

Janusz GUBAŃSKI

Uniwersytet Przyrodniczy
Instytut Architektury Krajobrazu
Wrocław, Polska
e-mail: janusz.gubanski@up.wroc.pl

NIECZYNNE LINIE KOLEJOWE NA OBSZARACH O WYSOKICH WALORACH KRAJOBRAZOWYCH

słowa kluczowe: walory krajobrazowe, linie kolejowe, zagrożenia krajobrazu

WPROWADZENIE

Budowa linii kolejowych prowadziła zwykle do znaczącego przeobrażenia krajobrazu. Wznoszone zespoły stacyjne, budowle inżynieryjne oraz towarzysząca im infrastruktura szczególnie mocno ingerowały w obszary o bogatych walorach przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych. Owa ingerencja sprowadzała się niekiedy do wprowadzenia w zastaną przestrzeń elementów technicznych podnoszących walory krajobrazowe terenu. Pojawiały się nowe, pozytywne akcenty będące świadectwem zaawansowanej myśli technicznej i sztuki budowlanego, przy jednoczesnym poszanowaniu tradycji i wartości miejsca. Zastosowane rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe i architektoniczne pozwoliły na powstanie malowniczych obiektów, doskonale osadzonych w istniejącym krajobrazie.

Obszarem, gdzie zaobserwować można harmonijną integrację rozwiązań technicznych z walorami naturalnymi jest między innymi południowa część województwa dolnośląskiego. Zróżnicowana rzeźba terenu, rozwinięta sieć rzeczna, bogactwo przyrody oraz sieć osadnicza z cennymi elementami dziedzictwa kulturowego stanowi o wysokiej jakości krajobrazu tego terenu. Jednocześnie powstało tam szereg ciekawych obiektów infrastruktury kolejowej.

Niestety, w tak atrakcyjnej strefie, szczególnie widoczne są negatywne efekty przeobrażeń ostatnich lat. Zdegradowane trasy kolejowe, opustoszałe i zniszczone dworce, niszczące wiadukty stają się niechlubną wizytówką regionu i poszczególnych miejscowości. Sytuację taką spotykamy, m.in. na terenie Sudetów i Przedgórze Sudeckiego. Do tras posiadających niewątpliwie walory techniczne i krajobrazowe zaliczyć można linie: Kłodzko-Stronie Śląskie, Kłodzko-Kudowa Zdrój, Kłodzko Wałbrzych,

Świdnica-Jedlina Zdrój, Jugowice-Walim, Jelenia Góra-Kowary czy Mysłakowice-Karpacz. Na niektórych trasach ruch drastycznie zredukowano, inne są wyłączone z eksploatacji i nieprzejezdne. Jednocześnie w bezpośrednim zasięgu oddziaływania dawnych połączeń znajdują się cenne zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, m.in.: Park Narodowy Gór Stołowych, Karkonoski Park Narodowy, Śnieżnicki Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Gór Sowich, Rudawski Park Krajobrazowy oraz rozległe strefy ochronne parków i strefy chronionego krajobrazu.

Powyższe linie posiadają spójne cechy architektoniczne oraz podobne parametry techniczne. Borykają się też z podobnymi problemami – zagospodarowania zdegradowanych zespołów. Interesujące rozwiązania stacji, doskonałe osadzenie budynków i budowli w krajobrazie oraz bezpośredni dostęp do terenów atrakcyjnych turystycznie mogłyby sugerować łatwe i różnorodne możliwości wykorzystania obiektów podgórskich tras. Niestety, okazuje się, że zaledwie Kolej Bystrzycka (Świdnica-Jedlina Zdrój) jest pozytywnym, choć wciąż skromnym w zakresie wyjątkiem.

