

Praca doktorska

mgr inż. arch. MACIEJ BALASIŃSKI

**ARCHITEKTURA MAŁYCH DWORCÓW
KOLEJOWYCH W SUDETACH I NA
POGÓRZU SUDECKIM**

TOM I

Promotor:

Dr hab. Inż. arch. Jacek Suchodolski

Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, 2003

SPIS TREŚCI

WSTĘP	4
RYS HISTORYCZNY ROZWOJU KOLEI NA ŚWIECIE	4
ROZDZIAŁ I.....	12
OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA TEMATU PRACY	12
1. UZASADNIENIE PODJĘTEGO TEMATU.....	12
2. CEL PRACY	15
3. TEZY PRACY.....	16
4. STAN BADAŃ	17
ROZDZIAŁ II.....	19
HISTORIA ROZWOJU KOLEI ŻELAZNEJ NA DOLNYM ŚLĄSKU	19
1. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU DOLNEGO ŚLĄSKA I SUDETÓW	19
2. KOLEJ WROCŁAWSKO-ŚWIEBODZKA	21
3. ROZWÓJ KOLEI PRYWATNYCH W LATACH 1850-1884	24
4. ŚLĄSKA KOLEJ GÓRSKA	33
5. KOLEJE PRYWATNE W LATACH 1869- 1884 I ICH UPAŃSTWOWIENIE	36
6. LINIE KOLEJOWE ŁĄCZĄCE REJONY O ZNACZENIU TURYSTYCZNO- UZDROWISKOWYM	50
6.1 PROJEKTY	51
6.2 KŁODZKO- DUSZNIKI ZDRÓJ	58
6.3 JELENIA GÓRA- SZKLARSKA PORĘBA (Kolejka Izerska)	59
6.4 JELENIA GÓRA- KARPACZ	61
6.5 KŁODZKO- STRONIE ŚLĄSKIE	63
6.6 JELENIA GÓRA- KOWARY- KAMIENNA GÓRA	65
6.7 ŚWIDNICA KRASZOWICE- JEDLINA ZDRÓJ	66
6.8 KOLEJKA SOWIOGÓRSKA I WALIMSKA	66
6.9 MIRSK- ŚWIERADÓW ZDRÓJ	86
7. MODERNIZACJE LINII PO 1900 ROKU	87
8. ROZWÓJ KOLEI PRZED I PO I WOJNIE ŚWIATOWEJ- ELEKTRYFIKACJA KOLEI W SUDETACH	87
9. KOLEJ NA DOLNYM ŚLĄSKU PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ DO 1952 ROKU	90
9.1 KOLEJ NA DOLNYM ŚLĄSKU W LATACH 1952- 1989	93
9.2 KOLEJ NA DOLNYM ŚLĄSKU PO ROKU 1989	95
ROZDZIAŁ III.....	97
ARCHITEKTURA DWORCÓW KOLEJOWYCH W SUDETACH.....	97
1. PODZIAŁ FUNKCJONALNO- PRZESTRZENNY	98
2. KONSTRUKCJA.....	99
3. ARCHITEKTURA	105
3.1 HEIMATSTIL	105
3.2 JUGENDSTIL	105
3.3 ARCHITEKTURA RODZIMA- SUDECKA	105
3.4 NEOGOTYK	106
3.5 NEOKLASYCYZM	106
4. BUDYNKI DWORCOWE.....	107
4.1 LINIA WROCŁAW- SOBÓTKA- ŚWIDNICA	107
4.1.1 MARCINOWICE ŚWIDNICKIE	107
4.2 LINIA ŚWIDNICA KRASZOWICE- JEDLINA ZDRÓJ	109
4.2.1 ŚWIDNICA KRASZOWICE	109
4.2.2 ZAGÓRZE ŚLĄSKIE	112
4.2.3 JUGOWICE	115
4.2.4 JEDLINKA	117
4.3 LINIA JUGOWICE- WALIM	120
4.3.1 WALIM	120
4.4 LINIA WAŁBRZYCH- KŁODZKO	124
4.4.1 JEDLINA GÓRNA	124

4.5 LINIA KŁODZKO- STRONIE ŚLĄSKIE	138
4.5.1 ŻELAZNO.....	138
4.5.2 TRZEBIESZOWICE	143
4.6 LINIA STRZEGOM- MARCISZÓW	145
4.6.1 STRZEGOM GRABINA.....	145
4.7 LINIA JELENIA GÓRA- WLEŃ- LWÓWEK ŚLĄSKI.....	148
4.7.1 PILCHOWICE ZAPORA.....	148
4.8 LINIA KAMIENNA GÓRA- KOWARY	151
4.8.1 OGORZELEC I LESZCZYNIC	151
4.9 LINIA GRYFÓW ŚLĄSKI- MIRSK- WOLIMIERZ.....	153
4.9.1 POBIEDNA- WOLIMIERZ	153
4.10 KOLEJKA IZERSKA	156
4.10.1 SZKLARSKA PORĘBA ŚREDNIA	157
4.10.2 SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA.....	166
4.10.3 JAKUSZYCE	169
4.11 LINIA ZGORZELEC- ZAWIDÓW- FRYDLANT.....	170
4.11.1 ZAWIDÓW	172
5. TYPOLOGIA DWORCÓW KOLEJOWYCH NA POGÓRZU SUDECKIM I W SUDETACH.....	173
ROZDZIAŁ IV	183
ARCHITEKTURA DWORCÓW KOLEJOWYCH.....	183
PO CZESKIEJ STRONIE SUDETÓW.....	183
1. KOLEJ W CZECHACH	183
1.1 KOLEJ W CZECHACH W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM	184
1.2 KOLEJ W CZECHACH PO II WOJNIE	185
2. ARCHITEKTURA DWORCÓW KOLEJOWYCH.....	187
2.1 HARRACHOV	187
2.2 POLUBNY	188
2.3 JINDRICHovice POD SMRKIEM	193
2.4 MEZIMESTI	194
ROZDZIAŁ V	196
PODSUMOWANIE I OBRONA TEZ PRACY	196
1. PERSPEKTYWY POWSTANIA KOLEI REGIONALNEJ W POLSCE. ROZWÓJ KOLEI REGIONALNEJ W CZECHACH I W NIEMCZACH.....	196
1.1 POLSKA	196
1.2 CZECHY	197
1.3 NIEMCY.....	198
2. OBRONA TEZ PRACY.....	200
2.1 TEZA GŁÓWNA	200
2.2 TEZY POMOCNICZE	201
LITERATURA:.....	204

WSTĘP

RYS HISTORYCZNY ROZWOJU KOLEI NA ŚWIECIE

Rozwój kolei żelaznej przypada na wiek XIX i związany jest ściśle z wynalazkiem maszyny parowej¹. Jednak idea pojazdu poruszającego się po torach jest znacznie starsza.

¹ Definicja według *Nowej encyklopedii powszechnej PWN* © Wydawnictwo Naukowe PWN SA:

KOLEJ, środek transportu osób i ładunków za pośrednictwem pojazdów poruszających się po wyznaczonym → torze kolejowym (szynowym, linowym). Ludzi i ładunki przewozi się najczęściej w wagonach ciągniętych po torze przez lokomotywy, w wagonach silnikowych lub zespołach trakcyjnych (→ pojazd szynowy), a w niektórych rozwiązaniach — w wagonikach, krzeselkach itp. przemieszczanych za pomocą lin lub sił grawitacji. Infrastrukturę kolei stanowią kolejowe → drogi tworzące sieć → kolejową, systemy zasilania energ. i sterowania ruchem kol., dworce, punkty ładunkowe i warsztaty zaplecza techn.; zwykle zalicza się do niej także tabor kolejowy. Eksploatacją kolei zajmują się służby: drogowa, trakcji i wagonów, automatyki i łączności, przewozów i ruchu kolejowego. Najbardziej rozpowszechniona jest kolej o torze 2-szynowym: normalnotorowa (szer. toru 1435 mm), szerokotorowa (np. 1676 mm — kolej hiszpańska, 1524 mm — kolej ros., ukr.) oraz wąskotorowa (np. 1000 mm, 750 mm, 600 mm, nawet 375 mm). Rozróżnia się koleje: użytku publ. i użytku niepubl. (np. przem., kopalniana). Wśród linii kol. użytku publ. ważną funkcję pełnią magistrale kol. charakteryzujące się znacznym obciążeniem przewozami i dużymi prędkościami pociągów (np. w Polsce — Centralna Magistrala Kolejowa Śląsk–Warszawa); wśród kolei publicznych rozróżnia się także kolej miejską i regionalną. **Kolej miejska** obsługuje wielkie miasta, użytkuje gł. zespoły → trakcyjne i jest przystosowana do szybkiej wymiany pasażerów; ze względu na małe odległości między przystankami i konieczność uzyskiwania dużych prędkości musi mieć możliwość szybkiego przyspieszania i szybkiego hamowania; koleje miejskie są prowadzone na wydzielonych torach, często pod ziemią (→ metro) lub na estakadach. **Kolej regionalna**, obsługująca np. duże regiony przem., ma te same cechy, ale jej tory są budowane przeważnie na powierzchni ziemi. **Kolej przemysłowa** jest przeznaczona do obsługi wielkich zakładów przem. (huty, cementownie, zakłady chem.); charakteryzuje się gęstą siecią torów, przeważnie o małych promieniach łuków; jej wagony są przystosowane do przewozu określonych ładunków (węglarki, cysterny, wagony do przewozu na dużą odległość płynnej siarki lub surówki); niekiedy takie wagony mają własny napęd (transfery). **Kolej kopalniana** użytkuje wagony samowyladowcze i lokomotywy o małej skrajni, przeważnie elektr.; ze względu na groźbę wybuchu gazów wszystkie urządzenia elektr. są umieszczone w ognioszczelnych obudowach. Do obsługi pasażerskiego ruchu miejscowego, małych zakładów przem., tartaków, sieci kolei leśnych stosuje się często **kolej wąskotorową**; lekki tabor i lekka konstrukcja torów (małe naciski kół) umożliwiają prowadzenie tej kolei w każdym terenie, bez konieczności wykonywania skomplikowanych prac ziemnych; łatwe jest układanie i rozbieranie torów; dawniej koleje wąskotorowe odgrywały ważną rolę w gospodarce, obecnie tracą to znaczenie, ale pozostają atrakcją turystyczną. **Kolej górską** jest budowana przy dużym pochyleniu lub spadku wzniesienia (30% i więcej), jej tory mają małe promienie łuków; duże różnice wzniesień są pokonywane za pomocą trawersów (zakosów) lub nawet tuneli spiralnych. Przy dużych pochyleniach torów nie wystarcza napęd adhezyjny (przyczepność koła do szyny), stosuje się wtedy napęd za pośrednictwem zębatego koła i zębatej szyny (**kolej zębata**) lub za pomocą liny (**kolej linowo-terenowa**).

Podział dworców ze względu na liczbę obsługiwanych pasażerów:

W ruinach starożytnej Pompei i Troi natrafiono na ślady najstarszych torów. Były to rowki w kamiennym bruku dla wozów ciągniętych przez zwierzęta. Wynalazek ten musiał przynosić korzyści, ponieważ podobne tory, o rozstawie 1625 mm, zachowały się na szosie ze Sparty do Helos w Grecji, oraz w Syrii i Północnej Afryce. Dość częste występowanie bruzd w kamiennym podłożu duktów w rejonie basenu Morza Śródziemnomorskiego, świadczy o popularności tego rodzaju transportu już w czasach starożytnych.

Około roku 1500, w Niemczech, wybudowano pierwsze tory wypukłe. Były one wykonane w całości z drewna. Jednak dłuższa linia (liczyła około 15 km) z takimi szynami powstała w Anglii przy kopalni węgla dopiero w 1640 r., w Newcastle, i służyła do sprawniejszego wywozu urobku.

Kształt oraz materiał szyny, po której toczyły się koła pojazdu, ewoluował dość wolno. W 1767 r. Reynolds zastosował rynienki wykonane z żeliwa, które nakładano na drewniane szyny. Podobną do dzisiejszej szyny, wykonaną z żelaza dwugłówkową i o przekroju grzybka, wprowadził Jessop w 1789 r. Trzydzieści jeden lat później, w 1820 r. Bukenshof zastąpił żeliwo żelazem walcowanym, a od 1858 r. została wprowadzona stal.

Niemal do końca XVIII w. po szynach poruszały się wyłącznie pojazdy zawdzięczające swoją mobilność zwierzętom pociągowym. Fundamentalny wkład w rozwój kolei żelaznej na świecie przypadł francuskiemu inżynierowi artylerii Nicolasowi Cugnot, który w roku 1770 skonstruował pojazd szynowy napędzany parą (prędkość maksymalna tego pojazdu wynosiła 4-5 km/h). Podobną konstrukcję,

Dworce małe. Projektowane dla miast i osiedli do 20 000 mieszkańców (oprócz pełniących rolę istotnych węzłów komunikacyjnych)

Dworce średnie. Obsługują miasta od 20 000 do 100 000 mieszkańców, które cechują się większą dynamiką rozwoju.

Dworce duże. Obsługujące ruch pasażerski w miastach powyżej 100 000 mieszkańców.

Podział dworców ze względu na charakter ruchu:

Dworce ruch podmiejskiego. Projektowane pod kątem równoczesnego napływu dużej ilości pasażerów. Najlepszą lokalizacją dla takich obiektów jest węzeł komunikacji miejskiej o dużym nasileniu ruchu.

Dworce ruchu dalekobieżnego. Projektowany z rozbudowanym programem usług, który ma za zadanie zaspokojenie wszystkich potrzeb podróży pozostających dłużej na terenie dworca. Często program wymaga włączenia rozwiązań stosowanych dla ruchu podmiejskiego.

Dworce mieszane. Zalicza się do nich wszystkie obiekty, które łączą różne środki transportu. Wyróżnia się obiekty: kolejowo- autobusowe, kolejowo- lotnicze (np.: Londyn i Bruksela), oraz kolejowo- morskie i kolejowo- rzeczne.

Dworce specjalne. Zalicza się do nich dworce graniczne o programie zbliżonym do dworców ruchu dalekobieżnego rozbudowanym i bardziej złożonym ze względu na odprawę paszportową (oraz np.: ewentualną kwarantannę zwierząt hodowlanych- przykład: Międzyzlesie)

Wielka Internetowa Encyklopedia Multimedialna, onet.pl.

Nowa encyklopedia powszechna PWN © Wydawnictwo Naukowe PWN SA

poruszaną przy pomocy tego samego napędu, opracował i zbudował William Murdoc- asystent Jamesa Watta w 1784 r..

W roku 1802 Richard Trevithick ukończył budowę lokomotywy parowej. Dwa lata później, 13 lutego 1804 r. jazdę ulepszoną lokomotywą Trevithicka odbył Samuel Homfray na odcinku 13,5 km w Południowej Walii. Jego próby zostały wymuszone przez wojny z Napoleonem, podczas których brakowało zazwyczaj paszy dla koni. Pojazd ten poruszał się z prędkością 7 km/h, ciągnąc pięć wagonów z urobkiem. Był to pierwszy, udokumentowany kurs pociągu towarowego kolei normalnotorowej (o rozstawie osi 1435 mm) z lokomotywą parową.

W 1808 r., w Londynie uruchomiono kolej do przewożenia pasażerów, ale miała ona charakter dydaktyczno- rozrywkowy. Była to płatna kolejka, również o rozstawie kół 1435 mm z lokomotywą Trevithicka, która jeździła po torach ułożonych w koło, bawiąc mieszkańców stolicy Zjednoczonego Królestwa.

Pierwsze kolejowe połączenie pasażerskie uruchomiono w Anglii 27.09.1825 r. Trasa wiodła ze Stockton do Darlington i liczyła 18 km. Było to wprawdzie najwcześniejsze uruchomione połączenie, ale aż do roku 1833 używano na nim wyłącznie trakcji konnej. Kolejne, biegło dwutorową linią z Liverpool (Ryc. 4) do Manchesteru i miało długość 48 km.

W 1829 r. G. Stephenson zbudował lokomotywę parową nazwaną „Rakieta”, której konstrukcja miała już cechy współczesnego parowozu. Od tego momentu datuje się dynamiczny rozwój kolei żelaznej na całym świecie²:

- w 1830 r. było około 100 km linii kolejowej,
- w 1840 r.- już 9000 km,
- w 1850 r. jej łączna długość na świecie wynosiła prawie 40 000 km.

15 września 1830 r. oddano do użytku dwa najstarsze na świecie tunele kolejowe. Dłuższy liczył aż 2048 m, drugi, krótszy- 265m, oba oświetlane były gazem. W drugiej połowie XIX w. w dalszym ciągu trwało udoskonalanie lokomotywy napędzanej parą. Tradycyjny transport zaprzęgowy nie nadążał za stale rosnącymi potrzebami rynku. Nowy środek lokomocji, który okazał się znacznie wydajniejszy, wyparł konną trakcję na głównych i lokalnych szlakach transportowych. Zaczęły powstawać kolejne połączenia kolejowe na „Wyspach”, w większości przypadków normalnotorowe. Wyjątek stanowiła linia łącząca Londyn z zachodnim wybrzeżem z 1838 r., zwana Wielką Koleją Zachodnią (ang. Great Western). Zastosowany

² Wielka Internetowa Encyklopedia Multimedialna, onet.pl.

Nowa encyklopedia powszechna PWN © Wydawnictwo Naukowe PWN SA

w niej rozstaw osi pojazdu szynowego wynosił 2135 mm i był największy na świecie.

W końcu lat dwudziestych XIX w. powstały pierwsze (1826 r.- konne) połączenia kolejowe w Stanach Zjednoczonych (Ryc. 3). Następnie w 1830 r.- we Francji, w 1835 r. w Belgii, w 1835 r.- w Niemczech, w 1839 r.- w Austrii, w 1844 r.- w Danii i Szwajcarii, w 1854 r.- w Brazylii, w 1855 r.- w Indiach, w 1872 r.- w Japonii, a dopiero w 1876 r.- w Chinach. Na terenie Polski pierwsza kolej ruszyła w 1842 r. na odcinku Wrocław- Oława (dawniej Niemcy, rok później uruchomiono połączenie z Krakowem), w 1845 r. w Królestwie Polskim oddano do użytku połączenie Warszawa- Grodzisk Mazowiecki.

Początkowo, poważnym mankamentem żywiołowo powstających linii kolejowych był różny rozstaw torów. Utrudniało to znacznie łączenie poszczególnych odcinków w sieci. Niektóre kraje pozostawały ze względów militarnych przy innej niż normalnotorowym rozstawie. Niektóre dla usprawnienia handlu międzynarodowego, z czasem ponownie przebudowywały linie dla ich ujednolicenia. Rekordem była zmiana rozstawu szyn na normalnotorową amerykańską kolej PACIFIC o długości 506 km. Prace wykonano w ciągu 12 godzin³.

W roku 1847 T Champton zaprezentował parowóz o długim kotle i dużej średnicy kół wynoszącej prawie trzy metry. Ustanowił na nim rekord prędkości, wynoszący 126 km/h.

W 1876 A. Mallet zbudował parowóz wieloczołowy, a w 1898 wprowadzono podgrzewanie pary.

W końcu XIX w. skonstruowano lokomotywę elektryczną i w 1895 r. zelektryfikowano pierwszy w historii kolejnictwa odcinek linii Baltimore- Ohio w Stanach Zjednoczonych Ameryki. W 1903 r. elektrowóz pobił rekord prędkości osiągając 211 km/h.

Kolej elektryczna, choć wymagała znacznie wyższych nakładów inwestycyjnych, zaczęła wypierać parowozy szczególnie na trudniejszych odcinkach, gdzie charakter trasy wymuszał ciągłe ruszanie i hamowanie na krótkim dystansie (np.: w górach). Duża sprawność nowego napędu pozwoliła na oszczędne zużycie energii w stosunku do uzyskiwanych efektów.

W roku 1912 zbudowano lokomotywę spalinową, natomiast w 1922 bracia Ljunström zastosowali turbinę w parowozie podwyższając sprawność tradycyjnego napędu. Wykorzystując ten pomysł w 1941 w Niemczech powstała lokomotywa spalinowa z silnikiem turbinowym.

³ Scheer A.: *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*. Rocznik Świdnicki 1994, Świdnica 1994, ss.28–98.

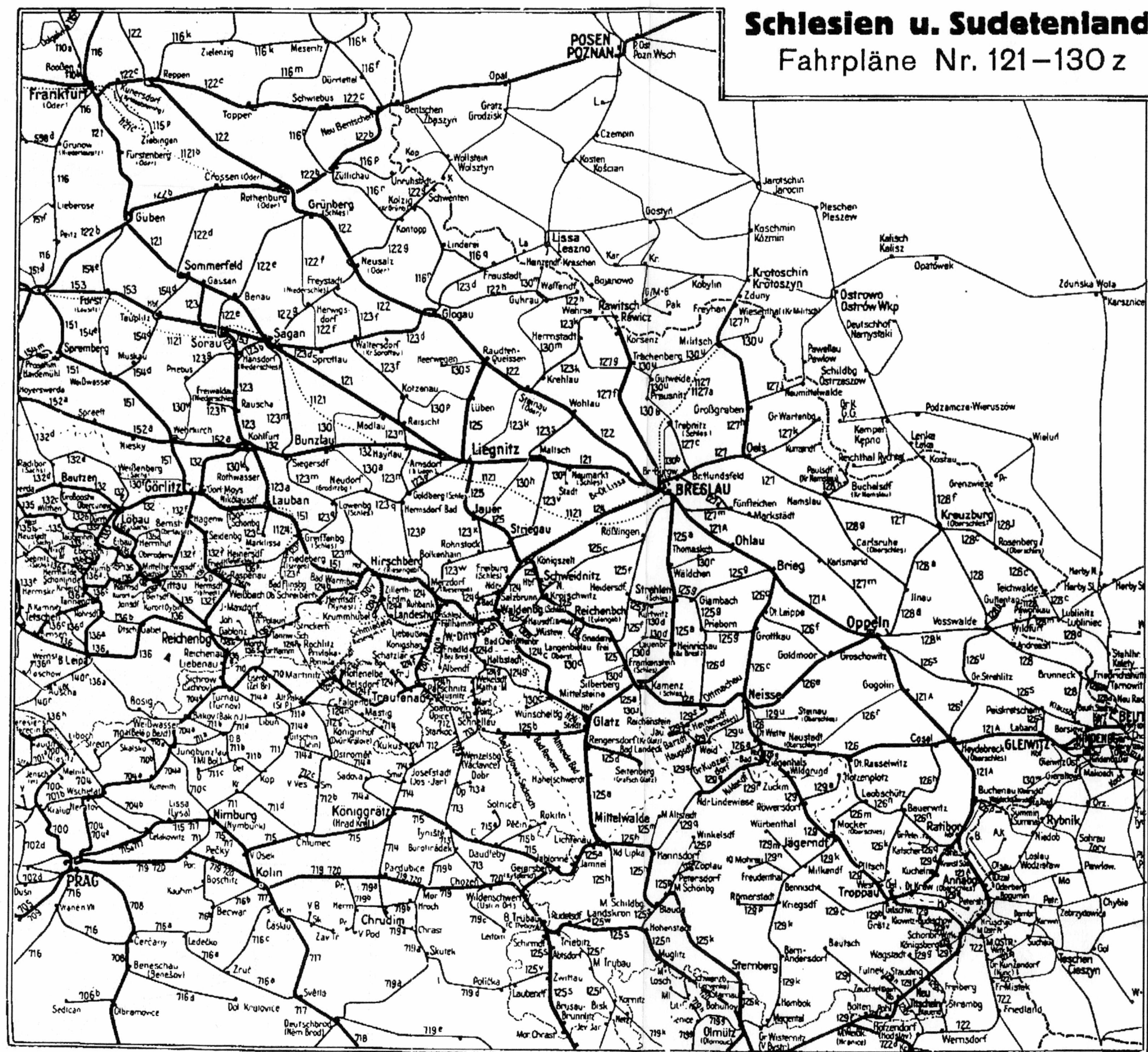
Zalety tej konstrukcji silnika sprawiły, że stał się konkurencyjny dla trakcji elektrycznej.

Obecnie kolej stanowi jedną z ważniejszych gałęzi transportu, choć w ostatnim czasie wypierana jest przez przewozy kołowe. Współczesny rozwój myśli technicznej pozwala na coraz sprawniejszą i coraz szybszą dystrybucję towarów przemysłu wydobywczego i wytwórczego, zmniejszając z tym związane koszty. Nowoczesne pociągi pasażerskie oferują podróżnym na całym świecie coraz wyższy komfort jazdy. Skraca się także czas przejazdu, a wprowadzenie coraz nowych zabezpieczeń technicznych podnosi poczucie bezpieczeństwa podróżujących⁴. Dla wygody pasażerów powstają nowe usługi przewozowe jak przykładowo połączenia INTERCITY. Wznoszone są lub modernizowane obiekty stacyjne jak: dworce, zadaszenia peronów, przejścia podziemne itd.⁵, które odpowiadają aktualnym trendom w architekturze i konstrukcji, ze szczególnym uwzględnieniem najnowocześniejszych technik multimedialnych. Pociąga to za sobą wzrost kosztów budowy i obsługi, oraz co za tym idzie- zmniejsza konkurencyjność w stosunku do innych środków transportu.

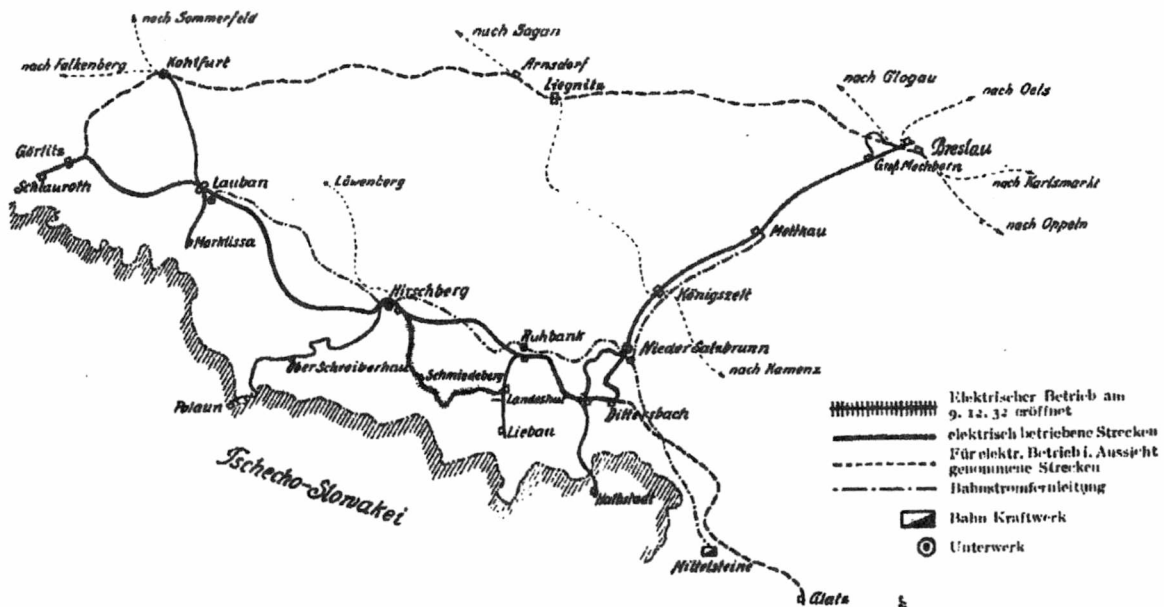
Jednak w przyszłości szybkie i ciche pojazdy szynowe mają szansę wyparcia ruchu kołowego z centrum zatłoczonych aglomeracji miejskich, które nie są już w stanie wytrzymać obciążeń związanych z komunikacją kołową. Również biorąc pod uwagę całkowity czas, jaki trzeba przeznaczyć na przelot samolotem na krótszych dystansach (włączając dojazdy do lotniska), to podróż nowoczesnymi pociągami jest krótsza i przebiega w bardziej komfortowych warunkach. Także wysokość kosztów jakie należy ponieść na budowę i obsługę portów lotniczych i dworca kolejowego, stawia ten drugi w korzystniejszym świetle. Istnieje, zatem wiele zalet, które powodują, że kolej może być w dalszym ciągu rozważana jako dominujące (w miastach) lub alternatywne źródło komunikacji.

⁴ Aktualny rekord prędkości pojazdu szynowego wynosi ponad 515 km/h
Nowa encyklopedia powszechna PWN © Wydawnictwo Naukowe PWN S.A.

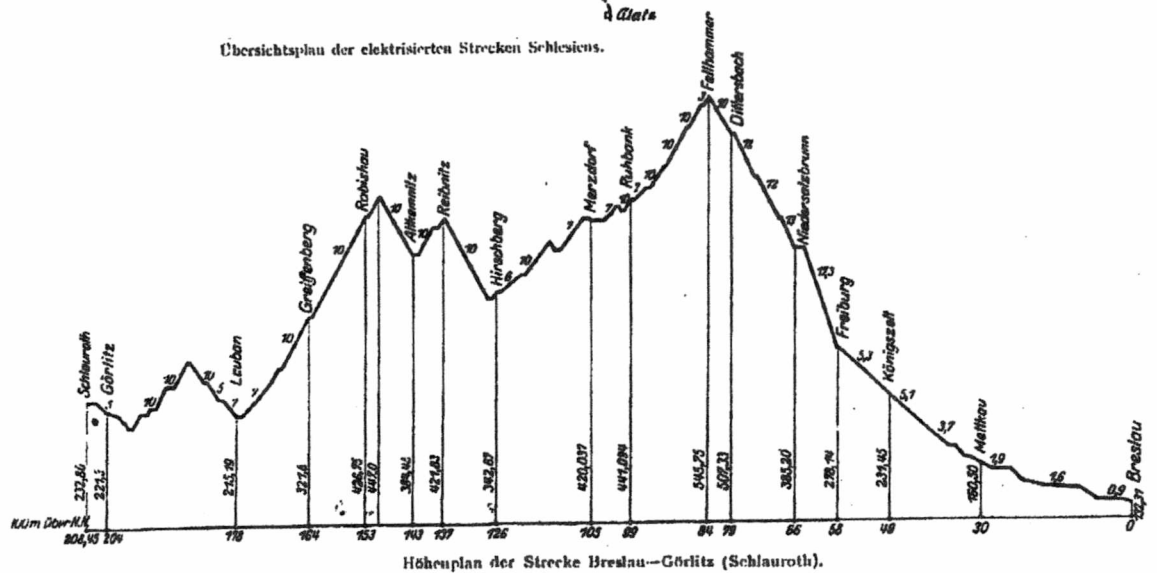
⁵ Nowe inwestycje w tej branży transportu dotyczą głównie bogatszych państw zachodnich (oraz tzw. rozwijających się). Istnieją oczywiście na terenie Polski wyjątki, jak choćby nowopowstające metro w Warszawie. Jednak tego rodzaju komunikacji szynowej ta dysertacja nie porusza. (przyp. aut.)



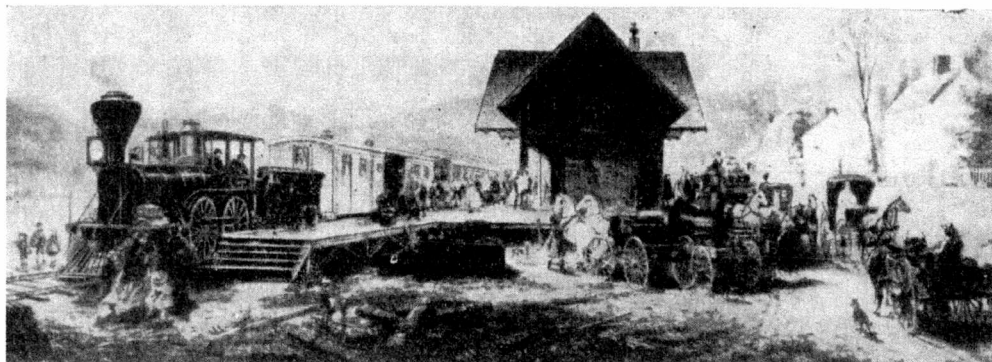
Ryc.1 Mapa sieci kolejowej Dolnego Śląska.



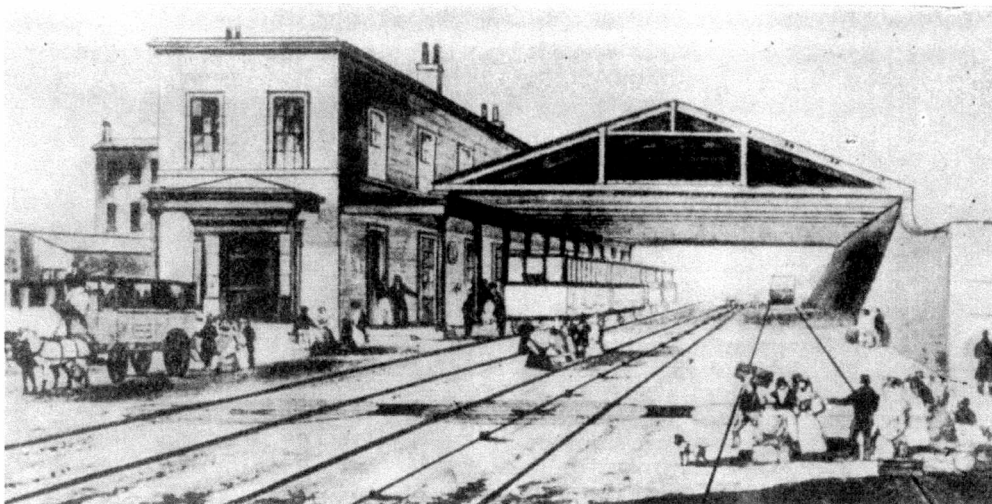
Übersichtsplan der elektrisierten Strecken Schlesiens.



