obecnie. Na rysunku widoczne jest także zaprojektowane w 1906 roku przejście podziemne łączące nowy peron z istniejącą północną stroną dworca kolejowego. Jak widać, pierwotnie było ono zaplanowane poza linią widocznego na planie, istniejącego już w tym czasie przejścia podziemnego łączącego południową stronę dworca z wcześniej wybudowanymi peronami mającymi dzisiaj numery 4 i 5. Jak widać na załączonym obok planie z 1908 roku, przejście to faktycznie zrealizowane zostało jednak w linii przejścia na perony nr 4 i nr 5,



projekt budowy punktu gastronomicznego i toalety z 1906 r.

Plan sytuacyjny stacji kolejowej Chojnice pochodzący z dokumentacji projektowej wykonanej w 1892 roku.

Mimo wielokrotnych rozbudów i modernizacji stacji, na planie wyraźnie czytelny jest jej zachowany do dzisiaj pierwotny układ urbanistyczny, z wypowo usytuowanymi obiektami kubaturowymi, rozdzielającymi jednokierunkowy ruch pociągów ze wschodu na zachód od pociągów poruszających się w kierunku przeciwnym. Dojazd do budynku dworca, tak jak obecnie, odbywał się ze zlokalizowanego od strony zachodniej przejazdu drogowego przeprowadzonego pod dwoma wiaduktami kolejowymi.

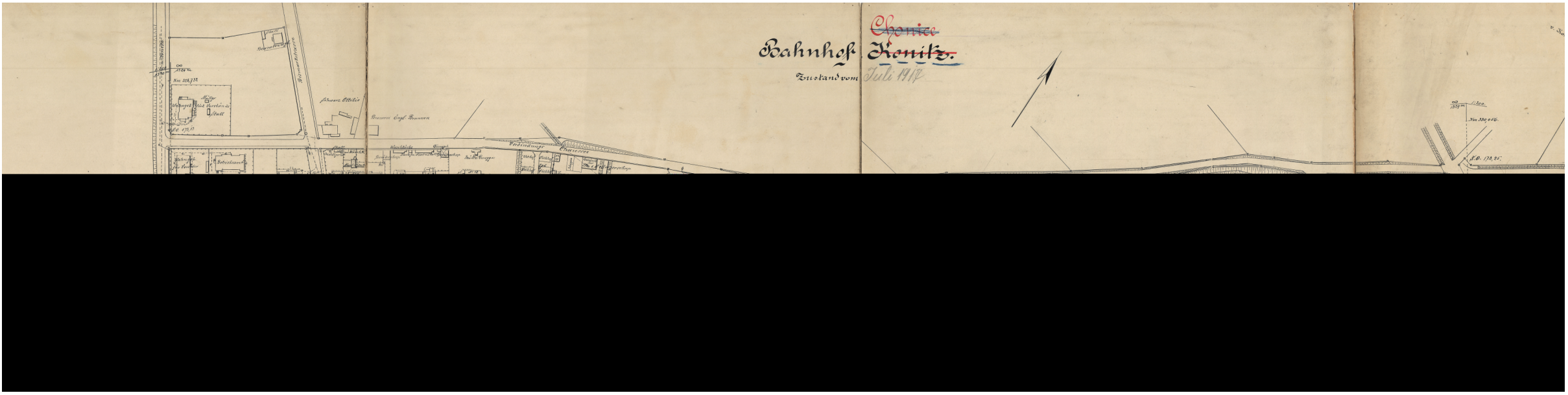
Jak wynika z załączonego planu, obsługa ruchu pasażerskiego odbywała się od strony północnej (obecnie peron nr 2) i od strony południowej dworca (obecnie peron nr 3). Nie istniały jeszcze w tym czasie peron 1 oraz perony nr 4 i nr 5. Nie było także jeszcze przejścia podziemnego.

Na planie widoczny jest także, zachowany do dzisiaj w niezmienionej formie plac przeddworcowy.

Plan zagospodarowania stacji z pochodzącego z 1908 r. projektu budowy na peronie nr 1, obecnie nie istniejącego, podpiwniczonego pawilonu gastronomicznego oraz wolnostojącego budynku toalety.

