

# KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO WPISANEGO DO REJESTRU ZABYTKÓW

1. Nazwa

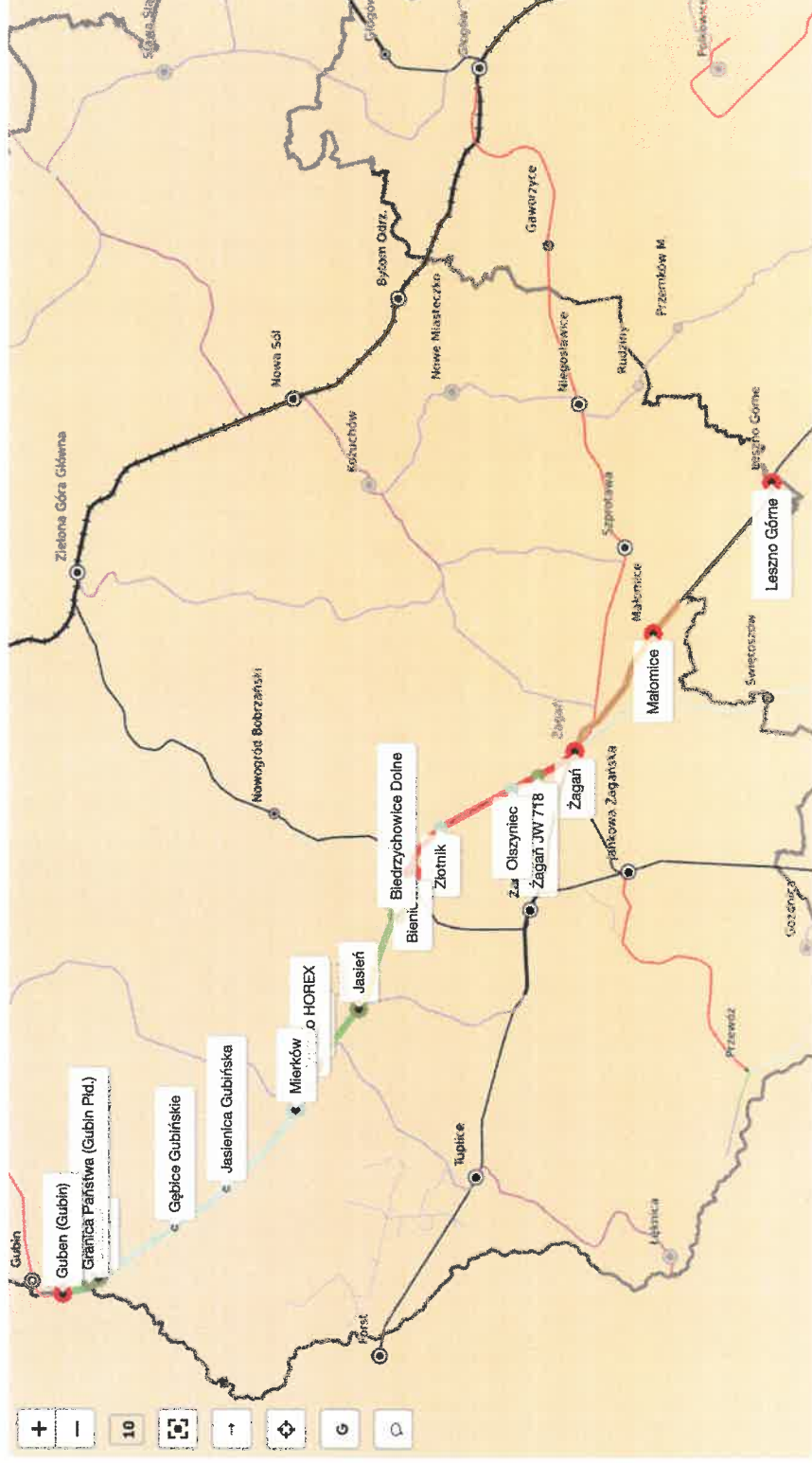
## ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/LESZNO GÓRNE – GUBINEK

2. Czas powstania

**1843-46/1872-75/  
/ok. 1914-30. XX w./  
/1945/po 1945**

11. Plan orientacyjny z przebiegiem linii Wrocław Muchobór – Gubinek – nr 275, odcinek Leszno Górne – Gubinek

**Stacje i przystanki:** Leszno Górne (km 113,23), Malomice (km 128,31), Żagań (km 139,52), Żagań – Jednostka Wojskowa (km 143,03), Olszyniec (km 145,25), Złotnik (151,82), Bieniów (km 155,76), Biedrzychowice Dolne (km 159,30), Jasień (km 167,17), Lubsko (km 172,78), Lubsko Horex (km 173,80), Mierków (km 176,48), Jastenia Gubińska (km 184,76), Gębice Gubińskie (km 188,70), Gubinek (km 196,91).



3. Miejscowość

**LESZNO GÓRNE – GUBIN**

4. Adres

Linia kolejowa Wrocław/Leszno Górne – Gubin (nr 275)

nr ewidencyjny działki

nr księgi wieczystej

5. Przynależność administracyjna

województwo **lubuskie**

powiat **żagański, żarski i krośnieński**

gmina **Szprotawa – Gubin**

6. Współrzędne geograficzne

**N 51° 45' E 15° 01' (Jasień)**

7. Poprzednie nazwy miejscowości

**Ober Leschen – Guben (do 1945 r.)**

8. Właściciel i jego adres

PKP S.A. PLK Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze ul. R. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra  
PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu i Wrocławiu al. Niepodległości 8 61-875 i ul. Joannitów 13 50-525 Wrocław

9. Użytkownik i jego adres

PKP S.A. PLK Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze ul. R. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra  
PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu i Wrocławiu al. Niepodległości 8 61-875 i ul. Joannitów 13 50-525 Wrocław

10. Formy ochrony

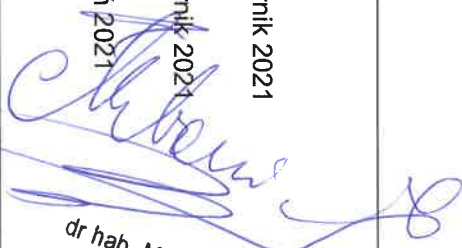
**Dzieje linii kolejowej Wrocław Muchobór/Leszno Górze – Gubinek** (Kolej Dolnośląsko-Marchijska). Inwentaryzowana trasa kolejowa znajduje się na terenie dwóch województw: dolnośląskiego i lubuskiego (od km 112,53), stanowiąc historyczną „Berlinkę”, czyli drogę żelazną, która połączyła dwie stolice państwa pruskiego: Wrocław (Breslau) z Berlinem (Berlin). Realizacja inwestycji w pierwotnym wariancie przypada jeszcze na lata 40. XIX w. i prowadzona była przez pierwszą w Prusach publiczną-prywatną spółkę kolejową: Towarzystwo Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (*Niederschlesisch-Märkische-Eisenbahn-Gesellschaft – NME*). Towarzystwo ukonstytuowało się jako przedsiębiorstwo akcyjne w 1842 r., ale już dekadę później, czyli w 1852 r., zostało znacjonalizowane, a następnie wchłonięte w strukturę rodzących się Pruskich Kolei Państwowych (*Preussische Staatseisenbahnen*) i przekształcone w jedną ze skarbowych dyrekcji kolejowych. Uruchomienie Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej nastąpiło w latach 40. XIX w. i odbywało się na terenie współczesnej Polski etapami. Najpierw, w 1844 r. otwarto odcinek Wrocław Muchobór (*Breslau Mochbern*) – Legnica (*Liegnitz*), czyli ob. km 5,22–65,11 linii nr 275; następnie w 1845 r. oddano do ruchu fragment Legnica – Miłkowice (*Arnsdorf*) – Chojnów (*Haynau*) – Bolesławiec (*Bunzlau*) – ob. km 65,11–74,51 (do Miłkowic) linii nr 275 oraz km 0,00–36,04 (od Miłkowic do Bolesławca) linii nr 282. W końcu, czyli w 1846 r. otwarto dalszy ciąg trasy, mianowicie Bolesławiec – Węgliniec (*Kohlfurt*) – Jasień (*Gassen*) – Gubinek wzgl. *Guben* (ob. km 36,04–123,37 linii nr 282. Oddana do użytku w latach 1844–1846 droga żelazna zwana jest powszechnie „starą Berlinką”, gdyż stanowi pierwotny wariant przebiegu kolei, łączącej okrężną drogą obie stolice Prus. W związku z tym, w pierwszej połowie lat 70. XIX w., mając na względzie zoptimalizowanie relacji kolejowej pomiędzy Berlinem i Wrocławiem, przystąpiono do budowy odcinka skróconego z Miłkowic – ob. km 74,51 linii nr 275 – przez Żagań (*Sagan*) do węzłowego teraz Jasienia – ob. km 167,17 na linii nr 275. Skróć ten przyjęło się określać mianem „nowej Berlinki”.

### Dokończenie tekstu rubryki w załączniku nr 1

**Sytuacja (przebieg linii w terenie).** Trasa kolejowa (ob. jednotorowa) swój początek na terenie województwa lubuskiego bierze w km 112,53, a zatem już w obrębie układu torowego stacji i pół kilometra przed osią budynku dworcowego **stacji Leszno Górze (km 113,233)**. Infrastruktura kolejowa stacji zorientowana jest z niewielkim odchyleniem w osi północny zachód – południowy wschód i została rozlokowana po wschodniej oraz zachodniej stronie przebiegającej w układzie południkowym szosy z Bolesławca do Szprotawy (ul. Bolesławiecka), przeprowadzonej pod torami za pomocą wiaduktu kolejowego w km 113,355. W obrębie stacji zachowało się kilka obiektów kubaturowych, skoncentrowanych po północnej stronie torów i po obu stronach szosy, przy czym po stronie zachodniej jest to kilka budynków mieszkalnych z gospodarczymi, zaś po wschodniej znajduje się dworzec, budynek mieszkalny dla personelu odcinka drogowego oraz relikty wieży ciśnienia (tuż przy wiadukcie), całkowicie przebudowanej i zmodernizowanej, a pełniącej dziś kolejowe funkcje techniczne. Po zachodniej stronie stacji tor szlakowy idzie delikatnym łukiem na południowy zachód i praktycznie pod kątem prostym krzyżuje się w km 113,816 mostem kolejowym zespółonym stalowo-żelbetowym z rzeką Bóbr; jego stalowe przęsła kratownicowe wymieniono w 2019 r. Trasa kolejowa przecina tu dolinę Bobru na wysokim nasypie i w km 114,278 nad niewielkim dopływem (starorzeczem) Bobru lub w obrębie terenu zalewowego, przerzucono kolejny most zespółony stalowo-żelbetowy; tutaj kratownicowe przęsła stalowe wymieniono również w 2019 r. Przy czym mniej więcej od wysokości tegoż mostu linia kolejowa przebiega już delikatnym łukiem w kierunku północno-zachodnim, zrazu nasypem przecinającym dolinę rzeczą a następnie przechodzi niemal w poziom gruntu w lasach. Tor szlakowy przebiega praktycznie wzdłuż granicy województwa dolnośląskiego i lubuskiego, po stronie tego ostatniego i wieszcie prosto z delikatnym odchyleniem na północny zachód. Na odcinku kilkunastu km przecina lasy w poziomie gruntu, niewielkimi nasypami i przekopami, a w podtorzu zamontowano szereg przepustów, niekiedy znacznych rozmiarów, wykonanych jako płytowe ze stalowych dźwigarów obetonowanych (km 120,060, 120,891, 121,601, 122,082, 122,902, 124,424) i wychodzi ostatecznie nasypem przez pola na południowo-wschodnim skraju miejscowości Malomice. Układ torowy **stacji Malomice (km 128,310)** jest zorientowany w osi północny zachód – południowy wschód; na wschodnim i zachodnim skraju jego głowic rozjazdowych strzegą odpowiednio nastawnie wykonawcza Mi1 oraz dysponująca Mi. Infrastruktura budowlano-inżynierska stacji ulokowana została, z wyjątkiem obu nastawni (stojących po stronie południowej), po północnej stronie torów, a tworzą ją m.in. rampa, budynek mieszkalny z gospodarczym, dworzec z magazynem, budynek ustępów oraz wieża ciśnień ze stacją pomp (dzis budynek mieszkalny). Sygnalizacja na stacji jest już zmodernizowana i występują sygnalizatory świetlne, a tuż przy nastawni dysponującej Mi również stacyjną precina ul. Pruszkowska. Po stronie zachodniej głowicy rozjazdowej tor szlakowy idzie w osi północny zachód – południowy wschód niskim nasypem i w poziomie gruntu, przecina las, a następnie pola i łąki, aby na wysokości wioski Żeliszew przejść delikatnym łukiem na południowy zachód i po wysokim nasypie przekroczyć dolinę oraz koryto Kwisy mostem (km 132,500), istniejący most ma konstrukcję zespółoną stalowo-żelbetową, oryginalny ustroj nośny był stalowy i nitowany w formie kratownicowej; został wymieniony w 2019 r. Dalej tor biegnie po wysokim nasypie i delikatnym łukiem skręca na północny zachód; został wymieniony w 2019 r. Dalej tor biegnie po wysokim nasypie i delikatnym łukiem skręca na północny zachód, a następnie wieszcie w linii prostej przez lasy na lewym brzegu meandrującego Bobru. Tor przebiega tu częściowo nasypami, w poziomie gruntu i przekopami, wychodząc na południowym wschodzie u granic Żagania. Na skraju lasu, w sąsiedztwie ul. Wlejskiej, skręca delikatnie w kierunku północnym i przechodzi dółem, krzyżując się bezkolizyjnie z biegnącym u góry torem szlakowym z Żagania do Szprotawy tudzież niestniejącym już częściowo torem odgądzającym się linii do Kozuchowa względnie Nowej Soli. Następnie podtorze wieszcie po zachodniej stronie ul. Wlejskiej i łukiem skręca na zachód, aby w km 138,584 przejść po masywnym wiadukcie żelbetowym płytowym nad ul. Żelazną i wejść po łuku w kierunku północno-zachodnim w obręb rozbudowanego układu torowego węzłowej stacji **Żagań (km 139,527)**.

### Dokończenie tekstu rubryki w załączniku nr 2

14. Kubatura	15. Powierzchnia użytkowa	16. Przeznaczenie pieniężne	17. Użytkowanie obecne
<p><b>W kartach szczegółowych</b></p>	<p><b>W kartach szczegółowych</b></p>	<p><b>Pierwszorządna (główna) dwutorowa linia kolejowa do ruchu pasażerskiego i towarowego</b></p>	<p><b>Pierwszorządna (główna) jednotorowa linia kolejowa do ruchu pasażerskiego i towarowego (czynna na odcinku Leszno Górne – Bieniów)</b></p>
<p>18. Stan zachowania</p>	<p>19. Istniejące zagrożenia, najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p>	<p>Trasa kolejowa z Leszna Górnego do Gubina na odcinku do Bieniowa została już częściowo zmodernizowana, wskutek czego jedynie na stacji w Bieniowie zachowała się historyczna sygnalizacja kształtowa. Na dalszym odcinku, czyli od Bieniowa do Gubina linia jest nieczynna i w dużej mierze nieprzejezdna.</p> <p>Na całym odcinku zachowały się budynki i obiekty inżynieryjne o istotnych walorach zabytkowych, przy czym do rejestru zabytków wpisane są elementy zespołów stacyjnych w Żaganiu i Lubsku. Na podobne działania zasługuje zespół stacji Małomice (niemal kompletny układ przestrzenny stacji i jego najważniejsze elementy) oraz Jasień (cenna aranżacja urbanistyczna stacji z dworcem półwyspowym oraz wiadukty). W sensie technicznym wartościowa jest też stacja Bieniów, z uwagi na zachowane sygnalizatory kształtowe oraz nastawnię wykonawczą Bn1, która posiada historyczny wygląd.</p> <p>Niezależnie od potencjalnych wpisów do rejestru stacji Małomice oraz Jasień, w WEZ powinny znaleźć się zabudowania stacji Leszno Górne oraz Bieniów, które pochodzą z lat 70. XIX w. i czasów późniejszych. W kontekście sygnalizacji kształtowej i mechanicznych urządzeń sterowania oraz zabezpieczenia ruchu kolejowego w Bieniowie trudno wydawać ocenę. Z jednej strony to już ostatnia stacja na szlaku, gdzie odnależć można sygnalizację kształtową, z drugiej ochrona tego typu urządzeń powinna też wynikać z przemysłanej polityki PLK (np. na liniach o mniejszym obciążeniu i o lokalnym charakterze). Niestety tego typu polityki na dziś zupełnie brakuje.</p> <p>W sferze obiektów inżynieryjnych (mostów, wiaduktów i przepustów), szczególnie cenne znajdują się w Jasieniu i Lubsku, a częściowo rozmieszczone są też na trasie. Przynajmniej te z obu wskazanych miast powinny znaleźć się w WEZ lub rejestrze zabytków, zwłaszcza gdyby potwierdziła się proveniencja lat 40. XIX w. części z nich. Do WEZ kwalifikuje się również kilkuprzęsłowy most ceglano-żelbetowy na Czernej w km 142,194 oraz niewielki most żelbetowy pod Mierkowem (km 177,082). W wypadku potencjalnej modernizacji odcinka od Bieniowa do Gubina należy dążyć do zachowania i rekonstrukcji przynajmniej kilku najlepiej utrzymanych technicznie przepustów kamiennych płytowych z lat 70. XIX w., jak choćby ten w km 158,817, który ma oryginalną konstrukcję z czasów budowy (tego typu przepusty, ze względu na czas powstania są dziś już ewenementem).</p> <p>Most kolejowy na Nysie Łużyckiej (km 197,669), w swej obecnej formie pochodzi z czasów odbudowy po 1945 r. i jako taki może kwalifikować się co najwyżej do WEZ.</p>	<p>Odcinek kolejowy Leszno Górne – Gubinek zachowany jest w różnicowanym stanie, w zależności od fragmentu linii oraz inwentaryzowanego elementu infrastruktury. W chwili obecnej przejezdna i eksploatowana jest trasa od Leszna Górnego do Bieniowa, a dalsza część linii w kierunku Gubinka została wyłączone z ruchu i w dużej mierze porośnięta jest samosiejkami oraz rozkradzioną. W sensie zabudowy oraz układów przestrzennych najlepiej utrzymane lub najciekawsze są zespoły stacyjne Małomice, Żagań, Bieniów i Lubsko, a na istotną uwagę zasługuje też Jasień (wyjątkowa aranżacja urbanistyczna dworca półwyspowego, unikatowy dźwig bramowy oraz cenne wiadukty kolejowe i wiadukt-most nad Lubszą). Na pozostałych stacjach/przystankach brak jest ciekawszych elementów o walorach zabytkowych, z wyjątkiem Leszna Górnego, gdzie zachował się częściowo dworzec, ustęp oraz kilka budynków mieszkalnych o różnej proveniencji. Nadto stacja Bieniów jako jedyna na inwentaryzowanym szlaku posiada sygnalizację kształtową (mechaniczną) oraz nastawnię wykonawczą Bn1 i dysponującą Bn, które zachowały pierwotne bryły, a ta pierwsza także historyczny wygląd zewnętrzny (nastawnia Bn w miejscu drewnianego oszalowania piętra została wrotnie otynkowana). Analogicznie do budynków, różnicowany jest stan obiektów inżynieryjnych. Te największe, czyli mosty na Bobrze i Kwisie, zostały zmodernizowane w 2019 r., ale nowe przesła odwzorowują wyglądem historyczne, a zatem przeprawy prezentują oryginalne sylwetki; most na Nysie Łużyckiej jest silnie skorodowany i nieprzejezdny. Z kolei ceglany most sklepiony na Czernej zewnętrznie odwzorowuje pierwowzór, ale powojenna odbudowa jest w nim również czytelna (żelbet i cegła licowa o gorszej jakości). W dobrym stanie technicznym i z reguły w oryginalnej formie zewnętrznej pozostają liczne wiadukty, szczególnie te w Żaganiu (km 138,584, 140,662, 141,072, 142,751 i 144,269 – ten ostatni poza miastem), Jasieniu (km 167,124, 167,651, 167,842 i 168,221) i Lubsku (km 172,282, 172,562, 173,155, 173,603 i 174,616). Na szlaku odnależć też można oryginalne przepusty ceglane i kamienne jeszcze z lat 70. XIX w., czego przykładem pozostaje choćby przepust kamienny płytowy w km 158,817.</p> <p>Budynki dworcowe nie wymagają natychmiastowych prac konserwatorskich, choć dworzec w Lesznie Górnym oraz starsza wieża ciśnienia na stacji w Lubsku powinny zostać zabezpieczone przed dostępem osób postronnych, gdyż szczególnie w wypadku dworca może to prowadzić do zagrożenia pożarem.</p> <p>Dworca może to prowadzić do zagrożenia pożarem.</p> <p>Podtorze w formie przekopów i nasypów jest w różnicowanym stanie technicznym w zależności od odcinka: eksploatowanego lub nie.</p>

<p>20. Akta archiwalne (rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Archiwum PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze, schematy ideowe stacji z lat Polski Ludowej i współczesne.</li> <li>- Archiwum PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze, aktualny wykaz obiektów inżynierskich na linii Wrocław Muchobóř/Leszno Górze – Gubinek.</li> </ul>	<p>21. Uwagi</p> <p><b>W karcie zamieszczono fotografie wszystkich stacji i przystanków kolejowych, większości mostów, wiaduktów oraz przepustów płytowych, sklepionych, ramowych; zdecydowana większość przepustów rurowych jest nieczytelna w terenie (zasypała), bądź niedostępna ze względu na bujną roślinność.</b></p>
<p>23. Bibliografia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dominas P., <i>Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku</i>, Łódź 2013,</li> <li>- Jerczyński M., Kozłarski S., <i>150 lat kolei na Śląsku</i>, Wrocław – Opole 1992,</li> <li>- Klee W., <i>Preussische Eisenbahngeschichte</i>, Stuttgart 1982,</li> <li>- Kroma R., <i>Koleje żelazne w Wielkopolsce i na Ziemi Lubuskiej</i>, Poznań 2005,</li> <li>- Scharf H.-W., <i>Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945</i>, Freiburg 1981,</li> <li>- Ślęzak R., <i>Stacja Lubsko – historia i dzień dzisiejszy</i>, Katowice 2004,</li> <li>- Urbaniak M., <i>Kolej Skwierzyna – Stare Bielice. Kolejowy modernizm w Polsce</i>, Łódź 2013,</li> <li>- Wrocławskie dworce kolejowe, pod red. M. Zwierz, Wrocław 2006,</li> <li>- Zięba H., <i>Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu. Okres 1945–1992</i>, Poznań 1993,</li> <li>- <a href="http://www.bahnstatistik.de/Direktionen/RBD_Osten.htm">http://www.bahnstatistik.de/Direktionen/RBD_Osten.htm</a></li> </ul>	<p>22. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)</p>
<p>25. Źródła ikonograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=linie&amp;id=523&amp;okno=przebieg">https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=linie&amp;id=523&amp;okno=przebieg</a></li> <li>- <a href="https://www.ataskolejowy.net/pl/lubuskiej/?id=linia&amp;poz=14">https://www.ataskolejowy.net/pl/lubuskiej/?id=linia&amp;poz=14</a></li> <li>- <a href="https://blog.sbb.berlin/adventskalender-tuerchen9-2152in_an8630_54_r_fahrplan/">https://blog.sbb.berlin/adventskalender-tuerchen9-2152in_an8630_54_r_fahrplan/</a></li> </ul>	<p>24. Opracowanie karty ewidencyjnej (autor, data i podpis)</p> <p>tekst</p> <p>dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw., październik 2021</p> <p>plany, rysunki</p> <p>dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw., październik 2021</p> <p>fotografie</p> <p>dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw., wrzesień 2021</p> <p></p> <p>dr hab. MIRON URBANIAK prof. nadzw. historyk przemysłu i techniki</p>
	<p>26. Załączniki</p> <p>Nr 1–8 – dokończenie tekstu rubryk nr 12 i 13,</p> <p>Nr 9–15 – archiwalna dokumentacja ikonograficzna,</p> <p>Nr 16–19 – archiwalna dokumentacja techniczna – plany sytuacyjne/schematy ideowe,</p> <p>Nr 20–21 – plan orientacyjny z przebiegiem linii kolejowej,</p> <p>Nr 22–77 – dokumentacja fotograficzna.</p>

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		

Uruchomione 15 maja 1875 r. 93-kilometrowe połączenie z Miłkovic przez Żagań do Jasienia pozwoliło na ominięcie położonych na południe Bolesławca i Węglinca na pierwotnej trasie Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej, co skutkowało zredukowaniem kolejowej odległości między Wrocławiem a Berlinem w sumie aż o ok. 30 km. Tym samym wykreowana w 1875 r. skróciła relacja kolejowa osiągnięta teraz 329 km i stanowiąca najszybsze połączenie kolejowe Berlina z Wrocławiem. Oczywiście trasa przez Miłkowice i Jasień umożliwiła też ograniczenie czasu przejazdu pociągów z Berlina w kierunku Opoła (*Oppeln*) czy Katowic (*Kattowitz*), a nawet Wiednia (*Wien*) itp. A zatem od 1875 r. omawiany skróć miał coraz większe znaczenie dla pasażerskiego i towarowego ruchu kolejowego, przyczyniając się przy tym do ożywienia gospodarczego wielu miejscowości na szlaku, żeby wspomnieć choćby rozwijające się dynamicznie Jasień czy Lubsko. Notabene aż do I wojny światowej wszystkie nocne pociągi pospieszne z Wrocławia do Berlina kierowane były jednak okrężną trasą kolejową przez Bolesławiec i Węgliniec, z pominięciem Żagania; dzienne szły już skrótem, czyli „nową Berlinką”.

**Modernizacje i rozbudowa stacji oraz obiektów inżynierskich na szlaku do 1939 r.** Pierwotnie „stara Berlinka” była jednotorowa, ale uruchomiony w 1875 r. skróć z Miłkovic do Jasienia wybudowano już jako dwutorowy, a w związku z rosnącym szybko obciążeniem, do końca XIX w. jednotorowe odcinki przebudowano również na dwutorowe, kreując trasę magistralną. Oznaczało to nie tylko sukcesywne modernizacje i rozbudowy układów torowych poszczególnych stacji, ale także stopniowe wprowadzanie scentralizowanych systemów sterowania ruchem kolejowym na większych stacjach szlaku oraz przebudowę części mostów i wiaduktów kolejowych na dwu- lub kilkutorowe (widać to np. w obrębie kilku wiaduktów kolejowych w Lubsku czy Jasieniu, które zostały poszerzone pod kolejny tor). Koniec XIX w., mianowicie lata 90. XIX w., dzięki staraniom ludności z mniejszych wsi, przyniosły też uruchomienie kilku nowych przystanków pasażerskich, np. w 1893 r. Złotnik (*Reinswalde*), ob. nie istnieje, a ok. 1897 r. Biedrzychowice Dolne (*Friedersdorf Kr. Sorau*). Na krótko przed wybuchem I wojny światowej podjęto też poważne prace modernizacyjne m.in. na węźle w Żaganii czy stacji Lubsko, skutkujące powstaniem nowego kompleksu dworcowego w Żaganii i gruntowną przebudowę dworca w Lubsku tudzież nowymi bezkolizyjnymi skrzyżowaniami z drogami kołowymi na obu wspomnianych stacjach (np. w 1913 r. oddano do użytku nowy dworzec kolejowy w Żaganii oraz wiadukty kolejowe nad ob. ul. Przyjaciół Żołnierza i gen. J. Bema; ok. 1914 r. przebudowano też istotnie dworzec w Lubsku, nadając mu neobarokowy kostium). Inwestycje kontynuowane były w okresie międzywojennym, dzięki czemu wzrastała prędkość na szlaku, zwłaszcza że łączył on nie tylko Berlin z Wrocławiem, ale i pozostałym przy Niemczech zachodnim fragmentem Górnego Śląska. W konsekwencji, od 1936 r. szlakiem „nowej Berlinki” mogły kursować szybkoje trójczłonowe spalinowe składki pasażerskie o nazwie „Latający Ślązak” (*Fliegender Schlesier*), komunikujące Berlin z Bytomiem (*Beuthen*) przez Wrocław w ciągu 4,5 godziny. Jeździły one wprawdzie bardzo szybko, gdyż zostały zawieszane już w 1939 r., wraz z wybuchem II wojny światowej, ale zmodyfikowana i przystosowana do dużych prędkości droga żelazna pozostała.

W ciągu „nowej Berlinki” w okresie międzywojennym modernizowano przede wszystkim nawierzchnię oraz systemy sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego, a nadto przebudowywano najbardziej nadwyżone czasem obiekty inżynierskie, wprowadzając z reguły żelbetowe ustroje nośne na przepustach, wiaduktach czy nowe przęsła stalowe na mostach (do dziś z tego czasu zachował się np. most blachownicowy, częściowo rozkradziony w km 181,869 na odcinku międzystacyjnym Mierków (*Merke*) – Jasienica Gubińska (*Jessnitz*). Niekiedy wprowadzono zupełnie nowe obiekty inżynierskie, czego przykładem może być choćby wiadukt żelbetowy sklepiony w km 144,269 czy wiadukt stalowy blachownicowy w km 142,751, oba powstałe najpóźniej w latach 20.–30. XX w. Na badanym szlaku nie widać natomiast bardzo istotnych zmian w sferze infrastruktury budowlanej, co świadczy o tym, że wzniezione już wcześniej budynki (w chwili budowy linii tudzież na przełomie XIX i XX w.) były z powodzeniem eksploatowane i wykorzystywane aż do końca II wojny światowej. Bardziej ciekawe wyjątki stanowią wórnne kompleksy dworcowe w Żaganii (1913 r.) oraz Lubsku (tutaj przebudowa i rozbudowa istniejącego dworca ok. 1914 r.) czy też pochodzące zapewne jeszcze sprzed wybuchu I wojny światowej, a najpóźniej z początku lat 20. XX w. nastawnie na stacji Bieniów (*Benau*). Nie zachowała się natomiast ani jedna nowoczesna, funkcjonalistyczna nastawnia kolejowa, co świadczyć może o braku tego typu budowli albo o planowym unicestwieniu tych obiektów w 1945 r. Na całym lubuskim odcinku „nowej Berlinki” w międzywojniu nie wybudowano już ani jednego nowego dworca, choć w Biedrzychowicach Dolnych (km 159,300) wzniesiono modernistyczną wiatę dla podróżnych, dziś już rozebrana.