CEL I METODY OPRACOWANIA

Celem artykułu jest omówienie dziedzictwa kulturowego wybranych lokalnych linii kolejowych osadzonych w terenach o wysokich walorach krajobrazowych. Celem pracy jest również wskazanie potrzeby ochrony wybranych elementów składowych nieczynnych tras, zespołów dworcowych oraz budowli inżynierskich przez odpowiednie ich wykorzystanie. Przedstawienie, na przykładzie linii nr 285, lokalnej inicjatywy mającej na celu rewitalizację trasy oraz wyeksponowanie jej walorów turystycznych i krajobrazowych.

Zakres niniejszego tekstu dotyczy nieczynnej linii kolejowej łączącej Świdnicę z Jedliną Zdrój. Wybór trasy podyktowany został jej walorami technicznymi, historycznymi, umiejętnym połączeniem form inżynierskich z walorami krajobrazowymi, stanem zachowania oraz podejmowanymi sposobami jej nowego wykorzystania. Opracowanie stanowi podsumowanie jednego z etapów szerszych badań poświęconych nieczynnym liniom kolejowym i zespołom dworcowym. Obszar terytorialny, zainteresowań autora, dotyczy między innymi Sudetów Środkowych i Wschodnich.

Metodyka pracy oparta została na klasycznym toku postępowania, odpowiednim dla badań historycznych przestrzeni kulturowych. Wyróżniono podstawowe grupy działań: prace wstępne – zebranie materiałów opisowych, kartograficznych, ikonograficznych i uzupełniających; prace terenowe – opierające się na wizji lokalnej, sporządzeniu podstawowej dokumentacji fotograficznej, opisowej i rysunkowej oraz identyfikacji elementów składowych zespołów stacyjnych i ich rozwiązań formalnych; analizy wyników badań – na podstawie zebranych informacji mające dać odpowiedź dotyczącą stanu zachowania zasobów kulturowych, sposobów użytkowania, spójności kompozycyjnej poszczególnych grup oraz roli, jaką pełnią w krajobrazie; podsumowanie i wnioski – na podstawie przeprowadzonych wcześniej prac,

określenie waloryzacji zasobów kulturowych oraz uwypuklenie najistotniejszych problemów związanych z ochroną dziedzictwa kulturowego.

LOKALIZACJA ORAZ PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA TRASY

Normalnotorowa linia kolejowa Świdnica-Jedlina Zdrój na całej długości prowadzona jest w dolinie rzeki Bystrzycy. Na odcinku od Świdnicy do Bystrzycy Górnej przebiega w południowo-wschodniej części Obniżenia Podsudeckiego. Dalej, od Bystrzycy Górnej po Olszyniec biegnie w Obniżeniu Górnej Bystrzycy, między północnymi krańcami Gór Sowich a Pogórzem Wałbrzyskim i Górami Wałbrzyskimi. W ostatniej części osiąga południowo-wschodni kraniec Gór Wałbrzyskich.



Ryc. 1. Schemat linii kolejowej. *Źródło: opracowanie własne.*
Fig. 1. The scheme of the railroad line. *Source: own compilation.*

Na dwudziestoczerokilometrowym szlaku zlokalizowano następujące stacje i przystanki: Świdnica Kraszowice (stacja węzłowa), Bystrzyca Dolna, Bystrzyca Górna, Lubachów, Zagórze Śląskie, Jugowice (stacja węzłowa), Jedlina Dolna i Jedlina Zdrój – położona na trasie Kłodzko-Wałbrzych.

Trasa kolejowa, otwarta 1 października 1904 r., pozwoliła na ożywiony rozwój gospodarczy poszczególnych miejscowości, głównie dzięki przewozom turystycznym. Po niespełna stu latach, w 2000 r. ruch na trasie Świdnica-Jedlina Zdrój został zlikwidowany¹.

