

1. Obiekt

330/14

**WIADUKT DROGOWY (22)
w zespole stacji kolejowej Gniezno**

2. Czas powstania

1916/1976/90. XX w.

3. Miejscowość

GNIEZNO

11. **Wiadukt nad torami szlakowymi oraz nad bocznica normalnotorową (z lewej) od strony stacji; orientacja**



4. Adres

Wiadukt im. ks. Jerzego Popiełuszki
62-200 Gniezno

5. Przynależność administracyjna

województwo wielkopolskie

powiat gnieźnieński

gmina Gniezno

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Gnesen (do 1919, od 1939 do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 I 1999

województwo poznańskie

8. Właściciel i jego adres

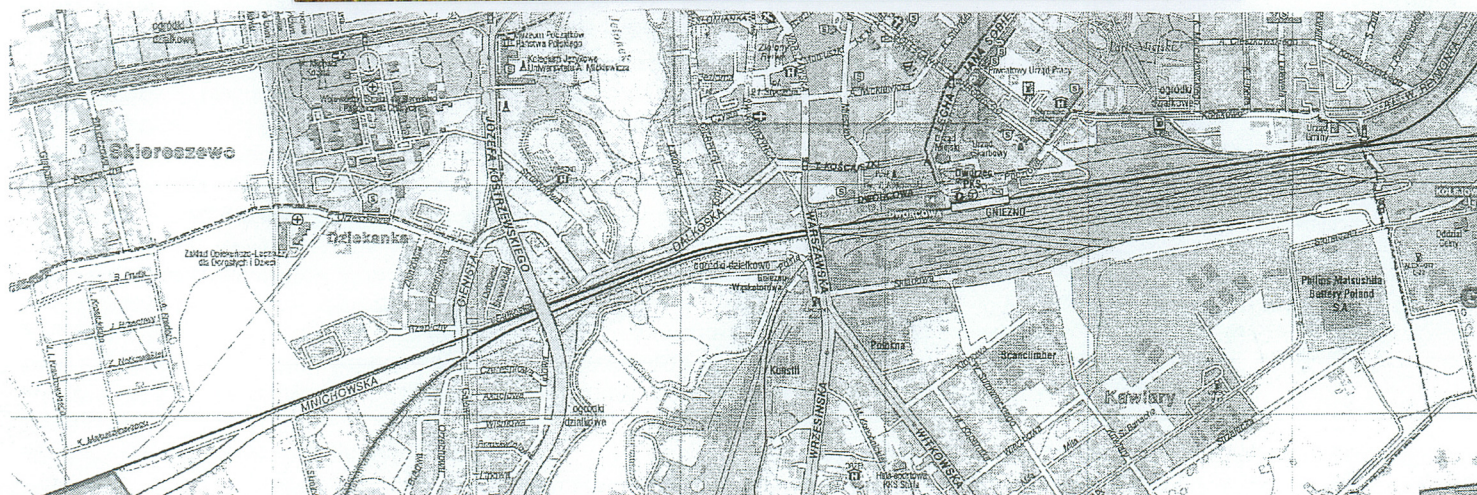
Urząd Marszałkowski Województwa
Wielkopolskiego
Al. Niepodległości 18
61-713 Poznań

9. Użytkownik i jego adres

Zarządca: Wielkopolski Zarząd Dróg
Wojewódzkich w Poznaniu
Ul. Wilczak 51
61-623 Poznań

10. Rejestr zabytków

Nr 772/004/A data 8.12.2009



Już w 1913 r. w Miejskim Urzędzie Budowlanym w Gnieźnie, pod kierunkiem miejskiego radcy budowlanego Kado, przygotowano projekt regulacji ulicy Warszawskiej (Warschauerstr.). Plany, oprócz poszerzenia chodników i jezdni, zakładały nowe ukształtowanie niwelety jezdni. Prace regulacyjne prowadzono w 1913 i 1914 r. w związku z przygotowaniami do wzniesienia nad torami szlakowymi stacji wiaduktu drogowego, umożliwiającego bezkolizyjne przeprowadzenie ruchu kołowego i pieszego ponad torami.

28 kwietnia 1914 r. Związek Prowincjonalny Prowincji Poznańskiej (Provinzialverband der Provinz Posen) podpisał z Królewską Dyрекcją Kolei Żelaznej w Bydgoszczy, jako inwestorem, umowę na budowę wiaduktu ponad torami szlakowymi w kierunku na Poznań i Jarocin, w biegu ul. Warszawskiej i Szosy Wrzesińskiej. Szerokość jezdni wiaduktu ustalono wówczas na 10 m. Zanim przystąpiono do budowy wybuchła I wojna światowa (lipiec 1914 r.) i w związku z państwowymi zaleceniami ograniczenia inwestycji do najbardziej niezbędnych, prac budowlanych nie podjęto, odkładając je w czasie. Wzrastający ruch na stacji, spowodowany działaniami wojennymi na wschodzie, doprowadził szybko do katastrofalnego zatamowania ruchu kołowego i pieszego na przejeździe kolejowym. Dlatego administracja kolejowa zdecydowała się na podjęcie odłożonej w 1914 r. inwestycji. W uchwalonym w Berlinie budżecie kolejowym na 1916 r. znalazły się m.in. środki na następujące inwestycje kolejowe w ówczesnej prowincji poznańskiej: rozbudowa stacji w Bydgoszczy (20 000 marek), rozbudowa dworca w Pile i przebudowa warsztatów pomocniczych w Pile na Główne Warsztaty Naprawy Wagonów (70 000 marek), wreszcie budowa wiaduktu drogowego w Gnieźnie, na co przewidziano aż 93 000 marek. Inwestycję zrealizowano jeszcze w 1916 r. Tym samym był to jeden z nielicznych wiaduktów drogowych zbudowanych nad dużą stacją kolejową Wielkopolski do końca zaboru pruskiego i jedyny, zrealizowany na tym terenie w czasie I wojny światowej. Konstrukcyjnie wiadukt wyróżniał system złożony z trzech samodzielnych wiaduktów (betonowego, żelbetowego i stalowego), wpisanych w cały obiekt inżynieryjny.

Dokończenie tekstu w załączniku nr 1

Sytuacja: Wiadukt usytuowany jest na pd. od historycznego centrum miasta, nad torami szlakowymi w kierunku na Poznań i Jarocin, w zach. części stacji kolejowej Gniezno; ma przebieg południkowy z równoleżnikową odnogą zjazdu w biegu ul. Dworcowej. Początek wiaduktu na pd. stanowi radialny zbieg ul. Wrzesińskiej z Witkowską oraz poprowadzona równoleżnikowo ul. Składowa (po wsch. stronie początku wiaduktu); na pn. wiadukt dochodzi mniej więcej aż do prostopadłego skrzyżowania z ul. Dalkoską na zach. i ul. T. Kościuszki na wsch., przy czym zjazd z wiaduktu w biegu ul. Warszawskiej ma już mniejszą szerokość od odcinka przerzuconego nad stacją. Z poprowadzonego południkowo głównego obiektu inżynieryjnego, kilkanaście m na pn. od torów szlakowych, zrealizowano równoleżnikowe odgańlenie, w formie zjazdu (podjazdu) w biegu ul. Dworcowej. Po pn. stronie ul. Warszawska i zlokalizowana w jej biegu zabudowa kamieniczna; po pd. stronie zbieg ul. Wrzesińskiej z Witkowską z rozmieszczoną nieregularnie zabudową mieszkalną; po zach. stronie skwer, zabudowa mieszkalna, tory szlakowe i zespół stacji kolejowej wąskotorowej; po wsch. stronie zabudowa mieszkalna w ogrodach, zjazd w ul. Dworcowej, tory stacyjne stacji Gniezno i wreszcie subzespół techniczno-eksploatacyjno-ruchowy stacji.