VERTE

Opracowanie załącznika: październik 2021,  
(data i podpis) dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

II wojna światowa i powojenna odbudowa oraz eksploatacja. Wraz z wybuchem II wojny światowej zawieszono kursowanie „Latającego Ślązaka”, militaryzując kolej w całej Rzeczy Niemieckiej i kładąc główny nacisk na transport towarowy oraz wojskowy. Na inwentaryzowanej linii lata II wojny światowej nie pozostawili nadzwyczajnych lub bardzo widocznych śladów, abstahując od planowego zniszczeń w 1945 r. W czasie światowego konfliktu najpoważniejsze inwestycje poczyniono zdając się w Żaganiu, a mianowicie zbudowano szereg schronów lub strażnic obserwacyjnych, lokując je w niewralgicznych i strategicznych punktach stacji, żeby wspomnieć choćby tylko południowo-zachodni przyczółek wiaduktu kolejowego nad ul. Przyjaciół Żołnierza. Nie ulega wątpliwości, że powstanie licznych schronów obserwacyjnych wynikało też z faktu istnienia w sąsiedztwie Żagania obozu jenieckiego oraz dużego garnizonu wojskowego. Notabene to dla zespołu Koszar Wielkiego Elektora (ob. Koszary im. gen. broni Zygmunta Sadowskiego), jeszcze przed II wojną światową, w latach 30. XX w., wybudowano bocznice/przystanek Żagań Jednostka Koszar Wojskowa (km 139,527). Zimowa ofensywa Armii Czerwonej w 1945 r. przyczyniła się do poważnych zniszczeń na inwentaryzowanej trasie kolejowej, zasadniczo w sterze istniejących obiektów inżynieringowych. Wysadzone zostały wszystkie większe przeprawy mostowe, np. mosty na Bobrze pod Lesznem Górnym (km 113,816 i 114,278), most na Kwisie pod Żeliszawiem (km 132,500), kilkuprzęsłowy ceglany most sklepiony na Czernej w Żaganiu (km 142,194) czy wreszcie graniczny dziś most na Nysie Łużyckiej (km 197,669) w Gubinie/Guben. Na stacji Żagań zniszczona została w 60% lokomotywownia, a wieża csińień i stacja pomp w 100%. Ponadto uszkodzone lub zniszczone były całkowicie systemy sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego, co odnotowano też i na innych, mniejszych stacjach szlaku. Na stacji Lubsko, stycznej z koleją prywatną oraz węzle w Żaganiu wywieziono też wszystkie centralki telefoniczne oraz aparaty telefoniczne, czego prawdopodobnie dokonali jednak już sami Rosjanie. Po przejęciu linii przez Polskę względnie Polskie Koleje Państwowe (PKP), rozpoczęła się jej odbudowa, a równocześnie i demontaż, gdyż na inwentaryzowanym szlaku rozebrany został drugi tor, a trasa kolejowa stała się jednotorowa. W tym kontekście nie dziwi fakt, że kratownicowe ustroje nośne mostów pod Lesznem Górnym czy na Kwisie koło Żeliszawia odbudowano już tylko pod jedną nitkę toru. Rekonstruowano też inne uszkodzone obiekty inżynieringowe, żeby wspomnieć ceglany most sklepiony na Czernej w Żaganiu, który jednak odbudowano już w żelbecie, a jedynie zewnętrznie oblicowano cegłą (1949 r.). Sukcesywnie też powstawały układy torowe na stacjach i montowano nowy system zabezpieczenia ruchu kolejowego w Żaganiu. Tutaj też stanęła nowa, wykonana w żelbecie wieża wodna, o formie architektonicznej wzorowanej jeszcze na polskich przedwojennych kolejowych wieżach csińień. Równocześnie kilometrą całej trasy liczony w okresie niemieckim od strony Berlina (stacja *Berlin Ostbahnhof* – km 0,00) w kierunku Gubina (km 129,7) i Wrocławia (stacja Wrocław Główny – *Breslau Hbf* – km 0,0) został zmieniony i początek linii zaczęto liczyć z przeciwnego kierunku, czyli od strony Wrocławia Głównego, a *de facto* od stacji Wrocław Muchobór (km 5,229) aż do stacji Gubinek lub Gubin Południowy (km 196,915), stanowiącej polski koniec szlaku, gdyż ruch transgraniczny do *Guben* wstrzymano. Pod koniec PRL-u udało się sfinalizować elektryfikację dolnośląskiego odcinka linii, od Wrocławia do Miłkowic, dzięki czemu od 28 grudnia 1984 r. na trasie tej możliwe było prowadzenie ruchu w trakcji elektrycznej. Równocześnie jednak brak remontów oraz sztuczne wygaszanie popytu na usługi kolejowe na przygranicznym odcinku „nowej Berlinki” prowadziły do sukcesywnego jej unieruchamiania. Zaczęło się jeszcze w PRL-u, kiedy to w 1986 r. PKP zrezygnowały z przewozów pasażerskich na odcinku Lubsko (km 172,780) – Gubinek (km 196,915). Dekadę później, czyli w 1995 r., ruch pasażerski został wstrzymany też na odcinku z Żagania (km 139,527) do Lubska (km 172,780). Tym samym pociągi pasażerskie przestały kursować od Żagania aż do Gubinka. Do końca XX w. zrezygnowano z ruchu towarowego na trasie z Lubska do Gubinka, po czym linia na tym odcinku została częściowo rozkradzioną (skradziono nawet część stalowej konstrukcji nośnej przeprawy mostowej w km 181,869) i do 2009 r. stała się już nieprzejezdna. W 2013 r. ciężarówka uszkodziła wiadukt kolejowy w Żaganiu w km 142,751, wskutek czego wstrzymano ruch na odcinku z Żagania do Bieniowa (km 155,769). W maju 2014 r., po odbudowie wiaduktu, odcinek z Żagania do Bieniowa był znów w eksploatacji i tak pozostał do chwili obecnej. Od Bieniowa do Gubinka, łącznie z przeprawą mostową przez graniczną Nysę Łużycką, linia jest nieczynna.

**Zmiany własnościowe.** Od momentu uruchomienia w latach 40. XIX w. Kolej Dolnośląsko-Marchijska stanowią spółkę, której kluczowym udziałowcem było państwo pruskie. Dzięki staraniom pruskiego ministra Augusta von Heydta, już z dniem 1 stycznia 1850 r. państwo przejęło administrację i eksploatację całej Kolei na rachunek Towarzystwa. W ciągu kilkunastu dalszych miesięcy von Heydt, pomimo oporu części rządu, doprowadził jednak do całkowitego przejęcia Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej przez skarbu pruski, co nastąpiło 1 stycznia 1852 r. Tym samym linia ta stała się jednym z pierwszych elementów kształtujących się dopiero Pruskiej Kolei Państwowych (*Preussische Staatseisenbahnen*). Do administrowania i eksploatacji kolei powołano Królewską Dyрекję Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (*Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn*) z siedzibą w Berlinie, która spełniała nadzór właścicielski nad przedmiotowym połączeniem kolejowym. Wspomniana wyżej Dyrekcja zaprojektowała i zrealizowała również skróty w postaci „nowej Berlinki”, uruchomiony w 1875 r. W 1880 r. została przekształcona w Królewską Dyрекję Kolei Żelaznych (*Königliche Eisenbahndirektion – KED*) w Berlinie. Z czasem nadzór techniczno-eksploatacyjny nad większą częścią szlaku znalazł się pod administracją Królewskiej Dyrekcji Kolei Żelaznych we Wrocławiu (*KED Breslau*), a od początku lat 20. XX w. trasa podlegała Dyrekcji Kolei Rzeszy we Wrocławiu (*Reichsbahndirektion Breslau – Rbd Breslau*) na odcinku z Wrocławia do Lubska (łącznie), zaś od Lubska do Gubina – Dyrekcji Kolei Rzeszy Wschód (*Rbd Osten*) we Frankfurcie nad Odrą. Taki podział nadzoru państwowego utrzymał się do 1945 r. Przy czym zmieniła się nazwa samego przedsiębiorstwa kolejowego. Początkowo były to Królewskie Pruskie Koleje Państwowe (*Königlich Preussische Staatseisenbahnen*), ale od 1897 r. już Królewskie Pruskie i Wielkoksiążęce Heskie Koleje Państwowe (*Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Staatseisenbahnen*). Po 1920 r. linia w całości znajdowała się na terenie Niemiec i była własnością Niemieckich Kolei Rzeszy (*Deutsche Reichseisenbahnen*), a w latach 1924–1937 – Towarzystwa Niemieckich Kolei Rzeszy (*Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft*). Od 1937 r. do 1945 r. właścicielem były Niemieckie Koleje Rzeszy (*Deutsche Reichsbahn*). Po 1945 r. właścicielem stały się Polskie Koleje Państwowe (PKP), a bezpośredni nadzór techniczno-ruchowy sprawowała Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych (DOKP) Wrocław, od 1975 r. funkcjonująca pod nazwą Dolnośląskiej DOKP. Obecnie właścicielem linii (w sensie torów i obiektów inżynieringowych) są PKP S.A. Polskie Linie Kolejowe Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze, a zabudowania stacyjne oraz inne obiekty należą do różnych spółek kolejowych, w tym m.in. PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu i Wrocławiu.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	6. Zawartość załącznika  <b>Dokończenie tekstu rubryki nr 12 i 13</b>
2. Gmina	Sprotawa – Gubin			
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński			
4. Województwo	lubuskie			

**Dokończenie tekstu rubryki nr 12 z załącznika nr 1**

**Stylistyka i architektura zabudowań stacyjnych.** W obrębie lubuskiego odcinka Leszno Górne – Gubinek na linii Wrocław Muchobór – Gubinek istnieją obiekty budowlane oraz inżynieryjne o zróżnicowanej chronologii powstania, przy czym pamiętać trzeba o dwóch zasadniczych fazach budowlanych, czyli starszej z lat 40. XIX w. (odcinek Jasień – Gubinek) oraz nowszej – z lat 70. XIX w. (odcinek Leszno Górne – Jasień). Niezależnie od tych dwóch głównych faz budowlanych, należy mieć na uwadze nieustanny proces modernizacji szlaku oraz rozbudowy i modernizacji części stacji, niebawale czytelny w Żaganii i Lubsku, a chronologicznie odnoszący się do ostatnich lat przed wybuchem I wojny światowej; inwestycje czasów międzywojennych znajdują już odzwierciedlenie zasadniczo jedynie w sferze obiektów inżynieryjnych.

Z pierwszej fazy budowlanej, czyli połowy lat 40. XIX w., w wyniku której powstał odcinek z Jasienia do Gubinka, do dziś nie zachowały się w zasadzie żadne obiekty kubaturowe. Z tego czasu pochodzi wprawdzie dworzec w Lubsku, ale w wyniku gruntownej przebudowy i rozbudowy w przededniu I wojny światowej, zmienił diametralnie bryłę oraz aranżację elewacji, uzyskując patacowy wręcz kształt neobarokowy. Faktem jest, że w obrębie części centralnej dostrzegalny jest jeszcze pierwotny zarys bryły dworca, ale jest to jedynie zarys, a stopień ingerencji architektonicznej w trakcie modernizacji dworca ok. 1914 r. jest olbrzymi. W samym Jasieniu nie zachowały się również budynki z pierwszej połowy XIX w., gdyż jeszcze w 1860 r. nie było tam zarówno stacji jak i przystanku (przystanek odnotowany jest dopiero w latach 60. XIX a., a stacja powstała dopiero w 1875 r., wraz ze skrzyżowaniem połączeń „starej” i „nowej Berlinki”).

O ile na szlaku brak jest zabudowań z lat 40. XIX w., o tyle wydaje się, że z tego okresu pochodzą niektóre budowle inżynieryjne, np. wiadukty kolejowe w Jasieniu (nad ul. Kolejową pod linią „starej Berlinki”, czyli ten południowy czy dwuprzęsłowy wiadukt i most nad ul. Zielonogórką oraz korytem Lubczy). Trudno na tym etapie stwierdzić autorytatywnie ich proveniencję z lat 40. XIX w., ale wydaje się to w dużym stopniu prawdopodobne (przynajmniej w wypadku wiaduktu i mostu), co czyniłoby ten obiekt najstarszym wiaduktem kolejowym w Lubuskiem i zarazem jednym z najstarszych we współczesnej Polsce.

Zdecydowana większość istniejących zabudowań na szlaku pochodzi z lat 70. XIX w., a więc czasów „nowej Berlinki”. Zabudowa stacyjna z tego okresu cechuje się ceglanyimi elewacjami w duchu swobodnie reinterpretowanego renesansu z pewnymi elementami dekoracji charakterystycznymi dla stylu arkadowego – *Rundbogenstil* (budynki mieszkalne). Co więcej, na linii widoczne jest zjawisko typizacji architektury kolejowej, o czym świadczą budynki dworcowe (wznoszone według dwóch zasadniczych typów), szalety (dwa typy), budynki mieszkalne (jednego typu) czy wieże cieżni (jednego typu). Niezależnie od typu, wszystkie dworce miały charakter multifunkcyjny, czyli skupiały funkcje recepcyjno-handlową i gastronomiczną (dla podróżnych), mieszkalną (m.in. lokal służbowy zawiadowcy stacji), a także magazynową (hale magazynów towarowych przy dworcach w Lesznie Górnym i Bieniowie zostały już rozebrane). Dworce prezentują dwa zasadnicze typy: większy (Małomice) oraz mniejszy (Leszno Górne, Bieniów i Jasień); wszystkie one są budynkami piętrowymi z użytkowym poddaszem i zostały zwarte ze skrzydłami magazynowymi (wyjątek stanowi dworzec w Jasieniu, gdzie funkcjonował odrębny wolnostojący magazyn). Budynki mieszkalne z lat 70. XIX w. to również budowle piętrowe o zwartych bryłach, a odnaleźć je można na stacjach Leszno Górne, Małomice i Bieniów; zabudowania mieszkalne z późniejszych czasów, czyli przełomu XIX i XX w. bliższe są już słynnym koszarom kolejowym w duchu *architectura industrialis* (odnaleźć je można m.in. na stacjach Leszno Górne, Żagań, Jasień czy Lubsko). Wieże cieżni posiadają charakterystyczną prostopadłościenną bryłę, ujętą w narożach lizenami i zamieszkaną) oraz stacji (tutaj wieża obniżona w formie je można na stacjach: Leszno Górne (tutaj wieża otynkowana i przebudowana), Małomice (najbliższa oryginalowi i zamieszkaną) oraz Bieniów (tutaj wieża obniżona w formie kondygnację głowicy). Natomiast w Lubsku oglądać można dwie wieże: starszą, zapewne z przełomu lat 70. i 80. XIX w. wraz z kominem stacji pomp oraz nowszą, typu grzybek (ok. 1905 r.). Powiew wkradającego się ok. 1910 r. na Prusko-Heskie Koleje neobaroku widać w budynkach dworcowych w Żaganii oraz Lubsku, zaś w Bieniowie w nastawni wykonawczej Bn1 czytelne są już wpływy XX-wiecznego stylu rodzimego (*Heimatschutzstil*). Na szlaku brak jest całkowicie budowli w stylu międzywojennego funkcjonalizmu, zaś obiekty inżynieryjne z lat 70. XIX w. oraz czasów późniejszych prezentują różnicowane typy i konstrukcje, począwszy od wiaduktów ceglanych sklepionych przez mosty stalowe kratownicowe (trzy duże przeprawy: dwie przez Bóbr pod Leszno Górnym i jedna przez Kwisę pod Żeliszawiem zostały w ostatnich latach zmodernizowane, ale zachowały historyczne sylwetki), a skończywszy na budowlach o przęsłach blachownicowych tudzież płytach żelbetowych.

VERTE

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof.-nadzw.

Stacja w Żaganii położona jest na południe od centrum miasta z jego rozległym zespołem pałacowo-parkowym względnie na lewym brzegu meandrującego Bobru, po południowej stronie ul. Dworcowej i Kolejowej. Ciągnie się w układzie równoleżnikowym, z niewielkim odchyleniem z południowego wschodu na północny zachód. Układ torowy kilkukierunkowego węzła kolejowego jest silnie rozbudowany i – wraz z zabudową – tworzy kilka wyraźnych subzespołów funkcjonalnych, wśród których wyróżnić można budowie związane z funkcją recepcyjno-administracyjno-mieszkalną, skupione po północnej stronie torów w sąsiedztwie dworca wraz z zadaszonymi peronami; relikty subzespołu techniczno-eksploatacyjnego (pozostałości parowozowni – hala wachlarzowa już wyburzona), obiekty związane z obsługą pociągów towarowych, którym służy kilka grup torów postojowych etc. Rozgałęziający się na zachodzie układ torowy: na południowy zachód w kierunku Żar (Sorau) względnie Chocibuża (Cottbus) i północny zachód – w kierunku Gubina względnie Berlinu, przecina w układzie południkowym ul. Przyjaciół Zolnierza. Dzięki płytowemu wiaduktwi kolejowemu (km 140,662) przecina ona głowicę rozjazdową w kierunku Gubina w sposób bezkolizyjny, ale głowicę rozjazdową w kierunku na Żary przecina już kolizyjnie – w poziomie gruntu. Stacja w Żaganii nie posiada historycznego systemu sterowania ruchem kolejowym, a sygnalizacja na stacji jest współczesna – świetlna.

Tor w kierunku Gubina biegnie dalej delikatnym łukiem na północ i krzyżuje się bezkolizyjnie z ul. Gen. Józefa Bema. Poprowadzono go górą na wiadukcie kolejowym (km 141,072), który ma żelbetowy płytowy ustrój nośny i w swej formie konstrukcyjnie pochodzi z ok. 1913 r. Dalej linia wiedzie prosto w kierunku północnego zachodu a dalej narastającym sukcesywnie nasypem, który w km 142,194 przecina rzeka Czerna, przeprowadzona pod szlakiem kolejowym za pomocą kilkuprzęsłowego mostu ceglanoego sklepionego. Jakkolwiek most ten posiada wygląd zbliżony do pierwowzoru, to jednak widać wyraźnie, że w 1945 r. część przęsł została wyznaczona i dokonano ich rekonstrukcji w żelbecie, oddając most ponownie do ruchu w 1949 r. W sąsiedztwie mostu i po obu stronach nasypu kolejowego widoczne są w lesie relikty starorzeczka Czernej. Przebiegający nasypem tor szlakowy prosto w osi północny zachód – południowy wschód, w km 142,751 krzyżuje się z ul. Żarską. Skrzyżowanie jest bezkolizyjne, gdyż linia kolejowa została przeprowadzona górą, na wiadukcie stalowym blachownicowym, powstałym zapewne w okresie międzywojennym. Klikaset metrów dalej, w lesie znajduje się odchodząca na zachód od toru szlakowego bocznica do koszar wojskowych. Rozgałęzienie toru szlakowego i bocznicę nosi nazwę **Żagań Jednostka Wojskowa** i pozbawione jest obiektów kubaturowych; znajduje się w km **143,030**. Nieco dalej, w km 144,269, w terenie leśnym znajduje się kolejowy wiadukt: masywny żelbetowy sklepiony z lat 30. XX w. zapewne, powstały w związku z budową nowej jednostki wojskowej w Żaganii.

Od wysokości boczniczy do żagańskiej jednostki wojskowej szlak wiedzie konsekwentnie prosto w osi północny zachód – południowy wschód przez lasy niskimi nasypami lub w poziomie gruntu; na wysokości wsi Olszyniec (*Mellersdorf*), sporo na wschód od niej, znajdowała się powstała wórninie stacja **Olszyniec (km 145,250)**. Historycznie istniał tutaj budynek dworcowo-mieszkalny do obsługi pasażerów, ale być może został zniszczony w 1945 r., a w każdym razie nie przetrwał do czasów współczesnych. Duża odległość przystanku kolejowego od wioski spowodowała, że został on wyłączony z eksploatacji na długo przed zawieszeniem w 1995 r. ruchu pasażerskiego na tym odcinku. Efekt jest taki, że dziś po przystanku Olszyniec nie ma żadnych widocznych pozostałości w terenie. Za najbliższą stacją tor szlakowy idzie dalej prosto w kierunku północno-zachodnim, prowadząc przez lasy zasadniczo po nasypie o zróżnicowanej wysokości. W km 151,629 wysoki nasyp przecina polna droga gospodarza z niewielkim ciekim wodnym, które przeprowadzono pod linią kolejową przy użyciu murowanego wiaduktu sklepionego. Nieco dalej na zachód znajdował się przystanek osobowy **Złotnik (km 151,82)**, zlikwidowany tuż po II wojnie światowej i dziś pozbawiony jakichkolwiek relikwów budowlanych.

Na wysokości Złotnik tor szlakowy idzie prosto w kierunku północno-zachodnim przez lasy i pola, a następnie odbija łukiem na zachód, aby obejść od południa wieś Bieniów (*Benaui*). Stacja węzłowa **Bieniów (km 155,769)** ma układ praktycznie równoleżnikowy, a dwóch głowic rozjazdowych strzegą nastawnie: na wschodzie nastawia wykonawca Bn1, zaś na zachodzie, tuż przy przejeździe drogowym, dysponująca Bn. Tuż za wschodnią głowicą rozjazdową znajduje się jeszcze odgałęzienie kolejowe w kierunku północnym – na Nowogród Bobrzański (*Naumburg a/Bober*) względnie Zieloną Górę (*Gruenberg*), zaś ok. 0,4 km na zachód od nastawni dysponującej – odgałęzienie na południe, czyli do Żar. Układ torowy stacji jest rozciągnięty w linii wschód – zachód i na zachodzie, przy nastawni dysponującej Bn, został przecięty szosą z Żar do Nowogrodu Bobrzańskiego. Infrastruktura budowlana stacji znajduje się po północnej stronie torów, z wyjątkiem obu nastawni, ulokowanych po południowej stronie. Zespół budowlany stanowi budynek dworcowo-mieszkalny (skrzydło magazynowe już rozbrane), dawna wieża ciśnień ze stacją pomp (prawdopodobnie wórninie obniżona o partię głowicy, dziś budynek mieszkalny), a także historyczny budynek mieszkalny z gospodarczym. Wszystkie te obiekty zostały rozmieszczone w osi wschód – zachód. Na stacji istnieje historyczny system sterowania ruchem oraz sygnalizacja szlakowa typu mechanicznego.

Po zachodniej stronie stacji tor szlakowy idzie prosto na zachód wśród pół niewysokim nasypem, a następnie przechodzi w łuk i zmierza prosto na północny zachód. Na wysokości wsi Biedrzychowice Dolne, po jej południowej stronie ulokowano wórninie (koniec lat 90. XIX w.) stację (przystanek kolejowy) **Biedrzychowice Dolne (km 159,300)**. Dziś czyste są tutaj obydwa perony, umieszczone przeciwnie po wschodniej i zachodniej stronie polnej drogi z wioski, a także płytowy budynek mieszkalny dla pracowników kolejowych. Budynek wiaty pasażerskiej, który stał na peronie południowym (nr 1), w chwili obecnej już nie istnieje. Nieco przed stacją, na odcinku międzystacyjnym Bieniów – Biedrzychowice Dolne, w km 158,817 zachował się oryginalny przepust płytowy z lat 70. XIX w. o kamiennej płycie nośnej, co uznać należy już za rzadkość.

Za stacją, w kierunku zachodnim, tor przebiega niskim nasypem i spleaszczonym łukiem kieruje się z północnego zachodu na zachód, przebiegając następnie polami i lasami w kierunku wsi Bieszków, po której północnej stronie wiedzie już wysokim i masywnym nasypem.



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK	6. Zawartość załącznika	<b>Dokończenie tekstu rubryki nr 13</b>
2. Gmina	Szprotawa – Gubin				
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński				
4. Województwo	lubuskie				

**Dokończenie tekstu rubryki nr 13 z załącznika nr 2**

Tutaj w km 163,866 wysoki korpus podtorza został przeszyty wiaduktem kolejowym, stalowym blachownicowym, pod którym przeprowadzono wiejską drogę. Nasyp biegnie natomiast dalej z niewielkim odchyleniem w kierunku zachodnim, aby przed wjazdem na stację **Jasień – Gassen (km 167,173)**, odbić wyraźnym łukiem w kierunku północno-zachodnim. Do Jasienia linia wchodzi po wysokim nasypie, a sama stacja została zlokalizowana po północno-wschodniej stronie miejscowości. Jasień to stacja węzłowa i zarazem miejsce styku „starej” i „nowej” Berlinki, dalej w kierunku Gubina szlak wiedzie już zgodnie z historycznym lub pierwotnym przebiegiem „starej Berlinki”. Sama stacja położona jest znacząco wyżej w stosunku do poziomu ulic miejscowości, co pozwoliło tutaj na mistrzowską wręcz urbanistycznie aranżację, a sam dworzec zyskał rzadko spotykany charakter półwyspowy. Wjazd na stację w kierunku Biedrzychowic Dolnych rozwiązano przez wysoki nasyp idący równoleżnikowo z odchyleniem w kierunku północnym, tym samym „nowa Berlinka” wchodzi na stację po północnej stronie dworca, zaś „stara” – również po wysokim nasypie – wchodzi na stację od południa dworca. Obydwa nasypy zostały przecięte sklepionymi wiaduktami kolejowymi, z których ten pod pierwotną trasą Berlinki umożliwia m.in. komunikację miasta z dworcem, zaś ten pod „nową Berlinką” pozwala na dojście do ul. Wodnej z dawną gazownią i komunalnymi wodociągami, jak również do zbiornika wodnego o nazwie Jezioro „Glinianka” (historyczne wyrobisko gliny dla lokalnej cegielni) po północnej stronie stacji. Budynek dworca usytuowano w rozwidleniu linii kolejowych na Żagań po północnej i Żary po południowej stronie. Po jego północnej stronie znajdują się tory wraz z dźwigiem bramowym, a w obrębie skarp dawny magazyn odcinka drogowego. Po zachodniej stronie dworca rośnie krótka aleja z kilku lip drobnolistnych (*Tilia cordata*) wiodącą do ustępu, a dalej wznosi się niewielki parterowy budynek szachulcowy, pełniący pierwotnie funkcję magazynu sygnałowego, a dziś magazynu sprzętu ppoż. Na stacji nie ma żadnych sygnalizatorów, kształtowe zostały wycięte, a świetlnych nie zamontowano. Na zachód od dworca równia stacyjna została przecięta dwukomorowym tunelem/wiaduktem, przy czym jedna komora posiada sklepienie ceglane a druga żelbetową płytę nośną. Obiekt znajduje się w km 167,68, a służył do skomunikowania wyrobisk gliny po północnej stronie stacji z cegielnią po stronie południowej. Dalej, w km 167,844, również stacyjną przecina kolejny wiadukt kolejowy sklepiony, którym przeprowadzono drogę z Jasienia do Zabłocia (*Sablath*). W końcu, jeszcze dalej, gdyż w km 168,221 nasyp kolejowy przecina szosa z Jasienia na Zieloną Górę, czyli ul. Zielonogórska oraz rzeka Lubsza, stąd wiadukt i most zarazem jest sklepiony, ale dwuprzęsłowy. W obrębie stacji nie ma już systemu sterowania ruchem kolejowym oraz żadnej sygnalizacji.

W miejscu wiaduktu-mostu linia idzie w osi północny zachód – południowy wschód wysokim nasypem, przecinając las a później pola. W punkcie polnego przedłużenia w kierunku północnym ul. Akacjowej nasyp przesywa wiadukt ceglany sklepiony, a dalej tor szlakowy wiedzie coraz niższym nasypem i przechodzi w poziom gruntu, docierając do Lubska i rozcinając miejscowość na strefę północną oraz południową. Stacją w **Lubsku (Sommerfeld) w km 172,780** to rozbudowany przestrzennie zespół, dysponujący wyraźnie wyodrębnioną strefą towarową (południowo-wschodnia część przy ul. Dworzec Towarowy i ul. Transportowej), strefą dawnej parowozowni (przy ul. Lubelskiej) oraz stacją pasażerską, która dzieli się historycznie na część należącą do kolei państwowej (przy ul. Dworcowej) oraz do prywatnego towarzystwa kolejowego: Kolej Łużycka S.A. (*Lausitzer Eisenbahn Aktien-Gesellschaft*), czyli Lubsko Południowe (*Sommerfeld Nebenbahnhof*). W obrębie każdego z podzespółów zachowały się obiekty budowlane oraz inżynieryjne, żeby wspomnieć tylko ekspedycję towarową z magazynem, wieżę wodną z budynek mieszkalnym, lokomotywnię wachlarzową z noclegownią i budynkami mieszkalnymi, dworzec z pocztą kolei państwowej oraz dworzec kolei prywatnej. Na stacji nie ma systemów sterowania ruchem kolejowym oraz żadnej sygnalizacji. Ponadto, ze względu na wysoko położoną również stacyjną, konieczne okazało się komunikowanie północnej części miasta z południową za pomocą wiaduktów kolejowych o różnych konstrukcjach. Pierwszy z nich, w km 172,282 (ul. J. Kilińskiego), posiada ustrój nośny w postaci stalowych dźwigarów obetonowanych i został wsparty – niezależnie od przyczółków – na ciągu stalowych słupów nitowanych. Następny, w km 172,562, posiada konstrukcję nośną powstałą co najmniej w dwóch etapach: ceglana sklepioną oraz żelbetową ramową. Z kolei w km 173,155 (ul. C. Miłosza) znajduje się wiadukt o konstrukcji nośnej wykonanej z dźwigarów stalowych obetonowanych. W km 173,603 nasyp kolejowy krzyżuje się z ul. Klonową, którą przeprowadzono pod torami za pomocą wiaduktu stalowego blachownicowego, zaś w km 174,616 znalazł się wiadukt ceglany sklepiony, którym przechodzi ul. Przemysłowa. Pomijając dwoma ostatnimi wiaduktami kolejowymi, w **km 173,809** znajdował się niegdyś przystanek względnie punkt odgałęźny **Lubsko Horex** z bocznica do zakładu, dziś już praktycznie niedostrzegalny i nieczytelny w terenie.