Ze względu na zastosowane rozwiązania techniczne – nagromadzenie ponad 30 różnorodnych budowli inżynierskich (od niewielkich przepustów i murów oporowych do wieloprzęsłowych wiaduktów i mostów) oraz wytrasowanie w malowniczej okolicy z pięknymi otwarciami widokowymi, linia uważana jest za jedną z najpiękniejszych tras kolejowych w Polsce (Szynekiewicz, 2005; Kurkowska-Ciechańska, 2007; Staffa, 1995).

CHARAKTERYSTYKA WALORÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

Walory krajobrazowe terenu, podobnie jak walory konstrukcyjno-architektoniczne omawianej linii są bardzo bogate. Ze względu na ograniczoną objętość niniejszej pracy oraz bogactwo literatury dotyczącej omawianego regionu zostaną zasygnalizowane jedynie najważniejsze².

Podstawowym czynnikiem rozwoju przewozów rekreacyjnych linii było sąsiedztwo Gór Wałbrzyskich i Sowich. Od chwili uruchomienia połączeń Wrocław-Świdnica-Jedlina Zdrój obserwowano silny wzrost ruchu turystycznego, który nasilił się jeszcze bardziej po uruchomieniu połączenia Jugowice-Walim (1914 r.), które poprawiło dostępność masywu Gór Sowich i ich ówczesnego centrum turystycznego – Walimia. Zainteresowanie atrakcjami terenu doprowadziło wręcz do zmiany charakteru niewielkich miejscowości, przez które przebiegała linia, z typowo rolniczego na turystyczno-letniskowy (Mazurski, 1996). W chwili obecnej teren, przez który przebiega kolej leży w bezpośrednim sąsiedztwie Parku Krajobrazowego Gór Sowich.

Najważniejszą „atrakcją turystyczną”, z którą mamy do czynienia praktycznie na całym odcinku trasy jest dolina Bystrzycy. Najciekawszym krajobrazowo jest górski odcinek rzeki biegnący Obniżeniem Górnej Bystrzycy, między Jedlinką a Bystrzycą Dolną. Rzeka płynie tam krętym, kamienistym korytem, nad którym dominują zalesione, strome zbocza z licznymi skałkami. Szczególnie interesującym jest fragment

¹ W 1990 r. został zawieszony ruch pasażerski, w 2000 r. zlikwidowano połączenia towarowe. Szczegółowe informacje dotyczące budowy, uruchomienia i działalności linii kolejowej, m.in. w: Jerczyński, Koziański, 1992; Scheer, 1985; Szynekiewicz, 2005.

² Teren opracowania posiada bogatą literaturę w formie monografii, przewodników turystycznych oraz artykułów w czasopiśmie. Część z nich przywoływana jest w tekście oraz wykazana w spisie literatury.

między Zagórzem Śląskim a Lubachowem, gdzie dolina ma charakter przełomu epi-
genetycznego³. W czasach świetności kolei fragment ten cieszył się wielką popular-
nością uchodząc za „wyjątkowo piękny i romantyczny” (Staffa, 2005).

Popularność miejsca wzrosła jeszcze bardziej po budowie w latach 1912-1914 zapory
w Lubachowie. Przegrodzenie doliny kamienną zaporą o wysokości 44 m i długości
230 m doprowadziło do powstania bardzo malowniczego Jeziora Bystrzyckiego
o urozmaiconej linii brzegowej. Jest to jedno z najbardziej znanych jezior zaporowych
w Sudetach o długości ok. 3,3 km i średniej szerokości do 300 m (Staffa, 2005, 1995).

Ponad wodami zbiornika wznoszą się od południowego-wschodu zalesione,
stromo zbocza Gór Sowich – z okazałymi kilkunastometrowymi skałami i basztami
gnejsowymi. Od północnego-zachodu oprawę jeziora stanowią zbocza Choiny,
Drewnicy i Kurzętnika, będące wschodnim skrajem Gór Czarnych – północno-
wschodni człon Gór Wałbrzyskich (Staffa, 2005).

