



OBIEKT	STACJI KOLEJOWA W CHOJNICACH
NAZWA OPRACOWANIA	PROGRAM PRAC KONSERWATORSKO-RESTAURATORSKICH DLA ZABYTKOWEGO BUDYNKU DWORCA PKP W CHOJNICACH, DLA PAWILONÓW I PRZEJŚCIA PODZIEMNEGO zał. do projektu pn. „Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego”
ADRES OBIEKTU	Teren Dworca PKP, Dworcowa 1, 89-620 Chojnice
INWESTOR	GMINA MIEJSKA CHOJNICE STARY RYNEK 1 89-600 CHOJNICE
PODSTAWA OPRACOWANIA	ZLECENIE INWESTORA
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	PLINTUS BIS - Wiesława Glińska ul. Józefa Wieniawskiego 14A/3 80 – 142 Gdańsk
AUTOR;	mgr Maria Zakrzewska konservator detalu architektonicznego i rzeźby - nr dypl.823/1976 Rzeczoznawca ZPAP nr 78/1991

GDAŃSK 2018

I. ZAKRES OPRACOWANIA

Niniejsze opracowanie określające zakres prac konserwatorsko - restauratorskich dla zabytkowego budynku dworca PKP w Chojnicach, dla pawilonów /wiat/ i dla przejścia podziemnego powstało na zlecenie Urzędu Gminy Miejskiej w Chojnicach, jako załącznik do projektu „*Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie chojnicko-człuchowskiego miejskiego obszaru funkcjonalnego*” realizowanego przy udziale środków finansowych Unii Europejskiej w ramach Poddziałania 9.1.2. Transport miejski, Oś Priorytetowa 9 – Mobilność, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

Transportowy węzeł integrującego utworzony zostanie w obrębie stacji kolejowej Chojnice. Projekt zakłada wprowadzenie bezpiecznej komunikacji dla ruchu kołowego, rowerowego i dla pieszych co wymaga zaprojektowania nowych ciągów komunikacyjnych i miejsc postojowych. Urząd Gminy Miejskiej w Chojnicach, przygotowując w/w projekt założył rewitalizację tego obszaru poprzez stworzenie w jednym miejscu węzła komunikacji kolejowej, autobusowej, rowerowej i jego aktywizację przez wprowadzenie nowych, dodatkowych funkcji. Przystosowanie głównego budynku dworca do nowych funkcji wymagać będzie przeprowadzenia w pierwszej kolejności, kompleksowych prac remontowo-konserwatorskich.

Opracowanie określające zakres prac konserwatorsko-restauratorskich jakie należy przeprowadzić przy zabytkowym budynku dworca PKP w Chojnicach, przy pawilonach i w obrębie przejścia podziemnego poprzedziły;

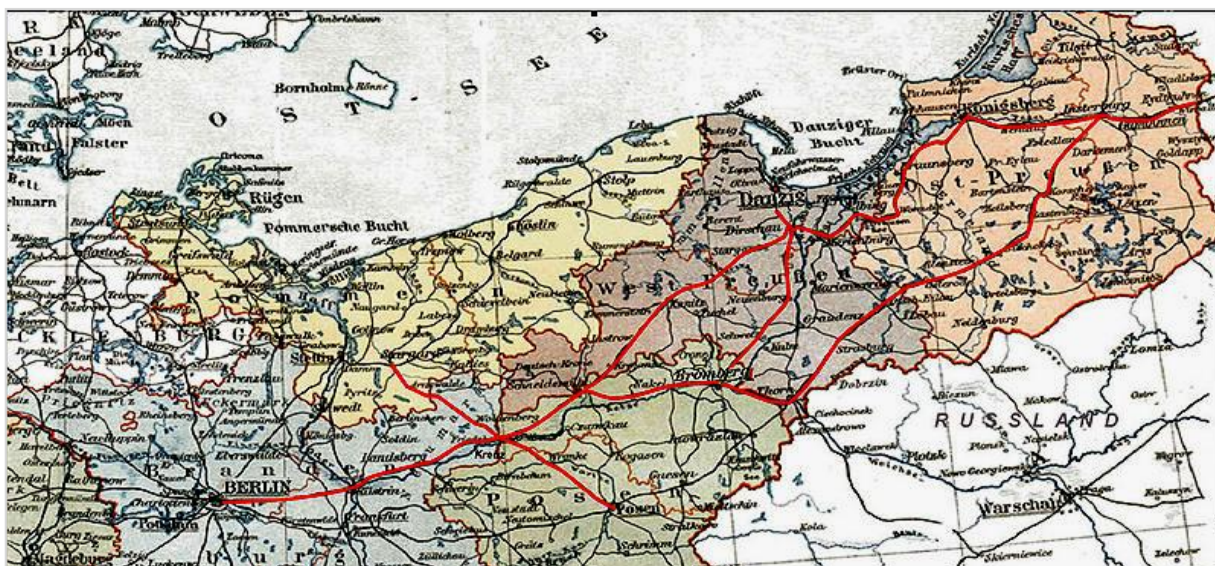
- Wizje lokalne z udziałem Przedstawicieli Inwestora tj. Miejskiego Konserwatora Zabytków i Miejskiego Architekta
- Analiza dostępnych materiałów archiwalnych,
- Badania stratygraficzne na obecność pierwotnych wymalowań,
- Analiza wytycznych Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wypracowanych wspólnie z Inwestorem oraz Analiza Koncepcji przygotowywanego Projektu.

II. HISTORIA STACJI CHOJNICE



Fot.1 Wjazd na chojnicki dworzec

Stacja Chojnice znajduje się przy ulicy Dworcowej, w południowo-wschodniej części miasta. Stacja Chojnice leży przy linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyń, będącej częścią dawnej magistrali kolejowej (Ostbahn), łączącej Berlin ze stolicą Prus Wschodnich – Königsbergiem (Królewcem), linii ważnej strategicznie i gospodarczo do roku 1945.



Ryc.1 Sieć Pruskiej Kolei Wschodniej zaznaczona na mapie z roku 1905, za http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/6/66/Karte_ostbahn-A.jpg/450px-Karte_ostbahn-A.jpg

Koncepcja budowy linii Tczew – Kostrzyń / obecnie nr **203** /, powstała w roku 1842 w ramach Pruskiej Kolei Wschodniej a pierwsze prace budowlane rozpoczęto już w 1846. W roku 1851 linia z Krzyża Wielkopolskiego dotarła do Piły. W latach **1871–1873** zrealizowano budowę linii z Piły przez Chojnice i Starogard Gdański do Tczewa oraz

budowę drugiej, równoległej linii w kierunku granicy rosyjskiej z Torunia przez Iławę, Olsztyn, Korsze, Gierdawę do Wystruci. Dla pozbawionych naturalnych dróg komunikacyjnych Chojnic budowa dworca kolejowego, a co za tym idzie włączenie do pruskiej sieci kolejowej było momentem przełomowym. Z trzytysięcznego miasteczka Chojnice przekształciły się w znaczny węzeł kolejowy i dynamiczny ośrodek regionalny. Kolej ta łączyła Berlin z Gdańskiem i Królewcem w ramach Królewskich Kolei Wschodnich. W **1877** roku wybudowano linię do Człuchowa, rok później przedłużono ją do Szczecinka. W **1883** powstała linia z Chojnic do Tucholi. W **1894** otwarto linię z Nakłą nad Notecią do Chojnic. W **1902** Chojnice uzyskały bezpośrednie połączenie z Kościerzyną. Na czas rozwoju kolei przypada równocześnie intensywny rozwój miasta tak pod względem architektonicznym jak i urbanistycznym.

Największe zmiany dotyczyły Przedmieścia Gdańskiego, dla którego budowa w tym miejscu stacji kolejowej stała się impulsem, inicjującym powstanie na tym terenie nowocześnie zakomponowanej dzielnicy, zabudowanej okazałymi, eklektycznymi domami wielorodzinnymi i willami. Centrum nowej dzielnicy stanowił *Wilhelm – Platz* (ob. Plac Niepodległości), od którego w kierunku dworca wytyczono szeroką *Bahnhofstrasse* (ob. ul. Dworcowa). Jednym z obiektów, dobrze reprezentujących nową zabudowę dzielnicy, jest zlokalizowany w sąsiedztwie dworca dawny Hotel Dworcowy - (*Bahnhofs Hotel*), wpisany do rejestru zabytków decyzją pod numerem A/357/1 (aktualny numer rejestru zabytków: A-1376).

Od **1888** linia była własnością Pruskich Kolei Państwowych (*Preußische Staatseisenbahnen*). W **1895** Kolej Wschodnią zarządzaną dotychczas z Bydgoszczy, rozdzielono między trzy obszarowe dyrekcje kolejowe; w Bydgoszczy, Gdańsku i Królewcu.

Dzięki swojej uprzywilejowanej lokalizacji stacja w Chojnicach szybko urosła do rangi ważnego, silnie rozbudowanego węzła komunikacyjnego. O jej wysokiej, międzynarodowej randze świadczyć może fakt, że w latach **1896-1914** dwa razy w tygodniu na chojnicki dworzec wjeżdżał sławny wówczas „**Nord-Ekspress**”, relacji Paryż-Petersburg. Od **1888** r. stacja oraz związane z nią linie kolejowe pozostawały we władaniu Pruskich Kolei Państwowych (*Preußische Staatseisenbahnen*).

W pierwszej dekadzie **XX** wieku ze względu na planowe zwiększenie znaczenia roli odcinka Chojnice – Czernik zdecydowano się na rozbudowę linii do czterech torów,

planowano również przełożenie linii do Tucholi (wykonano nasypy, wykopy oraz przyczółki pod wiadukty drogowe i kolejowe), jednakże prac tych nie dokończono. Od **1920** granica polsko-niemiecka przebiegała tuż na zachód od Chojnic, a tutejsza stacja była przejściem granicznym, położonym na szlaku uprzywilejowanego tranzytu między Rzeszą a Prusami Wschodnimi. Podczas I wojny światowej administracja kolejowa w Chojnicach mieściła się w dwóch urzędach – *Eisenbahn Betriebsamt* (Kolejowy Urząd Ruchu) i *Eisenbahn Maschinenamt* (Kolejowy Urząd Maszynowy), który skupiał w swoich ramach służbę trakcji, wagonową i magazyn materiałowy. W **1918** roku po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, granica polsko-niemiecka przebiegała tuż na zachód od Chojnic. Chojnice były przejściem granicznym, a stacja znajdowała się na szlaku transgranicznego tranzytu uprzywilejowanego. **1 kwietnia 1920 r.** kolejnictwo w Chojnicach zostało przejęte przez polskie władze kolejowe.

Najbardziej znanym epizodem z historii chojnickiego dworca jest wjazd niemieckiego pociągu pancernego **1 września 1939** roku i rozpoczęcie tu - zdaniem Chojniczan - II wojny światowej. Do 1945 roku Niemcy przywiązywali dużą wagę do obrony Chojnic, ze względu na znajdujący się węzeł kolejowy. Działania wojenne na szczęście oszczędziły chojnicką stację; przetrwały wszystkie obiekty i liczne elementy infrastruktury kolejowej. Stacja w dalszym ciągu pełni swoją funkcję i jako zespół zabudowy związanej z historią kolejnictwa jest jednocześnie cennym architektonicznie świadkiem bardzo ważnego okresu w dziejach miasta.