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

VERTE

Na wysokości wspomnianego rozgałęzienia bocznicy Lubsko Horex, tor szlakowy odbijał delikatnym łukiem w kierunku północnym, a następnie biegł prosto na północny-zachód przez tereny skąpo zalesione i pola, przechodząc stopniowo z wysokiego nasypu w poziom gruntu a nawet przekopy. W sąsiedztwie km 176,5 trasa kolejowa omija od południa włoskę Mierków i przystanek osobowy **Mierków (Merke) w km 176,485**. Zlokalizowano go po zachodniej stronie biegnącej południkowo szosy z Mierkowa do Chelma Żarskiego (*Kulm*). W obrębie przystanku zachowały się relikty dwóch peronów, a tuż przy przejeździe drogowym przez linię kolejową, po północno-wschodniej stronie wznosi się budynek gościnnica i mieszkalny, pełniący po 1945 r. też częściowo funkcję kolejowej poczekalni. Za równią stacyjną tor szlakowy biegnie prosto na zachód z delikatnym odchyleniem w osi północny zachód – południowy wschód. W km 177,082, wśród pól, nasyp przecięty został ciekami wodnym i kolej przechodzi po moście żelbetowym płytowym o bardzo masywnej konstrukcji, pod którym przepływa Lubusza. Dalej szlak poprowadzono nasypem na północny zachód wśród pól i terenów zalesionych, a w km 178,125 krzyżuje się on z korytem rzeki Lubusza. Kolejowa przeprawa rzeczna została wykonana tutaj w formie blachownicowej. Następnie nasyp kolejowy skręca delikatnym łukiem na południowy zachód, a dalej znów odbija delikatnie w kierunku północno-zachodnim i przebiega przez lasy, polany i łąki. W km 181,869, wśród łąk na skraju lasu, tor przecina kolejny raz dolinę rzeki Lubusy. Zbudowano tu most stalowy trójprzęsłowy blachownicowy, przy czym wschodnie przęsło zostało częściowo pocięte na złom i zdemontowane względnie rozkradzione, natomiast dwa zachodnie istnieją do chwili obecnej. Przeprawa ma konstrukcję nitowaną. Za mostem szlak przebiega przez lasy po nasypie o zróżnicowanej wysokości, przy czym trasa linii uzyskuje coraz bardziej ukiad południkowy, a zatem następuje silniejsze odchylenie w kierunku północ – południe. Po wschodniej stronie wsi Jasienica, w sporej odległości w lesie, znajdują się relikty stacji **Jasienica Gubińska (Jessnitz) – km 184,769**. Stacja posiadała spory ukiad torowy oraz infrastrukturę budowlaną skoncentrowaną po zachodniej stronie sieci torów, a tworzyły ją m.in. rampa czokowo-boczna, piętrowy budynek mieszkalny z gospodarczym, piwnica ziemna oraz peron porośnięty wiekowymi lipami drobnolistnymi (*Tilia cordata*). W północnej części stacji i po wschodniej stronie torów wznosi się wysoka i basztowa stacja trafo z okresu międzywojennego. Północna głowica rozjazdowa sięga aż szosy z Jasienicy do Gubina (*Guben*), po przecięciu której linia kolejowa wiedzie dalej na północny zachód przez pola i las, docierając aż do wsi Stargard Gubiński (*Stargardt*). Po jej zachodniej stronie ulokowano przystanek **Gębice Gubińskie (Amitz) – km 189,708**. Tworzą go dwa perony jednokrawędziowe po wschodniej i zachodniej stronie linii, z których wschodni obsadzony jest szpalerem kasztanowców zwyciężajnych (*Aesculus hippocastanum*), a zachodni szpalerem topoli włoskiej (*Alba italica*). Po północnej stronie przystanku pasażerskiego rozciąga się równia strefy towarowej, a w km 190,066 szlak przecina jeszcze ciek wodny za pomocą mostu ceglano sklepionego. Dalej linia wiedzie prosto na północny zachód przez pola, łąki i tereny zalesione, docierając do południowych przedmieść Gubina. Tutaj szlak kolejowy krzyżuje się z ul. Śląską, a w km 196,915 zlokalizowano przystanek **Gubinek** względnie **Gubin Południowy** z kilkoma torami bocznymi. W jego obrębie nie ma infrastruktury budowlanej. Tor wiedzie dalej w kierunku północno-zachodnim prosto i po nasypie wchodzi w dolinę Nysy Łużyckiej. W km 197,669 przekracza koryto rzeki za pomocą mostu stalowego o ustrój kombinowany, blachownicowo-kratownicowym, który jest zarazem mostem granicznym pomiędzy Niemcami i Polską. Dalej linia biegnie już na terenie Niemiec i wchodzi po łuku na stację w Guben.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK	6. Zawartość załącznika	<b>Dokończenie tekstu rubryki nr 13</b>
2. Gmina	Szprotawa – Gubin				
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński				
4. Województwo	lubuskie				

**Dokończenie tekstu rubryki nr 13 z załącznika nr 3**

**Stacje i przystanki osobowe:** Na trasie magistralnej i dwutorowej, a dziś jednotorowym odcinku kolejowym Leszno Górne – Gubin/Guben (nr 275), istniało łącznie 15 stacji i przystanków osobowych (w tym dwie bocznicze szlakowe), co na liczącym ok. 84 km szlaku daje średnio stację/przystanek osobowy co 5,6 km. Liczba stacji/przystanków – w zależności od okresu – była różnicowana. Początkowo, w latach 40. XIX w., kiedy istniał jedynie niewielki fragment inwentaryzowanej drogi żelaznej, ciągnący się od Jasienia do Gubina, zrealizowano tylko dwie stacje: Lubsko (*Sommerfeld*) i Gubin (*Guben*), funkcjonujące aż do początku lat 60. XIX w. Dopiero w latach 60. XIX w. pojawiły się przystanki: Jasień (*Gassen*) i Jasienica Gubińska (*Jessnitz*), z czasem przekształcone w stacje. Po uruchomieniu w 1875 r. dalszego ciągu trasy kolejowej, czyli z Leszna Górnego do Jasienia, w obrębie szlaku kolejowego uruchomiono następne stacje i przystanki, a mianowicie: Leszno Górne (*Oberleschen*), Małomice (*Mallmitz*), Żagań (*Sagan*), ta stacja istniała już wcześniej w obrębie innego połączenia kolejowego i Bieniów (*Benau*), a być może też i Olszyniec (*Wellersdorf*). W kolejnych dekadach XIX w. tudzież początkach XX w. powstawały następne przystanki: Złotnik (*Reinswalde*), Biedrzychowice Dolne (*Friedersdorf Kr. Sorau*), Mierków (*Merke*) i Gębice Gubińskie (*Armitz*). W okresie międzywojennym, w związku z budową nowej jednostki koszarowej w Żaganiu, zrealizowano bocznicę szlakową do koszar o nazwie Żagań Jednostka Wojskowa, zaś po 1945 r. uruchomiono jeszcze bocznicę szlakową do zakładów Horex w Lubsku (Lubsko Horex) oraz przystanek po polskiej stronie Nysy Łużyckiej w Gubinie, utworzony w 1946 r., a nazwany Gubinek. Na całym inwentaryzowanym szlaku są tylko trzy stacje o charakterze węzłowym, czyli Żagań (km 139,527), Bieniów (km 155,769) oraz Jasień (km 167,173), a czwarta, mianowicie niemiecka stacja *Guben* jest już poza granicami Polski; wszystkie pozostałe stacje mają charakter przelotowy, co czyni je stosunkowo niedużymi założeniami przestrzennymi wzgl. technicznymi. Wyjątkowe pozostaje Lubsko (km 172,780), które jakkolwiek formalnie jest stacją przelotową, to w jej bezpośrednim sąsiedztwie istniał odrębny od państwowego, zespół stacji normalnotorowej kolei prywatnej z *Weisswasser* przez *Bad Muskau* do Lubska o nazwie *Kolej Łużycka S.A. (Lausitzer Eisenbahn A.-G. – LEAG)*, powstały w latach 90. XIX w. W efekcie, w Lubsku istniały dwa dworce kolejowe: państwowy na „Berlince” oraz prywatny, dziś nieczynny, a po 1945 r. zwany Lubsko Południowe; co czyni założenie kolejowe w Lubsku niezwykle rozbudowanym. Na uwagę zasługują też Małomice, które choć są również stacją przelotową, to jednak cechują się bardziej rozbudowanym układem torowym oraz infrastrukturą budowlaną). Z kolei na węzłowej stacji w Bieniowie zachowała się mechaniczna sygnalizacja kształtowa, zredukowana jednak wyłączenie do semaforów jedno- i dwuramiennych.

Na badanym szlaku budynki dworcowe występują jedynie na części stacji i to tylko tych starszych (Leszno Górne, Małomice, Żagań, Bieniów, Jasień i Lubsko), na innych, będących przystankami osobowymi, znajdowały się jedynie wiaty pasażerskie, a dworce na stacjach Olszyniec, Biedrzychowice Dolne oraz Jasienica Gubińska, zostały zlikwidowane i rozebrane po 1945 r. (na stacji Jasienica Gubińska budynek dworcowy wyburzono w 2017 r.). Najcenniejsze i największe zespoły stacyjne znajdują się w Żaganiu, Lubsku i Jasieniu; wartościowy jest też zespół stacyjny w Małomicach, który zachował historyczny układ przestrzenny oraz pozostałe elementy infrastruktury stacyjnej (dom mieszkalny, wieża ciśnień ze stacją pomp, szaleń, nastawnie itp.). Na inwentaryzowanym odcinku zachowała się tylko jedna hala lokomotywowni, w Lubsku, gdzie właściciel prywatny użytkuje halę wachlarzową do celów produkcyjnych. Najcenniejsze wieże ciśnień oglądać można na stacjach: Małomice, Żagań i Lubsku (tutaj dwie wieże wodne z różnych okresów). Stacja początkowa linii pierwotnie znajdowała się w Berlinie, a dziś jest to **Wrocław Muchobór (km 5,229)** na terenie województwa dolnośląskiego; na terenie województwa lubuskiego znajdowały się/znajdują się stacje/przystanki osobowe/bocznicze: **Leszno Górne (113,233)**, **Małomice (128,310)**, **Żagań (133,527)**, **Żagań Jednostka Wojskowa (143,030)**, **Olszyniec (145,250)**, **Złotnik (151,82)**, **Bieniów (155,769)**, **Biedrzychowice Dolne (159,300)**, **Jasień (167,173)**, **Lubsko (172,780)**, **Lubsko Horex (173,809)**, **Mierków (km 176,485)**, **Jasienica Gubińska (184,769)**, **Gębice Gubińskie (189,708)** i **Gubinek (196,915)**.

Poniżej omówienie poszczególnych stacji i przystanków; w nawiasie podano niemiecką nazwę stacji/przystanku.

VERTE



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

1) **Leszno Górne (Oberleschen**, po 1945 r. także **Lesin Górny)** – km 113,233 – stacja przelotowa uruchomiona w 1875 r., a następnie sukcesywnie modernizowana i rozbudowywana. Stacja rozciąga się w km 111,902 (semafor wjazdowy A½) – 113,587 (semafor wjazdowy L½), a oś budynku dworcowego wypada w km 113,233. Układ torowy i zabudowa stacyjna zostały skoncentrowane w osi wschód – zachód, przy czym w obrębie wschodniej głowicy rozjazdowej znajduje się całkowicie zmodernizowana nastawnia dysponująca LG, przypominająca pierwzór z końca XIX w. jedynie zarysem bryły. Pozostałe zabudowania stacyjne zostały skoncentrowane po północnej stronie układu torowego, w sąsiedztwie dworca. Po jego wschodniej stronie rozciąga się brukowany plac ładunkowy oraz rampa czolowo-boczna, pochodzące zapewne z lat 70. XIX w., choć rampa była później modernizowana. Budynek dworcowy z 1875 r. pierwotnie składał się z trzech modułów, w tym wschodniego – magazynowego, ale ten został rozebrany w ostatniej dekadzie. Do chwili obecnej utrzymana jest część recepcyjno-mieszkalna, piętrowa z użytkowym poddaszem, składająca się z dwóch prostopadkościanów nakrytych spłaszczonymi dachami dwuspadowymi o prostopadłych względem siebie kalenicach. Bryła i elewacje są oryginalne, ceglane z bogatą dekoracją kształek ceramicznych. Od południa dworzec poprzedzają dwa perony jednokrawędziowe, zaś po stronie zachodniej stoi ceglany szale z 1875 r. Przy drodze dojazdowej do dworca, obsadzonej aleją lip drobnolistnych (*Tilia cordata*), w ogrodzie po północnej stronie drogi stoi ceglany i piętrowy dom mieszkalny służby odcinka drogowego z użytkowym poddaszem oraz budynek gospodarczy, pochodzące z lat 70. XIX w., a najpóźniej 90. XIX w. W sąsiedztwie wschodniego przyczółku wiaduktu przecina w układzie południkowym wiadukt kolejowy żelbetowy, płytowy, zbudowany najpóźniej w latach 30. XX w. W sąsiedztwie wschodniego przyczółku wiaduktu zachowały się relikty całkowite przebudowanej i zmodernizowanej wieży wodnej z lat 70. XIX w. Natomiast nieco na północny zachód od wiaduktu, po zachodniej stronie szosy z Bolesławca do Szprotawy, znajduje się kolonia dwóch kilkunastu domów mieszkalnych z budynkami gospodarczymi. Domy te posiadają oryginalne bryły i częściowo elewacji (budynek zachodni został docieplony i stracił dekorację elewacji), ale pochodzą już z początku XX w. (ok. 1910 r.). Na południe od budynków, w obrzeżeniu terenu zachowały się relikty ceglanoego budynku gospodarczego. Sygnalizacja na stacji jest świetlna, współczesna.

2) **Malonice (Mallnitz)** – km 128,310 – stacja przelotowa uruchomiona w 1875 r., a następnie sukcesywnie modernizowana i rozbudowywana. Stacja rozciąga się w km 127,128 (semafor wjazdowy A) – 128,938 (semafor wjazdowy J), a oś budynku dworcowego wypada w km 128,310. Układ torowy i zabudowa stacyjna zostały skoncentrowane w osi wschód – zachód, przy czym w obrębie wschodniej głowicy rozjazdowej znajduje się zmodernizowana nastawnia wykonawcza Mi1, przypominająca pierwzór z końca XIX w. jedynie bryłą. Pozostałe zabudowania stacyjne zostały skoncentrowane po północnej stronie układu torowego, w sąsiedztwie dworca. Po jego wschodniej stronie rozciąga się brukowany plac ładunkowy oraz rampa czolowo-boczna, pochodzące najpóźniej z lat 70. XIX w., choć rampa była później modernizowana; ponadto jest tutaj piwnica ziemna na naftę i oleje. Natomiast po północnej stronie placu ładowni, w ogrodzie, znajduje się piętrowy dom mieszkalny z lat 70. XIX w. z modernistycznym gankiem z okresu międzywojnia, budynek gospodarczy oraz niewielki budynek lampiarni. Dworzec pochodzi z 1875 r. i jest kilkunastu. Od wschodu zwarto go z halą magazynu towarowego, powstałą w dwóch fazach (ok. 1910 r. hala magazynowa została wydłużona w kierunku wschodnim). Sam dworzec pełnił funkcję recepcyjną, administracyjną, mieszkalną i gastronomiczną. Piętrowa budowla z użytkowym poddaszem składa się z trzech brył, dłuższej i niższej centralnej o kalenicę równoleżnikowej oraz flankujących ją obustronnie krótszych i wyższych bloków o kalenicach południkowych. Bryła i elewacje są oryginalne, ceglane z bogatą dekoracją kształek ceramicznych, a od strony peronów istnieje drewniana wieżaladasszenie. Od południa dworzec poprzedzają dwa perony jednokrawędziowe, zaś po stronie zachodniej stoi duży ceglany szale z 1875 r. Przy drodze dojazdowej do dworca i w obrębie stacji zachowało się kilka starych lip drobnolistnych (*Tilia cordata*). Po zachodniej stronie ubikacji i bezpośrednio przy ulicy wznosi się wieża ciśnieniowa ze stacją pomp z 1875 r.; zachowała oryginalną bryłę i elewacje, pełniąc współcześnie funkcję mieszkalną. Po jej południowej stronie, w sąsiedztwie zachodniej głowicy rozjazdowej stoi nastawnia dysponująca Mi, przypominająca pierwzór jedynie bryłą. Oryginalne oszalowanie drewniane piętra zostało usunięte, a budynek ocieplono i tynkowano. Sygnalizacja na stacji jest świetlna, współczesna.

3) **Żagań (Sagan**, po 1945 r. także **Żegań)** – km 139,527 – (omówiona jedynie skróto od wjazdu na stację z kierunku Leszna Górnego do wjazdu w kierunku Gubina; ze względu na skalę i wartość historyczną stacja wymaga odrębnej inwentaryzacji oraz dokumentacji konserwatorskiej – karta zespołu stacji) – stacja towarowo-osobowa o charakterze węzłowym, pierwotnie aż siedmiokierunkowym, dysponująca pięcioma zadasszonymi peronami, spięzonymi pasażerskim tunelem peronowym oraz tunelem pocztowo-bagażowym z windami na peronach; ponadto znajduje się tutaj m.in. budynek dworcowy z pawilonem pocztowym z 1913 r. (po kompleksowym remoncie), budynek noclegowni dla drużyn konduktorskich (pierwotnie być może biura ekspedycji towarowej) z czasów rozbudowy stacji przed I wojną światową, wieża wodna (zniszczona w 1945 r. i odbudowana w żelbecie na oryginalnym kamiennym cokole tuż po wojnie, ale według przedwojennego i modelowego projektu wież wodnych PKP), szereg niewielkich bunkrów oraz schronów obserwacyjnych, a nawet utrzymane w konwencji uzdrowskiej niewielkie budynki dyżurnych peronowych na peronach; osobny podkompleks zabudowań techniczno-eksploatacyjnych (relikty założenia parowozowni, z której hala lokomotywni wachlarzowej została już wyburzona) znajduje się w północno-zachodniej części stacji, zaś przy przecięciu ulicą toru na Jankową Żagańska odnależć można unikatowy budynek rogatki drożnika w tak rzadkiej na kolei stylizacji funkcjonalistycznej. Semator wjazdowy F z kierunku Leszna Górnego znajduje się w km 138,431, zaś semator wjazdowy W½ z kierunku Gubina w km 141,033. W km 138,584 tor linii przechodzi nad ulicą po wiadukcie płytowym ze stalowych i obetonowanych dźwigarów. Wiadukt ten został odbudowany lub zrekonstruowany w 1946 r. Na stacji znajduje się współczesna sygnalizacja świetlna, a nastawnia dysponująca Żg (km 139,780) pochodzi z okresu PRL-u. Uwaga: dokumentacja fotograficzna także w karcie zespołu linii: Jelena Góra/kozy – Żagań.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		

#### Dokończenie tekstu rubryki nr 13 z załącznika nr 4

- 4) **Żagań Jednostka Wojskowa (?)** – km 143,030 – bocznicza kolejowa z toru szlakuowego do koszar wojskowych; zachowany wjazd do koszar oraz krótki odcinek toru bocznego z kołem oporowym; całość istniejącej infrastruktury powstała najpóźniej w latach 30. XX w., wraz z budową jednostki wojskowej.
- 5) **Olszyniec (Wellersdorf)** – km 145,250 – przystanek osobowy, przelotowy uruchomiony prawdopodobnie w latach 80.–90. XIX w. i zlikwidowany w 1953 r.; obecnie w terenie brak jakichkolwiek śladów po rozebranym budynku dworcowym, szaletach i gospodarczym.
- 6) **Złotnik (Reinswalde)**, po 1945 r. także **Złotnicko**) – km 151,82 – przystanek osobowy, przelotowy uruchomiony w 1893 r. i zlikwidowany w 1952 r.; obecnie w terenie brak jakichkolwiek śladów po przystanku.
- 7) **Bieniów (Benau)**, po 1945 r. także **Benów**) – km 155,769 – stacja kolejowa o charakterze węzłowym (węzeł czterokierunkowy), uruchomiona w 1875 r., a następnie sukcesywnie modernizowana i rozbudowywana (w sferze układu torowego i srk). Semafony wjazdowe z kierunku Leszna Górnego oraz Gubina znajdują się odpowiednio w km 154,366 (A½) oraz km 156,323 (J½), zaś semafony wjazdowe na trasie z Żar do Zielonej Góry funkcjonują odpowiednio w km 41,184 (K½) oraz 39,306 (B2) tegoż szlaku. Osł dworca znajduje się w km 155,769 (linia Wrocław Muchobór – Gubinek) i km 40,630 (linia Zielona Góra – Żary). Układ torowy i zabudowa stacyjna zostały skoncentrowane w osi wschód – zachód, przy czym w obrębie wschodniej głowicy rozjazdowej i wjazdu na stację z Leszna Górnego oraz Zielonej Góry znajduje się pochodząca zapewne z ok. 1910–1914 r. nastawnia wykonawcza Bn1, oryginalna w sferze bryły i elewacji, a utrzymana w konwencji stylu rodzimego (*Heimatschutzstil*). Na wschód od niej, w km 154,396, stoją relikty zniszczonego w 1945 r. wiaduktu drogowego nad torami, a *de facto* jego przyczółki oraz dwa filary. Po zachodniej stronie nastawni wykonawczej rozciąga się układ torowy równi stacyjnej i pozostałe zabudowania, które ulokowano po północnej stronie torów względnie w sąsiedztwie dworca. Po jego wschodniej stronie rozciąga się brukowany plac ładunkowy oraz rampa czółowo-boczna, pochodzące zapewne z lat 70. XIX w. Budynek dworcowy z 1875 r. pierwotnie składał się z trzech modułów, w tym wschodniego – magazynowego, ale ten został rozebrany ok. 2017 r. Do chwili obecnej utrzymywane są dachy dwuspalone o prostopadłych wzniesieniach kalenicach. Bryła i elewacje są oryginalne, ceglane z bogatą dekoracją kształtek ceramicznych. Od południa dworzec poprzedzają trzy perony jednokrawędziowe, zaś po stronie zachodniej stoi ceglany szalec z 1875 r. Przy drodze dojazdowej do dworca, obsadzonej aleją lip drobnolistnych (*Tilia cordata*), w ogrodzie po północnej stronie drogi stoi ceglany i piętrowy dom mieszkalny z użytkowym poddaszem oraz budynek gospodarczy, pochodzące z lat 70. XIX w. W km 155,866, tuż przy skrzyżowaniu torów z szosą, wznosi się nastawnia dysponująca Bn, o bryle analogicznej do nastawni wykonawczej Bn1, ale przeksztalconych elewacjach. Po północnej stronie nastawni, w ogrodzie, znajdują się pozostałości wieży ciśnień ze stacją pomp, wybudowanych w 1875 r. Obiekty zachowały ceglane elewacje i ich charakterystyczne rozwiązania elewacji, ale wieża została obniżona o partię głowicy, w której niegdyś znajdował się zbiornik wody. Sygnalizacja na stacji jest kształtowa typu mechanicznego oraz częściowo świetlna, ale semafony wjazdowe i wyjazdowe są historyczne, kształtowe (czynne).
- 8) **Biedrzychowice Dolne (Friedersdorf Kr. Sorau)**, po 1945 r. także **Biedrzychowice**) – km 159,300 – przystanek osobowy, przelotowy uruchomiony w końcu lat 90. XIX w. Wskaźniki W16 znajdowały się w km 158,480 oraz 159,990, zaś osł wiaty pasażerskiej – w km 159,300. Przystanek posiadał dwa przeciwległe perony, z których na wschodnim wybudowano w latach 90. XIX w. niewielki, parterowy budynek poczekalni i lokum dla dróżnika (nie istnieje), zaś na zachodnim w okresie międzywojennym stanęła modernistyczna, murowana poczekalnia dla podróżnych (nie istnieje). W km 159,300, naprzeciw wspomnianej poczekalni, stoi do dziś piętrowy budynek mieszkalny wraz z gospodarczym, wybudowany ok. 1910–1920 r. Obiekty te są opuszczone i popadają w ruinę. Na przystanku nie było i nie ma sygnalizacji kształtowej i świetlnej, jest nieczynny.

VERTE

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

- 9) **Jasień (Gassen)** – km 167,173 – pierwotnie przystanek osobowy o charakterze przelotowym, uruchomiony w latach 60. XIX w., po oddaniu do ruchu „nowej Berlinki” w 1875 r. – stacja węzłowa, trójkierunkowa. Semafory wjazdowe z kierunku Leszna Górnego oraz Gubina znajdowały się odpowiednio w km 166,366 (A<sup>1/2</sup>) oraz km 167,983 (L<sup>1/2</sup>), zaś semafor wjazdowy na trasie z Żar do Jasienia („stara Berlinka”) funkcjonował w km 122,867 (B<sup>1/2</sup>). Osł dworca znajduje się w km 167,163 (linia Wrocław Muchobór – Gubinek) i km 123,367 (linia Miłkowice – Jasień). Układ torowy i zabudowa stacyjna zostały skoncentrowane zasadniczo w osi wschód – zachód, przy czym w obrębie wschodniej głowicy rozjazdowej i wjazdu na stację z Leszna Górnego znajdowała się nastawnia wykonawcza Jn2 (km 167,524, nie istnieje), nastawnia dysponująca Jn znajdująca się w budynku dworcowym, od strony północnego peronu nr 1. Stacja w Jasieniu posiada wyjątkową aranżację urbanistyczną, wynikającą z ukształtowania terenu, a mianowicie wysoko położonej równi stacyjnej z dworcem półkryślowym w rozgałęzieniu szlaków do Żar (Miłkowice) oraz Żagania (Wrocławia). Wysoko ulokowana równia stacyjna wygenerowała szereg wiaduktów kolejowych, zapewniających dojazd od strony miasta do dworca i jego placu załadunkowego względnie ekspedycji towarowej. Na wschodzie wiadukty występują w km 167,124 „nowej Berlinki” oraz km 123,3 „starej Berlinki”, nad ul. Kolejową, przy której (na południe od dworca) wznosi się kilkunastopiętrowy budynek mieszkalny wraz z gospodarczym w konwencji koszar kolejowych z pierwszej dekady XX w. Sam dworzec jest trójmodułowy i powstał w dwóch fazach budowlanych: wiadok do niego wysokie schody od wschodu, które rozchodzą się na północ i południe, odpowiednio na perony „nowej” i „starej Berlinki”. Dworzec położony dłuższą osią równoleżnikowo, w zasadniczej swej części pochodzi z 1875 r., ale od wschodu został wórnio rozbudowany w pierwszej dekadzie XX w. o dwuosiowy i parterowy pawilon poczekalni. Do chwili obecnej utrzymał oryginalne elewacje i bryłę, piętrówką z użytkowym poddaszem, składającą się z trzech rozbieżnych gabarytami prostopadkościanów. Elewacje są ceglane z bogatą dekoracją kształtek ceramicznych. Od południa dworzec otaczają dwa perony jednokrawędziowe, zaś od północy aż trzy, a na północno-wschodnim zboczu równi stacyjnej stoi podłużny w rzucie i parterowy budynek magazynowo-warsztatowy służby drogowej. Po jego zachodniej stronie, za brukowanym placem ładowni, stał magazyn towarowy z rampą, ob. rozebrany; w ich sąsiedztwie znajduje się do chwili obecnej unikatowy dźwig bramowy (jedyny w woj. lubuskim i jeden z kilku w Polsce). Po zachodniej stronie dworca, wśród lip drobnolistnych (*Tilia cordata*), przetrwał kolejowy ustęp z 1875 r., a nieco dalej fachwerkowy magazyn sygnałowy, ob. magazyn sprężyć p. poź. W km 167,651 równie stacyjną przecinają dwa tunele względnie wiadukty kolejowe: sklepiony oraz płytowy, służące do komunikacji pieszej oraz kolejni polnie do transportu gliny z wyrobiska po północnej stronie stacji do cegielni po stronie południowej. Nieco dalej, w km 167,842 istnieje następny wiadukt kolejowy sklepiony o proweniencji XIX-wiecznej. Wreszcie, w km 168,221, już poza historyczną granicą stacji wyznaczoną przez semafor wjazdowy L<sup>1/2</sup>, znajduje się wiadukt i most (dwuprzęsłowa konstrukcja, w której jedno przeszło jest wiaduktem, a drugie mostem nad rzeką Lubszą) o proweniencji dla drogi, a zachodnim dla ciekłu wodnego. To obiekt również z XIX-wiecznej proweniencji, być może jeszcze z lat 40. XIX w. Na stacji nie zachowała się ani jedna nastawnia, nie ma również żadnego typu sygnalizacji, choć do końca jej eksploatacji funkcjonowała tu mechaniczna sygnalizacja kształtowa.
- 10) **Lubsko (Sommerfeld, po 1945 r. także Zemrz i Zemrz)** – km 172,780 – stacja przelotowa uruchomiona w 1846 r. i wórnio rozbudowywana; ulokowana po południowej stronie historycznego miasta; współcześnie składa się z kilkunastu różnych budynków i budowli inżynierskich, kształtujących kilka subzespółów funkcjonalno-przestrzennych. Z lat 40. XIX w. zachował się budynek dworcowy, poddany jednak tak gruntownej rozbudowie i przebudowie ok. 1914 r., że odczytać w nim można jedynie zarys pierwotnej bryły. Obiekt pełnił kilka różnych funkcji (recepcyjna, gastronomiczna, mieszkalna, pocztowa) i na sieci Pruskich Kolei Państwowych należał do kategorii dworców książęcych (*Fürstenbahnhöfe*), czyli posiadał specjalną poczekalnję lub apartament książęcy, przeznaczony dla szlachetnie urodzonych podróżnych (naprawdopodobnie znajdował się on w zachodniej części dworca, tuż przy południkowym skrzydle pocztowym). Po południowej stronie dworca znalazły się perony z zadaszeniem i windami pocztowymi, zbudowanymi przy okazji modernizacji stacji przed wybuchem I wojny światowej (zostały zniszczone wskutek pożaru w XXI w. i rozebrane). Po zachodniej stronie dworca wznosi się wieża wodna z kominem dawnej stacji pomp. Sama wieża została zbudowana zapewne na przełomie lat 70. i 80. XIX w., a następnie jeszcze wórnio podwyższona i nadbudowana w strefie głowicy. Nieco dalej, przy ob. ul. Sybiraków, zachował się budynek mieszkalny pracowników kolejowych wraz z gospodarczymi z ostatniej ćwierci XIX w. Po wschodniej stronie dworca, jeszcze w XXI w., wznosiła się wieża wodna z lat 40. XIX w., noclegownia kolejowa, a dalej unikatowa nastawnia dysponująca typu wieżowego (wszystkie te budynki zostały wyburzone). Od południa dworzec otaczają perony, a dalej odnależć można stację trafo z rezerwową elektrownią z ok. 1914 r. (również w stanie ruiny), nadto pozostałości normalnotorowej infrastruktury prywatnej stacji kolejowej Lubsko Południowe (*Sommerfeld Nebenbahnhof*). Do dziś zachował się tutaj dworzec kolejowy z ok. 1898 r., szalwet oraz relikty innych zabudowań odrębnej techniczno-eksploatacyjnie i własnościowo stacji. Na południowy wschód od dworca wznosi się 22-stanowiskowa hala wachlarzowa lokomotywowni, dyspozytornia parowozowni oraz kilka budynków mieszkalnych pracowników kolei (ul. Lubelska) z przełomu lat 70. i 80. XIX w. Nieco dalej, na południowy wschód funkcjonuje rozległa stacja towarowa wraz z ekspedycją towarową, skoncentrowane przy ul. Dworzec Towarowy. Stoi tutaj wieża wodna typu grzybek ze zbiornikiem systemu *Irize* (ok. 1905 r.) wraz z kominem przemysłowym po stacji pomp, a dalej kilkunastopiętrowy budynek mieszkalny pracowników kolejowych wraz z gospodarczym, również z pierwszej dekady XX w. Ponadto odnależć tu można stację trafo z elektrownią rezerwową z ok. 1914 r. (w ruinie), obłrzymi magazyn towarowy wraz z budynkiem administracyjno-mieszkalnym ekspedycji towarowej i budynek gospodarczy (ok. 1910–1914 r.). W obrębie porośniętej trawą i samosiejkami równi stacji towarowej odnależć można jeszcze różnego typu rampy, podłużny parterowy budynek związany z obsługą odcinka drogowego albo też myjni wagonów czy budynek ustępu po wschodniej stronie ekspedycji towarowej. Niezależnie od budowli kubaturowych, w obrębie równi stacyjnej znajduje się też kilka wiaduktów kolejowych różnej konstrukcji, a także tunel peronowy oraz tunel komunikujący perony i dworzec Lubsko Południowe z dworcem państwowym, zwarty przez zamurowane przejścia z tunelem pocztowo-bagażowym.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres		6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>		
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński			
4. Województwo	lubuskie			

**Dokończenie tekstu rubryki nr 13 z załącznika nr 5**

- 11) Lubsko Horex – km 173,809** – bocznicza kolejowa z toru szlakowego do bazy paliw w Lubsku, powstała po 1945 r.; w terenie brak śladów infrastruktury budowlanej, ale czytelny przebieg boczniczy w gruncie.
- 12) Mierków (Merke) – km 176,485** – przystanek osobowy przelotowy, uruchomiony w końcu XIX lub na przełomie XIX i XX w., pozabawiony jakichkolwiek budynków. Przystanek rozciągał się w km 175,627 i 177,391 (oznaczony wskaźnikami W16). Czytelne są krawędzie peronowe peronu nr 1 (po południowej) i nr 2 (po północnej) stronie toru. Na peronie nr 1, czyli południowym istniała jeszcze po 1945 r. poczekalnia, ale dziś nie ma po niej śladu. Natomiast w północno-wschodnim narożu przystanku, przy skrzyżowaniu toru z szosą z Mierkowa do Chełma Żarskiego znajduje się ceglany budynek dawnej gospody, wyposażonej niegdyś w salę taneczną, która po 1945 r. pełniła funkcję poczekalni kolejowej. Budynek gościńca zachował się do dziś, ale stanowił własność prywatną i przed 1945 r. nie był własnością kolei.
- 13) Jasienica Gubińska (Jessnitz, po 1945 r. także: Jasienica i Jasienica Śląska) – km 184,769** – przystanek osobowy uruchomiony w latach 60. XIX w., a następnie rozbudowywany i modernizowany jako stacja. Do chwili obecnej w obrębie stacji zachowały się relikty układu torowego, relikty rampy czołowo-bocznej, a także budynek mieszkalny wraz z gospodarczym z ok. 1914 r., piwnica ziemna i ruiny ustępu z dwudziestolecia międzywojennego. Budynek dworcowy, pochodzący najpewniej z ostatniej ćwierci XIX w., położony po północno-zachodniej stronie domu mieszkalnego, został w 2017 r. wyburzony. W sąsiedztwie domu oraz wyburzonego dworca zachowały się stare lipy drobnolistne (*Tilia cordata*). W obrębie równi stacyjnej czytelna wtórna sukcesja roślinna, a budynek mieszkalny, gospodarczy i ustępy ulegają degradacji i popadają w ruinę. Na stacji brak sygnalizacji kształtowej i świetlnej, nastawnia w obrębie północnej głowicy rozjazdowej wyburzona i nie istnieje.
- 14) Gębice Gubińskie (Armitz, po 1945 r. także: Homsica) – km 189,708** – przystanek osobowy, uruchomiony w końcu XIX lub na początku XX w., usytuowany po zachodniej stronie wioski o nazwie Stargard Gubiński względnie po północnej i południowej stronie szosy ze Stargardu Gubińskiego do Witaszkowa. Po południowej stronie szosy zachowane dwa perony jednokrawędziowe: wschodni ze szpalerem kasztanowców zwyczajnych (*Aesculus hippocastanum*) i zachodni ze szpalerem topoli włoskiej (*Alba italyca*). Po północnej stronie szosy relikty ładowni towarowej i rampy czołowo-bocznej. Budynek przystanku parterowy i niewielki z przełomu XIX i XX w. nie istnieje.
- 15) Gubinek (bez niemieckiego odpowiednika) – km 196,915** – przystanek osobowy powstały w końcu 1946 r. jako przystanek końcowy po polskiej stronie granicy na linii. Zachowane relikty równi stacyjnej z pozostałościami częściowo rozkradzionego układu torowego. Obiekty kubaturowe nie zachowały się.