Ryc.2 Sieć zelektryfikowanych tras kolejowych na terenie Dolnego Śląska do końca 1932r.



Ryc.3 Dworzec w Stratford, Connecticut USA z 1867r. Autor i arch. E. Lampson Henry. Uwagę zwraca drewniany "peron" oraz ruch dorożek zlokalizowany po przeciwnej stronie torowiska.



Ryc.4 Pierwszy dworzec kolejowy w Anglii, w Liverpool z 1830r. Projekt: J. Foster i G. Stephenson.

ROZDZIAŁ I

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA TEMATU PRACY

1. UZASADNIENIE PODJĘTEGO TEMATU

Jeszcze do niedawna kolej zaliczana była do najlepiej rozwiniętych gałęzi transportu w Polsce. Zwłaszcza region Dolnego i Górnego Śląska posiadał niezwykle gęstą i wydajną sieć kolejową (Ryc. 1), która przypadła Polsce po zmianie granic w wyniku II Wojny Światowej. Wiele z tych tras, szczególnie w górskich rejonach, do roku 1932 została zelektryfikowana (Ryc. 2). Jednak już w następnych latach, ogólna liczba szlaków systematycznie była redukowana, najczęściej w wyniku ich deficytowego charakteru lub z powodu rabunkowej polityki ZSRR wobec wszystkich terenów wyzwolonych. Po przejęciu sieci przez Polskę, proces ograniczania liczby linii kolejowych był kontynuowany.

Jednak najgłębszy kryzys polskie kolejnictwo przeżywa obecnie. W wyniku transformacji ustrojowej w latach 90- tych XX w., jakiej poddana została polska gospodarka, systematycznie obniża się konkurencyjność tego środka komunikacji. Pozytywną stroną tych przekształceń jest efektywny wzrost poziomu usług świadczonych przez PKP. Jest to wynik konkurencji, jaką rynek wymusza na przewoźnikach. Biorąc pod uwagę możliwości, jakie stwarza kolejnictwu niedostateczna ilość dróg tranzytowych i ekspresowych, ich zły stan, oraz podobna sytuacja szlaków wodnych, widać brak doświadczenia firmy w prowadzeniu działalności transportowo-przewozowej w warunkach gospodarki rynkowej.

Oficjalne stanowisko Dyrekcji PKP w sprawie działalności transportowo- przewozowej jest optymistyczne, choć przyznaje się równocześnie do problemów finansowych i wskazuje na częściową prywatyzację kolei jako środka mającego usprawnić działalność firmy. Wiadomo jednak, że prywatyzacja nie jest sama w sobie lekarstwem na kłopoty i jak pokazuje przykład Wielkiej Brytanii nie zawsze daje oczekiwane rezultaty. Przykładem jest tu projekt ponownego upaństwowienia części tego sektora transportu⁶ na wyspach.

W Polsce kolej również oferuje swoim klientom coraz nowocześniejsze usługi przewozów pasażerskich i transportowych np. pociągi INTERCITY, lecz wymogi stawiane przez ekonomię rynku sprawiają, że jesteśmy równocześnie świadkami postępującej

⁶ *informacje prasowe i telewizyjne (dzienniki i Wiadomości TVP) z lat 2001- 2002.*

degradacji majątku będącego w bezpośrednim władaniu PKP. Coraz większa liczba linii kolejowych na terenie całego kraju ulega likwidacji, a na czynnych jeszcze trasach systematycznie maleje liczba pociągów. Zbyt szybko rośnie liczba obiektów infrastruktury kolejowej nadających się tylko do rozbiórki.

Generalna Dyrekcja Kolei tłumaczy ten stan trudnościami ekonomicznymi wynikającymi z przyczyn od niej niezależnych, czyli pogarszającej się koniunktury gospodarczej kraju, lecz główny powód tak złej sytuacji wynika z monopolistycznego charakteru PKP. Brak elastyczności w podejmowaniu decyzji uniemożliwia dostosowanie się do potrzeb, które coraz częściej sygnalizują instytucje samorządowe w poszczególnych rejonach kraju. Taki jest społeczny odbiór dotychczasowych działań Kolei. Według kierownictwa firmy sytuacja ma ulec poprawie po sprywatyzowaniu i wydzieleniu z niej mniejszych spółek, które będą odpowiedzialne za poszczególne rodzaje transportu, czy zarządzanie nieruchomościami.

Także na Dolnym Śląsku sytuacja kolejnictwa pogarsza się z roku na rok. Wobec silnego regresu przemysłu związanego z wydobywaniem węgla kamiennego i innych minerałów kopalnych na obszarze Sudetów, oraz upadku, jaki przeżywa przemysł włókienniczy i tkacki, liczba przewozów towarowych zdecydowanie zmalała.

Jeszcze widoczniej kryzys ten uwidacznia się w ruchu pasażerskim, gdzie rośnie liczba likwidowanych lokalnych linii kolejowych, a ilość pociągów osobowych systematycznie jest ograniczana. W efekcie pustoszeją dworce i przystanki kolejowe mniejszych miejscowości na terenie Sudetów i Pogórza. Pozostawione bez dozoru i gospodarza, niszczej budynki i urządzenia techniczne. Także wspaniałe budowle inżynierskie na sudeckich szlakach kolejowych, takie jak: mosty, wiadukty, przepusty, - nie konserwowane, powoli ulegają degradacji. Pomimo sporego zainteresowania ze strony potencjalnych klientów PKP, tą formą turystyki i wypoczynku, oraz wielu atrakcyjnych widokowo tras, to powrót do sytuacji, w której pociągi regionalne i lokalne byłyby znów codziennością wydaje się zbyt odległą.

Przykłady dobrze funkcjonujących lokalnych połączeń kolejowych, obsługujących ruch turystyczny można znaleźć u naszych zachodnich (Niemcy) i południowych sąsiadów (Czechy, Słowacja). Gęsta sieć połączeń, w tak małych krajach jak Czechy i Słowacja, o dużej intensywności ruchu, stanowi szkielet, na którym oprzeć się może komunikacja autobusowa, jako uzupełnienie oferty i poprawienie stopnia dostępności transportu kolejowego. Zsynchronizowanie ze sobą komunikacji kolejowej i autobusowej, co niestety pomijane jest w Polsce, ma istotny wpływ na liczbę pasażerów. Każdego roku sieć linii kolejowych jest coraz rzadsza, a zatem coraz mniej dostępna. W związku z tym spada średnia liczba podróżujących pociągiem, przez co traci również przewoźnik. Szansą

na powstrzymanie tego trendu jest pozytywne sprzężenie obu systemów, mające na celu zwiększenie liczby przewozów⁷.

Także kolej w Niemczech dysponuje podobnym systemem, jaki występuje w Czechach czy na Słowacji. Osoby, które znalazły zatrudnienie w większych miastach, chętnie korzystają z usług świadczonych przez kolej, dojeżdżając w ten sposób do pracy. W naszym kraju ten system zanikł, ponieważ PKP zredukowało liczbę pociągów na krótkich trasach. Tym samym ograniczono możliwość swobodnego przemieszczania się. Jest to trudna sytuacja choćby dla tych, którzy chcieliby znaleźć pracę w nowopowstających zakładach w specjalnych strefach ekonomicznych Dolnego Śląska (np.: w wałbrzyskiem), oraz wielu innych gminach (np.: we wrześniu 2002 roku zlikwidowano połączenie Lubań- Węgliniec pozbawiając mieszkańców kilku gmin środka transportu, ponieważ połączenia autobusowe są nieliczne).

Sudety są regionem o ogromnym potencjale turystycznym, gospodarczym, z bogatymi złożami rozmaitych minerałów. Aktualne prognozy rozwojowe wyglądają źle, jednak taka sytuacja nie może trwać wiecznie i wówczas linie, które zlikwidowano, zostaną najprawdopodobniej przywrócone do ruchu. Zajdzie wówczas potrzeba odbudowy dawnych dworców kolejowych, w szczególności tych na lokalnych trasach.

Przeważnie zwraca się uwagę na duże dworce kolejowe, o nieco monumentalnym charakterze, bogatej formie i efektownych elewacjach. Są one reprezentatywne nie tylko dla budownictwa obiektów kolejowych, ale przede wszystkim dla budownictwa użyteczności publicznej. Występują one także w wielu opracowaniach albumowych dotyczących architektury, mającej ugruntowaną pozycję w kulturze i historii. Niestety, brakuje tego rodzaju informacji dotyczących reprezentantów obiektów stacyjnych na prowincji.

Oczywiście nie każdy budynek dworcowy urzeka swą sylwetą, ale wśród wielu małych dworców kolejowych, których liczba na terenie Sudetów osiąga sto, zdarzają się interesujące przykłady architektury. Są to zazwyczaj niewielkie obiekty, które wraz z towarzyszącymi im innymi budynkami stacyjnymi tworzą kameralne zespoły znakomicie wpisane w otaczający je krajobraz. Jedną z przyczyn ich niepowtarzalnego uroku jest urozmaicona bryła i materiał użyty do budowy, zastosowany detal architektoniczny oraz otoczenie.

Niektóre spośród tych obiektów doczekały się opieki konserwatorskiej, lecz sam fakt zaliczenia ich do grupy zabytków architektury i budownictwa nie gwarantuje im ochrony przed zniszczeniami powodowanymi upływem czasu. Także urząd Konserwatora Zabytków ma problemy finansowe i trudno się dziwić,

⁷ Biuletyn IRiPK, nr, 58/2001. <http://www.ijzdni rady.cz/>

że budynki dworcowe nie są traktowane na równi z innymi obiektami zaliczanymi do dziedzictwa kultury narodowej.

Zanim małe dworce kolejowe znikną na zawsze, może niniejsza praca zdoła zwrócić uwagę na te wartościowe budynki, mające niejednokrotnie rangę zabytku. Malejąca liczba pociągów krótkobieżnych i likwidacja całych odcinków linii kolejowej wymaga znalezienia alternatywy dla ich dalszego funkcjonowania i, o ile to możliwe, zmiany właścicieli, także dla magazynów, wież ciśnień oraz innych obiektów budowlanych. Prywatny właściciel, z reguły, sprawniej zarządza nieruchomością należącą do niego i starać się wprowadzać nowe, korzystne rozwiązania. Jeżeli obiekty na stacjach kolejowych będą pozostawione same sobie, to z pewnością wiele z nich ulegnie całkowitej ruinie. Można jednak przypuszczać, że w związku z pozbywaniem się przez PKP szeregu nieruchomości (w tym domów mieszkalnych, ośrodków czasowych itd.), dojdzie do przejęcia takich obiektów przez instytucje samorządowe. Praktyka ta nie powinna napotykać na opór ze strony obecnego właściciela. Być może zmiana zarządcy dawnych budynków dworcowych pozwoli na zachowanie jednego z istotnych elementów krajobrazu sudeckiego.

2. CEL PRACY

Do głównych zadań opracowania należy przedstawienie rangi i oryginalności zjawiska, jakim jest architektura małych dworców kolejowych w Sudetach.

Ich forma i wyraz są ściśle związane z sudeckim, górskim krajobrazem i stały się jego trwałym i widocznym elementem.

Budynki te powstawały przeważnie na przełomie XIX i XX wieku i w okresie międzywojennym i dziś znajdują się najczęściej w złym stanie technicznym. Wiele z tych obiektów jest ruiną, a część nie istnieje.

Regres gospodarczy panujący w ostatnich latach, odpływ potencjału ludzkiego z obszaru Sudetów, nieobecność tego regionu na rynku turystyki międzynarodowej- to główne przyczyny utraty perspektyw na najbliższą przyszłość i dalszy rozwój całego regionu.

Celowe wydaje się, zatem zwrócenie uwagi na jedną z zanikających dziedzin architektury w Sudetach, jakim są dworce kolejowe.

Również znaczne walory turystyczne i krajobrazowe całego regionu, wraz z działalnością uzdrowiskową są tymi gałęziami gospodarki, które powinny się przyczynić do lepszego

zagospodarowania tu istniejącej bazy turystycznej, ożywiając zarazem bezużytecznie stojące dziś budynki na wielu stacjach.

Mając także na uwadze rodzące się w ostatnim czasie zainteresowanie miejscowych samorządów możliwościami uruchomienia linii turystycznych i lokalnych, praca ta przedstawia przykłady alternatywnego zagospodarowania dawnych budynków stacyjnych.

Można, zatem ująć w punktach zasadnicze cele, które zostały wyznaczone niniejszej dysertacji. Są to:

- **Analiza oraz ukazanie specyfiki i piękna architektury dworców kolejowych w Sudetach.**
- **Zwrócenie uwagi na potrzebę zachowania i kontynuacji spuścizny kulturowej regionu sudeckiego w sferze architektury obiektów użyteczności publicznej związanej z kolejnictwem.**
- **Przypomnienie historii rozwoju kolei w Sudetach i ukazanie specyficznego charakteru wytyczonych tu szlaków wraz z wkładem kolejnictwa w gospodarczy rozwój całego regionu.**

Przeprowadzone badania i analizy dotyczą wyłącznie obiektów wzniesionych na trasach kolei normalnotorowej tj. takiej, której rozstaw osi wynosi 1435 mm i są reprezentatywne dla tej grupy budowli. Poza tematem dysertacji znalazła się cała grupa budynków dla obsługi ruchu kolei wąskotorowych i tzw. kolejek dojazdowych⁸.

3. TEZY PRACY

Na podstawie zawartych w dysertacji materiałów, analiz i wniosków, zostały sformułowane następujące tezy:

Teza główna:

Architektura dworców kolejowych, jak i stacji w Sudetach jest częścią spuścizny kulturowej tego regionu i zasługuje na ochronę konserwatorską oraz kontynuację w nowo projektowanych obiektach.

Tezy pomocnicze:

Rewitalizacja nieczynnych linii przyczyni się do:

⁸ Wyjątek stanowi rozdział o projektach górskich kolejek w Karkonoszach na terenie posiadłości Schaffgotschów.- patrz: Linie kolejowe łączące rejony o znaczeniu turystyczno- uzdrowiskowym.

- **Rekonstrukcji istniejących jak i budowy nowych stacji**
- **Intensyfikacji turystyki i zarazem rozwoju gospodarki w tym rejonie**

Podstawą dla postawionych tez jest założenie, że nastąpi w Polsce odrodzenie kolei jako regionalnego środka transportu. Przesłanką do takich przypuszczeń jest sytuacja w Niemczech i Czechach, gdzie ukierunkowanie transportu szynowego na potrzeby lokalne dało dobre wyniki ekonomiczne, oraz przywróciło ruch na nieczynnych liniach kolejowych.

Widoczne jest również dążenia samorządów do tworzenia połączeń lokalnych na poziomie związku gmin, czy powiatów, w ramach spółek niezależnych od PKP. Brak środków finansowych na wdrożenie tych (oraz wielu innych) pomysłów stanowi obecnie dużą barierę. Jednak pewną szansę na poprawę takiej sytuacji stwarza samorządom nasze przystąpienie do Unii Europejskiej w 2004 roku.

Mobilizująco powinien działać fakt, że według wytycznych dyrektywy EU 91/440 zakładającej oddzielenie infrastruktury i przewoźników, sieć szynowa PKP (tak było w Niemczech) zostanie bez ograniczeń udostępniona dla każdego, także zagranicznego przewoźnika. Za korzystanie z infrastruktury kolejowej właściciel pobiera odpowiednie opłaty.

4. STAN BADAŃ

Transport kolejowy jest częstym tematem wielu prac badawczych i opracowań popularno- naukowych na rynku księgarskim. Istnieje spora liczba publikacji na temat kolei i rozwoju sieci kolejowej na Dolnym Śląsku. Traktują one głównie o historii rozwoju szynowego środka transportu, oraz zawierają szereg informacji na temat taboru kolejowego. Duży zbiór stanowią opracowania omawiające kolejowe urządzenia techniczne, oraz parametry techniczne budowanych linii.

Dworce kolejowe w większych miastach Dolnego i Górnego Śląska przedstawione są na licznych pocztówkach z XIX i początku XX wieku oraz w wydaniach albumowych. Jest także kilka publikacji książkowych przedstawiających dworce kolejowe w postaci projektu, koncepcji.

Najliczniejszą grupę stanowią tutaj niemieckie skrypty i czasopisma poświęcone budownictwu ogólnemu z XIX w. takie jak: Baumeister czy Deutsche Bauzeitschrift. Jest dostępnych także kilka

albumów, wydanych w Niemczech, które ukazują piękno i harmonię górskich szlaków kolejowych i otaczającej przyrody.

Polskie opracowania książkowe, dotyczące Dolnego Śląska i Sudetów (jest ich zaledwie kilka), ujmują ogólnie historię rozwoju sieci kolejowej na Śląsku, stanowiąc źródło informacji dla osób nie znających języka niemieckiego. Zawarte w nich teksty dotyczące architektury dworców są jednak szczątkowe. Do nielicznych pozycji poruszających ten temat zaliczyć należy także artykuły w czasopismach poświęconych kolejnictwu, jak też biuletyn Towarzystwa Miłośników Ziemi Świdnickiej.

W Polsce brak jest natomiast opracowań, które bezpośrednio i całościowo odnosiłyby się do architektury dworców kolejowych w małych miejscowościach, a w tym w Sudetach. Prawdopodobnie temat ten nie zainteresował do tej pory nikogo z wydawców, między innymi z tej przyczyny, że budynki tego typu należały do grupy obiektów o znaczeniu strategicznymi i jako takie nie mogły być fotografowane⁹. Choć zakaz fotografowania formalnie istnieje, to nie ma już przeszkód by takie zdjęcia publikować. Nadal jednak pokutuje przekonanie, że dworce należą do miejsc „zakazanych”, objętych tajemnicą.

Jak dotychczas liczna grupa, jaką stanowią na obszarze Sudetów dworce kolejowe i towarzyszące im inne budynki stacyjne, została pominięta w opracowaniach badawczych. Są one na trwałe wpisane w charakter i specyfikę tego regionu, o czym świadczą między innymi ich sylwety utrwalone na wielu zdjęciach i widokówkach z lat międzywojennych. Natomiast w środowisku miłośników kolei przeważają głosy, że publikacja na taki temat, jest oczekiwaną pozycją i miałaby sporą grupę czytelników.

⁹ W świetle prawa wszystkie nieruchomości będące we władaniu PKP, w tym domy mieszkalne, hotele, domki dróźników itp. należą do obiektów o znaczeniu strategicznym.

ROZDZIAŁ II

HISTORIA ROZWOJU KOLEI ŻELAZNEJ NA DOLNYM ŚLĄSKU

1. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU DOLNEGO ŚLĄSKA I SUDETÓW

Przedgórze Sudeckie było w XIX wieku najbardziej uprzemysłowionym rejonem Dolnego Śląska. Wiodącą rolę odgrywały tu tradycje w produkcji szkła, kryształów i porcelany, oraz wyrobów z lnu i bawełny. Bogate złoża minerałów kopalnych w Sudetach, a szczególnie węgla kamiennego w rejonie Wałbrzycha i Nowej Rudy, eksploatowane już w XVI wieku, dały początek przemysłowi wydobywczemu. Powstało tu prężnie rozwijające się Dolnośląskie Zagłębie Węgla Kamiennego. Jednocześnie najbliższy rynek zbytu-Wrocław był także portem rzeczny, znacznym ośrodkiem handlowym i pośrednikiem w przetwórstwie i w handlu tekstyliami, szkłem oraz węglem.

Na mapach z XIX wieku, z okolic wałbrzyskich kopalń biegną dwie „Drogi Węglowe”. Jedna z nich, wybudowana jeszcze w XVIII wieku, w 1790 r. prowadzi najkrótszym odcinkiem do Malczyc-najbliższego portu rzeczno (55 km). Druga łączyła Ciernie z Kątami Wrocławskimi, które były bramą dla ważnego rynku zbytu, jakim był Wrocław.

Ale nie tylko złoża węgla i przemysłowy charakter tego rejonu przyczyniły się do powstania pierwszej kolei na tym terenie. Duży wpływ miało również jego położenie geograficzne. Dla kół rządzących było ono równocześnie strategicznym w ówczesnych planach połączenia Morza Bałtyckiego z Morzem Adriatyckim z pominięciem Rosji. Tędy, bowiem wiodła najkrótsza droga z północy na południe łącząca obydwa morza.

Rozwój państwowej kolei na tym obszarze poprzedziło powstanie prywatnych Towarzystw Kolejowych silnie związanych z przemysłem węglowym i włókienniczym: Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej, oraz Kolei Dolnośląsko- Marchijskiej, które, jako najprężniej działające, o największym kapitale, decydowały o przebiegu i tempie budowy nowych połączeń.

Najwcześniejsze projekty linii kolejowych na Dolnym Śląsku nie spotkały się z zainteresowaniem kół rządowych Prus, które nie były przekonane do nowego środka transportu. Szczególnie szlak z

Wałbrzycha do Malczyc z 1816 r. długo czekał na budowę linii kolejowej, bo aż 79 lat.

W roku 1830 przedłożono do akceptacji równocześnie projekty trzech szlaków (w tym jeden z projektów dotyczył połączenia na Pogórzu Sudeckim):

- połączenia Wrocław- Berlin, którego autorem był pruski kupiec mieszkający w Londynie- Fr. Wolff
- połączenia Wrocław-Świebodzice- jako uzupełnienie istniejącej drogi kołowej wiodącej z wałbrzyskich kopalń do portu odrzańskiego w Malczycach, autorstwa wrocławskiego kupca Freisnera
- połączenia Górnego Śląska z Odrą i Opolem- opracowywanego już od 1827 r. przez radcę budowlanego (niem.: *Regierungsbaurat*) F. T. Kraskiego z inicjatywy właściciela ziemskiego i przemysłowca, hrabiego A. M. Renarda ze Strzelc Opolskich.

Obok planu Freisnera istniały także inne propozycje dotyczące przebiegu trasy Wrocław- Świebodzice (Wałbrzych). Własny projekt wysunął świebodzki fabrykant Kramsta, który chciał, by linia kolejowa wiodła niemal równolegle do malczyckiej drogi węglowej. Szlak miał biec z odchyleniem w kierunku Środy Śląskiej, jako odgałęzienie planowanego szlaku Wrocław- Berlin. Do pominiętych w ten sposób Malczyc, miała być doprowadzona boczna linia, na której kursowałyby zaprzęgi konne.

W 1935 r. na łamach „Śląskiej Gazety Prowincjonalnej” (niem.: *Schlesischen Provinzialblätter*) nr 102 zamieszczono artykuł rotmistrza von Mutiusa z Olbrachtwic koło Sobótki na temat potrzeby budowy takiej linii kolejowej. Chciał, aby składy były ciągnięte przez parowozy, co pół godziny jazdy znajdował się posterunek dróżnika, a co godzinę skład towarowy i poczta (dworzec). Przewidywał koszt budowy na poziomie 80 000 talarów za 1 milę (7,5 km). Widział również możliwość wykorzystania kolei przez podróżnych chcących udać się do ówczesnych uzdrowisk: Jedliny, Szczawna, Starego Zdroju czy do Zamku Książ.¹⁰

¹⁰ W tej samej gazecie nr 126 z 1836 r. opublikowano artykuł von Prittwitza z Poznania (kapitana, budowniczego twierdzy), w którym autor na podstawie własnego projektu niewielkiej kolejki wiszącej, przekonuje o możliwości wybudowania podobnej na linii Wałbrzych- Świdnica- Sobótka- Wrocław (niem.: *Die schwebende Eisenbahn bei Posen und Projekt zu einer allgemeinen Eisenbahn durch den preussischen Staat*). Mimo przewidywanych niskich kosztów budowy wynoszących 12- 15 tys. talarów za 1 milę (dla porównania: 150 000/ milę przy angielskim systemie z zastosowaniem ciężkich konstrukcji, 50 000/ milę przy wzorcu amerykańskim z drewnianymi podkładami) projekt wywołał liczne głosy krytyki na łamach gazety.

Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992.

Scheer A.: *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*. Rocznik Świdnicki 1994, Świdnica 1994, ss.28–98.

Bufe Sieggfried., *Eisenbahn in Schlesien*, Eggllham 1989

Plan Freisnera upadł z braku niedostatecznie udokumentowanych podstaw ekonomicznych oraz przekonania ministra Rothera, że istotniejsze ze względów ogólnopaństwowych byłoby wybudowanie drogi żelaznej z Wrocławia do Frankfurtu i dalej do Szczecina (linię zrealizowano dopiero w 1846 r.). Projekty były wówczas przedstawiane albo bezpośrednio królowi (tak jak w przypadku planu Wolffa) albo Urzędowi do Spraw Handlu, Produkcji i Budownictwa w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, na czele którego, od 1833 r. stał minister Rother. Jednocześnie pełnił on funkcję prezesa potężnego państwowego Banku Handlowego (Seehandlung).

Autor zmarł wkrótce. Jego idea była jednak kontynuowana, choć prace nad nią wznowiono dopiero po pięciu latach (w 1836r.)

2. KOLEJ WROCŁAWSKO-ŚWIEBODZKA

(niem.: Breslau – Schweidnitz – Freiburger Eisenbahngesellschaft)

Po śmierci Freisnera- twórcy idei połączenia koleją kopalń z rejonu Wałbrzycha z Wrocławiem, w roku 1836 podjęto próbę realizacji jego koncepcji. W pierwszym etapie za stację docelową obrano Świebodzice, które położone na granicy Tektonicznego Uskoku Sudeckiego stanowiły naturalną bramę prowadzącą z Nizy Śląskiego w Sudety.

W marcu 1837 r. z inicjatywy wrocławskiego kupca i właściciela fabryki maszyn (później również taboru kolejowego) G. H. Ruffera zawieszono we Wrocławiu komitet budowy kolei. W jego skład weszli między innymi hrabia H. von Hochberg, kupiec C. G. Kopisch, radny miejski Scholz i E. Loebbecke. Mimo personalnych związków z komitetem Kolei Górnośląskiej nie uniknięto wzajemnych tarć w działaniach mających na celu zapewnienie protekcji ze strony ministerstwa i wsparcia finansowego ze strony państwa.

Prace posuwały się dość wolno, również z powodów finansowych. Po odrzuceniu koncepcji świebodzkiego fabrykanta Kramsty¹¹, który chciał, aby linię kolejową wytyczyć wzdłuż dawnej „Drogi Węglowej” do Malczyc, ustalono istniejący do dziś przebieg trasy.

W styczniu 1841 r. rozpoczęto prywatnie przyjmować akcesy do przyszłej spółki i w niedługim czasie zdołano uezbrać ponad połowę

¹¹ Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992. Buße Sieggfried., *Eisenbahn in Schlesien*, Eggham 1989

Scheer A.: *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*. Rocznik Świdnicki 1994, Świdnica 1994, ss.28–98.s

z planowanego kapitału założycielskiego (zakładanego na dwa miliony talarów). Dzięki temu można było publicznie ogłosić subskrypcję i zwołać na zamku Książ pierwsze walne zgromadzenie (2 czerwca 1841 r.).

9 października 1841 r. król rozkazem gabinetowym zezwolił na zawiązanie spółki i rozpoczęcie prac wstępnych. Kapitał założycielski spółki obniżono do 1 500 000 talarów, ze względu na zdecydowanie mniejsze zainteresowanie akcjami niż to miało miejsce w przypadku Kolei Górnośląskiej. Do spółki przystąpiło 626 akcjonariuszy (do Kolei Górnośląskiej- 1089 akcjonariuszy)¹². Niestety okazało się, że koszty jeszcze muszą wzrosnąć o 600 000 talarów z powodu prowadzenia trasy przez obszar twierdzy świdnickiej. Brakującą kwotę pożyczył Królewski Instytut Handlu Morskiego.

Szczegółowe opracowanie istniejących planów koncepcyjnych oraz sporządzenie wstępnego kosztorysu powierzono doświadczonemu nadinżynierowi Cochiusowi, który prowadził już budowę kolei w okolicach Berlina. Obok niego nad techniczną stroną projektu pracowali inżynier- oficer von Köckritz i starszy inżynier Zimpel.

Cały kapitał zebrano w dniach 16 i 17 marca 1842 roku. Odkonstytuowano się spotkanie założycielskie akcjonariuszy, gdzie uchwalono statut, wybrano władze spółki oraz nazwę – "Towarzystwo Kolei Wrocławsko – Świdnicko – Świebodzickiej" (niem.: *Breslau – Schweidnitz – Freiburger Eisenbahngesellschaft*- w skrócie: *BFE*). 21 kwietnia 1842 roku rozpoczęto prace na całej linii, choć oficjalną koncesję spółka uzyskała dziesięć miesięcy później, tj. 23 lutego 1843 roku.

Trasa wiodła z Wrocławia do Świebodzic przez Jaworzynę Śląską (Ryc. 5, 6, 7). Tym samym miasto Świdnica znalazło się w odległości 10 km poza główną linią od wytyczonego szlaku, przy odgałęzieniu z osady Stary Jaworów (obecnie Jaworzyna Śląska). Sytuacja ta była wynikiem statusu twierdzy, jaki miasto posiadało aż do roku 1866.

Jednak już od 1841 roku planowano linię kolejową, która wiodłaby z Legnicy w kierunku Kłodzka i Przełęcz Międzyzyleskiej, a dalej prowadziła w kierunku Czech. Pomyślana była jako część magistrali łączącej Morze Bałtyckie z Adriatykiem¹³. Świdnica miała być jedną ze stacji pośrednich.

Cały 1843 rok to okres intensywnych zabiegów w celu uzyskania koncesji na budowę tej linii. Zwłaszcza wspomniany już fabrykant i

¹² Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992.

¹³ Bufe Siegfried., *Eisenbahn in Schlesien*, Eggllham 1989

tajny radca Kramst, radca Krause oraz samorząd miasta Jawor byli gorącymi orędownikami tej koncepcji¹⁴.

Początkowo samorząd miasta Jawor samodzielnie tworzył komitet budowy linii Legnica- Kłodzko- Międzyzylesie. Dopiero od grudnia 1843 funkcję tę przejęła spółka Kolei Wrocławsko Świdnickiej. Niestety wysoki kosztorys opiewający na sumę 7 750 000 talarów, przekraczający ówczesne możliwości zarówno spółki jak i państwa oraz królewskie zarządzenie z dnia 24.05.1844 r. zakazujące rozpisywania subskrypcji na akcje kolejowe bez specjalnego zezwolenia, położyły kres obu planom.

Realizacja objęła, zatem tylko linię przewidzianą pierwszą koncesją. Roboty ziemne zakończono na przełomie 1842 i 1843 r.¹⁴ 14 sierpnia 1843 r. odbyły się jazdy próbne, a 12 października 1843 r. nastąpiło uroczyste otwarcie linii Wrocław- Świebodzice (Ryc. 8) dla ruchu pasażerskiego, a kilka miesięcy później, w Nowy Rok 1844 r. - dla ruchu towarowego. Całkowity koszt budowy linii Wrocław- Świebodzice wyniósł 2 014 131 talarów, z czego koszt odgałęzienia linii do Świdnicy wyniósł 290 000 talarów¹⁵.

Typowy skład pociągu pasażerskiego to parowóz, wagon z węglem lub drzewem tzw. tender, następnie od 8 do 10 wagonów, czasem platforma dla powozu podróznego. Maksymalna prędkość osiągana przez taki skład to 30-40 km/h (nocą nieco mniej). W odległościach mniej więcej kilometrowych, ze względu na widoczność, wzniesiono domki dróżników czuwających nad bezpieczeństwem. Podróż trwała dwie godziny na dystansie 57 km, a pociągi mijały się w Imbramowicach. Latem 1844 na linii kursowały trzy pary pociągów (zimą tylko dwie).

Projekt odgałęzienia linii do Świdnicy, wymagający wielu uzgodnień z Ministerstwem Wojny oraz z administracją twierdzy, został przedłożony władzom rejencji w listopadzie 1843 r. Jego zatwierdzenie wyznaczyło datę otwarcia linii na 21 lipca 1844 r. - pomimo iż prace ziemne ciągle jeszcze trwały.

Niewątpliwym sukcesem negocjacyjnym była możliwość wzniesienia dworca w obrębie twierdzy i to mimo obaw o późniejsze

¹⁴ Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992.

¹⁵ O najwcześniejszych dworcach na tej linii niewiele wiadomo. Pewne informacje, choć bez ilustracji zawiera na ich koszt opracowanie Cochiusa z 1845 r. Daje ono pewne wyobrażenie o ich randze porównując ich kosztów budowy z kosztem budowy Dworca Świebodzkiego we Wrocławiu:

Dworzec Świebodzki we Wrocławiu	151 955 talarów
Dworzec w Kątach Wrocławskich	34 371 talarów
Dworzec w Imbramowicach (mijankowa)	37 212 talarów
Dworzec w Jaworzynie Śląskiej	35 308 talarów
Dworzec w Świebodzicach	104 892 talarów
Dworzec w Świdnicy	43 778 talarów

problemy związane z przedłużaniem linii w kierunku Ząbkowic¹⁶, co rzeczywiście nastąpiło. Pierwszy dworzec kolejowy w Świdnicy był zakończony ślepo. Podczas przedłużania linii w kierunku Ząbkowic konieczne stało się wzniesienie nowego obiektu, który do dziś znajduje się na obecnym miejscu.

Ponieważ konny transport drogowy podnosił cenę węgla na rynkach zbytu, w celu uzyskania wymiernych efektów ekonomicznych kopalnie wałbrzyskie oraz spółka Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej, wspólnie podjęły decyzję o przedłużeniu linii kolejowej w bezpośrednie sąsiedztwo kopalń wałbrzyskich.

28 maja 1845 r. walne zgromadzenie akcjonariuszy uchwaliło decyzję o budowie, początkowo konnej, kolei ze Świebodzic do Wałbrzycha, w pobliże szybu kopalni „Konrad”. Wniosek taki złożył G. H. Ruffer już 8 stycznia 1845 r. Projekt przygotował nadinżynier Cochius w taki sposób, by maksymalne nachylenie linii wynosiło 20‰ i od początku uwzględniało kursowanie parowozów. Niestety władze rejencji nie wykazywały entuzjazmu do tego przedsięwzięcia i mimo ogólnikowego poparcia ministra finansów przez sześć kolejnych lat nie nastąpiła realizacja tego pomysłu.