W okresie PRL mimo zapowiadanych projektów węzeł chojnicki nie został zelektryfikowany, 1 kwietnia **1991** wraz z likwidacją parowozowni w Kościerzynie zakończyła się obsługa planowych pociągów pasażerskich trakcją parową. W **1992** w relacji Kościerzyna-Gdynia pojawiły się pierwsze „szynobusy”, które okazały się wówczas za małe i wkrótce zostały przeniesione na linie o mniejszej ilości podróźnych, w tym na trasę Chojnice-Kościerzyna.

W **2001** zlikwidowano Zakład Taboru w Chojnicach. W marcu 2001 dzięki interwencji i dofinansowaniu samorządu województwa pomorskiego linia Chojnice - Kościerzyna została uratowana przed likwidacją. Aktualnie w rozkładzie PLK Chojnice posiadają połączenia ze stacjami Tczew, Gdynia Główna, Kościerzyna, Szczecinek, Piła, Miastko, Krzyż, Bydgoszcz Główna, Przez stację przejeżdżają również pociągi towarowe obsługujące lokalny przemysł oraz składy posiadające przekroczoną skrajnię kolejową.

Potencjał tego miejsca nie jest jednak do końca wykorzystany, budynek dworca i pozostałe obiekty popadają w ruinę, dlatego też Gmina Miasta Chojnice z akceptacją samorządu zamierza ratować obszar dworca i tchnąć w niego nowe życie, a ponieważ **zespół stacji kolejowej w Chojnicach został wpisany do rejestru zabytków województwa pomorskiego (nr rejestru zabytków: A-1952)¹**, więc obliguje to Inwestora do przeprowadzenia prac konserwatorskich i rewitalizacyjnych z poszanowaniem wartości zabytkowych istniejących obiektów związanych z historią kolejnictwa, będących jednocześnie cennym architektonicznie świadkiem bardzo ważnego okresu w dziejach miasta Chojnice, stąd niniejsze opracowanie konserwatorskie.

III. OPIS OBIEKTU

Układ funkcjonalny stacji kolejowej w Chojnicach wynika ze wiernej realizacji założeń projektowych, udokumentowanych archiwalnymi materiałami.

Na podstawie zachowanego planu sytuacyjnego wiadomo, że w **1897** r. zespół chojnickiej stacji tworzyły następujące obiekty: budynek dworca, budynek administracyjno – biurowy, pierwsza noclegownia dla załóg zajmujących się obsługą pociągów, wieża ciśnień, parowozownia, pierwsza remiza strażacka, budynek ekspedycji kolejowej, 5 nastawni, budynek kuchni dworcowej, toalety dworcowe, dwie budki posterunku zwrotniczego, dwa wiadukty, zabudowa mieszkaniowa osady kolejowej z 7 domami dla rodzin urzędników kolejowych, wraz z towarzyszącą im zabudową gospodarczą, zlokalizowana przy ówczesnej *Am Bahnhofstarsse* (ob. domy przy ul. Nad Dworcem 2,4,6,8,10,12 i ul. Towarowa 4). Budynek administracyjno – biurowy, noclegownia, wieża ciśnień, parowozownia i nieistniejące toalety dworcowe zaprojektowane zostały jako obiekty wyspowe, usytuowane wraz z budynkiem dworca na głównym peronie dworcowym. Teren pomiędzy toaletami a noclegownią zajmował ogród dworcowy. Remizę strażacką, zaprojektowano również jako obiekt wyspowy; usytuowana została po zach. stronie dworca, w bezpośrednim jego sąsiedztwie; natomiast nieistniejąca kuchnia dworcowa otrzymała odległą lokalizację za torami, po płd. stronie torowiska..

W kompozycji stacji zastosowano zasadę czytelnego rozdziału funkcji poprzez wydzielenie części związanej z obsługą ruchu pasażerskiego i części związanej z ekspedycją towarów. Obiekty strefy pasażerskiej usytuowane zostały centralnie, obiekty

¹ Wcześniej zespół dworca kolejowego w Chojnicach znajdował się w wykazie Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków - poz.87,gdzie dokonano wpisu na podstawie Gminnej Ewidencja Zabytków Chojnic (Załącznik do Zarządzenia Burmistrza Miasta Chojnice Nr 77 z dnia 1.09.2011r.)

związane z ruchem towarowym i obsługą techniczną taboru na obrzeżach założenia. W bezpośrednim sąsiedztwie stacji, w trosce o zapewnienie łatwej dostępności do miejsca pracy, zaprojektowano zespół zabudowy mieszkaniowej dla rodzin pracowników kolejowych. Chojnicki układ dworcowo – stacyjny (5 peronów, 8 krawędzi peronowych) został zaprojektowany z dużym rozmachem, świadczącym o wadze jaką przywiązywano do rangi tej węzłowej stacji. Układ peronów i lokalizacji budynku dworca jest o tyle szczególny i zasługujący na ochronę, że był to układ charakterystyczny dla innych dużych niemieckich stacji „przesiadkowych”, rzadko spotykany w innych regionach. Podobnie zaprojektowane zostały m.in. stary dworzec w Poznaniu, dworce w Toruniu, Lesznie, Pile, Krzyżu czy Kłodzku. Jest to układ bardzo uporządkowany, z czytelnym rozdzieleniem kierunków jazdy. Z jednej strony centralnej „wyspy” peronowej, po jej półn. stronie, zlokalizowano dwa perony, obsługujące pociągi w kierunku Tczewa i Piły (powstałe w czasie budowy *Ostbahn*), z drugiej – trzy perony obsługujące pociągi w pozostałych kierunkach.

Wszystkie obiekty chojnickiej stacji, bez względu na swoją funkcję, otrzymały ujednoliczoną w swoim wyrazie architekturę. Elementem silnie podkreślającym ich architektoniczną spójność jest wystrój elewacji, bazujący na wykorzystaniu cegły licówki, w części obiektów w zestawieniu z polami tynkowanymi. Wspólne jest również zastosowanie betonowego i ceramicznego detalu w postaci ozdobnych fryzów, opasek okiennych i gzymsów (gzymsy podokapowe w części drewniane).

Kolejnym ważnym okresem w historii chojnickiej stacji jest **pierwsze dziesięciolecie XX w.**, kiedy to, wraz z uruchomieniem nowych połączeń kolejowych i wiążącym się z tym wzrostem przewozów pasażerskich i towarowych, konieczna stała się rozbudowa i modernizacja samej stacji oraz jej zaplecza mieszkalnego. W **1902** r. na peronie w pobliżu wieży ciśnień wzniesiona zostaje nowa noclegownia, która już w **1910** r. rozbudowana została od strony półn.; w takiej formie przetrwała do dnia dzisiejszego. W **1905** r. dokonano również nadbudowy o 1 kondygnację sąsiedniego parterowego budynku administracyjno – biurowego. Modernizacji wymagały również stare nastawnie, które rozebrano, budując w latach **1903 – 1906** nowe. Pierwsza z nich powstała w **1903** r. w półn. pierzei placu dworcowego; do niej dobudowano w **1904** r. parterowy budynek, mieszczący nową remizę strażacką oraz ekspedycję przesyłek. Do dnia dzisiejszego z nastawni tej zachowało się tylko przyziemie. W **1908** r. wzniesiono drugą wieżę ciśnień po półn. stronie torowiska, rozbudowano parowozownię, wykonano przejście podziemne pomiędzy peronami i ozdobne wiaty peronowe na

peronach II i III. Pochodzący z **1908** r. fragment parowozowni dzisiaj nie istnieje, zachowana do dzisiaj jej część pochodzi z **4 ćw. XIX w.**

Zmiany nie ominęły również budynku samego dworca, w którym **ok. 1915r** (?). rozbudowano przyziemie fasady, częściowo zmieniając w ten sposób układ funkcjonalno- przestrzenny wnętrza.²

Na załączonych fotografiach archiwalnych prześledzić można zmiany jakie zaszły w wyglądzie elewacji budynku dworca na przestrzeni 120 lat.



Fot.2-4 Budynek chojnickiego dworca przed rokiem 1905, elewacje z cegły licowej, zdjęcia archiwalne za *Dworzec_kolejowy_1207767_Fotopolska-Eu* i *cPWfJrn40Fwri 1591128899_chojnice_dworzec_119*



Fot.3

² Wykorzystano materiały archiwalne oraz informacje zawarte w karcie obiektu i w Uzasadnieniu decyzji wpisu do Rejestru zabytków opracowanym przez Panią arch. Jolantę Potylicką, jak również wcześniejsze opracowania autorki niniejszego opracowania.



Fot.4



Fot.5 Budynek chojnickiego dworca w roku 1905, partie ścian 2 kondygnacji tynkowane
za <http://www.historiachojnic.com/images/archiwum>



Fot.6 -7 Budynek dworca po 1915, z dobudowaną od frontu przybudówką;
fot. arch.za <http://lodz.fotopolska.eu/foto/525/525332.jpg>



Fot.7 Budynek dworca po 1915, z dobudowaną od frontu przybudówką;
fot. arch.za <http://lodz.fotopolska.eu/foto/525/525332.jpg>



Fot.8 Budynek dworca – lata 30-te elewacje budynku pokryte jasną farbą,
 opaski okienne i gzymsy kolorem ciemniejszym, stolarka ciemna; za *fot opolska..*



Fot.5 Budynek dworca kolejowego w Chojnicach, stan obecny, elewacje pokryte
 czerwoną farbą, detal żółtą, opaski wokół okien biała, stolarka okienna biała

IV. BUDYNEK DWORCA, WIATY PERONÓW I PODZIEMNE PRZEJSCIA . OPIS OBIEKTÓW I OCENA ICH STANU ZACHOWANIA



Fot.6 Budynek dworca kolejowego w Chojnicach ,
za <http://o1.fbl.pl/w640/fbl-2007/200702/2505822/-pkp.jpg>

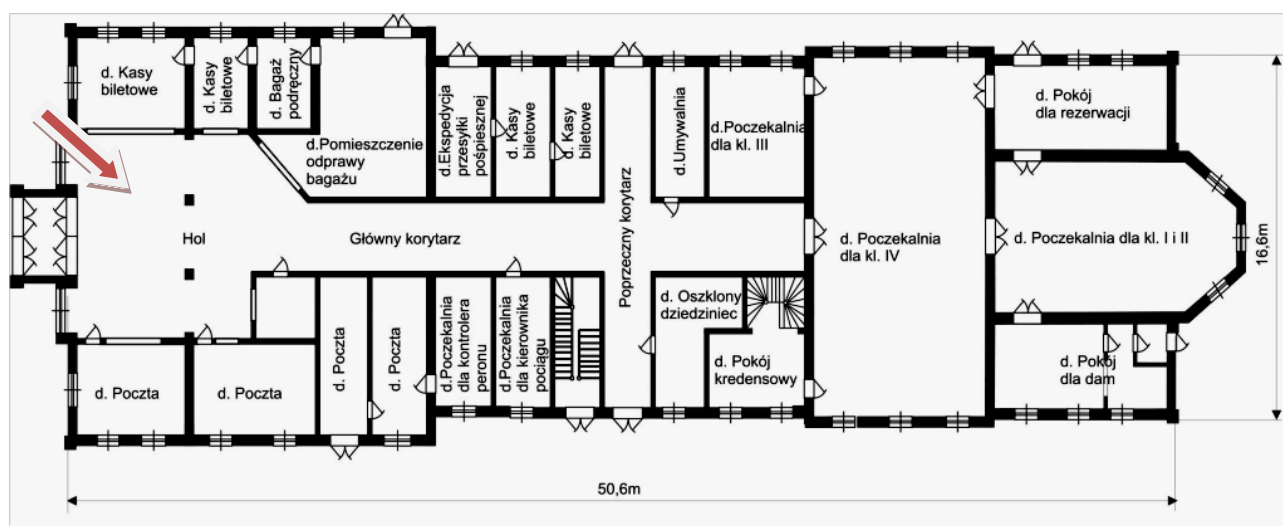
1. BUDYNEK DWORCA.