VERTE

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



**Kolejowe obiekty inżynierijne:** Na trasie lubuskiego odcinka kolejowego Leszno Górne – Gubinek – Granica Państwa znajduje się dziś ok. 110 kolejowych obiektów inżynierijnych, stanowiących w zdecydowanej większości różnego typu przepusty (ok. 80 sztuk), a ponadto zbudowano też 12 różnego typu mostów (jeden stanowiący budowlę dwuprzęsłową sklepioną, w której jedno przęsło jest wiaduktem a drugie mostem – km 168,221), w tym cztery średniej wielkości (przez Bóbr, Kwisę i Nysę Łużycką) oraz 17/18 różnych konstrukcyjnie wiaduktów (most w km 168,221 jest też w jednym przęśle wiaduktem); są to wszystkie wiadukty kolejowe typu płytowego, blachownicowego oraz sklepione, wykonane z żelbetu (w tym dzwigary stalowe obetonowane), cegły i stali. Wspomniane ok. 110 obiektów inżynierijnych posiada bardzo różnicowaną konstrukcję i pochodzi z różnych okresów, w tym czasów budowy „nowej Berlinki” (lata 70. XIX w.), a prawdopodobnie też i lat 40. XIX w., czyli okresu powstania „starej Berlinki”, czego przykładem może być wspomniany most i wiadukt w km 168,221 w Jasieniu. Najnowsze obiekty to zmodernizowane mosty na Bobrze i Kwisie pod Leszmem Górnym (km 113,816 i 114,278) oraz Żeliszewem (km 132,500), posiadające przyczółki z lat 70. XIX w., ale filary i przęsła przebudowane lub wymienione w 2019 r. Prace te cechują się jednak sylwetkami odwzorowującymi historyczne, kratownicowe ustroje nośne. Most na Nysie Łużyckiej (km 197,669) w Gubinie, na granicy państwa, posiada ustrój kombinowany, blachownicowo-kratownicowy, w którym przęsła zalewowe są blachownicami, zaś przęsło nurtowe jest kratownicą o pokroju trapezowym. To zarazem najdłuższa przeprawa mostowa na szlaku, licząca 171,5 m, zrekonstruowana po zniszczeniach wojennych w 1945 r. Interesujący jest też most ceglano-żelbetowy na Czerniej w Żaganii, w km 142,194. Jego sylwetka jest zgodna z pierwowzorem z połowy lat 70. XIX w., ale zniszczenia i powojenna odbudowa, zastąpiły w dużej mierze historyczną cegłą materiałem żelbetowym (cegły użyto jedynie na zasadzie maskownicy, do oblicowania żelbetowej konstrukcji nośnej). Część budowli inżynierijnych była wtórnie modernizowana i rozbudowywana (poszerzana) jeszcze w okresie niemieckim, a świadkami tego typu inwestycji pozostają np. wiadukty w Jasieniu w km 167,842 i 168,670 tudzież w Lubsku, np. w km 172,562 (południowa część wiaduktu ceglana sklepiona i wtórnie tynkowana, północna część żelbetowa ramowa) czy km 174,616.

Licząc ok. 110 obiektów na długości 84,5 km linii, otrzymujemy średnio jeden obiekt inżynierijny na 0,76 km, a zatem częstotliwość występowania budowli inżynierijnych jest bardzo duża. Niemniej jednak zauważyć trzeba, że zdecydowana większość stanowią standardowe przepusty rurowe, wykonane z rur betonowych i kamionkowych albo niewielkie przepusty ceglane sklepione o małych światłach. Sporo przepustów kamiennych płytowych z lat 70. XIX w. zyskało w ciągu niemieckiej eksploatacji nowe płyty żelbetowe, ale zdarzają się też konstrukcje w pełni oryginalne, jak choćby wyjątkowy przepust kamienny z lat 70. XIX w. w km 158,817.

Na szczególną uwagę zasługują przede wszystkim wiadukty kolejowe, które w zdecydowanej większości posiadają jeszcze oryginalną konstrukcję oraz materiał budowlany, począwszy od wiaduktów ceglanych sklepionych, a skończywszy na żelbetowych płytowych czy nawet wyjątkowym wiadukcie żelbetowym sklepionym w km 144,269, zbudowanym wtórnie już w latach 30. XX w. Niezwykle cenne są wiadukty w Jasieniu oraz most i wiadukt w Jasieniu w km 168,221, mogący pochodzić jeszcze z lat 40. XIX w. Na uwagę zasługują też kolekcja zróżnicowanych konstrukcyjnie oraz materiałowo wiaduktów w Lubsku, łącznie z tunelem komunikującym państwowy dworzec i miasto ze stacją Lubsko Południowe.

#### **Mosty:**

- 1) **Most w km 113,816 (1875/1945/2019 r.)** – przeszkodą jest rzeka Bóbr; most trójprzęsłowy stalowo-żelbetowy zespolony z jazdą górą, oparty na dwóch oryginalnych przyczółkach ceglanych ze skrzydłami licowanymi również cegłą ceramiczną (przyczółki pod dwa tory, ob. jeden zdemontowany) oraz dwóch nowych, betonowych filarach; długość 104,5 m;
- 2) **Most w km 114,278 (1875/1945/2019 r.)** – przeszkodą jest dopływ względnie rzeka Bóbr (starorzecze); most trójprzęsłowy stalowo-żelbetowy zespolony z jazdą górą, oparty na dwóch oryginalnych przyczółkach ceglanych ze skrzydłami licowanymi również cegłą ceramiczną (przyczółki pod dwa tory, ob. jeden zdemontowany) oraz dwóch nowych i betonowych filarach; długość 104,5 m;
- 3) **Most w km 132,500 (1875/1945/2019 r.)** – przeszkodą jest rzeka Kwisa; most trójprzęsłowy stalowo-żelbetowy zespolony z jazdą górą, oparty na dwóch oryginalnych przyczółkach ceglanych ze skrzydłami licowanymi również cegłą ceramiczną (przyczółki pod dwa tory, ob. jeden zdemontowany) oraz dwóch nowych i betonowych filarach; długość 106,5 m;
- 4) **Most w km 142,194 (1875/1945/1949 r.)** – przeszkodą jest rzeka Czerna; most trójprzęsłowy ceglano-żelbetowy sklepiony, składający się z trzech przęseł sklepionych w cegle i żelbecie; oparty na dwóch oryginalnych przyczółkach ceglanych ze skrzydłami licowanymi również cegłą ceramiczną (przyczółki pod dwa tory, ob. jeden zdemontowany) oraz jednym oryginalnym, ceglany i drugim żelbetowym, zrekonstruowanym filarze; długość 32,1 m;
- 5) **Most w km 158,205 (1875 r./pierwsza poł. XX w.)** – przeszkodą jest dopływ lub rzeka Lubsza; most jednoprzęsłowy ceglany sklepiony; oparty na dwóch oryginalnych przyczółkach ceglanych ze skrzydłami ceglanyymi, prawdopodobnie rekonstruowany częściowo na początku XX w. lub w okresie międzywojennym; długość 4,3 m;
- 6) **Most i wiadukt w km 168,221 (1846? 1875?)** – przeszkodą jest rzeka Lubsza i ul. Zielonogórska; obiekt dwuprzęsłowy: przęsło zachodnie jest mostem, a przęsło wschodnie wiaduktem; konstrukcja ceglana sklepiona; oparta na dwóch oryginalnych przyczółkach ceglanych ze skrzydłami licowanymi również cegłą ceramiczną (przyczółki pod dwa tory, ob. jeden zdemontowany) oraz jednym oryginalnym i ceglany filarze; długość 21,0 m;



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokończenie tekstu rubryki nr 13</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		

**Dokończenie tekstu rubryki nr 13 z załącznika nr 6**

- 7) **Most w km 169,390 (?)** – przeszkoda jest rów, most jednoprzęsłowy ceglany, sklepiony, oparty na przyczółkach ceglanych pod dwa tory (ob. jeden tor zdemontowany); długość 5,50 m;
- 8) **Most w km 177,082 (20.–30. XX w.)** – przeszkodą jest rzeka Lubsza lub jej dopływ; most jednoprzęsłowy żelbetowy płytowy, oparty na dwóch przyczółkach betonowych ze skrzydłami betonowymi (przyczółki pod dwa tory, ob. jeden zdemontowany); długość 8,0 m;
- 9) **Most w km 178,125 (?)** – przeszkodą jest rzeka Lubsza; most kilkuprzęsłowy stalowy blachownicowy; konstrukcja nośna oparta na przyczółkach i filarach; podpory pod dwa tory, ob. ustroj nośny tylko pod jeden tor; długość 36,85 m;
- 10) **Most w km 181,869 (20.–30. XX w./po 1945 r.)** – przeszkodą jest rzeka Lubsza; most trójprzęsłowy stalowy blachownicowy o przeszłach wolnopodpartych z jazdą dołem po otwartym pomoście; konstrukcja nośna oparta na przyczółkach i filarach betonowych, częściowo zrekonstruowanych po II wojnie światowej; podpory pod dwa tory, ob. ustroj nośny tylko pod jeden tor i to zachowany w obrębie dwóch przęseł (trzęcie skradzione); długość 10,27 m;
- 11) **Most w km 190,066 (przeł. XIX i XX w.)** – przeszkodą jest rów, most jednoprzęsłowy ceglany, sklepiony, oparty na przyczółkach ceglanych pod dwa tory (ob. jeden tor zdemontowany); długość 4,70 m;
- 12) **Most w km 197,669 (20.–30. XX w./po 1945 r.)** – przeszkodą jest rzeka Nysa Łużycka; most 12-przęsłowy stalowy blachownicowo-kratownicowy o przeszłach wolnopodpartych z jazdą dołem po otwartym pomoście i mostownicach; konstrukcja nośna oparta na przyczółkach i filarach betonowych oraz ceglanych, częściowo zrekonstruowanych po II wojnie światowej; podpory pod dwa tory, ob. ustroj nośny z przęseł blachownicowych tylko pod jeden tor, zaś przęseło nurtowe kratownicowe (dźwigary główne trapezowe) pod dwa tory; przeprawa przebudowana w trakcie odbudowy po 1945 r.; długość 171,47 m;

**Wiadukty:**

- 1) **Wiadukt żelbetowy płytowy w km 113,355 (30. XX w.)** – przeszkodą jest ul. Bolesławiecka lub szosa z Bolesławca do Szprotawy w Lesznie Górnym; wiadukt jednoprzęsłowy płytowy z dźwigarów stalowych obetonowanych, przyczółki betonowe; długość 10,80 m;
- 2) **Wiadukt żelbetowy płytowy w km 138,584 (koniec XIX w./30. XX w./po 1945 r.)** – przeszkodą jest ul. Żelazna w Żaganii; wiadukt jednoprzęsłowy płytowy z dźwigarów stalowych obetonowanych, przyczółki i skrzydła ceglane; długość 10,80 m;
- 3) **Wiadukt żelbetowy płytowy w km 140,662 (ok. 1913 r./30. XX w./po 1945 r.)** – przeszkodą jest ul. Przyjaciół Żołnierza w Żaganii; wiadukt jednoprzęsłowy płytowy z dźwigarów stalowych obetonowanych, przyczółki i skrzydła ceglane, częściowo betonowe; długość 13,00 m;
- 4) **Wiadukt żelbetowy płytowy w km 141,072 (1913 r.)** – przeszkodą jest ul. Gen. J. Bema w Żaganii; wiadukt jednoprzęsłowy płytowy z dźwigarów stalowych obetonowanych, mury oporowe betonowe; długość 12,60 m;
- 5) **Wiadukt stalowy blachownicowy w km 142,751 (20.–40. XX w.)** – przeszkodą jest ul. Żarska w Żaganii; wiadukt jednoprzęsłowy blachownicowy z jazdą dołem po pomoście (przęseło tylko pod jeden tor); przyczółki i skrzydła betonowe; długość 11,35 m;

VERTE



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

**Wiadukty:**

- 6) **Wiadukt żelbetowy sklepiony w km 144,269 (30. XX w.)** – przeszkoda jest brukowany dukt leśny; wiadukt jednoprzęsłowy sklepiony z żelbetu, przyczółki i skrzydła betonowe; długość 6,4 m;
- 7) **Wiadukt ceglany sklepiony w km 151,629 (1875 r.)** – przeszkoda jest polna droga; wiadukt jednoprzęsłowy ceglany sklepiony, przyczółki i skrzydła ceglane; długość 7,65 m;
- 8) **Wiadukt stalowy blachownicowy w km 163,866 (przel. XIX i XX w./po 1945 r.?)** – przeszkoda jest wiejska droga we wsi Bieszków do wsi Roztoki; wiadukt jednoprzęsłowy blachownicowy z jazdą dołem po pomoście (prześła pod obydwa tory); przyczółki i skrzydła ceglane; długość 7,0 m;
- 9) **Wiadukt ceglany sklepiony w km 167,124 (1875 r.)** – przeszkoda jest ul. Kolejowa w Jasieniu; wiadukt jednoprzęsłowy ceglany sklepiony, przyczółki i skrzydła ceglane; długość 6,10 m;
- 10) **Wiadukt żelbetowy płytowy i ceglany sklepiony w km 167,651 (przel. XIX i XX w. lub pocz. XX w.)** – przeszkoda była polna droga oraz tor kolejki polnej pomiędzy cegielnią a wyrobiskiem gliny w Jasieniu; wiadukt dwuprzęsłowy: jedno przęsło płytowe a drugi sklepione, przyczółki i skrzydła ceglane; długość 7,30 m;
- 11) **Wiadukt ceglany sklepiony w km 167,842 (1846/1875 r.)** – przeszkoda jest ul. Przemysłowa w Jasieniu; wiadukt jednoprzęsłowy ceglany sklepiony, wtórnie poszerzony, przyczółki i skrzydła ceglane; długość 6,38 m;
- 12) **Wiadukt i most ceglany sklepiony w km 168,221 – vide: most poz. 6 z załącznika nr 6.**
- 13) **Wiadukt ceglany sklepiony w km 168,670 (1846/1875 r./pocz. XX w.)** – przeszkoda jest polna droga w Jasieniu; wiadukt jednoprzęsłowy ceglany sklepiony, wtórnie poszerzony, przyczółki i skrzydła ceglane; długość 5,35 m;
- 14) **Wiadukt żelbetowy płytowy w km 172,282 (pocz. XX w./20.–30. XX w.)** – przeszkoda jest ul. J. Kilińskiego w Lubsku; wiadukt dwuprzęsłowy płytowy z żelbetu, przyczółki i skrzydła ceglane, podpora pośrednia w postaci ciągu stalowych nitowanych słupów; długość 13,0 m;
- 15) **Wiadukt ceglany sklepiony (wtórnie tynkowany) i żelbetowy ramowy w km 172,562 (II poł. XIX w./20.–30. XX w.)** – przeszkoda jest ul. Kolejowa w Lubsku; wiadukt jednoprzęsłowy ceglany sklepiony, a w części północnej rama żelbetowa (wtórnie poszerzony), przyczółki i skrzydła ceglane (wtórnie tynkowane) i betonowe; długość 10,60 m;
- 16) **Wiadukt żelbetowy płytowy w km 173,155 (pocz. XX w./20.–30. XX w.)** – przeszkoda jest ul. C. Miłosza w Lubsku; wiadukt jednoprzęsłowy płytowy (dźwigary stalowe obetonowane), przyczółki i skrzydła ceglane i betonowe; długość 7,85 m;
- 17) **Wiadukt stalowy blachownicowy w km 1173,603 (przel. XIX i XX w./20.–30. XX w.)** – przeszkoda jest ul. Klonowa w Lubsku; wiadukt jednoprzęsłowy blachownicowy z jazdą dołem po pomoście (prześła pod kilka torów); przyczółki i skrzydła ceglane; długość 11,80 m;
- 18) **Wiadukt ceglany sklepiony w km 174,616 (II poł. XIX w./pierwsza ćwierć XX w.)** – przeszkoda jest ul. Przemysłowa w Lubsku; wiadukt jednoprzęsłowy ceglany sklepiony, wtórnie poszerzony, przyczółki i skrzydła ceglane; długość 7,08 m.

**ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ**

Nr 8

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	lubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokończenie tekstu rubryki nr 13****Dokończenie tekstu rubryki nr 13 z załącznika nr 7**

Zestawienie kolejowych obiektów inżynierskich na szlaku Wrocław Muchobór/Leszno Górne – Gubinek (wg aktualnego wykazu obiektów inżynierskich PKP PLK ZLK w Zielonej Górze, nieuwzględniającego wiadukty drogowe)

Nr	Km szlaku	Rodzaj obiektu	Materiał	Konstrukcja	Światło pionowe (m)	Światło poziome (m)	Nr	Km szlaku	Rodzaj obiektu	Materiał	Konstrukcja	Światło pionowe (m)	Światło poziome (m)
1	113,355	Wiadukt	Żelbet	Płyta	4,75	8,95	25	141,072	Wiadukt	Żelbet	Płyta	4,40/4,80	10,50
2	113,816	Most	Stal i żelbet	Kratownica	4,04	96,96	26	142,194	Most	Cegła i żelbet	Sklepienie	8,75	3x9,40
3	114,278	Most	Stal i żelbet	Kratownica	4,04	96,96	27	142,751	Wiadukt	Stal	Blachownica	4,30	9,45
4	120,060	Przepust	Żelbet	Płyta	1,00	0,90	28	144,269	Wiadukt	Żelbet	Sklepienie	5,10	5,65
5	120,891	Przepust	Żelbet	Płyta	0,80	0,95	29	147,009	Przepust	Żelbet	Rama	1,50	1,50
6	121,601	Przepust	Żelbet	Płyta	1,20	0,93	30	148,015	Przepust	Stal	Otwarty	1,65	1,72
7	122,082	Przepust	Żelbet	Płyta	1,10	0,90	31	149,104	Przepust	Kamionka	Rura	0,43	0,43
8	122,902	Przepust	Żelbet	Płyta	0,50	0,90	32	149,725	Przepust	Beton	Płyta	1,85	1,81
9	124,424	Przepust	Żelbet	Płyta	0,75	1,88	33	150,362	Przepust	Kamionka	Rura	0,50	0,50
10	125,050	Przepust	Żelbet	Płyta	0,70	2,50	34	151,522	Przepust	Kamionka	Rura	0,15	0,15
11	125,355	Przepust	Kamionka	Rura	0,40	0,40	35	151,558	Przepust	Kamionka	Rura	0,13	0,13
12	125,740	Przepust	Kamień	Płyta	0,80	1,85	36	151,629	Wiadukt	Cegła	Sklepienie	4,40	7,10
13	126,172	Przepust	Kamień	Płyta	0,80	0,90	37	152,100	Przepust	Kamionka	Rura	0,35	0,35
14	126,854	Przepust	Żelbet	Płyta	1,30	2,00	38	152,858	Przepust	Kamień	Płyta	1,30	0,94
15	127,442	Przepust	Kamień	Płyta	1,20	0,90	39	153,173	Przepust	Kamień	Płyta	1,30	0,94
16	130,801	Przepust	Kamień	Płyta	1,30	0,65	40	154,033	Przepust	Kamionka	Rura	0,30	0,30
17	132,500	Most	Stal i żelbet	Kratownica	2,72	38,60	41	154,710	Przepust	Żelbet	Płyta	1,05	0,93
18	135,816	Przepust	Kamionka	Rura	0,35	2x0,35	42	154,834	Przepust	Stal	Rura	0,50	0,50
19	136,901	Przepust	Kamionka	Rura	0,35	2x0,35	43	155,896	Przepust	Cegła	Sklepienie	1,85	1,24
20	137,330	Przepust	Stal i żelbet	Płyta	1,40	1,87	44	156,354	Przepust	Kamień	Płyta	1,40	1,28
21	138,335	Przepust	Cegła	Sklepienie	1,20	0,95	45	156,756	Przepust	Kamień i cegła	Sklepienie	1,27	1,21
22	138,584	Wiadukt	Żelbet	Płyta	4,30	7,95	46	156,862	Przepust	Stal	Rura	0,40	0,40
23	139,875	Przepust	Żelbet	Płyta	2,47	2,14	47	157,128	Przepust	Kamionka	Rura	0,30	0,30
24	140,662	Wiadukt	Żelbet	Płyta	4,35	1115,00	48	157,314	Przepust	Kamionka	Rura	0,30	0,30

VERTE



Opracowanie załącznika: (data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

Zestawienie kolejowych obiektów inżynierskich na szlaku Wrocław Muchobóř/Leszno Górne – Gubinek (wg aktualnego wykazu obiektów inżynierskich PKP PLK ZLK w Zielonej Górze, nieuwzględniającego wiadukty drogowe)

Nr	Km szlaku	Rodzaj obiektu	Materiał	Konstrukcja	Światło pionowe (m)	Światło poziome (m)	Nr	Km szlaku	Rodzaj obiektu	Materiał	Konstrukcja	Światło pionowe (m)	Światło poziome (m)
49	157,542	Przepust	Kamień	Płyta	1,38	0,95	81	173,992	Przepust	Żelbet i kamionka	Rura i płyta	0,55	1,73
50	158,205	Most	Cegła	Sklepienie	3,60	4,30	82	174,616	Wiadukt	Cegła	Sklepienie	4,60	6,27
51	158,817	Przepust	Kamień	Płyta	1,35	0,94	83	175,214	Przepust	Żelbet	Rura	0,50	0,50
52	159,285	Przepust	Żelbet	Płyta	0,95	0,73	84	175,493	Przepust	Stal	Rura	1,00	1,00
53	159,462	Przepust	Cegła	Sklepienie	1,47	1,21	85	177,082	Most	Żelbet	Płyta	2,50	6,40
54	160,160	Przepust	Stal	Rura	0,75	0,75	86	178,125	Most	Stal	Blachownica	2,85	29,55
55	160,875	Przepust	Kamień	Płyta	1,37	0,95	87	179,542	Przepust	Stal	Rura	0,92	1,84
55	162,003	Przepust	Cegła	Sklepienie	2,92	2,50	88	181,869	Most	Stal	Blachownica	1,30	8,45
56	162,506	Przepust	Kamień	Płyta	1,05	1,26	89	183,186	Przepust	Stal	Rura	1,00	2,00
57	162,775	Przepust	Stal	Rura	0,40	0,40	90	183,782	Przepust	Cegła	Sklepienie	1,85	1,85
58	163,281	Przepust	Stal	Rura	0,50	1,00	91	185,045	Przepust	Żelbet	Płyta	1,20	0,62
59	163,866	Wiadukt	Stal	Blachownica	4,00	5,00	92	186,321	Przepust	Żelbet	Rura	1,00	1,00
60	164,310	Przepust	Cegła	Sklepienie	2,40	1,90	93	187,293	Przepust	Żelbet	Rura	1,40	5,60
61	167,124	Wiadukt	Cegła	Sklepienie	4,20	5,53	94	188,005	Przepust	Żelbet	Rura	0,80	1,60
62	167,651	Wiadukt	Cegła	Sklepienie	2,70	5,50	95	190,066	Most	Cegła	Sklepienie	2,10	3,70
63	167,842	Wiadukt	Cegła	Sklepienie	4,20	5,62	96	191,006	Przepust	Żelbet	Płyta	0,90	0,60
64	168,221	Most	Cegła	Sklepienie	7,80	18,60	97	191,248	Przepust	Cegła	Sklepienie	1,30	1,25
65	168,670	Wiadukt	Cegła	Sklepienie	3,95	4,70	98	191,601	Przepust	Kamień i żelbet	Rura i płyta	0,40	0,60
66	169,216	Przepust	Cegła	Sklepienie	1,50	1,08	99	191,832	Przepust	Stal	Rura	0,40	0,40
67	169,390	Most	Cegła	Sklepienie	3,60	5,04	100	192,616	Przepust	Żelbet	Rura	1,50	1,50
68	169,760	Przepust	Stal	Rura	0,50	0,50	101	193,430	Przepust	Żelbet	Rura	1,00	1,00
69	170,045	Przepust	Stal	Rura	0,30	0,30	102	194,921	Przepust	Żelbet	Rura	1,00	1,00
70	170,385	Przepust	Kamień i stal	Rura i płyta	0,15	0,35	103	195,191	Przepust	Cegła	Sklepienie	1,00	1,20
71	171,037	Przepust	Żelbet	Płyta	0,50	0,66	104	195,402	Przepust	Żelbet	Rura	0,80	0,80
72	171,345	Przepust	Kamień i stal	Płyta	1,05	1,80	105	195,805	Przepust	Cegła i żelbet	Sklepienie i rura	0,60	0,60
73	171,979	Przepust	Kamień	Płyta	1,10	1,00	106	196,280	Przepust	Żelbet	Rura	0,80	0,80
74	172,282	Wiadukt	Żelbet	Płyta	4,2	11,79	107	196,401	Przepust	Żelbet	Płyta	0,80	0,55
75	172,562	Wiadukt	Cegła	Sklepienie	4,48	10,00	108	196,868	Przepust	Kamień i kamionka	Rura i płyta	0,46	0,46
76	172,806	Tunel per.	Żelbet	Płyta	2,46	4,00	109	197,043	Przepust	Żelbet	Rura i płyta	0,8	0,8
77	172,817	Tunel per.	Cegła	Sklepienie	2,7	4,00	110	197,210	Przepust	Stal	Rura	1,00	1,00
78	172,820	Tunel per.	Żelbet	Płyta	2,52	5,00	111	197,669	Most	Stal	Blachownica i kratownica	2,00	95,28
79	173,155	Wiadukt	Żelbet	Płyta	3,90	7,05	112	R III A	Przepust	Żelbet	Rama	0,80	7,00
80	173,603	Wiadukt	Stal	Blachownica	3,67	6,93							

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres <b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	6. Zawartość załącznika <b>Dokumentacja archiwalna ikonograficzna</b>
2. Gmina	Szprotawa – Gubin		
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		



Leszno Górne – dworzec od strony torów ok. 1910 r.

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/foto/1002/1200750608-2.jpg>

Leszno Górne – dworzec od zachodu ok. 1910 r.

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/foto/1002/1200750608-2.jpg>

Leszno Górne – budynek mieszkalny zawiadowcy odcinka drogowego i wieża ciśnień od północy oraz kolonia domów mieszkalnych z pierwszej dekady XX w. od północnego wschodu ok. 1910 r.

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/foto/1002/1200750608-2.jpg>Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



Leszno Górne – rozebrany budynek warsztatów odcinka drogowego w 2009 r. i budynek dworca od strony torów z widocznym fragmentem magazynu towarowego w 2009 r.  
<https://polska-org.pl/775537,foto.html?IdEntity=524892>



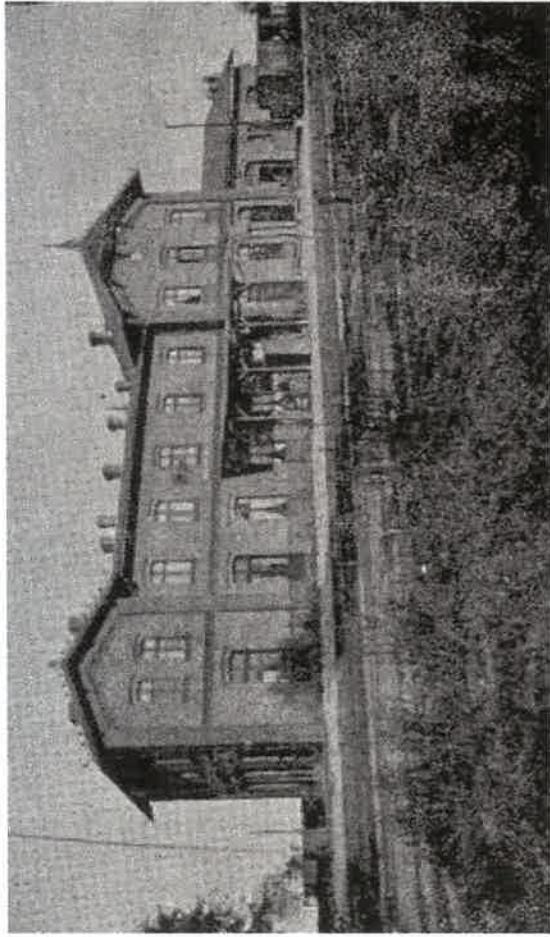
Leszno Górne – rozebrany budynek warsztatów odcinka drogowego w 2009 r. i budynek dworca od strony torów z widocznym fragmentem magazynu towarowego w 2009 r.  
<https://polska-org.pl/775022,foto.html?IdEntity=524892>



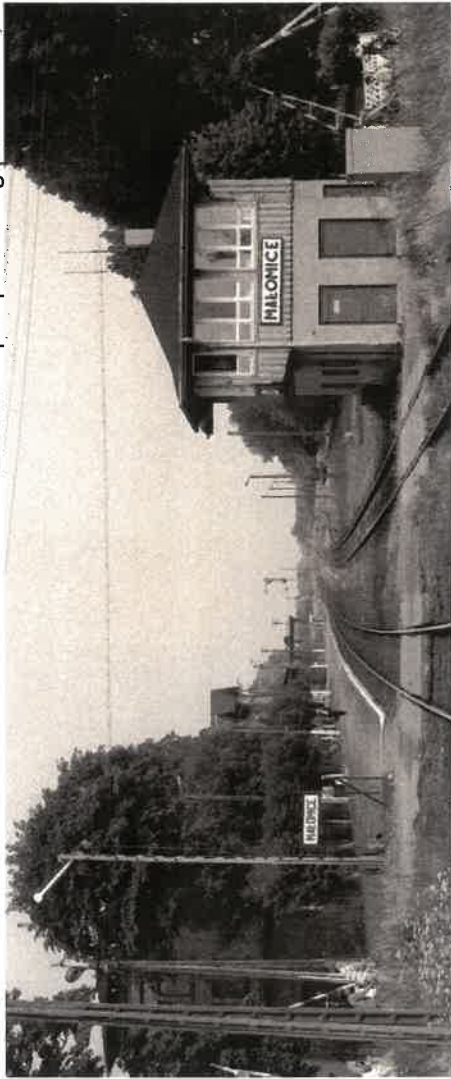
Leszno Górne – dworzec z kilometrażem do Berlina i Wrocławia, 1939 r.