Tak kończy się pierwszy etap budowy linii kolejowych wiodących w kierunku Sudetów, realizowanych przez spółkę Kolei Wrocławsko-Świebodzka, najprężniej działającego towarzystwa na Dolnym Śląsku w pierwszym okresie rozwoju kolejnictwa na tym terenie. Jego inicjatywy i projekty, choć nie zawsze realizowane, na długie lata wytyczyły główne kierunki rozwoju tego środka transportu.

3. ROZWÓJ KOLEI PRYWATNYCH W LATACH 1850-1884

Plan Cochiusa z 1845 r. został ponownie opracowany (tym razem tylko dla parowozów) i zatwierdzony na walnym zebraniu 5 maja 1851 r. W lipcu tego samego roku zdołano uzyskać koncesję od władz rejencji i wkrótce rozpoczęto prace biegnące wzdłuż doliny Pełcznicy, na krawędzi uskoku sudeckiego. Prace ukończono 15 lipca 1853 r., a w następnych latach przebudowano, czołową do tej pory, stację w Świebodziach. Pociągi, które wyjeżdżały stąd w kierunku Wałbrzycha, docierały najpierw do kopalni w Sobięcinie (obecnie szyb „Wojciech” kopalni „Wiktoria” w Wałbrzychu), a następnie po zmianie czoła składu osiągały docelową stację Wałbrzych, noszącej dziś nazwę Wałbrzych Fabryczny.

Scheer A.: *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*. Rocznik Świdnicki 1994, Świdnica 1994, ss.28–98.

¹⁶ Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992.

W tym czasie istniały dwie odmienne koncepcje połączenia Berlina z Wiedniem. Obie jednak spełniały podstawowe założenie – omijały Saksonię.

Równolegle, bo już od 1848 r., wznowiono rozmowy na temat przedłużenia linii ze Świdnicy (od Legnicy), przez Jaworzynę Śl. (Ryc. 9,11) w kierunku Dzierżoniowa (Ryc. 12), Kłodzka i dalej przez Międzylesie do Austro- Węgier. Rozwiązanie to bardzo mocno popierały koła związane z wojskiem. Widziano w tym przedsięwzięciu możliwość ożywienia podupadającego w owym czasie rzemiosła na Przedgórzu Sudeckim oraz osłabienie argumentów za budową konkurencyjnej, rządowej koncepcji linii Berlin- Cottbus- Zgorzelec- Liberec- Wiedeń¹⁷, budzącej po stronie wojskowej ostry sprzeciw.

W wyniku negocjacji wypracowano kompromis polegający na stworzeniu nowej koncepcji połączenia kolejowego między Prusami i Austrią. Linia: Berlin- Cottbus- Zgorzelec- Jelenia Góra- Wałbrzych- Kłodzko z odgałęzieniami Zgorzelec- Zawidów- Liberec oraz Lubań- Węgliniec uwzględniała założenia militarne strony wojskowej oraz, co ważniejsze, względy gospodarcze regionu (Ryc. 10). Projekt spotykał się z licznymi trudnościami, a nawet chciano go zarzucić ze względu na niesprzyjające warunki na rynku finansowym oraz przewidywane bardzo wysokie koszty budowy spowodowane przebiegiem szlaku w trudnym terenie górskim.

W rezultacie Towarzystwo Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej, mając nadzieję na szybki zwrot poniesionych kosztów, zdecydowało się budować linię ze Świdnicy do Ząbkowic (późniejsza trasa podsudecka) małymi etapami samodzielnie, bez wsparcia finansowego ze strony państwa pruskiego.

W 1852 r. uzyskano koncesję na pierwszy, osiemnastokilometrowy odcinek ze Świdnicy do Dzierżoniowa i po trzech latach – 24 listopada 1855 r.- nastąpiło otwarcie linii dla ruchu pasażerskiego, a na początku 1856 r. również dla ruchu towarowego (Ryc. 13).

Wolne tempo prac spowodowane było nie tylko koniecznością przeniesienia dotychczasowej stacji czołowej, która znajdowała się w obrębie twierdzy „Świdnica”. Wojskowe władze wymogły na spółce wybudowanie w rejonie twierdzy dwóch potężnych wiaduktów (Ryc.14), które musiały spełniać wiele warunków podyktowanych względami strategiczno- obronnymi. Wiadukt północny miał 34 przęsła, a jego całkowita długość wynosiła ok. 600 m. I był to wówczas najdłuższy obiekt inżynierski na Dolnym Śląsku. Natomiast drugi, tzw. „witoszowski” miał 20 przęseł i mierzył 350 m długości.

Na początku 1856 r. przedsiębiorstwo podjęło decyzję o dalszej kontynuacji budowy szlaku z Dzierżoniowa w kierunku Ząbkowic i już

¹⁷ Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992.

w sierpniu 1858 r. ukończono prace na tym odcinku. 1 listopada 1858 r. oddano linię do użytku, co w praktyce uchroniło miasto przed gospodarczym upadkiem (Ryc. 15, 16). Niestety, różnice w poglądach panujące na szczeblu rządowym dotyczących planowanego połączenia z Austrią spowodowały zawieszenie realizacji dalszych odcinków.

Z kolei decyzja z 1862 r. o budowie linii Zgorzelec-Jelenia Góra-Wałbrzych- Kłodzko- Międzyzlesie definitywnie położyła kres nadziejom Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej na uzyskanie połączenia z Morzem Adriatyckim zgodnie ze strategią wypracowaną jeszcze w latach trzydziestych XIX w.

Również późniejsze plany połączenia z Górnym Śląskiem linią Ząbkowice- Koźle- Głubczyce nie doszły do skutku. Doszło jednak do realizacji tego szlaku w późniejszym terminie. Koncesję na budowę linii, zwaną trasą podsudecką, uzyskała w 1869 r., będąca pod silnym wpływem państwa, Kolej Górnosłaska¹⁸.

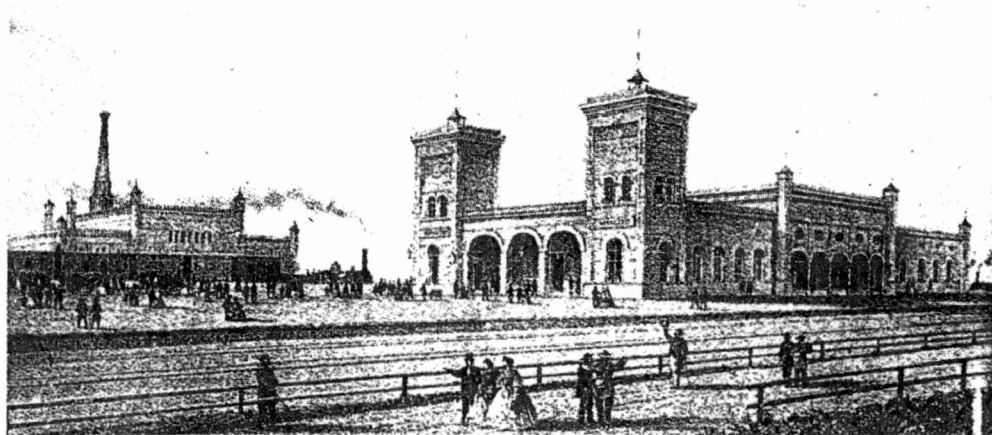
Odcinek biegnący na północ z Jaworzyny do Legnicy oddano do użytku nieco wcześniej, bo 16 grudnia 1856 r. (koncesja została uzyskana 19 sierpnia 1854 r.). Jej przebieg nie różnił się od tej wytyczonej przez Cochiusa w 1844 r. Miała to być część połączenia dolnośląskiego węgla poprzez Zieloną Górę, Czerwieńsk, Kostrzyń i Szczecin z nowymi rynkami zbytu.

Budowa dalszych odcinków tego projektu, popieranego początkowo przez państwo, w następnych latach napotkała na duże trudności. Powodem był sprzeciw będącej pod zarządem państwowym Kolei Dolnośląsko- Marchijskiej. Protestowała ona zwłaszcza przeciwko planowanym połączeniom Wrocław-Rudna i dalej Rzepin-Berlin¹⁹.

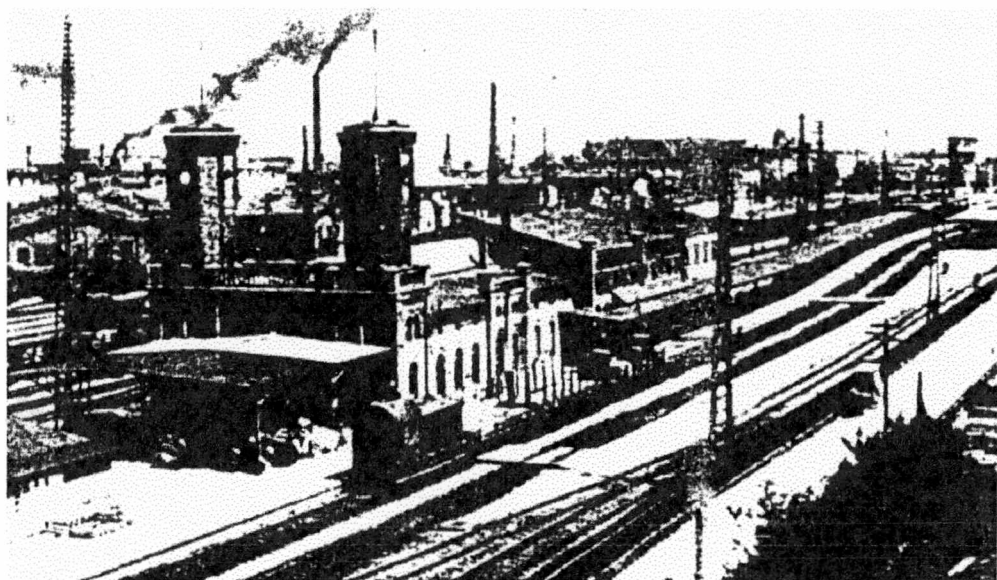
¹⁸ Kolej Wrocławsko- Świebodka wielokrotnie przegrywała rywalizację o nowe koncesje na budowę połączeń z wyraźnie faworyzowaną przez państwo Koleją Górnosłaską. Było to wynikiem silnych koneksji jakie Zarząd tego towarzystwa posiadał na szczeblach rządowych (udziałowcem jej był również skarb państwa)

Scheer Andrzej, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, [w:] Rocznik Świdnicki, Świdnica 1994, s. 28–89

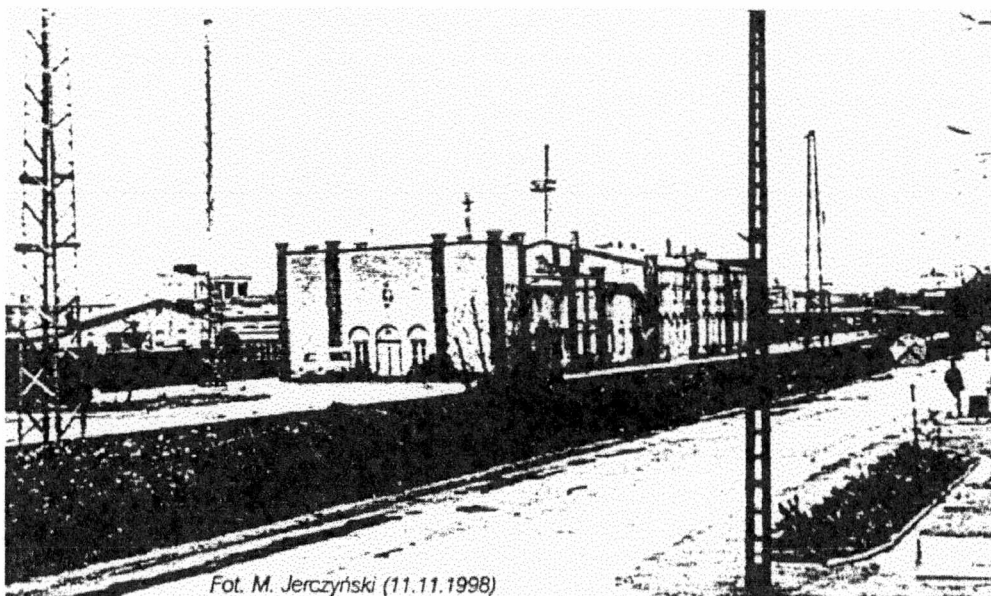
¹⁹ Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992.



Ryc.5 Rycina z połowy lat 50-tych XIXw. przedstawiająca dworzec w Jaworzynie Śląskiej.



Ryc.6 Jaworzyna Śląska po przebudowie w latach 80-tych XIXw. Zmianie uległy wieże i fasada wejściowa.

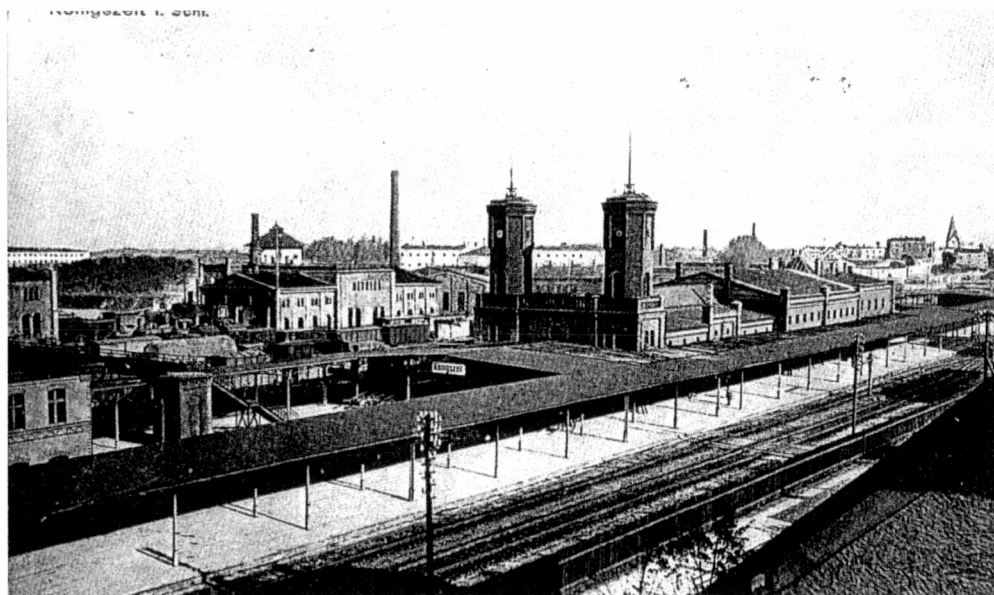


Fot. M. Jerczyński (11.11.1998)

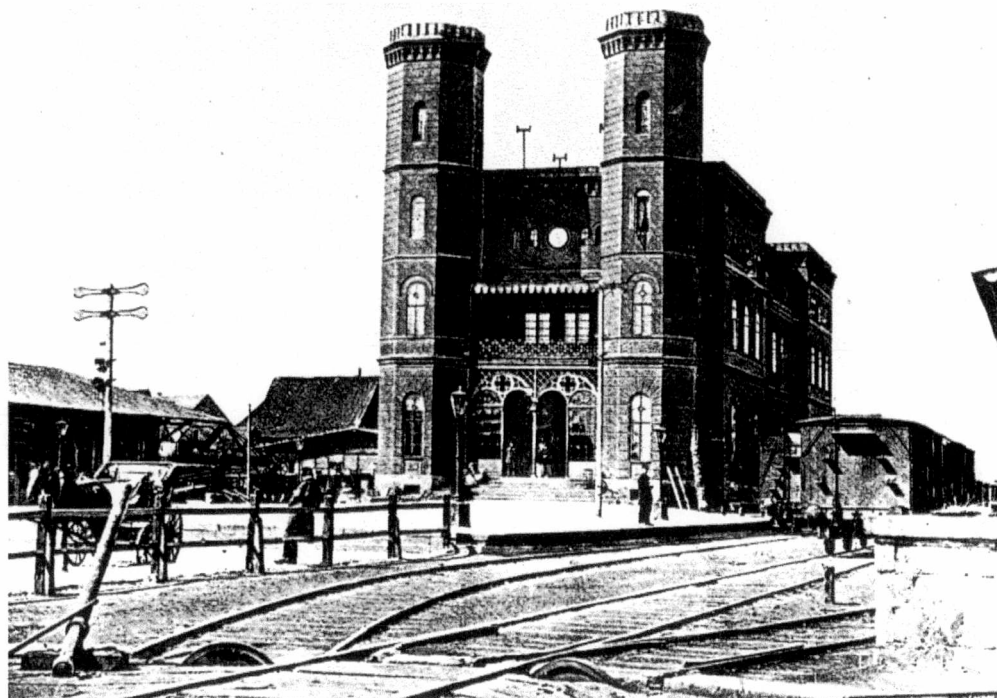
Ryc.7 Jaworzyna Śląska stan obecny.



Ryc.8 Rycina z 1844r. przedstawia pierwszy dworzec w Świebodzicach o klasycyzującej architekturze.



Ryc.9 Jaworzyna Śl. w 1912r. Wieże będące symbolem tego dworca, dziś już tylko można oglądać je na starych zdjęciach.



Ryc.10 Zgorzelec - zdjęcie z 1850r. Charakterystyczne wieże posiadały również dworce kolejowe w Węglińcu i Jaworzynie Śl.



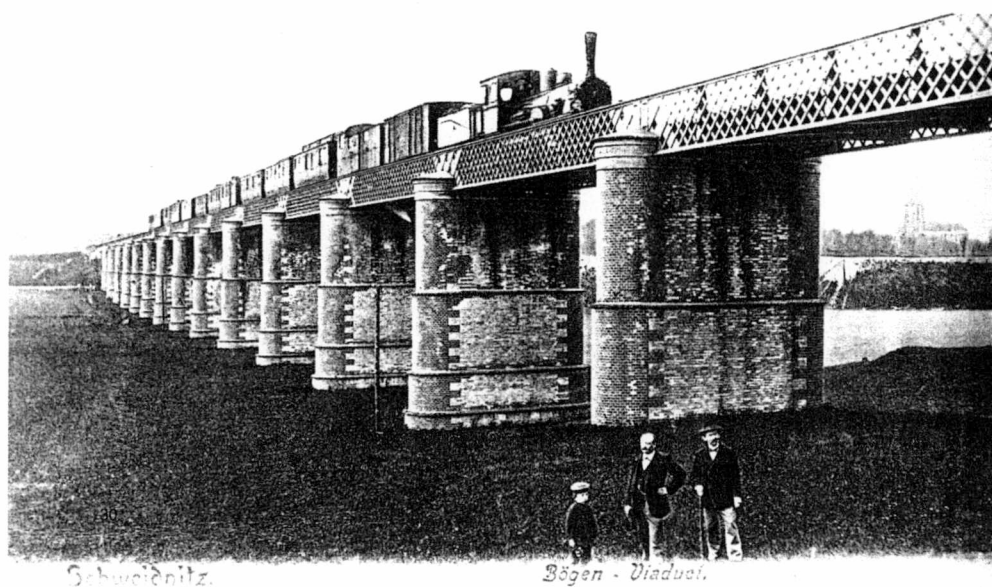
Ryc.11 Jaworzyna Śl. Dworzec wyspowy (między peronami) w 1915r.
Architektura analogiczna do dworców w Jaworze i Węglincu.



Ryc.12 Dzierżoniów Główny. Nazwa została wprowadzona dla odróżnienia
od budynku kolejki Sowiogórskiej zwanego Małym Dworcem (Kleinbahnhof).
Zdjęcie z 1910r.



Ryc.13 Dworzec kolejowy Świdnica Przedmieście. Zdjęcie z 1910r.

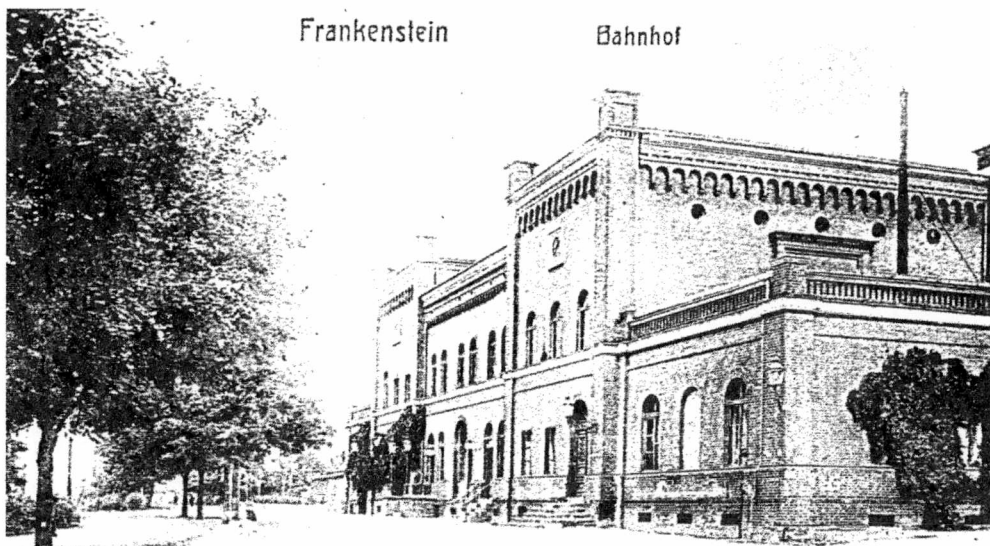


Ryc.14 Wiadukt Witoszowski, jeden z dwóch wzniesionych w pobliżu twierdzy Świdnica w 1856r. Zdjęcie z 1900r.

Bahnhof Frankenstein



Ryc.15 Ząbkowice Śląskie. Analogiczne rozwiązanie powstało w Dzierżoniowie i w Jaworze. Zdjęcie z 1910r.



Ryc.16 Ząbkowice Śląskie. Przykład historyzującej architektury obronnej z drugiej połowy XIXw.

Państwu zależało na przedsiębiorstwie, które chciało wybudować linię biegnącą przez uprzemysłowione rejony Dolnego Śląska i dalej przez mało aktywne gospodarczo tereny nadodrzańskie (w celu ich ożywienia), ale z powodów finansowych nie mogło pozwolić sobie na dwa konkurencyjne połączenia Wrocławia z Berlinem. Z tej przyczyny Kolej Wrocławsko- Świebodzka uruchomiła swoją linię dopiero w latach siedemdziesiątych XIX w.

Warto w tym miejscu wspomnieć o zamiarze spółki kolejowej Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej połączenia z Czechami poprzez linię Świebodzice- Bogaczowice- Sędziszów- Kamienna Góra- Lubawka. Projekt, który przedstawiono w 1861 r. popierał minister handlu (1848-1878 urząd właściwy dla spraw związanych z koleją). Niestety pruskie władze wojskowe stały na stanowisku, aby kolejowe przejście graniczne znajdowało się w Międzyzlesiu. Na takie z kolei rozwiązanie od lat nie przystawała strona austriacka i porozumienie nie doszło do skutku.

4. ŚLASKA KOLEJ GÓRSKA

(niem.: Schlesische Gebirgsbahn)

Projekt tej linii powstał w latach 1853-1854 i był częścią większego planu, którego celem było uzyskanie połączenia Berlina z Wiedniem z pominięciem Saksoni, która również dążyła do takiego połączenia (trasą Zittau- Liberec- Wiedeń), tyle że na swoim terytorium. Wstępną umowę Saksonia podpisała z Austrią już w 1851 r., a decyzję o budowie podjęto 24 marca 1853r. Koncesję równo po dwóch latach uzyskała spółka Kolej Żytawa- Liberec. Linię do użytku oddano 1 grudnia 1859 r.²⁰

Planowany przebieg pruskiego, konkurencyjnego szlaku wyglądał następująco: Berlin- Cottbus- Zgorzelec- Jelenia Góra- Wałbrzych- Kłodzko- Międzyzlesie z odgałęzieniami Zgorzelec- Zawidów- Liberec oraz Lubań- Węgliniec. Było to wynikiem kompromisu wypracowanego przez stronę rządową z jednej i wojskowej z drugiej strony. O przebiegu szlaku zadecydowały względy nie tylko militarne, ale przede wszystkim gospodarcze, ponieważ odcinek biegnący wzdłuż pasma górskiego Sudetów miał dźwignąć podupadły przemysł włókienniczy i wydobywczy w okolicy Lubania, Jeleniej Góry, Kamiennej Góry i Nowej Rudy.

Do połowy XIX wieku rejon ten należał do najbardziej uprzemysłowionych na Dolnym Śląsku, lecz brak dogodnej i efektywniejszej komunikacji od konnej, powodował utratę

²⁰ Jej trzykilometrowy odcinek w Kotlinie Turoszowskiej do dziś eksploatują wyłącznie w tranzycie koleje czeska i niemiecka.

konkurencyjności na rynku zewnętrznym. To z kolei stanowiło przyczynę upadku tradycyjnych form produkcji.

Budowę linii, ze względu na jej strategiczne znaczenie, poprowadziło państwo, a straciło na tym prywatne przedsiębiorstwo Kolej Wrocławsko- Świebodska. 24 września 1862 r. ogłoszono odpowiednią ustawę i możliwe stało się przeprowadzenie wywłaszczenia, które miało miejsce już w listopadzie, a następnie powołano Królewską Komisję do spraw związanych z budową Śląskiej Kolei Górskiej.

Prace budowlane przebiegały nadzwyczaj sprawnie ze względu na wagę wytyczonego szlaku, oraz nadmiar taniej siły roboczej na gęsto zaludnionym obszarze Sudetów. Pierwszy odcinek ze Zgorzelca do Rybnicy, z odgałęzieniem z Lubania do Węglińca, otworzono 20 sierpnia 1865 r. Rok później oddano do eksploatacji odcinek Rybnica-Jelenia Góra, a następnie, 15 sierpnia 1867 r. Jelenia Góra – Wałbrzych.

Linia kolejowa dochodziła do stacji Wałbrzych Fabryczny, gdzie łączyła się z Koleją Wrocławsko- Świebodzką, choć wiązało się to z niedogodnymi i czasochłonnymi manewrami parowozem. W roku 1868 przedłużono linię biegnącą ze stacji Wałbrzych Fabryczny o 4.2 km, która przebiegała ponad starą linią tej samej spółki z 1853 r. tak, by obie linie łączyły się na stacji rozrządowej Wałbrzych Miasto (Ryc. 17, 18, 19). Dawną trasę, biegnącą poniżej, zlikwidowano etapami po II wojnie światowej.

Wygrana Prus w wojnie z Austrią w 1866 r. zmieniła dotychczasowe stanowiska rządów obu państw co do budowy kolejowych przejść granicznych. Uzyskano zgodę na budowę takiego przejścia w Międzyzlesiu, a wraz z tym wycofane zostały zastrzeżenia strony pruskiej co do linii Sędziszów- Kamienna Góra- Lubawka- Trutnov, która powstała jako część Śląskiej Kolei Górskiej (co nie udało się w 1861 r. Kolej Wrocławsko- Świebodska) i oddano do użytku 12 grudnia 1869 r.²¹ W tym samym roku rozwiązano Komisję Budowy Śląskiej Kolei Górskiej, a jej zarząd powierzono Królewskiej Dyrekcji Kolei Dolnośląsko- Marchijskiej.

Lubawka (po stronie czeskiej- Kralovec) stała się dużą stacją graniczną, wspólną dla obu kolei: pruskich i austriackich i posiadała np. oddzielne parowozownie²². Wzniesiono tu reprezentacyjny budynek dworca o masywnej bryle i długiej, monumentalnej fasadzie z klasycyzującym detalem. Przełęcz Lubawska leży na wysokości 516 m

²¹ Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992.

²² Zamknięte 9 czerwca 2001 po 132 latach.
Nowe Sygnały nr 36/2001

npm, w związku z tym było to jedno z wyżej położonych kolejowych przejść granicznych w Sudetach (dzisiaj już nieczynne)²³.

Kryzys ekonomiczny, który dotknął państwo pruskie w latach 1873- 1875, w następnych latach odcisnął swoje piętno na działalności towarzystw kolejowych z kapitałem prywatnym. Była to równocześnie zapowiedź długiego procesu upaństwowienia kolei prywatnych, ponieważ w tym czasie koła rządzące dostrzegły strategiczne znaczenie kolejnictwa dla gospodarki kraju.

Okolo roku 1874 zaczęto układać drugi tor na mocno obciążonym odcinku Wałbrzych- Sędziszów. Równocześnie przyznano środki z budżetu państwa na dalszą budowę linii z Wałbrzycha do Kłodzka (Ryc. 20, 21). Trasa, którą wytyczono w 1876 r. należała do trudniejszych technicznie, ponieważ przebiegała zboczem głównego grzbietu Gór Sowich. Na odcinku z Wałbrzycha do Ludwikowic wykuto trzy tunele, a pokonanie głębokich dolin wymagało wybudowania ośmiu dużych mostów i wiaduktów, z czego najwyższy, opodal Nowej Rudy- Zatorza mierzy 32 m.

Łatwiejszy odcinek trasy Kłodzko- Nowa Ruda realizowano już znacznie szybciej. Został on uruchomiony 15 października 1879 r., natomiast całą linię uroczyście otwarto rok później.

Towarzystwo Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej jeszcze w latach 50- tych opracowało plany połączenia Świdnica- Nowa Ruda- Broumov (po stronie czeskiej). Śląska Kolej Górską przejęła, a następnie kontynuowała je (nie po raz pierwszy) i w 1872 r. linia przybrała konkretny kształt, gdy C.K. Uprzywilejowane Austro- Węgierskie Towarzystwo Kolei Państwowych StEG otrzymało koncesję m.in. na linię Nachod- Mezimesti z odgałęzieniem w okolicy Nowej Rudy. W ten sposób uzyskało połączenie z linią Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej w 1877r. (linia Wałbrzych Szczawienko- Biały Kamień- Boguszków Gorce Wschód- Mieroszów- Mezimesti) (Ryc. 22, 23, zob. też Ryc.).

Decyzję o przedłużeniu czynnej od 1875r. linii Mezimesti- Tłumaczów do Ścinawki Średniej podjęto w roku 1883, a 5-go kwietnia nastąpiło jej otwarcie. Linia była eksploatowana przez państwowe koleje Austro- Węgierskie, a potem przez koleje czeskie aż do stacji Ścinawka Średnia (Ryc. 22). Powstała w ten sposób swoista pętla kolejowa w tym rejonie, umożliwiając swobodny transport towarów. Główną stacją węzłową stało się Mezimesti na której wybudowano okazały dworzec graniczny.

Obecnie połączenie to jest zamknięte dla ruchu, a tory za Tłumaczowem zostały zdemontowane.

²³ Dla porównania: przejście w Międzyzlesiu leży na wysokości 540 m npm, natomiast przejście w Zawidowie (w pobliżu tzw. „worka Turowskiego”), uruchomione 1 lipca 1875 r., na wysokości 210 m npm. Najwyżej położonym przejściem granicznym (od 1958 roku, po korekcie granicy polsko- czeskiej) była stacja w Jakuszycach- 886 m npm.

5. KOLEJE PRYWATNE W LATACH 1869- 1884 I ICH UPAŃSTWOWIENIE

Pod koniec lat sześćdziesiątych XIX- go wieku wśród wielkich towarzystw kolejowych prowadzono swoisty wyścig o uzyskanie kolejnych koncesji na budowę nowych połączeń kolejowych. Faworyzowana ze względów politycznych przez rząd, Kolej Górnośląska wygrała z Koleją Wrocławsko- Świebodzką starania o uzyskanie koncesji na linię Wrocław- Strzelin- Kłodzko- Międzylesie (7 lipca 1869 r.).

Udało się jej również przejąć należącą do Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej koncepcję Trasy Podsudeckiej, biegnącej z Legnicy przez Jaworzynę Śląską, Świdnicę do Ząbkowic. Uzyskała ona pozwolenie na budowę przedłużenia z Ząbkowic przez Paczków, Otmuchów, Nysę, Prudnik, Racławice Śląskie do Głubczyc i tutaj połączenie jej z Koleją Wilhelma, prywatnym towarzystwem kolejowym, które działało na Górnym Śląsku.

Linię do Międzylesia realizowano w kilku etapach. W 1871 r. oddano pierwszy odcinek z Wrocławia do Strzelina, a w 1872 ze Strzelina do Henrykowa i następnie do Ziębic. Ze względu na trudności finansowe dalszą trasę wytyczono doliną rzeki Nysa Kłodzka, omijając tym samym Ząbkowice.

W 1871 r. oddano do użytku pierwszy odcinek Ziębice- Kamieniec Ząbkowicki- Bardo, a rok później Bardo- Kłodzko. W dniu 1 kwietnia 1874 r. uzyskano połączenie ze starą trasą z 1858 r. Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej, odcinkiem z Ząbkowic do nowopowstałego, dużego węzła kolejowego w pobliżu ówczesnej wsi Kamieniec Ząbkowicki. W 1875 r. ukończono prace, przekazując do eksploatacji, ostatnie odcinki na szlaku Kłodzko- Bystrzyca Kłodzka, Bystrzyca Kłodzka- Międzylesie i Międzylesie- Lichkov (Ryc.23, 24, 25, 26).

Tymczasem równolegle, poczynając od nowego węzła- Kamieńca Ząbkowickiego, trwały prace nad budową Trasy Podsudeckiej w kierunku Nysy i Kędzierzyna²⁴.

²⁴ Późniejsze odgałęzienia obu tras oddawano do użytku w następujących latach:

Ze Strzegomia do Bolkowa (1895 r.) i Malczyc (1895 r.)

Z Piławy Górnej do Wrocławia przez Niemcę (1894 r.)