Jak wynika z rysunku, w 1908 roku peron nr 1 w strefie budynku dworca miał już obecne gabaryty. Istniała już na nim także wiata peronowa oraz dwustronne zejście do również istniejącego już w tym czasie przejścia podziemnego. Przejście to jest usytuowane w jednej linii z przejściem podziemnym w kierunku peronów nr 4 oraz nr 5.

Widoczna na planie wiata na peronie nr 1 ma obecne gabaryty. Na rysunku widoczny jest także układ jej słupów konstrukcyjnych. Jest on zgodny z układem istniejącym obecnie,



plan sytuacyjny stacji z 1917 r

Chojnice, ul. Dworcowa 27 • wiata peronu nr 1 w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach • dokumentacja historyczna

pracownia prowadząca: Studio Projektowe PROFIL - Pracownia Autorska 80-253 Gdańsk, ul. Secesyjna 8		opracowanie:	j.w.	inwestor: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa		przedmiot rysunku:	data:	skala:	nr rysunku:
autor projektu: arch.Władysław Sucharski	sprawił: arch.Halina Sucharska	obiekt: wiata peronu nr 1 w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach	adres: Chojnice, ul. Dworcowa 27	faza: przedprojektowa	branża: architektoniczna	dokumentacja historyczna	Maj 2025		A.01.3



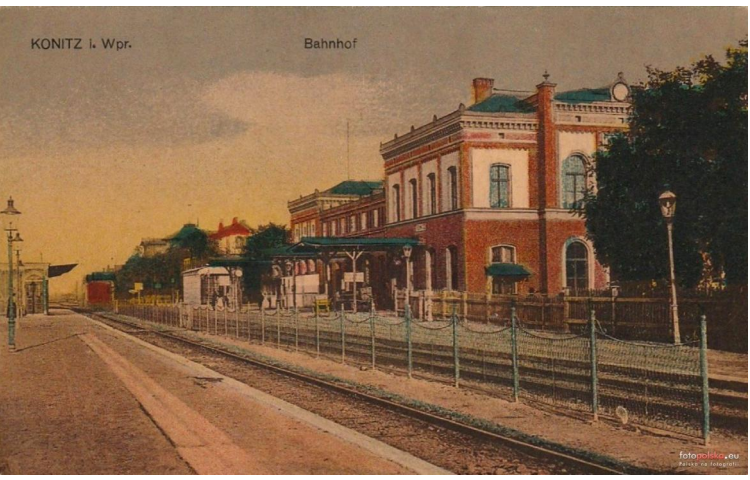
Fot. nr 1. Widok stacji kolejowej od strony fasady dworca głównego w latach 1899 - 1901, w I fazie rozwoju tej stacji. Obsługa ruchu pasażerskiego odbywała się wyłącznie od północnej i południowej strony dworca, brak peronów i wiat nr 1, nr 4 i nr 5. Widoczne wczesne nasadzenia drzew otaczających plac przeddworcowy.



Fot. nr 2. Widok stacji kolejowej od pn.- zachodniej strony dworca głównego ok. 1905 r. Obsługa ruchu pasażerskiego. Nadal brak peronu 1 z wiatą peronową, widocznego już na północną stronę dworca osłonięte ozdobną wiatą stalową. W tym czasie istniały już osłonięte wiatami perony obecnie oznaczone jako nr 4 i nr 5



Fot. nr 3. Widok stacji kolejowej od str. fasady dworca głównego. Pochodzi ono najpewniej sprzed 1907 r. ponieważ nadal nie ma na nim peronu 1 z wiatą peronową, widocznego już na pochdzącym z tego roku planie sytuacyjnym. Nadal widoczna jest wiatą osłaniająca wyjście na stronę północną dworca. W głębi zdjęcia widoczny zarys wiaty peronu nr 5



Fot. nr 4. Widok stacji kolejowej od północna - zachodnie, rok 1911. Widoczne peron nr 1 z wiatą peronową częściowo przesłoniętą przez wybudowany na tym peronie w 1908 roku, obecnie nie istniejący, podpiwniczony pawilon gastronomiczny, a także nie zachowane wiaty nad wyjściami z dworca na peron 2.



Fot. nr 5. Widok stacji kolejowej ok. 1915 r., od str. podjazdu z placu przeddworcowego pod rozbudowane w tym czasie wejście główne dworca. W tym czasie istniały już perony i wiaty nr 1, nr 4 i nr 5 oraz nie zachowane do dzisiaj, przybudowane do budynku dworca wiaty częściowo osłaniające perony nr 2 i nr 3.