Podstawowe dane techniczne: Cały obiekt inżynierski składa się z czterech głównych konstrukcji: 1) zasadniczy wiadukt stalowy, kratownicowy nad torami szlakowymi w kierunku Poznania i Jarocina; 2) wiadukt żelbetowy nad bocznica kolei normalnotorowej do dawnej cukrowni; 3) wiadukt betonowy nad torami kolei wąskotorowej, przechodzącymi na stację kolei normalnotorowej (ob. zaślepiiony od zach. i z bramą od wsch., stanowi magazyn dużej lokomotywni); 4) mur oporowy utrzymujący nasyp drogowy w układzie południkowym oraz równoleżnikowym (odnoga w biegu ul. Dworcowej). Całkowita długość wiaduktu w linii pn. – pd. wynosi ok. 375 m, a odnogi w linii wsch. – zach. ok. 120 m. Wiadukt stalowy nad torami szlakowymi ma rozpiętość 31,0 m, wiadukt żelbetowy nad bocznica normalnotorową do dawnej cukrowni 6,40 m, a wiadukt betonowy nad torami kolejki wąskotorowej (magazyn) 3,35 m.

Wiadukt stalowy (kratownicowy), 1-przęsłowy nad torami szlakowymi: Wiadukt drogowy posiada jezdnię o szerokości 7,80 m i obustronne chodniki o szerokości 2,05 m – całkowita szerokość pomostu 13,80 m, z czego 9,40 m usytuowane jest pomiędzy dźwigarami kratowymi, a 2 x 2,20 m na wspornikach, po zewnętrznej stronie dźwigarów. Ustrój nośny wiaduktu tworzą dwie stalowe kratownice wolnopodparte o rozpiętości teoretycznej 31,0 m (w świetle 29,0 m, a długość wiaduktu 32,0 m), usytuowane w rozstawie poprzecznym 9,40 m, z dolnym pomostem stalowym z blach nieckowych, ułożonych na rusztowym układzie poprzecznic i podłużnic. Kratownice zrealizowano z kształtowników walcowanych (kątowników) i blach, w konstrukcji nitowanej. Połączenia w węzłach kratownic rozwiązano z minimalnym użyciem blach węzłowych; przekroje poprzeczne elementów kratownic (prętów) są zmienne, dostosowane do zróżnicowanych sił przekrojowych. Kratowe dźwigary główne połączono poprzecznie stalowymi poprzecznicami (dwuteowe blachownice o wysokości od 820 do 898 mm), umieszczonymi we wszystkich węzłach pasów dolnych kratownic. Układ belek pomostu uzupełniają pośrednie poprzecznice drugorzędne w formie dwuteowników 240 oraz 6 dwuteowników 360 w rozstawie 1,60 m. Na tej konstrukcji rusztu belkowego ułożono pomostowe blachy nieckowe (pierwotnie gięte, ob. w większości spawane) o wymiarach 1,94 x 1,60 m. Na pomostach chodnikowych, wspartych stalowymi konsolami pochodnikowymi i podłużnicami, wykonano pomost z wylewanych betonem na miejscu płyt żelbetowych o grubości 8 cm. Całe przęsło wsparte na betonowych ławach podłożyskowych, łóżyiskowanie po stronie pn. łóżyiskami przegubowymi, po stronie pd. łóżyiskami 2-wałkowymi, przesuwными.

Dokończenie tekstu w załączniku nr 1

14. Kubatura

Długość wiaduktu w układzie
południkowym: ok. 375 m
Długość wiaduktu w układzie
równoleżnikowym: ok. 120 m
Liczba przęseł żelbetonowych: 1
Liczba przęseł stalowych: 1
Liczba przęseł betonowych: 1

15. Powierzchnia użytkowa

Powierzchnia zabudowy: ok. 4500 m²

16. Przeznaczenie pierwotne

Wiadukt drogowy dla ruchu kołowego
i pieszego

17. Użytkowanie obecne

Wiadukt drogowy dla ruchu kołowego
i pieszego

18. Prace budowlane i konserwatorskie

Po II wojnie światowej prace budowlane i modernizacyjne ograniczane do minimum. Już w czasie II wojny światowej przemurowano od zach. wiadukt kolei wąskotorowej tworząc we wnęce magazyn dużej lokomotywni. Dopiero w 1976 r. w związku z elektryfikacją trakcji w Gnieźnie podniesiono przęsło stalowe, kratownicowe, aby umożliwić przejazd elektrowozom i zawieszenie trakcji. Podwyższono wówczas jedynie ławy podłożyskowe, nie zmieniając konstrukcji całego obiektu inżynierskiego, przebudowano jednak jezdnię ulicy na tym wiadukcie wraz z dojazdami, w związku ze zmianą niwelety. W połowie lat 90. XX w. dokonano prac modernizacyjnych wiaduktu. Wymieniono wówczas skorodowane elementy przęsła kratowniczowego (pod nawierzchnią), zlikwidowano oryginalne barierki wokół pomostów chodnikowych, zastępując je prostymi stalowymi z płaskowników. Przy okazji wprowadzono nową nawierzchnię jezdni oraz chodników. W 2008 r. przemaalowano schody po zach. stronie wiaduktu na żółto – pierwotnie beton niemalowany, a betonowe stopnie wyłożono płytkami ceramicznymi.

19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)

Wiadukt zachował oryginalną bryłę, elewacje i w zdecydowanej większości materiałów; utrzymał także oryginalne rozwiązania konstrukcyjne. Podczas modernizacji w połowie lat 90. XX w. wymieniono oryginalne barierki pomostów chodnikowych na współczesne ze stalowych płaskowników, zachowując pierwotne jedynie na odcinku zjazdu z wiaduktu w biegu ul. Dworcowej.

Mury oporowe: w stanie bardzo dobrym, widoczne jedynie niewielkie spękania; wiadukt betonowy nad przejazdem kolejki wąskotorowej (ob. magazyn lokomotywni wachlarzowej z halą napraw parowozów i skrzydłem warsztatowym): w stanie bardzo dobrym; wiadukt żelbetonowy nad bocznica kolei normalnotorowej do cukrowni: w stanie bardzo dobrym; wiadukt stalowy nad torami szlakowymi: w stanie bardzo dobrym, widoczna korozja punktowa blach nieckowych pod przęsłem; schody pod zach. stroną murów oporowych: w stanie bardzo dobrym; barierki: nowe w stanie bardzo dobrym, oryginalne w biegu ul. Dworcowej wykazują korozję.

20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie

Wiadukt drogowy stanowi integralny element stacji kolejowej. Dokumentuje rozwój stacji oraz natężenie ruchu kolejowego w okresie I wojny światowej. Zrealizowany obiekt inżynierski, składający się z trzech różnych typów wiaduktów: 1) bocznic kolejki wąskotorowej, 2) bocznic kolei normalnotorowej do cukrowni, 3) torów szlakowych na Poznań i Jarocin, należy do wyjątkowych rozwiązań inżynierskich w Wielkopolsce. W identycznej formie nie występuje w żadnym innym mieście. O jego wartościach inżynierskich decyduje w dużej mierze kombinowana konstrukcja przęseł wiaduktowych: betonowego, żelbetonowego i stalowego.

Cały obiekt inżynierski (wiadukt drogowy) objąć ochroną prawną jako element zespołu stacji w Gnieźnie. Utrzymać oryginalne rozwiązania konstrukcyjne oraz elewacji. Zachować oryginalne barierki z furtkami w biegu ul. Dworcowej, a przy najbliższym remoncie obowiązkowo wprowadzić identyczne na całym południkowym biegu wiaduktu (zgodnie ze stanem pierwotnym). Ponadto dążyć do oczyszczenia schodów z nowej warstwy tynku oraz farby i przywrócenia im oryginalnej kolorystyki oraz faktury niemalowanego betonu.

