

1. Obiekt ZESPÓŁ - "Gnieźnieńska Kolej Dojazdowa"

2. Czas powstania

3. Miejscowość

STACJA "GNIEZNO WĄSK."

1883/1896/1919/1920

GNIEZNO

11. Dworzec od płd.-wsch., neg. 1100/168/2. Bud. ekspedycji kolejowej, neg. 1100/178/1. Orientacja.

4. Adres

Gniezno 62-200,
ul. Wrzesińska 2

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wielkopolskie

gmina

Gniezno *ps. Gniezno*

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Gnesen (1939-1945)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo poznańskie

powiat

Gniezno

8. Właściciel i jego adres

Zamiejscowy Wydział Kolei Dojazdowych
Poznań 61-875
Aleja Niepodległości 8
tel. (061) 8631368

9. Użytkownik i jego adres

Zamiejscowy Wydział Kolei Dojazdowych
w Poznaniu, Sekcja Gnieźnieńskiej Kolei
Dojazdowej, Gniezno 62-200,
ul. Wrzesińska 2, tel. (061) 4261130

10. Rejestr zabytków

Nr

data



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Początki stacji "Gniezno Wąsk." sięgają 1883 r., kiedy to "Cukrownia Grabski, Jescheck i S-ka" z Gniezna zbudowała własnym kosztem i na własne potrzeby wąskotorową linię kolejową. Linia o długość 18 km, łączyła cukrownię w Gnieźnie z Odrowążem. Właściciel wykorzystywał ją głównie do transportu buraków cukrowych z okolic do cukrowni. Na miejscu obecnej stacji kolejki wąskotorowej w miejscu dworca wznieśli budynek administracyjno-socjalny.

14 stycznia 1893 r. Sejmik Powiatu Witkowskiego podjął uchwałę o odkupieniu od "Cukrowni Grabskiego, Jescheckiego i S-ki" linii kolejki przemysłowej wraz z taborami i wyposażeniem. Zdecydowano również o rozbudowie i w perspektywie udostępnieniu kolejki dla ruchu pasażerskiego. Koncesję "Witkowska Kolejka Powiatowa" otrzymała 2 sierpnia 1894 r. na okres 60 lat - koncesji udzielił prezes rejencji bydgoskiej.

Początkowo ruch pasażerski obsługiwała stacja kolei normalnotorowej w Gnieźnie (do ok. 1896 r.).

Rozbudowę stacji rozpoczęto w 1895 r. od wzniesienia czterostaniskowej parowozowni z obrotnicą. Parowozownię wykonano w konstrukcji drewnianej, szkieletowej z wypełnieniem cegłą, przykrytą dachem dwuspadowym.

W 1896 r. według projektu mierniczego powiatowego, Aleksandra Tyrocka wzniesiono dworzec oraz szalek. Kolejny etap rozbudowy przygotowany przez architekta-budowniczego Józefa Wellengera przypada na lata 1919-1920. Świadczy to o dużym znaczeniu kolejki wąskotorowej w aktywizacji gospodarczej rolniczego regionu. Także w 3-cim dziesięcioleciu XX w. stację przebudowano.

W latach 50-tych XX w. planowano rozbudowę stacji kolei dojazdowej i wybudowanie nowego dworca - zbudowano cztery tory ok. 200 m na pld.-zach. od dworca. Spadające przewozy od przełomu lat 50/60-tych XX w. zmusiły PKP do zaniechania rozbudowy.

1 stycznia 1989 r. zawieszono ruch pasażerski na kolejce - obecnie realizowane są przewozy towarowe oraz turystyczne.

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

Sytuacja. Stację kolejki wąskotorowej "Gniezno Wąsk." usytuowano w południowej części miasta Gniezno, ok. 1 km na pld.-zach. od stacji "Gniezno" kolei normalnotorowej. Teren stacji od pln. i zach. ograniczony boczną kolejową pobliskiej cukrowni. Założenie stacji składa się z: dworca, warsztatu mechanicznego z warsztatem wagonów, bud. ekspedycji kolejowej, parowozowni, d. portierni oraz kilku innych obiektów, które nie prezentują walorów zabytkowych.

DWORZEC

Materiał. Budynek usytuowany w linii torów, wzniesiony na fundamentach ceglanych jako murowany z cegły ceramicznej pełnej na zaprawie wapienno-cementowej. Ściany od wewnątrz i zewnątrz tynkowane, malowane. Strop nad piwnicami ceramiczny typu "Kleina", na wyższych kondygnacjach stropy belkowe, drewniane z tynkowaną podsufitką. Podłoga na parterze w korytarzy z płytek ceramicznych, lastriko oraz drewniane pokryte wykładziną PCV, na wyższych drewniane, deskowe. Schody drewniane, policzkowe, dwubiegowe, do piwnicy jednobiegowe, ceglane. Dach w konstrukcji drewnianej, wielospadowy, więźba krokwiowo-płatwiowa z kalenicową ścianką stolcową. Dach kryty papą na lepiku na deskowaniu pełnym. Stolarka okienna drewniana, skrzynkowa, podwójna, pierwotna. Drzwi jedno- i dwuskrzydłowe drewniane, ramowo-płycinowe oraz klepkowe. Na parterze okna zabezpieczone metalowymi kratami. Rynny i rury spustowe.

Plan. Dworzec założony na planie zbliżonym do prostokąta, wydłużonego na osi wsch.-zach. Budynek wielofunkcyjny. Parter zajmują pomieszczenia administracyjne, socjalne oraz wystawa z okazji 100-lecia kolei (w poczekalni i korytarzu). Wyższe kondygnacje zajmują pomieszczenia mieszkalne.

Bryła rozczłonkowana. Dworzec podpiwniczony, z użytkowym poddaszem. Część wsch. 3-kondygnacyjna, segment środkowy dwukondygnacyjny, aneks zach. dwukondygnacyjny, niepodpiwniczony. Dworzec przykryty dachem wielospadowym o małym kącie nachylenia połaci.

Elewacja pln. tynkowana, segment wsch. trójkondygnacyjny, jednoosiowy, z trójkątnym szczytem zakończonym szerokim okapem, otwory okienne zwieńczone łukiem odcinkowym. W osi skrajnej wsch. segmentu środkowego, na parterze łuk koszowy, na jego osi znajdują się stylowe drzwi dwuskrzydłowe z nadświetłem, zakończone łukiem pełnym, po obu stronach drzwi wąskie okienka. Na wys. II kondygnacji nad łukiem koszowym dwa okna zamknięte łukiem odcinkowym, nad nimi w partii poddasza wnęka po tarczy zegara stacyjnego z trójkątnym szczytem. Elewacje tynkowane ze skromnym detalem architektonicznym kształtowanym w cegle (opaski, lizeny, gzymsy), który przez otynkowanie zatracił cechy stylowe. Otwory okienne zwieńczone łukiem odcinkowym.

Instalacje: elektryczna, gazowa, telekomunikacyjna, grzewcza (CO), odgromowa, wodna, kanalizacyjna, radiowa.

WARSZTAT MECHANICZNY

Położony ok. 10 m na pld.-zach. od dworca, zwarty z warsztatem napraw wagonów ścianą wsch. Budynek murowany z cegły na zaprawie wapienno-cementowej. Ściany od zewnątrz i wewnątrz tynkowane. Posadzka na parterze cementowa, podłogi na piętrze i poddaszu drewniane, deskowe. Stropy drewniane, belkowe z tynkowaną podsufitką. Dach wykonany w konstrukcji drewnianej, krowiowo-płatwiowej, kryty papą na lepiku, na deskowaniu pełnym. Stolarka otworowa drewniana. Okna pojedyncze: prostokątne czteroskrzydłowe oraz zwieńczone łukiem odcinkowym z drobnymi podziałami wewnętrznymi. Drzwi deskowe oraz ramowo-płycinowe (wewnętrzne). Budynek założony na planie wydłużonego prostokąta na osi pld.-pln. Na parterze znajduje się kuźnia oraz warsztat obróbki mechanicznej z dwoma tokarkami, dłutownicą i wiertarką. Na piętrze znajduje się warsztat stolarski. Bryła prostopadłościenna przykryta dachem dwuspadowym. Bud. dwukondygnacyjny, niepodpiwniczony z użytkowym poddaszem. Elewacje tynkowane, przebudowane. Pozostałości pierwotnych elewacji znajdujemy na parterze elewacji pln. - otwory okienne i drzwiowe sklepione łukiem odcinkowym, stolarka okienna typu przemysłowego. Dominują otwory okienne prostokątne, szczyty ze splotami typowymi dla form baroku.

14. Kubatura Układ przestrzenno-funkcjonalny stacji kolejki wąskotorowej. dworzec - ok. 3000 m ³ warsztat mechaniczny - ok. 1300 m ³ warsztat napraw wagonów - ok. 640 m ³ parowozownia - ok. 1500 m ³ bud. ekspedycji kolejowej - ok. 1800 m ³	15. Powierzchnia użytkowa Teren stacji - ok. 1 ha. dworzec - ok. 960 m ² warsztat mechaniczny - ok. 370 m ² warsztat napraw wagonów - ok. 160 m ² parowozownia - ok. 300 m ² bud. ekspedycji kolejowej - ok. 310 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne Stacja kolejki przemysłowej. Od 1894 r. stacja kolejki realizującej przewozy osób i towarów.	17. Użytkowanie obecne Stacja kolejowa towarowa oraz przewozów turystycznych.
18. Prace budowlane i konserwatorskie <p>W 1895 r. wzniesiono czterostanowiskową parowozownię z kanałami rewizyjnymi oraz obrotnicę.</p> <p>W 1896 r. wzniesiono dwukondygnacyjny, murowany dworzec oraz szalek (w konstrukcji drewnianej, szkieletowej z wypełnieniem cegłą).</p> <p>W 1905 r. rozbudowano parowozownię o warsztat mechaniczny (w technologii analogicznej do parowozowni).</p> <p>W 1919 r. wzniesiono dwukondygnacyjny warsztat mechaniczny ze stolarnią na piętrze obok parowozowni w miejscu wybudowanego w 1905 r. jednokondygnacyjnego warsztatu mechanicznego. W tym czasie także rozbudowano dworzec (od zach. dobudowano pomieszczenia administracyjno-socjalne, od pld. dodatkowe wejście dla mieszkańców).</p> <p>W 1920 r. wzniesiono bud. ekspedycji kolejowej z mieszkaniami, usytuowany na przeciw dworca.</p> <p>W 3-cim dziesięcioleciu XX w. wyburzono parowozownię z obrotnicą oraz szalek. Na miejscu parowozowni wzniesiono warsztat naprawy wagonów. Przebudowano także elewacje przylegającego warsztatu mechanicznego. W tym czasie wzniesiono także dwustanowiskową parowozownię w głębi terenu stacji.</p> <p>W 1943 r. przeprowadzono remont dworca.</p> <p>Ok. 1965 r. dworzec otynkowano, trzy okna w formie triforium w elewacji pln. zastąpiono dwoma oknami, rozebrano wiatę opartą na żeliwnych, profilowanych słupach, przekrywającą I kondygnację elewacji pln.).</p>		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) <p>Obiekty składające się na zabudowę stacji kolejki wąskotorowej w Gnieźnie pozostają w dobrym stanie technicznym. Fundamenty, mury nośne, stropy, konstrukcje dachowe, stolarka - dobre. Mury przyziemia dworca, warsztatu mechanicznego, napraw wagonów, bud. ekspedycji kolejowej oraz parowozowni zawilgocone.</p> <p>Elewacje parowozowni z odpryskami tynku, elewacja pld. zasłonięta przez dziko rosnącą roślinność, która wpływa na zawilgocenie muru.</p> 20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie <p>Na stacji kolejki wąskotorowej "Gniezno" zachowano historycznie ukształtowany układ przestrzenno-funkcjonalny, wpisany w krajobraz kulturowy tej części miasta oraz elementy wyposażenia ruchomego, które podnoszą walory historyczno-techniczne stacji.</p> <p>Obszar stacji winien zyskać ochronę prawną - wpis do rejestru zabytków.</p> <p>Utrzymać bryłę oraz plan dworca, warsztatu mechanicznego i napraw wagonów, bud. ekspedycji kolejowej oraz parowozowni. Na terenie stacji eksponować utrzymane jednostki taboru kolejowego, szczególnie parowóz Px48.</p> <p>Zabudowa terenu stacji kolei wąskotorowej w jej historycznych granicach wymaga uzgodnień z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.</p>	

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

- Akta Posesji Miasta Gniezna, ul. Wrzesińska 2, w: Muzeum Początków Państwa Polskiego, ul. J. Kostrzewskiego 1, Gniezno, sygn. 1131.
- Profil linii Gnieźnieńskiej Kolei Dojazdowej (odcinek Gniezno-Anastazewo), plany sytuacyjne stacji, foldery reklamowe i inne, w: Archiwum Sekcji Gnieźnieńskiej Kolei Dojazdowej, ul. Wrzesińska 2, Gniezno.

