

1. Obiekt ZESPÓŁ

2162

STACJA KOLEJOWA

2. Czas powstania
1868 - 1914/1927 -
1931/1951

3. Miejscowość

ZBĄSZYŃ

11. Budynek nowego dworca. Widok ogólny od pld. zach., neg. 1100/153/4; budynek starego dworca od pld. zach., neg. 1100/150/5; orientacja

4. Adres

64-360 Zbąszyń
pl. Dworcowy 5

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wielkopolskie

gmina

Zbąszyń *max. Nowy Tomysl*

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Beutschen (do 1919 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975 *do 1998 - Zielona Góra*

województwo poznańskie

powiat

Nowy Tomysl

8. Właściciel i jego adres

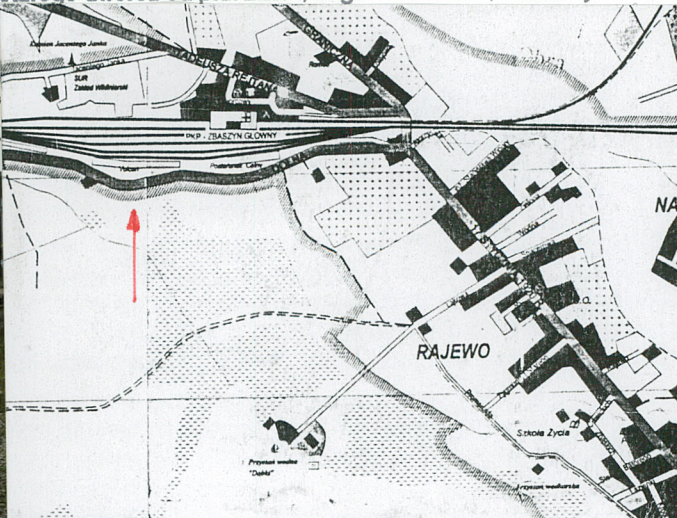
PKP Zakład Nieruchomości
67-15 Poznań
ul. Kolejowa 4

9. Użytkownik i jego adres

Stacja kolejowa Zbąszyń
pl. Dworcowy 5

10. Rejestr zabytków

Nr *961/WUp/1A* data *15.05.2015*



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Powstałe w latach 60-tych XIX w. Towarzystwo Kolei Marchijsko-Poznańskiej podjęło starania o budowę linii kolejowej łączącej Poznań z Dolnym Śląskiem. Początkowo planowano połączenie z Poznania do Gubina, następnie projekt rozszerzono o linię łączącą Poznań z Frankfurtem nad Odrą. Obie linie miały zbiegać się w okolicy Zbąszynia, stąd wynikała potrzeba zbudowania tu stacji. Pierwsze projekty sytuowały stację na południe od Jeziora Zbąszyńskiego w okolicach Nowej Wsi. Władze miasta zabiegały o lokalizację na północ od jeziora, na wschód od rzeki Obry, w okolicy dzisiejszego dworca Zbąszyń - Przedmieście. Przeciw temu planowi stanowczo wypowiedział się Urząd Powiatowy w Międzyrzeczu. Ostatecznie ustalono lokalizację stacji na terenach wsi Rajewo i Olędry Rajewskie, około 2,5 km od centrum miasta. Między 1868 a 1870 rokiem oddano do użytku połączenia: Zbąszyń - Babimost - Sulechów - Gubin oraz Poznań - Zbąszyń - Frankfurt n. Odrą. W 1885 roku uruchomiono linię Zbąszyń - Międzyrzecz - Skwierzyna - Gorzów, w 1886 r. oddano do użytku połączenie Zbąszyń - Wolsztyn - Leszno, a w 1908 r. Zbąszyń - Międzychód. Równocześnie z budową linii kolejowych powstaje infrastruktura rozbudowującego się węzła w Zbąszyniu. Pierwszym obiektem zabezpieczającym podstawowe potrzeby podróżnych był budynek dworca użytkowany do 1929 r., a ruch pociągów i sprawność techniczną parowozów i taboru zabezpieczały warsztaty naprawcze. Dla ruchu pasażerskiego wzdłuż budynku dworca zbudowano najpierw dwa, potem cztery perony. Pierwsza lokomotywnia usytuowana przy obecnym przejeździe kolejowym na ul. 17 stycznia. Po przejęciu kolei przez państwo, od połowy lat 80-tych XIX w. trwa intensywna rozbudowa stacji. Powstają magazyny ekspedycji towarowej, noclegownia dla drużyn pociągowych, pralnia oraz pierwsze budynki mieszkalne dla pracowników służb kolejowych. Obok dworca wzniesiono budynek Urzędu Pocztowego. Do 1914 r. zbudowano kolejną lokomotywnię, trzy nastawnie, trzy wieże wodne, trzy mosty kolejowe. W 1884 r. lokomotywnię rozbudowano o cztery stanowiska.