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

- Archiwum Państwowe w Poznaniu, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu, sygn. 1809/47,
- Archiwum Państwowe w Poznaniu Oddział w Gnieźnie, Akta miasta Gniezno, sygn. 1634, 1635,
- Rejon Dróg Wojewódzkich w Gnieźnie, J. M. Skarżewski, Ekspertyza stanu technicznego i nośności w wiadukcie nad torami kolejowymi wraz z dojazdami w ciągu ul. Warszawskiej w Gnieźnie, Poznań 1994,

22. Bibliografia

- „Gnesener Zeitung” 1916, nr 14,

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

- Rejon Dróg Wojewódzkich w Gnieźnie, J. M. Skarżewski, Ekspertyza stanu technicznego i nośności w wiadukcie nad torami kolejowymi wraz z dojazdami w ciągu ul. Warszawskiej w Gnieźnie, Poznań 1994,

24. Uwagi różne

25. Opracował
tekst

dr Miron Urbaniak, 2009

plany, rysunki

dr Miron Urbaniak, 2009

zdjęcia fotogr.

dr Miron Urbaniak, 2009

miejsce przechowywania negatywów Archiwum autora

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 – dokończenie tekstu rubryki nr 12 i 13,
Nr 2 – dokumentacja rysunkowa – plan sytuacyjny,
Nr 3–6 – dokumentacja rysunkowa – budowlana,
Nr 7–10 – dokumentacja fotograficzna.

1. Miejscowość

GNIEZNO2. Gmina **Gniezno**3. Powiat **gnieźnieński**4. Województwo **wielkopolskie**

5. Obiekt

**WIADUKT DROGOWY
w zespole stacji Gniezno**

(22)

6. Zawartość wkładki

Dokończenie tekstu rubryki nr 12 i 13**Ciąg dalszy tekstu rubryki nr 12**

Od pd. był to wiadukt nad torami kolei wąskotorowej, przechodzącymi na teren stacji normalnotorowej (po budowie dużej lokomotywni w latach 40. XX w. został zamieniony na magazyn tejże lokomotywni i od strony zach. zamknięty ceglanym murem). Nieco dalej znalazł się wiadukt nad bocznicą kolejową do cukrowni, a na pn. od niego zrealizowano stalowe przęśło kratownicowe nad torami szlakowymi w kierunku na Poznań i Jarocin. Podjazdy od pn. (ul. Warszawska), pd. (ul. Wrzesińska) i wsch. (ul. Dworcowa) ujęto jednostronnie betonowymi murami oporowymi, pozostawiając po przeciwnej stronie naturalne skarpy, a chodniki ograniczono stalowymi balustradami, które sięgały głęboko w ul. Dworcową. Po zach. stronie wiaduktu zrealizowano także dwa betonowe zejścia – jedno na stację kolejki wąskotorowej (pd. część wiaduktu) i drugie do domu dróżnika (pn. część wiaduktu).

W stanie nienaruszonym cały obiekt inżynierski pozostał do lat 30. XX w. W październiku 1933 r. firma Franciszek Góźdz z Poznania Zakłady Przemysłowo-Asfaltowe dostarczyła 300 m² płyt asfaltowych (25 x 25 x 5 cm), które zostały ułożone na betonowej nawierzchni stalowego przęśła wiaduktu. W tym czasie obliczano, że dobowe obciążenie wiaduktu, związane z ruchem kołowym wynosi ok. 300 ton. W czasie II wojny światowej, po budowie nowego skrzydła hali wachlarzowej dużej lokomotywni, zamknięty został przejazd z kolei wąskotorowej na kolej normalnotorową. Tym samym wiadukt ten stracił swoje znaczenie i został od strony zach. zamknięty murem, a we wnętrzu tunelu stworzono magazyn dla lokomotywni. Kolejna poważna modernizacja wiaduktu nastąpiła dopiero w 1976 r., kiedy z powodu elektryfikacji trakcji na gnieźnieńskiej stacji trzeba było podnieść stalowe przęśło nad torami szlakowymi. Podwyższono wówczas betonowe ławy podłożyskowe przęśła kratowniczowego, podnosząc tym samym niweletę jezdnii. W związku z tym trzeba było także przebudować jezdnię i chodniki na centralnej części obiektu inżynierskiego. W takim stanie wiadukt przetrwał do połowy lat 90. XX w., kiedy poddano go modernizacji, zachowując jednak charakterystyczne rozwiązania techniczne oraz elementy konstrukcyjne. Przy tej okazji zniszczono oryginalne barierki na całym wiadukcie, pozostawiając oryginalne z okresu budowy jedynie na zjeździe w ul. Dworcowej. Była to jedyna istotna zmiana w wyglądzie obiektu inżynierskiego. W 2008 r. pomalowano zejścia z wiaduktu po jego zach. stronie, wyłożono również betonowe stopnie płytkami ceramicznymi.

Inwestorem w budowie wiaduktu były Pruskie Koleje Państwowe, który były jego właścicielem do końca zaborów. Nie udało się stwierdzić, czy w okresie międzywojennym sukcesja własności przeszła na PKP. Obecnie właścicielem wiaduktu jest Wielkopolski Urząd Wojewódzki, a zarządcą Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu.

Pod względem architektonicznym wiadukt należy do nurtu modernizmu, pozbawiony jest dekoracji, z wyjątkiem schodów po zach. stronie, gdzie w betonie wykonano geometryczne zagłębienia. Betonową konstrukcję płaskich murów oporowych wzbogaca stalowe, kratownicowe przęśło nad torami szlakowymi, a także oryginalna balustrada w biegu ul. Dworcowej, z charakterystycznymi relikami furtek do kolejowych budynków mieszkalnych.

Ciąg dalszy tekstu rubryki nr 13

Wiadukt żelbetowy (płytkowy), 1-przęślowy, nad torem bocznicy normalnotorowej (do nieistniejącej cukrowni): Wiadukt drogowy, położony ok. 40 m na pd. od wiaduktu nad torami szlakowymi, posiada jezdnię o szerokości 7,70 m i obustronne chodniki o szerokości 3,0 m – całkowita szerokość pomostu 13,70 m. Wiadukt położony jest skośnie, kąt skrzyżowania osi podłużnej wiaduktu z osią bocznicy kolejowej wynosi 52° 40'. Rozpiętość wiaduktu w świetle (prostopadle do linii przyczółków) wynosi 6,40 m, a szerokość, mierzona po skosie 17,50 m (taka jest też długość usytuowanych skośnie przyczółków. Przyczółki wykonano jako masywne, betonowe ze skrzydłami, które od strony pd.-zach. są prostopadle do przyczółków, zaś od strony stacji równoległe do ścian przyczółków. Ustrój nośny wiaduktu quasi-płytkowy z obetonowanych dźwigarów stalowych, dwuteowych o wysokości 0,38 m i szerokości pólek 0,30 m; dźwigary stalowe zostały obetonowane również od spodu warstwą betonu grubości 8 cm. Całkowita grubość płyty nośnej wynosi 0,97 m.

Wkładkę założył : dr Miron Urbaniak, 2009

Miejsce przechowywania negatywów: Archiwum autora

Wiadukt betonowy (ramowy), 1-przęsłowy nad torem bocznicy wąskotorowej na stację kolei normalnotorowej (magazyn parowozowni): Wiadukt drogowy, położony ok. 30 m na pd. od wiaduktu nad bocznica normalnotorową, posiada jezdnię o szerokości 7,70 m i obustronne chodniki o szerokości 3,0 m – całkowita szerokość pomostu 13,70 m. Wiadukt położony jest skośnie, kąt skrzyżowania osi podłużnej wiaduktu z osią ulicy wynosi $51^{\circ} 50'$, ob. stanowi magazyn parowozowni – od strony zach. wmurowano (w czasie II wojny światowej) ceglaną ścianę o grubości 12 cm, a od strony lokomotywowni wstawiono stalową bramę. Rozpiętość wiaduktu w świetle (prostopadle do ścian ram przyczółków) wynosi 3,35 m wzgl. 4,30 m (w linii osi ulicy po skosie), wysokość w świetle 3,20 m. Szerokość wiaduktu mierzona po skosie wynosi 18,00 m. Konstrukcję wiaduktu stanowi masywna rama betonowa, której ściany (przyczółki) mają stałą grubość 1,55 m, a strop ramy (przęsło wiaduktu) grubość (wysokość) 0,54 m. Na styku przęsła z przyczółkami zaprojektowano narożne skosy. Od strony wsch. (lokomotywowni) wiadukt zakończony jest skrzydłami: równoległym do przyczółka (pn. skrzydło) i prostopadłym (pd. skrzydło); od strony zach. funkcję skrzydeł pełni mur oporowy. Przyczółki wiaduktu zrealizowano z betonu, bez zbrojenia, zaś w stropie przęsłowym wykonano dolne zbrojenie prętami o średnicy 16 mm w rozstawie 0,30 m (zbrojenie to nie ma jednak charakteru konstrukcyjnego), zatem przęsło jest betonowe, niezbrojone.