22. Bibliografia

- Teresa Dohnalowa, Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815-1914, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Poznań 1976.
- Maciej Matuszewski, Z dziejów Gnieźnieńskiej Kolei Dojazdowej 1896-1986, Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań 1987.
- Stationsverzeichnis Dereisenbahnen Europas 1929, Herausgegeben von A. Nether, Berlin 1929.
- Henryk Zięba, Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, t. 1, Okres 1848-1945, Drukarnia Kolejowa w Poznaniu, Poznań 1989.
- Henryk Zięba, Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, t. 2, Okres 1945-1992, Drukarnia Kolejowa w Poznaniu, Poznań 1993.

23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)**24. Uwagi różne**

Patrz także karta ewidencyjna "Gnieźnieńskiej Kolei Dojazdowej - Zespół" i inne, wykonane w 1999 r. w BSIDZT S. Januszewski.

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

tekst mgr inż. Krzysztof J. Madziara 18 sierpnia 1999 r.

plany, rysunki patrz p. 21

zdjęcia fotogr. mgr inż. Krzysztof J. Madziara 6 lipca 1999 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 1/3 - Dokumentacja rysunkowa parowozowni, dworca i szaletu - archiwalna. Nr 4 - Dworzec i bud. ekspedycji kolejowej - dok. fotograficzna. Nr 5 - Warsztat mechaniczny - dok. fot. i rys. - archiwalna. Nr 6 - Bud. ekspedycji kolejowej - opis i dok. projektowa - archiwalna. Nr 7/8 - Komponenty stacji kolejki wąskotorowej - opis i dok. fot., sytuacja. Nr 9 - Wiertarka słupowa - opis, dok. fot. i rys. Nr 10 - Strugarka poprzeczna - opis, dok. fot. i rys.

1. Miejscowość

G N I E Z N O

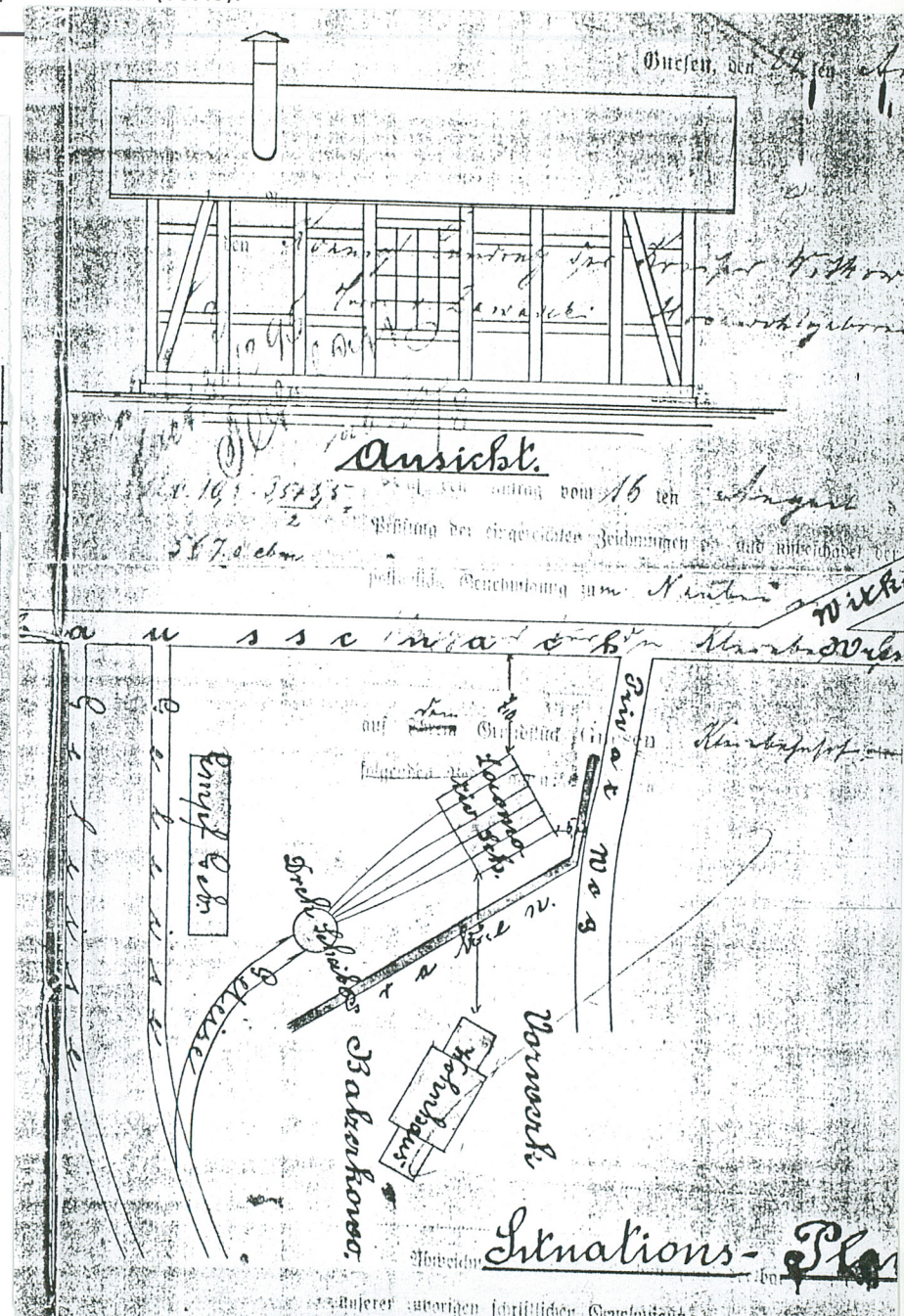
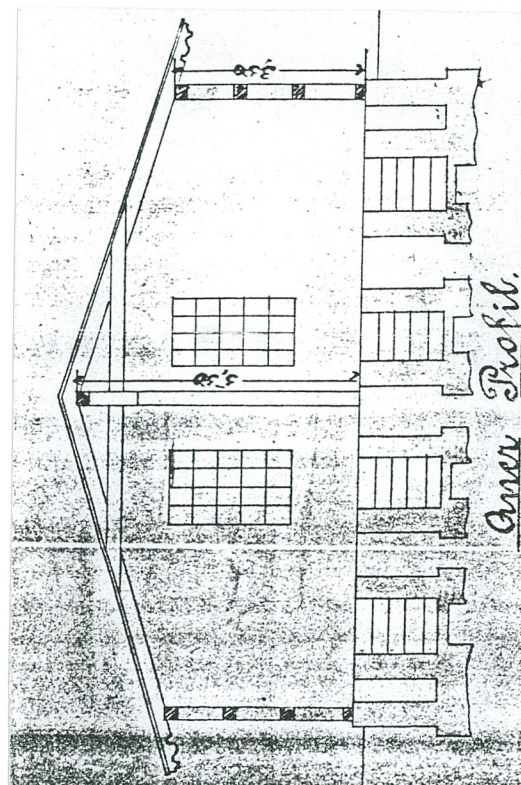
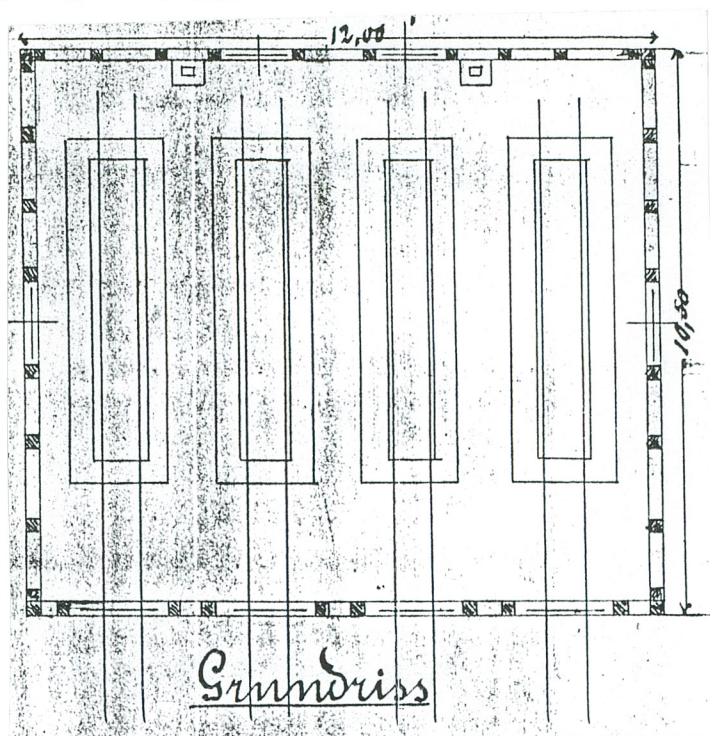
2. Obiekt ZESPÓŁ – „GKD”

STACJA "GNIEZNO WĄSK."

3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Dokumentacja rysunkowa, archiwalna (verte).

Kserokopia dokumentacji projektowej parowozowni z planem sytuacyjnym stacji z 1895 r.