Na bocznym, południowym wierzchołku Choiny znajduje się zamek Grodno ze
słynnymi dekoracjami sgraffitowymi na budynku bramnym. Charakterystyczna syl-
weta obiektu, wzniesionego w połowie XIV w. i rozbudowanego w połowie XVI w.,
dominuje nad wodami jeziora i najbliższą okolicą.



Fot. 1. Stacja Jugowice. Widok na Górę Choina oraz zamek
Grodno (fot. J. Gubański).

Photo. 1. Railway station in Jugowice. The view of the Cho-
ina Mountain and the castle
of Grodno (photo by J. Gubański).

Fragment południowo-zachodni
góry Choiny wraz z Zamkową
Górą stanowi od 1957 r. rezerwat
przyrody – malowniczy las bu-
kowy z domieszką innych gatun-
ków, z licznymi pomnikami przy-
rody oraz bogatym runem le-
śnym.

Oprócz powyższych zespo-
łów architektonicznych i przy-
rodniczych na uwagę zasługuje:
zabytkowa elektrownia wodna w
Lubachowie z 1912 r. (korzystają-
ca z wód Jeziora Bystrzyckiego),
liczne pensjonaty oraz zabudowa-
nia mieszkalne pochodzące z prze-
łomu XIX i XX w., zlokalizowane
w poszczególnych miejscowościach

trasy, kościoły i kapliczki oraz uzdrowisko Jedlina Zdrój – będące swego rodzaju
zakończeniem linii kolejowej. W najbliższej okolicy (do ok. 7 km) znajdują się również

³ Problematyce przyrodniczych uwarunkowań lokalizacji kolei w dolinach rzecznych poświęcony jest m.in. artykuł A. Soczówki (2007).

podziemne budowle kompleksu „Riese” w masywie Włodarza, Jawornika, Walimia i Osówki oraz wiele innych atrakcji turystyczno- krajobrazowych.

WALORY TECHNICZNE I ARCHITEKTONICZNE LINII KOLEJOWEJ

Uwzględniając możliwie niskie nakłady finansowe, pożądane skomunikowanie i aktywizację gospodarczą obszaru oraz trudne warunki naturalne, powstała trasa o śmiałych rozwiązaniach technicznych z budynkami i budowlami, które doskonale harmonizują z krajobrazem Doliny Bystrzycy. Na krótkiej, ok. 24 kilometrowej trasie powstało kilkadziesiąt obiektów inżynierskich, z których najważniejszymi są wiadukty i most⁴. Większość z nich odznacza się spójnymi rozwiązaniami konstrukcyjno-materiałowymi.

Najbardziej okazałą przeprawą jest siedmioprzęsłowy wiadukt zlokalizowany w Lubachowie (67,126 km trasy⁵), którego długość wynosi 143,6 m (najdłuższy na trasie). Wiadukt przeprowadza trasę ponad: Bystrzycą, drogą Świdnica-Jugowice oraz drogą wiejską. Konstrukcja obiektu wykonana została jako blachownicowa, jedynie przęsło nad korytem rzeki jest kratownicowe paraboliczne z jazdą górą. Przyczółki i filary wzniesiono z kamienia granitowego. Około sześćset metrów dalej, w kierunku Jedliny, znajduje się trzyprzęsłowy wiadukt – nad szosą do Modliszowa i Złotym Potokiem – największym lewobrzeżnym dopływem Bystrzycy. Konstrukcja analogiczna jak wcześniejsza, z tym, że główne przęsło wykonano jako kratownicowe, paraboliczne z jazdą dołem. Oprócz powyższych, w Lubachowie istnieje kilka jedno i dwuprzęsłowych mostów nad bezimiennymi dopływami Bystrzycy oraz okazały trójprzęsłowy wiadukt, tuż przy granicy wsi od strony Zagórza Śląskiego (obiekt na 69,255 km trasy).