Fot. nr 6. Widok stacji kolejowej od str. rozbudowanej fasady dworca głównego. Zdjęcie datowane jest na rok 1930. Nadal widoczna jest wiatą nad wyjściem na stronę północną dworca. Widoczna jest na nim także wiatą peronowa nr 1. Od strony południowej dworca widoczne są wiaty peronów nr 4 i nr 5 oraz nie zachowana, przybudowana do dworca wiatą peronu nr 3.



Fot. nr 7. Widok wiaty na peronie nr 1 od strony południowo - zachodniej, rok 2015. W tym czasie peron nie był jeszcze dostępny dla osób niepełnosprawnych. Istniejąca obecnie, zlokalizowana w obrębie schodów z przejścia podziemnego winda została wybudowana i oddana do użytku w 2024 roku. Widoczna inna niż obecnie kolorystyka balustrady osłaniającej schody zejścia do przejścia podziemnego, z mocno wyeksponowanym plynowymi nakładkami jej podziałów architektonicznych.



Fot. nr 8. Widok wiaty na peronie nr 1 od strony północno - zachodniej, rok 2016. Widoczna inna niż obecnie kolorystyka balustrady osłaniającej schody zejścia do przejścia podziemnego. W odróżnieniu od strony przeciwnej, na tej balustradzie brak jest jednak, tak jak obecnie, charakterystycznych plynowych podziałów architektonicznych.

przełom XIX i XX wieku

Na zestawionych zdjęciach historycznych z przełomu XIX i XX wieku widoczny jest dynamiczny rozwój stacji kolejowej Chojnice. W tym czasie ostatecznie ukształtował się układ pięciu peronów dla podróżnych wraz z osłaniającymi peron 1 oraz perony nr 4 i nr 5 wiatami peronowymi. Dobudowane do budynku dworca głównego jeszcze przed budową nowych peronów wiaty osłaniające wyjścia na północną stronę dworca oraz widoczna na części zdjęć późniejsza wiatą przybudowana do jego strony południowej, ostatecznie zostały rozebranie. Nie zrekonstruowano ich także w trakcie przeprowadzonej w ostatnich latach rewitalizacji budynku dworca.

Obecnie strona północna i strona południowa przed tym budynkiem oznaczone są jako perony nr 2 i nr 3. Nie są one osłonięte wiatami. Przeszkłone obudowy osłaniają jedynie schody wyjściowe na te perony z przebiegającego pod nimi i łączącego wszystkie perony przejścia podziemnego. Przejście to w ostatnich latach zostało także przedłużone w kierunku północnym i połączyło stację kolejową ze zlokalizowanym po tej stronie miejskim parkingiem dla samochodów osobowych.

widok współczesny

Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat peron nr 1 i zlokalizowana na nim wiatą w zasadzie nie ulegały żadnym przekształceniom. Zmieniona została natomiast kolorystyka wiaty. Jak widać na załączonych zdjęciach, jeszcze w 2016 roku, zewnętrzne płaszczyzny balustrad osłaniających światło zejścia do przejścia podziemnego wymalowane były w kolorze brązowym. Plynowy ornament balustrady południowej dodatkowo wyodrębniony był kolorystyczne. Ozdobne nakładki z płaskownika miały kolor beżowy. Obecnie kolorystyka ta jest zatarta, poprzez przemalowanie balustrad w jednolitym kolorze szarym. Przemalowanie wykonano zapewne w celu doraźnego zabezpieczenia antykorozyjnego stali. Zniszczyło ono jednak wcześniejszą kolorystykę wiaty. Na zdjęciach brak jest także zlokalizowanego obecnie w obrębie wschodnich schodów zejścia do tunelu podziemnego szybu z windą dla osób niepełnosprawnych. Winda została wbudowana i oddana do użytkowania w 2024 roku.