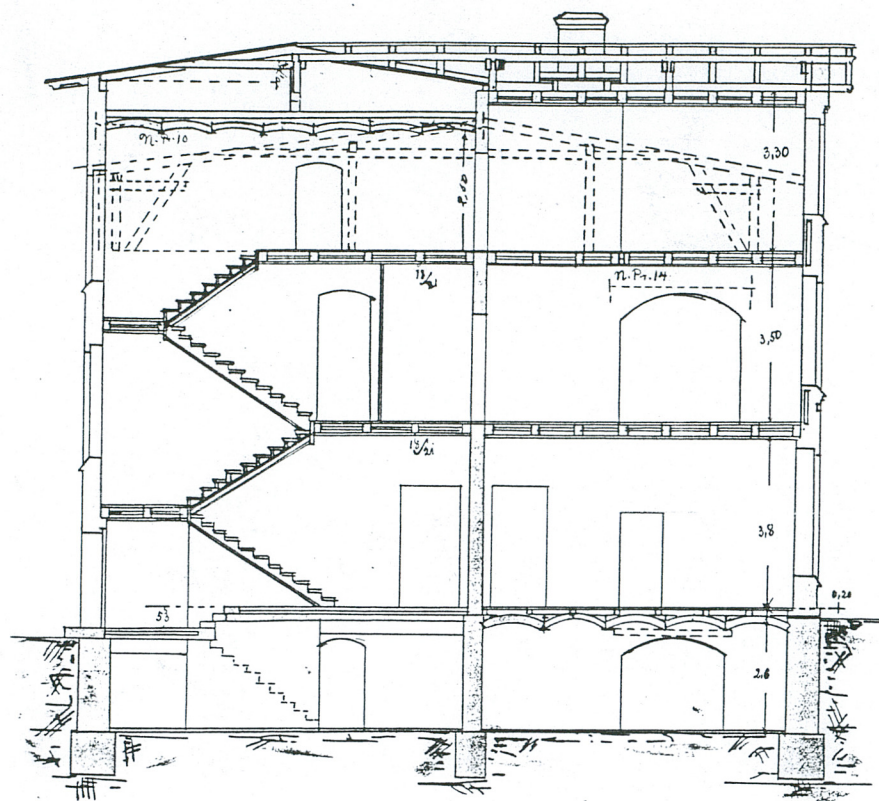


Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 18 sierpnia 1999 r.

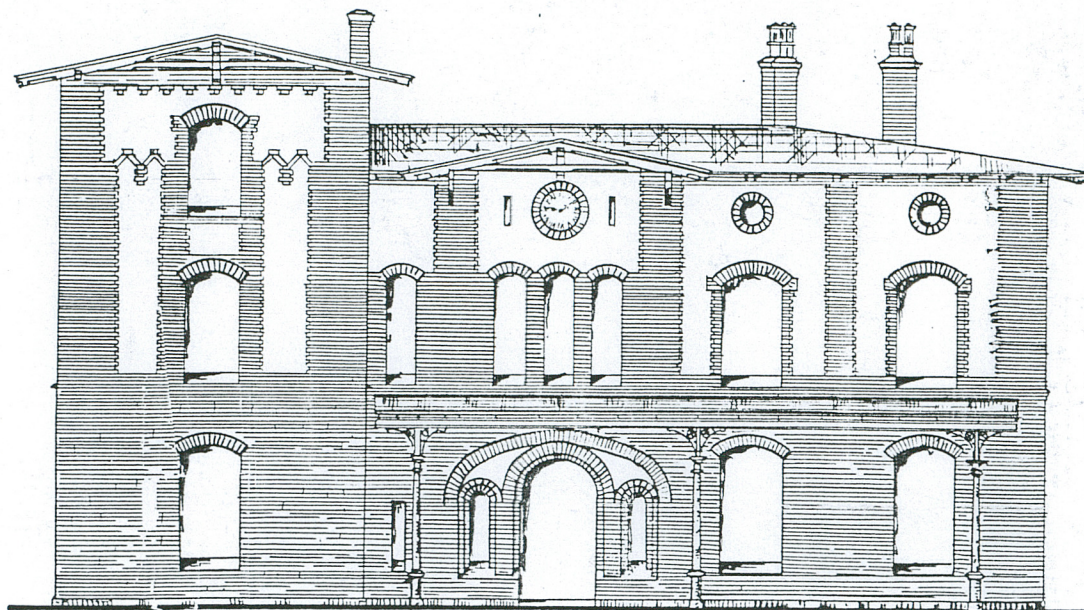
Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

Empfangs-Gebäude
der Kleinbahn Gnesen-Weiskow in
Gnesen.

Schnitt a-a.

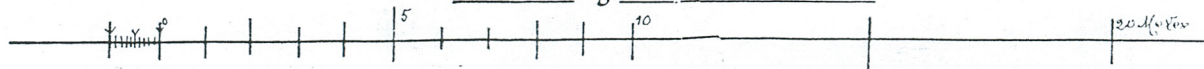


Ansicht nach dem Bahngelände



*Gezeichnet:
Gnesen am 10. Juni 1896
Der Bauleiter
Ing. H. H. H. H.*

Maßstab 1:100



gez. v. Sawatzky
Landrat.

Gnesen. 3. Juni 1896

gez. Wernigk

1. Miejscowość

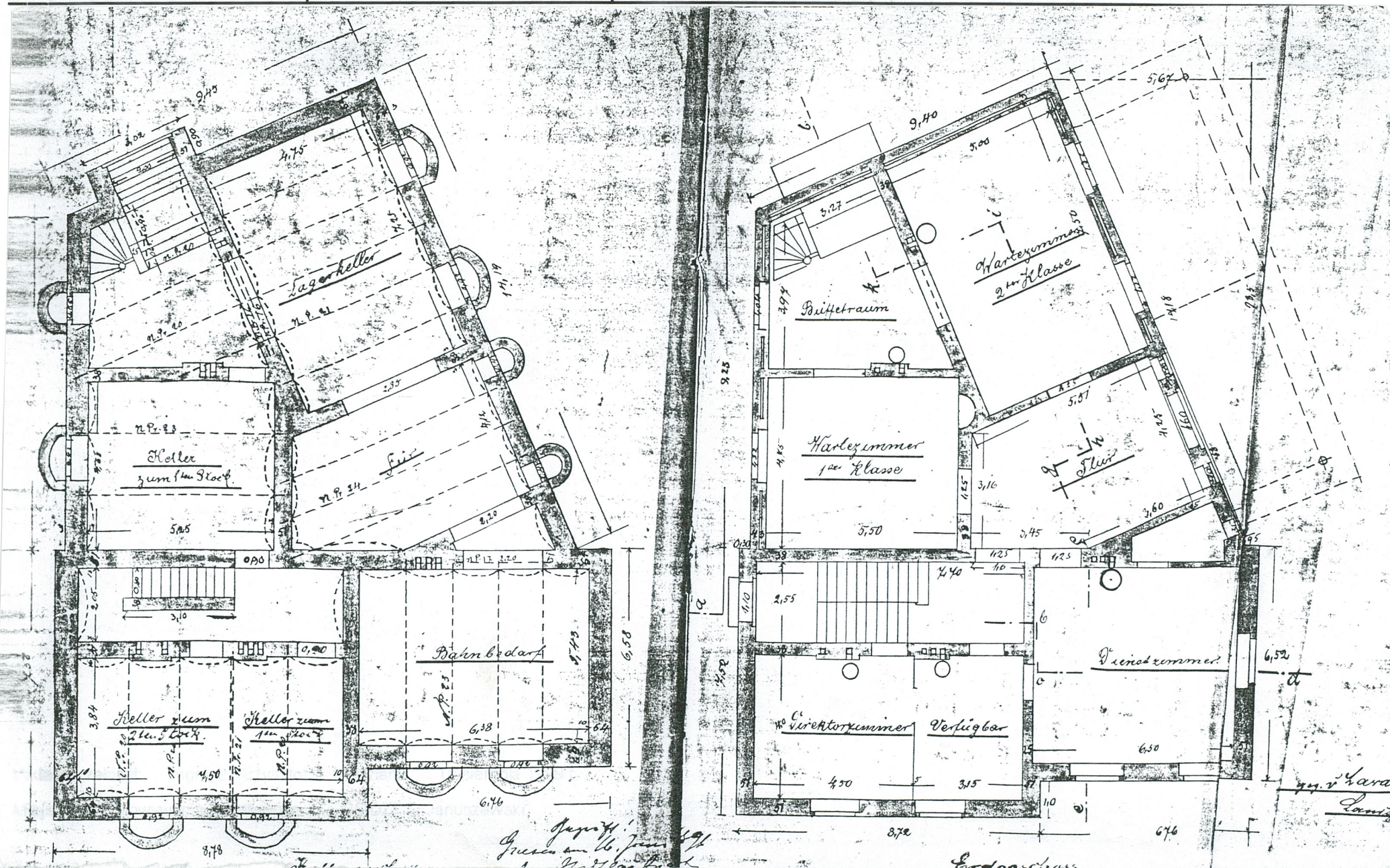
G N I E Z N O

2. Obiekt **ZESPÓŁ – „GKD”**

STACJA "GNIEZNO WĄSK."

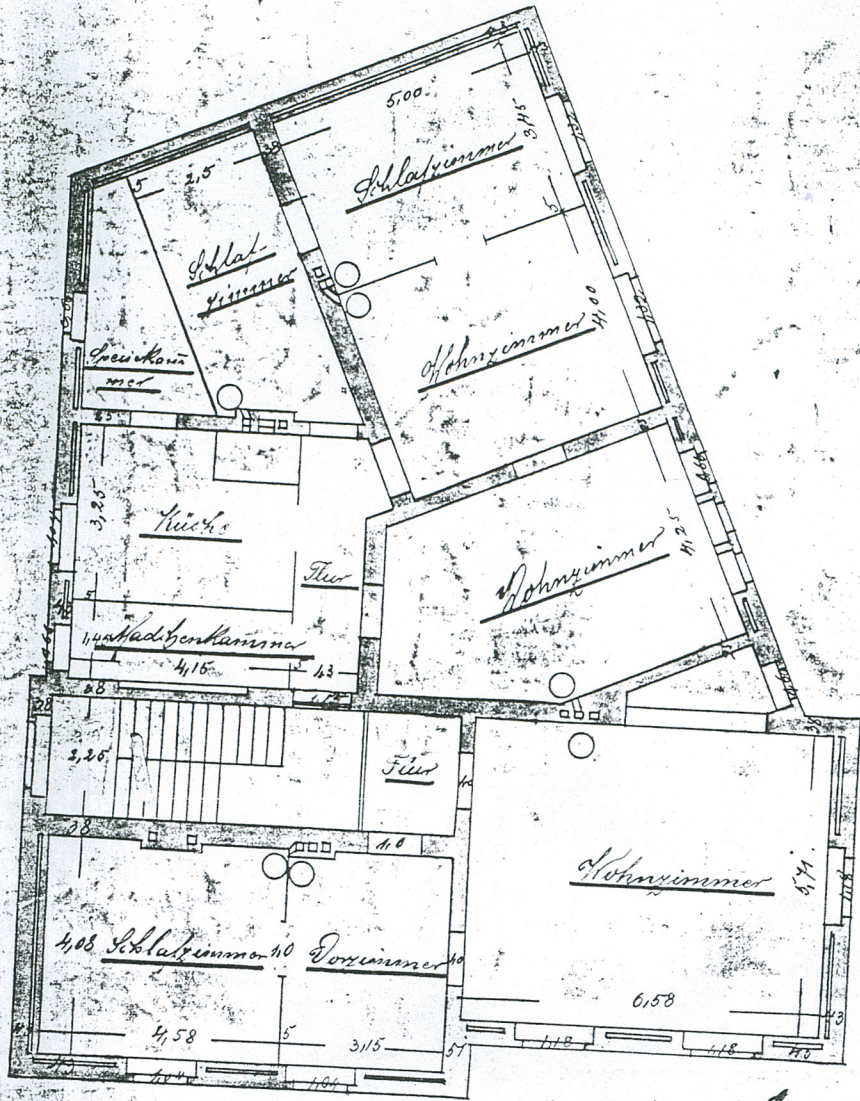
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Dworzec - rzut piwnic, 1- i 2-kondygnacji, poddasza - kserokopia dokumentacji projektowej z 1896 r. - archiwalna (verte).