Dokończenie - patrz Załącznik nr 1

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

Sytuacja: Stacja kolejowa Zbąszyń Główny usytuowana jest w północno-zachodniej części Zbąszynia, na północ od jeziora Błędno. Teren stacji od północnego zachodu ograniczony jest ul. Jacentego Janka, Placem Dworcowym i ul. T. Rejtana, od południa ul. Dolną, od wschodu ul. Graniczną i 17 Stycznia 1920 r. Linie kolejowe ze stacji Zbąszyń Główny prowadzą w kierunku Zbąszynka, Trzciela, Nowego Tomysła i Wolsztyna. W skład zespołu stacji wchodzi szereg obiektów kubaturowych, torowiska, budowle inżynierskie i urządzenia techniczne infrastruktury kolejowej, powstałe w różnych okresach budowy stacji. Poza terenem stacji, po obu stronach ul. T. Rejtana, Granicznej i przy ul. 17 Stycznia 1920 r. znajduje się kilkanaście budynków mieszkalnych funkcjonalnie związanych ze stacją kolejową.

Stary dworzec: Usytuowany między budynkiem dawnej poczty od wschodu i nowym dworcem od zachodu, podpiwniczony, w części wschodniej dwukondygnacyjny, w części zachodniej jednokondygnacyjny, murowany, z cegły, przekryty dachem dwuspadowym o nieznacznym nachyleniu połaci oraz płaskim. Elewacje ceglane, spoinowane. Kondygnacje oddzielone szerokim ceglany gzymsem, podziały pionowe ceglanymi lizenami. Okna obu kondygnacji zwieńczone łukiem pełnym, wypełniają prostokątne płyciny. Elewację wieńczy szeroki gzyms koronujący z ceglanym fryzem. Okna w trzech osiach części zachodniej przebudowane, współczesne, prostokątne. W dawnym hallu zachowane żeliwne, dekoracyjne kolumny wspierające strop.

Nowy dworzec: Usytuowany na zachód od budynku starego dworca. Podpiwniczony, w części środkowej dwukondygnacyjny, skrzydła wschodnie i zachodnie jednokondygnacyjne. Murowany z cegły, przekryty dachami płaskimi. Bryła rozczłonkowana z dwoma bocznymi i jednym środkowym ryzalitem oraz prostokątną wieżą nad hallem. Elewacje tynkowane, boniowane, zakończone gzymsem koronującym i rodzajem prostej attyki zasłaniającej płaskie dachy. Okna prostokątne, wysokie, o drobnych podziałach. Strop wysokiego hallu wsparty na prostokątnych filarach zwieńczonych głowicami.

Dawna poczta: Usytuowana na zachód od budynku starego dworca. Murowana, z cegły, podpiwniczona, trzykondygnacyjna, przekryta dwuspadowymi dachami, wieżyczka dachem czterospadowym, ryzality boczne na elewacji północnej i południowej. Elewacje ceglane, spoinowane, oddzielone ceglanymi gzymсами. Drzwi i okna zwieńczone łukiem pełnym. W narożniku południowo-wschodnim, na drugiej kondygnacji, kryty balkon z półkolistymi arkadami. Od północy zwarta z budynkiem parterowa przybudówka w konstrukcji szkieletowej przekryta wielopołaciowym dachem.

Magazyn ekspedycji kolejowej: Usytuowany na południe od peronu V. Posadowiony na planie wydłużonego prostokąta, kalenicowo do torowiska. Murowany, z cegły, jednokondygnacyjny, przekryty dwuspadowym dachem o nieznacznym nachyleniu połaci, w części wschodniej szerokie okapy osłaniają rampy towarowe od północy i południa. Elewacje ceglane, spoinowane, zakończone ceglanym, kostkowym gzymsem. Okna zwieńczone łukiem odcinkowym z ceglanymi nadłuczami i parapetami. Wrota stalowe, rozsuwane na rolkach. W części zachodniej okna prostokątne, zbliżone do kwadratu.