1.1. Opis budynku.

Główny budynek dworcowy składa się z 2-kondygnacyjnego korpusu środkowego, podpiwniczonego, flankowanego od południowego zachodu i północnego wschodu wyższymi 2-kondygnacyjnymi skrzydłami. Do zasadniczej bryły budynku przylega od południowego zachodu parterowa przybudówka oraz od północnego wschodu wysoka, parterowa poczekalnia dla klasy I i II z obu stron flankowana niższymi pomieszczeniami. Poszczególne bryły głównego budynku dworcowego kryte osobnymi dachami (*więcej w karcie indywidualnej*). **Budynek dworca wzniesiono w latach 1870-1871.** Usytuowany został w środkowej części stacji, na szerokim peronie wyspowym; poprzedzony od frontu długim podjazdem, brukowanym czarną kostką bazaltową. Jest to dwukondygnacyjna, wielobryłowa budowla, murowana z cegły, zaprojektowana z dużą starannością tak w odniesieniu do bryły i wystroju elewacji, wystroju wnętrza i detalu jak i z czytelną dbałością o zachowanie priorytetów funkcjonalnych, znajdującą swoje odzwierciedlenie w kształtowaniu bryły dworca i jego układu przestrzennego. Swoją architekturą ściśle nawiązuje do obowiązujących w 2 poł. XIX w. na terenie Prus Zachodnich kanonów architektury dworcowej, czerpiących z manieryzmu historycznego. W podobnym stylu zaprojektowane zostały budynki dworcowe na całej trasie do Tczewa m.in. w Czersku, Starogardzie Gdańskim, Swarzędzie a także dworzec w Toruniu

(analogiczny detal architektoniczny) oraz skromniejsze budynki na pozostałych mniejszych stacjach tej linii. Autor projektu dworca pozostaje nieznany. Architektura i wystrój elewacji nawiązują do proporcji i ornamentyki budowli renesansowych. Układ przestrzenny wyróżnia się przejrzystością i ładem funkcjonalnym oraz dbałością o zapewnienie komfortu podróżującym.

Najstarsza część dworca to trójtraktowy segment centralny dzisiejszej bryły i dwu kondygnacyjny aneks północno-wschodni; pierwszy z nich miał charakter komunikacyjny, mieścił pomieszczenia do obsługi kasowej podróżnych; poprzeczny korytarz zapewniał szybkie dotarcie na perony. W wydzielonym segmencie wschodnim usytuowano duże, dobrze doświetlone poczekalnie, z podziałem na poszczególne klasy. Poczekalnie dostosowano do obsługi ruchu pasażerskiego, poczekalnię I i II klasy urządzono w wielobocznnej, „absydzie” z dużymi oknami, umożliwiającymi obserwację całej stacji i nadjeżdżających pociągów.



Ryc.2 Dyspozycja pomieszczeń dworcowych po dobudowaniu frontowej kubatury

Elewacje wykończone licówką otrzymały podziały, wyznaczone pionami odcinkowo domkniętych otworów okiennych, ujętych profilowanymi, tynkowanymi opaskami, w przyziemiu z ozdobnymi płycinami podokiennymi z ceramiczną rozetą. Wertykalizm elewacji równoważyły podziały horyzontalne, zaakcentowane szerokimi, ceramicznymi fryzami podokapowymi, wykonanymi z dekoracyjnych kształtek ceramicznych o motywach roślinnych (rozety, liście akantu). Na krawędziach połączeń dachowych umieszczono (nie zachowane o dzisiaj a widoczne na zdjęciach archiwalnych) osłony z blachy lub drewna ozdobione akroterionami, które oprócz roli dekoracyjnej pełniły funkcję płotków przeciwsnieżnych. Na elewacjach półn. i połd. umieszczono ozdobne dwustronne zegary szafkowe, zegar na elewacji półn., przeniesiony został tu z sąsiedniej stacji w Wierchowiu.

Ściana frontowa budynku, po wybudowaniu była jednopłaszczyznowa z niewielkim ryzalitem w centralnej partii a w latach późniejszych wraz ze wzrastającym ruchem pasażerskim dworzec chojnicki rozbudowano. Prawdopodobnie ok.1915 roku, została dobudowana od frontu wysunięta część parterowa w której umieszczono kasy i holl. Część dobudowana nawiązuje charakterem do zasadniczej bryły budynku, jednak poziome pasy gzymsów nie zostały już ozdobione ceramicznymi rozetami. W zależności od potrzeb dobudowywano też (lub rozbierano) liczne wiaty przylegające do budynku od strony peronów, wznoszono też kolejne budynki na terenie stacji. Przerabiano też w zależności od potrzeb otwory okienne i drzwiowe, poszerzając je lub pomniejszając.

1.2 Materiały:

Budynek dworca to budynek murowany wzniesiony w konstrukcji tradycyjnej z **cegły** ceramicznej pełnej w kolorze czerwonym, wiązanej zaprawą cementowo-wapienną, w części głównej podpiwniczony, posadowiony na fundamentach wykonanych częściowo z cegły a częściowo z kamieni polnych, granitowych.

Istotnym elementem decydującym o wyglądzie budynku jest **detal architektoniczny**. Powierzchnie ścian urozmaicają poziome pasy gzymsów, dekoracje płycin pod oknami oraz profilowane obramienia okien, łukowe nadproża i pionowe obramienia okien ozdobione są uskokową alternacją półwałków i wklęsek, pod parapetami okien parteru znajdują się płytkie blendy dekorowane symetrycznym ornamentem w którego centralnej części widzimy motyw kwiatowej rozety w tondzie, nawiązujący do kwiatowych rozet fryzu. Na pilastrach ryzalitu pierwszej elewacji frontowej – widocznej ponad dobudówką ustawiono dwie betonowe wazy, flankujące znajdujący się tu centralnie ozdobny zegar. Detal architektoniczny wykonano z odlewów ceramicznych – w pasie podokapowym i z odlewów cementowych, płyciny podokienne, część opasek okiennych wykonano z zaprawy cementowej metodą ciągnioną

Stolarka okienna i drzwiowa drewniana, wtórna, na poziomie I piętra i na poziomie poddasza szczęśliwie zachowały się 3 okna oryginalne, skrzynkowe.

Więźba dachowa drewniana, przedłużone końcówki krokwi podtrzymują okapy dwuspadowych, **stropy drewniane**, w części stropu nad dawną poczekalnią III i IV klasy **belki stalowe**, nitowane (służyły prawdopodobnie do podwieszania bardzo ciężkich żyrandoli, których fragmenty odnaleziono na strychu).

Dachy kryte są obecnie kilkoma warstwami papy bitumicznej na deskowaniu pełnym. W dachach stalowe, przeszklone świetliki doświetlające przestrzeń poddasza.

Parapety betonowe i ceglane obecnie pokryta blachą.

Komunikacja ; wejście główne na elewacji frontowej, dwa wejścia boczne z korytarza poprzecznego na perony oraz wejścia do klatek schodowych i części gospodarczych, dwana elewacji północnej i 3 na elewacji południowej.

1.3 Ocena stanu zachowania elewacji

Obecny stan zachowania elewacji budynku dworca w Chojnicach ukazują zamieszczone na końcu opracowania fotografie, ogólnie ocenić można go jako średni. Dobrze zachowała się cała bryła architektoniczna i artykulacja elewacji ale techniczny stan zachowania materiałów na nich występujących jest niezadowolający. **Powierzchnie ceglane**, w przeszłości wielokrotnie odświeżane przez malowanie ich kryjącymi farbami emulsyjnymi w różnych kolorach dziś straszą łuszczącą się farbą, w partiach przyziemia w obrębie niekompletnych rur spustowych widać zazielenienia powierzchni cegieł spowodowane rozwojem glonów i zniszczenia mrozowe spowodowane nadmiarem wody wnikającej w mury z uszkodzonych rur spustowych. Spoiny wtórne, również wielokrotnie przemaalowywane.

Betonowe parapety i opaski otworów okiennych i drzwiowych w wielu miejscach uszkodzone, wielokrotnie przemaalowane, warstwy farby łuszczą się odsłaniając ich pierwotną powierzchnię

Detale architektoniczne wielokrotnie przemaalowywane i niefachowo uzupełniane .

Elementy drewniane występują jedynie w części partii podokapowych. Nie można w tej chwili określić stanu zachowania struktury tego czy jest ono porażone przez grzyby lub owady - okaże się to dopiero po postawieniu rusztowań .

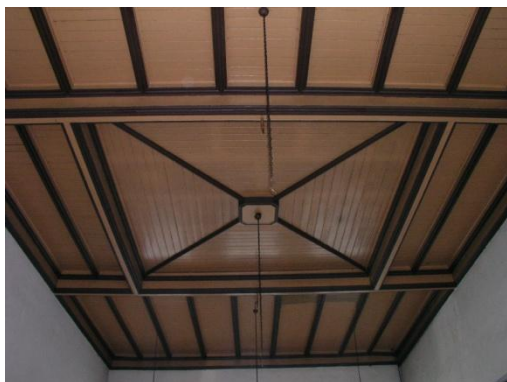
Okna z okresu przebudowy i rozbudowy , krosnowe i skrzynkowe o różnych podziałach i profilach kwalifikują się do wymiany. Stan zachowanych 3 najstarszych okien nie jest zadowolający –, mimo to należy dołożyć starań by je zachować choćby w pojedynczych przykładowych egzemplarzach, które będą podstawą do ich rekonstrukcji. Bardzo dobrze zachowały się drewniane drzwi na elewacji

Zaistniałe w ciągu wielu lat eksploatacji zmiany w postaci dobudówek, w obrębie elewacji zachodniej i **wschodniej**, zakłócają nieco pierwotną koncepcję architektoniczną ale nie degradują wartości budynku, zmiany te nabrały już wartości historycznej i należy je zaakceptować. **Największe szkody - wpływające na estetyczny odbiór i ocenę obiektu – wyrządziły działania prowadzone w ciągu ostatnich kilku lat tj. wymiana i częściowe zamurowanie okien czy poszerzanie otworów drzwiowych w obrębie parteru, zmiana drzwi wejściowych** - co widać na załączonych do opracowania fotografiach.