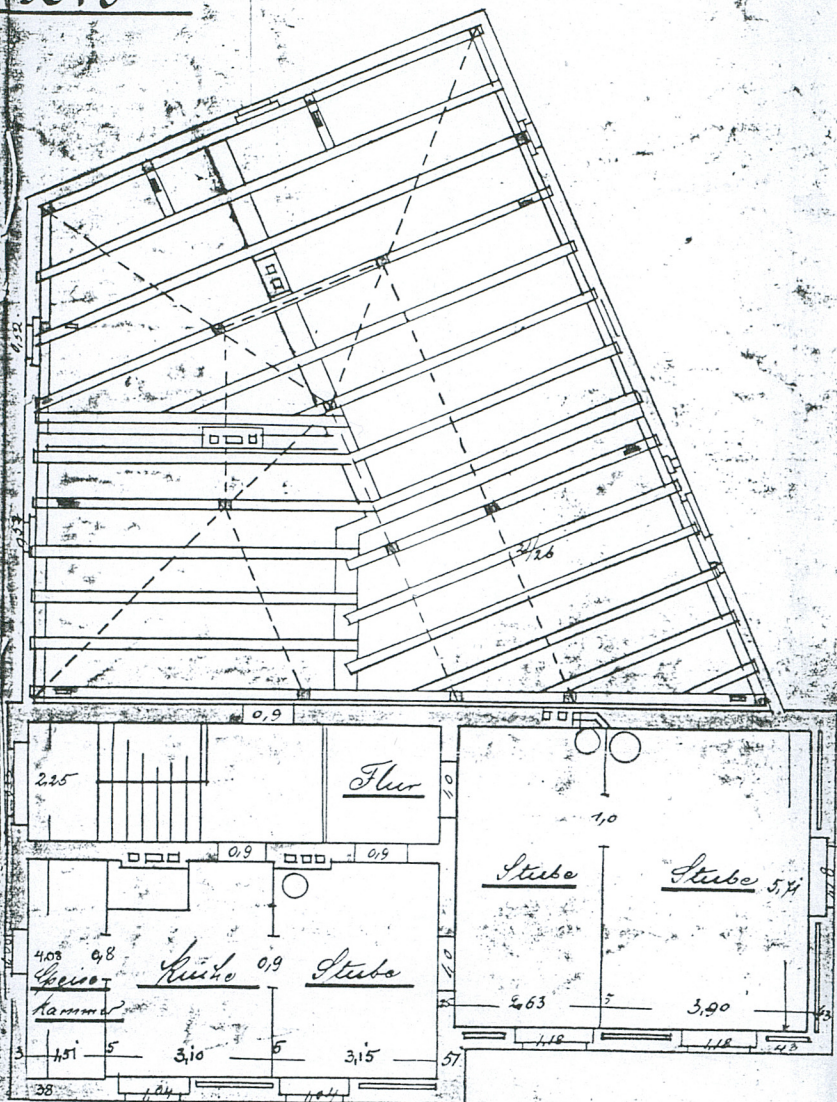
du

21
der Kiepringsgebäude
in ab Gnesen Wilhowo
Gröen



Erster Stock

Gezeichnet von
 Gustav von der
 Hartmann
 in Tsch. 1. 8
 5



Zweiter Stock und Dachbalkenlage

Gnesen d.

1. Miejscowość

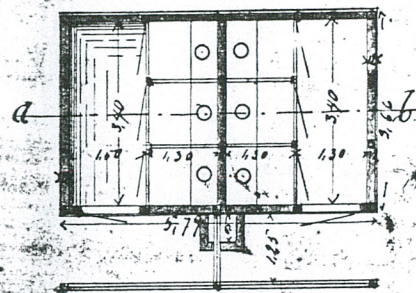
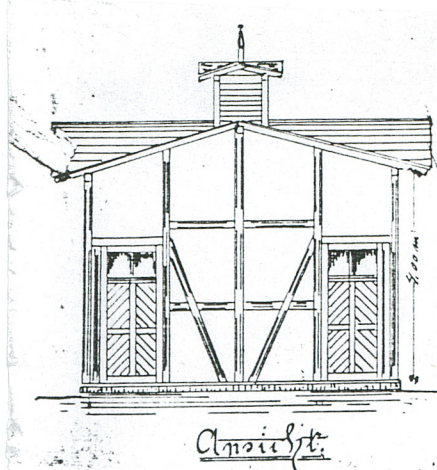
G N I E Z N O2. Obiekt **ZESPÓŁ – „GKD”****STACJA "GNIEZNO WĄSK."**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

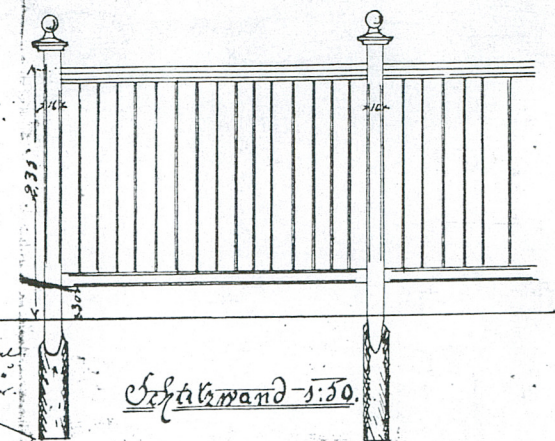
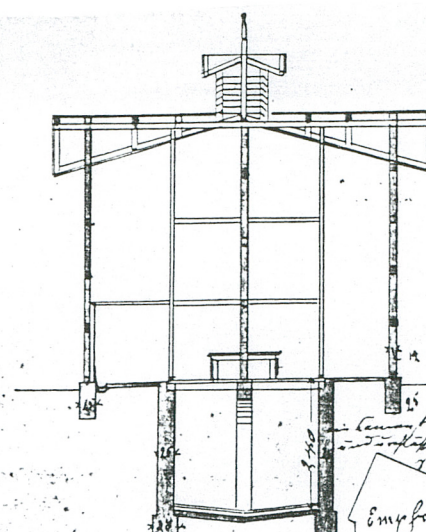
Dokumentacja rysunkowa - archiwalna (verte).

Dokumentacja projektowa szaletu z planem sytuacyjnym z 1896 r. - kserokopia.

Zeichnung
zum Neubau einer Abortanlage
für Kleinbahn Gnesen - Wartho auf
Bahnhof Gnesen



Grundriss
aus dem September 1896



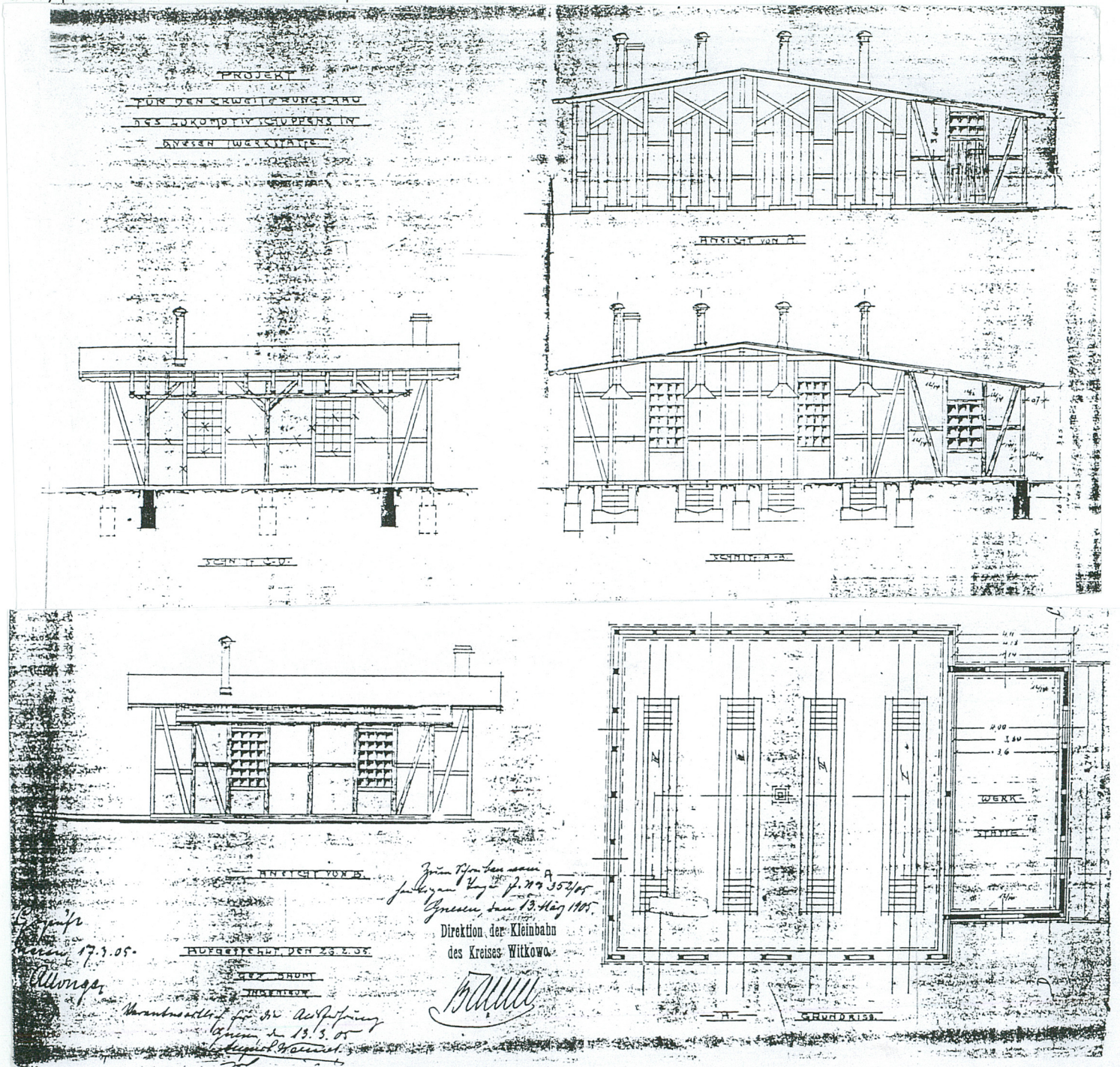
1:100
Gezeichnet
Gezeichnet von G. Lepkowski 1896
Aus dem Bau- und
Archiv
J. Hoffmann

*Empfangs-
Gebäude*

*Abwasser-
Schuppen*

Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 18 sierpnia 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



1. Miejscowość

G N I E Z N O

2. Obiekt **ZESPÓŁ – „GKD”**

STACJA "GNIEZNO WĄSK."

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Dworzec i bud. ekspedycji kolejowej - dokumentacja fotograficzna (verte).



1. Elewacja płn. dworca, neg. 1100/177/3.

2. Segment wsch. elewacja płn. dworca, neg. 1100/177/5.

3. Okno elewacji płn. dworca, neg. 1100/178/2.

Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 18 sierpnia 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



4. Drzwi w łuku koszowym elewacji frontowej dworca, neg. 1100/177/4.



5. Elewacja zach. dworca, neg. 1100/176/2.



6. Elewacja pld. bud. ekspedycji kolejowej, neg. 1100/168/4.



7. Elewacja pln. bud. ekspedycji kolejowej, neg. 1100/177/6.

1. Miejscowość

G N I E Z N O2. Obiekt **ZESPÓŁ – „GKD”****STACJA "GNIEZNO WĄSK."**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Warsztat mechaniczny - dokumentacja fotograficzna i rysunkowa (verte).