Mur oporowy: Usytuowany jest w południkowym biegu obiektu inżynierskiego, z przerwami na 3 wiadukty, oraz w równoleżnikowej odnodze wiaduktu w biegu ul. Dworcowej; rozciąga się po zach. stronie południkowego przebiegu wiaduktu oraz po stronie pd. odcinka równoleżnikowego, zabezpieczając tu naturalną skarpę przed osuwaniem się na budynki mieszkalne. Po wsch. stronie południkowego biegu wiaduktu funkcjonują naturalne skarpy porośnięte trawą i krzewami, podobnie jak po pn. stronie równoleżnikowej odnogi. Betonowa konstrukcja muru oporowego dzielona jest w pionie dylatacjami na segmenty o zróżnicowanej szerokości, wysokość muru jest zmienna i dostosowana do obniżającej się wysokości nasypu; na głębokości 1,20 m poniżej poziomu gruntu znajduje się zewnętrzna odsadzka betonowa o szerokości 0,8 m. Po pn. i pd. stronie wiaduktu nad torami szlakowymi znajdują się betonowe schody, proste, 2-biegowe, zabezpieczone betonowym murem o elewacji z geometrycznymi płycinami (ob. betonowy mur pokryty cienką warstwą tynku i kryty farbą emulsyjną, a betonowe schody przykryte płytkami ceramicznymi).

1. Miejscowość

GNIEZNO

2. Gmina Gniezno

3. Powiat gnieźnieński

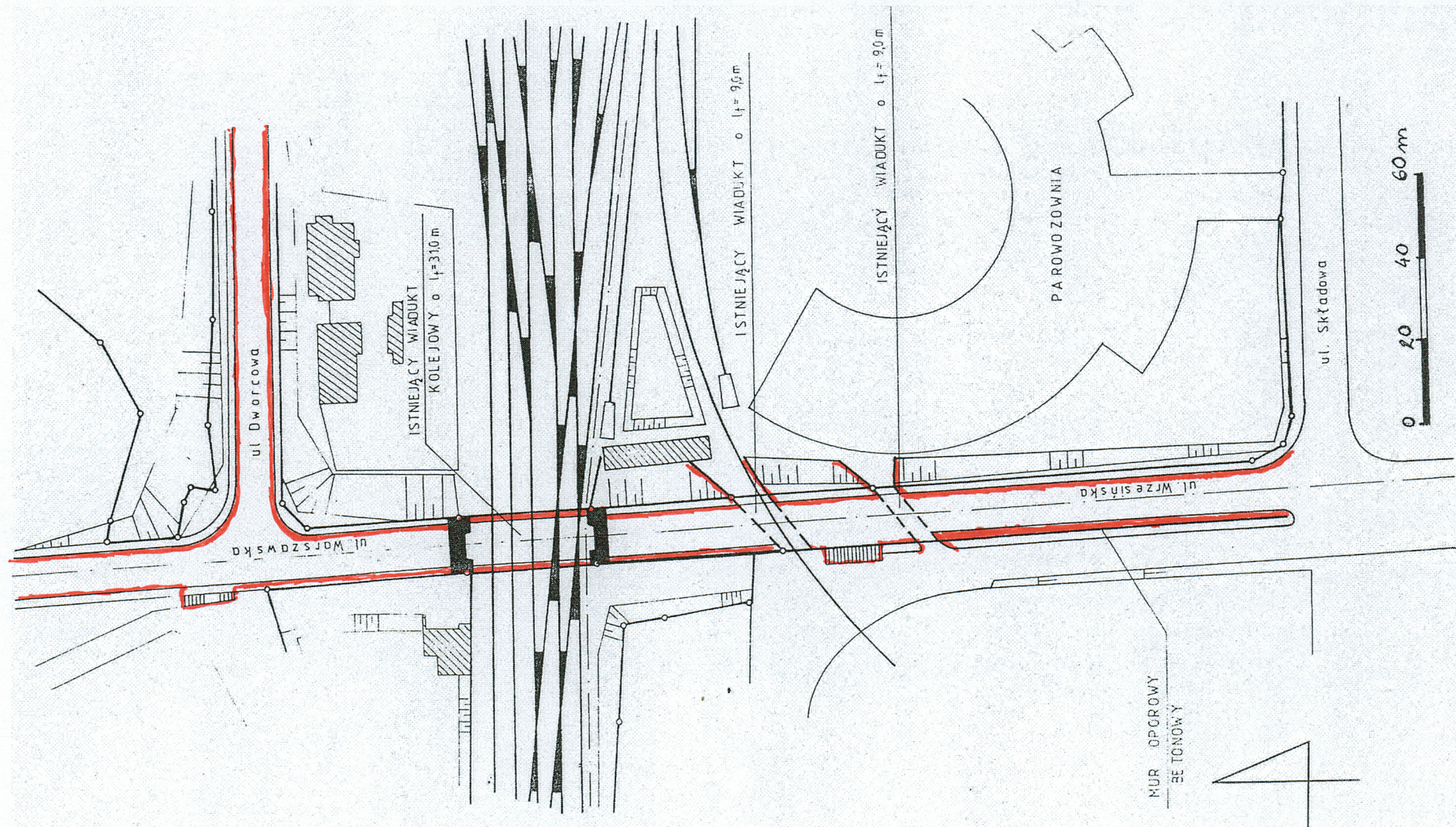
4. Województwo wielkopolskie

5. Obiekt

**WIADUKT DROGOWY
w zespole stacji Gniezno**

(22)