Nastawnia ZB: Usytuowana na wschód od budynku dworca, przy przejeździe kolejowym, u zbiegu ul. Rejtana i Granicznej. Posadowiona na planie prostokątnym, murowana z cegły, bryła zwarta, prostopadłościenna, dach płaski, z szerokim okapem. Elewacje tynkowane, cokół ceglany, spoinowany, okna prostokątne, o zróżnicowanej wielkości.

Elektrownia: Usytuowana na północny zachód od budynku nowego dworca i na południe od ogródków działkowych, przy Placu Dworcowym. Posadowiona na planie prostokąta, murowana, z cegły, przykryta płaskim dachem z szerokim okapem. Elewacje tynkowane, boniowane, od wschodu i zachodu zakończone prostymi, schodkowymi szczytami. Okna prostokątne, o zróżnicowanej wielkości. Wnętrze budynku gruntownie przebudowane i zaadaptowane na funkcje mieszkalne. Na zachód od budynku niewielkie zabudowania gospodarcze.

Wodociągowa wieża ciśnieni: Usytuowana na zachód od wielorodzinnego budynku mieszkalnego przy ul. Rejtana 3, wzniesiona w konstrukcji żelbetowej z wypełnieniem ceglanym, z trzonem na planie prostokąta i cylindryczną, nadwieszoną nad nim głowicą, przekryty stożkowym dachem i zwieńczony ośmiokątną, ażurową latarnią. Elewacje gładkie, tynkowane, okna prostokątne, o zróżnicowanym wykończeniu i wielkości.

Dokończenie - patrz Załącznik nr 1

14. Kubatura Nie dotyczy układ przestrzenny Podano na kartach ewidencyjnych odpowiednich obiektów	15. Powierzchnia użytkowa Nie dotyczy Podano na kartach ewidencyjnych odpowiednich obiektów	16. Przeznaczenie pierwotne Stacja kolejowa	17. Użytkowanie obecne Stacja kolejowa
18. Prace budowlane i konserwatorskie Po 1945 r. w miejsce zniszczonych trzech nastawni zbudowano dwie nowe, zbudowano też nową wieżę ciśnień. Przebudowane wnętrza części zachodniej starego dworca zaadaptowano na lokale mieszkalne, wprowadzając nowy strop utworzono dwie kondygnacje. Część otworów okiennych zamurowano, pozostawiając zamknięte łukiem pełnym blendy, część przebudowano na prostokątne, trójdzielne. W latach 90-tych XX-go wieku elewacje budynku nowego dworca pokryto nowymi powłokami malarskimi. W pozostałych budynkach przeprowadzano remonty bieżące, m.in. wymianę instalacji elektrycznych i częściowo stolarki okiennej.		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Budynek nowego dworca, dawnej poczty, magazynu ekspedycji kolejowej, nastawnie, dawna elektrownia, wodociągowa wieża ciśnień, w ogólnie dobrym stanie technicznym. Budynek starego dworca w dostatecznym stanie technicznym. W elewacjach niewielkie ubytki cegieł i spoinowania. Murki przy stopniach granitowych przed wejściem na elewacji wschodniej rozsadzane przez korzenie drzewa. Ubytki metalowych części barierki na granitowym podeście. Ściany szaletu z widocznymi śladami spękań. Drewniana więźba dachowa i pokrycie w znacznym stopniu zużyte. Stolarka drzwiowa i okienna uszkodzona lub zużyta. Rynny i rury spustowe zużyte i zdekompletowane. Budynki mieszkalne w ogólnie dobrym stanie technicznym, nie wykazują zniszczeń elementów konstrukcyjnych. Żeliwne kolumny wiat na peronach II i III z licznymi ubytkami dekoracyjnych detali głowic i wsporników.	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Obiekty zespołu w większości zachowały bez większych zmian plany, bryły i elewacje uzyskane w czasie ich powstania. Mimo zniszczenia kilku ważnych obiektów (np. parowozowni), stanowią czytelny, kształtowany na przestrzeni około 80 lat zespół urbanistyczny dużej, węzłowej, a następnie granicznej stacji kolejowej, będącej niegdyś pierwszorzędym czynnikiem miastotwórczym Zbąszynia i pozostającej ważnym składnikiem krajobrazu kulturowego miasta. W dobie restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP najpilniejsze wydaje się opracowanie programu użytkowego dla tak wielkich kubaturowo obiektów jak budynek nowego dworca, który godziłby racje ekonomiczne z zachowaniem bryły i integralności wnętrza. Celowe wydaje się rozpatrzenie możliwości odbudowy drugiej kondygnacji części zach. starego dworca, z przywróceniem pierwotnych podziałów elewacji i kształtu otworów okiennych. Interwencji i doraźnego zabezpieczenia przed dalszą dewastacją szaletu, (pokrycie dachu, uzupełnienie rynien i rur spustowych).	
		Dokończenie - patrz Załącznik nr 1	