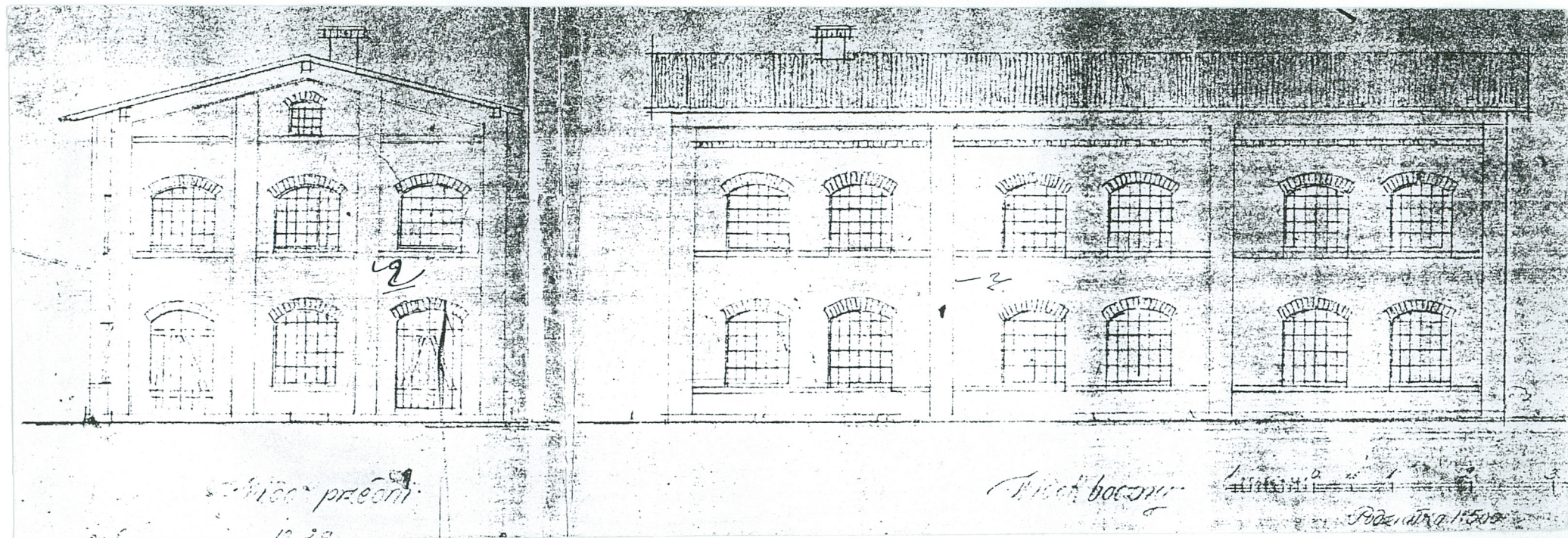
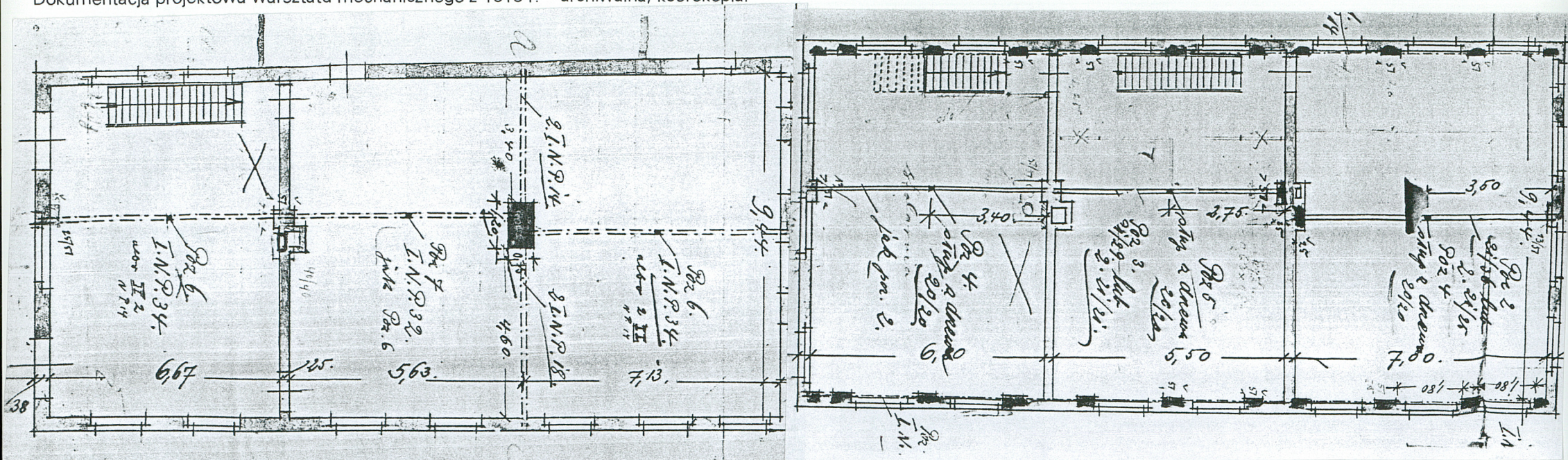


1. Okno elewacji płn. warsztatu, neg. 1100/177/2.
2. Elewacja płn. warsztatu, neg. 1100/177/1.
3. Warsztat od płd.-zach., neg. 1100/168/1.

Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 18 sierpnia 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





1. Miejscowość G N I E Z N O	2. Obiekt ZESPÓŁ – „GKD” STACJA "GNIEZNO WĄSK."	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Bud. ekspedycji kolejowej – opis i dokumentacja rysunkowa (verte).
--	--	--

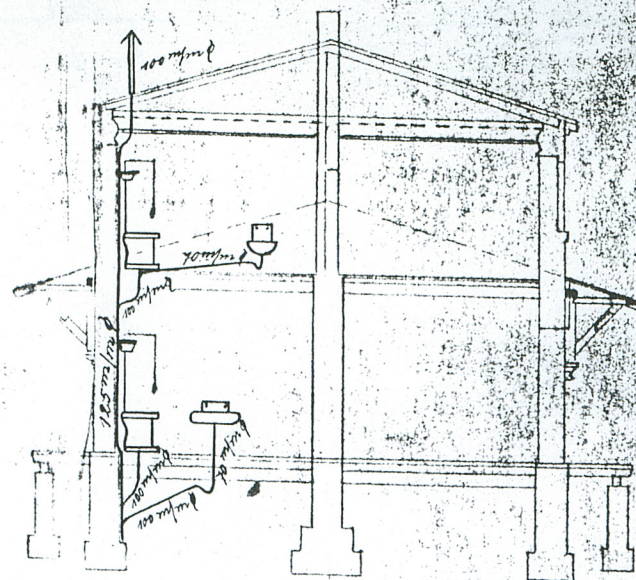
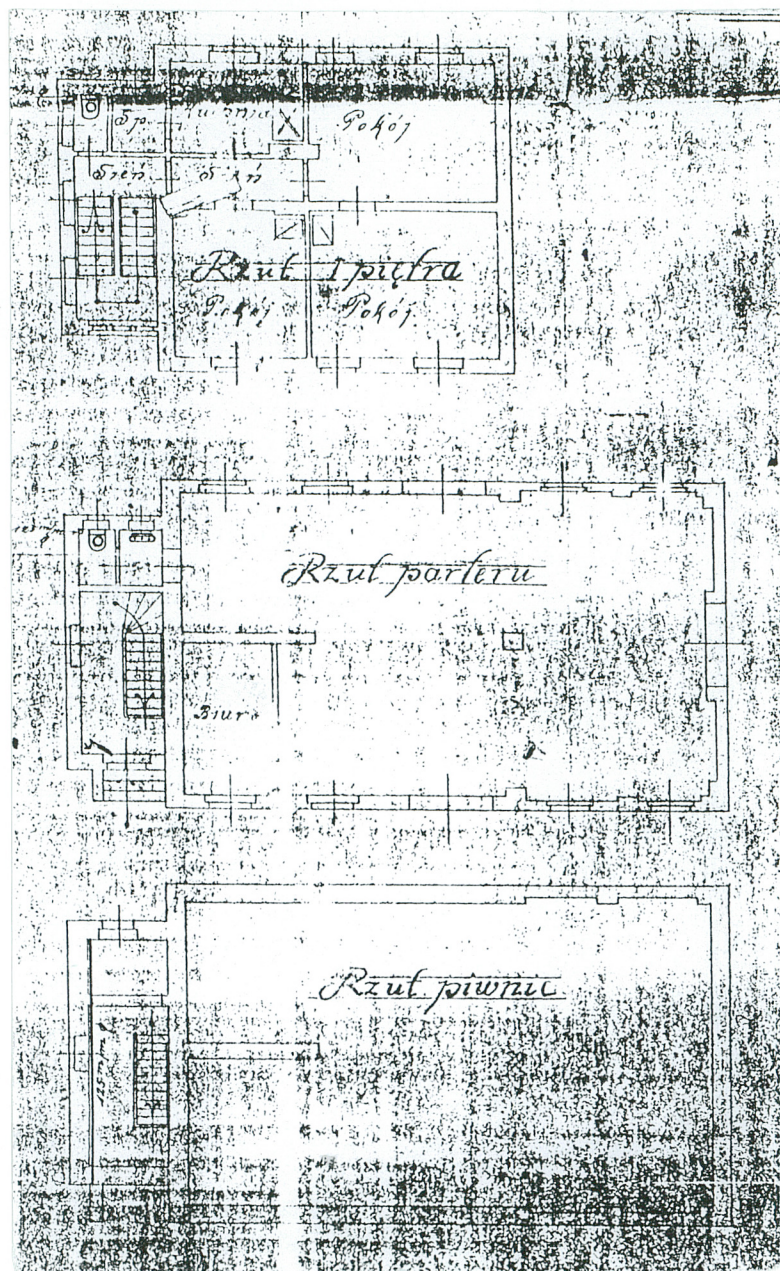
Budynek ekspedycji kolejowej położony w płn. końcu terenu stacji, na przeciw dworca, wolnostojący. Zbudowany jako murowany z cegły na zaprawie cementowo-wapiennej. Ściany od zewnątrz i wewnątrz tynkowane. Posadzka na parterze cementowa, podłogi na piętrze drewniane, deskowe. Strop nad piwnicą ceramiczny, nad pierwszą kondygnacją drewniany, belkowy z tynkowaną podsufitką. Dach wykonany w konstrukcji drewnianej, krowiowo-płatwiowej, kryty papą na lepiku, na deskowaniu pełnym. Stolarka otworowa drewniana. Okna podwójne, prostokątne czteroskrzydłowe. Drzwi ramowo-płycinowe. Budynek założony na planie wydłużonego prostokąta na osi wsch.-zach. Na parterze znajdowały się pomieszczenia obsługi ruchu towarowego, w części wsch. znajdował się magazyn ekspedycji kolejowej. Na piętrze znajdują się pomieszczenia mieszkalne. Bryła zróżnicowana, część wsch. jednokondygnacyjna, przykryta dachem trójspadowym, część zach dwukondygnacyjna, podpiwniczona, przykryta dachem czterospadowym o małym kącie nachylenia połaci. Elewacje tynkowane, przebudowane utraciły stylowy detal architektoniczny (lizeny, gzymsy, opaski). Otwory okienne i drzwiowe sklepione prostokątne.