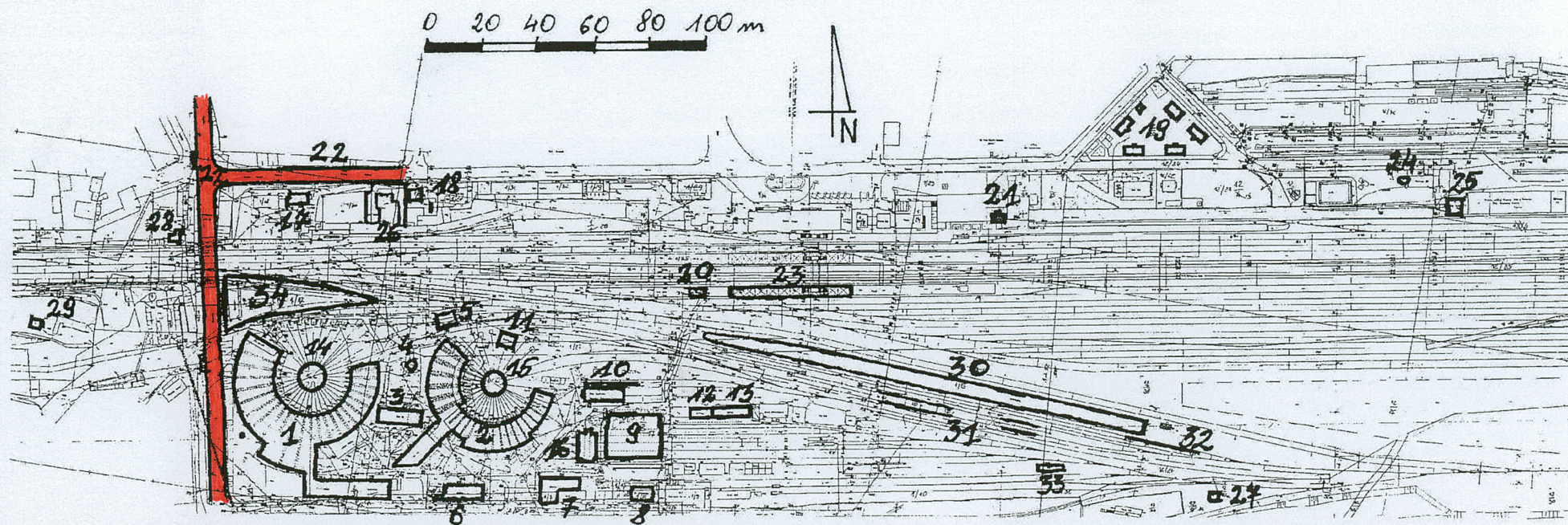
6. Zawartość wkładki

Dokumentacja rysunkowa – plan sytuacyjny

Wkładkę założył : dr Miron Urbaniak, 2009

Miejsce przechowywania negatywów: Archiwum autora

1. Lokomotywnia wachlarzowa z halą napraw parowozów i skrzydłem warsztatowym oraz kominem przemysłowym (1908–1909/1941–1942), 2. Lokomotywnia wachlarzowa ze skrzydłem warsztatowym (1888/1894/1914/1939–1941/1963), 3. Noclegownia (1898–1899/1913–1914/1941), 4. Wieża wodna typu grzybek (ok. 1906 r.), 5. Dyspozytornia lokomotywowni (ok. 1942), 6. Stołówka z umywalnią (1941–1942), 7. Kociołnia centralnego ogrzewania (1941–1942), 8. Siłownia spalinowa z rozdzielnią i trafostacją (1941–1942), 9. Warsztaty naprawy wagonów z budynkiem warsztatowo-socjalno-administracyjnym (1941–1942), 10. Magazyn materiałowy wagonowni (ok. 1942), 11. Budynek tokarki kołówki i szlifierki czopów (1946–1947), 12. Kompresorownia (1941), 13. Budynek warsztatowy wagonowni (1941–1942), 14. Obrotnica przegubowa (ok. 1941), 15. Obrotnica zrównoważona (ok. 1910), 16. Przesuwница wagonów (1941), 17. Dom urzędników kolei Górnośląskiej (ok. 1871), 18. Dom dwurodziny urzędników kolejowych wraz z budynkiem gospodarczym (ok. 1912), 19. Kolonia domów robotników kolejowych z budynkiem gospodarczym (1906–ok. 1910), 20. Nastawnia dysponująca Gn-A (ok. 1911), 21. Nastawnia wykonawcza Gn-2 (ok. 1941), 22. Wiadukt drogowy (1916), 23. Wiata peronowa (ok. 1910), 24. Wieża wodna (1888/90. XIX w.), 25. Administracja ekspedycji towarowej (pierwsza dekada XX w.), 26. Administracja i zarząd telegrafu (ok. 1872–lata 40. XX w.), 27. Siłownia spalinowa zasilania elektrycznego dla nastawni (ok. 1942), 28. Dom dróżnika (ok. 1871), 29. Stacja pomp parowych wodociągu kolejowego (1888/lata 40. XX w.), 30. Basen zasieku węglowego (ok. 1941), 31. Dwutorowy kanał oczyszczkowy z basenami szlaki i żurawiem wodnym (ok. 1941), 32. Jednotorowy, rezerwowy kanał oczyszczkowy (ok. 1941), 33. Budynek suszarni piasku (ok. 1941), 34. Teren dworca i lokomotywowni stacji kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej



1. Miejscowość

GNIEZNO

2. Gmina Gniezno

3. Powiat gnieźnieński

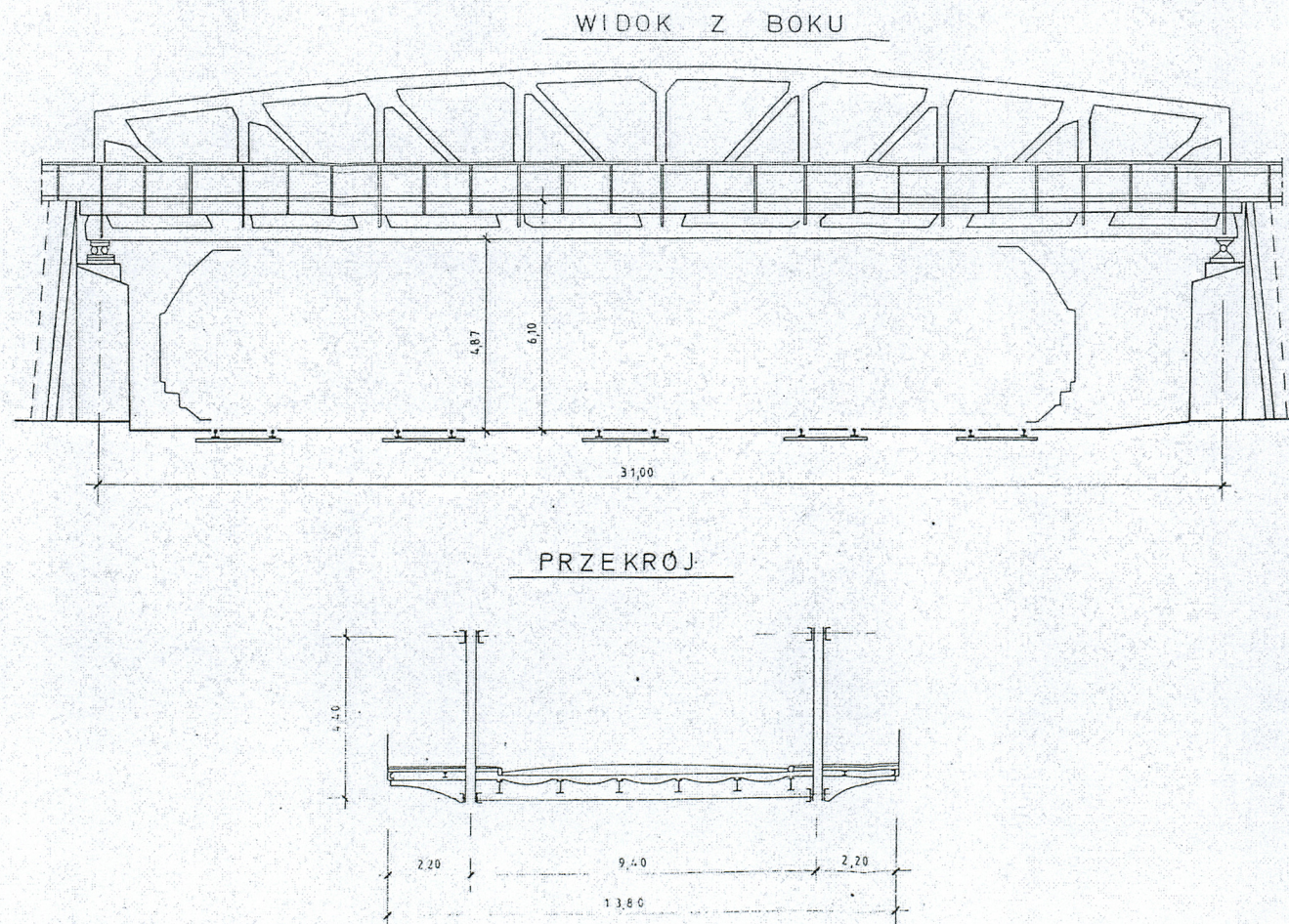
4. Województwo wielkopolskie

5. Obiekt

**WIADUKT DROGOWY
w zespole stacji Gniezno**

(22)