Źródło: <https://polska-org.pl/9478215,foto.html?IdEntity=524892>

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres <b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	6. Zawartość załącznika <b>Dokumentacja archiwalna ikonograficzna</b>
2. Gmina	Szprotawa – Gubin		
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		



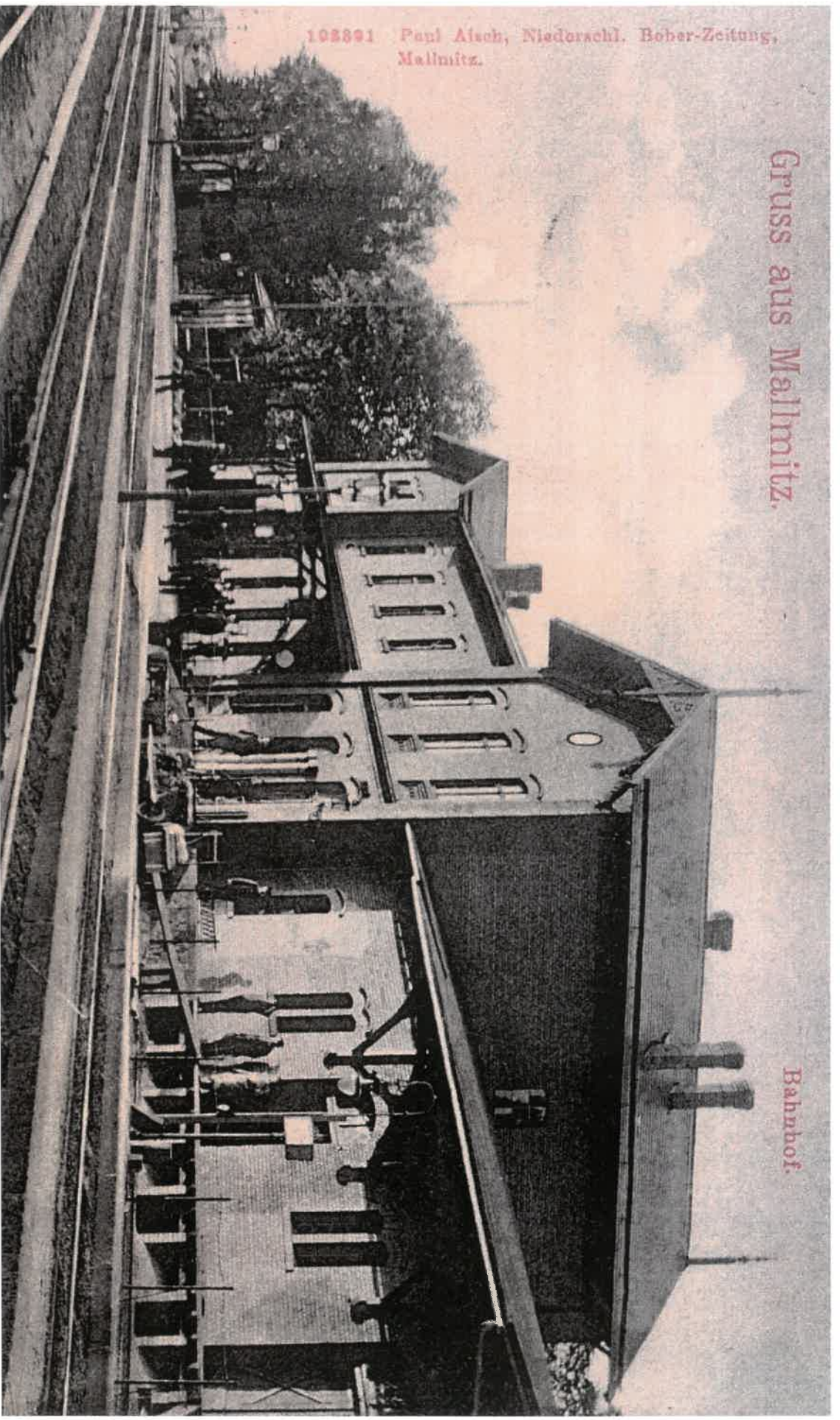
Małomice – dworzec od strony torów ok. 1900 (z prawej magazyn jeszcze przed rozbudową) i ok. 1920 r. (magazyn po rozbudowie i widoczne naprężące mechanicznego srk).  
Źródło: [https://polska-org.pl/7447864\\_foto.html?idEntity=529884](https://polska-org.pl/7447864_foto.html?idEntity=529884)



Małomice – nastawnia dysponująca Mi i wjazd na stację od strony Gubina (1996 r.) oraz złomowany dźwig portaltowy z ostatniej tercji XIX w. na placu załadunkowym (1996 r.)  
Źródło: [https://polska-org.pl/6361502\\_foto.html?idEntity=529884](https://polska-org.pl/6361502_foto.html?idEntity=529884)

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



Gruss aus Malomitz.

Bahnhof.

102891 Paul Aisch, Niederschl. Boher-Zeitung,  
Malomitz.

Malomice – dworzec od strony peronów (ujęcie od południowego wschodu), ok. 1910 r.

Źródło: [https://polska-org.pl/7539593\\_foto.html?idEntity=529884](https://polska-org.pl/7539593_foto.html?idEntity=529884)



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 11

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE -- GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE -- GUBINEK</b>	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa -- Gubin			
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński			
4. Województwo	lubuskie			



Olszyniec – dworzec od strony torów ok. 1920 r. i ok. 1930 r.

Źródło: <https://polska-org.pl/766295,foto.html?idEntity=3507600>



Bieniów – budynek dworcowy i perony od strony Gubina i Żar ok. 1910 r. oraz wnętrze poczekalni I i II klasy na dworcu (ok. 1910–1920 r.)

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=233&ed=0&okno=galeria&photoId=156233>

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



Fot. Miłosz Telesiński  
Zbąszynek



Bieniów – dworzec ze skrzydłem magazynowym od strony torów w 1997 r. oraz dworzec ze skrzydłem magazynowym od strony placu dworcowego w 2010 r.

Zródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=233&ed=0&okno=galeria&str=1&photoId=50989>



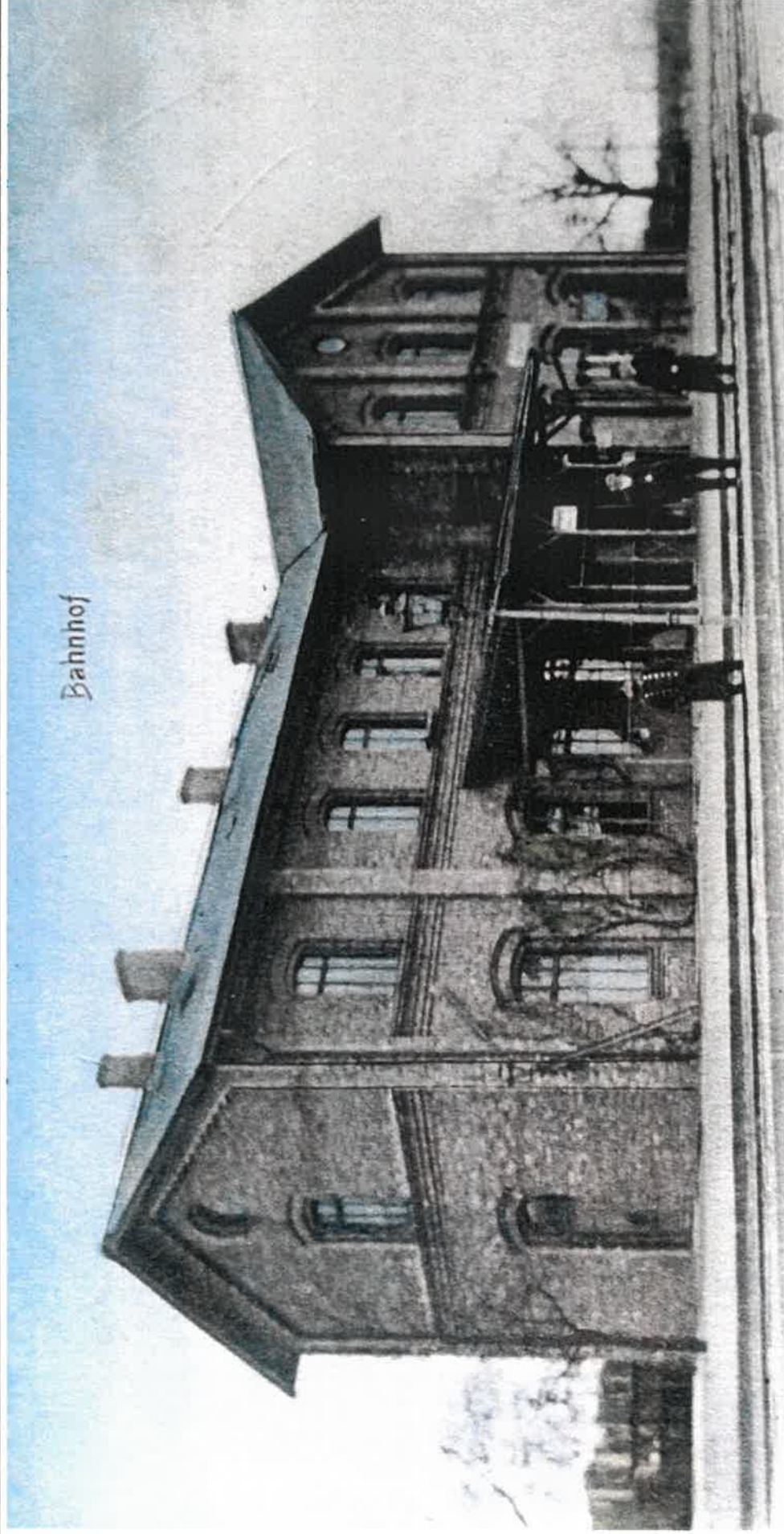
Bieżytchowice Dolne – budynek przystanku z XIX w. i wiaty z okresu międzywojennego w 2008 r. (obiekty nie istnieją)

Zródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=1743&ed=0&okno=galeria&photoId=33593>



**ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ****Nr 12**

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja archiwalna ikonograficzna</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		



Jasień – dworzec od strony „starej Berinki” przed rozbudową ok. 1905 r.

Źródło: <https://polska-org.pl/5766574.foto.html?idEntity=9420778>

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



Jasień – dworzec od strony „starej Berlinki” po rozbudowie ok. 1910 r.

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=247&ed=0&kno=galeria&str=-1&photoId=192295>



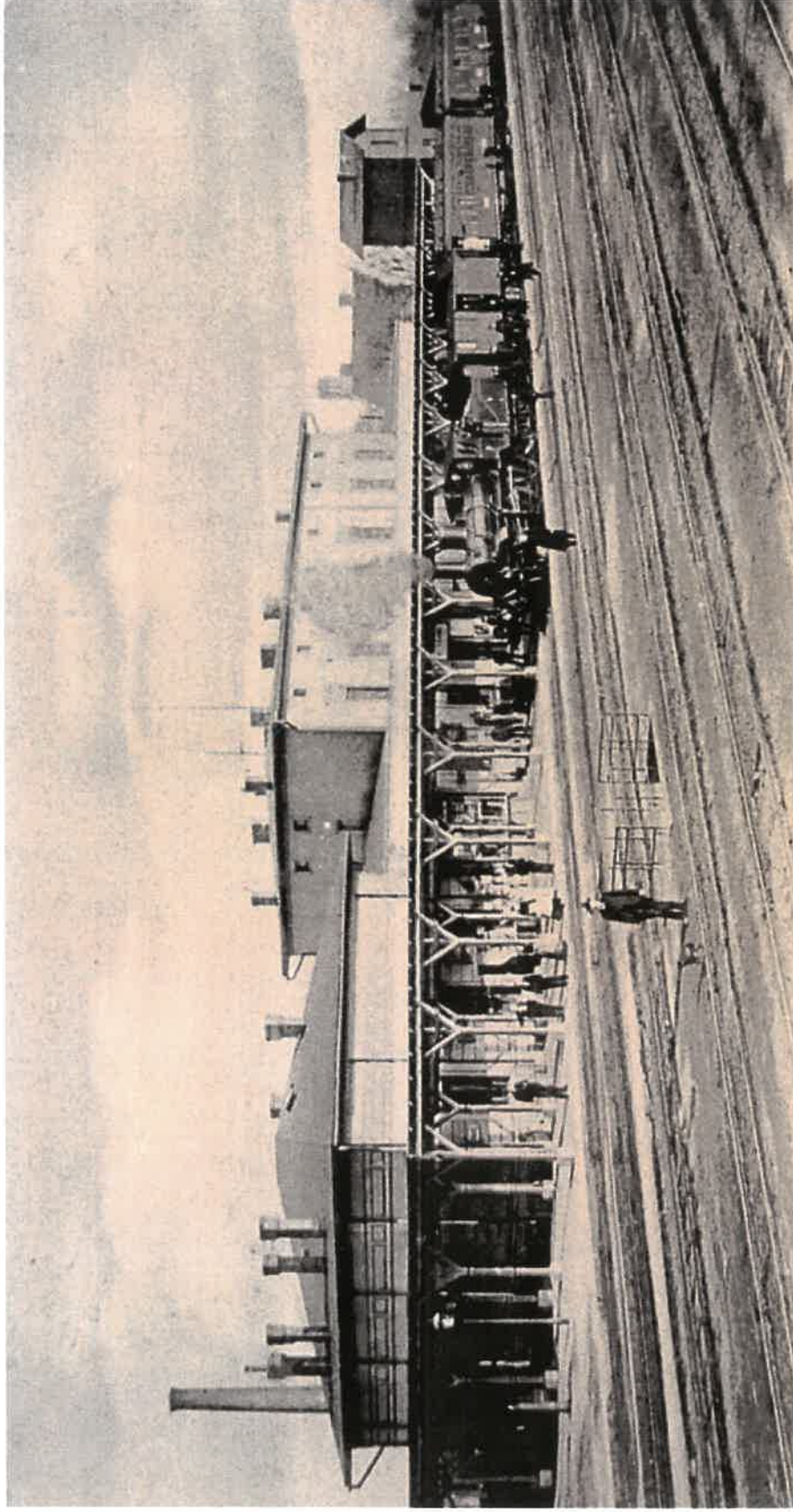
Nastawnia wykonawcza Jn2 przed rozbudką (1998 r.)



Jasień – zdemastowana nastawnia wykonawcza Jn1 w 1998 r. (obiekty nie istnieją)

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=247&ed=0&kno=galeria&str=-1&photoId=192296>

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres <b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	6. Zawartość załącznika <b>Dokumentacja archiwalna ikonograficzna</b>
2. Gmina	Szprotawa – Gubin		
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		

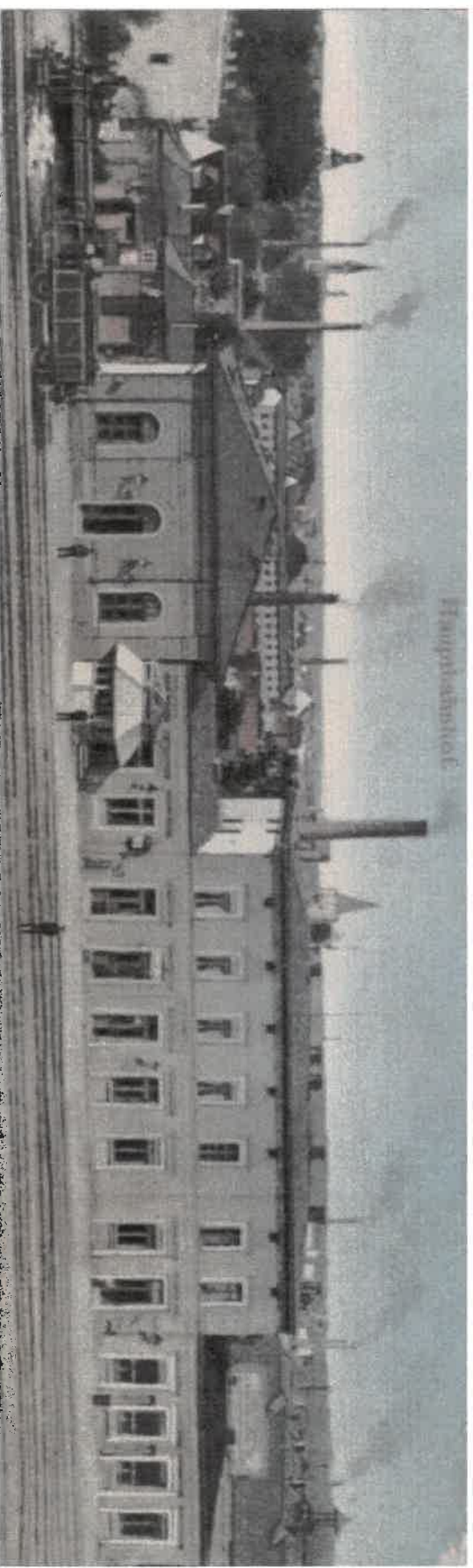


Lubsko – dworzec od południowego zachodu, z prawej wieża wodna z lat 40. XIX w. (ok. 1910 r.)

Źródło: [https://polska-org.pl/5794173\\_foto.html?idEntity=3510713](https://polska-org.pl/5794173_foto.html?idEntity=3510713)

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



Lubsko – dworzec kolejowy i ulępy (z lewej) – widok od południa ok. 1900 r.

Zródło: [https://polska-org.pl/731901\\_foto.html?idEntity=3510713](https://polska-org.pl/731901_foto.html?idEntity=3510713)



Lubsko – dworzec od północnego wschodu ok. 1910 r.

Zródło: [https://polska-org.pl/5873466\\_foto.html?idEntity=3510713](https://polska-org.pl/5873466_foto.html?idEntity=3510713)

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja archiwalna ikonograficzna</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		



Bahnhof Sommerfeld



Sommerfeld, foto.  
Der neue Staatsbahnhof

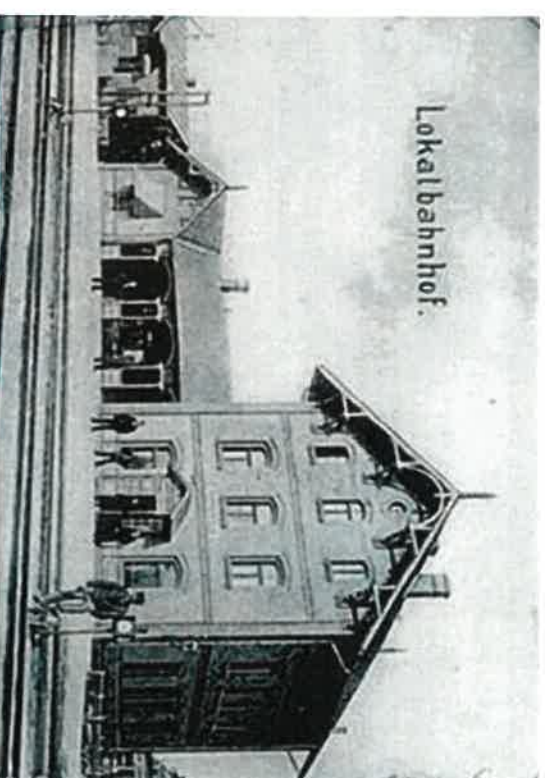
Lubsko – dworzec po przebudowie i rozbudowie od strony placu dworcowego i od strony torów (ok. 1915 – 1920 r.)  
Źródło: <https://polska-org.pl/8075120,foto.html?idEntity=3510713>



Lubsko – dworzec od strony północno-wschodniej w latach 30. XX w.  
Źródło: <https://polska-org.pl/696794,foto.html?idEntity=3510713>



Lubsko – dworzec i noclegownia kolejowa w trakcie rozbioru (ok. 1997 r.).  
<https://polska-org.pl/775537,foto.html?idEntity=524892>



Dworzec kolei prywatnej Lubsko Południowe (1898 r.)  
<https://polska-org.pl/764762,foto.html?idEntity=526835>



Lubsko – noclegownia kolejowa oraz wieża wodna z lat 40. XIX w. w 1995 r. (nie istnieją)



Windy do tunelu pocztowego na peronach w 1995 r. (nie istnieją)

Zródło: <https://polska-org.pl/9130738,foto.html?idEntity=526835>



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja archiwalna ikonograficzna</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośniński		
4. Województwo	lubuskie		



Mierków – przystanek kolejowy wraz z gospodą dworcową (z lewej) ok. 1900 r.  
Źródło: [https://polska-org.pl/5569392\\_foto.html?idEntity=3517516](https://polska-org.pl/5569392_foto.html?idEntity=3517516)



Jasienica Gubińska – dworzec od strony peronów w 2015 r. (wyburzony)



Jasienica Gubińska – nieistniejąca nastawnia przy trójtorowym przejeździe szosy Gubin – Biecz (2007 r.) Gębice Gubińskie – budynek dworcowy z wiatą ok. 1920 r. (nie istnieje)  
Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=1617&ed=0&okno=galeria&photoId=24999> i [https://polska-org.pl/3517526\\_foto.html?idEntity=3517548](https://polska-org.pl/3517526_foto.html?idEntity=3517548)



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. n. nadzw.



Gębice Gubińskie – budynek dworcowy z wiatą ok. 1925 r. (nie istnieje)  
[https://polska-org.pl/5960689\\_foto.html?idEntity=3517548](https://polska-org.pl/5960689_foto.html?idEntity=3517548)



Nieistniejący przystanek Gubinek w 1994 r.  
<https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=393&ed=0&okno=galeria&photoId=104533>



Gubinek – nieistniejący przystanek (1994 r.)

Zródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=393&ed=0&okno=galeria&photoId=104533>

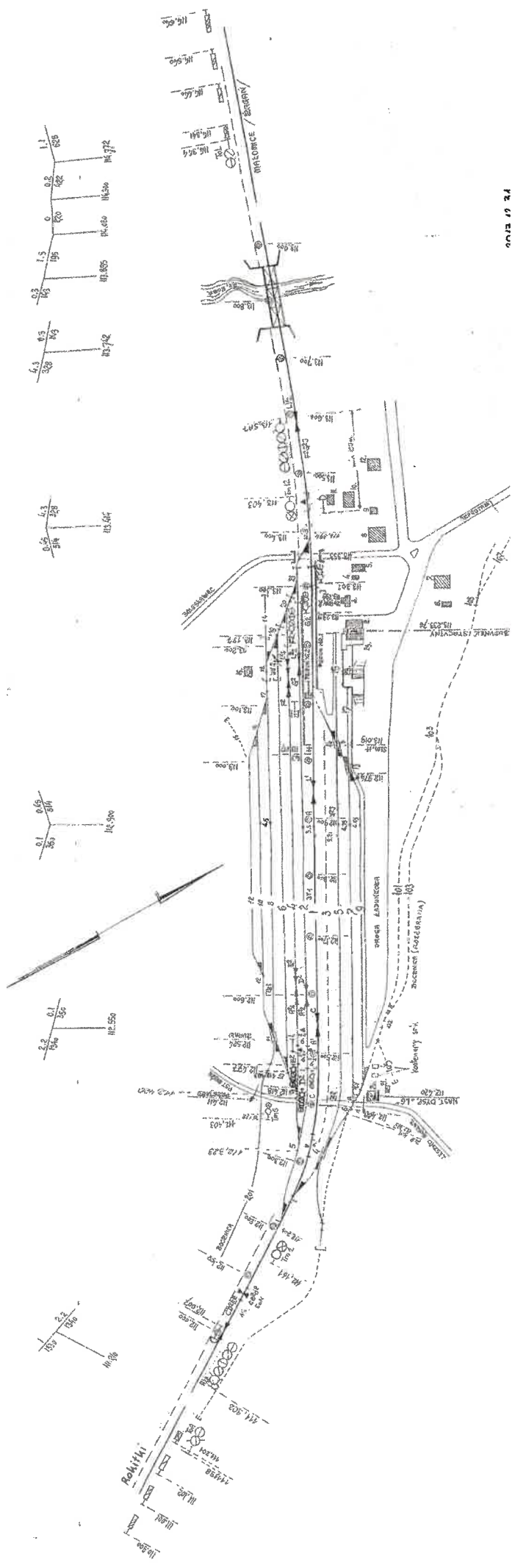
1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Sprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja archiwalna  
techniczna (schematy ideowe):  
Leszno Górne i Małomice**

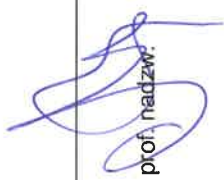


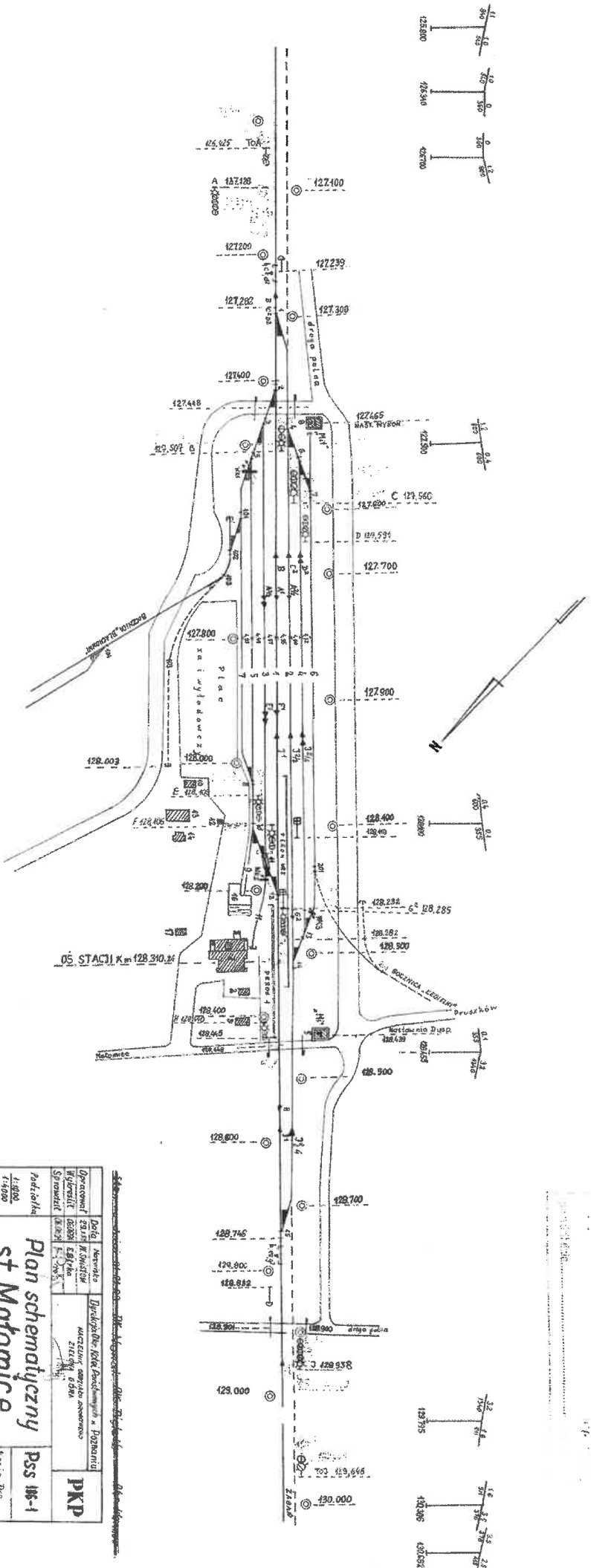
**Stacja Leszno Górne (km 113,233) – wg stanu z 1961 r., aktualizacja w 2017 r.**

- 1 – dworzec, 2 – poczekalnia, 3 – usęp, 4 – dawna stacja pomp, 5 – dawna wieża wodna, 6 – budynek gospodarczy, 7 – budynek mieszkalny,
- 8 – budynek mieszkalny, 9 – budynek gospodarczy, 10 – zachowana szczątkowo stacja pomp, 11 – studnia, 12 – budynek mieszkalny,
- 20 – nastawnia dysponująca Lg, 21 – budynek gospodarczy, 23 – rampa, 25 – magazyn towarowy (rozebrany)

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.





Stacja Matomice (km 128,310) – wg stanu z 1951 r., aktualizacja w 2017 r.