Jawor-Roztoka (1896)- Malczyce (1902)

Ze Świdnicy do Wrocławia przez Sobótkę (1898)

Dzierżonów- Bielawa (1891)- Srebrna Góra przez Pieszyce (1903)

Kamieniec Ząbkowicki- Złoty Stok (1900,1912- normalnotorowa)

Ze Świdnicy do Jedliny Zdroju (1904)

Ząbkowice Śląskie- Srebrna Góra i Ciepłowody (1908)

Scheer Andrzej, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, [w:] Rocznik Świdnicki, Świdnica 1994, s. 28–89

Korzystając ze sprzyjającej sytuacji międzynarodowej, również zarząd Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej, nie bacząc na wcześniejsze niepowodzenia, postanowił stworzyć własne połączenie z liniami austriackimi. Po przeprowadzeniu pomyślnych rozmów z jej przedstawicielami, w rezultacie których w marcu 1873 r. zawarto porozumienie, 17 września 1873 r., Kolej Wrocławsko- Świebodka uzyskała długo oczekiwaną koncesję na budowę linii Wałbrzych- Szczawienko- Biały Kamień- Boguszków Gorce Wschód- Mieroszów- Mezimesti.

Linia została oddana do użytku w 1877 r. Lecz miała znaczenie lokalne, ponieważ wcześniej, w 1875 r. otwarto przejście graniczne w Międzylesiu. Jednak jej podstawowe znaczenie polegało na tym, że uniezależniało jej właściciela w ruchu tranzytowym od kolei państwowej, co było możliwe ze względu na przecinanie się tej linii z trasą z 1867 r. Śląskiej Kolei Górskiej w Kuźnicach Świdnickich (Boguszków- Gorce Wschód), którą właśnie przedłużano w kierunku Nowej Rudy.

Po roku 1878 spadło, w porównaniu do lat poprzednich, zainteresowanie kapitału prywatnego budową nowych linii kolejowych ze względu na niską opłacalność tych inwestycji. W tym czasie istniało już większość głównych połączeń tworzących kolejową sieć Dolnego Śląska, a koszt budowy nowych, o znacznie mniejszym natężeniu ruchu, stale rósł ze względu na wzrost prędkości przejazdów pociągów, co z kolei wymuszało na inwestorach stosowanie cięższych torów, lepszych, nowocześniejszych zabezpieczeń, itd. Mimo wyraźnego spadku tempa rozbudowy sieci kolejowej, w dalszym ciągu trwała rywalizacja między prywatnymi inwestorami o pozyskanie dalszych koncesji na budowę drugorzędnych linii.

W wyniku działań podjętych przez rząd pruski, na Dolnym Śląsku takie koncesje uzyskała wyłącznie Kolej Górnośląska, która i tak pozostawała pod zarządem państwowym. Widać tu było wyraźną intencję państwa pruskiego, by przejmować kontrolę nad nowopowstającymi odcinkami sieci kolejowej.

Wynikało to między innymi stąd, że początkowy okres powstawania linii kolejowych cechowała duża spontaniczność i nie zawsze, z ogólnopaństwowego punktu widzenia, były to działania kontrolowane i zamierzone. Doprowadziło to do takiej sytuacji, że w 1876 r. w całych Prusach działały 63 różne towarzystwa kolejowe. W ramach konkurencji wprowadzały one zróżnicowane taryfy przewozowe i spekulowały na giełdach, ponieważ inwestycje kolejowe miały wpływ na rynek papierów wartościowych. Państwo chciało wykupić akcje spółek, by uzyskać decydujący głos w sprawach dotyczących transportu kolejowego. Chodziło o ujednolicenie

przepisów dotyczących budownictwa kolejowego, taboru, sygnalizacji i bezpieczeństwa przewozów, oraz o poprawę punktualności kursowania pociągów i obniżenie i ujednolicenie taryf. W 1867 r. w Prusach było ich niemal 1400.

Pierwsze próby podjęto już w latach 1849 oraz 1853- 59, ale zakończyły się niepowodzeniem. Właściwe upaństwowianie kolei prywatnych miało miejsce w latach 1879- 1884 i dokonywało się etapami. Jednak i tak począwszy od 1880 r. ogromną większość nowych linii o charakterze lokalnym finansowało państwo z własnych środków, mimo iż oficjalny, odpowiednio umocowany prawnie dokument dotyczący budowy linii kolejowych, parlament zatwierdził dopiero 17 maja 1884 r. Dopiero ten akt pozwolił na wykup udziałów głównych spółek kolejowych w całych Prusach (w tym na Dolnym Śląsku).

Tak kończył się okres rozwoju kolei na Dolnym Śląsku, gdzie decydującą rolę odegrały wielkie towarzystwa kolejowe i ich kapitał. Po początkowej fazie, gdy państwo, pochwycenie, nie brało udziału w tworzeniu nowego środka transportu i z pewną rezerwą odnosiło się do poczynań prywatnych inwestorów, szybko nastąpił zwrot polityki rządzących. W rezultacie nowa strategia państwa zaowocowała upaństwowieniem kolei jako strategicznego środka lokomocji.

Jedną z ostatnich koncesji wydanych 15 sierpnia 1881 r. otrzymała Kolej Górnośląska na budowę drugorzędnych połączeń Strzelin- Łagiewniki Dzierżoniowskie oraz Kobierzyce- Łagiewniki- Niemcza, oraz 28 grudnia 1881 r.- na linię Wrocław- Kobierzyce- Strzeblów²⁵.

Kolejne lata przyniosły, przede wszystkim, modernizację istniejących szlaków kolejowych, która miała na celu dostosowanie istniejącej infrastruktury do potrzeb nowocześniejszego taboru.

Zrealizowano również szereg odgałęzień głównych szlaków, z których pierwszym, bo oddanym do użytku jeszcze w 1882 r., było

²⁵ W roku 2001 ruch na tej trasie został zlikwidowany. W chwili podjęcia tej decyzji, żadna z gmin, przez które prowadzi linia nie wyraziła zainteresowania utrzymaniem takiego połączenia. W roku 2002 pojawiły się propozycje samorządowe wznowienia ruchu turystycznego w soboty i niedziele do Sobótki.

informacja pochodząca ze środowiska zbliżonego do Wrocławskiego Towarzystwa Miłośników Kolei.



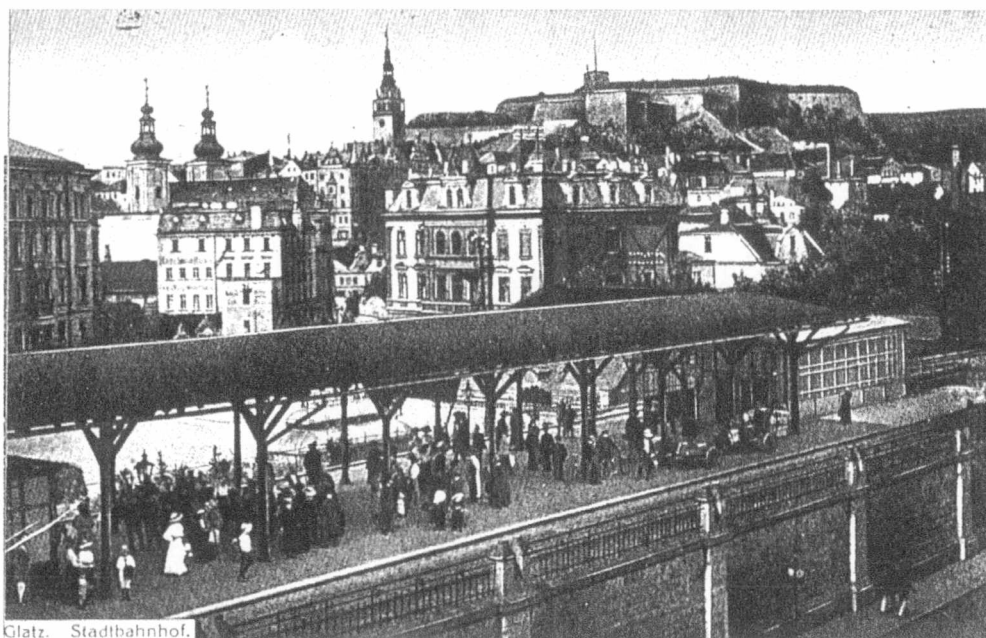
Ryc.17 Boguszów Gorce (Kuznice Świdnickie). Widok z 1920r. Modernizm nie należał do stylu często stosowanego w tego typu obiektach na terenie Sudetów.



Ryc.18 Walbrzych Szczawienko. Zdjęcie z 1900r.



Ryc.19 *Wałbrzych Miasto (Altwasser) - dawne uzdrowisko otrzymało dworzec o architekturze nawiązującej do budownictwa zdrojowego. Zdjęcie po przebudowie z 1919r.*



Glatz. Stadtbahnhof.

Ryc.20 *Kłodzko Miasto. Widok na wiaty peronowe, w tle panorama miasta z 1910r.*

Glatz
Blick auf Hauptbahnhof



Ryc. 21 Dworzec Główny w Kłodzku. Klasycyzująca architektura końca XIXw.

Staatsbahnhof Mittelsteine, Kr. Neumarkt i. Schl.



Ryc. 22 Ścinawka Średnia. Mimo skromnego wystroju dworca wzniesionego w 1877r. Był to ważny węzeł kolejowy. Znajdowały się tutaj także zakłady wytwórcze prądu dla sieci trakcyjnej zbudowane w 1912r.



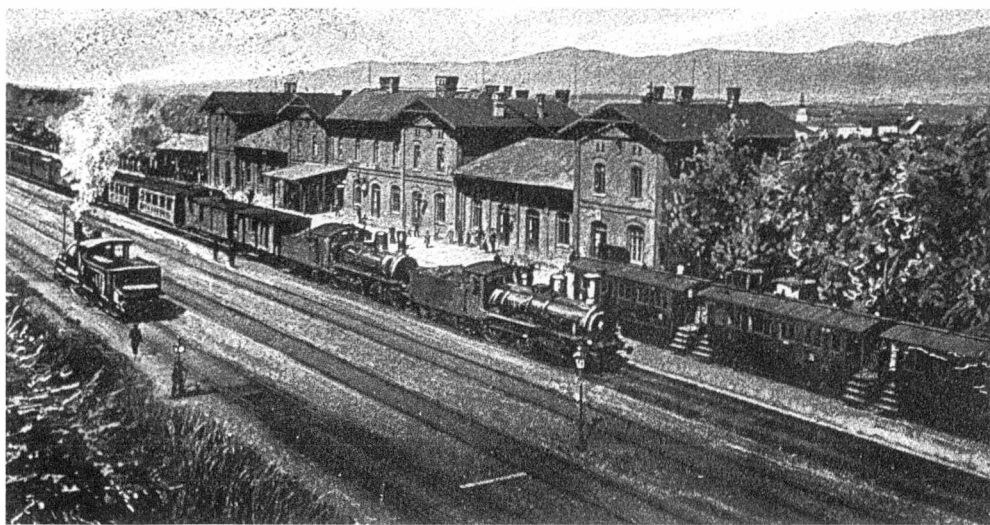
Ryc.23 Panorama Bystrzycy Kłodzkiej (1910r.) z dworcem na pierwszym planie.



Ryc.24 Panorama Bystrzycy Kłodzkiej. Widoczny dworzec z dobudowanym budynkiem od peronu w 1899r.



Ryc. 25 Dworzec kolejowy Długopole Zdr. Zlokalizowany daleko od uzdrowiska i znacznie powyżej niego. Buduynek dworca wzniesiony z cegły, pochodzi z 1875r. Zdjęcie z 1910r ukazuje stację jeszcze bez wiaty peronowej.



Ryc. 26 Międzylesie - do 1920r. Stacja graniczna między Prusami a Austro-Węgrami. Jeden z większych dworców w Sudetach. Wzniesiony został w 1875r.

Bahnhof Rabishau i. Isergebirge



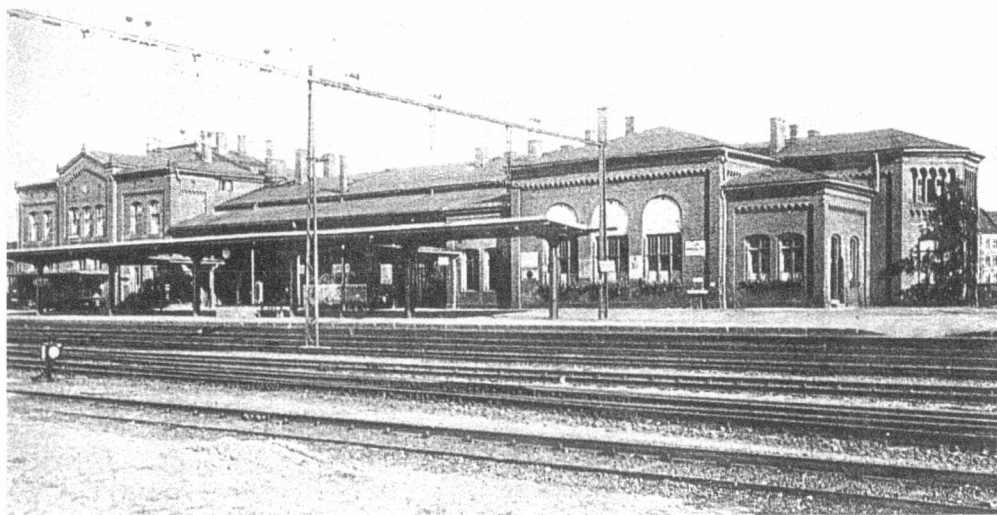
Ryc.27 Rębiszów na trasie Jelenia Góra - Gryfów Śląski. Góry Izerskie.

Löwenberg i. Schl.

Bahnhof



Ryc.28 Lwówek Śląski. Pawilony przejść podziemnych są podobne jak w Mysłowicach.

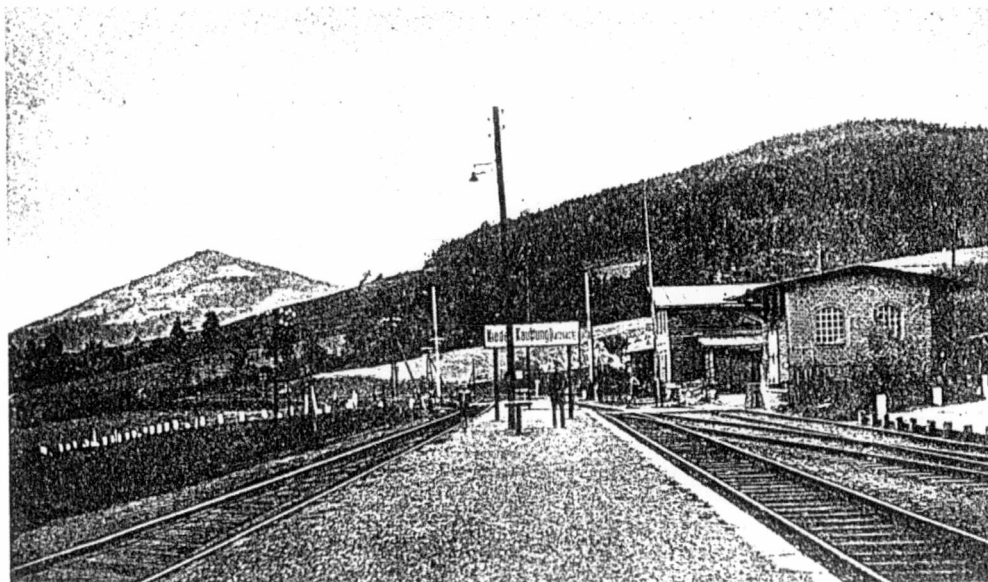


Ryc.29 Reprezentacyjny dworzec w Lubaniu z 1865r. Zdjęcie z 1935r.

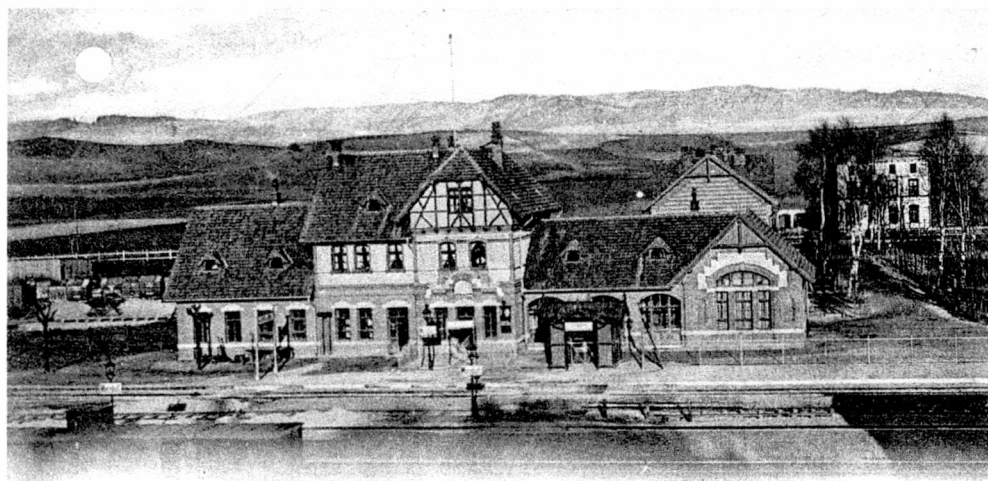


Bahnhof Marklissa

Ryc.30 Leśna. Końcowa stacja linii wiodącej z Lubania Śląskiego. Charakterystyczny szczyt z ozdobną konstrukcją posiada liczne analogie wśród dworców w Sudetach.



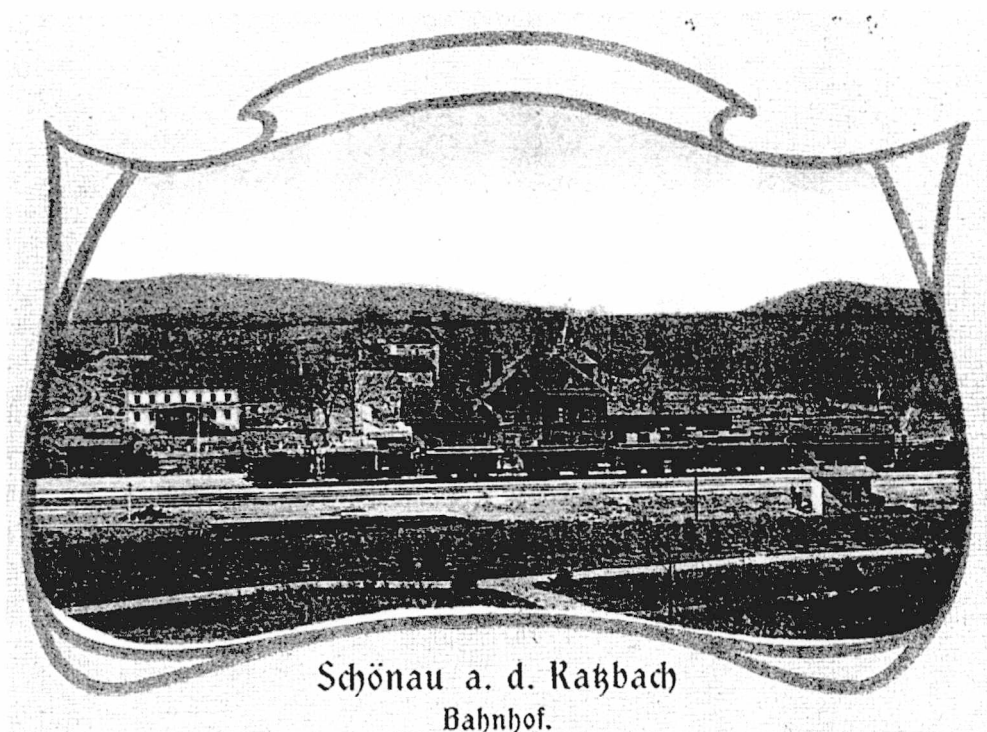
Ryc.31 Wojcieszów Dolny w górach Kaczawskich na trasie Marciszów - Złotoryja. Zdjęcie z 1910r.



Ryc.32 Marciszów. Ważny węzeł kolejowy w pobliżu Kamiennej Góry. Zdjęcie z 1900r. przedstawia dworzec jeszcze bez wiat peronowych.



Ryc.33 Wleń na trasie Jelenia Góra - Lwówek Śl. Architektura dworca czerpie wzorce z miejscowych tradycji w budownictwie.



Ryc.34 Dworzec kolejowy w Świerzawie na linii Złotoryja - Marciszów. Zdjęcie z 1910r.



Ryc.35 Bielawa Górna. Urozmaicona sylwetka dworca końcowego bocznej linii z Dzierżoniowa oraz łączącego ją z trasą Kolejki Sowiogórskiej. Widok z 1925r.

połączenie Jeleniej Góry z Kowarami²⁶ (odgałęzienie Śląskiej Kolei Górskiej).

W tym samym roku 1882 sejm przyznał środki na budowę linii Mirsk- Gryfów Śląski- Lubomierzyce- Lwówek Śląski (Ryc. 27, 28) oraz Legnica- Złotoryja. Pierwszą otwarto w latach 1884-1885, zaś drugą w 1885 r. Rok później podjęto decyzję o budowie linii Strzegom- Bolków, która została przekazana do użytku w 1890 r. W 1896 r. uruchomiono ruch na trasie Lubań- Leśna (Ryc. 29, 30) w Górach Izerskich, w malowniczej dolinie Kwisy.

Ustawa sejmu pruskiego z roku 1890 r. dawała fundusze na realizację dwóch kolejnych połączeń: Złotoryja- Lwówek i Złotoryja- Marciszów, które budowano w latach 1895- 1896. Pierwsze z nich przechodziło w pobliżu kamieniołomów w Krzeniowie, Świerzawie, Wojcieszowie i Wielisławiu- Ryc. 31, 32, 33, 34). W tym samym czasie zdołano uruchomić połączenia Strzegom- Malczyce i Jawor- Rostoka, a także przedłużyć w 1899 r. linię z Bolkowa do znaczącego węzła kolejowego- Marciszowa.

W rejonie zakładów przemysłu bawełnianego Dzierżoniów- Bielawa- Pieszyce (Ryc.35), 25 maja 1891 r. otwarto ruch towarowy na linii Dzierżoniów- Bielawa (ruch pasażerski został uruchomiony 1 lipca 1891 r.). W kilka lat później trasa ta uzyskała połączenie z wybudowaną w roku 1899 Koleją Sowiogóorską.

²⁶ Pozostałe odgałęzienia Śląskiej Kolei Górskiej w kolejności powstawania:

Gryfów Śląski- Mirsk (1884)

Gryfów Śląski- Lwówek Śląski (1885)

Scinawka Średnia- Tłumaczów (1889)

Jelenia Góra- Piechowice (1891)

Lubań- Leśna (1896)

Marciszów- Wojcieszów- Złotoryja (1896)

Marciszów- Bolków (1899)

Kamienna Góra- Chełmsko Śląskie- Okrzeszyn (1899)

Scinawka Średnia- Radków (1903)

Jedlina Zdrój- Świdnica Przedmieście (1904)

Jelenia Góra- Siedlęcin (1906)- Wleń (1909)

Marciszów- Kamienna Góra (1914)

Niektóre z tych odgałęzień przedłużono, co wiązać należy również z rozwojem turystyki na tych terenach :

Mysłakowice- Karpacz (1895)

Piechowice- Szklarska Poręba- Horny Polubny (1902)

Mirsk- Jindrichowice (1904)

Kowary- Kamienna Góra (1905)

Mirsk- Swieradów (1909)

Jugowice- Walim (1914)

6. LINIE KOLEJOWE ŁĄCZĄCE REJONY O ZNACZENIU TURYSTYCZNO-UZDROWISKOWYM

Innym, ważnym elementem stymulującym rozwój połączeń kolejowych po roku 1884 była budowa linii do miejscowości uzdrowiskowych i wypoczynkowo- rekreacyjnych. W końcu XIX wieku podróże do takich miejsc stały się bardzo modne i przyczyniały się do dynamicznego rozwoju kolei na terenach górskich.

Do tej pory kolej żelazna dochodziła do ślepo zakończonych odgałęzień Śląskiej Kolei Górskiej: Kowar (1882), Piechowic (1891) oraz do Mirska (1884). Dalsza podróż w kierunku kurortów, odbywała się zwykle konnymi omnibusami lub wynajętym powozem²⁷.

Bardzo istotnym elementem, który ułatwił budowę podobnych tras była nowa ***Ustawa o kolejach lokalnych i bocznicach prywatnych***, która weszła w życie z dniem 28.07.1892 r.

Łagodziła ona dotychczas obowiązujące przepisy techniczne i wiele wymogów formalno- prawnych, dając możliwość prywatnemu kapitałowi na tworzenie nowych połączeń, ale tylko o znaczeniu lokalnym i kosztem rangi prywatnego inwestora jako towarzystwa kolejowego. Celem jej miało być zachęcenie prywatnych instytucji do podejmowania działań na rzecz samodzielnej realizacji niezbędnych dla danego rejonu połączeń kolejowych.

Państwo nie było w stanie realizować samodzielnie wszystkich projektów kolejowych, zgłaszanych przez poszczególne regiony, wyłącznie z własnych środków finansowych. Wprowadzono więc akt prawny, który stworzył nowe pojęcie: „Koleje lokalne”, lub inaczej kolejki (Kleinbahn), lecz rozumiane jako: „koleje znaczenia miejscowego, niepodlegające ustawie o kolejach z 1838 r.”. Prawnie zrównano je z liniami tramwajowymi, które pod koniec XIX wieku zaczęły powstawać na terenach większych miast.

Niemiecki termin Kleinbahn²⁸ nie oznaczał w tym wypadku wyłącznie kolejki wąskotorowej lecz kolei o znaczeniu „kolei drugorzędnych”, bez podziału na wąsko i normalnotorowe. Choć nowa ustawa znacznie ograniczała rozmiary inwestycji oraz ich rangę, to równocześnie dawała firmom działającym na jej podstawie część uprawnień towarzystw kolejowych jak np. prawo wyłączenia

²⁷ *Zeitschrift für Local- und Strassenbahnen 1897- 1899*;

G. Dauster: *Neue Schienenwege im Reichen- Iser- und Bober Katzgebirge und deren Wirtschaftlichkeit*, Głogów 1926;

Michał Jerczyński: *Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach* - Świat kolei 4/97

²⁸ Proponowane pierwotnie pojęcie *Lokalbahn* nie przyjęło się.

Zeitschrift für Local- und Strassenbahnen 1897- 1899;

gruntów czy przyłączania linii do istniejących stacji kolei państwowych.

W 1895 r. zakończono prace nad zasadami finansowania i kredytowania takich inwestycji, usuwając ostatnią przeszkodę lokalnym inicjatywom i dając im silną motywację. W ten sposób powstawały linie jednotorowe, o maksymalnej dopuszczalnej prędkości 40 km/h, często z licznymi zakrętami i stacyjkami. Mimo, że stykały się one z liniami głównymi, dla zachowania odrębności wznoszono osobne dworce zwane Małymi Dworcami.

6.1 PROJEKTY

Należy tu wspomnieć o projektach nowych linii kolejowych, jakie na mocy ustawy z 1892 roku, powstawały w obrębie posiadłości Schaffgotschów²⁹.

Jeden z pierwszych planów pochodzący z 1891 r. przewidywał wybudowanie kolejki elektrycznej z Cieplic przez Podgórzyn, Sosnowkę do Karpacza i dalej jako kolej zębata na Równię pod Śnieżką i na szczyt. Trudności w finansowaniu ambitnego przedsięwzięcia spowodowały zaniechanie dalszych działań.

Drugi z pomysłów, z tego samego roku, przewidywał połączenie kolejką zębatą Kowar z Czarnym Grzbietem, przez Krzaczynę i Przełęcz Okraj. Również ten projekt, z uwagi na przewidywane trudności techniczne, nie doczekał się dalszego opracowania.

Obie idee dotyczyły wyłącznie ruchu turystycznego z pominięciem gospodarczej eksploatacji górskich terenów. Powodowało to wyraźną niechęć rodziny Schaffgotschów i tak już negatywnie nastawionej na działania komercyjnych firm na terenie własnych posiadłości. W związku z tym, z inicjatywy administracji majątku (tzw. Urzędu Kameralnego), w roku 1896 powstała koncepcja kompleksowego zagospodarowania Karkonoszy i Gór Izerskich siecią kolejki wąskotorowej.

Całościowy projekt swym opracowaniem obejmował nie tylko obsługę terenów górskich kolejkami towarowymi i osobowymi (Ryc. 36), ale również dostarczanie energii elektrycznej i bieżącej wody do okolicznych miejscowości³⁰.

²⁹ Posiadłości te obejmowały całą Kotlinę Jeleniogórską, Karkonosze, Góry Izerskie oraz przyległą do nich część Pogórza Sudeckiego

³⁰ *Zeitschrift für Local- und Strassenbahnen 1897- 1899*;

G. Dauster: *Neue Schienenwege im Reichen- Iser- und Bober katzgebirge und deren Wirtschaftlichkeit*, Glogów 1926;

Michał Jerczyński: *Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach* - Świat kolei 4/97;

J. Gołaszewski: *Nieznany projekt kolejki w Karkonoszach Zachodnich* - Śląski Labirynt Krajoznawczy 5/93;

Prace wstępne wykonywał radca budowlany W. Hostmann, oraz królewsko- saski tajny radca C. Köpcke. Pomiary geodezyjne zlecono jeleniogórskiej firmie Mittelhaus & Weyrich. Łączna długość linii podgórskich i górskich miała wynosić 159 km, natomiast liczba wszystkich mostów i wiaduktów przekraczała 100. Kosztorys przygotowany przez Hostmanna przewidywał rentowność inwestycji przy ruchu turystycznym rzędu jednego miliona osób/ rok i opiewał na sumę 14,5 mln. marek, nie wliczając budowy wodociągów i systemu elektrowni³¹.

Projekt przewidywał budowę połączenia Sobieszów- Podgórzyn Dolny- Sosnówka- Miłków- Kowary. Byłaby to główna linia podgórska, która miała zapewnić połączenie z kolejami pruskimi KPEV. Jako uzupełnienie proponowano linię Cieplice- Podgórzyn. Inne z zaplanowanych połączeń wg. projektu z 1897 r. to:

- Szklarska Poręba- Przesieka- Sobieszów,
- Sobieszów- Piechowice- Rozdroże Izerskie- Świeradów Zdrój (linia Mirsk- Świeradów powstała 10 lat później)

Oraz typowo górskie, biegnące powyżej linii w/w:

- Sosnówka- Zachełmie- Przesieka- Karpacz Górny (Bierutowice)- Równia pod Śnieżką (różnica poziomów- 1037 m, spadki do 67‰)- a w perspektywie kolej zębata na Śnieżkę
- Zachełmie- Jagniątków- Szklarska Poręba Huta- Jakuszyce- hotel pod Wielkim Szyszakiem Spindlerowy Młyn- Vrchlabi- Podhři (po stronie czeskiej)
- Jakuszyce (biegnąca drugą stroną Wysokiego Grzbietu przez Orle na Izerską Halę) - Świeradów Zdrój

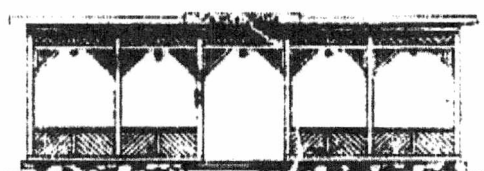
Założenia ekonomiczne Hostmanna stały się podstawą do zaprzestania kontynuowania dalszych prac, zwłaszcza że cały ciężar finansowania projektu miał spocząć na rodzinie Schaffgotschów, co od samego początku wydawało się nierealne. Przyczyną było sprawowanie rządów powierniczych w imieniu niepełnoletniego jeszcze dziedzica, oraz ówczesne prawo zabraniające np. założenia hipoteki pod zastaw, z powodu niepodzielności majątku. Trudności ze

J. Gołaszewski: *Projekt budowy kolejki Karkonosko- Izerskiej z lat 1896- 1897 na terenie posiadłości Schaffgotschów* - Śląski Labirynt Krajoznawczy 7/95

³¹ G. Dauster: *Neue Schienenwege im Reichen- Iser- und Bober Katzgebirge und deren Wirtschaftlichkeit*, Głogów 1926;

Michał Jerczyński: *Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach* - Świat kolei 4/97;

J. Gołaszewski: *Nieznany projekt kolejki w Karkonoszach Zachodnich* - Śląski Labirynt Krajoznawczy 5/93;



Ryc. 36 Projekty dworców z 1897r. W majątku Schaffgotschów:
A- typ dworca większego, B- średniego, C- małego,
D- wiata przystankowa.



Ryc.37 Projekt firmy Allgemeine Transport - Anlagen Gesellschaft m.b.H. z Lipska przedstawiający elewację dworca kolejowego w Karkonoszach. Stylistyka wyraźnie nawiązująca do formy i wyrazu architektonicznego schronisk górskich w Sudetach.