6. Zawartość wkladki

**Dokumentacja rysunkowa – budowlana – widok z boku
i przekrój poprzeczny wiaduktu nad torami szlakowymi**

Wkładkę założył : dr Miron Urbaniak, 2009

Miejsce przechowywania negatywów: Archiwum autora

1. Miejscowość

GNIEZNO

2. Gmina Gniezno

3. Powiat gnieźnieński

4. Województwo wielkopolskie

5. Obiekt

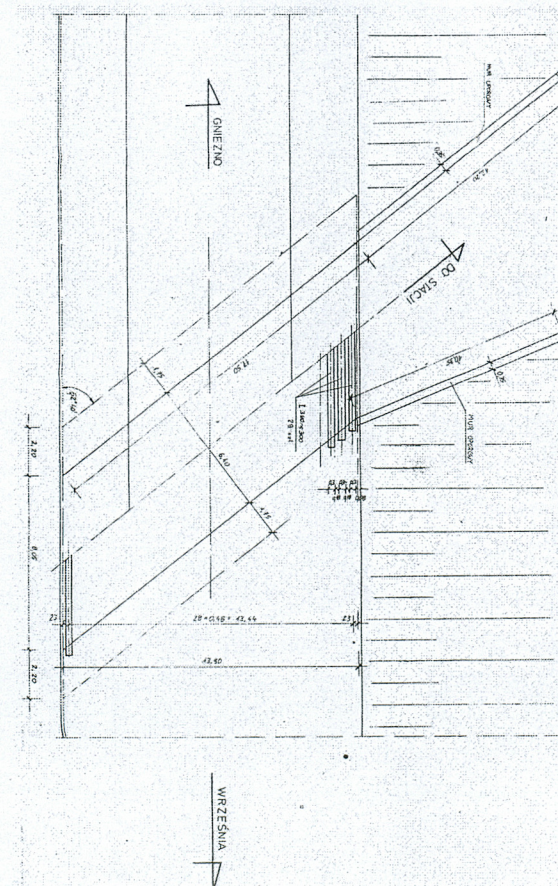
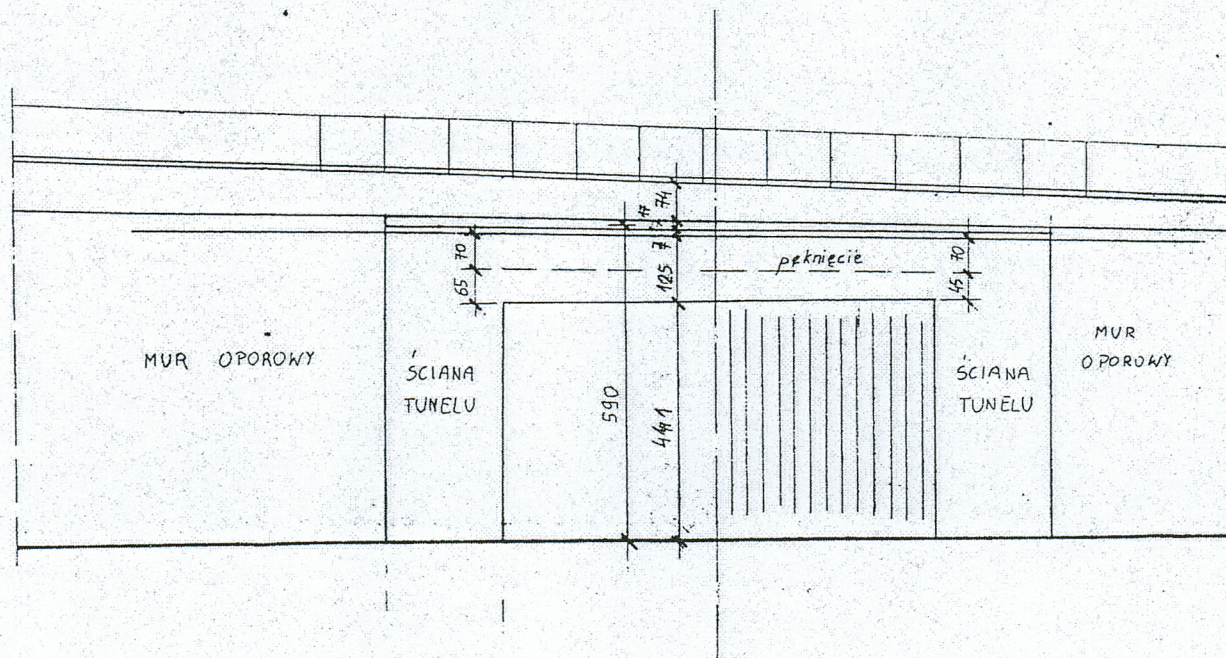
WIADUKT DROGOWY
w zespole stacji Gniezno

(22)

6. Zawartość wkładki

**Dokumentacja rysunkowa – budowlana – widok z boku,
rzut, przekrój poprzeczny i detal wiaduktu nad bocznica
normalnotorową**

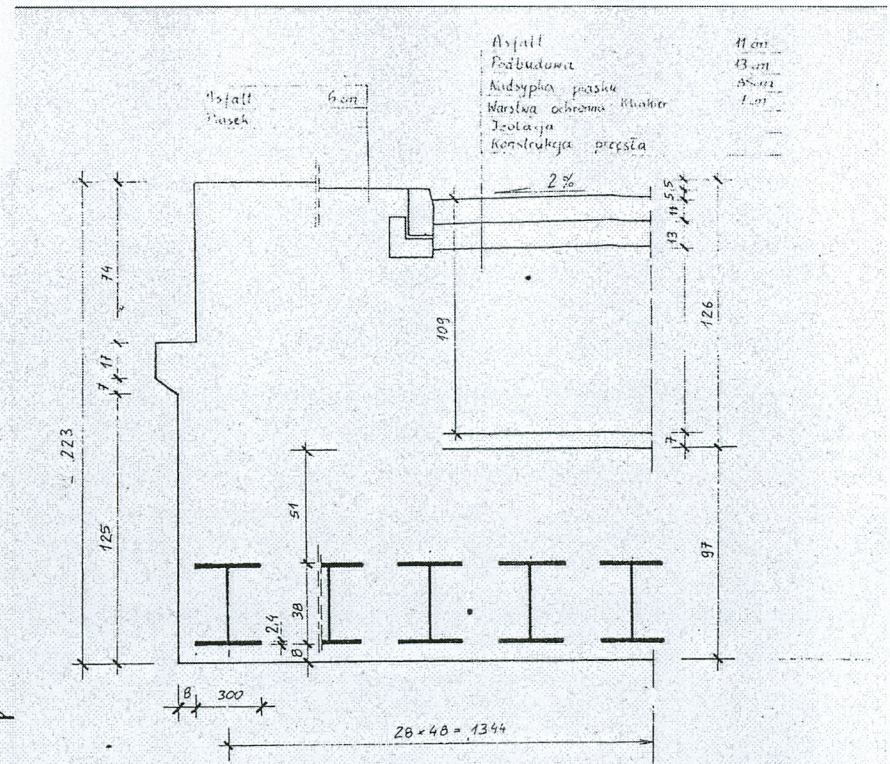
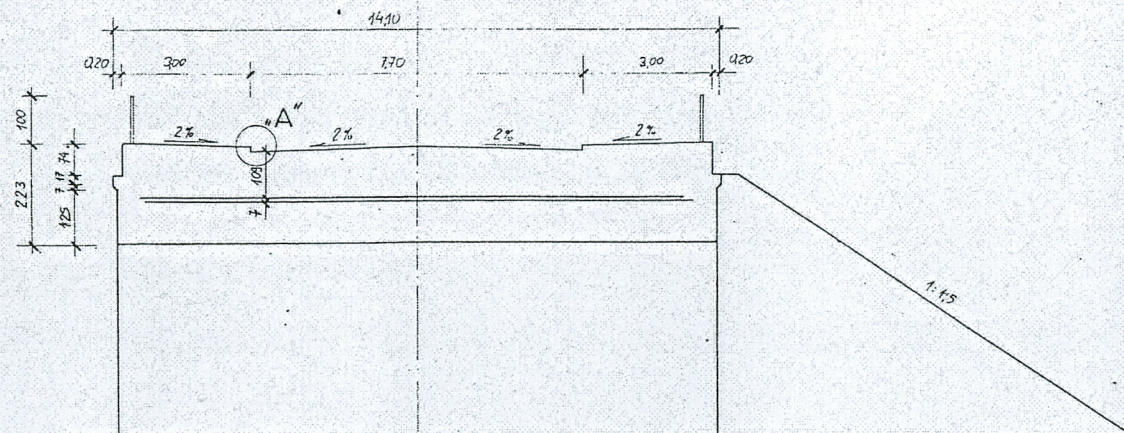
WIDOK Z BOKU