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

- Bau Akten des Magistrates zu Beutschen (od 1884 r.)
- Dokumentacja rysunkowa i ikonograficzna w zbiorach Izby Tradycji Stacji Kolejowej Zbąszyń

22. Bibliografia

- T. Dohnalowa, Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815 - 1914, Warszawa - Poznań, 1976.
- H. Zięba, Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, t. I - lata 1848 - 1945; t. II - 1945 - 1992, Poznań 1992 r.
- Wiktor Trochelepsy, Stacja kolejowa Zbąszyń, Zbąszyń 1989.
- Piotr Zieliński, Dzieje węzła kolejowego Zbąszyń - maszynopis pracy magisterskiej napisanej w instytucie historii WSP w Zielonej Górze, 1991 r.
- Otto Janas, Stadt und Schlöss Beutschen, Beutschen 1909 r.

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

Archiwalne zdjęcia fotograficzne w zbiorach Izby Pamięci Stacji Kolejowej w Zbąszyniu

24. Uwagi różne

Patrz: Karty ewidencyjne Stary dworzec kolejowy i Nowy dworzec kolejowy, opracowane w BSiDZT Stanisław Januszewski, Wrocław przez Stanisława Jabłońskiego w sierpniu 1999 roku.

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

tekst Stanisław Jabłoński, 15 sierpnia 1999 r.

plany, rysunki Stanisław Jabłoński, 15 sierpnia 1999 r.

zdjęcia fotogr. Stanisław Jabłoński, mgr inż. arch. Anna Broniewska, czerwiec 1999 r.

miejsce przechowywania negatywów BSiDZT S. Januszewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)**27. Załączniki**

- Nr 1 - Dokończenie punktów 12, 13 i 20
- Nr 2/6 - Dokumentacja fotograficzna
- Nr 7 - Dokumentacja rysunkowa.

1. Miejscowość

ZBĄSZYŃ

2. Obiekt ZESPÓŁ

STACJA KOLEJOWA

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Dokończenie opisu rubr. 12, 13 i 20. Verte!

Dokończenie punktu nr 12:

Naprzeciw budynku poczty wzniesiono ośmiorodzinny budynek mieszkalny dla urzędników kolejowych. W 1891 r. przeprowadzono modernizację budynku dworca. W nowej części umieszczono biuro dyżurnego peronowego, telegraf i magazyn podręczny. W 1898 r. rozpoczęto budowę magazynu ekspedycji (częściowo zachowany). Według planu z tego roku wokół stacji zbudowane już zostały budynki mieszkalne: ul. Rejtana 1, 3, Pl. Dworcowy 1, 14, ul. Graniczna 10, ul. 17 Stycznia 1920 r. 47. Przed 1884 istniały już dwie nastawnie wykonawcze i jedna dysponująca. Nastawnie w miarę rozwoju techniki kolejowej modernizowano, podobnie urządzenia zabezpieczenia ruchu: przed semaforami ustawiono tarcze ostrzegawcze, wprowadzono blokady stacyjne oraz scentralizowano zwrotnice przy wjazdach zastępując stopniowo urządzenia ręczne mechanicznymi. W 1901 i w 1902 r. zmodernizowano wszystkie trzy nastawnie. Nową parowozownię budowano etapowo: w pierwszym etapie wybudowano pięć stanowisk w 1901 r. Kolejne sześć stanowisk powstało w 1907 r., a dalsze pięć stanowisk w 1912 r. W 1902 r. obok lokomotywowni powstała wieża ciśnień i pompownia. Odciążały one pompownię i wieżę wodną usytuowaną na końcu ul. Wigury zaopatrującą stację w wodę z rzeki Obry. W 1907 r. powstała myjnia wagonów. W 1913 r. dla niej dobudowano kotłownię i szambo. W 1914 r. zatwierdzony został do realizacji projekt wagonowni użytkowanej do 1939 r. Po 1945 r. mieściła się tu służba zabezpieczenia ruchu, a po całkowitej przebudowie Baza Maszyn Kolejowych. Przy ul. 17 Stycznia 1920 r. zbudowano budynek biurowy, w którym w okresie międzywojennym mieścił się Urząd Ruchu. W 1951 r. budynek oddano Zakładom Przemysłu Odzieżowego "Romeo". Po 1905 r. wzniesiono budynek dla rodzin kolejarских przy ul. Rejtana 2. Kolejny budynek usytuowany przy ul. Granicznej zatwierdzono do budowy w 1913 r. W tym czasie powstały też budynki przy ul. Kolejowej 1 - 3. Częste przewozy wojskowych eszelonów i ich postoje spowodowały wybudowanie, w 1910 r., na miejscu drugiego dworca, baraku - jadalni dla żołnierzy. Na północ od stacji znajdowała się fabryka mączki ziemniaczanej zniszczona w czasie Powstania Wielkopolskiego w 1919 r. oraz magazyny spirytusowe. Zakłady te połączone były ze stacją bocznicami kolejowymi. Przejęcie przez Polskę węzła w Zbąszyniu trwało do lipca 1920 r., tj. do czasu ostatecznego ustalenia granicy polsko-niemieckiej przez Komisję Aliancką. Będąc stacją węzłową o sześciu kierunkach - trzech krajowych (Leszno, Poznań, Międzychód) i trzech do Niemiec (Gubin, Berlin, Międzyrzecz) - wobec braku stacji granicznej po stronie niemieckiej do 1926 r., tj. do czasu powstania stacji Neu - Beutschen (Zbąszynek), stację obsługiwali kolejarze i celnicy polscy i niemieccy. W związku z Powszechną Wystawą Krajową w Poznaniu, w 1927 r., rozpoczęto budowę nowego budynku dworcowego spełniającego warunki dużej stacji granicznej, którą ukończono w 1929 r. Od 1926 r. narasta ruch turystyczny z krajami Europy Zachodniej. W latach 1928 - 1938, średnio tygodniowo kursują po trzy pary pociągów turystycznych. W okresie wakacyjnym liczba ich wzrasta do sześciu par. Rozwija się również import i eksport towarów. W 1931 r., w pobliżu dworca wybudowano elektrownię o mocy 257 kW. Do tej pory prąd stacja pobierała z Niemiec. Dzięki tej inwestycji możliwe było zainstalowanie dwóch 30-metrowych masztów z reflektorami ułatwiającymi nocne manewrowanie wagonami. Po wybuchu II wojny światowej Polacy, utrudniając przesuwanie się wojsk niemieckich, częściowo demontowali urządzenia i obiekty kolejowe. Na stacji Zbąszyń spalono m.in. parowozownię. W 1944 roku Niemcy wokół stacji wykonali wiele umocnień. Obok składnicy węgla i obok składu szyn zamontowano platformy z lekkimi działkami przeciwlotniczymi. W styczniu 1945 r. wycofujący się żołnierze wysadzili wodociąg, wieżę wodną, mosty kolejowe i nastawnie. Po 1945 r. znaczenie węzła zbąszyńskiego znacznie zmalało, gdyż po przesunięciu granicy, rolę stacji granicznej przejął Rzepin, stacją węzłową zaś został Zbąszynek, posiadający połączenie z Frankfurtem, Gubinem i Międzyrzeczem. W Zbąszyniu nie istniały już parowozownie, natomiast Zbąszynek zachował niemal bez zniszczeń całą infrastrukturę kolejową. Pracę tutejszej stacji ograniczono do przyjmowania, wyprawiania i wyprzedzania pociągów. Odstawiano tu uszkodzone wagony zdawane do kasacji. W 1951 r. część torów rozebrano przeznaczając na odbudowę innych linii. Wybudowano też dwie, w miejsce trzech zniszczonych nastawni. Od 1955 r. stacja Zbąszyń spełnia rolę stacji pomocniczej węzła w Zbąszynku. Największą inwestycją okresu powojennego była elektryfikacja węzła w 1979 r. Budynki dworcowe uniknęły "modernizacji", w wyniku której wiele dworców kolejowych w Wielkopolsce bezpowrotnie utraciło walory zabytkowe. Większość zachowanych do dziś budynków zespołu powstała między 1870 a 1914 r. i prezentuje typowy dla budownictwa kolejowego Prus styl charakteryzujący się dość surowymi, ceglanymi elewacjami, skromnym detałem architektonicznym, oknami zwieńczonymi łukiem pełnym - częściej w budynkach starszych i łukiem odcinkowym - w budynkach nowszych. Elementem nawiązującym do tradycji jest dodatek konstrukcji ryglowej. Budynek nowego dworca i dawnej elektrowni kształtowany był w formach typowych dla obiektów kolejowych budowanych w Polsce w dwudziestoleciu międzywojennym. Nowy dworzec wyróżnia się jednak skalą monumentalnego założenia i nawiązaniem do tradycji klasycyzmu.