VERTE!

Dokumentacja projektowa bud. ekspedycji kolejowej z 1920 r. - archiwalna, kserokopia.

Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 18 sierpnia 1999 r.

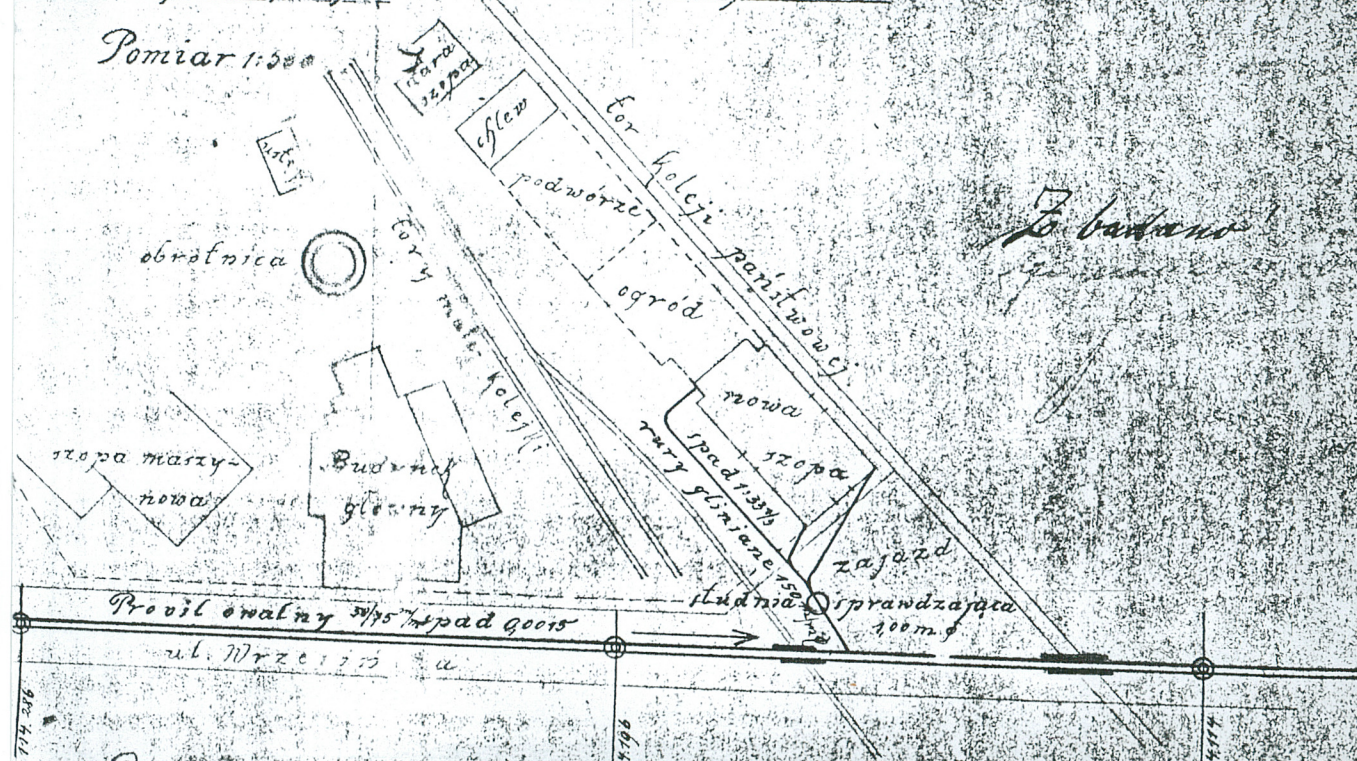
Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



*Letnisko
Główny dom letniskowy
Budynek
Kuchnia*

Plan-sytuacyjny

Przekrój A-B



Z. badano

Gniezno, dnia 30. marca 1920 r.

1. Miejscowość G N I E Z N O	2. Obiekt ZESPÓŁ – „GKD” STACJA "GNIEZNO WĄSK."	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Parowozownia – opis i dokumentacja fotograficzna oraz sytuacja stacji (verte).
--	--	--

Parowozownia dwustanowiskowa położona po zachodniej stronie terenu stacji kolejowej. Budynek murowany z cegły na zaprawie cementowo-wapiennej i fundamentach ceglanych. Ściany od zewnątrz i wewnątrz tynkowane. Posadzka cementowa. Dach wykonany w konstrukcji drewnianej, krowiowo-płatwiowej, kryty papą na lepiku, na deskowaniu pełnym. Stolarka okienna metalowa, typu przemysłowego z drobnymi podziałami wewnętrznymi. Wrota stalowe. Okna pojedyncze, prostokątne. Budynek założony na planie wydłużonego prostokąta na osi wsch.-zach. W narożniku płn.-zach. wydzielono z pustaków osobne stanowisko dla lokomotywy spalinowej. Przez całą długość parowozowni biegną kanały rewizyjne. Bryła prostopadłościenna. Budynek wolnostojący, niepodpiwniczony, jednokondygnacyjny, przykryty dachem dwuspadowym o małym kącie nachylenia połaci. Elewacje tynkowane, przebudowane utraciły stylowy detal architektoniczny (lizeny, gzymsy, opaski). Szczyty trójkątne, schodkowe.

1. Parowozownia od zach., neg. 1100/262/2.

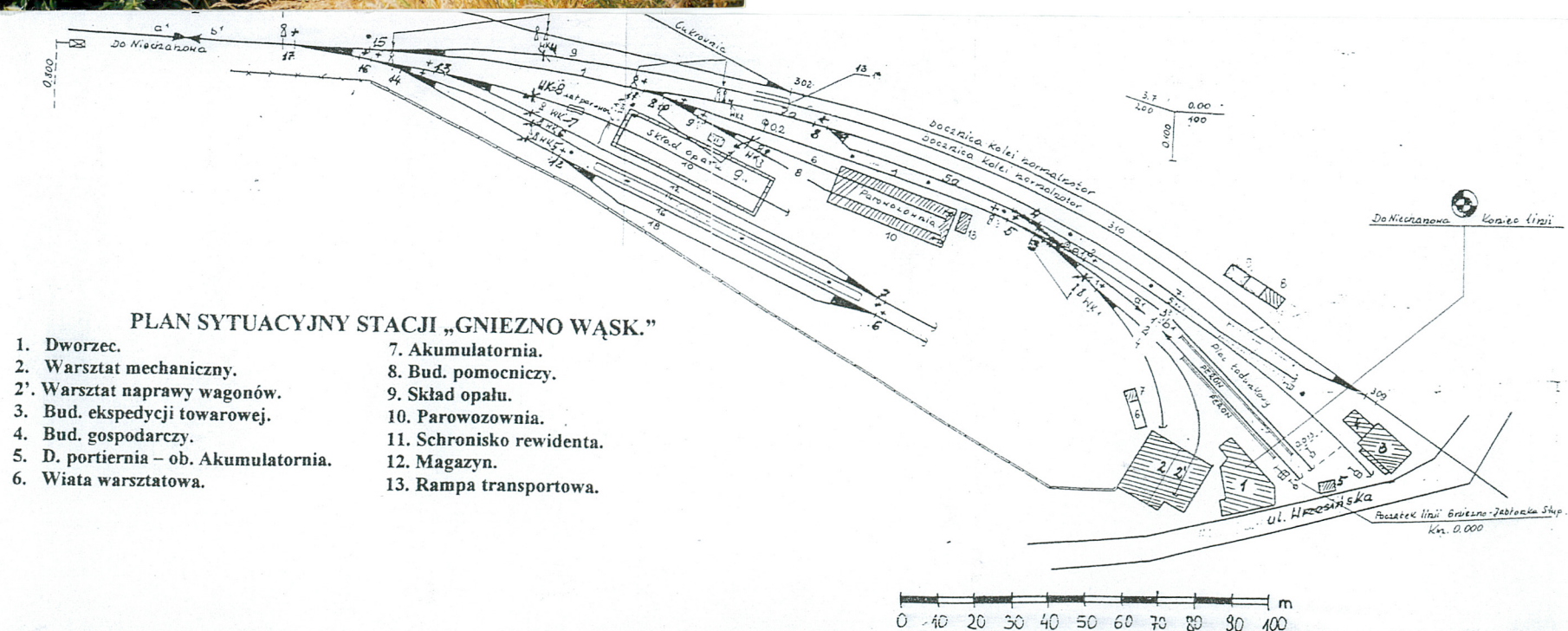
2. Elewacja płd. parowozowni, neg. 1100/ 168/5.



Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 18 sierpnia 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

3. Elewacja południowa parowozowni, neg. 1100/176/1.



1. Miejscowość G N I E Z N O	2. Obiekt ZESPÓŁ – „GKD” STACJA "GNIEZNO WĄSK."	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Warsztat napraw wagonów i d. portiernia – opis i dokumentacja fotograficzna (verte).
--	--	--

Warsztat napraw wagonów położony przy pld. ścianie dworca. Budynek murowany z cegły na zaprawie cementowo-wapiennej i fundamentach ceglanych. Ściany od zewnątrz i wewnątrz tynkowane. Posadzka cementowa. Dach wykonany w konstrukcji drewnianej, krowiowo-płatwiowej, kryty papą na lepiku, na deskowaniu pełnym. Stolarka okienna drewniana. Okna pojedyncze, prostokątne typu przemysłowego, z drobnymi podziałami wewnętrznymi oraz współczesne, podwójne. Drzwi współczesne, wrota dwuskrzydłowe metalowe. Budynek założony na planie wydłużonego prostokąta na osi pln.-płd. Część wsch. zaadoptowano na pomieszczenia socjalne pracowników. Część zach. zajmuje warsztat naprawy wagonów z kanałem rewizyjnym. Bryła prostopadłościenna. Budynek w zabudowie zwartej z warsztatem mechanicznym, niepodpiwniczony, jednokondygnacyjny, przykryty dachem dwuspadowym o małym kącie nachylenia połaci. Elewacje tynkowane, przebudowane - utraciły stylowy detal architektoniczny. Szczyty trójkątne, schodkowe.

D. portiernia położona przy wsch. granicy terenu stacji, usytuowana między dworcem a bud. ekspedycji kolejowej. D. portiernia murowana z cegły na fundamentach ceglanych. Ściany wewnątrz i zewnątrz tynkowane, malowane. Posadzka cementowa. Dach w konstrukcji drewnianej, krokwiowej, czterospadowy, kryty papą na lepiku na deskowaniu pełnym. Otwory okienne i drzwiowe prostokątne. Stolarka otworowa drewniana. Bud. jednokondygnacyjny, wolnostojący, na planie wydłużonego prostokąta na osi pln.-płd. Elewacje wtórnie tynkowane z szerokim okapem. D. portiernia wykorzystywana jest jako akumulatornia.