Wkładkę założył: dr Miron Urbaniak, 2009

Miejsce przechowywania negatywów: Archiwum autora

PREKRÓJ POPRZECZNY



1. Miejscowość

GNIEZNO

2. Gmina Gniezno

3. Powiat gnieźnieński

4. Województwo wielkopolskie

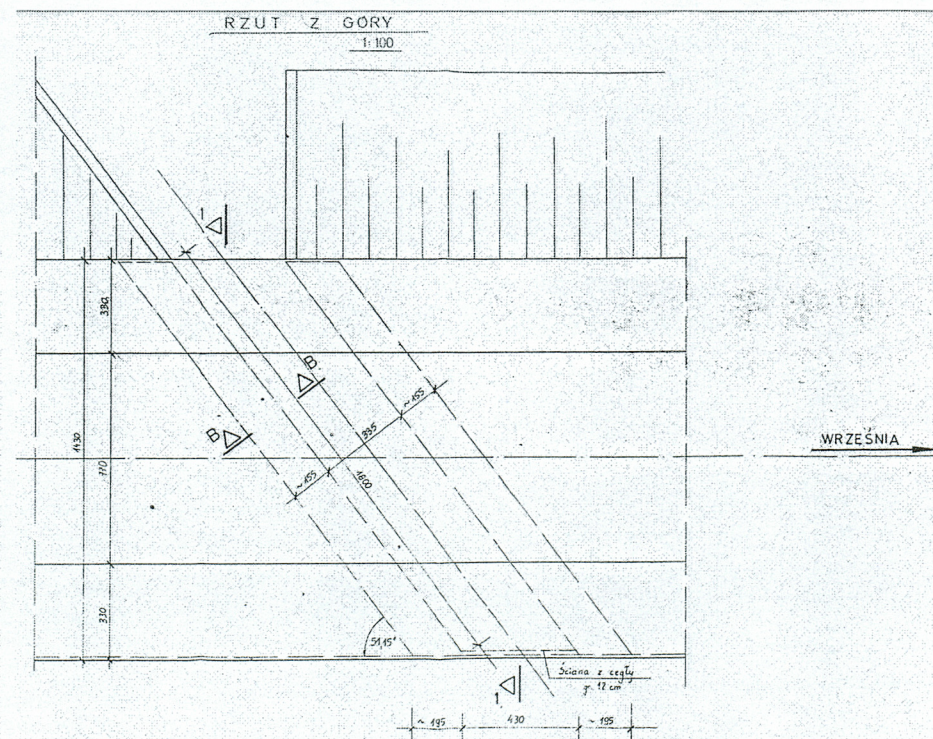
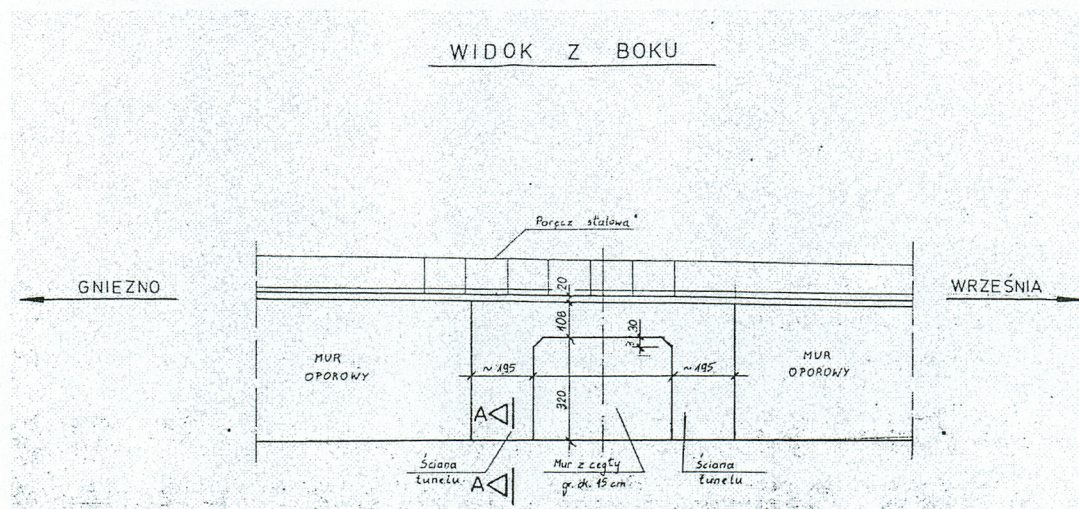
5. Obiekt

**WIADUKT DROGOWY
w zespole stacji Gniezno**

(22)

6. Zawartość wkładki

**Dokumentacja rysunkowa – budowlana – widok z boku,
rzut, przekrój poprzeczny i detal wiaduktu nad torem
wąskotorowym (ob. magazyn)**

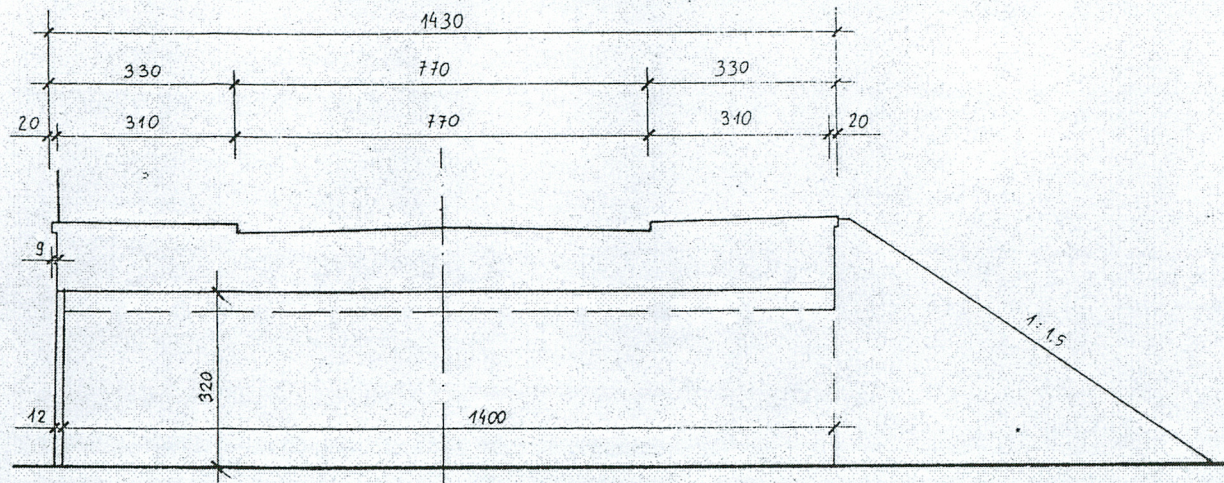


Wkładkę założył: dr Miron Urbaniak, 2009

Miejsce przechowywania negatywów: Archiwum autora

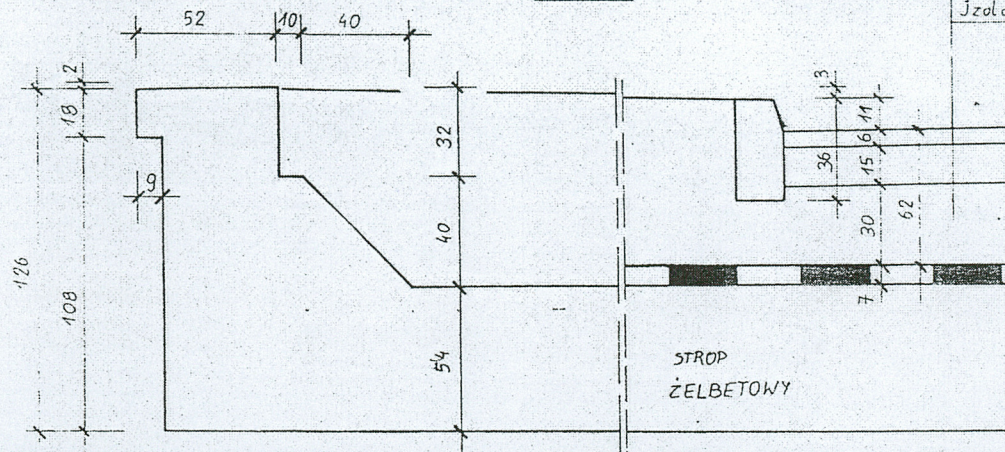
PRZEKRÓJ POPRZECZNY 1-1

1:100



SZCZEGÓŁ C

1:20



Naw. asfaltowa	6 cm
Kostka granitowa	15 cm
Podsypka piaskowa	
Warstwa ochronna z seg. klinów	7 cm
Isolacja	