- 1 – dworzec, 2 – usługa, 3 – dawna wieża ciśnieniowa ze stacją pomp, 5 – nastawnia dysponująca Mi, 8 – nastawnia wykonawcza Mi, 10 – warsztaty (nie istnieją),
- 12 – lamplarnia, 13 – budynek mieszkalny, 14 – budynek gospodarczy, 16 – rampa czołowo-boczna, 17 – budynek gospodarczy, 18 – magazyn towarowy

Projektant L. 1800 1-1400		Plan schematyczny <b>st. Matomice</b> WROCLAW - GUBINEK km 128,310		PSS 186-1 Kopia PSS z r. 1951	
Dział: Nowosko 29318 M. Świątek 28200 E. Głogowski 28200 S. Wójcik 28200		Dział: Długołęka 1044 J. Krawiec 1044 M. Świątek 1044 E. Głogowski 1044 S. Wójcik 1044		PKP Wydział: Zarząd Dział: Zarząd 1044 M. Świątek 1044 E. Głogowski 1044 S. Wójcik 1044	

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 17

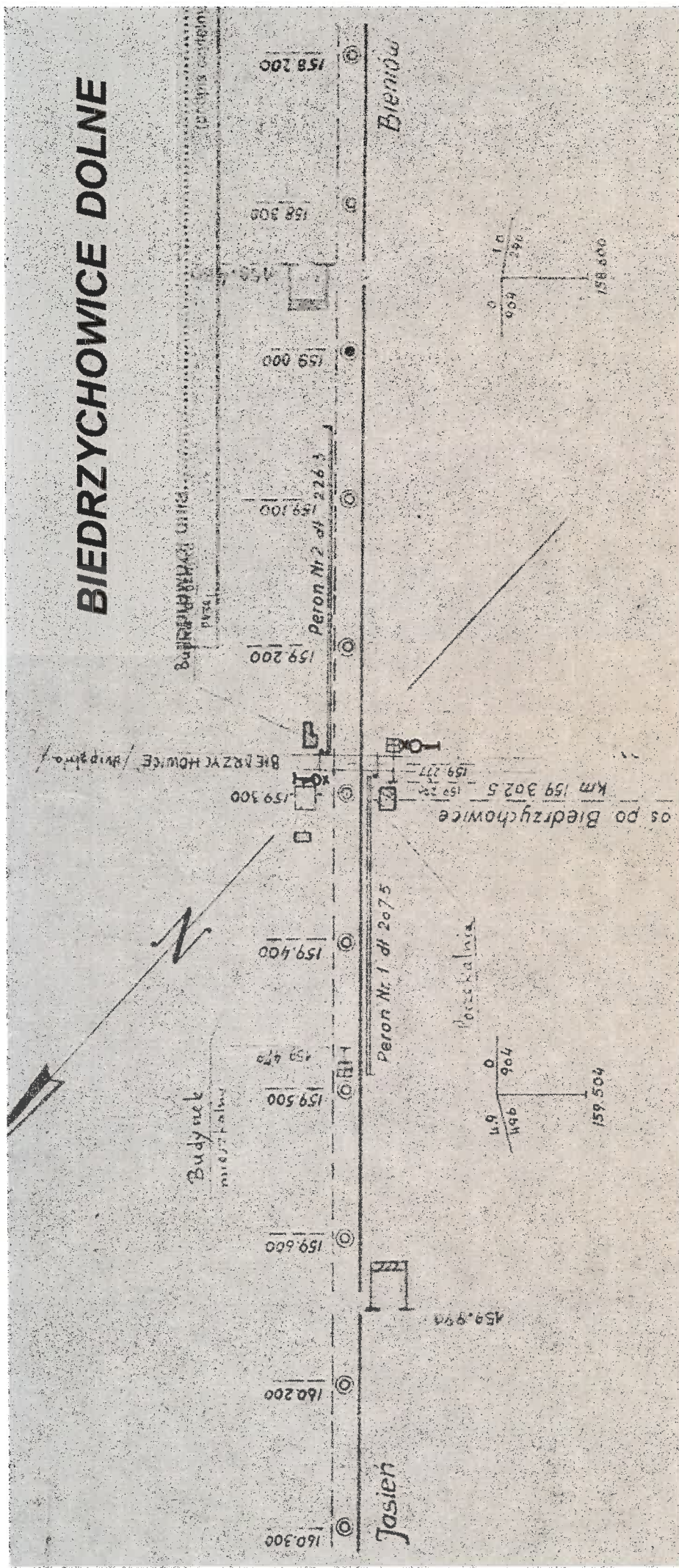
1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	lubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja archiwalna  
techniczna (schematy ideowe):  
Bieniów i Biedrzychowice Dolne**

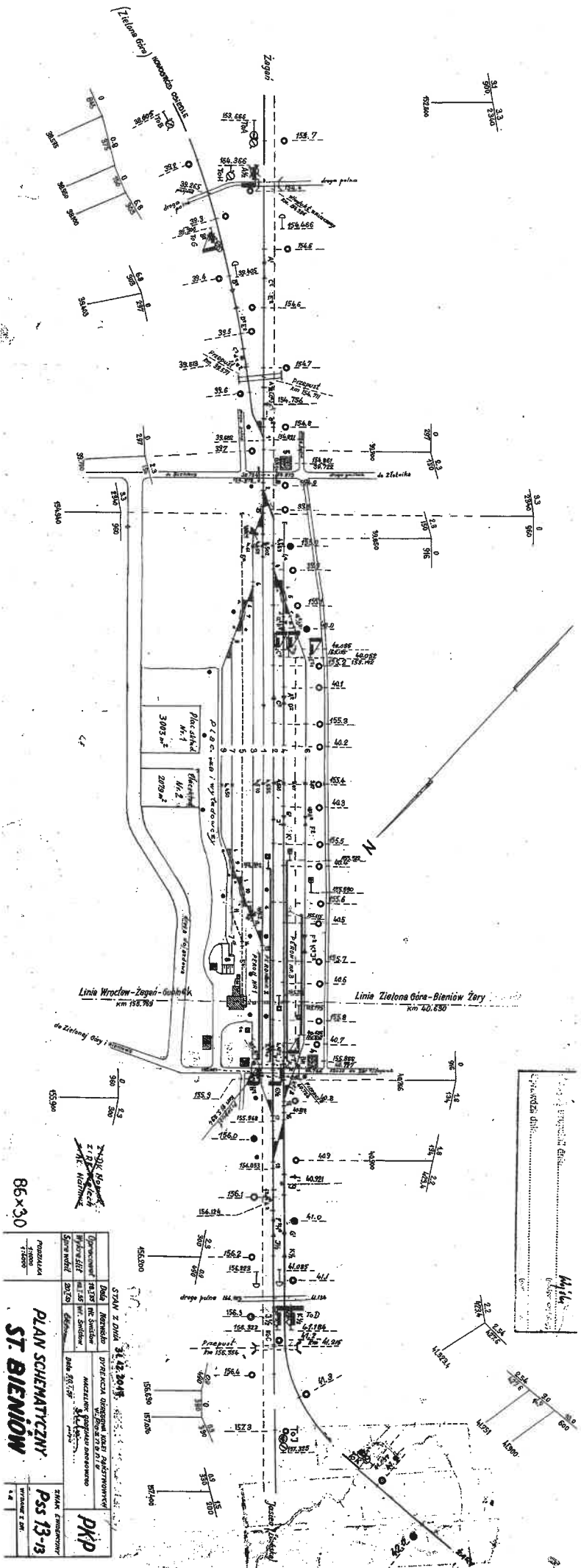


Przystanek osobowy Biedrzychowice Dolne (km 159,300) – wg stanu z lat 60.–70. XX w.

Uwaga: Stacja Żagań – patrz karta zespołu linii kolejowej: Jelenia Góra/Łozy – Żagań

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



- Stacja Bieniów (km 155,769) – wg stanu z 1955 r., aktualizacja w 2017 r.**
- 1 – dworzec, 1a – ustępy, 2 – budynek mieszkalny, 3 – dawna wieża ciśnień ze stacją pomp, 4 – nastawnia dysponująca Bn, 5 – nastawnia wykonawcza Bn1,
  - 8 – rampa czółowo-boczna, 9 – schronisko, 10 – rampa, 11 – hala magazynu towarowego

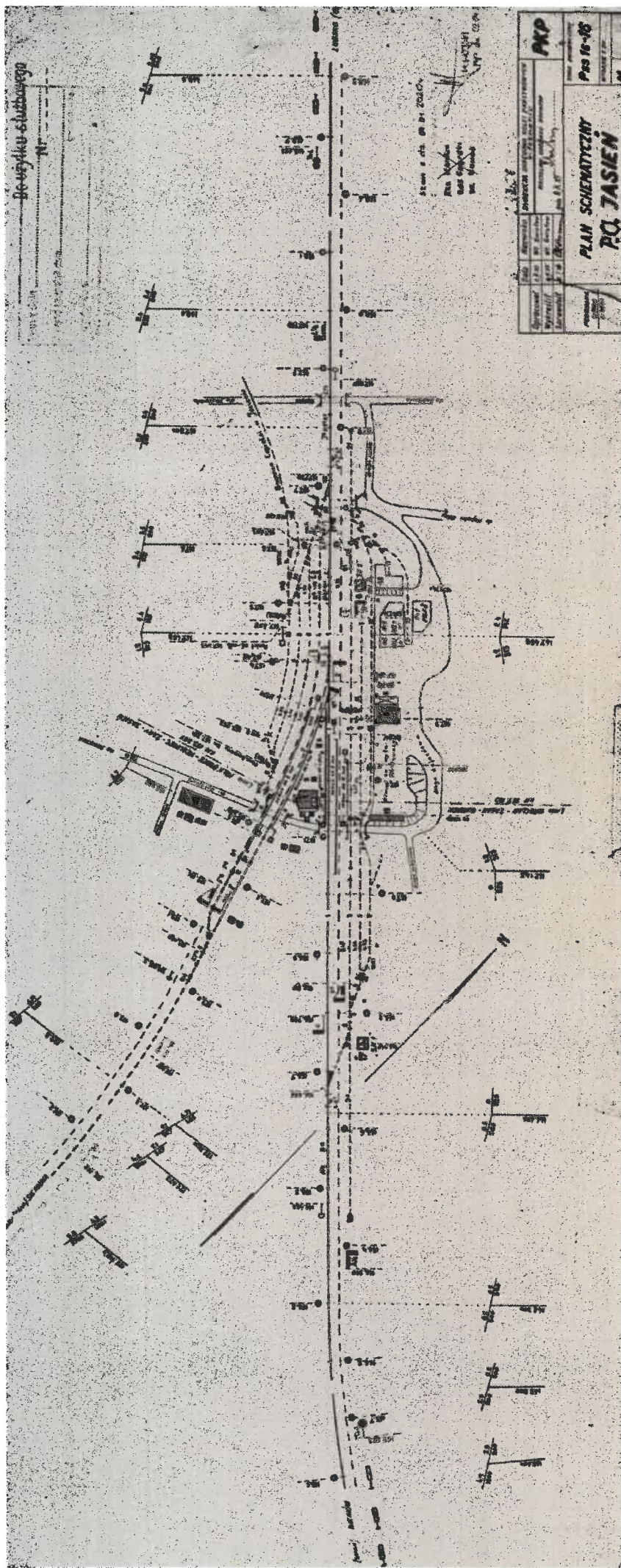
1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja archiwalna  
techniczna (schematy ideowe):  
Jasień i Lubsko**

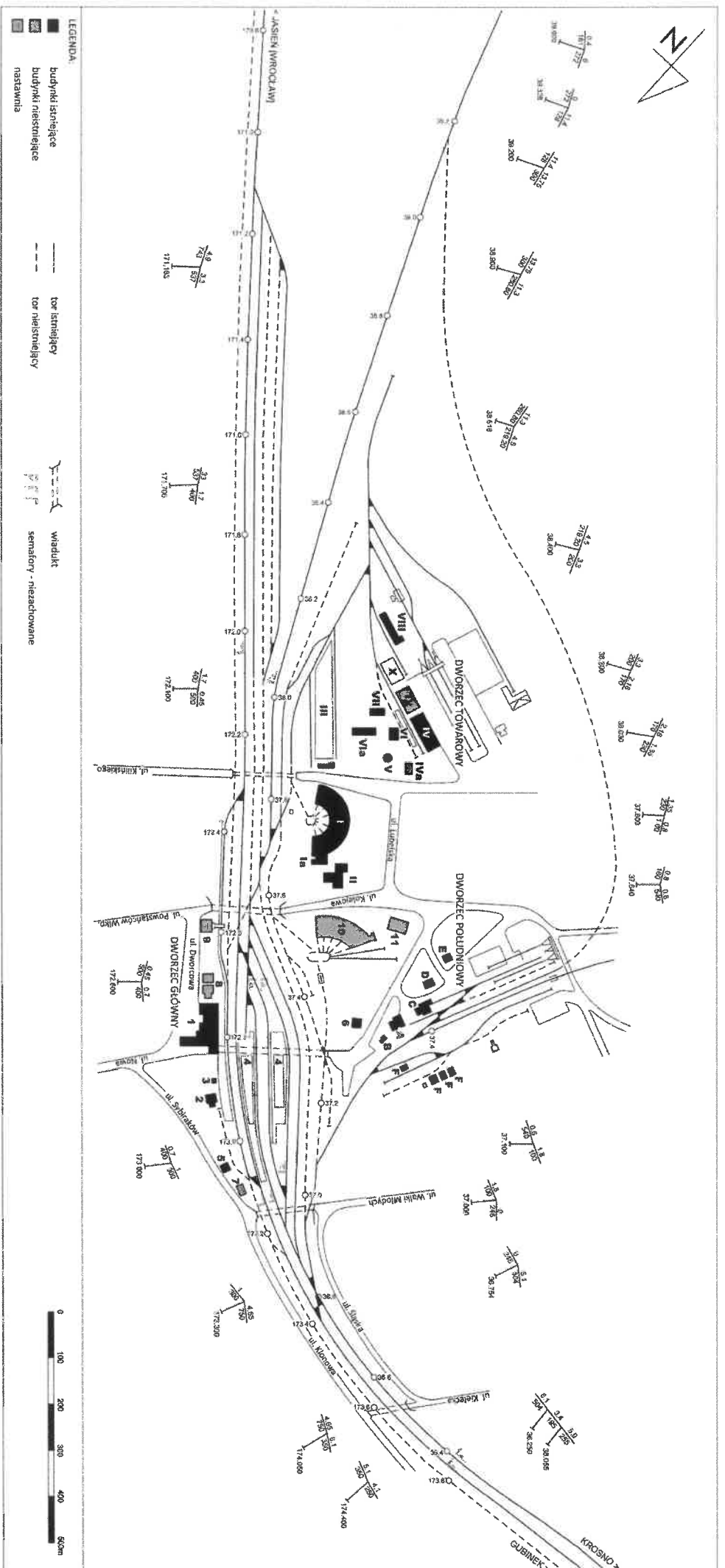


**Stacja Jasień (km 167,173) – wg stanu z 1955 r., aktualizacja w 2017 r.**

- 1 – dworzec, 2 – ustęp, 3 – magazyn sygnalowy, 4 – dźwig, 5 – magazyn ekspedycji towarowej (nie istnieje), 6 – rampa kryta (nie istnieje),
- 9 – nastawnia wykonawcza Jn2 (nie istnieje), 10 – rampa, 12 – budynek mieszkalny, 13 – budynek gospodarczy, 14 – budynek gospodarczy,
- 15 – zabudowania gospodarcze, 16 – lampiarnia (nie istnieje), 17 – nastawnia wykonawcza Jn1 (nie istnieje), 19 – warsztaty i magazyn odcinka drogowego

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



**Stacja Lubusko (km 172,780) – wg stanu z lat 50.–60. XX w., aktualizacja w 2021 r.**

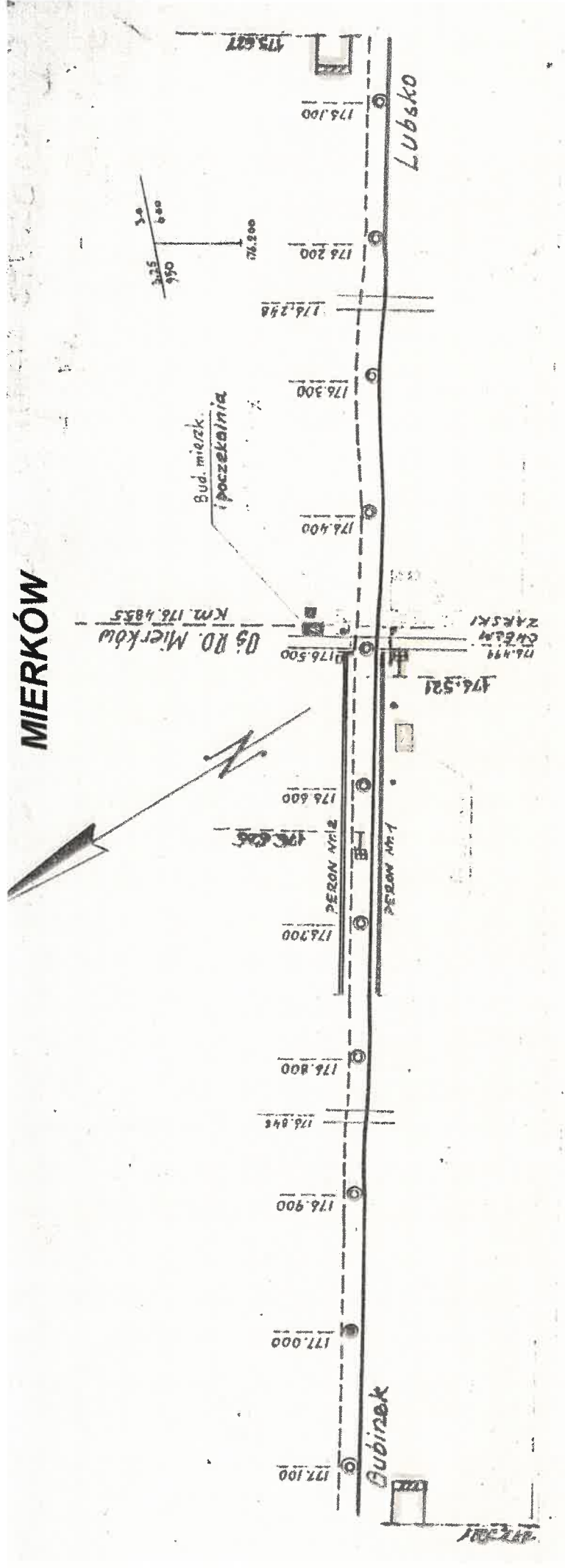
- 1 – dworzec, 2 – budynek mieszkalny, 3 – wieża ciśnienia z kominem stacji pomp, 4 – perony, 5 – budynek mieszkalny, 6 – stacja trafo i elektrownia rezerwowa, 7 – nastawnia wykonawcza, 8 – wieża ciśnienia i noclegownia kolejowa, 9 – nastawnia dysponująca, 10 – lokomotywnia, 11 – dyspozytornia lokomotywowni, I – lokomotywnia wachlarzowa, Ia – dyspozytornia lokomotywowni, II – budynek mieszkalny, III – zasięki węglowe, IV – magazyn towarowy i ekspedycja towarowa, IVa – budynek gospodarczy, V – wieża wodna typu grzybek, VI – budynek mieszkalny, VII – budynek gospodarczy, VIII – stacja trafo i elektrownia rezerwowa, VIII – odcinek drogowy albo myjnia wagonów, IX–X – magazyny towarowe, A–F – dworzec Lubusko Południowy, B – szalety, C – lokomotywnia prostokątna, D–F – inne obiekty stacji prywatnej.



**ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ**

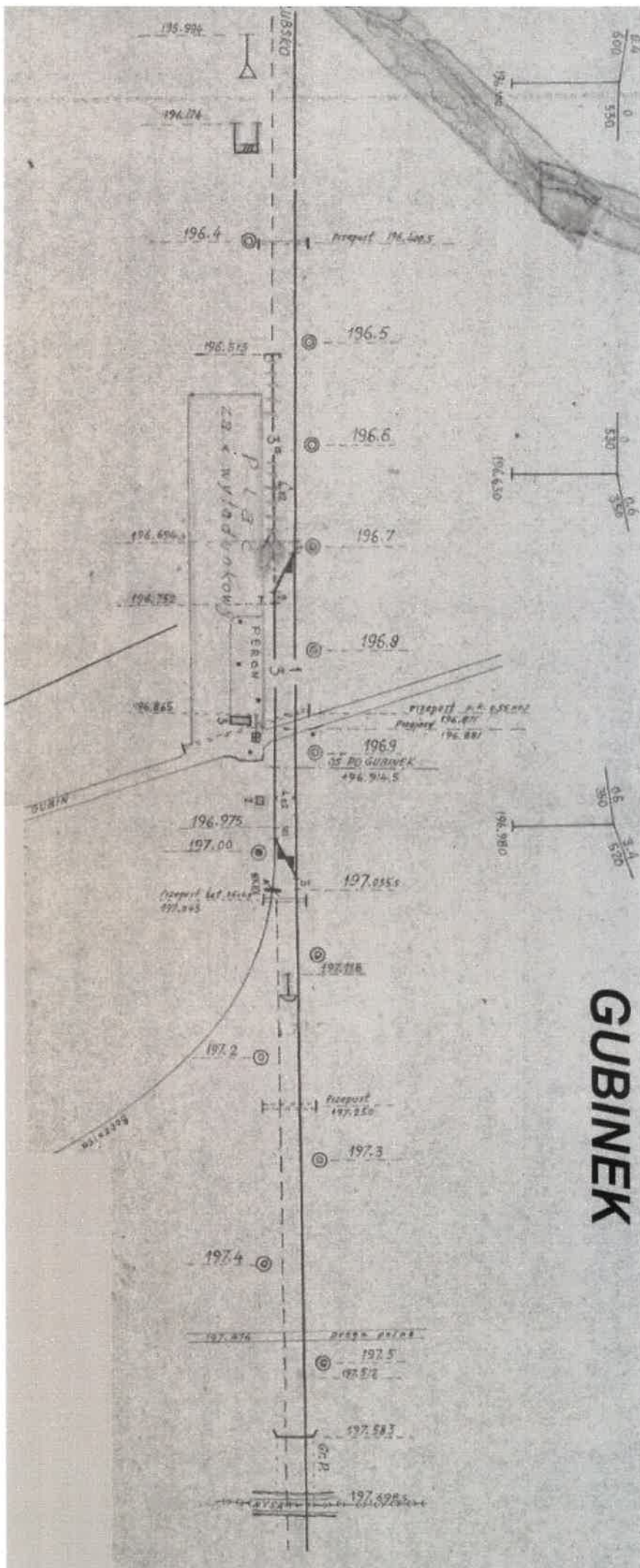
Nr 19

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja archiwalna techniczna (schematy ideowe): Przystanki osob.: Mierków i Gubinek</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		



Przystanek osobowy Mierków (km 176,485) – wg stanu z lat 50.–60. XX w.

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



# GUBINEK

**Przystanek osobowy Gubinek (km 196,915) – wg stanu z lat 60.–70. XX w.**  
 1 – plac wyładunkowy i peron, 2 – ustęp, 3 – poczekalnia/włazta peronowa

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 20

1. Miejscowość **LESZNO GÓRNE – GUBIN**

2. Gmina **Szprotawa – Gubin**

3. Powiat **żagański, żarski, krośnieński**

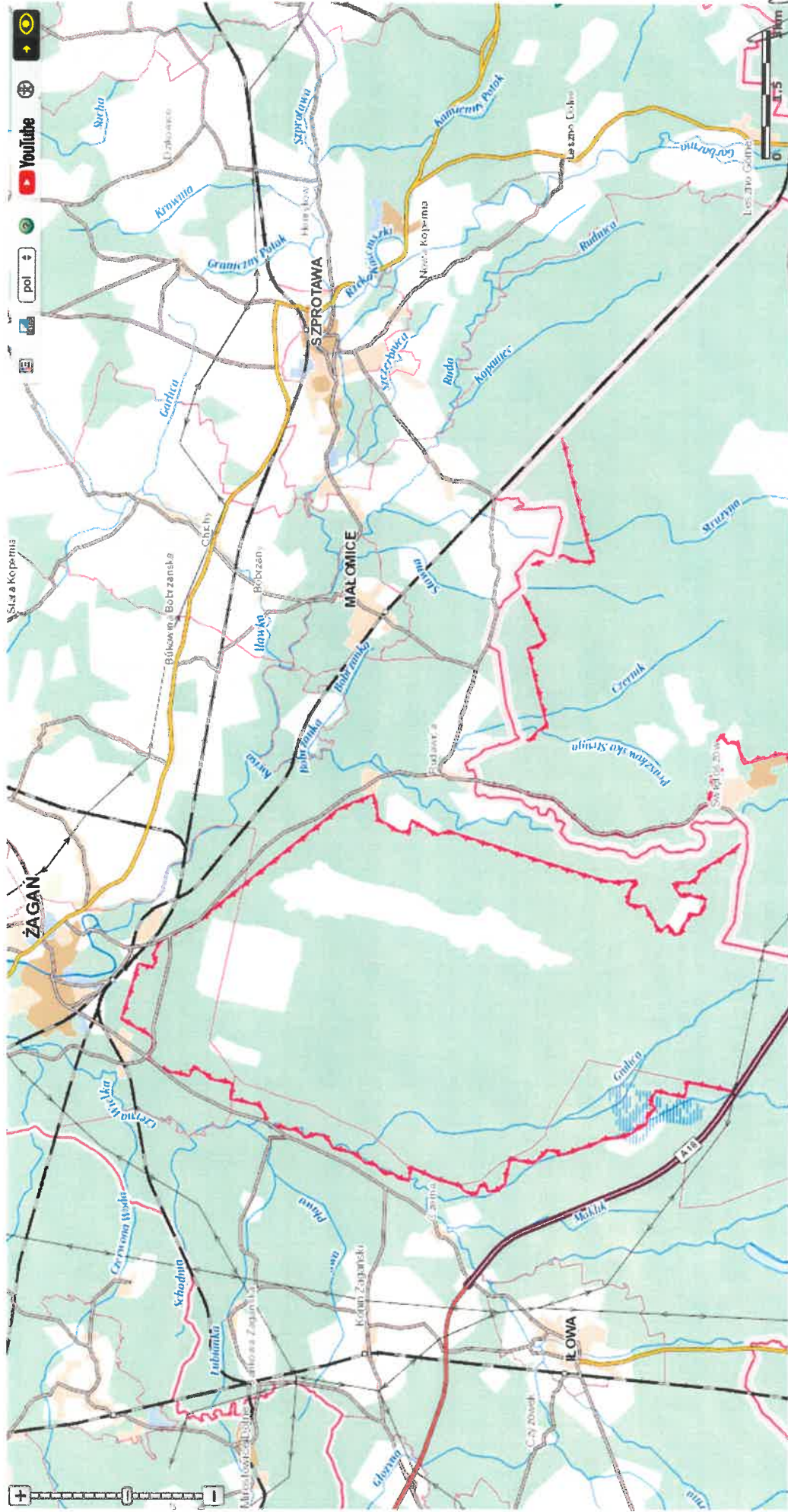
4. Województwo **lubuskie**

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

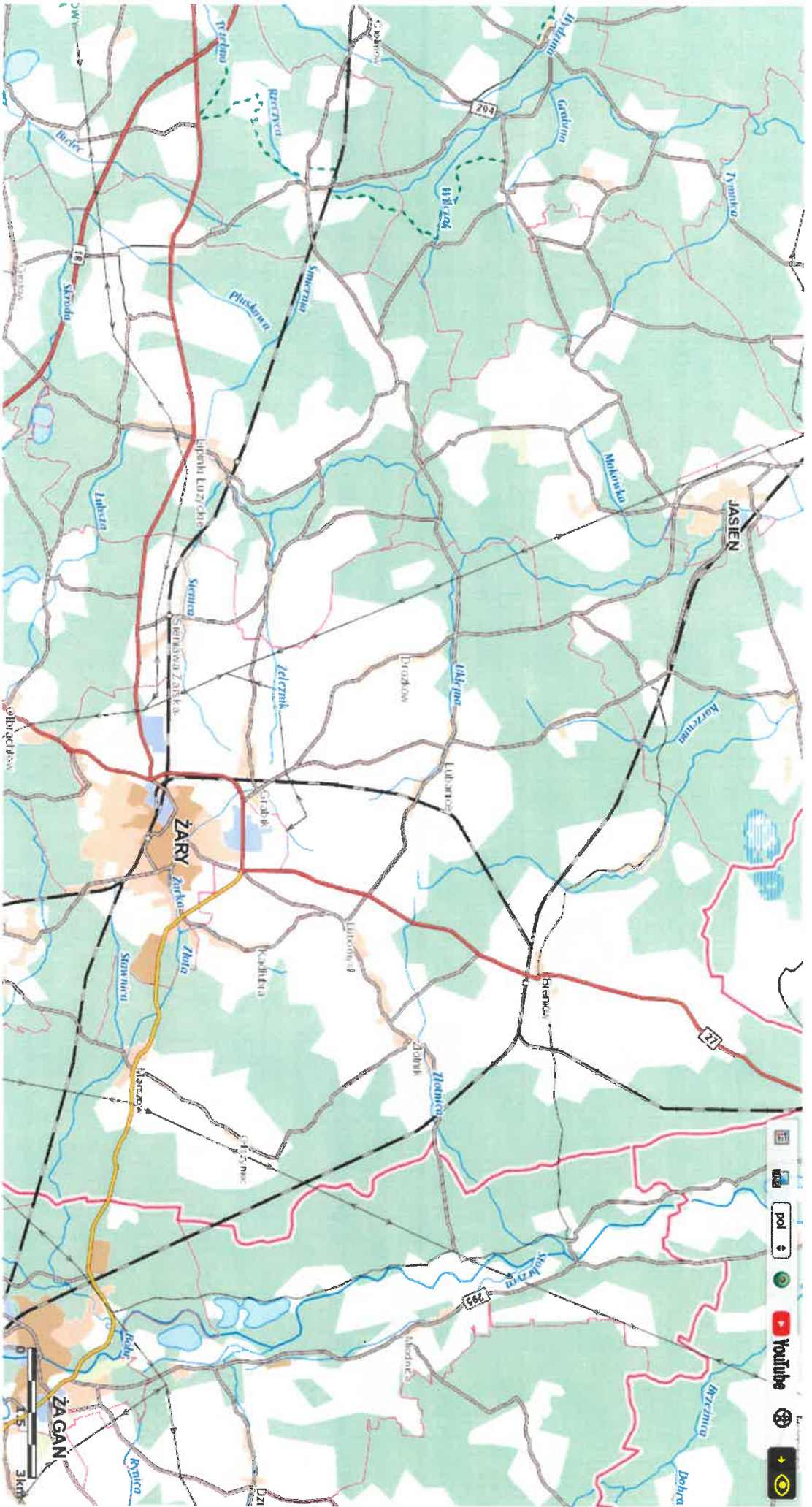
6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja kartograficzna –  
plan z przebiegiem trasy**



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 21

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	lubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres  
**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika  
**Dokumentacja kartograficzna –  
plan z przebiegiem trasy**



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 22

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>zagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Leszno Górne (km 113,233)**

1.



1. Widok stacji od zachodu, z perspektywy wiaduktu kolejowego, z lewej zmodernizowana wieża wodna, w głębi dworzec
2. Widok dworca, ustępu i dawnej wieży wodnej od południowego wschodu
3. Elewacja południowa dworca
4. Widok dworca od południowego zachodu
5. Widok dworca od północnego zachodu
6. Dworzec od południowego wschodu, widoczne miejsce po rozebranym skrzydle magazynowym

2.



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

4.



6.



3.



5.





# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 23

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Leszno Górne (km 113,233)**

1.



2.



1. Elewacja zachodnia dworca
2. Stolarka drzwiowa z 1875 r. w elewacji zachodniej
3. WC i przebudowana wieża wodna od południowego wschodu
4. Szalet kolejowy z 1875 r. – elewacja południowa
5. Szalet kolejowy z 1875 r. od wschodu
6. Zmodernizowana wieża wodna z 1875 r. i stacja pomp z prawej – widok od południa

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Mirron Urbaniak, prof. nadzw.



5.



4.



5.



6.

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 24

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>			
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośnieński</b>			
4. Województwo	<b>lubuskie</b>			



1. Widok rampy czółowo-bocznej od południowego zachodu
2. Budynek gospodarczy dla rodzin zamieszkałych na dworcu
3. Budynek mieszkalny zawiadowcy odcinka drogowego od zachodu
4. Budynek mieszkalny zawiadowcy odcinka drogowego od południa
5. Kolonia domów pracowników kolejowych z pierwszej dekady XX w. od wschodu, w głębi starszy dom
6. Budynek mieszkalny z ok. 1910 r. od południowego wschodu

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

5.



4.



5.