2. Wnętrza budynku dworcowego w Chojnicach



Fot.7-11 Wnętrza dworca kolejowego



2.1. Opis pomieszczeń

Z równą starannością co elewacje opracowano wnętrza – wystrój wnętrz był skromny lecz harmonijny, adekwatny do funkcji obiektu. Korytarze i hall otrzymały posadzki z terrakoty (zachowane do dziś na korytarzach i w pomieszczeniach dawnej poczekalni III i IV klasy). Ceramiczne okładziny ścian ciągów komunikacyjnych pochodzą z okresu rozbudowy dworca w latach 20-tych XX wieku, prawdopodobnie też z tego okresu pochodzą ceramiczne posadzki. W korytarzach i w hallu kasowym wykonano stropy kasetonowe, w poczekalniach drewniane sufity, szczególnie ozdobny zachował w poczekalni III i IV klasy. W korytarzu głównym, prowadzącym od kas na perony znajdują drewniane tablice informacyjne umieszczone we wnękach ścian ponad partią ściany z ceramiczną okładziną.

Wnętrza dworca całkowicie zdekapitalizowane, prowadzone wcześniej remonty były niefachowe i doraźne. Obecnie we wnętrzach funkcjonują jedynie kasy biletowe, które znajdują się w innym miejscu holu niż pierwotnie. W budynku funkcjonują toalety, których na pierwotnym planie nie było. We wnętrzu dawnej poczekalni klasy III i IV umieszczono czasową ekspozycję Chojnickiego stowarzyszenia miłośników kolei.

Jak pierwotnie wyglądały eleganckie wnętrza dworca, restauracji czy poczekalni z bufetem wyobrazić możemy sobie oglądając nieliczne zachowane fotografie podobnych, wnętrz dworcowych z tego okresu – por. fot. zamieszczoną poniżej, drewniane stropy i sufity a bliżej okna okrągły żyrandol podobny do żyrandoli odnalezionych na strychu chojnickiego dworca .



Fot.11 Pocztówka ok.1910 - restauracje dworcowa w Tczewie, w Chojnicach; za *Fotopolskapl*

2.2. Występujące materiały i stan zachowania

We wnętrzach budynku dworca zachowało się wiele elementów pierwotnego wystroju, kasetonowe stropy, drewniane sufity nad poczekalniami, ceramiczne okładziny ścienne i posadzki w holu i dawnej poczekalni. W większości zachowała się stolarka drzwi wewnętrznych na poziomie 1 piętra. Drzwi przy wyjściach z budynku, z wysokimi kwaterowymi, prostymi nadświetlami i pochwytyami, pochodzą z lat 30-tych XX wieku, podobnie jak wymieniana stolarka okienna. Oryginalna jest natomiast stolarka z klatek schodowych o zróżnicowanych formach, a także zachowane oryginalne, drewniane żyrandole znajdujące się obecnie na poddaszu, stalowa niewielka klatka i naświetla stalowe.

Stan zachowania zabytkowych elementów jest różny.

Jednobarwne, brązowe posadzki w ciągach komunikacyjnych są wytarte tak mocno, że w ich środkowej partii nie widać „antypoślizgowego”, oryginalnego ryflowania. Płytki cokołowe w stanie dobrym. Znacznie lepiej zachowała się wielobarwna posadzka układana w kwiatowy wzór w pomieszczeniu dawnej poczekalni.

Posadzki drewniane w stanie bardzo złym szczególnie w pomieszczeniu dawnej poczekalni klasy I, gdzie uległy całkowitemu zniszczeniu w związku z dużym zawilgoceniem pomieszczenia – brak izolacji, w pomieszczeniach na piętrze posadzki drewniane, zniszczone powierzchniowo z licznymi ubytkami.

Okładziny ścienne: ceramiczne płytki na ścianach holu i korytarzy zachowane dość dobrze z wyjątkiem partii, gdzie zostały uzupełnione cementowa imitacją płytek – miejsca po otworze drzwiowym (?), natomiast drewniane, wtórne boazerie w pomieszczeniu poczekalni są bardzo zniszczone.

Ściany ponad płytkami wielokrotnie przemaalowane, częściowo szpachlowane zaprawą gipsowa (Cekolem), najstarsza – widoczna w odkrywkach - warstwa farby nawiązywała do zasadniczego koloru okładziny ceramicznej - kremowo-beżowa o lekkim połysku.

Sufity kasetonowe były wielokrotnie przemaalowywane - jaka była ich pierwotna kolorystyka sufitów dowiemy się po postawieniu rusztowań w trakcie prac.

Prowadzące na piętro i poddasze drewniane klatki schodowe są w bardzo złym stanie technicznym. Klatka stalowa – zachowana dość dobrze, natomiast stalowe świetliki doświetlające klatki schodowe znajdują się w stanie krytycznym i wymagać będą odtworzenia. Pomieszczenia na piętrze obecnie nieużywane z dobrze zachowaną stolarką drzwiową. Pomieszczenia poddasza nieużytkowe z widoczną więźbą drewnianą, zachowaną w stanie średnim, wymagającym oceny konstruktora.

Aktualny wygląd wnętrz ilustrują umieszczone na końcu opracowania fotografie.

3. Wiaty peronowe



Fot.12-13 Jedna z wiat peronowych przewidzianych do konserwacji

3.1 Opis wiat - zwanych też pawilonami

O wartościach chojnickiej stacji przesądza również zachowany w całości układ 5 historycznych peronów wraz ze znajdującymi się na nich wiatami i łączącym je tunelem podziemnym z oryginalnym cennym wyposażeniem. Kierując się rangą peronu zastosowano tu dwa rodzaje wiat – na głównych peronach II i III są to wiaty zabudowane nad zejściami do przejścia podziemnego, natomiast na skrajnych peronach I, IV i V , mniej ozdobne wiaty otwarte.

W obu przypadkach zwraca uwagę ich staranne wykonanie, dbałość o estetykę, dobór i wykończenie detalu. Wiaty wykonano w konstrukcji stalowej, nitowanie elementów wykorzystano tu jako element dekoracyjny, zwłaszcza w partiach podokapowych, gdzie konstrukcję dachu wsparto na ozdobnych, ażurowych metalowych wspornikach, o starannie wykonanym secesyjnym ornamentem roślinnym.

Zejścia do przejścia podziemnego otrzymały na peronach ogrodzenia, współgrające materiałowo i stylistycznie z konstrukcją wiat, wykonane z pełnych, nitowanych pręseł, wypełnionych metalowymi płycinami z wypukłym geometrycznym motywem.

Na peronach II I III, z racji ich uprzywilejowanej lokalizacji w bezpośrednim sąsiedztwie dworca, nad zejściami do przejścia podziemnego postawiono bardziej okazałe 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 szklami ornamentowym lub witrażowym; wiaty domknięto ozdobnym zadaszeniem o odcinkowym przekroju, wspartym od frontu na secesyjnych ażurowych wspornikach metalowych, analogicznych jak wyżej opisane.

3.2 Występujące materiały i stan zachowania

Powierzchnie stalowych płycin, słupów i elementy dekoracyjne malowane wielokrotnie farbami olejnymi, w dolnych partiach stwierdzono 6 warstw, m.in. farba zielona brązowa, beżowa i minia – kolor wcześniejszych warstw jest różny w różnych miejscach ponieważ wiaty wielokrotnie czyszczono i malowano. Pierwotny kolor będzie można potwierdzić wykonując odkrywki w górnych partiach po ustawieniu rusztowań lub po zdemontowaniu elementów wiat. /w celu uzyskania wiarygodnych wyników należy wykonać kilkanaście odkrywek /. Stan zachowania elementów metalowych jest lepszy w górnych partiach wiat, dolne, narażone na działanie wody i w okresie zimowym także soli, uległy głębokiej korozji w wymagają pilnego podjęcia prac w tym rozległej wymiany fragmentów dolnych partii.

Drewniane partie zadaszenia, wtórne, prawdopodobnie z lat 40-tych XX wieku. Powierzchnie stalowych elementów konstrukcyjnych i deskowanie również wielokrotnie przemalowane, bardzo zabrudzone, warstwy farby łuszczą się i odpadają.

4.Przejście podziemne – do peronów



Fot.14-16 Fragmenty przejścia podziemnego, widoczne rodzaje zastosowanych płytek ceramicznych



4.1 Opis obiektu

Tunel przejścia wymurowane z cegły, zwieńczony kapą pruską. Jego ściany na pełnej wysokości licowane są dwubarwną glazurą – na białym tle kontrastowy, geometryczny ornament w formie poziomych pasów, rombów i krzyżyków, układany z płytek w kolorze ceglasmym. Równie starannie opracowano posadzkę tunelu, wykonaną z kwadratowych,

żłobkowanych (ryflowanych) płytek ceramicznych w kolorze szarym, antracytowym, ceglastym i kremowym, układanych w geometryczny wzór. W ciągu tunelu wyraźnie zaakcentowano wyjścia na perony, tworząc na osi biegów schodów rodzaj „dywanów” o ciepłej kolorystyce i geometrycznym rysunku. Wzdłuż ścian tunelu zachowały się profilowane, kamienne płytki rynsztoka, oddzielone od reszty posadzki bordiurą w formie geometrycznej mozaiki.

Na perony prowadzą schody o granitowych stopniach, z zachowanymi metalowymi poręczami.

4.2 Występujące materiały i stan ich zachowania

Użyte do wykończenia przejść materiały : schody granitowe, okładzina ścienna z płytek glazurowanych, posadzki przejścia płytki ceramiczne barwione w masie.

Stan zachowania zły. Posadzki wielokrotnie naprawiane i uzupełniane, także zaprawa cementowa i fragmentami płytek nieadekwatnie do pierwotnego projektowanego wzoru na osiach zejść wykonane później zapewne w latach 30-tych XX wieku. Należy rozważyć możliwość powrotu do pierwotnego, bardziej eleganckiego wystroju tym bardziej, że do dziś produkowane są płytki, którymi można uzupełnić brakujące fragmenty. Nowe partie ścian należy wyłożyć płytkami jednobarwnymi, geometryczne wzory uzupełnić tylko w partiach oryginalnych.

Aktualny wygląd przejść ilustrują szerzej umieszczone na końcu opracowania fotografie.

IV. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Okazały budynek dworcowy obecnie wykorzystany jest tylko w niewielkiej części, pozostałe budynki na peronie środkowym w większości są opuszczone i podobnie jak dwie wieże ciśnień popadają w ruinę. Linia 303 czasy świetności niestety ma już za sobą. PKP S.A ze względu na niewielkie wykorzystanie a co za tym idzie niską rentowność linii 203 nie jest w stanie sprostać pracom remontowym na dworcu w Chojnicach.