VERTE!

Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński, 16 sierpnia 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

Dokończenie punktu nr 13

Szalet: Usytuowany na wschód od budynku starego dworca i na zachód od budynku dawnej poczty. Posadowiony na planie kwadratu, murowany z cegły, w części górnej w konstrukcji szkieletowej, z wypełnieniem cegłą, kryty dwuspadowym drewnianym stropodachem krytym papą z szerokimi okapami, wspartymi na dekoracyjnie profilowanych końcówkach krokwi. W szczytach wschodnim i zachodnim ażurowe, drewniane wywietrzniki. Otwory okienne i drzwi zamknięte łukiem odcinkowym. Elewacje ceglane, spoinowane, wtórnie pokryte farbą emulsyjną.

Budynki mieszkalne: Budowane od lat 90-tych XIX-go wieku do I wojny światowej różnią się w zależności od czasu powstania. Podstawowy typ prezentowany przez budynki przy Placu Dworcowym nr 1, ul. 17-go stycznia 1920 r. nr 47 i ul. Granicznej nr 1b, to budynek wielorodzinny na planie wydłużonego prostokąta, murowany, z cegły wypalanej w kolorze żółtym, kryty dwuspadowym, drewnianym dachem pokrytym papą bitumiczną. Elewacje ceglane, spoinowane, kondygnacje oddzielone ceglanym gzymsem. Okna i drzwi zamknięte łukiem odcinkowym z ceglanymi nadłuczami i parapetami. W partii poddasza, pod szerokim okapem, małe, kwadratowe okienka. W ścianach szczytowych bogaty, profilowany gzymś schodkowy. Drugi typ prezentują budynki powstałe później, przed I wojną światową: przy ul. Rejtana nr 3 i Pl. Dworcowym, dwu- i trzykondygnacyjne, kryte stromymi, dwuspadowymi dachami ceramicznymi. Ceglane elewacje wykorzystują dekoracyjne walory czerwonej i żółtej cegły podkreślającej narożniki, nadłucza, parapety okien. Druga kondygnacja budynku przy ul. Rejtana 3 jest tynkowana, w połaciach dachu rzędy lukarn. Wyjątkowo bogatym opracowaniem detalu architektonicznego wyróżnia się jednorodzinny dom przy ul. Rejtana 2. W południowo-wschodnim narożniku parterowej przybudówki, na wysokim cokole, znajduje się weranda z dobrze zachowanymi, bogato rzeźbionymi arkadami wspierającymi płaski dach.

Wiaty peronowe: Na peronach II i III wsparte na bogato dekorowanych, żeliwnych kolumnach zakończonych korynckimi głowicami, pochodzą z lat 70-tych XIX-go wieku. Wiatę na peronie I zainstalowano w latach 1927-29 równocześnie z budową nowego dworca.

Dokończenie punktu nr 20

Specjalistycznych zabiegów konserwatorskich wymagają żeliwne elementy wiat na peronie II i III, z uzupełnieniem i rekonstrukcją dekoracyjnych detali. Zespół w całości należy objąć ochroną prawną przez wpis do rejestru zabytków. Modernizacje i zmiany programów użytkowych dopuszczalne po konsultacji z wojewódzkim konserwatorem zabytków.

1. Miejscowość

ZBASZYŃ

2. Obiekt ZESPÓŁ

STACJA KOLEJOWA

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Dokumentacja fotograficzna. Verte!



1. Peron I od wschodu, neg. 1100/152/1

2. Peron I od zachodu, neg. 1100/153/3

3. Wiaty na peronach II i III od zach., neg. 1100/155/2

Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński, 16 sierpnia 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

4. Wiata na peronie II od zach., neg. 1100/153/5



5. Wyjścia z tuneli na perony I i II, neg. 1100/154/4



6. Dawna poczta od pñ. zach., neg. 1100/158/5



1. Miejscowość

ZBĄSZYŃ

2. Obiekt ZESPÓŁ

STACJA KOLEJOWA

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Dokumentacja fotograficzna. Verte!



1. Budynek dawnej poczty od płd. wsch., neg. 1100/159/1

2. Magazyny ekspedycji od płn. zach., neg. 1100/155/1

3. Magazyny ekspedycji od płn. wsch., neg. 1100/154/1

Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński, 16 sierpnia 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

4. Magazyn ekspedycji od pld. wsch., neg. 1100/154/5



5. Budynek dawnej elektrowni od wsch., neg. 1100/157/5



6. Nastawnia ZB od zach., neg. 1100/160/5



1. Miejscowość

ZBĄSZYŃ

2. Obiekt ZESPÓŁ

STACJA KOLEJOWA

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Dokumentacja fotograficzna. Verte!