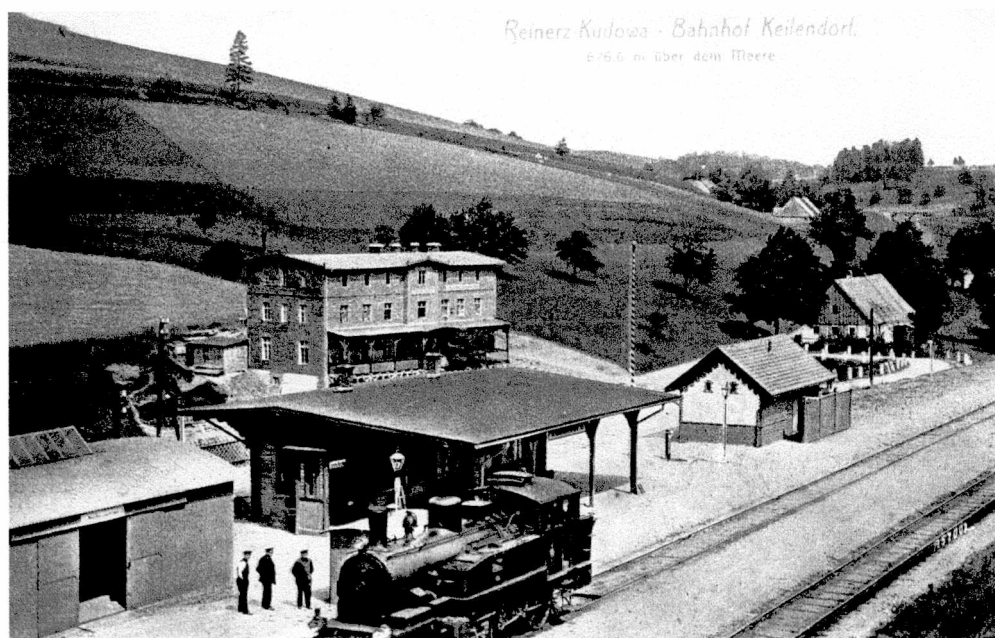
Ryc.38 Projekt górskiej stacji kolejki linowej firmy Bleichert & Co z Lipska. Architektura modernistyczna wywarła również wpływ na nowoprojektowane górskie obiekty.



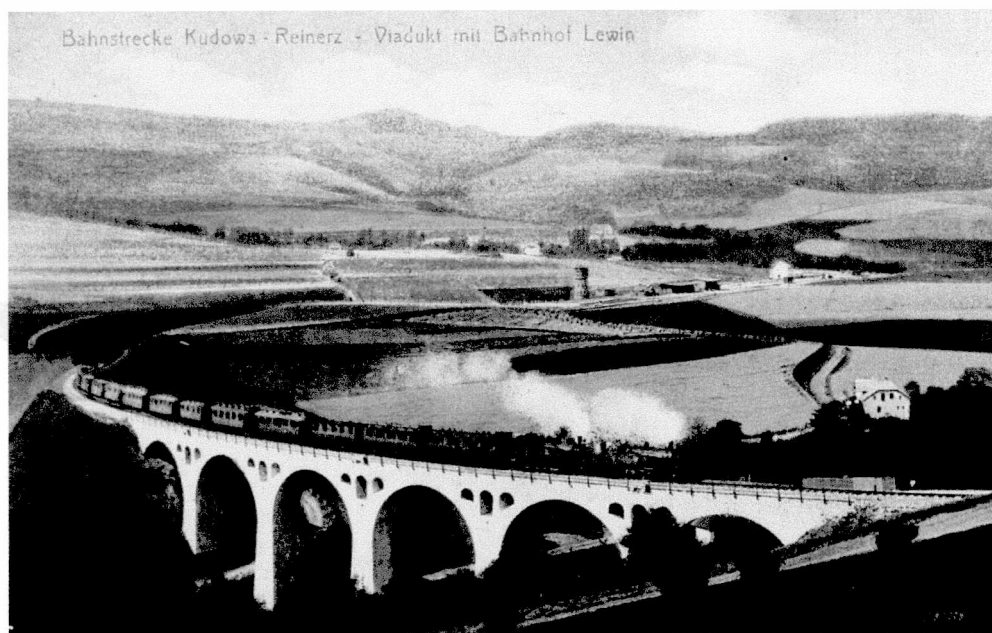
Ryc.39 Duszniki Zdrój w zimowej szacie w 1930r. Architektura dworca nawiązuje do zabudowy pensjonatowej.



Ryc.40 Szczytno Śl. Na trasie Kłodzko - Kudowa Zdr. Przemysłowy rejon Szczytnej połączono już w 1890r. z Kłodzkiem. Dalsza realizacja linii do Kudowy Zdr. odbywała się ratami by ostatecznie osiągnąć ją w 1905r. (w 1906r. do Kudowy Słonego). Zdjęcie z 1910r.



Ryc.41 Kulin Kłodzki. Nieistniejący niestety, drewniany mały dworzec o charakterystycznej architekturze, czerpiącej wzorce z tyrolskiego stylu. Zdjęcie z 1904r.



Ryc.42 Wiadukt w Lewinie Kłodzkim. W głębi widoczna stacja z wieżą wodną i dworcem w stylu tyrolskim. Zdjęcie z 1910r.



Ryc.43 Słone Kłodzkie. Widoczny dworzec nie był planowany jako końcowa stacja na trasie Kłodzko - Kudowa. Niestety połączenie z Nachodem było tylko krótkim epizodem podczas II wojny światowej.

znalezieniem przedsiębiorstwa gotowego uczestniczyć w tym kosztownym i ryzykownym przedsięwzięciu, oraz budowa w tym czasie innych, konkurencyjnych połączeń,³² były przyczyną niezrealizowania projektu (Ryc. 37, 38).

6.2 KŁODZKO- DUSZNIKI ZDRÓJ

(niem.: *Glatz- Bad Reinerz*)

Jako pierwsza o charakterze turystycznym powstała linia z Kłodzka do Polanicy Zdroju- znanej miejscowości uzdrowiskowej, słynącej z wód mineralnych. Trasa ta zrealizowana w latach 1886-1890, obsługiwała także rejon przemysłowy wokół miasta Szczytna. (Ryc. 39, 40).

Po upływie dziesięciu lat podjęto decyzję o jej przedłużeniu do Dusznik Zdroju, gdzie dotarła w 1902 r. W niedługim czasie zdecydowano się jednak na dalsze kontynuowanie prac budowlanych. W 1905 r. po przebicciu dwóch tuneli, tycząc szlak licznymi serpentynami o promieniu łuku dochodzącym do 200 m i spadkach do 26 ‰ osiągnięto Kudowę Zdrój. Ta część trasy ma typowo górski charakter. Warto zwrócić uwagę w szczególności na wiadukt w Lewinie Kłodzkim (między Kulinem Kłodzkim a Lewinem Kłodzkim), zaprojektowany przez włoskich architektów (Ryc. 41, 42).

³² Nie wszystkie plany zrealizowano, jednak wiele z nich otrzymało koncesje i pozwolenie na roboty wstępne. Przykładem mogą być:

Firma Mittelhaus & Weyrich- zezwolenie na budowę linii tramwaju elektrycznego z Piechowic do Szklarskiej Poręby

Towarzystwo Kleinbahn Flinsberg- Friedeberg (Kolejka Izerska)- zezwolenie na budowę linii Mirsk- Świeradów

Hirschberger Thalbahn- zezwolenie na przedłużenie elektrycznej linii tramwajowej z Jeleniej Góry do Podgórzyna

Spółka Reisengebirgsbahn- zezwolenie na przedłużenie Kolejki Karkonoskiej na Równię pod Śnieżką

Firma AEG- koncesja 1913 r. na linię Kowary- Karpacz Górny, która została połączona z planem gmin tzw. Randbahn: Kowary- Ściegny- Miłków- Sosnówkę- Podgórzyn- Sobieszów (z odgałęzieniem Ściegny- Karpacz- Karpacz Górny) i uzyskała koncesję w 1914 r.

KPEV- przedłużenie linii państwowej Piechowice- Szklarska Poręba- Jakuszyce- Tkacze (1902)- normalnotorowa

Mirsk- Pobiedna- Frydlant (1904)- normalnotorowa

Mirsk- Świeradów Zdrój (1909)- normalnotorowa

Kowary- Kamienna Góra (1905)- normalnotorowa

Zeitschrift für Local- und Strassenbahnen 1897- 1899;

Zeitschrift für Kleinbahnen 1895- 1914;

Michał Jerczyński: *Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach* - Świat kolei 4/97

G. Dauster: *Neue Schienenwege im Reichen- Iser- und Bober Katzgebirge und deren Wirtschaftlichkeit*, Głogów 1926;

Michał Jerczyński: *Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach* - Świat kolei 4/97;

J. Gołaszewski: *Nieznany projekt kolejki w Karkonoszach Zachodnich* - Śląski Labirynt Krajoznawczy 5/93;

Rok później (1906) ponownie przedłużono linię, tym razem do Kudowy-Słonego (Ryc. 43), przyszłej stacji granicznej. Tutaj miało nastąpić połączenie z linią kolei czeskich w okolicach dzisiejszej stacji Náchod- Beloves. Niestety nigdy nie doszło do pełnej realizacji tego projektu, mimo że nie było przeszkód natury technicznej ani też politycznej³³.

Na mapie kolejowej z 1925 r. to połączenie jest zaznaczone, ale najprawdopodobniej dopiero jako planowane, ponieważ w żadnym rozkładzie jazdy sprzed 1945 roku nie ma informacji o pociągach pomiędzy Słonem a Náchodem. Natomiast ruch pociągów na odcinku Kudowa Zdrój - Słone był szczątkowy (w 1935 r. tylko 1 para pociągów dziennie)³⁴.

Tylko raz, w 1945 r. Niemcy wykorzystali możliwość takiego połączenia, ale tylko na kilka miesięcy i to w celu ewakuacji. Za pomocą prowizorycznego mostu i nasypu o nachyleniu ok. 10 promili połączono linię po obu stronach dawnej granicy (w tym czasie granicy nie było).

Po wojnie, w 1948 r., zlikwidowano trasę³⁵. Zawieszono ruch do stacji Słone Kłodzkie (dziś Kudowa-Słone). Rozebrano tory, zostawiając kilkudziesięciu- metrowy odcinek za stacją Kudowa-Zdrój, który przy okazji odbudowy linii Kłodzko - Kudowa po powodzi w 1998 r. również zdemontowano (pierwszy po powodzi w 1998 r. pociąg pojechał do Kudowy dopiero 1 VIII 2000 r.).

Obecnie, jeszcze w obrębie stacji końcowej Kudowa Zdrój, tory kończą się kołkami oporowymi.

6.3 JELENIA GÓRA- SZKLARSKA PORĘBA (Kolejka Izerska) (niem.: *Hirschberg- Schreiberhau*)

³³ Stosunkowo blisko istniały przejścia Otovice - Tłumaczów i Międzylesie – Lichkov

³⁴ Wojciech Michalski: <http://www.kolej.pl/~halski/przejscia/kudowa/kudowa.html>

³⁵ Ciekawostką jest, że w Generalnej Dyrekcji Czeskich Kolei opracowano dokument dotyczący komunikacji w rejonie Náchodu. W planach jest tam odbudowanie połączeń przygranicznych Kudowa - Náchod i Otovice - Tłumaczów. Linia zostałaby przystosowana tylko do ruchu pasażerskiego prowadzonego lekkimi autobusami szynowymi, co wiązałoby się z mniejszymi kosztami (parametry linii zbliżone do tramwajowych). Przygotowania planowane są na rok 2001-2003, a budowa na 2005-2008.

Miałaby to być Inwestycja o znaczeniu wyłącznie turystycznym i to może przesądzić o braku opłacalności jej realizacji, mając na uwadze możliwość zamknięcia ruchu po stronie polskiej.

Wojciech Michalski: <http://www.kolej.pl/~halski/przejscia/kudowa/kudowa.html>

W 1888 r. rozpoczęły się prace przy budowie linii z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby. Pierwszego dnia lipca 1891 r. uruchomiono ruch pasażerski (ruch towarowy 1 listopada 1891 r.) do uzdrowiska Cieplice. Cieplickie źródło znane było już od 1281 r. (początkowo jako wieś Calidus Fons, potem jako Warmbrunn). Znanym w całej Europie kurortem Cieplice stały się w XVII w.³⁶ Następnie linię przedłużono do Piechowic³⁷, oddając do użytku 20 grudnia 1891 r. (ruch towarowy kilka dni później- 28 grudnia 1891 r.).

Dalsza budowa linii przebiegała znacznie wolniej ze względu na trudny teren, który na odcinku 5,4 km z Pieszyc do Szklarskiej Poręby osiągał 500 m różnicy wysokości. Z tego powodu trasa wije się licznymi serpentynami, znacznie podnosząc atrakcyjność podróżowania. Spory o przebieg trasy między lokalnymi władzami spowodowały opóźnienia w jej budowie. Ostateczny jej przebieg wytyczono ok. 1897 r., a cały szlak uruchomiono w 1902 r. (Ryc. 44).

Linia ta, zwana Kolejką Izerską wiodła z Jeleniej Góry przez Szklarską Porębę (Ryc. 45, 46) do Jakuszyca (odcinek po obecnej stronie polskiej). Stacja kolejowa w Jakuszycach była najwyżej położoną w Sudetach, gdyż leżała na wysokości 886 m n.p.m. Stąd trasa podążała dalej przez osadę Strickerhäuser- do 1945 (po wojnie Tkacze, od 1959 r. Harrachov³⁸), do granicznej wówczas stacji Grünthal (od 1920 Polau, od 1945 r. Polubny) a następnie łączyła się z prywatną koleją zębatą Liberec- Jablonec- Tanvald.

Najtrudniejszym elementem budowy szlaku było drażnienie tunelu Polubenskiego (obecnie po stronie czeskiej) o długości 932 metry. Prace rozpoczęto 25 IV 1900, a zakończono 18 VIII 1901. Duży spadek terenu na odcinku z Tanwaldu do Grünthalu, wymusił praktycznie na całej jego długości zastosowanie zębatego systemu Abta. W Grünthalu znajdował się reprezentacyjny, wspólny dla Prus i Austro- Węgier graniczny dworzec (później Polubny, dziś Kořenov). Dzięki odpowiedniemu zagospodarowaniu przestrzennemu, ruch na nim odbywał się bez konieczności użycia zębatego.

Uroczystości otwarcia czeskiego odcinka Tanvald- Grünthal odbyły się 30 VI 1902 roku, a regularny ruch rozpoczęto dnia

³⁶ *Sudety na weekend*, przewodnik turystyczny, Wydawnictwo Pascal 1999

³⁷ koncesję uzyskała firma KPEV- Pruskie Koleje Państwowe
Zeitschrift für Local- und Strassenbahnen 1897- 1899;
Zeitschrift für Kleinbahnen 1895- 1914

³⁸ Po regulacji granicy w 1958 r. (umowa rządowa z dn. 1.01 1959 r.) Tkacze (Strickerhäuser do 1945) znalazły się po stronie czeskiej, a 27 lutego 1959 r. zmieniły nazwę na Harrachov
Świat Kolei 3/98; Nowe Sygnały nr 9/99

następnego. Prowadzony był na rachunek prywatnego właściciela dzierżawiącego linię od Austriackich Koleji Państwowych.

Ta atrakcyjna turystycznie trasa cieszyła się ogromnym powodzeniem, a liczba pasażerów na niej w 1905 r. osiągnęła poziom 248 tys. Dwadzieścia lat później, w 1925 r. wzrosła aż do 676 tys.³⁹.

W 1923 r. szlak został zelektryfikowany do stacji Tkacze (Strickerhäuser) i dalej do Polubny. Jednak po wojnie trakcja elektryczna została rozebrana i dopiero w roku 1987 ponownie przywrócono ruch elektrowozów na tej linii, tym razem jednak ich bieg kończył się w Szklarskiej Porębie Górnej.

Powyżej Szklarskiej Poręby, po polskiej stronie Kolejki Izerskiej, planowe pociągi pasażerskie kursowały do 1948 r. zatrzymując się na stacjach: Szklarska Poręba Huta (pociągi pasażerskie docierały tu do 1957 r.), Jakuszyce, Nowy Świat (stacja mijankowa) oraz Tkacze. Obecnie ten odcinek szlaku jest obsługiwany na zasadach komercyjnych jako bocznica, ale służy również okazjonalnym kursom, jak choćby z okazji 100- lecia Kolejki Izerskiej (w dniach 5- 7 lipca 2002 r. na trasie Szklarska Poręba Górna- Kořenov w Czechach)⁴⁰.

6.4 JELENIA GÓRA- KARPACZ

(niem.: Hirschberg- Krummhubel)

W miarę rozwoju turystyki, niektóre z odnóg głównych szlaków kolejowych przedłużono, tak jak to miało miejsce w przypadku połączenia z 1882 r. prowadzącego z Jeleniej Góry do Kowar.

Już w 1893 r. berlińska spółka ADKG (Allgemeine Deutsche Kleinbahn- Gesellschaft) zaproponowała budowę linii, która zaczynałaby się w Mysłakowicach⁴¹, wówczas stacji węzłowej (Ryc.

³⁹ Świat Kolei 3/98

⁴⁰ <http://www.geocities.com/Yosemite/Rapids/6330/tanvald.html>;
<http://www.albico.cz/zubacka/contents.htm>;
<http://lokomotivka.kgb.cz/text/polubenka.html>;
http://www.elektrische-bahnen.de/history/1623_sl.htm

⁴¹ W 1837 r. w Mysłakowicach i Sosnówce osiedlili się Tyrolczycy, tworząc osiedla charakterystycznych domków. Mając do wyboru przyjęcie katolicyzmu lub emigrację wybrali to drugie. Na zaproszenie króla Prus Fryderyka Wilhelma IV, 416 osób z doliny Zeller pod przywództwem Johanna Fleidla, którego pomnik wzniesiono w pobliżu stacji, znalazło swoje miejsce w Sudetach. 700- kilometrową trasę pokonali w 21 dni. Ostatni z „prawdziwych” Tyrolczyków zmarł w Mysłakowicach w 1922 r. mając 90 lat.

Sudety na weekend, przewodnik turystyczny, Wydawnictwo Pascal 1999;

L. Kumor, R. Boduszek, A. Marsy, A. Dorożyński, *W Sudety pod parą*, Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu, Wrocław 1995.

47), a kończyła w Karpaczu⁴², modnej miejscowości turystycznej u podnóża najwyższego szczytu Sudetów- Śnieżki (Ryc. 48).

Linia powstała w 1895 roku jako odgałęzienie linii z Jeleniej Góry do Kowar. Odcinek Mysłakowice — Miłków uruchomiono 6 czerwca, a Miłków — Karpacz 1 lipca tego roku. Była to początkowo linia prywatna. Została zelektryfikowana jako jedna z ostatnich, mianowicie 19.06.1934 r. Składy ciągnięte przez elektrowóz kursowały do lipca 1945 r., kiedy to zdemontowana została sieć trakcyjna (Ryc. 49).

Ta krótka, licząca 7 km. trasa, charakteryzowała się sporym nachyleniem torowiska w końcowym odcinku, powyżej Karkonoskiej Fabryki Papieru, które dochodziło do 20‰. Linia odznaczała się także znacznymi walorami krajoznawczymi (biegła wprost do podnóża Karkonoszy), co zapewniało inwestycji rentowność. W czasach swej świetności w 1935 r., na linii kursowało dwanaście pociągów osobowych na dobę, a o randze miejscowości niech świadczy fakt, że przed II wojną Karpacz miał bezpośrednie połączenie z Berlinem⁴³.

Pierwszy dworzec w Karpaczu wzniesiono w 1895 r. na wysokości 415 m n.p.m. Był to drewniany barak z mniejszą dobudówką o wyraźnie tymczasowym charakterze. Dopiero później w słynnym uzdrowisku wybudowano na tym samym miejscu nowy, reprezentacyjny dworzec, który stoi do dziś. Jego bryła z dachem mansardowym to jeden z nielicznych tego typu przykładów architektury dworca kolejowego w Sudetach.

Kolejna stacja na tej linii Miłków, ważny miejscowy ośrodek administracji państwowej do 1934 r., posiadała dworzec, który nawiązywał detalem architektonicznym do architektury miejscowej. Dziś pełni on funkcje domu mieszkalnego.

Mysłakowice pełniły niegdyś funkcję stacji węzłowej. Stąd prowadziła trasa do Karpacza oraz do Kowar, a następnie do Kamiennej Góry. Jednak stan techniczny dworca i drewnianych wiat nad peronami pozostawia wiele do życzenia. Stacja jest całkowicie opuszczona, budynek dworca zdewastowany, a w 1993 r. rozebrano ponemieckie słupy trakcyjne i żuraw wodny.

Do niedawna trasa ta była eksploatowana w ruchu osobowym jako linia Jelenia Góra — Karpacz. Ostatni pociąg pasażerski jechał tą trasą 2 kwietnia 2000 roku (z prędkością 30 km/h ze względu na bardzo zły stan torowisk).

⁴² Wcześniej Karpacz słynął jako ośrodek ludowych zielarzy- laborantów. Byli to protestanczy osiedleńcy z Czech, którzy przybyli w te okolice w XVII w.

Sudety na weekend- przewodnik turystyczny, Wydawnictwo Pascal 1999.

Scheer Andrzej, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, [w:] Rocznik Świdnicki, Świdnica 1994, s. 28–89

⁴³ <http://www.kolej.pl/~halski/linie/kamienna/kamienna.html> Janusz Kućmin *KOLEJ ŻELAZNA W SUDETACH* "Pielgrzymy" 1996

Od 3 kwietnia 2000 roku ruch na tej atrakcyjnej trasie został zawieszony. Dyrekcja PKP nie przewiduje wznowienia ruchu na linii Jelenia Góra- Karpacz⁴⁴.

6.5 KŁODZKO- STRONIE ŚLĄSKIE

(niem.: Glatz- Seitenberg)

Kolejny z „turystyczno- wczasowy” szlaków kolejowych prowadził do Łądku Zdroju, słynącego z radoczących i geotermalnych wód mineralnych. Uruchomiono go 14 listopada 1897 r. po wybudowaniu linii do przemysłowego miasteczka Stronie Śląskie (Ryc.50). Nowa trasa miała również pomóc znajdującemu się w recesji miejscowemu przemysłowi szklarskiemu oraz górnictwu skalnemu. Stanowiła ona odnogę głównego szlaku tranzytowego wiodącego w kierunku przejścia kolejowego w Miedzylesiu. Linie wytyczono dnem malowniczej doliny rzeki Białej Łądeckiej, śladem średniowiecznego szlaku solnego, który prowadził w kierunku Moraw. Linia kolejowa znana była pod nazwami: Bielethalbahn, a także Landecker Biele Bahn⁴⁵.

Szlak poprowadzono tak, iż pomiędzy Krosnowicami (dwupoziomowa stacja na trasie Kłodzko- Miedzylesie) i Trzebieszowicami (Ryc.51) ma ona charakter nizinny, praktycznie bez ostrych łuków i trudnych do pokonania pochyłości. Trasa wiedzie lewym brzegiem Białej Łądeckiej, wzdłuż niewielkich wiosek łańcuchowych, obecnie wyraźnie zaniedbanych. Budowa linii w pewnej odległości od zabudowań oszczędziła inwestorom wznoszenia niezwykle kosztownych przepraw mostowych, oraz problemów związanych z przeprowadzaniem torów przez tereny zamieszkane. Linia raz tylko przekracza rzekę. Dwa kilometry przed stacją końcową w Stroniu

⁴⁴ Stacje i przystanki na linii Jelenia Góra- Karpacz:

Mysłakowice	stacja węzłowa	(Zillerthal Erdmannsdorf do 1945, Turońsk do 1948)
Mysłakowice Orzeł	przystanek	(Zillerthal Hotel do 1945, Turońsk Gospoda do 1948)
Milków	stacja	(Arnsdorf in Riesengebirge do 1945, Jarantów do 1948)
Karpacz	stacja	(Krummhübel do 1945, Krzywa Góra do 1948)

Zeitschrift für Local- und Strassenbahnen 1897- 1899;

Zeitschrift für Kleinbahnen 1895- 1914

Chyliński Piotr, *Opowieści wędrowne*, [w:] Dragon Hobby 3/1999, str. 54–58.

Kumor Leszek, *Malownicze szlaki kolejowe*, [w:] Karkonosze, lipiec/sierpień 4/204/95.

Kućmin Janusz, *Kolej żelazna w Sudetach, Zapomniane linie kolejowe*, [w:] Pielgrzymy, Informator Rajdu Sudeckiego, SKPS, Wrocław 1996.

⁴⁵ <http://www.kolej.pl/~halski/linie/stronie/stronie.html> Janusz Kućmin.

Kolej żelazna w Sudetach. Sto lat Kolei Doliny Białej Łądeckiej- Tekst ukazał się w "Pielgrzymach" w roku 1997

Śląskim wybudowano stalowy most o długości około 48 m i jest to jedyny liczący się obiekt inżynierski na tym szlaku. Pozostałe, to krótkie kamienne przepusty i kilka obiektów ziemnych. Wszystkie powstały wraz z budową linii ponad sto lat temu i są użytkowane do dnia dzisiejszego.

Natężenie ruchu na szlaku Krosnowice – Stronie Śląskie w porównaniu do dnia dzisiejszego było bardzo duże. W latach trzydziestych w ciągu doby trasę Kolei Doliny Białej Łądeckiej pokonywało 8–10 par pociągów pasażerskich. Pociągi kursowały w relacji: Kłodzko – Stronie Śląskie, wyjątkiem był pociąg z Kłodzka do Ołdrzychowic Kłodzkich (Ryc. 52), dowożący robotników do tutejszych zakładów przemysłowych. W Ołdrzychowicach Kłodzkich w XIX w. działał jeden z największych zakładów włókienniczych w Prusach, który w roku 1849 zatrudniał 800 robotników. Prócz tego funkcjonowały tutaj: browar, gorzelnia, cegielnia, kamieniołomy i wapienniki⁴⁶.

Indywidualną cechą Kolei Doliny Białej Łądeckiej była architektura zabudowań stacyjnych i dworców kolejowych. Również dziś stanowi ona prawdziwą atrakcję tego szlaku. Na wszystkich stacjach i przystankach wzniesiono malownicze obiekty służące podróżnym i pracownikom kolei⁴⁷. Łączy je nie tylko wspólny szlak, ale przede wszystkim spójność stylu, w jakim zostały wybudowane. Parterowe budynki o rozczłonkowanej bryle dobrze wtopiły się w miejscowy krajobraz. Jest to jedyny przypadek w Sudetach, gdzie kilka dworców kolejowych miało tak jednorodną pod względem stylu i wyrazu architekturę.

Wszystkie te budowle, z wyjątkiem znajdującego się w Łądku Zdroju, posiadały drewnianą konstrukcję ryglową. Dworce w Żelaźnie, Ołdrzychowicach Kłodzkich i Trzebieszowicach były niemal identyczne. Końcowa stacja w Stroniu Śląskim otrzymała analogiczny w wyrazie, choć nieco dłuższy budynek. Ich wygląd zewnętrzny i rozplanowanie wewnątrz opierały się na podobnym rozwiązaniu, znanym choćby z Marcinowic Świdnickich. Wspólną cechą wszystkich wymienionych stacyjek była wkomponowana w bryłę budynku zadaszona wiata zintegrowana z dachem dworca.

Odstępstwo od reguły stanowi obiekt w Łądku Zdroju. Jego konstrukcja murowa, z elewacjami z cegły posiada znacznie bardziej reprezentacyjną bryłę, która jest odzwierciedleniem wzbogaconej funkcji.

⁴⁶ http://www.kolej.pl/~halski/h_start.html Janusz Kućmin Kolej żelazna w Sudetach. Sto lat Kolei Doliny Białej Łądeckiej (Kłodzko - Stronie Śl.)

⁴⁷ http://www.kolej.pl/~halski/h_start.html Janusz Kućmin Kolej żelazna w Sudetach. Sto lat Kolei Doliny Białej Łądeckiej (Kłodzko - Stronie Śl.)

W dalszym ciągu kursują tu pociągi pasażerskie złożone z dwóch wagonów, jednak ich obsługa odbywa się w składach. Dworce kolejowe doliny Białej Łądeckiej stoją opuszczone.

6.6 JELENIA GÓRA- KOWARY- KAMIENNA GÓRA

(niem.: *Hirschberg- Schmiedeberg- Landeshut*)

Trasę Jelenia Góra- Kowary, uruchomioną 15 maja 1882 r., przedłużono w 1905 r. do Kamiennej Góry (Ryc. 53), oddając ją do użytku 5 czerwca tegoż roku.

Ta malownicza linia o długości 40 km, wiodła głębokimi dolinami oraz pod Przełęczą Kowarską (727 m npm- obniżenie między Karkonoszami a Rudawami Janowickimi w pobliżu przełęczy Okraj), tunelem założonym na łuku⁴⁸. Interesująco zaprojektowano przekrój pionowy obiektu. Od strony Kowar jego nachylenie wynosi 15,4‰, a od Ogorzelca 2,5‰ co powoduje, że wewnątrz tunelu znajduje się najwyższy punkt na szlaku, wynoszący 635 m npm.

Pośrodku tego jednokomorowego obiektu, liczącego 1025m (inne źródła podają wartość 1030 m), do dziś znajduje się źródło, które było wykorzystywane przez robotników w czasie budowy. Od strony Kowar prowadzi do niego długi podjazd z niezwykle malowniczymi serpentynami. Dwa spośród wielu zakrętów, koło Krzaczyny i Kowarskiej Czuby, mają promienie 200- metrowe, które powodowały silne przechyły pociągu, stanowiąc dodatkową atrakcję.

W krótkim czasie ta górską trasa stała się modna, przyciągając turystów żądnych wrażeń. W 1935 r. kursowało tutaj czternaście par pociągów osobowych w ciągu doby. Była równocześnie ważnym szlakiem towarowym, który służył do obsługi lokalnych zakładów przemysłu chemicznego i wydobywczego⁴⁹ (Kowary Górne, Ogorzelec, Pisarzowice, Leszczyniec- Ryc. 54).

Obecnie ruch na niej został zlikwidowany. Tory od Ogorzelca do Kowar są dzierżawione przez Ogorzeleckie Zakłady Chemiczne INCO-VERITAS, ale ich stan jest już bardzo zły.

⁴⁸ L. Kumor, R. Boduszek, A. Marsy, A. Dorożyński, *W Sudety pod parą*, Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu, Wrocław 1995.
<http://www.kolej.pasjo.net.pl/~fervoj/index.html>

⁴⁹ Po Drugiej Wojnie Światowej, w pobliżu Kowar, w latach 1951-1958 wydobywano rudę uranu z kopalni Wolność, największej kopalni tego typu w Polsce. W kopalni pracowali tzw. „niepewni politycznie”, siłą wcielani do wojska do Karnych Kompani Wojskowych. W roku 1956 zostały one przemianowane na Wojskowe Bataliony Górnicze. W sumie w kopalni uranu pracowało 23 tys. żołnierzy, z czego do dnia dzisiejszego żyje jeszcze 200.
na podstawie programu dokumentalnego TVP1, wyemitowanego 11.04.2001 r. o godz. 21.30; Sudety na weekend- przewodnik turystyczny, wydawnictwo Pascal 1999.

6.7 ŚWIDNICA KRASZOWICE- JEDLINA ZDRÓJ

(niem.: Croischwitzstadt (Jacobsdorf) - Bad Charlottenbrun)

Podobny charakter do poprzedniej miała trasa Świdnica-Kraszowice- Jedlina Zdrój z powodu przerzuconych nad dolinami licznych wiaduktów o stalowej konstrukcji kratowej. Jest to jedna z bardziej atrakcyjnych turystycznie linii kolejowych, o znacznym nasyceniu obiektami inżynierskimi. Jej historia sięga lat 50-tych XIX wieku, gdy zarząd Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej chciał w jednej ze swych koncepcji przedłużyć linię ze Świdnicy przez Jedlinę Zdrój do Nowej Rudy.

Bliskość dużych ośrodków miejskich spowodowała, że stworzona została dogodna trasa dla obsługi ruchu turystycznego na terenie Gór Sowich⁵⁰. Szczególnie okolice Zagórza Śląskiego z pobliskim zamkiem i Zalewem Lubachowskim stały się celem letnich wypadów rekreacyjnych. Pobliskie Walim i Rzecznica stały się z kolei miejscowym centrum sportów zimowych.

Budowę rozpoczęto w 1902 r. i ukończono już w 1904 r. Prace prowadził świdnicki oddział budowlany Königl. Eisenbahn Bau-Abteilung. Na jego czele stał inż. Schieffler, który był jednocześnie głównym projektantem budowli inżynierskich na tej linii, np.: w Lubachowie, Olszynie, Jugowicach oraz licznych przepustów. Z ramienia Königl. Eisenbahn Direktion we Wrocławiu budowę nadzorowali inż. Schmedes i inż. Ruppel.

Niestety, uruchomienie linii nie spełniło oczekiwań związanych z ożywieniem podupadającego przemysłu włókienniczego, skupionego wokół tak dużego ośrodka jakim był na przełomie XIX i XX wieku Walim. To z kolei było bezpośrednią przyczyną powstania Kolejki Walimskiej.

W 1990 r. wykonany został remont szlaku, po czym ruch na trasie został zawieszony, a w bliskiej perspektywie linia przeznaczona jest do całkowitej likwidacji. Gminy Jedlina Zdrój, Walim oraz Świdnica prowadzą od kilku lat starania, na razie bez efektu, o przywrócenie ruchu w charakterze tzw. „pociągu retro”.

6.8 KOLEJKA SOWIOGÓRSKA I WALIMSKA

⁵⁰ Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole, Wrocław 1992; L. Kumor, R. Boduszek, A. Marsy, A. Dorożyński, *W Sudety pod parą*, Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu, Wrocław 1995.

Należy w tym miejscu wspomnieć o dwóch liniach kolejowych z nietypowymi rozwiązaniami technicznymi. Na początku XX w. powstały szlaki, które wytyczono w obrębie Gór Sowich, a miały za zadanie obsługę ważnych rejonów przemysłu włókienniczego:

- Okręgu Dzierżoniów- Bielawa- Pieszyce- Srebrna Góra
- Okręgu Walimia

Oba projekty zrealizowano, i choć nie były długo eksploatowane, stanowią przykład innowacyjnych rozwiązań technicznych stosowanych w trudnych warunkach górskich. Obie trasy, z powodu atrakcyjnego przebiegu przyciągnęły również spore grono turystów.