Chojnicki dworzec wpisany jest jednak w historię miasta i dlatego Urząd Gminy Miejskiej w Chojnicach chcąc go uratować wszedł w porozumienie z PKP SA i otrzymał prawo do dysponowania położonymi na terenie stacji nieruchomościami, idea ma poparcie Samorządu Województwa Pomorskie. Celem inwestycji jest nie tylko ratowanie obiektów ale i wykorzystanie potencjału tego miejsca, aktywizacja przestrzeni zabytkowego dworca, promocja miasta i rozwój turystyki. W tym celu powstał PROJEKT pod nazwą **„Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie chojnicko-czuchowskiego miejskiego obszaru funkcjonalnego”** realizowany przy udziale środków finansowych Unii Europejskiej ramach Poddziałania 9.1.2. Transport miejski, Oś Priorytetowa 9 – Mobilność, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-202, który **zakłada wprowadzenie bezpiecznej komunikacji dla ruchu kołowego, rowerowego i dla pieszych co wymaga zaprojektowania nowych ciągów komunikacyjnych i miejsc postojowych.** Urząd Gminy Miejskiej w Chojnicach, przygotowując w/w projekt założył rewitalizację tego obszaru poprzez stworzenie w jednym miejscu (na terenie dworca kolejowego) węzła komunikacji kolejowej, autobusowej, rowerowej i jego aktywizację przez wprowadzenie nowych, dodatkowych funkcji. Przystosowanie głównego budynku dworca do nowych funkcji wymagać będzie przeprowadzenia w pierwszej kolejności, kompleksowych prac remontowo-konserwatorskich.

Przedmiotem opracowania są: budynek dworca, wiaty peronowe i przejście podziemne, jednak ze względu na kompletność obiektu nie sposób nie zauważyć, że i pozostałe budynki również kwalifikują się do przeprowadzenia prac remontowo-konserwatorskich, ich stan zachowania jest bardzo zły –pozostaje mieć nadzieję, że prace przy pozostałych budynkach wykonane zostaną w kolejnych etapach prac związanych z rewitalizacją całego kolejowego założenia.

V. ZAŁOŻENIA KONSERWATORSKIE

Stan zachowania wszystkich elewacji i wnętrz zabytkowego budynku dworca w tym także detali architektonicznych i elementów jego wystroju jest niezadawalający. Podjęcie prac konieczne jest ze względów technicznych i estetycznych.

Przed przystąpieniem do prac projektowych **należy wykonać inwentaryzację fotograficzną i pomiarowo-rysunkową** obiektów przeznaczonych do konserwacji. Planując prace remontowo-konserwatorskich i adaptacyjne należy uwzględnić przedstawione poniżej **wytyczne konserwatorskie** uzgodnione z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków ³ **oraz uwzględnić zakres i technologię prac konserwatorskich podane w punktach VI i VII.**

W trakcie prac projektowych sprawy trudne czy sporne rozstrzygać z udziałem Konserwatora Zabytków, dotyczy to także możliwości uzyskania odstępstw tam gdzie nie można spełnić wymaganych aktualnie warunków technicznych.

A. WYTYCZNE DLA ELEWACJE BUDYNKU DWORCA:

- przeprowadzić konserwację ceglanych elewacji -*wg prog. prac konserwatorskich*
- odtworzyć oryginalną kolorystykę budynku - *na podstawie badań*
- wykonać konserwację płycin podokiennych i detali architektonicznych - *wg programu prac konserwatorskich*
- odtworzyć pierwotny wystrój architektonicznego elewacji w tym zegara na szczycie elewacji frontowej - *według archiwalnej dokumentacji zdjęciowej:*
- wykonać demontaż wtórnych krat w oknach,
- wykonać konserwację zabytkowych krat okiennych - *według programu prac konserwatorskich*
- przeprowadzić konserwacja oryginalnej stolarki okiennej - *na podstawie programu prac konserwatorskich z ewentualną wymianą okien po ocenie mykologa i konstruktora,*
- wykonanie nowych okien – rekonstrukcja adekwatna do czasu powstania budynku według archiwalnej dokumentacji fotograficznej:
 - okna drewniane z odtworzeniem oryginalnych profili i podziałów
 - szyby zespolone termiczne o podwyższonych walorach wytrzymałościowych i normatywnej przenikalności cieplnej, szyby zewnętrzne antywłamaniowe (na parterze), przekładki między-szybowe (listwy, dystansowe) w kolorze okien,

³ Wytyczne konserwatorskie uzgodniono z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków

- wykonać konserwację oryginalnej stolarki drzwiowej - *na podstawie programu prac konserwatorskich*
- wykonanie i montaż nowych drzwi:
 - drzwi elewacji frontowej parteru odtworzyć według archiwalnej dokumentacji zdjęciowej,
 - dopuszcza się zastosowanie szyb zespolonych o podwyższonych walorach wytrzymałościowych i normatywnej przenikalności cieplnej czy szyb zewnętrznych antywłamaniowe o ile nie wpłynie to znacząco na pogrubienie profili
 - zastosować samozamykacze
 - przekładki międzyszybowe w kolorze drzwi
- wykonać konserwację 2 zabytkowych zegarów - elewacje boczne budynku, *według programu prac konserwatorskich*
- konserwacja, rekonstrukcja lub usunięcie źródła przylegającego do elewacji północno – wschodniej głównego budynku dworcowego (*decyzja po przeprowadzeniu kwerendy archiwalnej - obecnie istniejąca forma źródła jest wtórna*)
- izolacja budynku - pionowa i pozioma -*wykonać w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków*
- wymiana papowego pokrycia dachowego - papa kolor czarny,
- wymiana obróbek blacharskich, rur i rynien spustowych na nowe , blacha cynkowo-tytanowa
- należy zachować oryginalnie nawierzchnie z kostki granitowej wokół budynku, także płyty granitowe /balastowe/ w otoczeniu budynku dworca, przed wejściami;
- należy zachować granitową nawierzchnię peronów, ubytki należy wykonać z wielobarwnej kostki granitowej –typ bałtycki, wymiar dostosowany do istniejącego.

B. WYTYCZNE DLA WNĘTRZ BUDYNKU DWORCA:

Należy zachować i poddać konserwacji oryginalne elementy wyposażenia i wystroju wnętrza budynku dworca, **odtworzyć kasy biletowe w miejscu pierwotnym**. W przypadku wymiany zniszczonych elementów, nowe powinny stanowić odtworzenie elementów historycznych *zgodnie z programem prac konserwatorskich i restauratorskich*, wybór lokalizacji i materiałów dla koniecznych nowych rozwiązań funkcjonalnych **np. windy** należy uzgadniać z PWKZ.

- konserwacja ścian i sufitów,
- odtworzenie oryginalnej kolorystyki wnętrza- *na podstawie badań stratygraficznych*
- konserwacja płyt sufitowych / kasetonowych
- konserwacja żeliwnej klatki schodowej
- konserwacja i/lub wymiana zachowanej okładziny ceramicznej na posadzkach według programu prac konserwatorskich (*nowy materiał musi zostać zaakceptowany przez konserwatora zabytków*)
- okładziny ceramiczne na ścianach do wysokości obecnie występującej należy poddać konserwacji lub np. obłożyć drewnianą boazerią *wg projektu uzgodnionego z konserwatorem zabytków*
- wybór materiałów oraz rozwiązań funkcjonalnych zgodnie z programem prac konserwatorskich i restauratorskich
- docieplenie budynku: pierwszego pietra, stropów oraz połączeń dachowych metodą **od wewnątrz** z zastosowaniem materiałów systemowych oddychających.
- oświetlenie *-uzgodnić z PWKZ*
- lokalizację windy należy uzgodnić z PWKZ.

C. WYTYCZNE DLA PAWILONÓW OSŁANIAJĄCYCH WEJŚCIA DO TUNELÓW DWORCA:

- pawilony należy zdemontować, poddać ocenie konstruktora, następnie odtworzyć brakujące detale i wymienić elementy skoordynowane - *według programu prac konserwatorskich*
- w trakcie prac wykonać badania stratygraficzne w górnych partiach konstrukcji w celu określenia pierwotnej ich kolorystyki,
- szklenie pawilonów wymienić na nowe zgodnie z programem prac konserwatorskich i restauratorskich
- wymiana papowego pokrycia dachowego - papa kolor czarny

Wybór materiałów oraz rozwiązań funkcjonalnych zgodnie z programem prac konserwatorskich i restauratorskich w uzgodnieniu z PWKZ,

D. WYTYCZNE DLA TUNELU DWORCA:

- konserwacja, restauracja i odtworzenie oryginalnych okładzin ceramicznych na ścianach i posadzkach
- w nowo budowanym tunelu należy ściany i posadzki wyłożyć nową okładziną ceramiczną dopasowaną do istniejącej okładziny historycznej (zaakceptowanej przez konserwatora zabytków)
- wybór materiałów oraz rozwiązań funkcjonalnych zgodnie z programem prac konserwatorskich i restauratorskich

E. WYTYCZNE DLA NAWIERZCHNI DWORCA PKP:

Dopuszcza się nieznaczne poszerzenie drogi dojazdowej do budynków dworca – wg załączonego rysunku⁴

- drogę przed budynkiem Dworca PKP wraz z miejscami parkingowymi należy wykonać z istniejącej kostki bazaltowej, a brakującą nawierzchnię bazaltową pozyskać z peronu 2 ub uzupełnić nową
- pasy rozdzielające miejsca parkingowe rozdzielić kostką granitową rzędową szarą (wym. 8x11 cm)
- zachować materiał oryginalnych krawężników granitowych o szer. 24 cm.
- ścieżkę rowerową przed budynkiem dworca oraz na peronie 2 wykonać z płytek betonowych /bez barwienia betonu w masie/ naturalny kolor kruszywa, frakcja żwirowa /uziarnienie od 2 mm do 40 mm/ rozmiar 30x30
- nawierzchnie chodników przed budynkiem Dworca PKP wykonać z płytek betonowych /bez barwienia betonu w masie/ naturalny kolor kruszywa, frakcja żwirowa /uziarnienie od 2 mm do 40 mm/ rozmiar 30x30
- należy zachować oryginalnie płyty granitowe otaczające budynek dworca,

F. NAWIERZCHNIE PERONÓW:

- na peronach przyległych do budynku dworca należy uzupełnić istniejącą kostką granitową typ bałtycki o materiał identyczny
- nawierzchnie bezpośrednio przy torach (krawędzie peronów)wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami w uzgodnieniu z PLK i Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków

⁴ Załącznik graficzny do wytycznych - Projekt przygotowany przez Miejskiego Architekta w Chojnicach

- nawierzchnie parkingów (za budynkiem dworca) uzupełnić nową kostką granitową typ bałtycki, pasy rozdzielające miejsca parkingowe rozdzielić kostką granitową rzędową szarą (wym. 8x11 cm)

G. NAWIERZCHNIE NOWO PROJEKTOWANEGO DWORCA PKS:

- nawierzchnia chodników z płytek betonowych /bez barwienia betonu w masie/ naturalny kolor kruszywa, frakcja żwirowa /uziarnienie od 2 mm do 40 mm/ rozmiar 30x30
- nawierzchnia placu manewrowego kostka granitowa rzędowa szara / 9x11 cm/
- materiał parkingów kostka granitowa rzędowa szara przedzielona pasami z kostki bazaltowej czarnej /wym. 9x11 cm/
- należy uczytelnić granice wpisu do rejestru zabytków.