1. Warsztat naprawy wagonów, neg. 1100/176/3.

2. D. portiernia, neg. 1100/ 168/3.



Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 18 sierpnia 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

1. Miejsowość G N I E Z N O	2. Obiekt ZESPÓŁ – „GKD” STACJA "GNIEZNO WĄSK."	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Wiertarka słupowa - opis, schemat i dokumentacja fotograficzna (verte).
---------------------------------------	--	---

Wiertarkę kolumnową (słupową) znajdującą się w warsztacie mechanicznym na parterze. Wyprodukowała ją ok. 1919 r. poznańska firma "Johns Hensel, Posen O.1. Werkzeuge & Maschinen". Wiertarka należy do grupy maszyn stosowanych do obróbki ubytkowej (skrawanie) metali. Jest to wiertarka kolumnowa o wrzecionie pracującym pionowo z posuwem mechanicznym - zależnym od obrotu wrzeciona.

Budowa.

Wiertarka kolumnowa składa się z następujących elementów:

Z masywnej, żeliwnej, prostokątnej podstawy, mocowanej śrubami kotwiącymi do fundamentu betonowego. Zapewnia ona stabilność wiertarki podczas pracy.

W podstawę wpuszczono słup (kolumnę), który scala w całość podzespoły wiertarki. Słup wykonano z żeliwnych rur o średnicy ok. 15 cm.

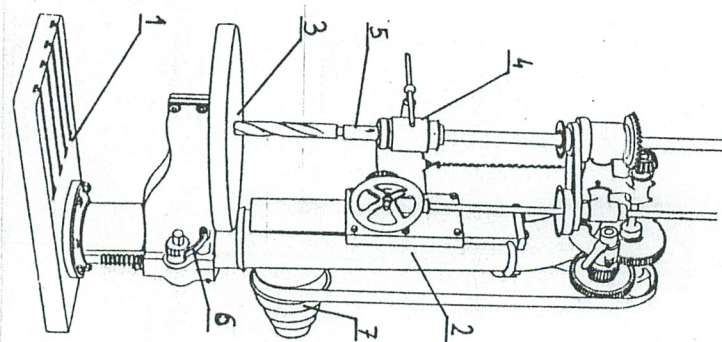
Na kolumnie zamontowano żeliwny, odlewany wrzeciennik, który podtrzymuje pionowy wałek wrzeciona (uchwyty na wiertła), czterostopniowe koło pasowe osadzone na poziomym wale, który wprawia w ruch posuwisto obrotowy wrzeciono z narzędziem, czyli wiertłem.

Stół roboczy, zamontowanego na za pomocą tulei na kolumnie, bezpośrednio pod wrzeciennikiem. Stół posiada prowadnice, służące do bezpośredniego mocowania przedmiotu obrabianego lub imadła (które w tym przypadku zamontowano), służącego do tego celu. Wysokość położenia stołu roboczego (odległość między wrzecionem a przedmiotem obrabianym) można regulować ręcznie za pomocą korby, przekładni ślimakowej i listwy zębatej zamontowanej pionowo na kolumnie. Stół ponadto w celu ułatwienia montażu przedmiotu obrabianego można obracać dookoła kolumny po zwolnieniu docisku śrubowego (od strony systemu napędowego).

Systemu napędowego, składającego się z indywidualnego silnika elektrycznego, który przez przekładnię pasów klinowych napędza przekładnię pośrednią z czterostopniowym kołem pasowym, które z identycznym kołem osadzonym na poziomym wale wrzeciennika służy do regulacji prędkości obrotowej skrawania. Wał poziomy wrzeciennika przez przekładnię zębatą stożkową (kątową) przenosi ruch obrotowy na wrzeciono. Ruch posuwisty wrzeciona ku przedmiotowi obrabianemu realizowany może być ręcznie przez przekładnię ślimakową oraz zębatą, która przez listwę zębatą powoduje ruch wrzeciona. Ruch posuwisty wrzeciona może odbywać się automatycznie przez dodatkową koło pasowe i system przekładni ślimakowo-zębatych. Pierwotnie wiertarka napędzana była z wału głównego warsztatu - modernizacja polegała na wprowadzeniu indywidualnego źródła napędu, ale zachowano w celu zróżnicowania prędkości obrotowej czterostopniową przekładnię pasów płaskich.

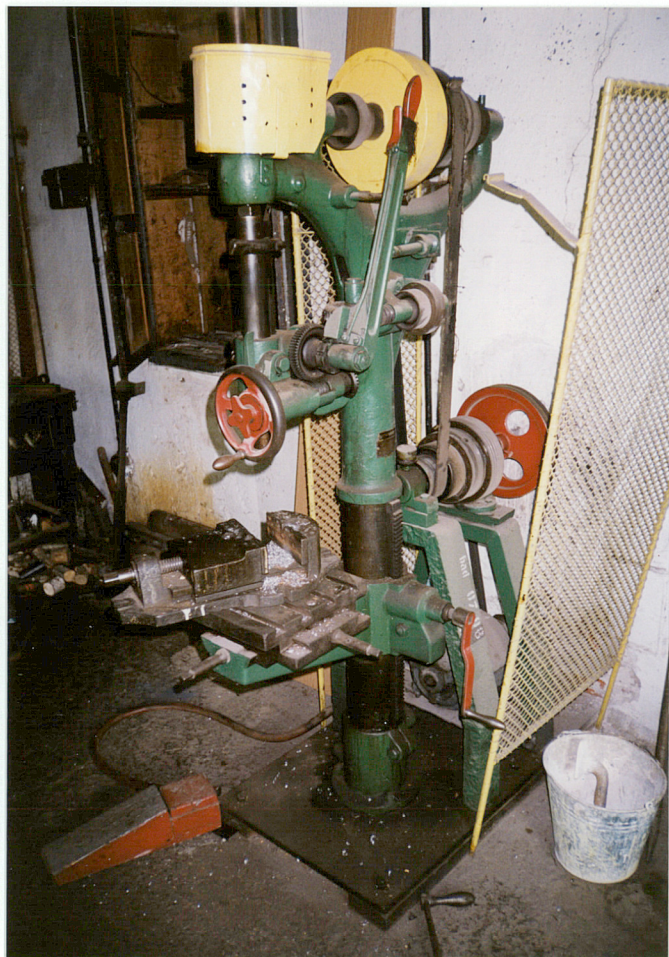
Obsługa i sterowanie wiertarki - ręczne, napęd - elektryczny.

WIERTARKA KOLUMNOWA (SŁUPOWA) – SCHEMAT.
1 – podstawa. 2 – słup (kolumna). 3 – stół roboczy. 4 – wrzeciennik.
5 – wrzeciono. 6 – korbą do ręcznej regulacji położenia stołu.
7 – bęben czterostopniowej przekładni pasowej.

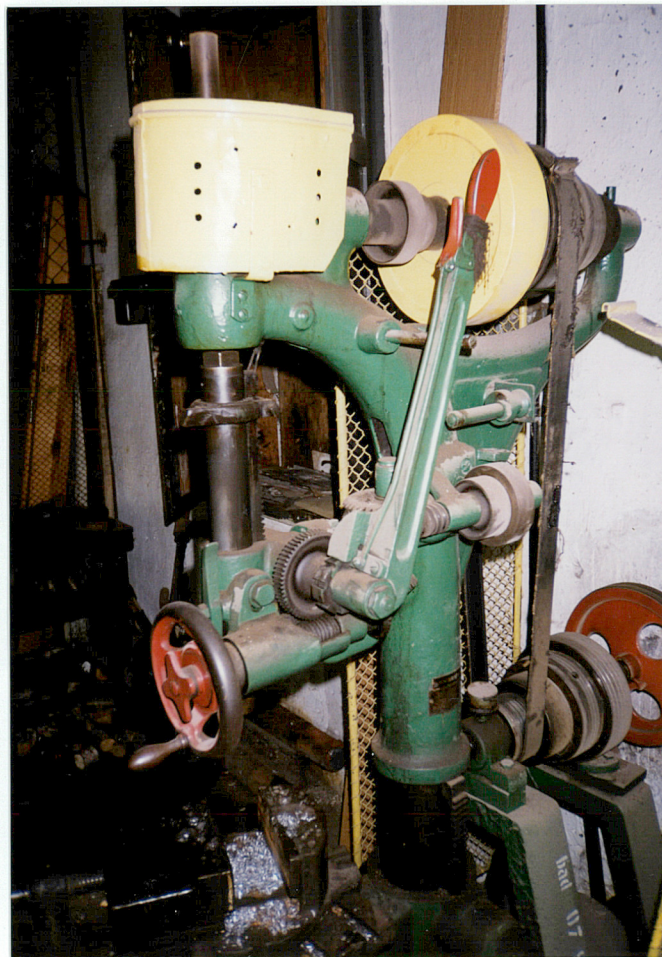


Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 18 sierpnia 1999 r.

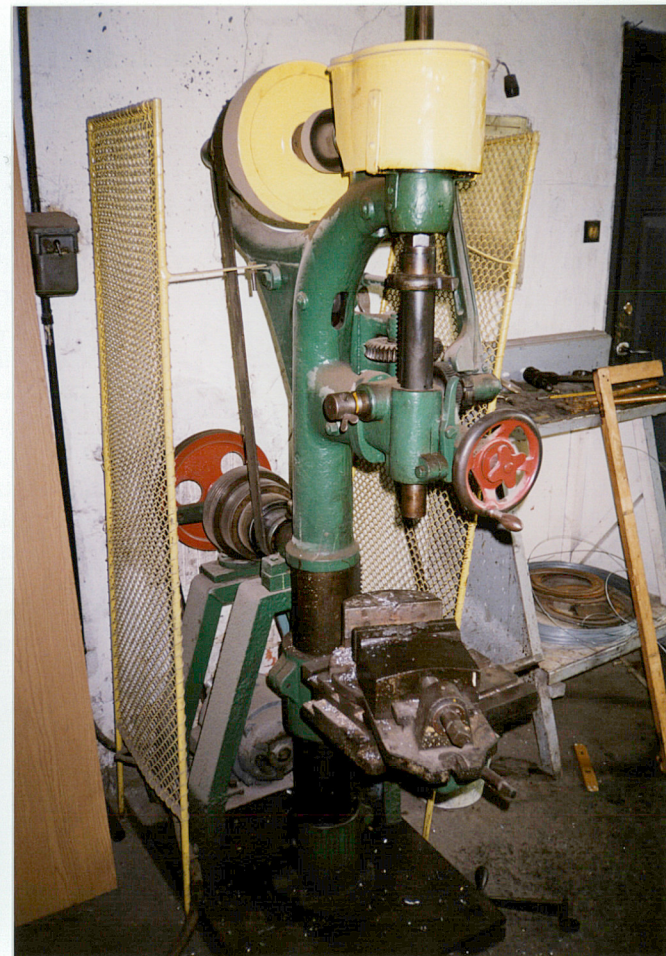
Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



1. Wiertarka kolumnowa, neg. 1100259/1.



2. Układ posuwu wrzeciona oraz system napędowy wiertarki, neg. 1100/258/6.



3. Wiertarka z boku, neg. 1100/259/3.

1. Miejsowość G N I E Z N O	2. Obiekt ZESPÓŁ – „GKD” STACJA "GNIEZNO WĄSK."	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Strugarka poprzeczna - opis, schemat i dokumentacja fotograficzna (verte).
---------------------------------------	--	--

Strugarkę poprzeczną, znajdującą się na wyposażeniu warsztatu mechanicznego (na parterze, wyprodukowano ok. 1919 r. poznańskiej firmie "Johns Hensel, Posen 0.1. Werkzeuge & Maschinen". Strugarka poprzeczna jest urządzeniem do obróbki skrawaniem wyrobów metalowych o niewielkich gabarytach zewnętrznych. Struganie jest jednym ze sposobów obróbki, podczas którego ruch główny i ruch pomocniczy są ruchami prostoliniowymi.