Kolejną istotną konstrukcją jest trzyprzęsłowy most w Jugowicach. Budowla o długości 81,85 m złożona jest z przeseł kratowych (dwa przęsła paraboliczne z jazdą górą) i blachownicy (przęsło północne), oparta na wysokich, trzynastometrowych kamiennych filarach i masywnych przyczółkach. Przeprowadza ona linię na prawy brzeg Bystrzycy. W centrum Jugowic tuż przy stacji znajdują się kolejne wiadukty, z których największy (ponad 20 metrowy) to blachownicowy most na ceglanych przyczółkach umiejscowiony ponad rzeką Walimką i drogą nr 383 do Walimia. Ostatnie dwie duże konstrukcje to dziesięcioprzęsłowy most (100,27 m) nad Jaworzyną i szosą do Walimia oraz trójprzęsłowy wspornikowy, blachownicowy wiadukt

⁴ Niemal wszystkie główne obiekty inżynierskie znajdują się na długości ok.15 km – na odcinku, gdzie trasa przebiega Obniżeniem Górnej Bystrzycy, tj. od wsi Bystrzyca Górna do Jedliny Zdroju.

⁵ Kilometraż obiektów odnosi się do trasy Wrocław Główny-Jedlina Zdrój. Kilometraż oraz długości mostów i wiaduktów podane za: Szykiewicz, 2005, s. 20.

w Jedlinie (92,25 m, przęsło środkowe kratownicowe o pasach równoległych z jazdą górą).

Stan techniczny budowli inżynierskich omawianej linii jest zróżnicowany. W 1990 r., niemal tuż przed wyłączeniem trasy z ruchu, przeprowadzono kapitalne remonty przepraw. Obecnie część wiaduktów jest w stanie uniemożliwiającym ich bezpieczne użytkowanie.

Obiekty tworzące zespoły dworcowe charakteryzują się spójnymi rozwiązaniami architektoniczno-budowlanymi. Najokazalsze stacje były w: Świdnicy Kraszewicach, Jugowicach i Jedlinie Zdroju – stacje węzłowe oraz w Zagórzcu Śląskim – stacja nawadniania parowozów. Ponadto występowały niewielkie przystanki w: Bystrzycy-Dolnej, Bystrzycy Górnej oraz w Lubachowie. Trzy ostatnie, najskromniejsze na całej linii, wzniesiono w bardzo prostych konstrukcjach słupowo-ryglowych z wypełnieniem cegłą ceramiczną. Powierzchnie murowane tynkowano uzyskując tym samym ciekawy rysunek elementów drewnianych na gładkiej powierzchni elewacji. Obiekty przykryto dachami jednospadowymi w konstrukcjach drewnianych. Budynki mieszkalne w obrębie przystanków kolejowych wznoszono jako murowane z cegły, zwykle parterowe, nakryte dwuspadowymi dachami, o bardzo skromnym wystroju architektonicznym. Stan techniczny obiektów (oprócz zespołu w Bystrzycy Dolnej) jest bardzo zły. Drewniane konstrukcje w Bystrzycy Górnej i Lubachowie zostały rozebrane. W stanie ruiny znajdują się budynki szaletów i niewielkich magazynów. Jedynie domy mieszkalne, ze względu na ciągłe użytkowanie znajdują się w niezłym stanie technicznym (przystanek w Bystrzycy Dolnej adaptowano na mieszkanie).