– KOLEJKA SOWIOGÓRSKA

(niem.: *Eulengebirgsbahn*)

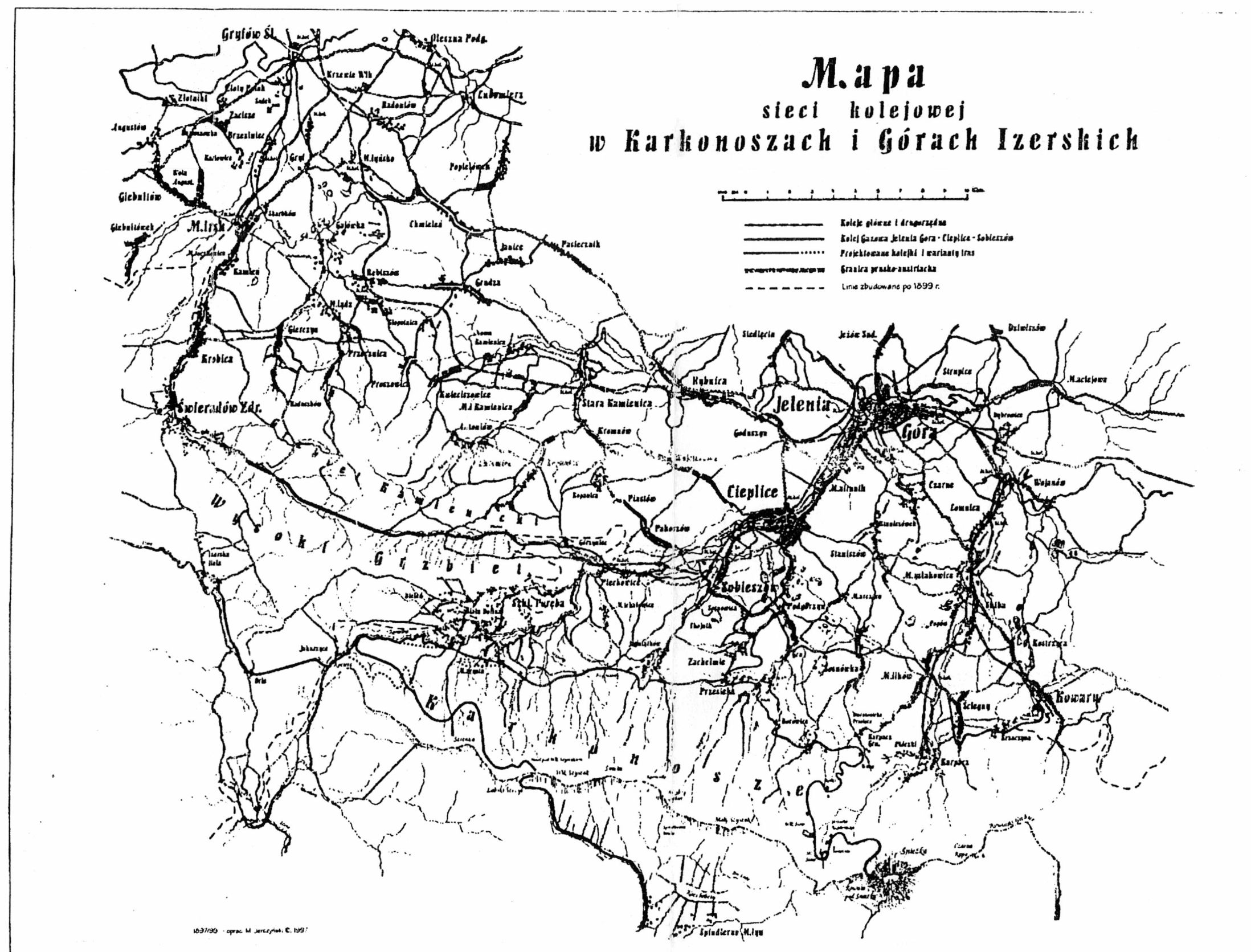
W latach 1899- 1906 powstała prywatna Kolejka Sowiogórska. Kursowała ona na trasie Dzierżoniów- Bielawa- Pieszyce- Srebrna Góra- Ścinawka Średnia, a następnie do Radkowa, przecinając po drodze grzbiet Gór Sowich przełęczą Srebrnogórską, zwaną też Przełęczą Srebrną (586 m npm.)⁵¹ (Ryc. 55, 56).

Koncepcja tej trasy była kompromisem wobec wcześniejszych projektów z lat 1840 i 1870, oraz innych propozycji połączenia włókienniczego ośrodka okolic Dzierżoniowa z Nową Rudą. Dotychczasowe połączenia prowadzone wokół Gór Sowich i przechodzące przez Wałbrzych i Kłodzko były za dalekie. Według jednej z propozycji z 1895 r. linia miała przebiegać pod Przełęczą Jugowską (805m npm.) 1200 m tunelem. Projekt zaniechano ze względu na przewidywane trudności techniczne. Inny, wcześniejszy plan z 1866 r. zakładał kosztem 2 milionów marek przekopanie tunelu pod niższą (711 m npm.) z przełęczą Przełęczą Woliborską. Również

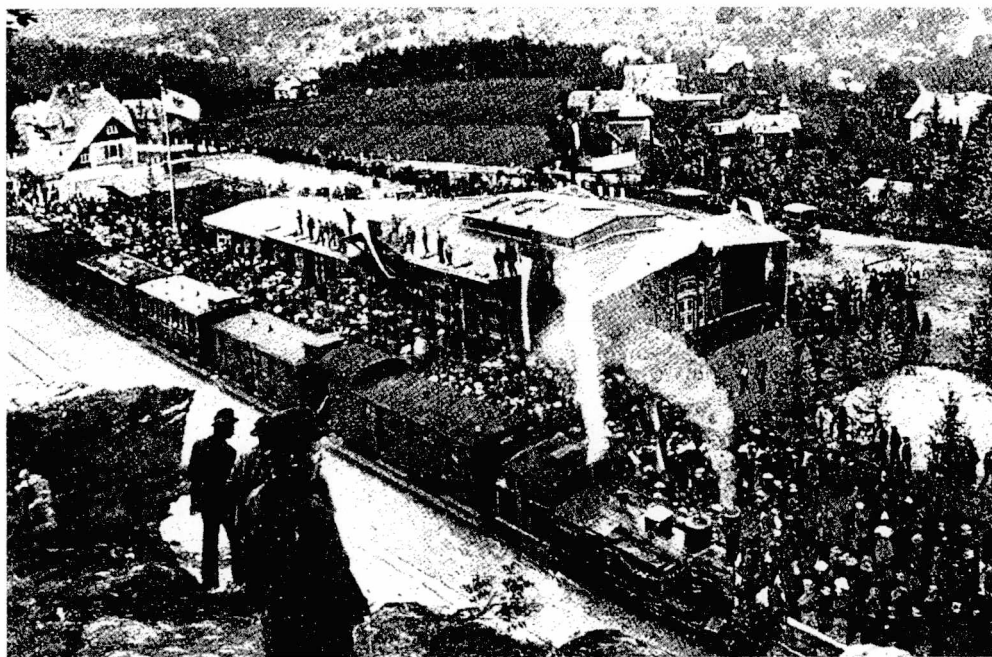
⁵¹ Państwo nie było zainteresowane wsparciem finansowym dla tej trasy więc zrealizowano ją z prywatnych funduszy. Kapitał założycielski spółki akcyjnej „Kolej Sowiogórska w Dzierżoniowie” (*Eulengebirgsbahn AG zu Reichenbach*), złożonej z 56 akcjonariuszy wyniósł 4 300 000 marek. Największymi jej udziałowcami byli:

Firma Lenz & Co –	1 500 000 marek
Pruski Skarb Państwa –	1 440 000 marek
Powiat Dzierżoniów –	547 000 marek

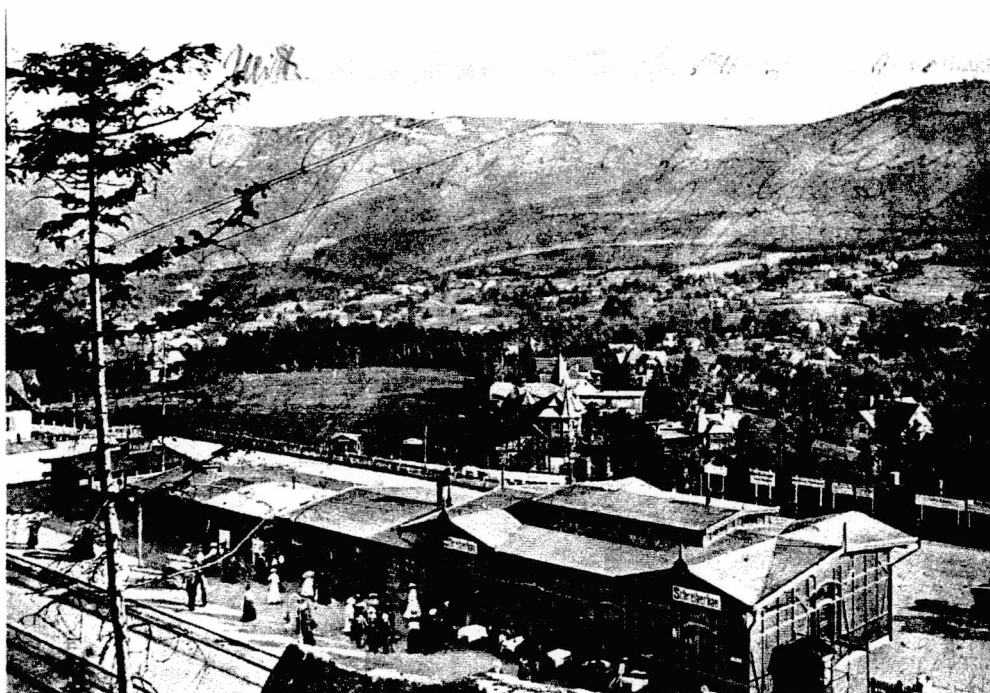
M. Jerczyński, T. Przerwa, *Kolej Sowiogórska*, Srebrna Góra 2002,
<http://www.kolej.pl/~halski/linie/sowiogorska/eulen.htm>: Koleją zębatą w Sudetach Środkowych - Leszek Kumor- "Na Szlaku", nr 11 (65) z listopada 1994 roku
Kolejka Sowiogórska - część północna - Leszek Kumor, Andrzej Ubysz- "Na Szlaku", nr 11 (89) z listopada 1996 roku



Ryc.44 Sieć kolejowa w Karkonoszach i Górach Izerskich wg M. Jerczyńskiego, stan z 1997r.



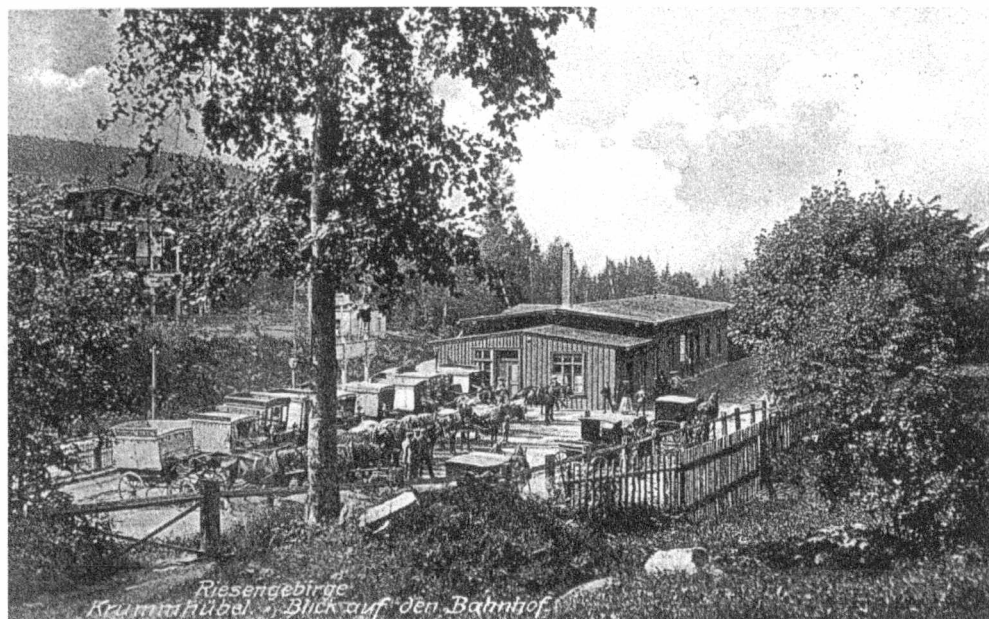
Ryc. 45 Szklarska Poręba Górna w 1902r. Uroczyste otwarcie lini.
Widoczny pierwotny dworzec kolejowy.



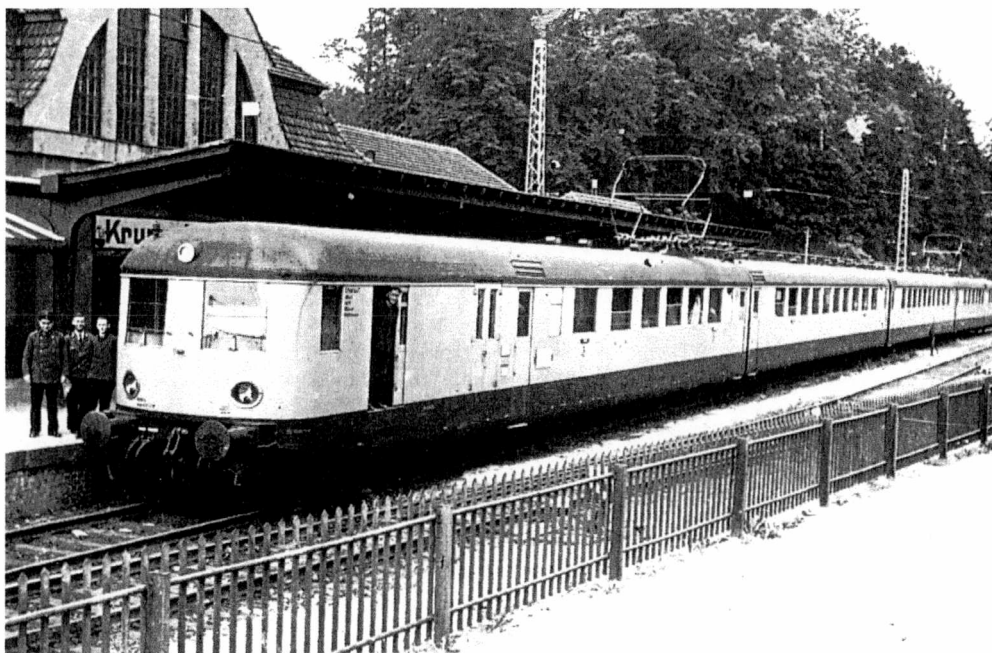
Ryc. 46 Szklarska Poręba Górna. Pierwszy dworzec kolejowy.
Brak zadrzewienia pozwalał na podziwianie Panoramy Karkonoszy
i Gór Izerskich. Zdjęcie z 1902r.



Ryc.47 Mysłakowice. Stacja węzłowa. Stąd wiodły linie w kierunku Kowar - Kamiennej Góry oraz do Karpacza. Zdjęcie z 1920r.



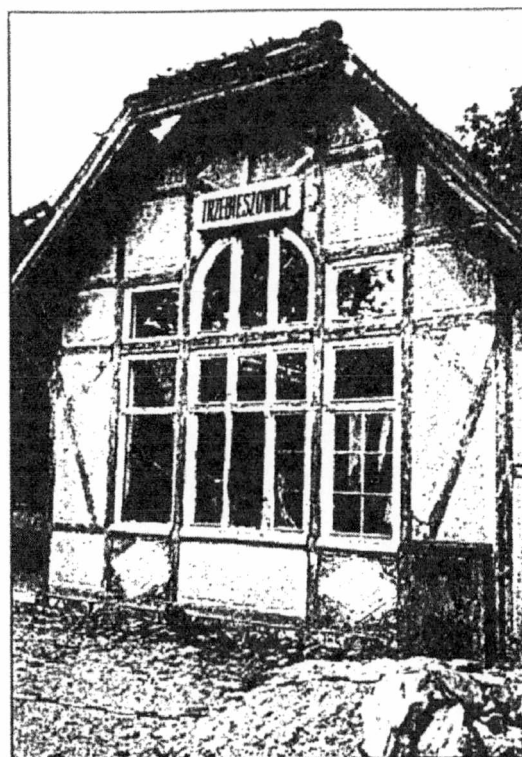
Ryc.48 Pierwszy dworzec w Karpaczu z 1895r. był wykonany w konstrukcji Szachulcowej. Prosta bryła i jego gabaryty wskazywały na tymczasowy charakter.



Ryc.49 Stacja Karpacz po elektryfikacji w 1934r., w okresie swojej największe świetności (zdjęcie z 1937r.).



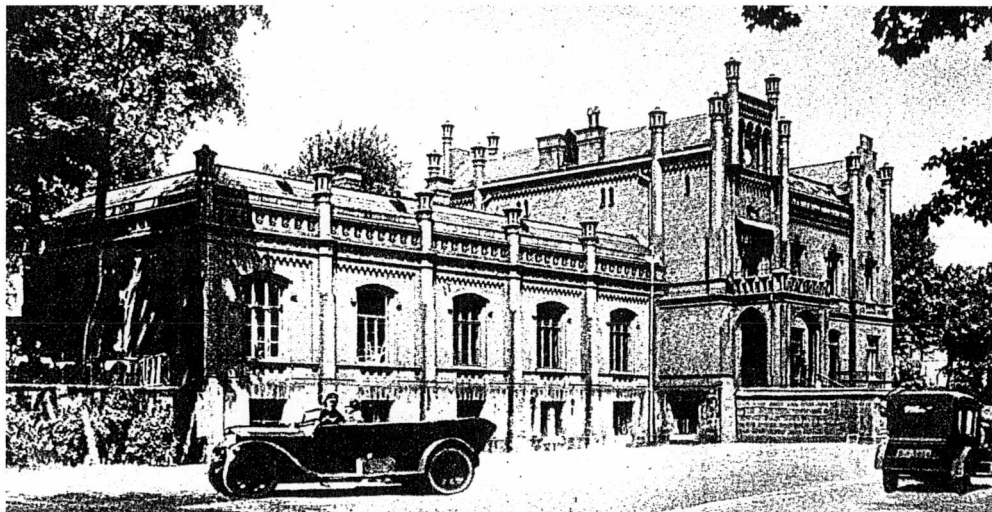
Ryc.50 Stronie Śląskie. Typowa architektura dla dworców w Dolinie Białej Łądeckiej. Zdjęcie z 1899r.



Ryc.51 Dworzec w Trzebieszowicach po pożarze.



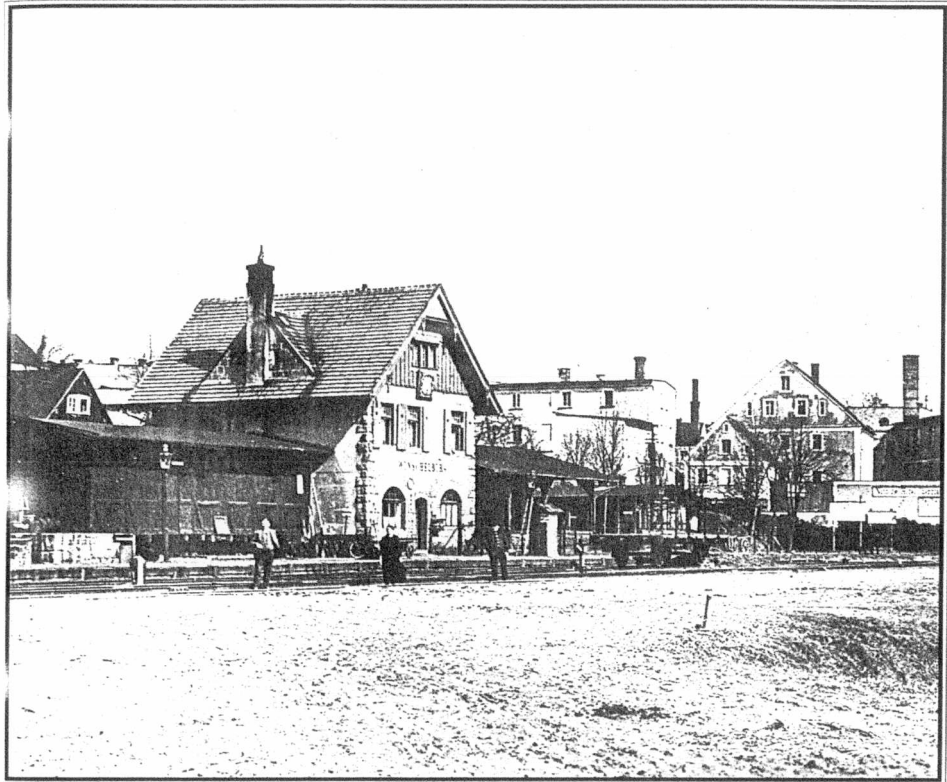
Ryc.52 Odrzychowice Kłodzkie w 1935r.



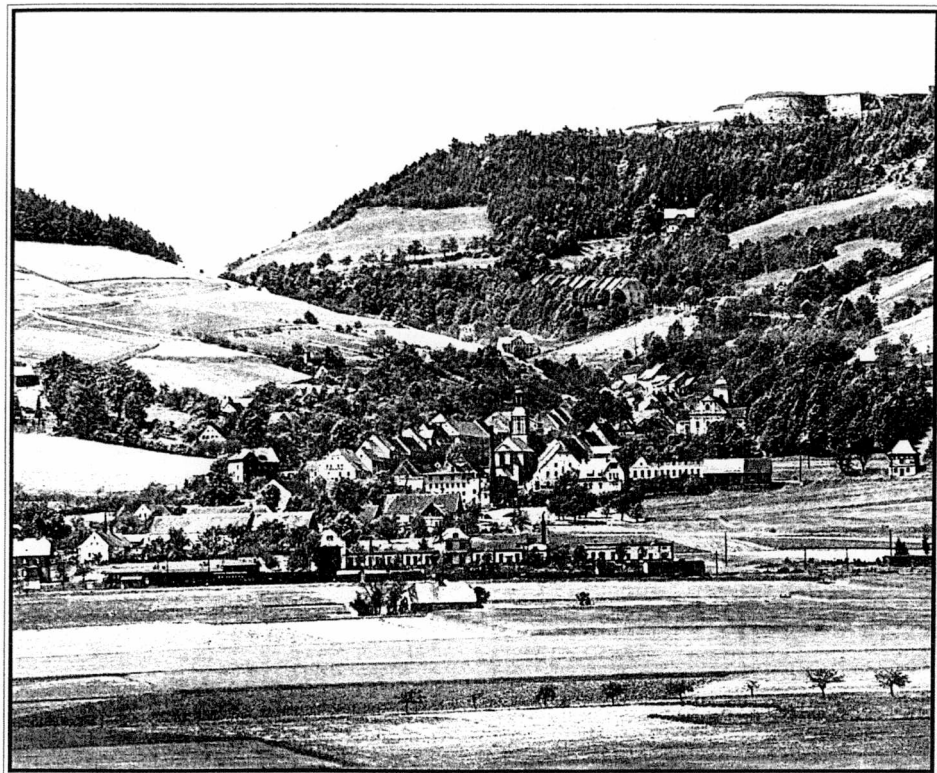
Ryc. 53 Kamienna Góra. Dworzec z 1869r. Wzniesiony z cegły, nawiązuje detalem do historyzmu XIX wiecznego. Stylistyka neogotycka budynku i użyty materiał nadają mu reprezentacyjny charakter.



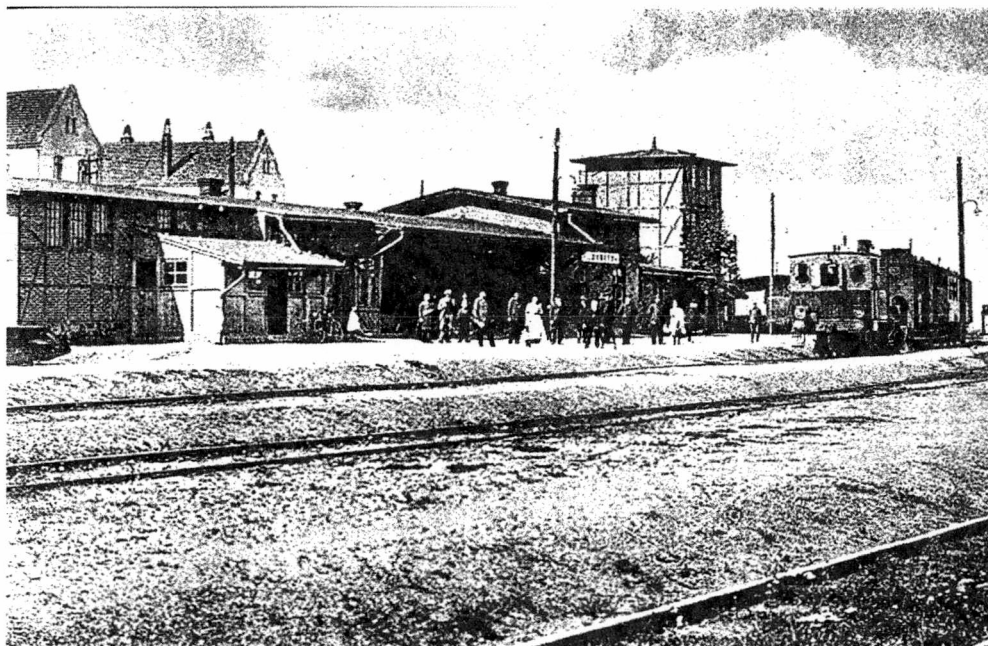
Ryc. 54 Leszczyniec - dworzec na linii Kamienna Góra - Kowary z 1905r. Drewniany budynek (w głębi) nawiązuje do architektury tyrolskiej i należy do jednego z bardziej charakterystycznych typów dworców kolejowych w Sudetach.



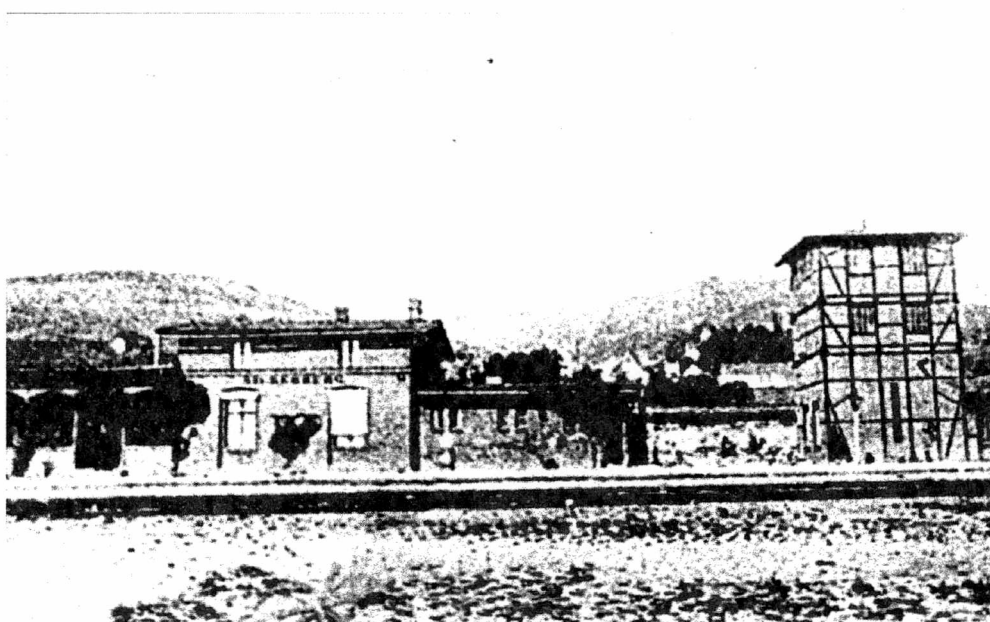
Ryc.55 Radków. Dworzec powstał w 1890r. Widok od strony peronu w okresie międzywojennym. Na szczycie budynku widoczny herb miasta.



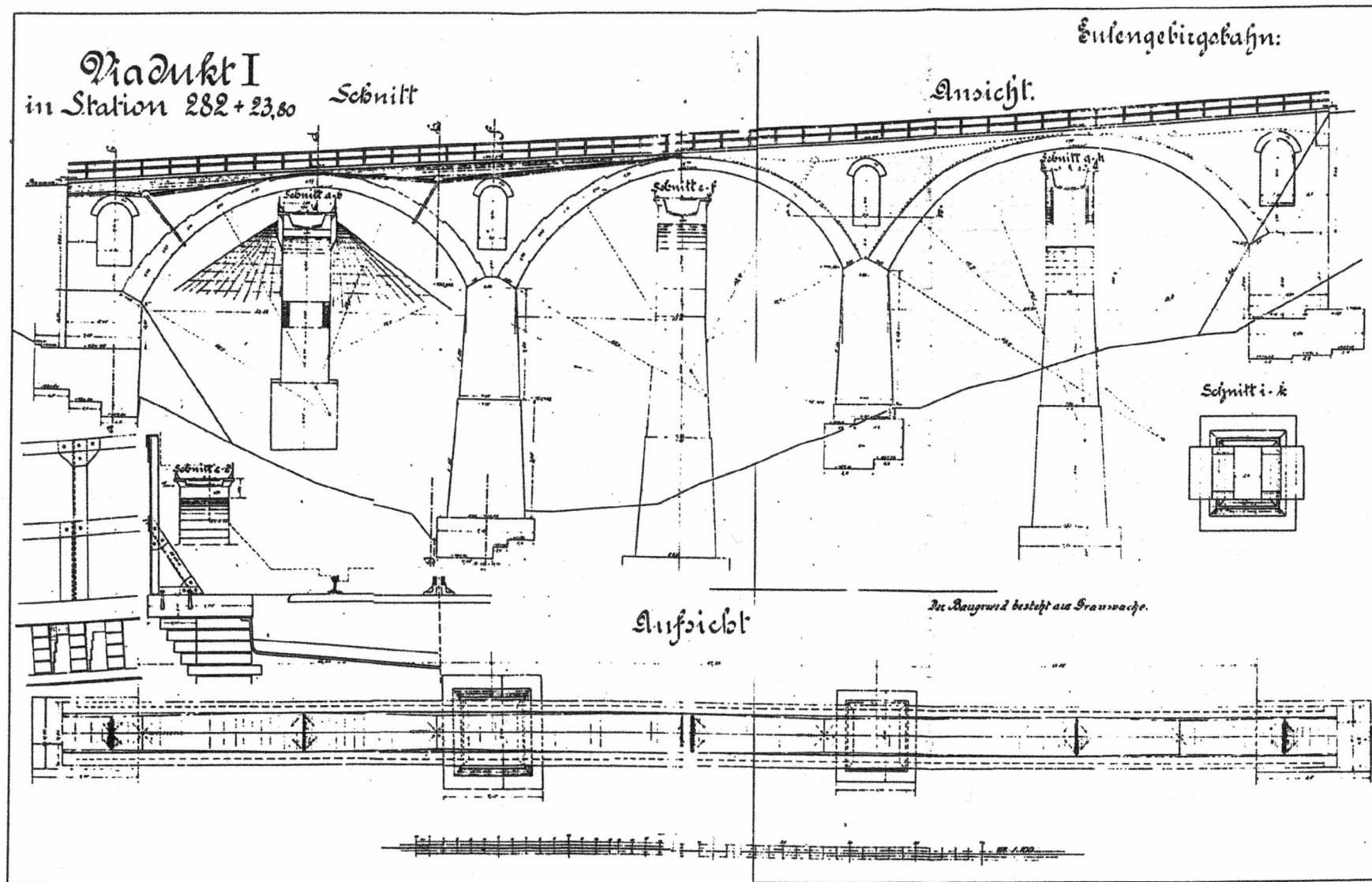
Ryc.56 Dworzec Kolei Sowiogórskiej w Srebrnej Górze (lata 20 XXw) Obiekt był wielokrotnie rozbudowywany i modernizowany. Widok od strony Budzowa. Nad miastem góruje twierdza z lat 1765-1777.