1. Miejscowość

GNIEZNO

2. Gmina Gniezno

3. Powiat gnieźnieński

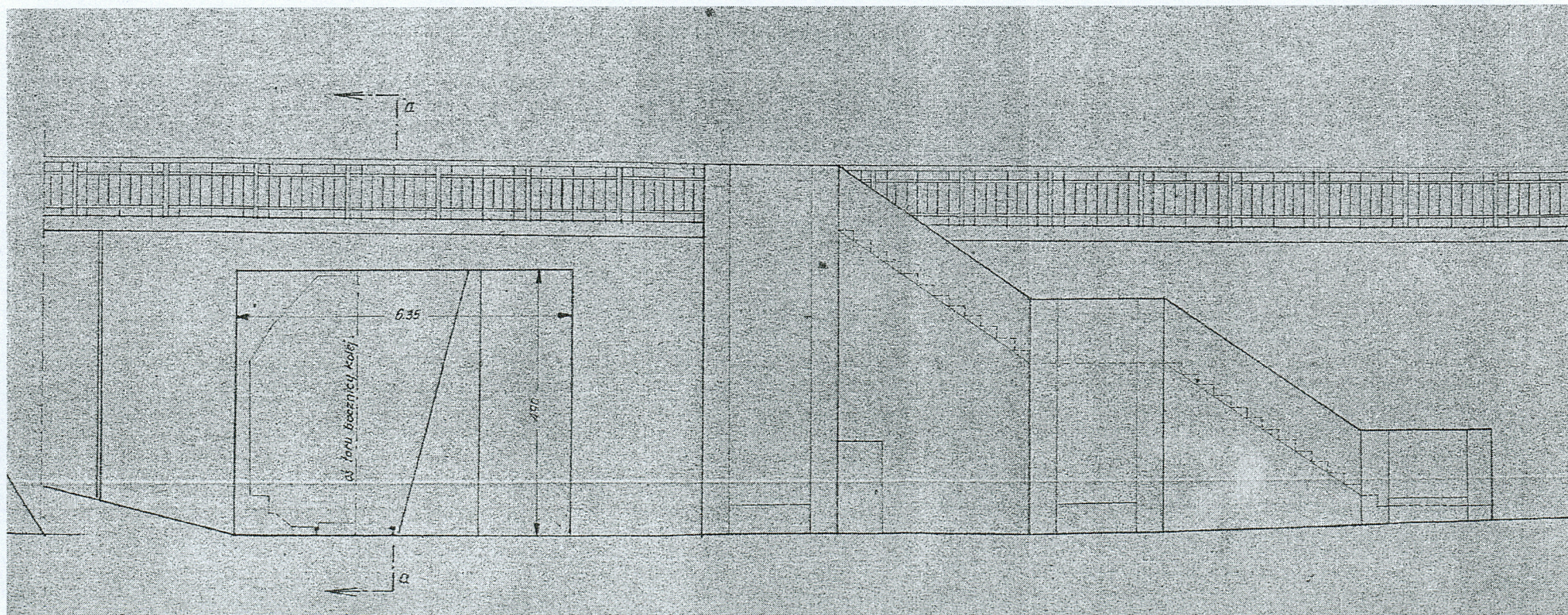
4. Województwo wielkopolskie

5. Obiekt

**WIADUKT DROGOWY
w zespole stacji Gniezno**

(22)

6. Zawartość wkładki

**Dokumentacja rysunkowa – budowlana – widok z boku
wiaduktu bocznicę normalnotorowej z fragmentem muru
oporowego – stan z 1946 r.**

Wkładkę założył : dr Miron Urbaniak, 2009

Miejsce przechowywania negatywów: Archiwum autora

1. Miejscowość

GNIEZNO

2. Gmina Gniezno

3. Powiat gnieźnieński

4. Województwo wielkopolskie

5. Obiekt

(22)

**WIADUKT DROGOWY
w zespole stacji Gniezno**

6. Zawartość wkładki

Dokumentacja fotograficzna

1. Przęsło kratownicowe i betonowe przyczółki od strony zach.
2. Przęsło kratownicowe od wsch., z prawej betonowe skrzydło przyczółka
3. Dźwigary kratownicowe na poziomie jezdni wiaduktu
4. Nitowana konstrukcja dźwigara kratowego
5. Fragment dźwigara z węzłem łączącym słupek z krzyżulcem
6. Pn. przyczółek wiaduktu kratowniczowego ze skrzydłem i naturalną skarpą
7. Podłużnica wraz z konsolami podtrzymującymi pomost chodnikowy

Wkładkę założył : dr Miron Urbaniak, 2009

Miejsce przechowywania negatywów: Archiwum autora





1. Miejscowość

GNIEZNO

2. Gmina Gniezno

3. Powiat gnieźnieński

4. Województwo wielkopolskie

5. Obiekt

(22)

**WIADUKT DROGOWY
w zespole stacji Gniezno**

6. Zawartość wkładki

Dokumentacja fotograficzna

1. Zadaszenia nad przewodami trakcji elektrycznej
2. Rekonstruowana ława podłożyskowa z łożyskiem dwuwałkowym przesuwным
3. Łączenie poprzecznic z podłużnicami i mocowanie blach nieckowych do poprzecznic
4. Słupki i skrzynkowy pas górny kraty
5. Stalowe blachy nieckowe oraz fragment zrekonstruowany podczas modernizacji w latach 90. XX w.
6. Stalowe blachy nieckowe i łączenie poprzecznicami pod przęsłem

Wkładkę założył : dr Miron Urbaniak, 2009

Miejsce przechowywania negatywów: Archiwum autora



1. Miejscowość

GNIEZNO

2. Gmina Gniezno

3. Powiat gnieźnieński

4. Województwo wielkopolskie

5. Obiekt

**WIADUKT DROGOWY
w zespole stacji Gniezno**

(22)

6. Zawartość wkładki

Dokumentacja fotograficzna

1. Żelbetowe przęsło i skrzydło wiaduktu nad bocznica normalnotorową (od wsch.)
2. Wiadukt nad bocznica normalnotorową od zach.
3. Mur oporowy na pd. odcinku wiaduktu – widok od zach.
4. Początek muru oporowego na pd. odcinku wiaduktu
5. Fragment muru oporowego na pd. odcinku wiaduktu
6. Relikty oryginalnej barierki w biegu ul. Dworcowej
7. Furtka barierki w biegu ul. Dworcowej

Wkładkę założył : dr Miron Urbaniak, 2009

Miejsce przechowywania negatywów: Archiwum autora



1. Miejscowość

GNIEZNO2. Gmina **Gniezno**3. Powiat **gnieźnieński**4. Województwo **wielkopolskie**

5. Obiekt

**WIADUKT DROGOWY
w zespole stacji Gniezno**

(22)

6. Zawartość wkładki

Dokumentacja fotograficzna

1. Schody przy murze oporowym na pd. odcinku wiaduktu
2. Zmodernizowane stopnie schodów
3. Fragment muru oporowego na pn. odcinku wiaduktu
4. Schody przy murze oporowym na pn. odcinku wiaduktu



Wkładkę założył : dr Miron Urbaniak, 2009

Miejsce przechowywania negatywów: Archiwum autora