Szerszym programem użytkowym charakteryzowały się pozostałe stacje. Zabudowa dworca w Zagórzcu Śląskim oprócz budynku stacyjnego składała się z: okazałej poczekalni letniej, budynku magazynowego, mieszkalnego oraz z wieży wodnej. Choć w latach sześćdziesiątych XX w. zespół przebudowano – sąsiadujące ze sobą obiekty połączono w jeden wydłużony ciąg zabudowy przystosowując większą część na potrzeby ośrodka kolonijnego PKP, poszczególne fragmenty zachowały czytelny układ oraz odrębność architektoniczną. Budynek dworca w środkowej partii jest dwukondygnacyjny z parterowymi przybudówkami, wzniesiony w konstrukcji murowej z ciekawym, choć skromnym detalem architektonicznym. Parter o starannie spoinowanych, nietynkowanych powierzchniach. Część wyższa tynkowana z zachowanymi ceglanyymi elementami wystroju, m.in.: parapety, gzymsy, nadproża. Z pozostałych budowli wyróżnia się wieża wodna (jedyna na trasie). Na ośmiokątnym, nietynkowanym trzonie spoczywa zbiornik wody, osłonięty ośmiokątną głowicą w konstrukcji stalowo-ceramicznej, dodatkowo oszalowanej deskami. Do części cokołowej przylegają dwie parterowe przybudówki nakryte jednospadowymi dachami. Wieża wykorzystywana jest obecnie na potrzeby lokalnego wodociągu.

Interesującymi zespołami są stacje Jugowice, Jedlina Dolna i Jedlina Zdrój. Posiadają one niemal identyczne rozwiązania funkcjonalne, konstrukcyjno-materiałowe i architektoniczne. Ze względu na rozległą równię peronową, układ torowiska, osadzenie

w krajobrazie i rangę stacji (stacja węzłowa – odgałęzienie do Walimia), najatrakcyjniejszą wydaje się być stacja w Jugowicach.

Do głównej, dwukondygnacyjnej bryły dworca przylegają dwie parterowe przybudówki. Od południa – murowana hala poczekalni, od północy – magazyn w drewnianej konstrukcji słupowo-ryglowej z wypełnieniem cegłą. Parter jest nietynkowany zwieńczony gzymsem, wyżej płaszczyzny ścian są tynkowane z detalem ceglany oraz nieosłoniętą, drewnianą konstrukcją partii szczytowych dachu. Elewacje poczekalni do połowy są ceglane, spoinowane, powyżej – jak część główna – zróżnicowana faktura i kolor tynku z ceglany detalem.

Podobnie jak w innych dworcach i tutaj na piętrze zlokalizowano mieszkania służbowe. W dawnej poczekalni funkcjonuje dziś świetlica będąca oddziałem Gminnego Ośrodka Kultury w Walimiu. Użytkowanie obu części budynku pozwoliło na stosunkowo dobre ich zachowanie. Niestety pozostałe obiekty – gospodarcze, magazynowe oraz szalety, podobnie jak na pozostałych stacjach, są w stanie ruiny. Również w złym stanie jest część magazynowa przylegająca do dworca – nietynkowany budynek z pięknie wyeksponowaną konstrukcją drewnianą.



Fot. 2. Wiadukt kolejowy w Jedlinie Zdroju.
Photo. 2. The viaduct in Jedlina Zdrój.



Fot. 3. Dworzec w Jugowicach.
Photo. 3. The Railway station in Jugowice.

Fot. J. Gubański.
Photos by J. Gubański.

Linia mająca na trasie ostre łuki, głębokie przekopy, skalne półki, estakady, przepusty, mosty i wiadukty posiadała od początku istnienia nieodparty urok. Przeprawy o ażurowej konstrukcji, wręcz filigranowych kształtach, o umiejętnie dobranych materiałach budowlanych, doskonale wpisały się w otaczający krajobraz. Również budynki stacyjne urzekają trafnością przyjętych konstrukcji i materiałów. Proste w swej formie, lecz o wyważonych proporcjach i delikatnym wystroju architektonicznym odwołują się do budownictwa regionalnego. Nie stanowią obcych form w krajobrazie, lecz uzupełniają go nowymi wartościami. Linia będąca świadectwem sztuki budowlanej wpisała się w pejzaż doliny istotnie go uatrakcyjniając.