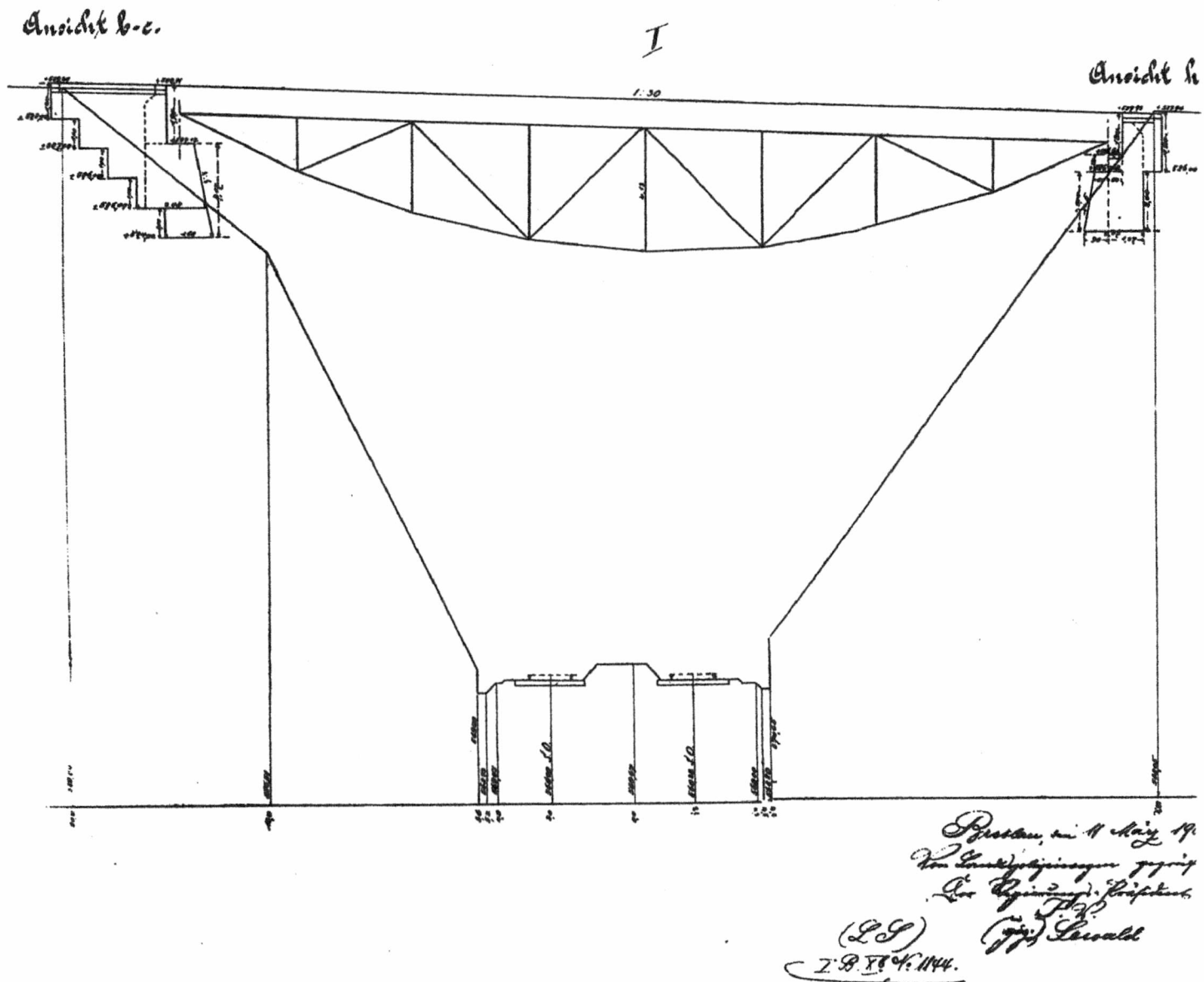
Ryc. 57 Dworzec w Srebrnej Górze w wyniku wielokrotnych modernizacji i rozbudów posiada różnorodną stylistykę poszczególnych fragmentów.



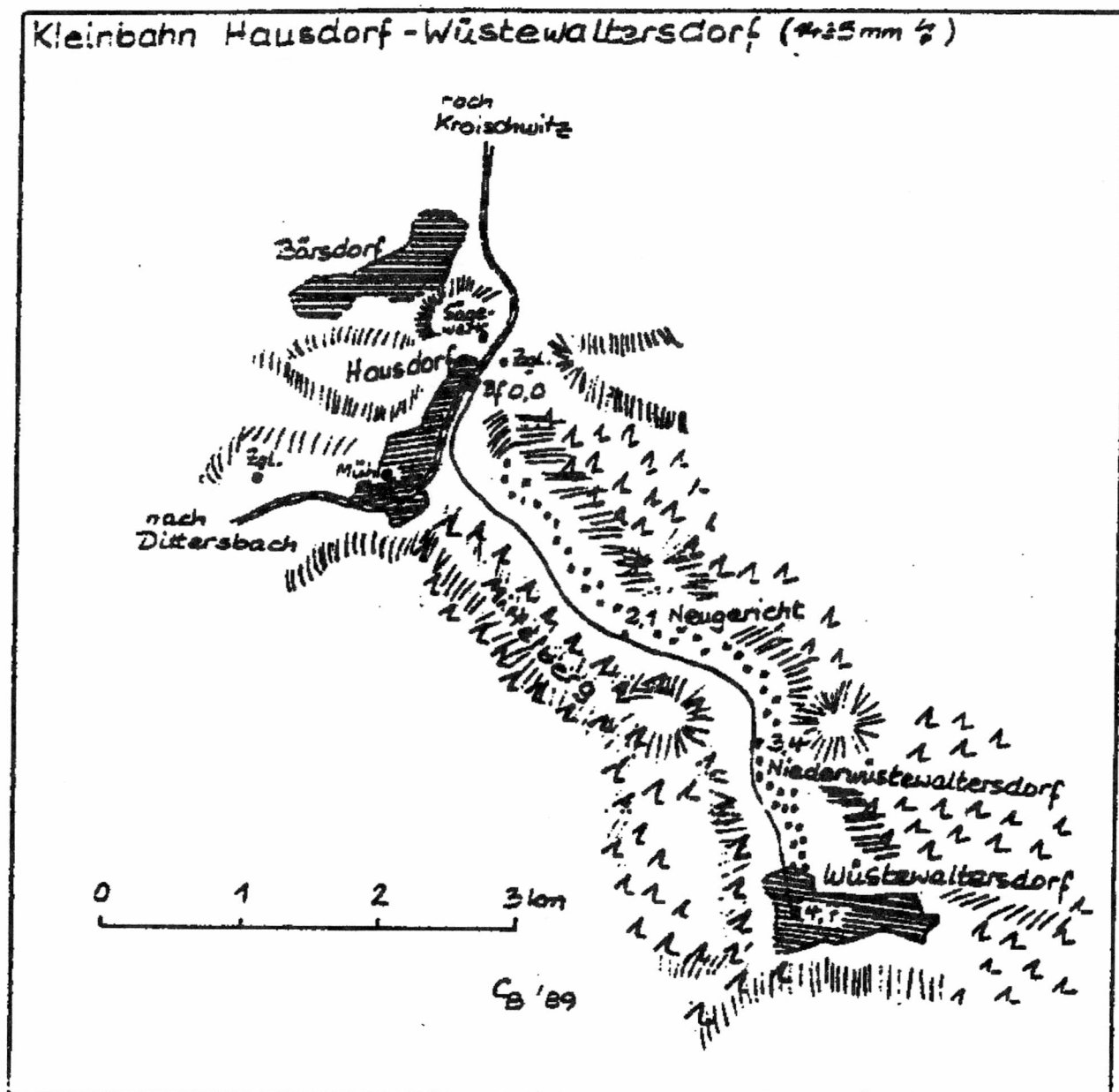
Ryc. 58 Dworzec w Srebrnej Górze. Kolejne rozbudowy wpłynęły na brak spójności stylistycznej obiektu.



Ryc. 59 Archiwalny projekt wiaduktu Zdanowskiego na trasie kolejki Sowiogórskiej (Archiwum Państwowe we Wrocławiu), Zespół Rejencji Wrocławskiej



Ryc. 60 Przystanek Srebrna Góra Twierdza - przekrój z mostem wiszącym (wg. rys. J. Gruźlewskiego na podst. rysunku archiwalnego).



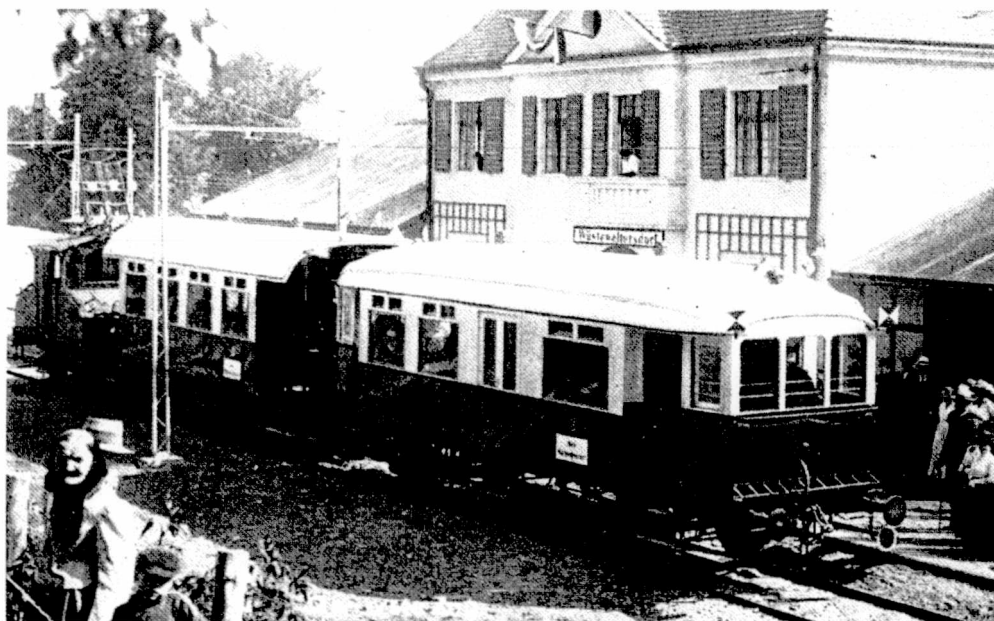
Ryc.61 Mapa Kolejki Walimskiej Wüstewaltersdorf (Walim) - Hausdorf (Jugowice).



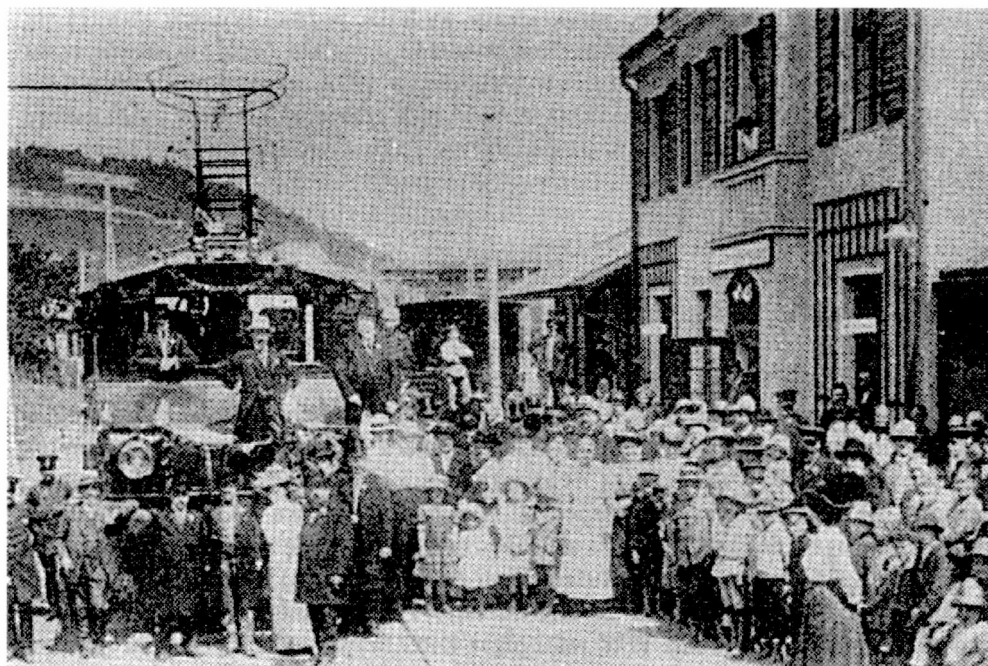
Ryc.62 Parowozownie w Walimiu. Widok od strony dworca.



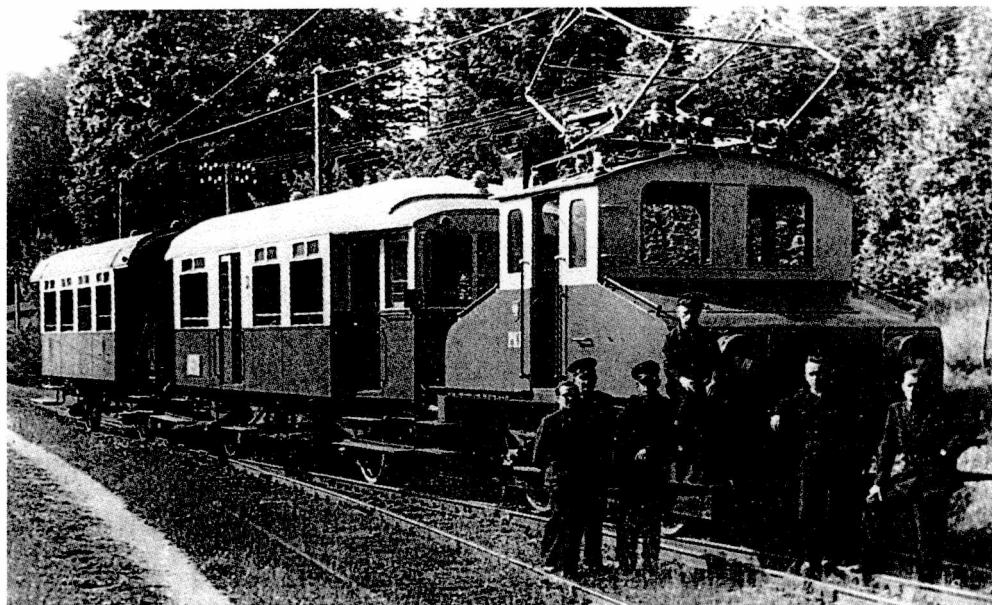
Ryc.63 Panorama Walimia. W głębi z prawej strony widoczny dworzec kolejowy.



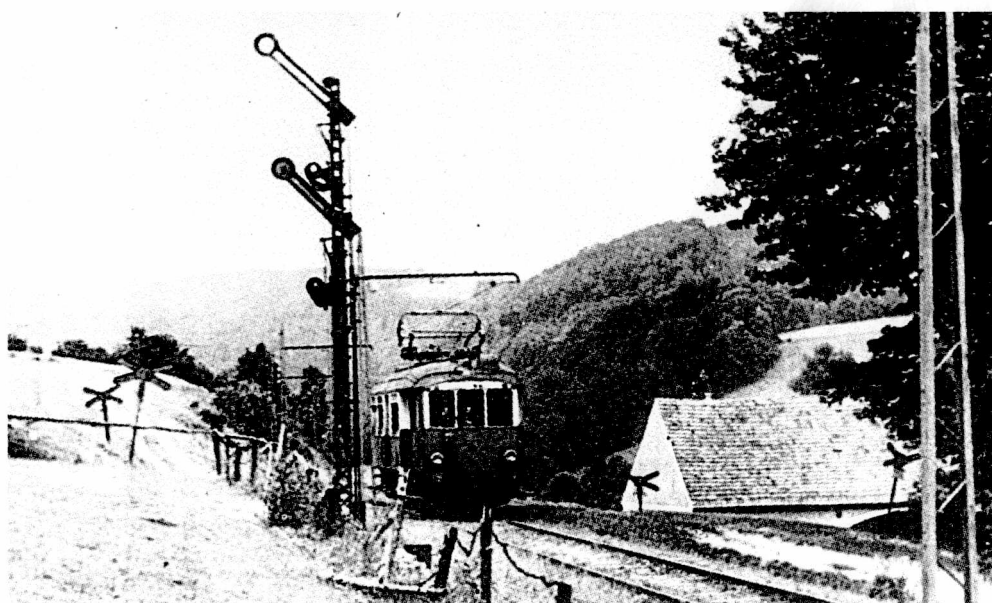
Ryc.64 Walim. Dworzec z 1914r. nawiązuje stylem do budynków mieszkalnych miejscowych fabrykantów.



Ryc.65 Uroczyste otwarcie linii do Walimia 22 lipca 1914r. Fragment dworca po prawej stronie.



Ryc.66 *Typowy skład Kolejki Walimskiej (1959r.)*



Ryc.67 *Skład motorowy kolejki Walimskiej na podjeździe przed stacją końcową.
Połowa lat 50-tych XX w.*

tę propozycję odrzucono ze względu na obawy o opłacalność inwestycji.

Wzrost liczby inwestycji kolejowych w wyniku wprowadzenia ustawy z dn. 28. 07. 1892 r. wpłynął na profil specjalizacji niektórych firm projektowych. Oferowały one budowę i eksploatację nowych odcinków na zlecenie inwestora. Obszar Dolnego i Górnego Śląska zdominowały dwie: Ogólnoniemieckie Towarzystwo Kolei Lokalnych (Allgemeine Deutsche Kleinbahn- Gesellschaft- ADKG z Berlina) oraz znacznie większe Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Kolei Lenz & Co (Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co).

Ostatnia z firm, korzystając ze swoich powiązań z przedstawicielami administracji rządowej, opracowała w 1895 r. szczegółowy projekt. Za całość, także od strony formalno- prawnej, odpowiedzialny był inżynier Paul Mittelstaedt- kierownik berlińskiego oddziału przedsiębiorstwa, od 1899 pełnomocnik w nowootwartym oddziale wrocławskim.

W 1890 r. Lenz & Co przejęło zlecenie na zaprojektowanie oraz wykonanie połączenia kolejowego Ścinawka Średnia- Radków. Zrezygnowano z pomysłu wcześniejszego projektanta: firmy ADKG, by powstała tu kolejka wąskotorowa. Zaproponowano natomiast połączenie z Kolejką Sowiogorską i przedłużenie linii do kamieniołomów wysokiej jakości piaskowca w okolicy Radkowa⁵².

W 1896 r. postanowiono przedłużyć trasę w stosunku do pierwotnego planu z Bielawy przez Pieszyce do Dzierżoniowa. Pomiary geodezyjne tego odcinka prowadziła firma Alexandra Ratha, zaś tyczenie linii zlecono mistrzowi budowlanemu Fritzowi Bluhmowi. Trasę oddano do użytku w 1897 r.

21.07.1899 r. prezydent rejencji wrocławskiej udzielił przedsiębiorstwu Lenz & Co koncesji na budowę Kolejki Sowiogórskiej oraz jej eksploatację przez następne 50 lat (Ryc. 57, 58). Kierownikiem robót został mistrz budowlany Heidemann.

Przebieg trasy wymagał wielu prac inżynierskich np. wybudowania dwóch murowanych wiaduktów: Żdanowskiego (zwanego pierwotnie Mostem Dziewiczym o wysokości około 27 m- Ryc. 59) i Srebrnogórskiego (Mostu Katarzyny, o wysokości około 27 m) oraz głębokich wawozów. Ponieważ pochylenie linii od strony Srebrnej Góry wynosiło ok. 60 ‰ i ok. 50 ‰ od strony Nowej Wsi Kłodzkiej, tor zaopatrzone w dwa odcinki zębatego systemu Abta o łącznej długości 4.1 km (Ryc. 60).

Linia ta pomyślana była do obsługi przewozów towarowych i pracowniczych. Jednak z racji swego malowniczego przebiegu,

⁵² Kamień ten wykorzystano do budowy Gmachu Reichstagu i katedry w Berlinie. M. Jerczyński, T. Przerwa, *Kolej Sowiogórska, Srebrna Góra 2002*.

cieszyła się również dużym powodzeniem wśród turystów. Dla przykładu w sezonie 1914 r. dziennie kursowało tu pięć składów osobowych w każdym z kierunków (Dzierżoniów- Radków- Dzierżoniów).

Niestety, wybuch I Wojny Światowej, która przyczyniła się do znacznego spadku produkcji, ograniczył również ruch turystyczny i towarowy. Po wojnie, mimo kryzysu, natężenie ruchu na trasie powróciło do stanu sprzed konfliktu zbrojnego. Zaczęły jednak pojawiać się pierwsze problemy z dostawami części do utrzymania taboru i bieżącej konserwacji obiektów technicznych.

Kolejna fala załamania w transporcie kolejowym, która nastąpiła w dobie kryzysu lat 30-tych spowodowała zawieszenie przewozów na odcinku Srebrna Góra- Nowa Wieś, co miało miejsce 12 października 1931 r. W roku następnym wstrzymano ruch na kolejnym odcinku Wolibórz- Ścinawka. Przyczyną była kosztowna eksploatacja i spadek przewozów w związku z przejściowym zamknięciem kopalni w Słupcu. Do tej pory zapewniały one transport do 200 tys. ton towarów rocznie⁵³. Wszystko to sprawiło, że kolejka Sowiogórska nie odzyskała już dawnej świetności.

Obok wątpliwości natury ekonomicznej, z czasem pojawiły się również podstawy techniczne, by bliżej przyjrzeć się możliwościom dalszej eksploatacji trasy.

Wraz z upływem lat pogorszeniu uległ stan techniczny całego szlaku. Oba wiadukty Żdanowski i Sowiogórski miały w kluczu tylko 51 cm, przy wysokości w świetle sklepień blisko 27 m⁵⁴. Zaczęły pojawiać się spękania ich sklepień, obsunięcia wykopów i nasypów, co przy niemal równoczesnym zamarcu turystyki i przewozów pracowniczych było zwiastunem bliskiego zamknięcia kolejki.

Przysłowiowym „gwoździem do trumny” było, w latach 1933-1934, rozebranie najciekawszego technicznie odcinka z zębatką, co w praktyce oznaczało likwidację tej linii z braku opłacalności eksploatacji oddzielnych dwóch odcinków.

Aktualnie, na dawnej trasie kolejowej, prowadzone są prace adaptacyjne dla turystyki rowerowej⁵⁵ na odcinku z Ząbkowic Śląskich do srebrnej Góry.

⁵³ W chwili obecnej na linii Ścinawka Średnia- Nowa Ruda Słupiec odbywa się ruch towarowy do kopalni węgla kamiennego w Słupcu i kamieniołomów „Gabra”, które leżą na stokach góry Przrzec. *Nowe Sygnały*, nr 8, 1998 r.

⁵⁴ Archiwalny projekt Wiaduktu Żdanowskiego, *Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Zespół Rejencji Wrocławskiej*

⁵⁵ *Sudety na weekend- przewodnik turystyczny*, wydawnictwo Pascal 1999

– KOLEJKA WALIMSKA

(niem.: *Wüstewaltersdorfer Kleinbahn*)

Drugą, z interesujących linii kolejowych, z punktu widzenia rozwiązań technicznych była Kolejka Walimska (Ryc. 61), jedyna w swoim czasie na Dolnym Śląsku kolejka elektryczna użytku publicznego. Była też jedynym zrealizowanym projektem tzw. kolejki górskiej⁵⁶.

Linia kolejowa z Jugowic do Walimia powstała w 1914 r. jako uzupełnienie trasy ze Świdnicy Kraszowic do Jedliny Zdrój z lat 1902-1904. Jej zadaniem było ożywienie gospodarcze rejonu (Ryc. 62). Walim w połowie wieku XIX był ważniejszym ośrodkiem włókienniczym na Dolnym Śląsku i odbywały się w nim co tydzień targi i giełdy bawełny. Powstało tu wiele fabryk przemysłu włókienniczego. Należała do nich między innymi firma Websky, Hartman, Mau przemianowanej później na Websky, Hartman, Wiesen G.m.b.H, która na budowę linii ze Świdnicy Kraszowice przez Jugowice do Jedliny Zdrój przeznaczyła sumę 50 000 Marek. Dzięki położeniu na terenie Gór Sowich Walim stał się również ważnym ośrodkiem rozwijającej się turystyki i sportów zimowych (Ryc. 63).

W 1907 r. z inicjatywą budowy nowej linii wystąpił kupiec i właściciel farbiarni Teodor Boer. Rok później zawiązał się komitet budowy kolejki reprezentujący gminę jako przyszłego właściciela i rozpoczęto prace projektowe. Zakładano ruch na poziomie 50 000 osób rocznie w każdym z kierunków i 34 000 ton w ruchu towarowym. Szacunkowy koszt realizacji miał wynieść 5 000 000 Marek.

W 1908 r. przedłożono szkic proponowanego połączenia ministrom robót publicznych i wojny. Równolegle wystąpiono do prezydenta rejencji wrocławskiej o zezwolenie na podjęcie wstępnych prac projektowych i do Dyrekcji Kolei Królewskich we Wrocławiu ze wstępną koncepcją przebudowy stacji kolejowej Jugowice. Z dwóch wariantów przebiegu linii z boczem doliny rzeki Walimki wybrano wariant zachodni. Prace projektowe zlecono firmie Alexandra Ratha z Wrocławia. W 1910 r. przekazano gotową dokumentację do zatwierdzenia, by po dwóch latach, tj. 19 października 1912 r. uzyskać pozwolenie na budowę.

⁵⁶ Istniało kilka projektów kolejki wysokogórskiej w posiadłościach Schaffgotschów. Trasa jednej z nich przebiegała głównym grzbietem Karkonoszy- nad Śnieżnymi Kotłami, Równią pod Śnieżką i prowadziła na szczyt Śnieżki.(por. 4.5.1 PROJEKTY)

Zeitschrift für Local- und Strassenbahnen 1897- 1899;

Zeitschrift für Kleinbahnen 1895- 1914;

Michał Jerczyński: *Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach* - Świat kolei 4/97

Projekt przewidywał pokonanie 117 m różnicy wysokości na odcinku 4,7 km, a największe nachylenie wyniosło 33 ‰. Przetarg na realizację inwestycji wygrało przedsiębiorstwo budowlane z Berlina: Continentale Eisenbahnbau- Betriebsgesellschaft, które zaoferowało realizację inwestycji pod klucz. Trakcja, która planowana początkowo była jako parowa została w rezultacie w 1912 r. zmieniona na elektryczną.

Miała ona podwyższone w stosunku do stosowanego systemu tramwajowego napięcie, i wynosiło 1000 V.

11 września 1912 r. powstała spółka akcyjna „Wüstewaltersdorfer Kleinbahn AG”, z kapitałem założycielskim 573 000 Marek⁵⁷. Roboty ziemne prowadzone przez inż. Todta rozpoczęto 20 marca 1913 r. i w tym samym roku powstał budynek dworca. Uroczyste uruchomienie linii uległo opóźnieniu z powodu zwłoki w dostawie taboru. Zamiast więc 2 maja 1914 r. inauguracja ruchu na trasie nastąpiła dopiero 22 lipca 1914 r. (Ryc. 64, 65)

Gdyby nie opóźnienie, byłaby to pierwsza linia kolejowa z trakcją elektryczną (Ryc. 66, 67). Wprawdzie do odbioru policyjnego zgłoszono ją 4 czerwca 1914 r., lecz trzy dni wcześniej uruchomiono połączenie Szczawienko- Mieroszów i tym samym to ono stało się pierwszą zelektryfikowanym odcinkiem.

Początkowo bardzo nasilony ruch osobowo- towarowy znacznie zmalał z powodu wybuchu I Wojny Światowej. Natomiast po wojnie kryzys gospodarczy i nowa forma transportu- ruch samochodowy niemal doprowadziły do zamknięcia linii. Kolejny kryzys w latach 30-tych wprowadził kolejne ograniczenia w ilości przewozów.

Po II Wojnie Światowej cały personel kolejki stanowili Niemcy z wyjątkiem zawiadowcy i jednego robotnika. W miarę upływu czasu wzrastała liczba polskiego personelu, aż do kwietnia 1947 r., kiedy to w ramach akcji wysiedlania wyjechali dwaj ostatni niemieccy pracownicy.

Ruch osobowy oficjalnie trwał do 4 października 1959 roku. W rzeczywistości był prowadzony jeszcze w 1960 roku, ale już

⁵⁷ Gmina Walim wniosła do spółki
Państwo pruskie-
Okręg Wałbrzyski-
Firma Websky, Hertmann, Wiessen-
Magistrat miasta Świdnica-
Pozostałą kwotę –

164 000 marek
143 000 marek,
125 000 marek,
50 000 marek
5 000 marek
inni zainteresowani

Scheer Andrzej, *Zapomniane linie kolejowe w województwie wałbrzyskim*, [w:] Rocznik Świdnicki, Świdnica 1984, s. 88–89

Jerczyński Michał, *Lokomotywa elektryczna kolei Jugowice–Walim*, [w:] Młody Technik, nr 1/1989, s. 80–81

Jerczyński Michał, *Kolejka Walimska*, [w:] Śląski Labirynt Krajoznawczy, t. 2, Regionalna Pracownia Krajoznawcza, Wrocław 1990, s. 53–62

parowozem. Ruch towarowy zlikwidowano zimą 1974/1975. Tory kolejowe rozebrano w 1984 roku. Zachował się jeszcze odcinek do Sędzimirza jako bocznicą towarową dla tartaku, natomiast dworzec kolejowy w Walimiu zaadaptowano na cele mieszkalne.

6.9 MIRSK- ŚWIERADÓW ZDRÓJ

(niem.: Friedeberg; - Bad Flinsberg do 1945 r., Włyńsk do 1948 r.)

Połączenie kolejowe do Świeradowa Zdroju realizowane było kilkoma etapami. Do Mirska kolej żelazna dotarła już 1 listopada 1884 r. z Gryfowa Śląskiego, jako boczna linia Śląskiej Kolei Górskiej (zbudowanej w latach 1865- 1880).

Z roku 1904 roku pochodzi trasa Mirsk- Pobiedna, która dzięki przedłużeniu linii zyskał połączenie z kolejami w Czechach. Miało to miejsce w Jindrichowicach. Dalej szlak prowadził do Novego Mesta pod Smrkem i Frydlandu, co miało istotny wpływ na miejscowy transport towarów przemysłu włókienniczego i tkackiego.

Po kilku latach dobudowano odgałęzienie z Mirska do Świeradowa Zdroju, który znany był z „leczniczych wód” już w IX wieku, za czasów łżyckich Słowian,. W XVIII wieku wydano orzeczenie o „leczniczych właściwościach źródeł”, co wydatnie zwiększyło liczbę osób przybywających do miejscowości w celach zdrowotnych. Pod koniec XIX wieku Świeradów Zdrój należał do najpopularniejszych kurortów w Sudetach. Liczba kuracjuszy w tym okresie dochodziła do 5 tysięcy rocznie. W 1899 r. powstaje z fundacji Schaffgotschów, dom zdrojowy- największa w Sudetach kryta hala spacerowa połączona z pijalnią wód. Wykonana jest z drewna, a jej długość wynosi 80 m.

Linia z Mirska do Świeradowa Zdroju była prywatną koleją, fundowaną przez hrabiego Schaffgotscha, właściciela majątku obejmującego swym zasięgiem dużą część Karkonoszy, Gór Izerskich i Kotliny Jeleniogórskiej. Uroczyste otwarcie linii miało miejsce 31 października 1909 r.

W roku 1914 połączono linią kolejową Mirsk z Wolimierzem w pobliżu Czerniawy Zdroju (obecnie w granicach administracyjnych Świeradowa Zdroju). Tuż przed II wojną liczba odwiedzających uzdrowisko uległa podwojeniu⁵⁸. Niestety, po zakończeniu działań wojennych w 1945 zlikwidowano połączenie z czeską stroną.

⁵⁸ *Sudety na weekend-* przewodnik turystyczny, wydawnictwo Pascal 1999

Istniały plany połączenia kolejowego ze Szklarską Porębą Górną, lecz nie zostały zrealizowane. Linia została przedłużona tylko kilka kilometrów za Stację Świeradów Zdrój do Świeradowa Nadleśnictwo w 1910 r. (do tartaku) i tam ślepo zakończona.

Obecnie na trasie do Świeradowa Zdroju nie kursują już żadne pociągi, a ranga zdroju mocno podupadła.

7. MODERNIZACJE LINII PO 1900 ROKU

Obok nowych, licznie realizowanych połączeń do miejscowości o charakterze turystyczno- uzdrowiskowym, podjęto także szereg prac mających głównie na celu modernizację istniejących już węzłów oraz torowisk⁵⁹. Miało to za zadanie dostosowanie istniejących odcinków do nowych warunków technicznych, bowiem wraz z doskonaleniem lokomotyw koniecznością stało się podniesienie poziomu bezpieczeństwa. W latach 1900- 1914 powstawały takie linie jak np. z Jeleniej Góry do Lwówka Śląskiego (wiodącej przez Park Krajobrazowy Doliny Bobru i skrajem Gór Kaczawskich), na której zbudowano trzy tunele (1909), linia Zebrzydowa- Żagań (1902- 1905), Lwówek- Zebrzydowa (1904).

8. ROZWÓJ KOLEI PRZED I PO I WOJNIE ŚWIATOWEJ- ELEKRYFIKACJA KOLEI W SUDETACH

Pierwsze doświadczalne odcinki poddano elektryfikacji już w latach 1899 - 1902. W 1908 r. opracowano kolejny plan obejmujący linie boczne Śląskiej Kolei Górskiej: Lubań- Wałbrzych- Jaworzyna z odgałęzieniami do Mieroszowa, Lubawki, Horni Polubni (przez

⁵⁹ Kolejność powstawania węzłów :

na liniach głównych:

Zgorzelec i Lubań	1865
Sędziszów	1869
Kłodzko	1879
Jelenia Góra	1882
Gryfów Śląski	1884
Ścinawka Śr.	1889
Marciszów	1896
Kamienna Góra	1899
Jedlina Zdrój	1904

Na liniach bocznych:

Mysłakowice	1895
Mirsk	1904
Jugowice	1914

Szklarską Porębę) oraz trasę o wybitnie górskim charakterze Jelenia Góra-Kowary- Kamienna Góra⁶⁰.

Na próby wybrano szlaki trudne dla parowozów ze względu na spadki dochodzące do 20 ‰ i ciasne łuki o promieniu do 170 m. Niekorzystny klimat górski powodował oblodzenia szyn. Na decyzję wyboru odpowiednich odcinków miało również wpływ natężenie ruchu oraz małe odległości między kolejnymi stacjami, które były przyczyną niskich prędkości przewozowych⁶¹.

W maju 1912 r. miał miejsce początek prac na linii Szczawienko-Szczawno Zdrój- Kuźnice Świdnickie (Boguszów Gorce Wschód)-Mieroszów- Mezimesti. 34-kilometrowy odcinek uruchomiono 4 czerwca 1914 r. Pomimo prowadzonych działań wojennych elektryfikacji poddano kolejne odcinki:

- Kuźnice Świdnickie- Boguszów (15.07 1915)
- Świebodzice- Szczawienko (1.01.1916)
- Świebodzice- Jaworzyna Śląska (1.04.1917)

Po zakończeniu wojny zelektryfikowano dalsze trasy:

- Szczawienko- Wałbrzych- Boguszów- Sędziszów- Marciszów- Jelenia Góra (15.07.1920)
- Sędziszów- Kamienna Góra- Lubawka (17.08.1921)
- Jelenia Góra- Gryfów Śląski- Lubań (15.04.1922)
- Lubań- Zgorzelec- Gorlitz (20.03 1923)
- Jelenia Góra- Szklarska Poręba- Polubny (15.01.1923)

Lata następne to uzupełnianie sieci trakcyjnej na całym Dolnym Śląsku.