Uwaga: Oprócz budynku dworca na peronie środkowym znajdują się: trafostacja, budynek dawnej noclegowni wraz z dobudówką, wieża ciśnień, budynek administracyjny, szatniowo-socjalny oraz hala. Przy podjeździe dworcowym stoi budynek starego dworca autobusowego a od strony miasta kolejna wieża ciśnień . Wymienione budynki powstawały w zależności od potrzeb na przestrzeni lat 1900-1970. Budynki te nie są przedmiotem niniejszego opracowania.

VI. ZAKRES PRAC KONSERWATORSKICH

Celem obecnie planowanych prac jest przywrócenie wszystkim elementom budynku dworca, wiatom peronowym i przejściu podziemnemu pełnej wartości technicznej a także poprawa ich walorów estetycznych, co wymaga przeprowadzenia kompleksowych prac konserwatorskich.

1. Zakres prac konserwatorskich przy elewacjach budynku dworca:

Przed przystąpieniem do prac konserwatorskich należy wykonać demontaż wszystkich wtórnych elementów na elewacji; instalacji, tablic, elektronicznego zegara i wtórnych krat w oknach budynku, następnie poddać pracom konserwatorskim wszystkie zabytkowe elementy elewacji. Przeprowadzić:

- 1.1. **Konserwację powierzchni ceglanych elewacji:** oczyszczenie powierzchni cegieł z warstw farby, usunięcie wtórnych uzupełnień i wtórnych spoin, wzmocnienie partii osłabionych, uzupełnienie ubytków, wykonanie spoin w kształcie historycznym (spoiny zacinane podwójnie o przekroju trójkąta), scalenie kolorystyczne, hydrofobizacja (*prace należy prowadzić zgodnie z technologią prac konserwatorskich podaną w p-cie VII*).
- 1.2. **Konserwację detalu architektonicznego** betonowego, sztukatorskiego i ceramicznego tj. płycin podokiennych, gzymsów, rozet, wazonów i podokapowych gzymsów drewnianych: oczyszczenie powierzchni elementów architektonicznych z warstw farby, usunięcie wtórnych uzupełnień, uzupełnienie ubytków, odtworzenie brakujących fragmentów, odtworzenie oryginalnej kolorystyki. Uwaga; proste gzymsy podokapowe wykonane z drewna należy poddać pracom konserwatorskim tj. oczyszczeniu, dezynfekcji, uzupełnieniu i malowaniu lub po komisyjnej ocenie stanu destrukcji wymienić w całości lub we fragmentach na nowe. (*prace należy prowadzić zgodnie z technologią prac konserwatorskich podaną w p-cie VII*).
- 1.3. **Konserwację elementów metalowych** - zabytkowych krat okiennych; kraty ostrożnie zdemontować, usunąć warstwy farby i produkty korozji, zabezpieczyć antykorozyjnie, pomalować (*prace należy prowadzić zgodnie z technologią prac konserwatorskich podaną w p-cie VII*).

- 1.4. **Konserwację oryginalnej stolarki drzwiowej** ; drzwi zewnętrzne, boczne prowadzące z korytarza poprzecznego na perony, oczyścić, uzupełnić ubytki ewentualnie wymienić elementy zniszczone, zabezpieczyć przeciw owadom i grzybom, pomalować farbą kryjącą w kolorze pozostałych okien, wskazana – zgodnie z przekazami ikonograficznymi – farba „olejna” brązowa (*prace należy prowadzić zgodnie z technologią prac konserwatorskich podaną w p-cie VII*).
- 1.5. **Konserwację oryginalnej okiennej** ; zachować jedno, najstarsze okno oczyścić, uzupełnić ubytki ewentualnie wymienić elementy zniszczone np. okapniki, zabezpieczyć przeciw owadom i grzybom, pomalować farbą kryjącą w kolorze pozostałych okien, wskazana – zgodnie z przekazami ikonograficznymi – farba „olejna” brązowa.,(*prace należy prowadzić zgodnie z technologią prac konserwatorskich podaną w p-cie VII*).
- 1.6. **Konserwacja 2 zabytkowych zegarów** - elewacje boczne budynku, zegary należy zdemontować, mechanizmy przekazać do przeglądu zegarmistrzowi, Obudowy zegarów poddać zabiegom konserwatorskim, oczyszczeniu, usunięciu przemalowań i uzupełnić brakujące ubytki. Kolorystyka zegarów ustalona zostanie na podstawie informacji o warstwach barwnych uzyskanych w trakcie prac, (*prace należy prowadzić zgodnie z technologią prac konserwatorskich podaną w p-cie VII*).

Uwaga; decyzja o konserwacji, lub usunięciu istniejącego, wtórnie obudowanego źródła przylegającego do elewacji północno – wschodniej głównego budynku dworcowego, zapadnie w trakcie prac po oczyszczeniu i rozpoznaniu obiektu, dotychczasowa kwerenda archiwalna nie dała odpowiedzi jak mógł wyglądać źródło pierwotnie i czy był usytuowany w tym miejscu, bezpośrednio przy ścianie budynku.

Pozostałe, niezbędne prace budowlane przy budynku dworca takie jak:

- wykonanie izolacji poziomej i pionowej,
- konserwacja więźby dachowej,
- konserwacja lub rekonstrukcja świetlików dachowych,
- wymiana pokrycia dachowego,
- wymiana obróbek blacharskich,
- wykonanie **nowych okien drewnianych** (z odtworzeniem oryginalnych profili i podziałów na podstawie archiwalnej dokumentacji fotograficznej i istniejących świadków z uwzględnieniem wytycznych PWKZ)

- wykonanie **nowych drzwi na elewacji frontowej** (z odtworzeniem oryginalnych profili i podziałów na podstawie archiwalnej dokumentacji fotograficznej z uwzględnieniem wytycznych PWKZ)



fot.10 Okna i drzwi na elewacji frontowej, nowa stolarka powinna odtwarzać historyczne podziały i profile.

- **przywrócenie formy historycznego zegara na elewacji frontowej** – wykonać projekt na podstawie fotografii archiwalnych, zegar metalowy (obudowa żeliwna lub stalowa z nakładanymi elementami dekoracji plastycznej wykonanej ze stopu cyny, tak jak zegary peronowe na elewacjach bocznych, ze stylizowaną tarczą i stylizowanymi wskazówkami, mechanizm współczesny). Podobne zegary były na elewacjach dworca w Toruniu i Przemyslu.



fot.10 Projektowany zegar na elewacji frontowej, powinien nawiązywać swa formą do zegara historycznego

- czy **rewitalizację nawierzchni** wokół budynku dworca i na peronach z uwzględnieniem „gazonów” na pnącza (róże?), umieszczonych bezpośrednio przy budynku należy wykonać na podstawie Projektu Budowlanego, który

powinien uwzględnić wytyczne konserwatorskie przytoczone w p-cie V -
podpunkty E,F,G. Projekt w całości należy uzgodnić z Pomorskim Wojewódzkim
Konserwatorem Zabytków.

Uwaga; Projektant nowej stolarki okiennej i drzwiowej powinien przedstawić rysunki wykonawcze okien wykonane na podstawie pomiarów wziętych z natury i na podstawie dostępnych materiałów archiwalnych do zaakceptowania przez Inwestora i WKZ. Rysunki powinny uwzględniać występujące na budynku dworca typy i wymiary okien, powinny to być okna drewniane, posiadające wszystkie elementy i podziały okien oryginalnych tj. słupki, ślemiona, szczebliny łącznie z elementami dekoracyjnymi. Ze względów na różnorodność występujących w obiekcie konstrukcji okien (skrzynkowe, ościeżnicowe), oraz ze względów termicznych i ze względu na wysoką cenę okien drewnianych dopuszcza się ujednoczenie konstrukcji okien na okna pojedyncze szklone szkłem zespolonym o ile nie wpłynie to znacząco na grubość profili. Uszczelki i listwy dystansowe między szybami powinny być w kolorze stolarki /nie czarne i nie srebrne !/. Kolor stolarki okiennej powinien pozostać w zgodzie z zachowanym kolorem oryginalnym tj. brązowy /ciemną stolarkę widzimy na fotografiach archiwalnych/. Odcień koloru brązowego zostanie wybrany komisyjnie w trakcie prac po przedstawieniu próbek, wstępnie przyjąć należy kolor 8017, wg wzornika RAL. Okucia i sposób otwierania okien – jak w oknach zabytkowych, nie jest wskazane montowanie mechanizmów uchylnych. Także drzwi wejściowe powinny być wykonane na wzór drzwi widocznych na fotografiach tj. drewnianych, ramowo-płycinowych z przeszklonym naświetlem. Szklenie przeziernie.

2. Zakres prac konserwatorskich we wnętrzach budynku dworca:

Należy zachować i poddać konserwacji wszystkie zachowane oryginalne elementy wyposażenia i wystroju wnętrza budynku dworca, **odtworzyć kasy biletowe w miejscu pierwotnym**. W przypadku wymiany zniszczonych elementów, nowe powinny stanowić odtworzenie elementów historycznych wybór lokalizacji i materiałów dla koniecznych nowych rozwiązań funkcjonalnych **np. windy** należy uzgadniać z PWKZ.

Zakres prac konserwatorskich:

- konserwacja ścian i sufitów, odtworzenie oryginalnej kolorystyki wnętrza- *na podstawie badań stratygraficznych*
- konserwacja płycin sufitowych / kasetonowych
- konserwacja sufitów drewnianych, drzwi i obramień wnęk tablic informacyjnych
- stolarka do konserwacji elementy też do demontażu i do składnicy
- konserwacja żeliwnej klatki schodowej

- konserwacja i/lub wymiana zachowanej okładziny ceramicznej na posadzkach według programu prac konserwatorskich (*nowy materiał musi zostać zaakceptowany przez konserwatora zabytków*) w holu i korytarzach
- istniejące okładziny ceramiczne na ścianach do wysokości obecnie występującej należy poddać konserwacji
- obłożyć drewnianą boazerią *wg projektu uzgodnionego z konserwatorem zabytków odtworzyć w dawnej poczekalni dla klasy I*
- konserwacja ceramicznych posadzek
- konserwacja/wymiana posadzek drewnianych
- konserwacja drewnianej więźby i stalowych elementów konstrukcji na poddaszu
- konserwacja żyrandoli drewnianych z elementami metalowymi

Pozostałe, niezbędne prace we wnętrzach budynku dworca takie jak:

- wprowadzenie niezbędnych mediów,
- wykonanie izolacji cieplnej docieplenie budynku: pierwszego pietra, stropów oraz połączeń dachowych metodą **od wewnątrz** z zastosowaniem materiałów systemowych oddychających.
- oświetlenie - **z uwzględnieniem montażu dwóch zabytkowych żyrandoli w pomieszczeniu dawnej poczekalni IV klasy**

należy wykonać wg Projektu, który powinien również uwzględnić wytyczne konserwatorskie przytoczone w p-cie V - E,F,G. Projekt należy uzgodnić z Konserwatorem Zabytków.