1. Wodociągowa wieża ciśnieniowa od płn. zach., neg. 1100/159/3

2. Szalet od płn. zach., neg. 1100/158/4

3. Dawna noclegownia przy ul. Rejtana, neg. 1100/158/1

Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński, 16 sierpnia 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



4. Budynek wielorodzinny, róg Pl. Dworcowego i ul. Rejtana, neg. 1100/157/1



5. Budynki gospodarcze przy Pl. Dworcowym, neg. 1100/156/4



6. Budynek mieszkalny przy ul. Rejtana 8, neg. 1100/157/6

1. Miejscowość

ZBASZYŃ

2. Obiekt ZESPÓŁ

STACJA KOLEJOWA

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Dokumentacja fotograficzna. Verte!



1. Dawna jadalnia i magazyn przy ul. Rejtana 6, neg. 1100/158/3
2. Budynki mieszkalne przy ul. Rejtana 13 i 14, neg. 1100/158/2
3. Budynek mieszkalny przy ul. Rejtana 3, neg. 1100/159/2

Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński, 16 sierpnia 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





4. Budynek mieszkalny przy ul. Rejtana 2, neg. 1100/159/4



5. Budynek mieszkalny, róg ul. Granicznej i Kolejowej, neg. 1100/160/2



6. Budynek mieszkalny, ul. Graniczna 3, neg. 1100/160/3

1. Miejscowość

ZBĄSZYŃ

2. Obiekt ZESPÓŁ

STACJA KOLEJOWA

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Dokumentacja fotograficzna. Verte!



1. Dom mieszkalny, ul. Graniczna 16, neg. 1100/159/6

2. Dom mieszkalny, ul. 17-go stycznia 1920 r. nr 47, neg. 1100/160/4

3. Dom mieszkalny, Pl. Dworcowy 1, neg. 1100/158/6

Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński, 16 sierpnia 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



4. Peron I - wiata, fragment neg. 1100/155/3



5. Peron II, głowica kolumny wspierającej wiatę, neg. 1100/154/1



6. Peron III - wiata, fragment neg. 1100/153/6

1. Miejscowość

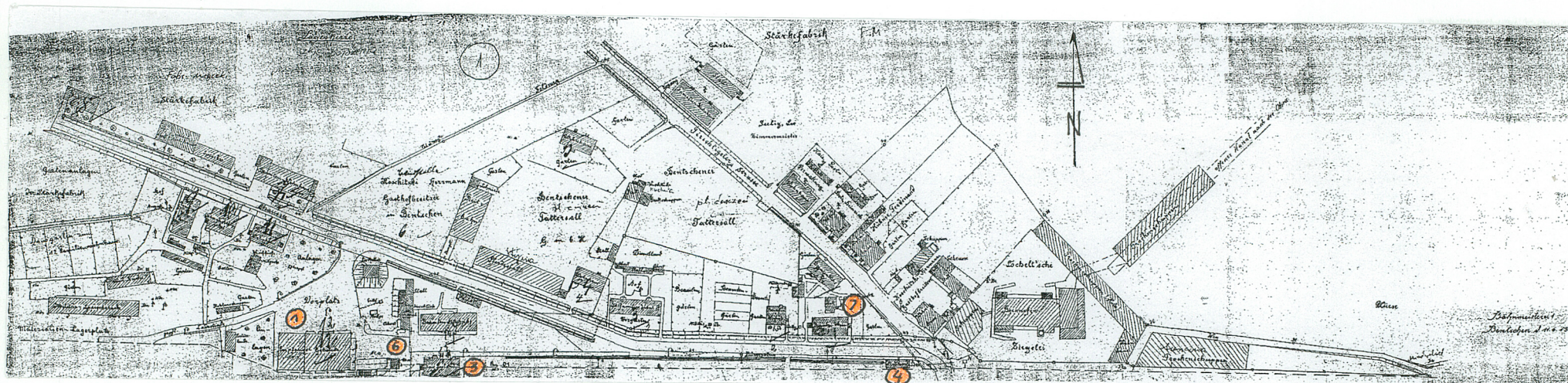
ZBASZYŃ

2. Obiekt ZESPÓŁ

STACJA KOLEJOWA

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Kserokopie archiwalnych sytuacji z 1913 i 1929 r. Verte!