Budowa

Głównym elementem strugarki poprzecznej jest skrzynkowy, lany z żeliwa, korpus, do którego zamocowane są stałe oraz ruchome elementy obrabiarki. Korpus kotwiony śrubami do fundamentu betonowego. Górna część korpusu posiada prowadnice, po których przesuwają się suwaki. W części przedniej korpusu prowadnice związane są ze wspornikiem. Wspornik służy do zawieszenia stołu roboczego. Na stole zamocowane jest imadło wraz z miską na wióry. Stół może być przesuwany ręcznie lub mechanicznie - mechanizmem zapadkowym, napędzanym łącznikiem regulowanym śrubą. Przesuw ręczny stołu wykorzystuje się głównie w fazie przygotowawczej (m.in. ustawienie pozycji początkowej strugania), natomiast przesuw mechaniczny w fazie roboczej. Za pomocą śruby nośnej dokonuje się zmiany położenia stołu w kierunku pionowym. Prowadnice przesuwu poziomego zabezpieczone są osłoną. Przednia część suwaka stanowi obrotnicę, na której zamocowany jest suwak suportowy wraz z imakiem nożowym. Pokrętko pozwala na przesuw suwaka suportowego w płaszczyźnie pionowej. Dźwignie służą do sterowania napędem strugarki. Napęd strugarki stanowi silnik elektryczny.

Działanie Podczas ruchu roboczego nóż strugarski, którego krawędź skrawająca znajduje się poniżej górnej powierzchni przedmiotu, zdejmując na całej długości wiór. W czasie ruchu powrotnego do położenia wyjściowego nóż nie pracuje, lecz ślizga się swą płaszczyzną przyłożenia po powierzchni obrabianej podczas ruchu głównego. W tym czasie, kiedy nóż znajduje się w położeniu wyjściowym, przedmiot obrabiany przesuwany jest o niewielką odległość w kierunku poprzecznym do ruchu noża. Po ruchu jałowym (powrotnym) następuje kolejny ruch roboczy.

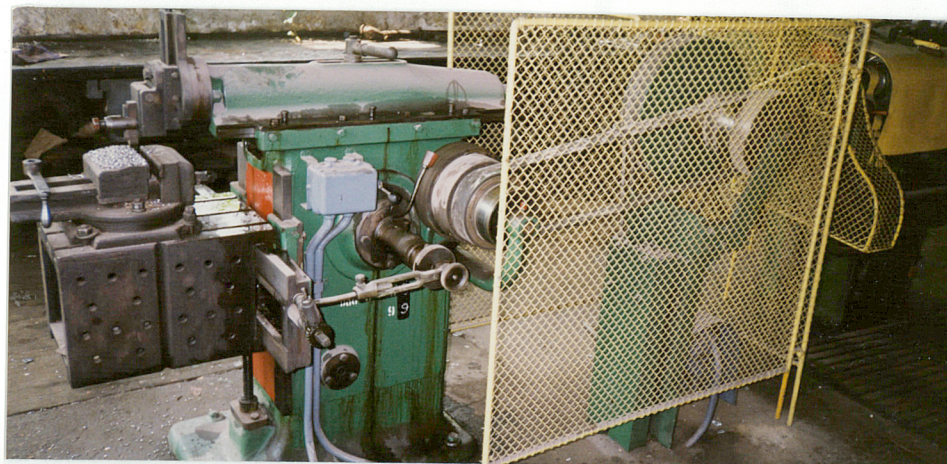
Napęd Napędem omawianej strugarki poprzecznej jest silnik elektryczny prądu trójfazowego. Napęd suwaka. Za pośrednictwem skrzynki napędu głównego (przekładni zębatej) napęd z silnika przez przekładnię z pasów klinowych przekazywany jest na przekładnię pośrednią z czterostopniową przekładnią pasów płaskich. Przekładnia czterostopniowa pozwala na różnicowanie prędkości pracy strugarki. Z przekładni pasowej napęd jest przekazywany na układ jarzmowy. Koło zębate przekładni głównej, przekazuje ruch na duże koło zębate, które za pomocą sworznia zamienia ruch obrotowy na ruch wahadłowy jarzma. Belka jarzma związana jest z suwakiem krótką dźwignią przegubową. Regulację zmiany skoku suwaka uzyskuje się przez zmianę mimośrodów, tj. zmianę odległości sworznia od osi koła. Ponieważ belka jarzmowa osadzona jest obrotowo, zwiększanie tej odległości będzie powodować większe wysunięcie suwaka (i odwrotnie). Napęd posuwu poprzecznego stołu strugarki dokonuje się za pomocą mechanizmu zapadkowego. Na wałku, będącym osią koła napędzającego jarzmo strugarki, osadzone jest koło zębate, współpracujące. Na kole zamocowany jest mimośrodowo trzpień, połączony obrotowo z dźwignią. Dźwignia ta przenosi ruch na zapadkę, wykonującą ruch wahadłowy. Ząb zapadki współpracuje z kołem zębatym, zamocowanym na śrubie pociągowej posuwu poprzecznego. Odpowiednie ustawienie zapadki pozwala na uzyskanie lewych lub prawych obrotów śruby pociągowej stołu strugarki. Wahadłowy ruch zapadki powoduje przesuwanie się stołu tylko w czasie przed ruchem roboczym noża. Pierwotnie strugarka poprzeczna napędzana była z wału głównego warsztatu - modernizacja polegała na wprowadzeniu indywidualnego źródła napędu, ale zachowano w celu różnicowania prędkości pracy obrabiarki czterostopniową przekładnię pasów płaskich.

Obsługa i sterowanie strugarką - ręczne.

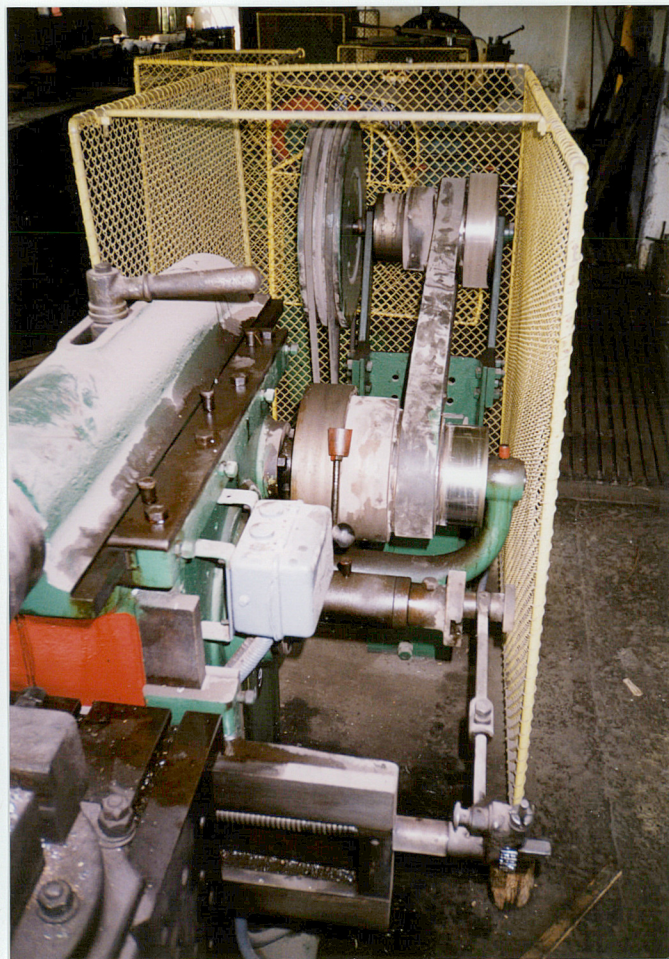
1. Strugarka poprzeczna, neg. 1100/258/5.

Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 18 sierpnia 1999 r.

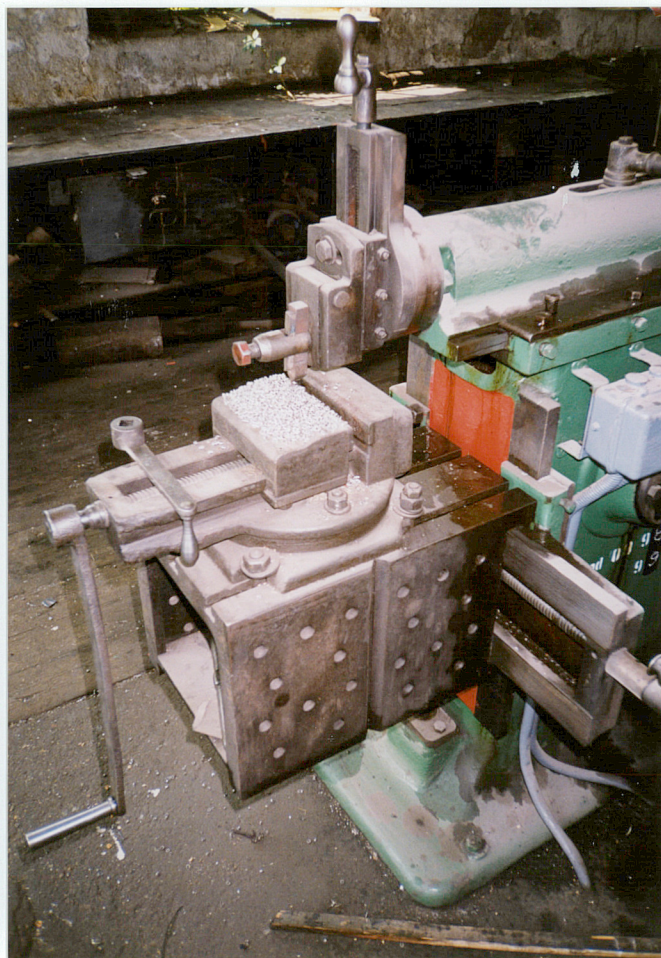
Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



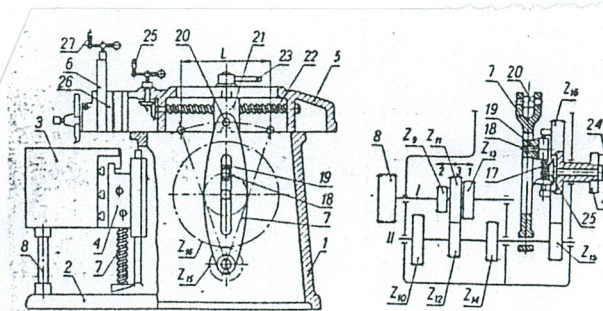
2. Czterostopniowa przekładnia pasowa układu napędowego, mechanizm zapadkowy posuwu stołu roboczego, neg. 1100/258/4.



3. Stół roboczy oraz suwak strugarki, neg. 1100/258/2.



4. Strugarka z boku, neg. 1100/258/3.



BUDOWA STRUGARKI POPRZECZNEJ – SCHEMAT.

1 – korpus. 2 – podstawa. 3 – stół. 4 – sanie. 5 – suwak. 6 – suport. 7 – śruba do podnoszenia stołu. 8 – podtrzymka stołu. 17 – śruba. 18 – nakrętka z czopem. 19 – wkładka. 20 – widelki ze sworzniem jarzma. 21 – nakrętka. 22 – śruba suwaka strugarki. 23 – rękojeść. 24 – czop. 25 – koło zębate, stożkowe. 26 – sanie suportu. 27 – śruba regulacji wysokości noża.