PODSUMOWANIE

Linie kolejowe przebiegające przez tereny o wysokich walorach krajobrazowych i przyrodniczych pełniły znaczącą rolę w strukturze regionu. Oprócz możliwości rozwoju lokalnego przemysłu pozwalały przede wszystkim na swobodny dostęp turystów do najbardziej atrakcyjnych miejsc. Zawieszenie i likwidacja połączeń oprócz utrudnień w transporcie, degradacji i zniszczeń zespołów stacyjnych oraz infrastruktury szlaków komunikacyjnych, prowadzi do powolnego eliminowania ze świadomości społecznej bogactwa dziedzictwa kulturowego oraz możliwości widokowych tras kolejowych.

Kolej Bystrzycka stanowi jeden z wielu możliwych przykładów. Trasa Mysłakowice-Karpacz, nieużytkowana od 2000 r., nie posiada wybitnych obiektów inżynierskich czy okazałych budynków stacyjnych. Stanowi za to przykład doskonałego wkomponowania w krajobraz z szerokimi otwarciami widokowymi na główny grzbiet Karkonoszy. Linia Kłodzko-Stronie Śląskie, choć nie ma znaczących przepraw, posiada urokliwe, parterowe dworce w konstrukcjach słupowo-ryglowych. Dodatkowo prowadzenie trasy w dolinie Białej Łądeckiej otoczonej masywami Krowiarek, Gór Bialskich i Złotych stanowi o jej wysokiej randze widokowej (Gubański, 2005). Bezdyskusyjne są również walory tras Kłodzko-Kudowa Zdrój czy Kłodzko-Wałbrzych. Pomimo niewątpliwych atrakcji powyższych linii kolejowych zaledwie na odcinku Kolei Bystrzyckiej i Karkonoskiej zauważa się pozytywne działania związane z ochroną dziedzictwa kolejowego⁶.

Podobnie jak w innych częściach kraju i tutaj grupa pasjonatów postanowiła ratować unikatową linię. Choć jeszcze w 1992 i 1997 r. organizowano przejazdy specjalne, ze względu na pogarszający się stan techniczny linii, przywrócenie ruchu pasażerskiego oraz pomysł wykorzystania turystycznego szlaku przez ciężki tabor kolejowy nie doczekał się realizacji. W 2003 r. działania na rzecz przywrócenia ruchu i ochrony malowniczej linii przybrały sformalizowaną formę – utworzonego Sowiogórskie Bractwo Kolejowe. Jednym z głównych celów Bractwa jest: „działanie zmierzające do rewitalizacji linii kolejowych w regionie Dolnego Śląska, a w szczególności Gór Sowich; propagowanie idei wykorzystania linii kolejowych, w szczególności linii nr 285 (tzw. Bystrzyckiej) jako ważnego elementu ożywienia gospodarczego regionu”⁷. Stowarzyszenie, oprócz starań o wznowienie ruchu, w miarę swoich możliwości porządkuje i dba o trasę oraz promuje jej walory techniczne i krajobrazowe. Organizowane są różnorodne imprezy turystyczno-rekreacyjne związane z przewozami drezynowymi, łącznie z Mistrzostwami Polski w Drezynowaniu.

⁶ Kolej Karkonoska to trasa Mysłakowice-Karpacz. Pozytywne działania zaobserwować można w Karpaczu – prężnie działające Drezyny Karkonoskie.

⁷ Fragment Statutu Stowarzyszenia „Sowiogórskie Bractwo Kolejowe”: Rozdział 2, Cele i środki działania Stowarzyszenia, p.1. (http://www.sbk.pl/r_sbk_dokumenty.htm).

Pomimo ciągłego borykania się z niszczącymi i niszczonymi elementami infrastruktury, realna troska miłośników kolei, profesjonalne przygotowanie oraz wykorzystanie przez nich ultralekkich pojazdów szynowych pozwoliła na ciągłe trwanie linii w świadomości społecznej oraz odkrywanie przez nowych użytkowników jej walorów estetyczno-konstrukcyjnych i piękna okolicy⁸.