0 100M

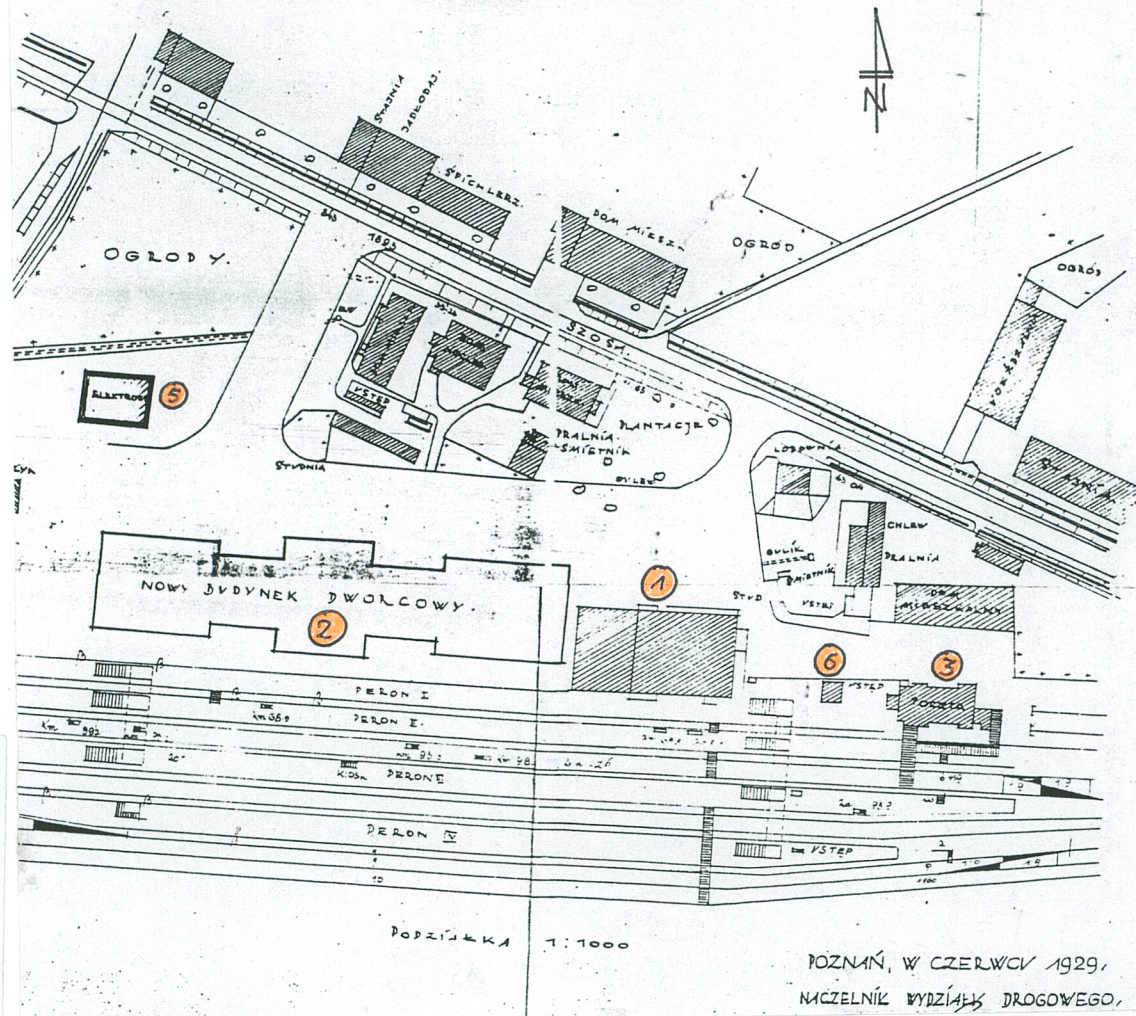
LEGENDA

- 1 - stary dworzec
- 2 - nowy dworzec
- 3 - dawna poczta
- 4 - nastawnia
- 5 - dawna elektrownia
- 6 - szalec
- 7 - wodociągowa wieża ciśnien

Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński, 16 sierpnia 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

PLAN SYTUACYJNY BUDYNKU DWORCOWEGO W ZBASZYNIE



LEGENDA

- 1 - stary dworzec
- 2 - nowy dworzec
- 3 - dawna poczta
- 4 - nastawnia
- 5 - dawna elektrownia
- 6 - szalet
- 7 - wodociągowa wieża ciśnienia

0 50M