3. Zakres prac konserwatorskich przy pawilonach osłaniające wejścia do tunelów dworca

- Pawilony należy zdemontować, poddać ocenie konstruktora, następnie odtworzyć brakujące detale i wymienić elementy skoordynowane - *konserwację elementów metalowych wykonać według programu prac konserwatorskich*
- w trakcie prac wykonać badania stratygraficzne w górnych partiach konstrukcji w celu określenia pierwotnej ich kolorystyki,
- szklenie pawilonów wymienić na nowe uzgodnione z PWKZ, wstępnie zakładamy szkło onamentalne, barwione żółte i zielone – wybór po przedstawieniu próbek przez Wykonawcę

- wykonać konserwacja i/lub wymiana deskowania wiat oraz papowego pokrycia dachowego - papa kolor czarny

4. TUNELE DWORCA:

- konserwacja, restauracja i odtworzenie oryginalnych okładzin ceramicznych na ścianach i posadzkach
- w nowo budowanym tunelu należy ściany i posadzki wyłożyć nową okładziną ceramiczną dopasowaną do istniejącej okładziny historycznej (zaakceptowanej przez konserwatora zabytków)
- wybór materiałów uzgodnić z nadzorem konserwatorskim

VII. TECHNOLOGIA PRAC KONSERWATORSKICH

1. Konserwacja ceglanych partii elewacji

Zakres prac dotyczy ceglanych partii elewacji budynku głównego: należy zdezynfekować dolne i podokapowe powierzchnie ścian, wykonać niezbędne wzmocnienia, naprawy i uzupełnienia ceglanych kształtek, Prace poprzedzone uporządkowaniem instalacji biegnących na zewnątrz budynku i demontażem krat okiennych - prowadzić należy w następującej kolejności;

- 1.1. usunąć warstwy farb z powierzchni cegieł i spoin** przy pomocy gotowych preparatów zmiękczających powłoki malarskie przeznaczonych do obiektów zabytkowych zmydlających i/lub rozpuszczalnikowych, po wykonaniu prób na ich skuteczność. Warstwy zmiękczonej farby usuwać mechanicznie przy pomocy szpachli, prace prowadzić tak by nie uszkodzić lica cegieł,
- 1.2. doczyścić powierzchnię lica muru z zabrudzeń i pozostałości farb.** Czyszczenie prowadzić metodą mokrą przy pomocy przegrzanej pary wodnej lub suchą, drobnym miękkim ścierniwem podawanym z pistoletu pod niewielkim ciśnieniem, ciśnienie robocze i rodzaj kruszywa należy dobrać tak by nie uszkodzić powierzchni oryginalnych cegieł, stosować kruszywa przeznaczone do celów konserwatorskich,
- 1.3. wykonać dezynfekcję murów** preparatem glono- i grzybobójczym w obrębie przyziemia i w partiach podokapowych. Do dezynfekcji należy użyć produkty sprawdzonych firm produkujących preparaty dla obiektów zabytkowych , preparaty powinny być bezbarwne, nie pozostawiające śladów w postaci wybarwień i wysoleń,
- 1.4. wypełnić ujawnione pęknięcia** upłynnioną zaprawą iniekcyjną. Najlepiej użyć gotowe zaprawy do iniekcji lub sporządzić zaprawy na bazie wapna dyspergowanego odznaczające się dużą płynnością i zdolnością penetracji w najdrobniejsze szczeliny i pustki. W razie potrzeby wykonać przemurowania lub kotwienia spękań, stosować kotwy z materiałów nierdzewnych lub tzw. kotwy chemiczne.
- 1.5. wykonać wzmocnienie osypujących się partii** cegieł, należy przejrzeć całą powierzchnię murów w celu wstępnego wzmocnienia miejsc silnie zniszczonych (łuszczących się, osypujących, zdeintegrowanych bądź osłabionych cegieł czy oryginalnych spoin). Zniszczone powierzchnie cegieł i spoin należy nasycić roztworem substancji wzmacniającej. Najlepiej do tego celu nadają się hydrofilne preparaty krzemooorganiczne np. na bazie estrów kwasu krzemowego, stężenie substancji czynnej powinno być takie by umożliwić głęboka penetrację środka w strukturę cegły i spoiny.

- 1.6. przeprowadzić odsalanie** - jeśli będzie konieczne /np. gdy po oczyszczeniu na powierzchni cegieł pojawia się zabielenia/. Odsalanie należy przeprowadzić metodą wymuszonej migracji soli do rozszerzonego środowiska. Można wykorzystać do tego celu kompresy z pulpy celulozowej z dodatkiem drobnego kruszywa i bentonitu ewentualnie gotowe kompresy odsalające produkowane do celów konserwatorskich
- 1.7. wykonać uzupełnianie ubytków cegieł** gotową, modyfikowaną zaprawą mineralną (na bazie spoiw trasowych), imitującą kolorem i strukturą materiał ceglany, większe ubytki zbroić kotwami ze stali nierdzewnej Brakujące cegły można uzupełnić poprzez wstawienie nowych kształtek ceglanych o wymiarach i kolorze odpowiadającym cegłom oryginalnym,
- 1.8. wykonać uzupełnienie spoin** - skład, kolor i opracowanie spoin powinny być zgodne ze spoiną oryginalną – można skorzystać z gotowych produktów lub sporządzić zaprawę na bazie wapna i cementu trasowego z dodatkiem kruszyw odpowiadających kształtem, kolorem i wielkością uziarnienia spoiwom oryginalnym,
- 1.9. wykonać scalenie kolorystyczne** miejsc uzupełnionych z partiami oryginalnymi, przy pomocy wapiennych farb ze spoiwem z wapna dyspergowanego lub zastosować farby krzemianowe czy farby na bazie modyfikowanych emulsji silikonowych,
- 1.10. wykonać nowe tynki w partiach elewacji oznaczonych na projekcie** stosować tynki nawierzchniowe mineralne na bazie spoiw trasowych, faktura i struktura tynku ustalona zostanie komisyjnie na podstawie prób przedstawionych przez wykonawcę, kolor tynku naturalna jasna szarość,
- 1.11. wykonać hydrofobizację powierzchni ceglanych i tynkowanych,** Zabieg hydrofobizacji należy prowadzić do maksymalnego nasycenia powierzchni impregnowanej preparatem, a następnie powtórzyć , sposób aplikacji przy pomocy pędzla metodą „mokre w mokre”, roztworami żywic krzemooorganicznych. Zabieg hydrofobizacji ułatwi również czyszczenie po graffiti , typowe preparaty np. teflonowe służące do zabezpieczenia antygraffiti nie są wskazane do stosowania na elewacjach zabytkowych.

2 Konserwacja dekoracyjnych elementów architektonicznych,

Zakres prac dotyczy dekoracyjnych elementów architektonicznych sztukatorskich, betonowych i ceramicznych budynku :

- 2.1. usunąć z powierzchni** detali warstwy farby i zabrudzeń, czyszczenie prowadzić stosując preparaty do usuwania warstw malarskich,

- 2.2. wykonać wzmocnienia i naprawę ubytków**, do uzupełnień wykorzystać gotowe zaprawy do uzupełniania sztukaterii betonów – stosować preparaty firm produkujących materiały dla obiektów zabytkowych
- 2.3. zabezpieczyć parapety i górne partie gzymsów** przed wnikaniem wody, nanosząc na ich powierzchnie cienką warstwę zaprawy uszczelniającej lub preparat hydrofobowy,
- 2.4. wykonać oczyszczenie powierzchni** sztukaterii z warstw farby, czyszczenie prowadzić stosując preparaty do usuwania warstw malarskich, z zachowaniem ostrożności by nie niszczyć ich pierwotnej powierzchni, w trakcie oczyszczania ustalić ich pierwotną kolorystykę,
- 2.5. wykonać wzmocnienia i naprawę ubytków**, do uzupełnień wykorzystać gotowe zaprawy do uzupełniania sztukaterii /np. P – O8/ z serii "Złoty Wiek" firmy Atlas, lub porównywalne firm Remmers, Baunit.
- 2.6. wykonać rekonstrukcję brakujących elementów płycin podokiennych**, kopie wykonać w formach silikonowych zdjętych z najlepiej zachowanych oryginalnych elementów . Odlewy wykonać w modyfikowanej zaprawie do odlewów , na bazie cementów trasowych firm Remmers, Baunit czy Atlas. Elementy montować dopiero po wy- sezonowaniu na zaprawę i bolce ze stali nierdzewnej,
- 2.7. pomalować** powierzchnię sztukaterii w celu scalenia kolorystycznego i zabezpieczenia przed wnikaniem wody, **kolor określony zostanie na podstawie odkrywek ujawnionych w trakcie prac**, wstępnie przyjęc należy kolor nawiązujący do ościeży okiennych - kolor uzgodniony zostanie w trakcie prac ze względu na duże różnice kolorystyczne między poszczególnymi elementami wystroju elewacji.

3. Konserwacja elementów drewnianych,

Zakres prac: dotyczy wszystkich elementów drewnianych; ciesielskich, konstrukcyjnych i ozdobnych oraz snycerskich występujących w budynku dworca w obrębie więźby dachowej , okapów, w obrębie wybranych okien oraz zabytkowych drzwi zewnętrznych i wewnętrznych oraz drewnianych elementów stropów i sufitów a także elementów bocznej klatki schodowej budynku dworca Prace należy prowadzić w następującej kolejności:

- 3.1. usunąć z powierzchni powłoki farb olejnych** przy pomocy preparatów zmięczających stosowanych do drewnianych elementów zabytkowych. Usuwanie prowadzimy ostrożnie zachowując ostatnie warstwy oryginalne, które mogą posłużyć do odtworzenia pierwotnej kolorystki elementów drewnianych,. *W trakcie prac wykonać należy określić ilość i kolor wymalowań /stratygrafię/, odkrywki udokumentować fotograficznie.*