Działania i inicjatywy lokalnych społeczności w zakresie ochrony dziedzictwa kolejowego są w pełni pozytywne i zasługujące na wsparcie. Zwykle, bowiem to miejscowi społecznicy, działacze różnych stowarzyszeń najlepiej znają oczekiwania pokładane w istniejących zasobach oraz potrzeby i możliwości ich realizacji. Wydaje się jednak, że tylko prace poparte wnikliwymi analizami i opracowanymi scenariuszami dalszego rozwoju mogą doprowadzić nie tylko do zachowania, ale i rewitalizacji nieczynnych dziś szlaków kolejowych. Przejmowanie linii przez samorządy, realizacja połączeń za pomocą ekonomicznych szynobusów, odpowiednie działania marketingowe i współpraca z lokalnymi liderami i instytucjami doprowadzić mogą do rzeczywistego uratowania tras kolejowych wraz z ich infrastrukturą.

LITERATURA

- Jerczyński M., Koziarski St., 1992: 150 lat kolei na Śląsku, Wyd. Instytut Śląski w Opolu, Opole–Wrocław.
- Gubański J., 2005: Dworce kolejowe Doliny Białej Łądeckiej, [w:] *Obiekty kolejowe*, pod red. Witolda Czarneckiego i Marka Proniewskiego, Wyd. WSFiZ w Białymstoku, s. 211-221.
- Kurkowska-Ciechańska J., Ciechański A., 2007, *Koleje*, Wyd. Carta Blanca, Warszawa.
- Mazurski K. R., 1996: *Góry Sowie*, Oficyna Wydawnicza „Sudety”, Wrocław.
- Scheer A., 1985: Zapomniane linie kolejowe w województwie wałbrzyskim. [w:] *Rocznik Świdnicki 1984, Świdnica 1985*, s. 38-98.
- Soczówka A., 2007: Kolej w dolinach rzecznych polskich Karpat. [w:] *Doliny rzeczne. Przyroda-krajobraz-człowiek* (red.): U. Myga-Piątek, Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG, nr 7, Sosnowiec.
- Staffa M., 1995: *Słownik geografii turystycznej Sudetów*, tom 11: Góry Sowie, Wzgórze Włodzickie, Wydawnictwo I-BIS, Wrocław.
- Staffa M., 2005: *Słownik geografii turystycznej Sudetów*, tom 10: Góry Wałbrzyskie, Pogórze Wałbrzyskie, Pogórze Bolkowskie, Wydawnictwo I-BIS, Wrocław.
- Szynkiewicz A., 2005: 100 lat kolei Doliny Bystrzycy. [w:] *Świat Kolei* 6/2005, s.12-21.

⁸ Stowarzyszenie opracowało kilka wariantów udostępniania i eksploatacji linii za pomocą drezyn ręcznych oraz spalinowych jak również szeroki program pełnego przywrócenia ruchu kolejowego.

SUMMARY

CLOSED RAILWAY LINES ON AREAS OF HIGH LANDSCAPE VALUES

Construction of railway lines has usually caused significant landscape transformations. Railway station complexes, engineering structures and accompanying infrastructure have interfered in the areas of rich natural, cultural and landscape values especially intensely. New positive features have appeared proving development of technical thought and construction craftsmanship while the local traditions have been also respected. Architectural solutions having been used then allowed for appearance of facilities delightfully blended in with the surroundings.

It is the region of Sudety Mountains where engineering solutions of railway lines are combined with environmental values into a harmonious whole.

Regrettably, the negative effects of transformations occurred in the latest years are especially extreme for such interesting and attractive places. Degraded railway routes, desolate stations, deteriorating viaducts become disgraceful mark of the region and individual towns and villages.

The paper outlines the problem of closed railway lines in regions of high environmental values and the potential of their inventive use while seeing the station complexes and components of railway technical infrastructure from the angle of their architectural, cultural and landscape values.