Chojnice, ul. Dworcowa 27 • wiatą peronu nr 1 w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach • ikonografia historyczna

pracownia prowadząca: Studio Projektowe PROFIL - Pracownia Autorska 80-253 Gdańsk, ul. Secesyjna 8		opracowanie:	j.w.	inwestor: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa		przedmiot rysunku:	data:	skala:	nr rysunku:
autor projektu: arch.Władysław Sucharski	sprawił: arch.Halina Sucharska	obiekt: wiatą peronu nr 1 w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach	adres: Chojnice, ul. Dworcowa 27	faza: przedprojektowa	branża: architektoniczna	ikonografia historyczna		Maj 2025	A.01.4



Fot. nr 1. Widok części wiaty od str. południowo - wschodniej. Na pierwszym planie widoczny ustawiony osiowo skrajny dwu-wspornikowy słup stalowy wspierający nitowaną konstrukcję wschodniej części wiaty przed dwustronnymi schodami zejścia do przejścia podziemnego. Wschodnia część tych schodów została w 2024 roku zawężona wskutek wbu-dowania w ich obręb szybu z windą dla osób niepełnosprawnych. Widoczna drewniana konstrukcja krokwiowego dachu opartego na stalowych płatwiach łączących poszczególne ramy konstrukcyjne wiaty. Połacie dachu ustawione są ze spadkiem do osi wiaty, z odwodnieniami poprzez rury spustowe mocowane do skrajnych słupów jej konstrukcji nośnej.



Fot. nr 2. Widok wiaty od str. zachodniej w obrębie wnętrza strefy schodów dwustronnego zejścia do przejścia podziemnego. Wido-czny układ dwusłupowych stalowych ram głównych wiaty z dodatkowymi wysuniętymi na zewnątrz wspornikami pod stalo-we płatwie nośne drewnianej konstrukcji dachu. Między ramami głównymi w strefie zejścia występują dodatkowe słupki pośrednie od góry zwieńczone ozdobnymi lukami i wolutami wykonanymi z teownika i płaskownika stalowego. Wprawdzie wbudowany od strony wschodniej, przesklony szyb windy dla osób niepełnosprawnych mocno zawężił wschodni bieg schodów, nie zmienił on jednak historycznego dwustronnego charakteru wyjścia z przejścia podziemnego. Prosta współczesna architektura tego szybu jest neutralna w stosunku do historycznego kontekstu architektury wiaty.



Fot. nr 3. Widok północnego skraju wiaty w obrębie strefy schodów dwustronnego zejścia do przejścia podziemnego. W skró-cie perspektywicznym widoczny układ dwusłupowych stalowych ram głównych, a także tworzących rytm głównego architektonicznego podziału wiaty oraz stanowiących konstrukcję wsporczą balustrad zabezpieczających krawędzie światła zejścia.do przejścia podziemnego, zwieńczonych lukami i wolutami słupków pośrednich . W odniesieniu do historycznego kontekstu architektury wiaty, zwraca uwagę stosunkowo agresywny układ współ-czesnych białych opraw oświetleniowych oraz zasilających te oprawy przewodów elektrycznych.



Fot. nr 4. Widok części wiaty od str. północno - wschodniej, przy schodach wschodniego zejścia do przejścia podziemnego. Zwraca uwagę płaska płaszczyzna zewnętrznej balustrady osłaniającej światło zejścia, która pozbawiona jest tworzących dodatkowy podział architektoniczny, nałożonych w formie płycin obramowań i rozet z płaskownika stalowe-go, które zastosowane zostały w balustradzie zlokalizowanej po przeciwnej stronie wiaty. Słupy ram głównych, słupki pośrednie oraz stalowe balustrady przemalowane są w kolorze szarym, zapewne w celu doraźnego zabezpieczenia antykorozyjnego ich konstrukcji stalowej. Przemalowanie to jednak zatarło wcześniejszą kolorystykę dolnych partii wiaty.



Fot. nr 5. Widok części wiaty od str. południowo - zachodniej, przy schodach zachodniego zejścia do przejścia podziemnego. Płaszczyzna zewnętrznej balustrady osłaniającej światło zejścia, od strony zewnętrznej posiada dodatkowe podziały architektoniczne w postaci tworzących płyciny, nałożonych obramowań i rozet z płaskownika stalowego. Podziałów tych nie ma jednak od wewnętrznej strony tej balustrady oraz w balustradzie osłaniającej światło zejścia od strony północnej. Słupy ram głównych, słupki pośrednie oraz stalowe balustrady, podobnie jak po stronie przeciwnej, zostały doraźnie zabezpieczone szarą farbą antykorozyjną która zatarła wcześniejszą kolorystykę dolnych partii wiaty z kolorystycznie wyodrębnionym detalem podziałów architektonicznych balustrady.