6.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 25

1. Miejscowość      **LESZNO GÓRNE – GUBIN**  
2. Gmina              **Szprotawa – Gubin**  
3. Powiat             **żagański, żarski, krośnieński**  
4. Województwo    **lubuskie**

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Małomice (km 128,310)**

1.



2.



1. Widok od wschodu na wschodnią głowicę rozjazdową i nastawnię wykonawczą Mi1
2. Nastawnia wykonawcza Mi1 – elewacja północna
3. Wschodnia część stacji z nastawnią wykonawczą Mi1 od zachodu
4. Brukowany plac załadunkowy od wschodu, w głębi dworzec
5. Latarnia wskaźnikowa, rampa czolowo-boczna i piwnica na naftę i olej – widok od południa
6. Brukowana droga dojazdowa na plac załadunkowy i budynek gospodarczy dla lokali dworcowych

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3,



5,



4,



6,

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 26

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośniński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabudku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Matomice (km 128,310)**



2



1. Widok rampy czółowo-bocznej, piwnicy olejowej oraz dworca od południowego wschodu
2. Widok wieży wodnej ze stacją pomp oraz dworca od południowego zachodu
3. Nastawnia dysponująca Mi oraz wieża wodna od południowego wschodu
4. Elewacja południowa nastawni dysponującej Mi oraz wieży ciśnień
5. Nastawnia dysponująca Mi oraz wieża wodna od północnego zachodu
6. Nastawnia dysponująca Mi od północy

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miiron Urbaniaik, prof. nadzw

3.



4.



5.



6.





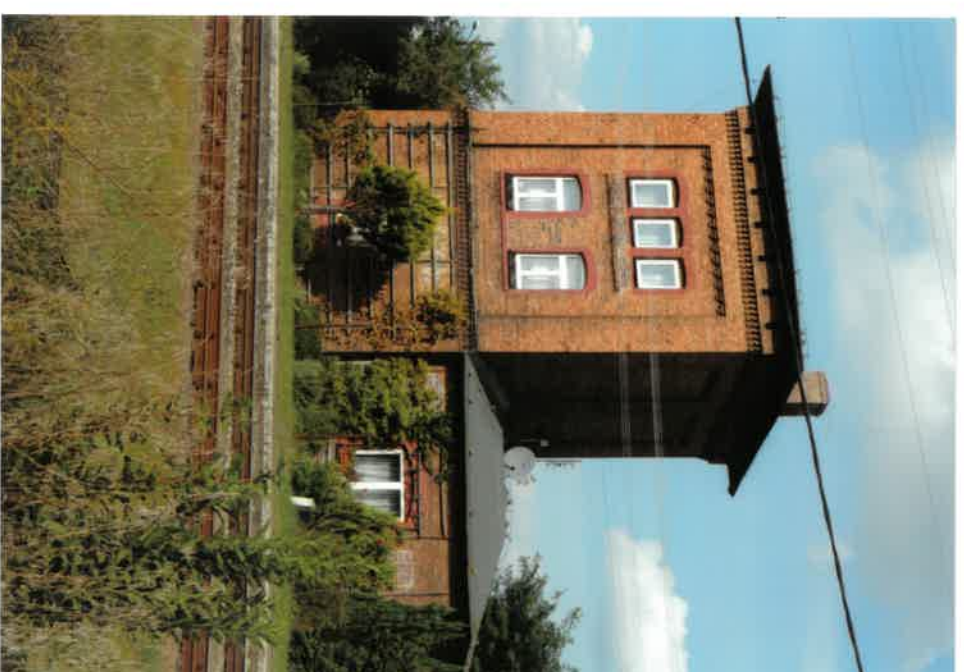
# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 27

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Stacja Matomice (km 128,310)</b>
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośniński</b>		
4. Województwo	<b>Lubuskie</b>		



1. Wieża wodna ze stacją pomp z 1875 r. od południowego zachodu
2. Wieża wodna ze stacją pomp od południowego wschodu
3. Wieża wodna z szaletem kolejowym z 1875 r. – widok od południowego wschodu
4. Szalec kolejowy od południa
5. Szalec kolejowy od północnego wschodu
6. Dworzec z 1875 r. od północnego zachodu



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniaś, prof. nadzw.

5,



4,



5,



6,



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 28

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>			<b>Dokumentacja fotograficzna Stacja Małomice (km 128,310)</b>
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośnieński</b>			
4. Województwo	<b>Lubuskie</b>			



1. Dworzec z rozbudowanym skrzydłem magazynowym od południa
2. Budynek dworcowy z wiatą od południa
3. Elewacja zachodnia dworca
4. Hala magazynowa od południowego wschodu
5. Hala magazynowa w skrócie od północnego zachodu
6. Fragment elewacji północnej dworca z oryginalną stolarką drzwiową z 1875 r.

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw



5.



5.



6.



4.

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 29

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>zagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabudku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Małomice (km 128,310)**



1. Budynek mieszkalny z XIX w.  
z modernistycznym gankiem z międzywojnia – elewacja południowa
2. Budynek mieszkalny i gospodarczy od południowego wschodu
3. Budynek mieszkalny i budynek lampowni od południowego zachodu
4. Budynek mieszkalny – elewacja wschodnia

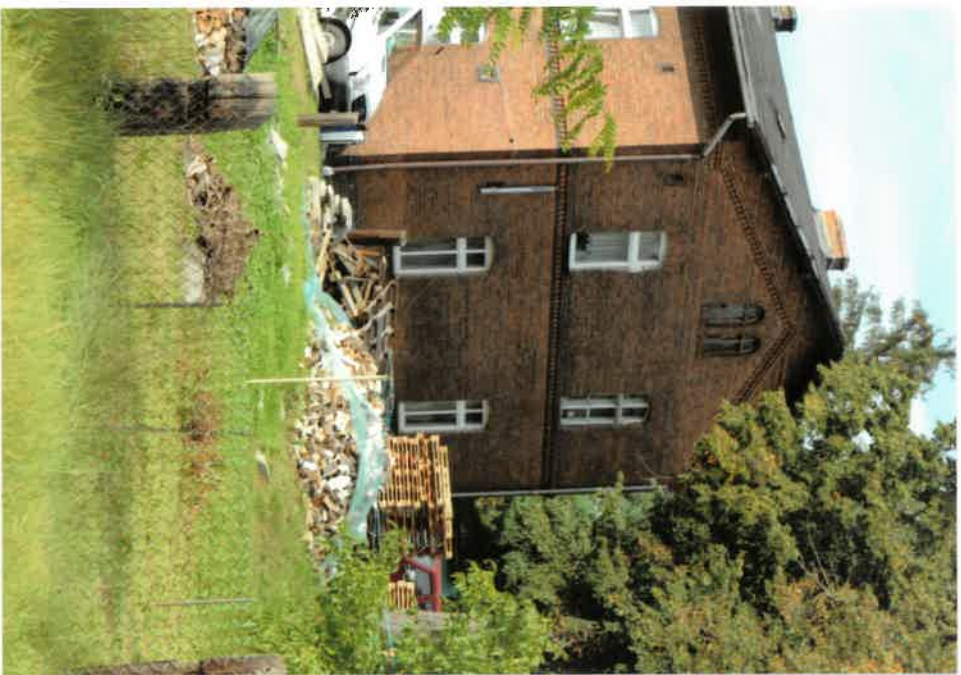
Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

5.



4.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 30

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>			
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośnieński</b>			
4. Województwo	<b>Lubuskie</b>			
				<b>Dokumentacja fotograficzna Stacja Żagań (km 139,527) Patrz karta: Jelenia Góra/Łozy – Żagań</b>

1.



1. Noclegownia i dyspozytornia (na terenie dawnej parowozowni), widok od południowego zachodu
2. Noclegownia i dyspozytornia – elewacja północna
3. Budynek magazynowo-biurowy (na terenie dawnej parowozowni), widok od południowego wschodu
4. Płownica olejowa i naftowa/bunkier na terenie dawnej parowozowni
5. Wnętrze płownicy olejowej i naftowej/bunkra na terenie dawnej parowozowni
6. Żuraw wodny przy kanale oczyszczkowym dawnej parowozowni

2.



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



8.



5.



4.



6.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 31

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Żagań (km 139,527)  
Patrz karta: Jelenia Góra/Łozy – Żagań**

1.



2.



1. Budynek na terenie dawnej parowozowni
2. Budynek stacji trafo i elektrowni rezerwowej na terenie dawnej parowozowni
3. Schron/bunkier obserwacyjny na terenie dawnej parowozowni
4. Schron/bunkier obserwacyjny na terenie parowozowni
5. wiaduktu kolejowego nad ul. Przyjaciół Żołnierza

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 32

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Bocznicą: Żagań J.W. (km 143,030) i przystanek Olszyniec (km 145,250)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		

1.



2.



1. Tor szlakowy w kierunku Gubina (z prawej) i bocznicą do koszar wojskowych (z lewej) – widok z kierunku Żagania
2. Wyjazd z wojskowej boczniczy na tor szlakowy w kierunku Żagania
3. Początek boczniczy (km 0,0) z toru szlakowego do koszar, z lewej koźło oporowy na torze boczny – widok w kierunku Gubina
4. Przejazd kolejowy w lesie w obrębie dawnego przystanku Olszyniec
5. Teren po dworcu i dawnym przystanku Olszyniec

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miiron Urbaniaik, prof. nadzw.

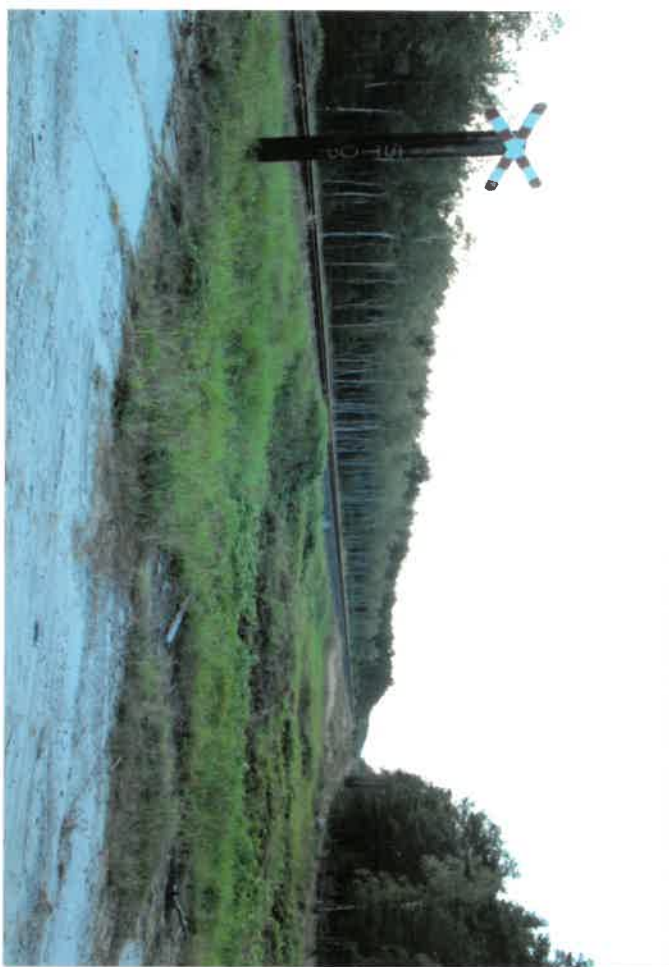
3.



4.



5.



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	lubuskie

5. Nazwa zabudku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Bieniów (km 155,769)**



1. Semafor wjazdowy dwuramienny A $\frac{1}{2}$  od strony Żagania, w głębi filary zburzonego w 1945 r. wiaduktu drogowego
2. Filary nieistniejącego wiaduktu drogowego od strony wjazdu z Żagania (km 154,396)
3. Wyjazd w kierunku Żagania, z lewej stalowe linki do semafora wjazdowego A $\frac{1}{2}$
4. Wyjazd w kierunku Żagania z prawej i do Zielonej Góry z lewej, w głębi z lewej semafor wjazdowy z kierunku Zielonej Góry
5. Wjazd na stacją od wschodu z kierunku Żagania (tor z lewej) oraz Zielonej Góry (tor z prawej)
6. Nastawnia wykonawcza Bn1 od wschodu

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniaś, prof. nadzw.

3.



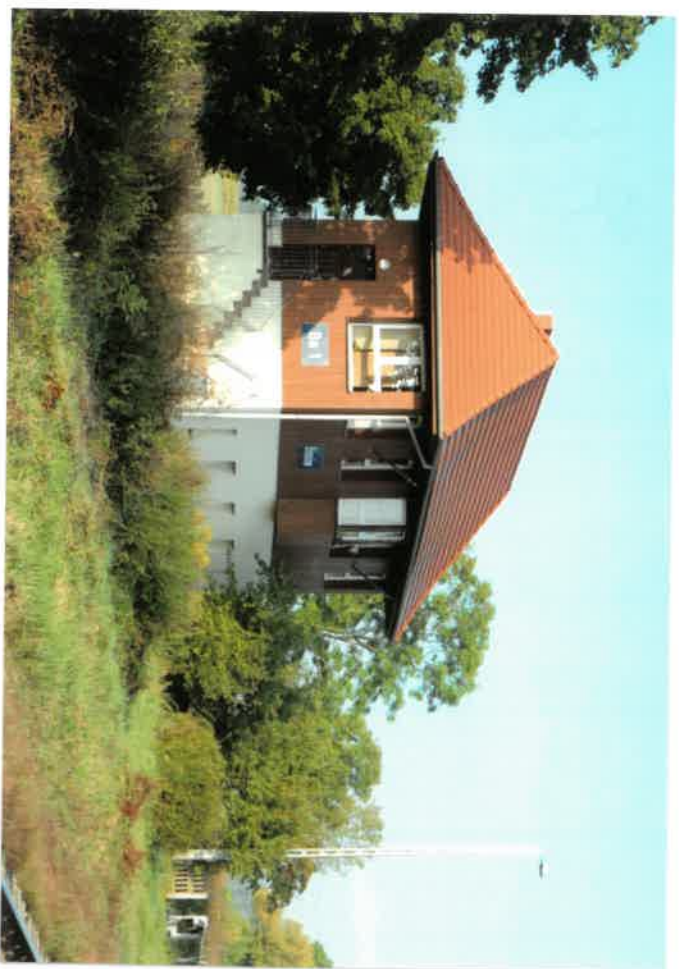
4.



5.



6.



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	6. Zawartość załącznika	Dokumentacja fotograficzna Stacja Bieniów (km 155,769)
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		

1,



2,



1. Nastawnia wykonawcza Bn1 i rogatki z lat 70. XX w. – widok od północy
2. Latarnia wskaźnikowa w obrębie wschodniej głowicy rozjazdowej – widok w kierunku zachodnim
3. Semafory wyjazdowe na Żagań i Zieloną Górę – widok od wschodu
4. Semafory wyjazdowe na Żagań i Zieloną Górę – widok od zachodu
5. Perony jednokrawędziowe, w głębi rampa czołowo-boczna – widok od południa
6. Widok peronów jednokrawędziowych, w głębi nastawnia dysponująca Bn, z prawej dworzec – widok od południowego wschodu

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

3.



4.



5.



6.





1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Stacja Bieniów (km 155,769)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		



1. Budynek dworca z 1875 r. od południa
2. Dworzec od północnego zachodu
3. Elewacja zachodnia dworca
4. Budynek mieszkalny z 1875 r. z prawej i relikty wieży ciśnień ze stacją pomp z lewej – widok od wschodu
5. Budynek mieszkalny od południa
6. Budynek mieszkalny od południowego zachodu



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3.



4.



5.

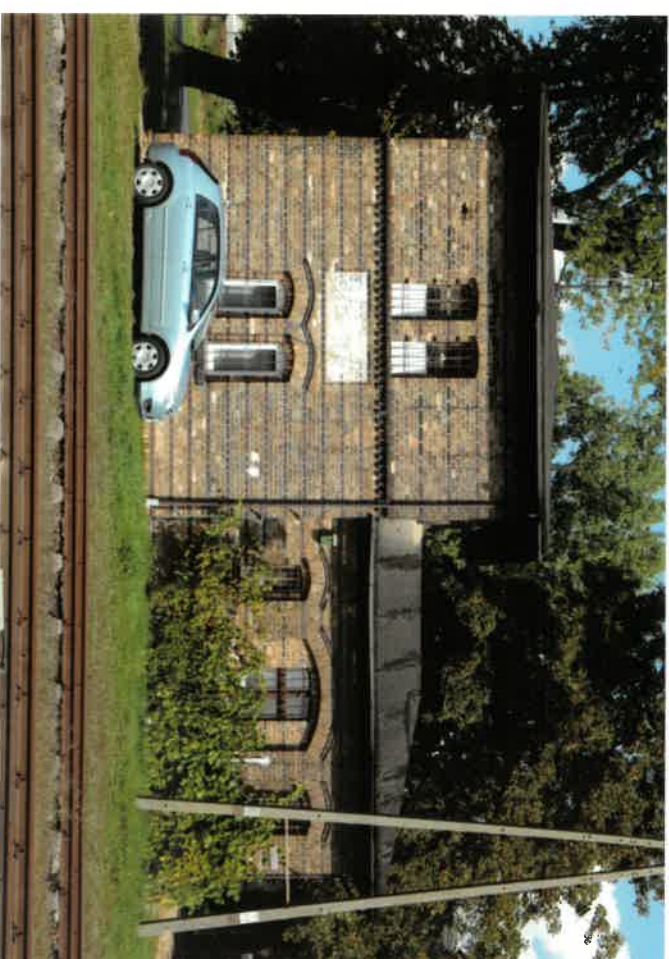


6.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (tak w karcie), adres	ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK	6. Zawartość załącznika	Dokumentacja fotograficzna Stacja Bieniów (km 155,769)
2. Gmina	Szprotawa – Gubin				
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński				
4. Województwo	lubuskie				



1. Obniżona o partię głowicy wieża wodna i stacja pomp z 1875 r. – widok od południowego wschodu
2. Wieża wodna i stacja pomp od południa
3. Wieża wodna i stacja pomp od północy
4. Nastawnia dysponująca Bn i semafory wyjazdowe na Żary i Gubin – widok od wschodu
5. Nastawnia dysponująca Bn od północy
6. Semafory wyjazdowe z kierunku Zar (z lewej) i Gubina (z prawej) – widok od wschodu





3.



5.



4.



6.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Stacja Biedrzychowice Dolne (km 155,769)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		

1.



1. Widok na peron nr 1 od wschodu – widok w kierunku Gubina
2. Peron nr 1 i słupek hektometryczny – widok w kierunku Gubina
3. Widok na peron nr 2 – widok od wschodu – w kierunku Gubina
4. Budynek mieszkalny z ok. 1910 r. od południowego zachodu
5. Budynek mieszkalny od południa
6. Budynek gospodarczy przy budynku mieszkalnym

2.



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miiron Urbaniaik, prof. nadzw.



3.



4.



5.



6.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin			<b>Dokumentacja fotograficzna Stacja Jasień (km 167,173)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński			
4. Województwo	Lubuskie			

1.



1. Kilkurodzinny dom mieszkalny u zbiegu ul. Kolejowej i S. Żeromskiego – widok od północnego zachodu
2. Widok budynku mieszkalnego od wschodu, z perspektywy tunelu/wiaduktu pod „starą Berlinką”
3. Tunel/wiadukt kolejowy pod „starą Berlinką” z lewej i kolejowy budynek gospodarczy z prawej – widok od północnego zachodu
4. Wejście na stację kolejową od strony ul. Grzybowej, z lewej wiadukt pod „starą”, a z prawej pod „nową Berlinką”
5. Perspektywa widokowa z dworca na ul. Grzybową
6. Żelwne schody z 1875 r. (z lewej) – wejście na peron „nowej Berlinki”

2.



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3.



4.



5.



6.



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Stacja Jasień (km 167,173)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	Iubuskie		



1. Dojście do dworca z lewej, z prawej wiadukt/tunel pod „nową Berlinką” – widok od południa
2. Dojście do dworca i elewacja południowa
3. Żelwne schody na peron nr 1 (południowy) linii z Leszna Górnego
4. Żelwne stopnie schodów z 1875 r., w głębi dźwigi bramowy z ok. 1900 r.
5. Unikatowy dźwigi bramowy z ok. 1900 r.
6. Przekładnie napędu ręcznego dźwigu bramowego

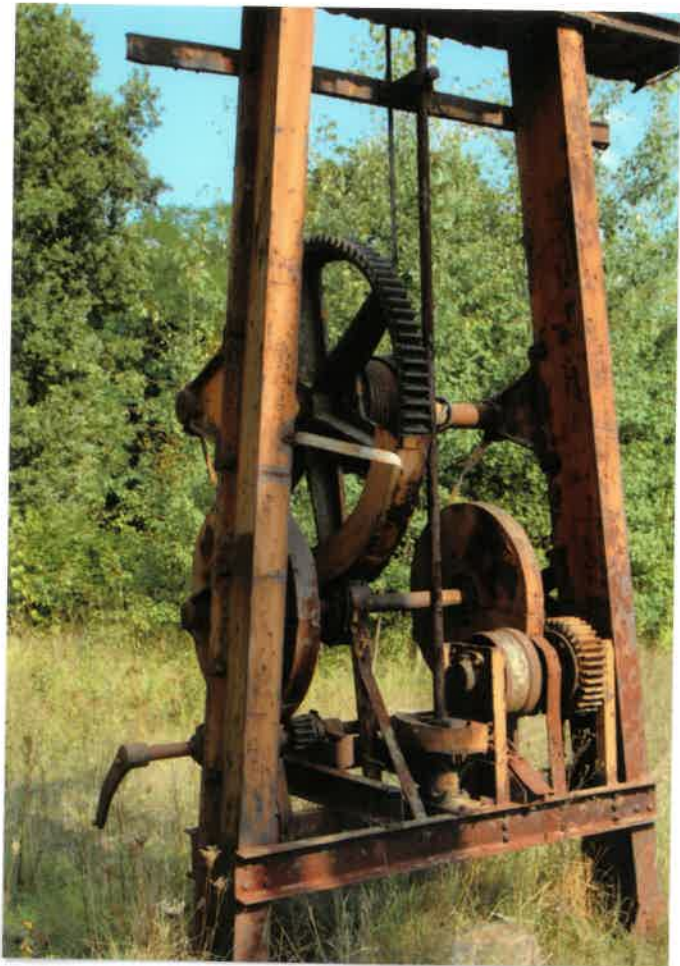




5.



5.



6.



4.

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 40

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>zagański, żarski, krośniński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Jasień (km 167,173)**

1 ,



1. Fachwerkowy budynek magazynu sygnałowego, ob. p.poż., z lewej w głębi dźwig bramowy
2. Widok na magazyn sygnałowy i lipy po zachodniej stronie dworca, z lewej strony tor do Gubina
3. Fachwerkowy magazyn sygnałowy od południowego zachodu
4. Warsztaty i magazyn służby odcinka drogowego
5. Szalet kolejowy z 1875 r. po zachodniej stronie dworca w otoczeniu lip drobnolistnych
6. Szalet kolejowy i skrzynia na śmieci i popioł

2 ,

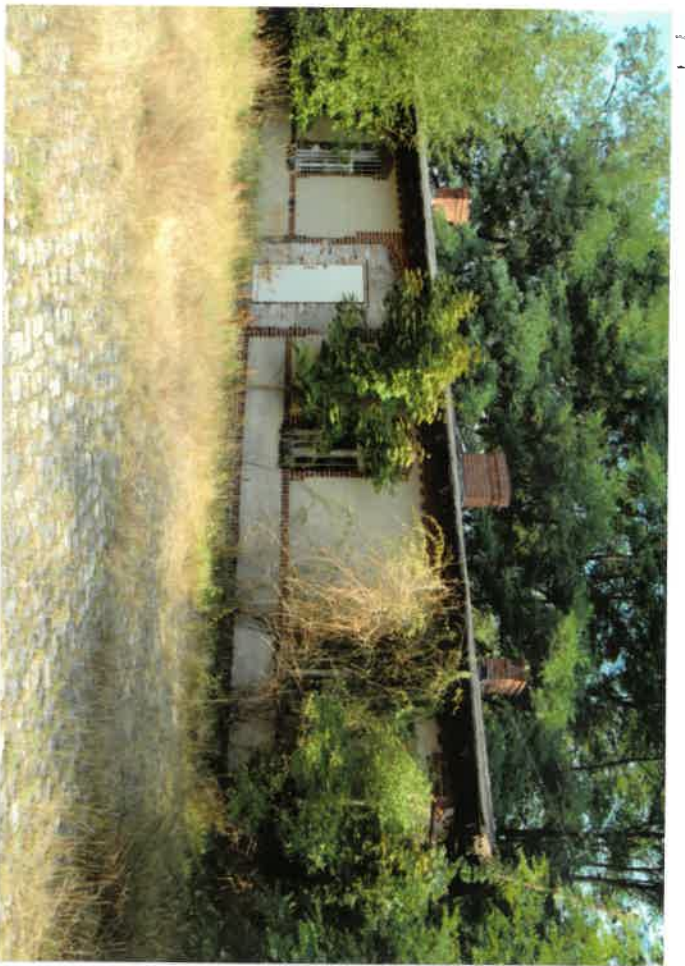


Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3.



4.



5.



6.

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 41

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>zagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Jasień (km 167,173)**

1.



2.



1. Elewacja północna dworca z peronem nr 1 (północnym) „nowej Berlinki”, z prawej dźwig bramowy – widok od wschodu
2. Elewacja północna dworca, z lewej dobudowana na początku XX w. poczekalnia
3. Elewacja południowa dworca w skrócie perspektywicznym od zachodu
4. Elewacja południowa z dobudowanym na pocz. XX w. pawilonem poczekalni (z prawej)
5. Aleja lipowa i wejście do dworca w elewacji zachodniej – stolarka drzwiowa z 1875 r.

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

3.



4.



5.



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Stacja Lubsko (km 172,780)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	Lubuskie		

4.



2.



1. Widok stacji z dworcem i wieżą wodną (z lewej) od południowego wschodu
2. Przebudowany przęd I wojną światową dworzec od południowego wschodu
3. Wiata peronowa i dworzec w skrócie perspektywicznym od wschodu
4. Wschodni maszyn dworca od południowego wschodu,  
z prawej kasztanowiec zwracający
5. Wiata peronowa i maszyn główny dworca od południowego wschodu
6. Wiata peronowa (część pocztowa) od południowego zachodu

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

8.



5.



4.



6.





1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	zagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	lubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Lubsko (km 172,780)**



1. Kompleks dworcowy od północnego wschodu (placu dworcowego)
2. Fragment dworca od północnego wschodu (na piętach mieszkania)
3. Fragment elewacji północnej – część wschodnia dworca
4. Masyw centralny – elewacja północna
5. Najprawdopodobniej pawilon książęcy (poczekalnia książęca) od północy
6. Skrzydło pocztowe od wschodu i zejście do tunelu peronowego oraz do dworca Lubsko Południowe (po prawej)

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

6.



4.



5.



6.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 44

1. Miejscowość      **LESZNO GÓRNE – GUBIN**  
2. Gmina              **Szprotawa – Gubin**  
3. Powiat             **zagański, żarski, krośnieński**  
4. Województwo    **lubuskie**

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Lubsko (km 172,780)**

1.



1. Wiata peronowa od wschodu
2. Peron dworcowy pod wiatą – widok w kierunku wschodnim
3. Fragment elewacji dworca ze słupkiem hektometrowym (km 172,8)
4. Secesyjna dekoracja dworcowego zdroju na elewacji południowej dworca
5. Maszkaron dworcowego zdroju (oryginalna kolorystyka kafli fioletowa)

2.



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3.



4.



5.

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>Lubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Lubusko (km 172,780)**

1.



1. Skrzydło pocztowe i zejście do tunelu peronowego oraz na dworzec Lubusko Południowe
2. Wejście do tunelu peronowego oraz do przejścia na dworzec Lubusko Południowe
3. Wnętrze tunelu peronowego i przejścia na dworzec Lubusko Południowe
4. Wyjście z tunelu po stronie południowej (od strony dworca Lubusko Południowe)
5. Schody od strony dworca Lubusko Południowe
6. Wyjście z tunelu i fragment muru oporowego od południa

2.



3.



4.



5.



6.



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Stacja Lubsko (km 172,780)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	Lubuskie		

1.



1. Fragment wiaty dworcowej oraz relikty spalonego budynku dzyżurnego peronowego
2. Spalony budynek dzyżurnego peronowego oraz słup wiaty peronowej, w głębi wieża wodna
3. Wieża wodna i komin stacji pomp (przełom lat 70. i 80. XIX w.)
4. Cokół i trzon wieży od południa
5. Wieża wodna z przełomu lat 70. i 80. XIX w.
6. Wnętrze wieży wodnej ze zbiornikiem wieżowym u góry

21.

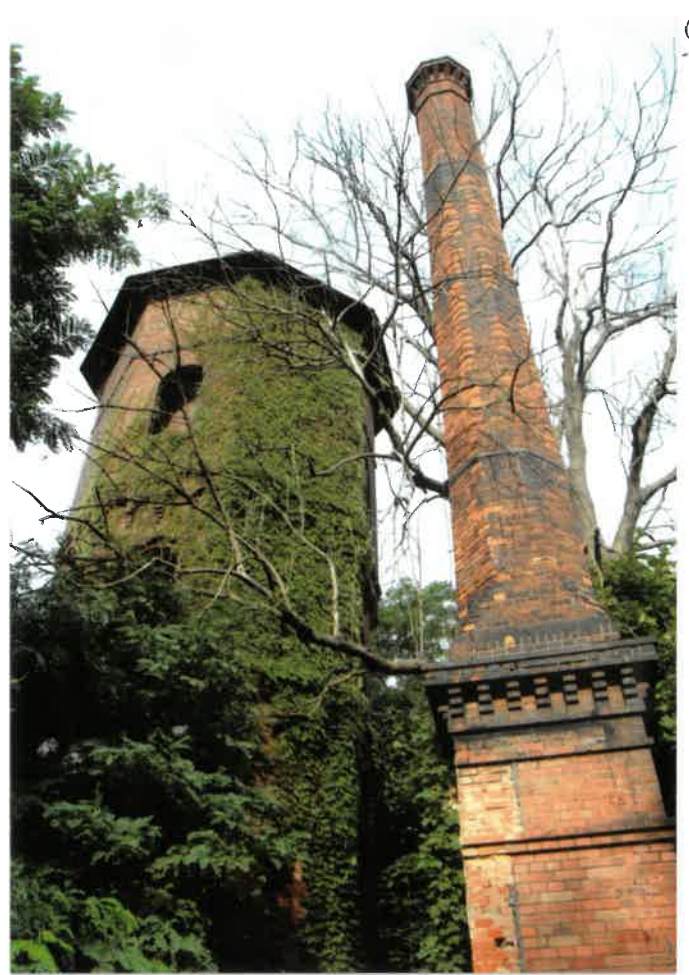


Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



5.



6.



6.



7.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 47

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	6. Zawartość załącznika	<b>Dokumentacja fotograficzna Stacja Lubsko (km 172,780)</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>				
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośniński</b>				
4. Województwo	<b>lubuskie</b>				

1.