- dokonać komisyjnej oceny stanu zachowania elementów po ich oczyszczeniu**, elementy lub ich fragmenty zakwalifikowane do wymiany zachować jako wzór do rekonstrukcji – po przeprowadzonej dezynfekcji,
- 3.2. przeprowadzić dezynfekcję i dezynsekcję** wszystkich elementów drewnianych, np. preparatem Per-xil 10, lub PENETRIN, BORAMON, czy HYLOTOX Q , firmy Altax, w celu likwidacji szkodników drewna
 - 3.3. w miejscach osłabionych, "zjedzonych" przez owady przeprowadzić impregnację wzmacniającą strukturę drewna** np. roztworem żywicy termoplastycznej Paraloid B-72 (stężenie roztworu dobrane doświadczalnie),
 - 3.4. wykonać naprawę i wzmocnienie wiązań ciesielskich i stolarskich** (klejenie klejem stolarskim, np. klejem Winacet firmy Dwory SA , kołkowanie, wstawki nowego drewna).,
 - 3.5. wykonać klejenie pęknięć drewna z wypełnieniem większych szczelin klejkami drewna** (klejenie klejem stolarskim, klejem Winacet firmy Dwory SA lub innym) ,
 - 3.6. wykonać uzupełnienie ubytków drewna** wstawkami nowego, sezonowanego drewna, mniejsze ubytki należy uzupełnić np. dwuskładnikowym kitem do drewna Araldite SV/HV 36,
 - 3.7. wykonać brakujące elementy drewnianych dekoracji snycerskich** np. wiatrownice szczytów, dekoracyjne sterczyzny /pazdury/ i wg istniejących wzorów, na podstawie materiałów archiwalnych bądź analogii,
 - 3.8. pomalować powierzchnie drewniane** – siła krycia i odcień koloru wg oryginalnych „wymalowań” odkrytych na elementach drewnianych w trakcie prac, **wstępnie przyjęto kolor brązowy**. Proponujemy zastosowanie tradycyjnych bejc i farb na bazie oleju lnianego –Leinolfarbe HS, lub Aidol HK-Lasur firmy Remmers lub porównywalne np. firmy Beckers, w tamtym okresie, stosowane były farby z naturalnym „olejnym” połyskiem,
 - **okna i drzwi zabytkowe** - w takim samym kolorze okna nowe,
 - **elementy drewniane konstrukcyjne i dekoracyjne** – zaaplikować np. „SADOLIN BASE - Lakierobejca Odporna Na Trudne Warunki Atmosferyczne”, w celu zabezpieczenia zniszczonego drewna przed szkodliwym działaniem sinizny, grzybów pleśniowych i owadów. Dzięki tiksotropowej (żelowej) formule bardzo łatwo i równomiernie się nakłada, nie spływa z powierzchni pionowych, gwarantując doskonały i bardzo trwały efekt dekoracyjny – wstępnie przyjęto **kolor „ciemny orzech”**,

UWAGA. jeśli w trakcie prac odkryte zostaną pierwotne warstwy barwne to komisyjnie może nastąpić zmiana koloru drewnianych elementów.

4. Konserwacja elementów metalowych

Zakres prac: dotyczy peronowych pawilonów (wiat)

- 4.1. Ostrożnie **zdemontować** elementy stalowych wiat, słupy i płyciny, przed demontażem należy ustalić jego kolejność i oznaczyć wszystkie elementy,
 - 4.2. Jeśli to technicznie możliwe należy **rozłożyć je na mniejsze elementy** w celu dotarcia do wszystkich zakamarków w których nastąpiły procesy korozji
 - 4.3. **Wykonać odkrywki** na powierzchniach elementów wiat w celu ustalenia stratygrafii warstw malarskich i pierwotnej kolorystyki,
 - 4.4. **Oczyścić wstępnie** powierzchnię metalu z warstw przemalowań /farb olejnych / stosując preparaty do usuwania olejnych farb np.Scansol, Remosol czy inne porównywalne/
 - 4.5. Następnie **doczyścić powierzchnie z produktów korozji** stosując paskowanie drobnym, miękkim kruszywem w razie konieczności wspomagane metodami chemicznymi / po wykonaniu prób np. z preparatem zasadowym l Elma Tec Clean A5 albo z kwasowym koncentratem 60 10 06 Rust remover do usuwania nieorganicznych pozostałości, ze specjalnymi inhibitorami chroniącymi metalowe powierzchnie przed korozją. Jest używany do usuwania grubych warstw utlenionych z powierzchni wykonanych ze stali i żeliwa. Inhibitory antykorozyjne redukują korozję. Stosować ściśle wg zaleceń producenta / wskazane najniższe zalecane stężenia roztworów/
- Uwaga; Podane środki są przykładowymi, należy uzgodnić wybór z nadzorem konserwatorskim po przedstawieniu prób.
- 4.6. Po oczyszczeniu powierzchni należy je **odtłuścić i natychmiast zabezpieczyć** stosując preparaty pasywujące np. kompleksowy odtłuszczająco –pasywujący preparat Rapid Bright.
 - 4.7. **Elementy uszkodzone należy naprawić.** I tak pęknięcia powinny być połączone poprzez odpowiedniego rodzaju spawanie poprzedzone wcześniejszym przygotowaniem miejsc spawania,
 - 4.8. **Złącza** nowych fragmentów ze starymi wykonać przez „spawanie na zimno”. Spawy należy starannie obrobić
 - 4.9. **Odtworzyć brakujące nity** metodą „na gorąco”.
 - 4.10. Nowe i stare powierzchnie **zabezpieczyć farbami podkładowymi** stosując preparaty przeznaczone do zabezpieczania stalowych powierzchni, np. dwuskładnikowe farby epoksydowe czy jednoskładnikowe chlorokauczukowe farbę nawierzchniową należy dobrać do farby podkładowej – kolory do ustalenia komisijnego po przedstawieniu wyników badań,

4.11. Po zabezpieczeniu antykorozyjnym powierzchni metalu oraz malarskim opracowaniu dekoracyjnym powierzchni możliwe będzie przystąpienie do **prac montażowych.**

4.12. Szklenie – wykonać po montażu

4.13. Dla uniknięcia uszkodzenia warstw ochronno-dekoracyjnych na powierzchniach stykających się z betonem czy gruntem należy zastosować taśmę ołowianą lub podkładki z blachy ołowianej grubości 0,5 – 1 mm

Uwaga; prace powinna prowadzić osoba posiadająca doświadczenie w konserwacji zabytków metalowych.

5. Konserwacja elementów ceramicznych

Zakres prac: dotyczy ceramicznych płytek podłogowych i ściennych holu głównego w budynku dworca i poczekalni ;

5.1. Oczyszczenie powierzchni płytek podłogowych z zabrudzeń przy pomocy pary wodnej, razie potrzeby wspomagane chemicznie, w razie konieczności demontaż luźnych kształtek

5.2. Oczyszczenie powierzchni płytek ściennych z warstw farb olejnych przy pomocy past zmydlających z dodatkiem rozpuszczalników a następnie doczyszczenie zabrudzeń przy pomocy pary wodnej w razie potrzeby wspomagane chemicznie, skuteczność preparatów określić na podstawie prób.

5.3. Klejenie pęknięć i rozwarstwień przy pomocy nie żółknących żywic epoksydowych,

5.4. Uzupelnianie ubytków czerepu płytek przy pomocy zapraw mineralnych o dobranych parametrach fizyko-mechanicznych i odpowiednim kolorze,

5.5. Naniesienie na powierzchnię płytek ściennych imitacji glazury na bazie żywic syntetycznych,

5.6. Montaż zdemontowanych do konserwacji elementów .

5.7. Uzupelnienie partii brakujących lub wymiana najbardziej zniszczonych płytek /np. w obrębie wyjścia na peron i ciągów komunikacyjnych / nowymi płytkami dobranymi np. z katalogu płytek historycznych wykonywanych przez firmę Zahna Flisen lub wykonanymi na specjalne zamówieni – dotyczy tylko partii holu, w pozostałych

pomieszczeniach należy położyć płytki nowe nawiązujące wielkością ,kolorem i kształtem do płytek historycznych.

6. Wykonanie dokumentacji prac; przebieg wszystkich prac należy udokumentować w opisowo-fotograficznej dokumentacji powykonawczej.

PODSUMOWANIE;

Wybór materiałów konserwatorskich należy w trakcie prac konsultować z nadzorem konserwatorskich, wskazane jest stosowanie rozwiązań bazujących na wyrobach systemowych (produkty jednej firmy produkującej materiały dla celów konserwatorskich i posiadających stosowne atesty i certyfikaty). Ostateczna kolorystyka elementów malowanych ustalona zostanie na podstawie prób wykonanych na obiekcie po akceptacji Miejskiego i Wojewódzkiego konserwatora zabytków.

Prace nie ujęte w Programie P Prac Konserwatorskich znajdują się w Projekcie. Program Prac Konserwatorskich stanowi załącznik do kompleksowego Projektu Budowlanego, który zawierać ma wszystkie elementy w tym prace konserwatorskie z odsyłaczami do szczegółów zawartych w niniejszym opracowaniu.

IX. WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYKONANIA I ODBIORU PRAC KONSERWATORSKICH I REMONTOWO-KONSERWATORSKICH

1. Prace przy obiekcie powinny zostać przeprowadzone przez **firmę konserwatorską lub budowlano-konserwatorską**, która realizowała już prace o podobnym zakresie i która posiada **osoby (kierownika budowy i kierownika prac konserwatorskich)** z uprawnieniami do kierowania pracami przy obiektach zabytkowych w tym technologia prac konserwatorskich.
2. **Potencjalny Wykonawca prac powinien dokładnie zapoznać się z obiektem** i w razie wątpliwości zadać pytanie zamawiającemu przed terminem złożenia oferty.
3. Prace konserwatorsko-budowlane przy elewacjach i zachowanych elementach zabytkowych należy wykonać **wg. technologii podanej w Projekcie i w Programie Prac Konserwatorskich**.
4. Prace prowadzić w temperaturach całodobowo dodatnich powyżej +5 stopni C.
5. Przed rozpoczęciem prac należy sporządzić harmonogram prac i uzgodnić go z Zamawiającym.
6. Przywoływane w programie materiały są materiałami przykładowymi; dopuszczalne są inne rozwiązania równoważne (nie gorsze niż zaproponowane), wskazane jest stosowanie rozwiązań bazujących na wyrobach systemowych (produkty jednej firmy).
7. Należy **ściśle przestrzegać zaleceń producentów** dotyczących sposobu aplikacji preparatów i ochrony pracowników.
8. Środki stosowane w trakcie prac konserwatorskich nie mogą należeć do grupy szkodliwych bądź uciążliwych dla środowiska naturalnego.
9. Wszystkie decyzje w trakcie prac w tym te dotyczące zmian technologii i zakresu prac konserwatorskich, powinny być podejmowane Komisyjnie z udziałem Przedstawicieli Inwestora, Autorów Projektu i Nadzoru Konserwatorskiego z ramienia Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.
10. Przebieg prac objętych programem konserwatorskim należy opisać w **dokumentacji powykonawczej**. Dokumentacja zawierać musi opis obiektu przed rozpoczęciem prac wraz ze szczegółową oceną stanu zachowania poszczególnych elementów oraz opis wykonanych badań, opis przebiegu wykonania prac i zabiegów przeprowadzonych na obiekcie wraz z opisem zastosowanych technologii oraz dokumentację fotograficzną przebiegu prac w tym tzw. robót zakrytych .
11. **Odbiór prac** dokonywany będzie komisyjnie z udziałem Przedstawicieli Inwestora, Autorów Projektu i Programu prac konserwatorskich oraz Nadzoru Konserwatorskiego z ramienia Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