Fot. nr 6. Widok porównawczy części wiaty od strony południowo - zachodniej, przy balustradzie osłaniającej światło schodów zachodniego zejścia do przejścia podziemnego, na archiwalnym zdjęciu wykonanym w 2016 roku, przed zamalowaniem dolnych partii wiaty szarą farbą antykorozyjną. Przemalowanie to w znacznym stopniu zatarło pierwotnie kolorystycznie wyeksponowany detale architektoniczny tej części wiaty, przez co detal ten z większej odległości stał się mało czytelny.

Chojnice, ul. Dworcowa 27 • wiaty peronu nr 1 w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach • aktualny stan zachowania

pracownia prowadząca: Studio Projektowe PROFIL - Pracownia Autorska 80-253 Gdańsk, ul. Secesyjna 8		opracowanie: j.w.		inwestor: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa		przedmiot rysunku:		data:	skala:	nr rysunku:	
autor projektu: arch.Władysław Sucharski	sprawił: arch.Halina Sucharska	obiekt: wiaty peronu nr 1 w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach		adres: Chojnice, ul. Dworcowa 27	faza: przedprojektowa	branża: architektoniczna	aktualny stan zachowania		Maj 2025	1:2,94, 1:0,77, 1:0,46, 1:1	A.01.5



Fot. nr 1. Widok fragmentu zachodniego szczytu wiaty. Zwraca uwagę stan techniczny krawędzi szczytowej drewnianej konstrukcji pokrycia. Pierwotnie starannie wykończona, obecnie znajduje się w stanie zaawansowanej destrukcji. Koronkowo profilowana deska szczytowa zamykająca południową połać dachu jest popekana i wykazuje liczne ubytki. Na połaci północnej deski szczytowej brak, widoczny jest natomiast stan postępującego zniszczenia końcówek deskowania dachu. Zniszczona jest także deska wykończenia spodu styku połaci w osi wiaty. Pozostała część deskowania wykazuje zróżnicowany stan zachowania. Generalnie można go uznać jako zły, ponieważ stan spodu desek wskazuje na duże zwiędzenie drewna, wykończeniowe powłoki malarskie są na nich całkowicie zniszczone i złuszczone, widoczne są liczne ślady przecieków, lokalne ubytki drewna wskutek wskutek procesu jego degradacji biologicznej itp. Zwraca uwagę także zły stan powłok malarskich zabezpieczających konstrukcję stalwą wiaty. Są one także w znacznej części odspojone i złuszczone, wskutek czego widoczne są liczne ogniska korozji stali. Z ogólnej oceny wynika jednak, że jest to korozja powierzchniowa.



Fot. nr 2. Widok fragmentu konstrukcji zachodniej części wiaty na styku wspominków skrajnego słupa stalowego. Widoczne wy-prowadzenie rury odpływowej odwodnienia dachu przez deskowanie drewnianej konstrukcji jego poszycia. Tak jak na całych połaciach konstrukcji dachowej wiaty, widoczny jest zły stan zabezpieczenia powierzchniowego oraz znaczny stopień zniszczenia deskowania pod pokrycie z papy. Ten stan, w połączeniu z widocznym na zdjęciach z drona stanem technicznym papy, wskutek braku szczelności dachu, licznych przecieków i zawilgocenia drewna, wpływa na jego postępującą degradację. Podobnego stanu drewna należy spodziewać się w przypadku krokwi dachu, zwłaszcza na styku ich górnych płaszczyzn z deskowaniem pokrycia. Stan nitowanej konstrukcji stalowej można ocenić jako ogólnie dobry, wymaga ona jednak, po usunięciu zniszczonych powłok malarskich, dokładnego sprawdzenia oraz, w razie potrzeby - lokalnych napraw, a następnie ponownego zabezpieczenia antykorozyjnego i wykonania wykończeniowej powłoki malarskiej odtwarzającej pierwotną kolorystykę wiaty.