1. Budynek trafostacji i elektrowni rezerwowej na stacji – widok od wschodu
2. Relikty partii cokolowej po rozebranej nastawni dysponującej – widok od północy
3. Relikty partii cokolowej budynku u biegu ul. Powstańców Wlkp. i Dworcowej

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

2



3



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Stacja Lubsko (km 172,780)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	Lubuskie		



1. Dworzec kolei prywatnej – Lubsko Południowe (ok. 1900 r.)
2. Fasada dworca kolei prywatnej – Lubsko Południowe
3. Szalek kolejowy przy dworcu Lubsko Południowe (ok. 1900 r.)
4. Rampa czołowo-boczna (z lewej) i dworzec w głębi
5. Relikty lokomotywni kolei prywatnej na dworcu Lubsko Południowe

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

5.



4.



5.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 49

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	zagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	Lubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Lubsko (km 172,780)**

1.



2.



1. Fragment hali lokomotywowni wachlarzowej
2. Fragment hali lokomotywowni wachlarzowej od południa
3. Budynek mieszkalne przy parowozowni (ul. Lubelska) od strony południowo-zachodniej
4. Budynek mieszkalne przy parowozowni od strony południowo-wschodniej
5. Budynek mieszkalny przy parowozowni – elewacja południowa

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3.



4.



5.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Stacja Lubsko (km 172,780)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	Lubuskie		



1. Ekspedycja towarowa i fragment hali magazynowej od południa (ul. Dworzec Towarowy)
2. Hala magazynowa od południowego wschodu
3. Wschodni skraj hali magazynowej oraz kilkunastu budynek mieszkalny – widok od południa
4. Budynek gospodarczy dla lokali mieszkalnych w budynku ekspedycji towarowej
5. Budynek biurowo-mieszkalny ekspedycji towarowej i wieża wodna z ok. 1905 r. – widok od południowego zachodu
6. Wieża wodna typu grzybek od południa



3-



4,



5.



6,





1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	Lubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Lubsko (km 172,780)**

A.



B.



1. Zabudowania stacji towarowej od strony wschodniej: z prawej stacja trafo i rezerwowa elektrownia, z lewej budynek ustępów, w centrum mieszkalny
2. Budynek ustępu kolejowego od wschodu
3. Budynek mieszkalny od wschodu, z lewej rampa
4. Budynek mieszkalny od południowego zachodu
5. Jedna z ramp i budynek warsztatów odcinka drogowego
6. Warsztaty odcinka drogowego, ob. budynek mieszkalny, od północnego zachodu

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)październik 2021,  
dr hab. Miron Urbański, prof. nadzw.



5.



6.



7.



8.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Bocznica Lubsko Horex (km 173,809) i przyst. osob. Mierków (km 176,485)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		



1. Miejsce rozgałęzienia boczniczy do zakładów Horex z toru szlakowego
2. Przystanek Mierków, z prawej kierunku Leszno Górne, z lewej – Gubin, w centrum dawna gospoda kolejowa,
3. a po 1945 r. poczekalnia podróżnych i budynek mieszkalny
3. Rozkradzione tory i widok w kierunku Gubina – przystanek Mierków
4. Relikty peronu przystanku Mierków – widok w kierunku Gubina

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3.



4.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	lubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Jasienica Gub. (km 184,769)**



1. Relikty rampy czółowo-bocznej na stacji
2. Budynek mieszkalny z ok. 1914 r. (z lewej), w centrum miejsce po wyburzonym dworcu
3. Budynek mieszkalny i piwnica ziemna (z prawej) – widok od północy
4. Budynek mieszkalny – widok od południowego zachodu
5. Piwnica ziemna
6. Budynek gospodarczy i usiępy po południowej stronie domu mieszkalnego

5.



5.



4.



6.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 54

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	lubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Jasienica Gub. (km 184,769)**

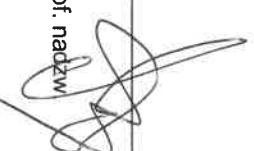
1.



1. Budynek gospodarczy z ok. 1914 r. od północnego zachodu
2. Ruiny ustępu z lat 20.–30. XX w.
3. Budynek trafo-stacji z lat 20. XX w. w zachodniej części stacji

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw





21.



5.



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	lubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Stacja Gębice Gub. (km 189,708)**

1.



1. Widok na perony przystanku, obsadzone szpalerem kasztanowca zwyczajnego (z lewej) oraz topoli włoskiej (z prawej), widok w kierunku Lubuska
2. Krawędzie peronowe od północy w kierunku Lubuska
3. Szpaler topoli włoskiej (*Alba italica*) na peronie zachodnim
4. Aleja kasztanowców zwyczajnych (*Aesculus hippocastanum*) po zachodniej stronie peronu zachodniego
5. Relikty równi stacyjnej po rozebranych torach – widok w kierunku Lubuska
6. Fragment zachowanego toru – widok w kierunku Lubuska

2.

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3



5



4



6

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 56

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Przystanek Gubinek (km 196,915)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośniński		
4. Województwo	lubuskie		

1.



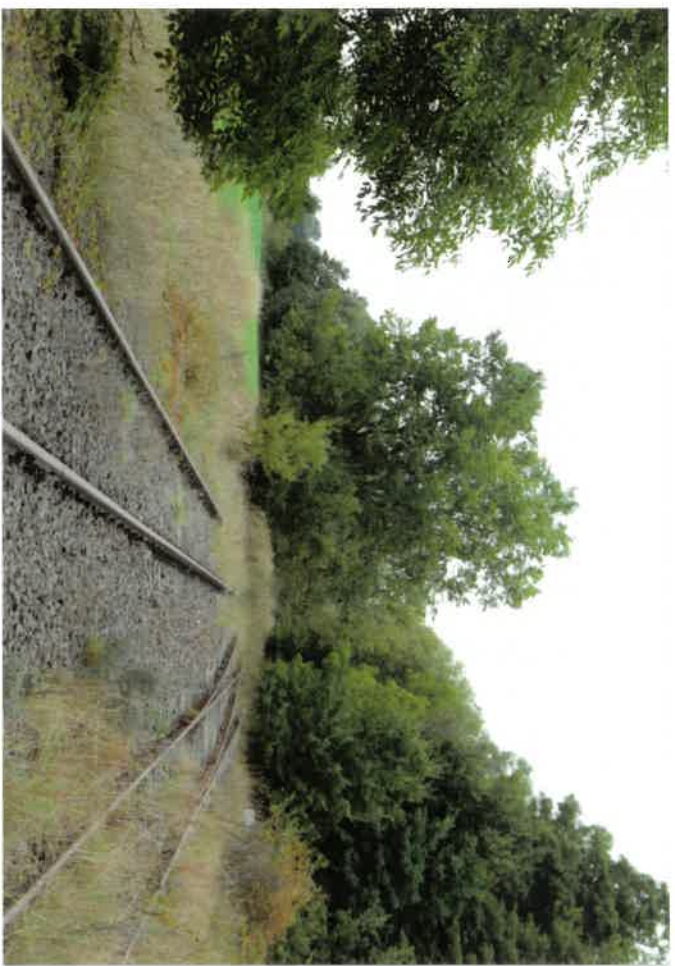
1. Fragment przystanku w km 196,9 – widok w kierunku granicy państwa
2. Fragment równi stacyjnej z układem torowym w km 197,0
3. Układ torowy z rozjazdami na przystanku – widok w kierunku granicy państwa
4. Zdekompletowane rozjazdy i tory na przystanku

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Mirosława Urbanik, prof. nadzw.



2.



3.



4.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Most kolejowy (km 113,816)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		

1.



1. Widok mostu z perspektywy toru, z lewej widoczny fragment przyczółku po zdemontowanym po 1945 r. ciągu przeseł pod drugi tor – widok w kierunku Gubina
2. Wymienione w 2019 r. przęsła i filary – widok od południa
3. Przęsła systemu zespolonego, w głębi oryginalny przyczółek lewobrzeżny
4. Przęsła zespolone i nowe filary, w głębi przyczółek prawobrzeżny
5. Nowe filary i konstrukcja nośna, w głębi przyczółek lewobrzeżny
6. Oryginalny przyczółek prawobrzeżny

2,



5,



5,



4,



6,



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Most kolejowy (km 114,278)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośniński		
4. Województwo	lubuskie		

A,



A,



1. Widok mostu z perspektywy toru, z lewej widoczny fragment przyczółku po zdemontowanym po 1945 r. ciągu przeseł pod drugi tor – widok w kierunku Gubina
2. Wymienione w 2019 r. przęsa i filary – widok w kierunku Gubina
3. Oryginalny przyczółek prawobrzeżny
4. Przęsa systemu zespolonego, w głębi oryginalny przyczółek prawobrzeżny
5. Przyczółek lewobrzeżny, widoczne miejsce po rozebranych ciągu przeseł pod drugi tor

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3.



4.

5.



0



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Most kolejowy (km 132,500)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	Lubuskie		

1,



2,



1. Widok mostu od strony górnej wody, z lewej przyczółek lewobrzeżny
2. Wymienione w 2019 r. przęsa i filary – widok w kierunku Gubina
3. Zmodernizowany w 2019 r. usłroj nośny, z prawej przyczółek prawobrzeżny
4. Przyczółek prawobrzeżny
5. Zrzucony z przyczółku w 2019 r. schron obserwacyjny z czasów II wojny światowej
6. Zrzucone w 2019 r. z mostu schrony obserwacyjne z czasów II wojny światowej

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

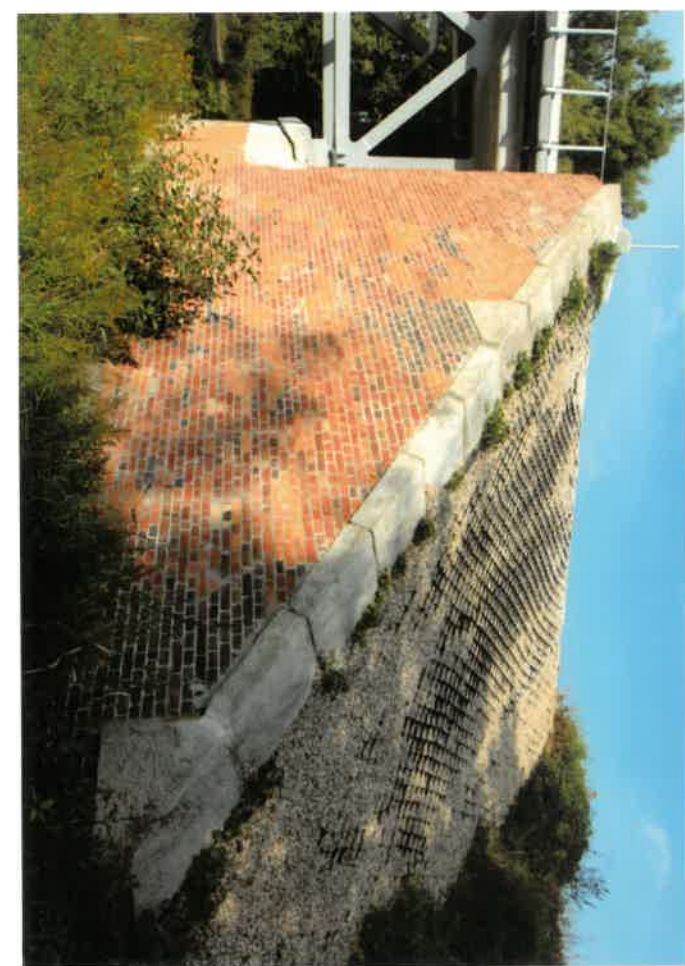
październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniać, prof. nadzw.



3.



5.



4.



6.

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 60

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośniński</b>
4. Województwo	<b>Lubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Most Kolejowy (km 142,194)**

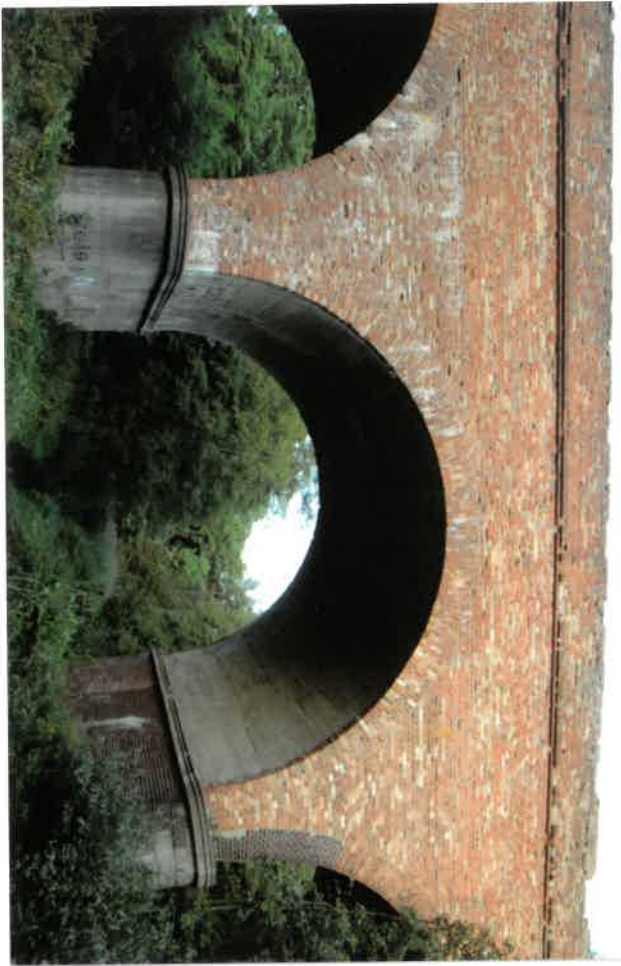


1. Widok mostu z perspektywy toru w kierunku Gubina
2. Widok mostu od strony górnej wody – widoczne przęsła zrekonstruowane po 1945 r. w żelbecie oblicowanym cegłą
3. Oryginalny filar z prawej i żelbetowy z 1949 r. z lewej
4. Zrekonstruowany w żelbecie filar i przęsła oblicowane cegłą na zewnątrz
5. Oryginalne w części przęsło prawobrzeżne (1875/1949 r.)
6. Zrekonstruowany w 1949 r. w żelbecie filar

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

5.



5.



4.



6.



1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	lubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Mosty kol. (km 158,205 i 168,221)**



1. Widok od strony dolnej wody mostu sklepionego w km 158,20
2. Fragment łuku sklepienia mostu w km 158,20 – widok od strony górnej wody
3. Skrzydło przyczółku mostu sklepionego w km 158,20
4. Skrzydło przyczółku mostu w km 158,20
5. Widukt z lewej i most z prawej w km 168,22 – prawdopodobnie z lat 40. XIX w.
6. Przęsło mostu w km 168,22 od strony dolnej wody

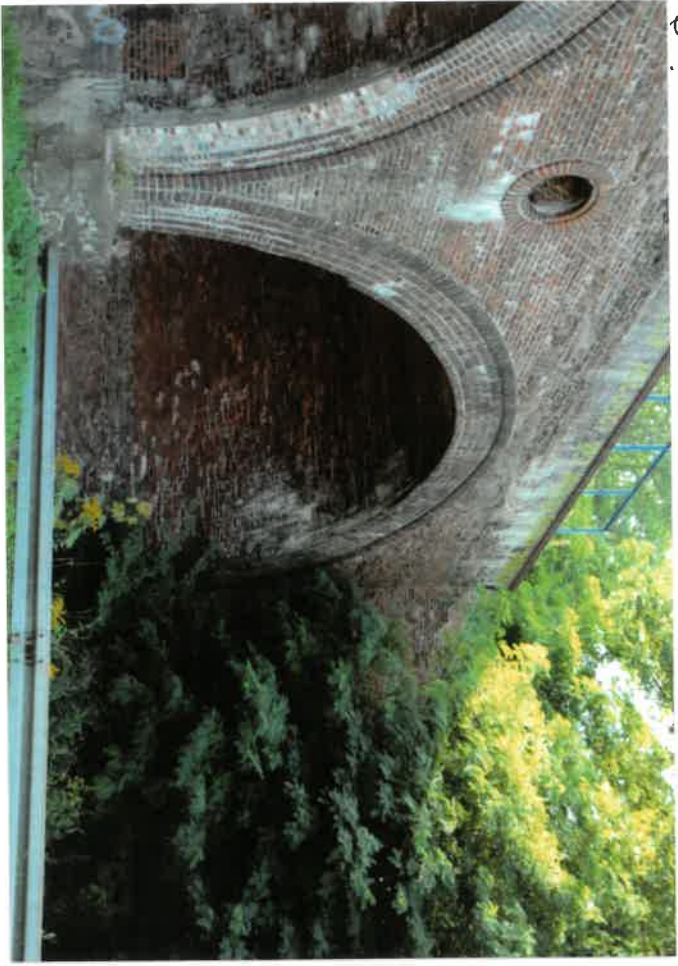




51



82



6



4

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	zagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	Iubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Most kolejowy (km 177,082)**



1. Widok mostu od strony dolnej wody
2. Płytkowe przęsło od strony górnej wody
3. Most od dolnej wody
4. Detal przyczółku na styku z żelbetową płytą przęsła

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

3.



4.





# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 63

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	zagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	lubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Most kolejowy (km 181,869)**

1.



2.



1. Widok blachownicowych przęseł, z prawej fragment skradzionego przęsła
2. Zachowane dwa przęsła blachownicowe
3. Fragment filaru i przyczółku pod drugi ciąg przęseł
4. Fragment dźwigara głównego skradzionego przęsła
5. Skradzione przęsło blachownicowe (zalewowe)
6. Przyczółek prawobrzeżny bez skradzionego przęsła

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

3.



4.



5.



6.



1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Mosty kol. (km 190,066 i 197,669)**



1. Most ceglany sklepiony w km 190,06
2. Most ceglany sklepiony w km 190,06
3. Most stalowy blachownicowo-kratownicowy w km 197,669 – widok w kierunku Niemiec
4. Most blachownicowo-kratownicowy z prawego brzegu Nysy Łużyckiej
5. Blachownicowe przęsła zalewowe na prawym brzegu Nysy Łużyckiej
6. Filary po zdemontowanym ciągu przęsła blachownicowych pod drugi tor



5.



5.



4.



6.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Most kolejowy (km 197,669)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		

1.



2.



1. Prześięto kratownicowe (nurtowe) – widok z prawego brzegu rzeki
2. Prześięto kratownicowe z prawego brzegu rzeki
3. Widok mostu z prawego brzegu Nysy Łużyckiej
4. Stężenia poprzeczne i wiatrowe pomostu przęsła kratowniczowego (nurtowego)

3.



4.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 66

1. Miejscowość      **LESZNO GÓRNE – GUBIN**  
2. Gmina              **Szprotawa – Gubin**  
3. Powiat             **żagański, żarski, krośnieński**  
4. Województwo    **lubuskie**

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Przeputy (km 125,740, 126,172,  
126,854)**



1. Przeput żelbetowy płytowy w km 125,740
2. Przeput żelbetowy płytowy w km 125,740
3. Przeput żelbetowy płytowy w km 126,172
4. Przeput żelbetowy płytowy w km 126,172
5. Przeput żelbetowy ramowy w km 126,854
6. Przeput żelbetowy ramowy w km 126,854

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbański, prof. nadzw.



4.



5.



6.



7.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 67

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabudku (jak w karcie), adres	
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	6. Zawartość załącznika
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośnieński</b>		<b>Dokumentacja fotograficzna Przeputy (km 127,442, 158,817, 169,216, 196,868)</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>		

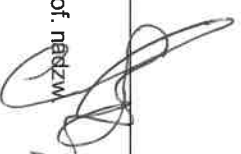


1. Przeput kamienny płytowy w km 127,442
2. Przeput kamienny płytowy w km 127,442
3. Przeput kamienny płytowy w km 158,817 (oryginalny z lat 70. XIX w.)
4. Przeput kamienny płytowy w km 158,817
5. Przeput ceglany sklepiony (włornie tynkowany) w km 169,216
6. Przeput kamienny płytowy i rura kamionkowa w km 196,868



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw

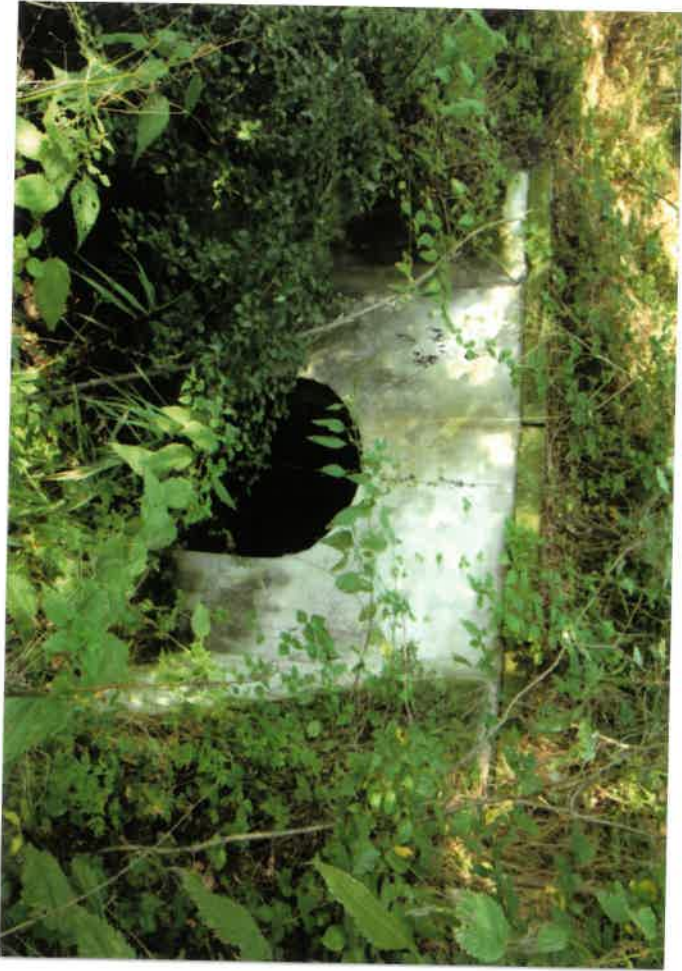




3.



4.



5.



6.

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 68

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Wiadukty kol. (km 113,355, 138,584, 140,662)</b>
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośniński</b>		
4. Województwo	<b>lubuskie</b>		



1. Wiadukt żelbetowy płytowy w km 113,355 od południa
2. Wiadukt żelbetowy płytowy w km 113,355 od północy
3. Wiadukt żelbetowy płytowy w km 138,584 od południa
4. Wiadukt żelbetowy płytowy w km 138,584 od północy
5. Wiadukt żelbetowy płytowy w km 140,662 – widok od północy
6. Wiadukt żelbetowy płytowy w km 140,662 – widok od południa z umocnionym zachodnim przyczółkiem

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miiron Urbaniak, prof. nadzw.

3.



5.



4.



6.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 69

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabudku (jak w karcie), adres	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	6. Zawartość załącznika	<b>Dokumentacja fotograficzna Wiadukty kol. (km 140,662, 141,072, 142,751)</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>				
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośnierski</b>				
4. Województwo	<b>lubuskie</b>				



1. Wiadukt żelbetowy płytowy w km 140,662 – widok od południowego wschodu, z lewej schron obserwacyjny
2. Wiadukt żelbetowy płytowy w km 141,072 od południa
3. Wiadukt żelbetowy płytowy w km 141,072 od północy
4. Żelbetowa konstrukcja nośna wiaduktu w km 141,072
5. Wiadukt stalowy blachownicowy w km 142,751 od południa
6. Wiadukt stalowy blachownicowy w km 142,751 – widok w kierunku Żagania

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



8.



5.



4.



6.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 70

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>żagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabudku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Wiadukt kolejowy (km 144,269)**



1. Wiadukt żelbetonowy sklepiony w km 144,269 od południa
2. Wiadukt żelbetonowy sklepiony w km 144,269 od północy
3. Wiadukt żelbetonowy sklepiony w km 144,269 od północy
4. Sklepienie przęsła żelbetowe wiadukt w km 144,269 od południa

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3,



4,



1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Szprotawa – Gubin	<b>ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCŁAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK</b>	<b>Dokumentacja fotograficzna Wiadukty kol. (km 151,629, 163,866)</b>
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński		
4. Województwo	lubuskie		

4.



2.



1. Wiadukt ceglany sklepiony w km 151,629 od północy
2. Fragment prześła wiaduktu ceglano-sklepionego w km 151,629 – widok w kierunku południowym
3. Wiadukt ceglany sklepiony w km 151,629 od południa
4. Wiadukt stalowy blachownicowy w km 163,866 – widok w kierunku Gubina, z prawej zbiornik na wodę do gaszenia potencjalnego pożaru
5. Wiadukt stalowy blachownicowy w km 163,866 od południa
6. Wiadukt stalowy blachownicowy w km 163,866 od północy

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3.



5.



4.



6.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	zagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	Iubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCLAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

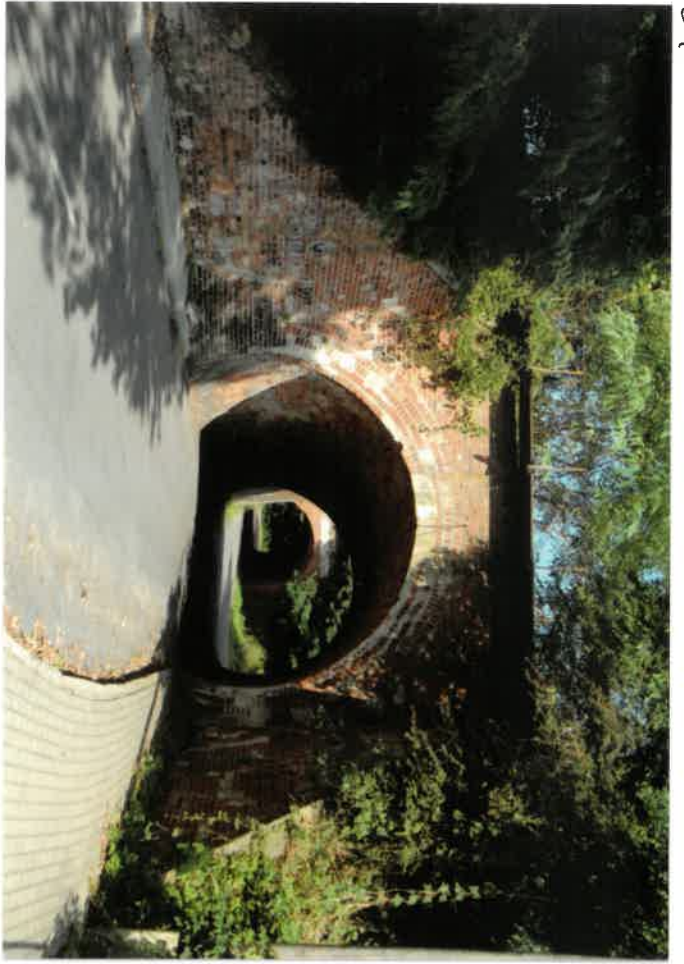
6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Wiadukty kol. (km 167,124)**



1. Wiadukt ceglany sklepiony w km 167,124 od południa – widok w kierunku placu załadunkowego i ekspedycji towarowej
2. Wiadukt ceglany sklepiony w km 167,124 od północy – widok do miasta
3. Wiadukt ceglany sklepiony pod torem „starej Berlinki” – widok od południa, w głębi wiadukt w km 167,124 „nowej Berlinki”
4. Wiadukt ceglany sklepiony na „starej Berlince” – widok z perspektywy wiaduktu w km 167,124 na „nowej Berlince” (od północy)
5. Wiadukt ceglany sklepiony na „starej Berlince” – z prawej schody na dworzec – widok od północy

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3,



4,



5,

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 73

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>zagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>Iubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Wiadukty kol. (km 167,651, 167,842)**



1. Wiadukt żelbetonowy płytowy i ceglany sklepiony w km 167,651 od północy
2. Wiadukt żelbetonowy płytowy i ceglany sklepiony w km 167,651 od południa
3. Wiadukt żelbetonowy płytowy w km 167,651 – tunel kolei cegielni do wyrobiska gliny
4. Wiadukt ceglany sklepiony w km 167,651 – tunel przejścia dla pieszych
5. Wiadukt ceglany sklepiony w km 167,842 od południa
6. Wiadukt ceglany sklepiony w km 167,842 od północy

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniaś, prof. nauk w.



3.



4.



5.



6.

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ WROCLAW MUCHOBÓR/ /LESZNO GÓRNE – GUBINEK	6. Zawartość załącznika	Dokumentacja fotograficzna Wiadukty kol. (km 168,221, 168,670)
2. Gmina	Szprotawa – Gubin				
3. Powiat	żagański, żarski, krośnieński				
4. Województwo	Iubuskie				



1. Wiadukt ceglany sklepiony i most ceglany sklepiony w km 168,221 – widok od południa
2. Wiadukt ceglany sklepiony w km 168,670 – widok od południa
3. Wiadukt ceglany sklepiony w km 168,670 od północnego zachodu
4. Powstałe dwufazowo sklepienie wiaduktu ceglanego w km 168,670 – widok w kierunku południowym



3.



4.



# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 75

1. Miejscowość	LESZNO GÓRNE – GUBIN
2. Gmina	Szprotawa – Gubin
3. Powiat	zagański, żarski, krośnieński
4. Województwo	Iubuskie

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Wiadukty kol. (km 172,282, 172,562)**



1. Wiadukt żelbetowy płytowy dwuprzęsłowy w km 172,282 – widok od północy
2. Nitowane słupy stalowe wiaduktu dwuprzęsłowego w km 172,282
3. Wiadukt żelbetowy płytowy dwuprzęsłowy w km 172,282 – widok od południa
4. Wiadukt ceglany sklepiony w km 172,562 – część południowa
5. Wiadukt ceglany sklepiony i żelbetowy ramowy (część północna) w km 172,562
6. Żelbetowa część ramowa (północna) wiaduktu w km 172,562



Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.



3.



4.



5.



6.

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 76

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>zagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika


**Dokumentacja fotograficzna  
Wiadukty kol. (km 173,155, 173,603)**



1. Wiadukt żelbetowy płytowy w km 173,155 – widok od północnego wschodu
2. Wiadukt żelbetowy w km 173,155 – zachodni mur oporowy po północnej stronie
3. Dźwigan stalowe obetonowane przęsa wiaduktu w km 173,155
4. Wiadukt żelbetowy płytowy w km 173,155 – widok od północy
5. Wiadukt stalowy blachownicowy w km 173,603 – widok od północy
6. Wiadukt stalowy blachownicowy w km 173,603 od północy

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.





51



52



53



54

# ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 77

1. Miejscowość	<b>LESZNO GÓRNE – GUBIN</b>
2. Gmina	<b>Szprotawa – Gubin</b>
3. Powiat	<b>zagański, żarski, krośnieński</b>
4. Województwo	<b>lubuskie</b>

5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres

**ZESPÓŁ LINII KOLEJOWEJ  
WROCŁAW MUCHOBÓR/  
/LESZNO GÓRNE – GUBINEK**

6. Zawartość załącznika

**Dokumentacja fotograficzna  
Wiadukty kol. (km 173,603, 174,616)**



1. Wiadukt stalowy blachownicowy w km 173,603 od północy
2. Stalowe przeszło blachownicowe wiaduktu w km 173,603
3. Wiadukt ceglany sklepiony w km 174,616 od północy
4. Wiadukt ceglany sklepiony w km 174,616 od południa
5. Fragment powstającego dwufazowo sklepienia wiaduktu ceglanego w km 174,616

Opracowanie załącznika:  
(data i podpis)

październik 2021,  
dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.





3.



4.



5.