Fot. nr 3. Widok fragmentu zachodniej części wiaty w strefie pierwszej dwusłupowej ramy jej nitowanej konstrukcji nośnej, zlokalizowanej przy zachodnim biegu schodów zejścia do przejścia podziemnego. Dobrze widoczny detale łuków i wolut, od góry zwiędających przesterzenie między słupami konstrukcji głównej wiaty i wstawionymi między nie słupkami pośrednimi. Główne łuki wypełnień mają profil teowy, natomiast wypełnienia wolutami wykonane są ze stalowego płaskownika. Cała nitowana konstrukcja główna wraz z dodatkowymi słupkami pośrednimi i ażurowymi arkadami wypełnień, stanowią logiczny i spójny układ kompozycyjny typowy dla funkcjonalnie rozbudowanych wiat stalowych budowanych przy obiektach kolejowych na początku XX wieku. Widoczny na zdjęciu stan zachowania drewnianej konstrukcji przekrycia jest identyczny jak w pozostałych częściach wiaty. Dodatkowo na zdjęciu zwraca uwagę dysonans między zamontowaną pod drewnianą konstrukcją dachu współczesną instalacją oświetlenia peronu nr 1 oraz historyczną architekturą zabytkowej wiaty. Jak wynika z historycznych planów dworca, pierwotnie peron oświetlały klasyczne latarnie.



Fot. nr 4. Widok fragmentu wypełnienia zlokalizowanej od strony południowej peronu balustrady zabezpieczającej światło zejścia do przejścia podziemnego. Wypełnienie wykonane jest z blachy stalowej z dodatkowymi, tworzącymi płyciny nakładkami wykonanymi z płaskownika. Pierwotnie nakładki te były zróżnicowane kolorystycznie, natomiast obecnie, zapewne w celu zabezpieczenia antykorozyjnego dolnych partii konstrukcji stalowej, cała balustrada oraz słupy wiaty są zamalowane w kolorze szarym. Mimo tego lokalnie zauważyć można przebijające się przez powłokę farby ogniska korozji. Balustrada zabezpieczająca po przeciwnej stronie światła zejścia pozbawiona jest dodatkowych płycinowych nakładek z płaskownika stalowego.



Fot. nr 5. Widok fragmentu północno - wschodniego narożnika konstrukcji pokrycia dachu. Koronkowo profilowana deska okapowa w tym miejscu zachowała w całości swoją pierwotną geometrię, jednak jest ona mocno popekana a struktura drewna - mocno zwiędła. Może ona jednak posłużyć jako wzór do odtworzenia detalu i profilowania nowych desek szczytowych i desek okapowych. Na zdjęciu widoczny jest także stan zaawansowania korozji stalowych płatwi konstrukcji nośnej dachu. Wg wstępnej oceny jest to korozja powierzchniowa. Występuje ona jednak na dużych powierzchniach i jest to proces postępujący, wymagający interwencji oraz prac naprawczych i zabezpieczających.



Fot. nr 3. Widok drewnianego detalu architektonicznego drewnianej konstrukcji nośnej oraz drewnianego poszycia pod bitumiczne pokrycie dachu wiaty. Dobrze widoczne jest profilowanie krawędzi deskowania dachu oraz profilowania krawędzi i końcówek krokwi. Stan techniczny pokrycia z desek jest zły, co oznacza, że prawdopodobnie w całości będzie ono musiało być wymienione na nowe. Stan techniczny krokwi jest bardziej zróżnicowany, jednak należy się spodziewać, że ich górne partie na styku mocowania z deskami będą w znacznym stopniu zniszczone. Oznaczałoby to konieczność wymiany dużej części a może nawet całości krokwi. Pełna ocena zakresu tej wymiany będzie jednak możliwa w trakcie prac remontowych po demontażu pokrycia z papy oraz deskowania dachu.

Chojnice, ul. Dworcowa 27 • wiaty peronu nr 1 w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach • zachowany detal architektoniczny

pracownia prowadząca: Studio Projektowe PROFIL - Pracownia Autorska 80-253 Gdańsk, ul. Secesyjna 8		opracowanie:		j.w.		inwestor: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa		przedmiot rysunku:		data:		skala:		nr rysunku:	
autor projektu: arch.Władysław Sucharski	sprawdził: arch.Halina Sucharska	obiekt: wiaty peronu nr 1 w zabytkowym zespole stacji kolejowej w Chojnicach	adres: Chojnice, ul. Dworcowa 27	faza: przedprojektowa	branża: architektoniczna	zachowany detal architektoniczny		Maj 2025		1:1,69, 1:2,37, 1:2,67		A.01.6			