- W 1926 r. zaczęto prace elektryfikacyjne na nizinnym odcinku Jaworzyna Śl.- Wrocław Świebodzki, łącząc w ten sposób Sudety ze stolicą Dolnego Śląska. Trakcję elektryczną oddano do użytku 28 stycznia 1928 r.
- Równocześnie elektryfikacji poddano odcinek Lubań- Węgliniec (03.04.1928 r.), Lubań- Leśna (22.06.1928 r.).

⁶⁰ Mimo wcześniejszych prób, elektryfikację tej linii zakończono dopiero 9 grudnia 1932 r. Po II wojnie światowej ruch na niej przywrócono już 1 lipca 1945 r., trakcją parową, co świadczy o randze jaką szlak posiadał. Jednak nigdy nie przywrócono tutaj ruchu pociągów elektrycznych, pozostały wyłącznie słupy trakcyjne.

⁶¹ <http://www.elektrische-bahnen.de/history>
[http://www.Elektrifizierte Strecken der PHS und der DRG in Schlesien.htm](http://www.Elektrifizierte_Strecken_der_PHS_und_der_DRG_in_Schlesien.htm)
[http://www.Fahrleitung der Deutschen Reichsbahn.htm](http://www.Fahrleitung_der_Deutschen_Reichsbahn.htm)

- 29.06.1934r. zelektryfikowano prywatną wówczas linię Mysłakowice- Karpacz, mimo, że duże spadki pojawiały się wyłącznie w końcowym odcinku trasy.

Do roku 1939 powstała cała sieć zelektryfikowanej linii kolejowej o łącznej długości 391,8 km, w tym 289,6 km szlaków głównych, która z powodzeniem obsługiwała regionalne przewozy pasażerskie i towarowe o dużym natężeniu ruchu w trudnych warunkach klimatycznych i terenowych. W ten sposób potwierdzono w praktyce celowość przeprowadzonych inwestycji na terenach górskich⁶¹. Pierwsze elektrowozy zaopatrzone były w kocioł parowy do ogrzewania składów. Dopiero potem zaczęto używać do tego celu prądu 300V i 1000V.

Warto również w tym miejscu wspomnieć o niezrealizowanym projekcie wybudowania trakcji na odcinku Wałbrzych- Nowa Ruda- Ścinawka Średnia- Kłodzko. Bezpośrednią przyczyną podjęcia takiej próby była elektrownia kolejowa, która znajdowała się w Ścinawce Średniej. Jednak nie doszło do realizacji tego projektu z braku odpowiednich środków finansowych.

W listopadzie 1940 r., w związku z sukcesami III Rzeszy odnoszonymi na frontach wojennych powstał dwuwariantowy plan 4-letni zelektryfikowania linii Wrocław- Chałupki- Wiedeń, oraz przedłużenia trakcji elektrycznej na jednotorowych liniach z Lubawki i Polubny w kierunku czeskiej części Sudetów.

Innym aspektem, związanym z elektryfikacją kolei była konieczność zapewnienia nowego zaplecza technicznego dla obsługi elektrowozów oraz reszty taboru. W związku z powyższym dla potrzeb zelektryfikowanej części Śląskiej Kolei Górskiej przebudowano w latach 1916-1917 i 1919-1920 stare warsztaty parowozowe i wagonowe w Lubaniu tworząc zakłady naprawcze lokomotyw elektrycznych⁶². Warto wspomnieć, iż jak na owe czasy były bardzo dobrze urządzone i wyposażone. Podstacja trakcyjna w Lubaniu była w latach 20-tych pozbawiona stałego personelu, a nadzór pełniono dzięki przyrządom pomiarowym znajdującym się w przyległym warsztacie elektrotechnicznym, przełączanym na noc do mieszkania pełniącego dyżur pracownika.

Wiele z urządzeń do obsługi ruchu oraz sieci trakcyjnej, do niedawna jeszcze funkcjonowała na obecnych szlakach kolejowych.

⁶¹ [Fahrleitung der Deutschen Reichsbahn.htm](#)
[Elektrifizierte Strecken der PHS und der DRG in Schlesien.htm](#)
Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992.
<http://www.elektrische-bahnen.de/history>
<http://www.fahrleitung.der.deutschen.reichsbahn.htm>

⁶² Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992.
<http://www.fahrleitung.der.deutschen.reichsbahn.htm>

Od 1945 r. na trasie Sędziszów- Świebodzice funkcjonowała sygnalizacja świetlna, którą zdemontowano w 1987 r.

W okresie elektryfikacji kolei wiele odcinków na terenie Sudetów posiadało nowatorskie i rzadko wówczas spotykane rozwiązania techniczne np. podpory kratownicowe dla trakcji, podpory ze strunobetonu a także linowe konstrukcje wspierające. Brak środków na bieżącą konserwację i naprawy spowodował, że stało się konieczne zdemontowanie sporej części tych obiektów w obawie przed wypadkami. Wiele innych znajduje się w stanie śmierci technicznej.

9. KOLEJ NA DOLNYM ŚLĄSKU PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ DO 1952 ROKU

Po zakończeniu działań zbrojnych, w wyniku międzynarodowych porozumień i ustaleń zawartych między stronami światowego konfliktu, cała sieć zelektryfikowanych kolei Dolnego Śląska została włączona do PKP. Jej stan, z powodu szybko przebiegających operacji wojskowych w ostatniej fazie II wojny światowej, przed ostateczną kapitulacją Niemiec, był zadowalający. Poważniejszym uszkodzeniom uległy urządzenia trakcji elektrycznej tylko we Wrocławiu, gdzie w wyniku oblężenia „Festung Breslau” zniszczona została niemal cała sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wspornikowymi.

Znacznie ucierpiała linia z Wrocławia do Jaworzyny Śląskiej, ale konstrukcja wsporcza w dużej mierze ocalała. Urządzenia wytwórcze i podstacje trakcyjne nie uległy zniszczeniom i miejscowy personel niemiecki mógł je uruchomić krótko po zaprzestaniu działań wojennych. Jako pierwsza uruchomiona została podstacja w Lubaniu Śląskim wznowiając ruch na linii z Lubania Śl. do Leśnej.

Obok ogromnych zniszczeń we Wrocławiu, wyjątkiem były dwa odcinki uszkodzone przez Niemców w czasie odwrotu. Na odcinku Mieroszów- Jelenia Góra wysadzono tunel pod Janowicami. Natomiast na odcinku Jelenia Góra-Lubań Śl. wysadzono most nad Bobrem w pobliżu Jeleniej Góry.

Całkowity bilans szkód przejętej sieci kolejowej na obszarze Dolnego Śląska przedstawiał się w następujący sposób:

Po II wojnie DOKP otrzymała do swej dyspozycji 3230 km linii kolejowych, z czego:

- ok. 1485 km-linii magistralnych (przeważnie dwutorowe)
- ok. 1288 km linii bocznych (z małymi wyjątkami jednotorowe)

- ok. 460 km linii lokalnych-do obsługi miejscowych terenów rolniczych.
- Długość torów stacyjnych w całym okręgu wynosiła 1800 km i 105 km torów stacyjnych kolei wąskotorowej.

Zniszczeniami wojennymi objętych było również:

- 294 mosty i przepusty o łącznej długości 11 744 mb
- z 16 tuneli w części pd- zach o ogólnej długości 9 203 mb, zniszczonych zostało 9 przez wysadzenie portali i częściowo rur tunelowych na ogólnej długości ok. 240 mb
- 2 242 budynki kolejowe, które uszkodzono, spalono lub wysadzono, o łącznej kubaturze 4 626 000 m³

Nad usuwaniem szkód bardzo sprawnie pracował miejscowy personel niemiecki i w niedługim czasie po uruchomieniu wspomnianej linii Lubań Śląski- Leśna, przywrócono (już pod nadzorem delegatów PKP wysłanych w tym celu z Warszawy na Dolny Śląsk 27 lipca 1945r.) trakcję na odcinku Jelenia Góra-Lubań Śl., Jelenia Góra Zach.-Szklarska Poręba i Jelenia Góra-Karpacz. Sieć trakcyjna na trasie z Lubania Śl. do Zgorzelca była w naprawie.

Od 20.08 1945 r. odbudowa ze zniszczeń wojennych na obszarach wyzwolonych nabrała większego tempa. W tym dniu nastąpiło formalne przejęcie mienia kolejowego od Władz Radzieckich. Do tego momentu, przeprowadzano demontaż, zwłaszcza drugich torów i urządzeń kolejowych bez należytej troski i starania. Prace prowadzone były na podstawie radzieckiego „Trofeijnego Uprawienija”⁶³.

Pierwsze prace podjęto przy odbudowie linii Kłodzko- Borowieck- Wałbrzych- Jelenia Góra. Prowadzono je korzystając z miejscowej (niemieckiej) siły roboczej⁶⁴. Powodem był brak fachowców (w każdej branży) na nowo odzyskanych terenach, ale także niebezpieczne

⁶³ *Pamiętniki DOKP z 1946 r. str. 31.- z raportu inż. Sperlika- Zastępcy Naczelnika Służby Drogowej:*

„(...)Pierwsze prace prowadzono na linii Kłodzko – Borowieck – Wałbrzych – Jelenia Góra, gdzie władze sowieckie powołały do życia dawniejsze organa kolejowej administracji niemieckiej, te ostatnie prowadziły eksploatację czynnych linii kolejowych i rozpoczęły także odbudowę szeregu zniszczonych obiektów (...) Roboty te jednak nie były odpowiednio zaprojektowane i zorganizowane.(...)Prace przy odbudowie prowadziły miejscowe firmy niemieckie najczęściej bez żadnych umów, a nawet bez zleceń pisemnych co w dużej mierze utrudniało rozliczenia. Niektóre odbudowane obiekty okazały się zbędne dla obecnych potrzeb polskiej gospodarki kolejowej.

⁶⁴ W pd- zach części Sudetów ludność miejscowa pozostała (w innych rejonach Dolnego Śląska Niemców ewakuowano, a nowej siły roboczej jeszcze nie było) i bardzo często była werbowana do różnego rodzaju prac usuwających skutki działań wojennych: odbudowy linii kolejowych, uruchamianiu zakładów przemysłowych i kopalń. Najdłużej, bo do końca stycznia 1946 r. niemiecki personel pozostawał w Kotlinie Kłodzkiej (biuro rozliczeń w Międzylesiu).

warunki pracy, spowodowane licznymi akcjami sabotażowymi prowadzonymi przez Werwolf⁶⁵.

Niestety, zgodnie z zawartym porozumieniem nr 9484, z dnia 08.07 1945 r. między rządami polskim i radzieckim i podpisanym w Moskwie, kolej elektryczna Dolnego Śląska wraz z całą infrastrukturą techniczną, miała być zdemontowana i wywieziona do ZSRR⁶⁶.

Cały demontaż miał być przeprowadzony w ciągu trzech tygodni (!), co miało zasadniczy wpływ na sposób i jakość przeprowadzonych prac. W wyniku niefachowej i źle prowadzonej akcji uszkodzono wiele linii kolejowych i urządzeń wytwórczych.

Na początek dokonano zaboru lokomotyw elektrycznych, wagonów motorowych, wagonów sterowniczych i innych (zabrany tabor swoimi parametrami przewyższał nieraz ten używany w latach 80-tych przez PKP). Następnie zdemontowano urządzenia wytwórcze w elektrowni w Ścinawce Średniej. W trakcie tej operacji zostały one uszkodzone i w rezultacie pozostawione na miejscu.

Zdemontowano też podstacje transformatorowe w Wałbrzychu, Szczawienku, w Jeleniej Górze i w Lubaniu Śl. Urządzenia warsztatowe z elektrowozowni w Wałbrzychu i warsztatach w Lubaniu Śl. wywieziono, pozostawiając te, które zostały uszkodzone w trakcie demontażu. Istotne jest to, że warsztaty naprawcze w Lubaniu były jedynymi tego typu w Polsce (stan na kwiecień 1946 r.) i naprawiały głównie tabor elektrotrakcyjny dla węzła warszawskiego⁶⁷.

Proces ten objął sieć trakcyjną w następującej kolejności:

- Węgliniec- Lubań Śląski- Leśna,
- Lubań Śl.- Jelenia Góra -Karpacz
- Wałbrzych Szczawienko- Szczawno Zdrój- Mezimesti (oprócz słupów)

⁶⁵ *Pamiętniki DOKP z 1946 r. str. 31.-z raportu inż. Sperlika - Zastępcy Naczelnika Służby Drogowej:*

„(...) Do 01.04.1946 r. odbudowano prowizorycznie lub trwale:
139 mostów i przepustów (na 294 zniszczonych) o łącznej długości 4 485 mb
6 tuneli (na 9 uszkodzonych)
800 budynków o łącznej kubaturze 1 300 000 m³
uruchomiono ogółem 1693,31 km linii jedno i dwutorowych”

⁶⁶ Ale w zamian, na mocy porozumienia z 03.09.1945 r. PKP przyznano cały tabor kolei niemieckich pozostały na ziemiach odzyskanych. Do tej bowiem pory traktowany był on jako mienie zdobyczne ZSRR.

Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992.
Etmanowicz A.: *Koleje elektryczne Dolnego Śląska po przejęciu przez PKP w 1945 roku*, Parowozik nr 4, 1990 r.

⁶⁷ Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992.

- Jelenia Góra- Marciszów (pozostały niewielkie ilości uszkodzonej sieci)
- Mysłakowice- Kamienna Góra- Sędziszów (oprócz słupów)
- Sędziszów- Wałbrzych- Wrocław (sieć trakcyjną zdemontowano, a słupy w okolicy Jaworzyny Śląskiej wycięto⁶⁸).

W sumie PKP na Dolnym Śląsku straciły ok. 500 km pojedynczej linii trakcyjnej wraz z całym wyposażeniem, czyli prawie cały system jaki polski i niemiecki personel zdołał uruchomić po wojnie.

Dalsze przywracanie ruchu na kolejowych szlakach przebiegało zależnie od tempa odbudowy przepraw mostowych, co trwało, w praktyce, do końca lat 50-tych.

Nie odbudowano drugiego toru na odcinkach: Wrocław- Kobierzyce, Kamieniec Żabkowicki- Świdnica Kraszowice, Nowa Ruda- Ludwikowice Kłodzkie, Żagań- Jelenia Góra i inne.

Niektóre linie lokalne nie zostały w ogóle odbudowane. Dotyczyło to zwłaszcza tych odcinków, które jeszcze w okresie międzywojennym zostały zamknięte np. Srebrna Góra- Wolibórz - nieczynna od 1931 r. z powodu braku rentowności (choć w maju 1949 r. przywrócono ruch pasażerski na trasie Ścinawka Średnia- Wolibórz.

Począwszy od 1945 r trwa proces likwidacji linii kolejowych, który obserwujemy do dziś. Najwcześniej zjawisko to pojawiło się w pasie nadgranicznym, wzdłuż granicy Polski z Czechosłowacją i z Niemcami. Po 1945 r. zamknięto 9 z 20 istniejących na Śląsku (Górnym i Dolnym) kolejowych przejść granicznych z Czechosłowacją, oraz 2 z 6 połączeń z niemiecką koleją (Sanice- Wehrkirch i Łęknica- Weißwasser).

9.1 KOLEJ NA DOLNYM ŚLĄSKU W LATACH 1952- 1989

Do początku lat pięćdziesiątych zdołano przywrócić ruch na większości szlaków kolejowych, choć niektóre z przepraw mostowych

⁶⁸ Dłuższe fragmenty ocalałego drutu jezdnego nawinięto na bębny i przekazano do odbudowy trakcji elektrycznej w Warszawskim Węźle Kolejowym, natomiast krótsze przekazano jako surowiec do fabryk produkujących kable i przewody. Ocalałe słupy zostały przekazane po zdemontowaniu na elektryfikację kolei piaskowej na Górnym Śląsku, sieci tramwajowej w rejonie Katowic i niektórych fragmentów linii w Trójmieście (Gdańsk Gł.- Nowy Port w Pruszczu Gdańskim). Słupy betonowe trafiły do Gdańska- Wrzeszcza na budowę nowych linii tramwajowych.

Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku i w Opolu*, Opole Wrocław 1992.
Etmanowicz A.: *Koleje elektryczne Dolnego Śląska po przejęciu przez PKP w 1945 roku*, Parowozik nr 4, 1990 r.

oddano do użytku pod koniec tego dziesięciolecia. Do najpóźniej odbudowanych na stałe mostów należały:

- na Nysie Kłodzkiej- koło Lewina Brzeskiego (31.08.1953 r.)
- na Nysie Łużyckiej- żelbetowy most na szlaku Zgorzelec- Gorlitz (14.10.1954 r.)
- koło Łęknicy (20.09.1954 r.)
- na szlaku Bielawa- Wehrkirch (18.05.1955 r.)
- na szlaku Zasieki- Forst (25.01.1956 r.)
- Wrocław Popowice- Wrocław Osobowice (05.09.1957 r.)
- Pod Czernicą (07.1959 r.)

Bardzo wolno prowadzono prace przy odbudowie drugich torów, które zdemontowały wojska radzieckie lub PKP celem odbudowy niezbędnych odcinków. Niektóre z nich oddano do ruchu pod koniec lat czterdziestych i pięćdziesiątych (zwłaszcza te leżące w bezpośrednim sąsiedztwie węzła wrocławskiego), ale były również fragmenty, które uruchomiono znacznie później (Jaworzyna- Świdnica - 1961 r., Wrocław- Głogów – 1974 r., Opole- Karłowice- Jelcz – 1984-1987 r.).

Także po 1952 r. proces likwidacji niektórych tras był kontynuowany. Najliczniejszą taką grupę stanowiły te linie, na których istniało kolejowe przejście graniczne i w związku z tym zawieszeniu uległ ruch trans graniczny. Zaliczyć można do nich: Kudowa Zdrój- Kudowa Słone- Beloves (jeszcze w 1945), Ścinawka Średnia- Tłumaczów (1969), Otmuchów- Dziewiętlice (1961/1971), Szklarska Poręba Górna- Jakuszyce (1987), Mirsk- Pobiedna (1987).

Odbывало się to według stałego schematu postępowania: zwykle pierwszy ustaje ruch pasażerski, a następnie towarowy. Jednak niektóre spośród zamykanych linii nie uległy całkowitej likwidacji, lecz zostały przekazane jako bocznice miejscowym zakładom jak w przypadku Ścinawki Średniej, której nowym właścicielem została żwirownia w Tłumaczowie.

W latach 50- tych nastąpił regres w ruchu turystycznym co miało wpływ na zmniejszenie ilości przewozów na trasach o, tradycyjnie już, charakterze turystyczno- rekreacyjnym. Problemy te nie ominęły też Kolejki Walimskiej. Ruch pasażerski taborem elektrycznym zawieszono na niej 4 października 1959 r., ze względu na niską rentowność i brak części zamiennych . Do 1960 r. jeździły jeszcze trzy składy na dobę ciągnięte przez parowóz.

Ostatecznie ruch na tym krótkim, górskim szlaku zlikwidowano zimą, na przełomie lat 1973/74, kiedy to zakłady Inniarskie w Walimiu odmówiły pomocy przy usuwaniu śniegu.

9.2 KOLEJ NA DOLNYM ŚLĄSKU PO ROKU 1989

Ostatecznie zamknięta została także Kolejka Sowiogórska⁶⁹ powstała dla potrzeb zakładów przemysłowych w Dzierżoniowie, Bielawie, Pieszycach i Ząbkowicach Śląskich. Pierwsze fragmenty, spośród licznych odgałęzień tej kolei, zamknięto jeszcze w okresie międzywojennym (1931), ostatni zaś Kondratowice- Ciepłowody- Ząbkowice Śl. w 1990 r. (dane dla ruchu pasażerskiego).

Ustały też przewozy pasażerskie na jednej z bardziej malowniczych krajobrazowo i ciekawszych technicznie linii kolejowych w skali kraju: Świdnica Kraszowice- Zagórze Śl.- Jedlina Zdrój. Jeszcze na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych cieszyła się ona sporym zainteresowaniem, szczególnie ze strony szkół, które licznie organizowały w te rejony wycieczki krajoznawczo-turystyczne. Aktualnie ruch na tej trasie został zlikwidowany.

Kolejna faza zamykania połączeń kolejowych dotknęła nadgraniczne, ślepo zakończone linie. W grupie tej znalazły się, między innymi, odcinki: Kamieniec Ząbkowicki- Złoty Stok (1991), Lubań Śl.- Leśna (1991), oraz Kamienna Góra- Mysłakowice. Na początku 1992 r. zawieszono ruch kolejowy na liniach Marciszów- Strzegom i Jawor- Roztoka. W 2001 r. zamknięte zostało po 132 latach przejście kolejowe w Lubawce. Jeszcze kilka lat temu PKP snuło plany rozszerzenia funkcji w tym miejscu i uruchomienia ruchu osobowego na linii Trutnov- Kralowec- Lubawka- Marciszów (Wałbrzych). Obecnie do Lubawki dochodzą jedynie składy osobowe z Wałbrzycha i dwa zdawcze, a zamknięty dworzec kolejowy o monumentalnych rozmiarach (jak na Sudety) ulega dewastacji⁷⁰.

W ostatnim dziesięcioleciu znacznie spadła liczba połączeń w ruchu pasażerskim, zwłaszcza na liniach drugorzędnych, więc można się spodziewać, że wiele linii wkrótce podzieli losy tych, które uległy likwidacji. Gospodarka rynkowa, która zawitała do Polski ponownie po dłuższej przerwie, niekorzystnie odbiła się na sytuacji PKP. Przedsiębiorstwo boryka się z trudnościami finansowymi co dodatkowo przyspiesza zawieszanie i likwidację nierentownych połączeń, szczególnie o charakterze lokalnym.

Jak twierdzą niektórzy działacze samorządowi, przyczyna tkwi w samym PKP, które jako moloch posiada ogromne koszty własne polegające na utrzymaniu tzw. „czapy”, ale też ogromnego majątku związanego z zapleczem socjalnym dla pracowników kolei.

⁶⁹ Z wyjątkiem odcinka prowadzącego do kopalni w Słupcu.

⁷⁰ *Nowe Sygnały*, nr 36/ 9 2001 r.

Niestety, pogarsza się również drastycznie stan techniczny obiektów będących na stanie PKP, a nie biorących już udziału w obsłudze ruchu kolejowego, gdyż właściciel nie dysponuje środkami na ich bieżące remonty i konserwacje. Opuszczone i pozbawione gospodarza nieruchomości szybko popadają w ruinę, stając się schronieniem dla środowisk patologicznych.

Istnieją wprawdzie próby wznowienia niektórych połączeń przez lokalny samorząd, a niekiedy prywatnych inwestorów, lecz są to na razie tylko przedsięwzięcia planowane w przyszłości i w skali zbyt małej do teoretycznych potrzeb na obszarze Sudetów. Przeszkodę stanowią najczęściej możliwości finansowe gmin czy innych podmiotów, które samodzielnie nie są w stanie realizować takich planów. Dlatego też często szuka się możliwości pozyskania środków na inwestycje z budżetu Uni Europejskiej.

Przykładem może być inicjatywa, która powstała w starostwie jeleniogórskim, a dotyczyła powołania Dolnośląskiego Stowarzyszenia Samorządowego na Rzecz Kolei Lokalnych. Akces wstąpienia do niego wyraził Urząd Marszałkowski, powiat ziemski i grodzki w Jeleniej Górze, starostwo lwóweckie i kamiennogórskie i kilkanaście gmin. Głównymi założeniami Stowarzyszenia jest pozyskanie funduszy ISPA i SAPART, w celu dostosowania standardów polskich do unijnych. W następnej kolejności miałyby zostać wyłoniona spółka, która stałaby się operatorem Kolei Sudeckiej⁷¹.

Pierwsze połączenia miałyby być uruchomione na liniach Szklarska Poręba- Karpacz, Marciszów- Lubawka oraz Lwówek Śląski- Jelenia Góra. Najłatwiej będzie uruchomić połączenia na trasach, które jeszcze funkcjonują (np. Marciszów- Lubawka czy Jelenia Góra- Szklarska Poręba), ale odcinek z Jeleniej Góry do Karpacza będzie wymagał sporych nakładów na naprawę istniejącej jeszcze infrastruktury kolejowej.

Do udanych prób w obronie utrzymania ruchu na lokalnych trasach kolejowych, należy zaliczyć przypadek linii Kłodzko- Kudowa Zdrój. Mimo próby likwidacji szlaku (1995 r.), udało się związkowi gmin, przez które przebiega kolej (tzw. „Turystyczna szóstka”⁷²), wynegocjować z PKP dalszą jej eksploatację. Stanowi ona ważny szlak komunikacyjny łączący sieć uzdrowisk o dużym znaczeniu gospodarczym i turystycznym dla Ziemi Kłodzkiej.

⁷¹ na podstawie artykułu zamieszczonego w *Słowie Polskim* z dn. 27.10.2000 r.

⁷² *Nowe Sygnały* nr 44/98

ROZDZIAŁ III

ARCHITEKTURA DWORCÓW KOLEJOWYCH W SUDETACH

Pierwsze dworce kolejowe w mniejszych miejscowościach tzn. o liczbie ludności poniżej 10 000, pojawiły się równocześnie z nowobudowanymi liniami kolejowymi. Niewiele o nich wiadomo, ponieważ większość budynków dworcowych Towarzystwa Kolei Wrocławsko- Świdnicko- Świebodzickiej nie dotrwała do naszych czasów. Były to budynki pochodzące z połowy XIX wieku o konstrukcji drewniano- szkieletowej z wypełnieniem z cegły. Informacje na ich temat głównie w postaci ilustracji są zawarte w różnych opracowaniach albumowych i monograficznych (Ryc. 68, 69).

Obiekty te budowano według typowych rozwiązań inspirowanych w znacznym stopniu architekturą tyrolską. Charakterystyczną cechą tych budynków, obok geometrycznego rysunku drewnianej konstrukcji szkieletowej, był dwuspadowy dach (czasami kopertowy- przykładowo na wieżach) z misternymi zdobieniami wykonanymi w drewnie, na mocno wysuniętych okapach oraz wiatrownicach. Szczyty z reguły pokryte były pionowym deskowaniem.

Nachylenie połaci dachowych było niewielkie i wynosiło między 15°-25°. Na symetrycznie zaprojektowanych elewacjach okna i drzwi ze szprosami ozdobione były drewnianymi opaskami pokrytymi snycerką. Całość sprawiała wrażenie lekkiej budowli, a pieczołowicie wykonany detal architektoniczny, nadał tym obiektom indywidualnych cech.

Nieco lepiej przedstawia się stan techniczny dworców w większych miejscowościach i tam gdzie ciągle jeszcze odbywa się ruch pociągów. Niektóre z nich, przeważnie murowane, czasem po przebudowach, przetrwały do dnia dzisiejszego (Ryc. 70, 71, 72, 73). Ich stan bywa jednak mocno zróżnicowany. Znajdują się wśród nich obiekty dobrze utrzymane jak i takie, które wymagają natychmiastowego remontu lub podjęcia innych kroków powstrzymujących dalszą degradację.

Inną przeszkodę w opracowaniu problemu architektury dworców w małych miejscowościach, stanowi brak dokładnych informacji na temat autorów tych obiektów (Ryc. 74, 75, 76, 77). Z istniejących zapisów można wyciągnąć wniosek, że zazwyczaj projekt budynku dworca pochodził z katalogów typowych opracowań, a jego adaptację, rozwiązania szczegółowe, oraz plan zagospodarowania terenu,

opracowywał kierownik budowy. Był on osobą odpowiedzialną za całość robót na danym odcinku budowy linii kolejowej. W publikacjach brakuje informacji na temat nazwisk bezpośrednio nadzorujących prace na danym odcinku budowy.

Po roku 1892 (od wejścia w życie *Ustawy o kolejach lokalnych i bocznicach prywatnych*) na terenie Śląska Dolnego i Górnego wymienia się najczęściej dwie firmy, które pozyskiwały większość zleceń na wykonanie dokumentacji projektowej nowych linii kolejowych. Ich specjalizacja w inwestycjach kolejowych była tak duża, że podejmowały się one także budowy i eksploatacji szlaków na zlecenie inwestorów, którymi byli przemysłowcy lub powiaty czy związki gmin. Były to: Ogólnoniemieckie Towarzystwo Kolei Lokalnych (niem.: *Allgemeine Deutsche Kleinbahn- Gesellschaft-ADKG*) oraz Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Kolei Lenz & Co (niem.: *Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co*).

Zwłaszcza druga z nich, Lenz & Co, mając do dyspozycji większy kapitał i doświadczenie, prowadziła sporą liczbę inwestycji. Jednak decydujące dla pozyskiwania większości zleceń przez tę firmę, okazało się dysponowanie lepszymi powiązaniami w kręgach administracji państwowej od innych konkurentów.

1. PODZIAŁ FUNKCJONALNO- PRZESTRZENNY

Charakterystyczną cechą wszystkich założeń stacyjnych był osiowy układ budynków, biegnący wzdłuż linii torów kolejowych i w niewielkiej od nich odległości. Trudno sobie, zresztą, wyobrazić inną dyspozycję przestrzenną, biorąc pod uwagę powierzchnię terenu, jaką takie stacje mogły zajmować. Wynikało to z naturalnego posadowienia obiektów w terenie o dużym nachyleniu, ponieważ częstym przypadkiem było trasowanie linii kolejowej na stoku zbocza górskiego. Budynki zdawały się wówczas wyrastać ze zbocza.

Innym rozwiązaniem, gdy linia kolejowa przebiegała po płaskim terenie, było sytuowanie stacji na niewielkim wzniesieniu lub skarpie od strony miejscowości i w niewielkim od niej oddaleniu. Wiodła do niej, podobnie jak w poprzednim przypadku, droga dojazdowa w szpalerze drzew.

Budynki, składające się na kompleks stacyjny, były najczęściej niskie, parterowe, czasami z piętrem w centralnej części dworca, podkreślonym wówczas, szczytowym układem dwuspadowego dachu. W zależności od rangi i przeznaczenia stacji, zmienna była liczba budynków tworzących całość układu funkcjonalno- przestrzennego. Zwykle w jego skład wchodziły, obok budynku dworca z poczekalnią, stanowiące wspólną bryłę, budynek gospodarczy (czasami z rampą

załadowniczą) oraz część mieszkalna, wolnostojąca lub zespolona z pozostałymi oraz osobno stojący szalec.

Niektóre spośród stacji, zwłaszcza te, które powstały po roku 1900, posiadały perony zadaszone wiatą, która najczęściej przylegała do bryły dworca. Na innych stacjach zadaszenia powstawały wtórnie. Pojawiać się zaczęły przejścia podziemne na perony.

Pośród innych obiektów kubaturowych, wchodzących w skład wyposażenia technicznego całego zespołu można wymienić również nastawnię, magazyn spedycji kolejowej czy wolnostojącą wieżę ciśnień lub lokomotywnię. Poszczególne budynki założone były na prostokątach, z reguły przesuniętych względem siebie lub ustawionych poprzecznie względem osi budynku sąsiedniego, tworząc mocno rozrzucone rzuty o wyraźnej osi biegnącej wzdłuż torów.

2. KONSTRUKCJA

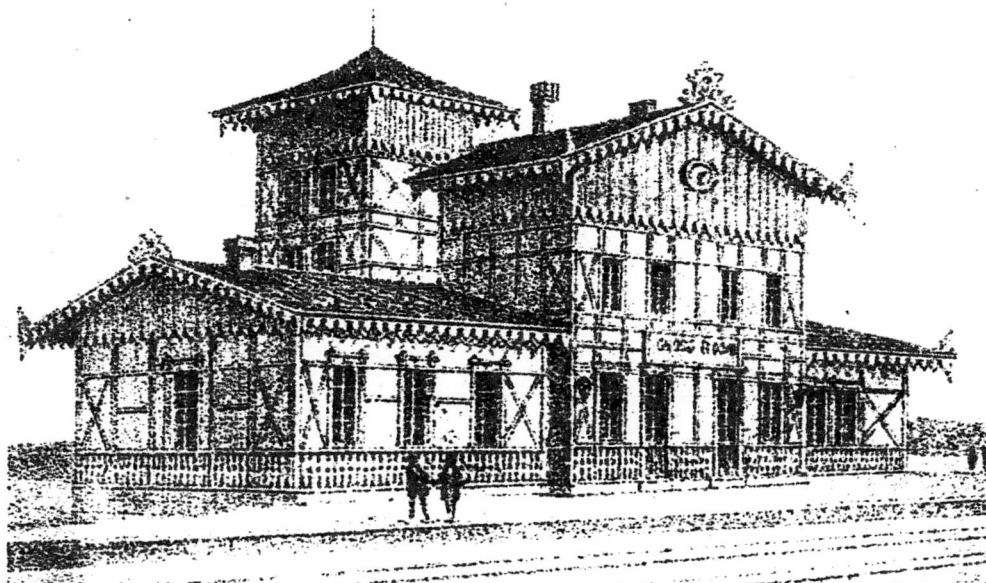
Zdecydowana większość budynków posadowiona była na fundamentach wykonanych z cegły pełnej, wyniesionych ponad poziom terenu. Niekiedy, zwłaszcza w okolicach Strzegomia zamiast cegły wykorzystywano miejscowy budulec- granit łamany.

Ściany budynków, szczególnie na mniejszych stacjach, wykonane były w konstrukcji drewnianej- szkieletowej, impregnowanej smołą, a później farbą olejną. Szkielet drewniany wypełniała cegła otynkowana zaprawą cementowo- wapienną. Powstały w ten sposób zgeometryzowany rysunek elementów konstrukcyjnych na elewacjach miał wpływ na jednolity charakter tych obiektów.

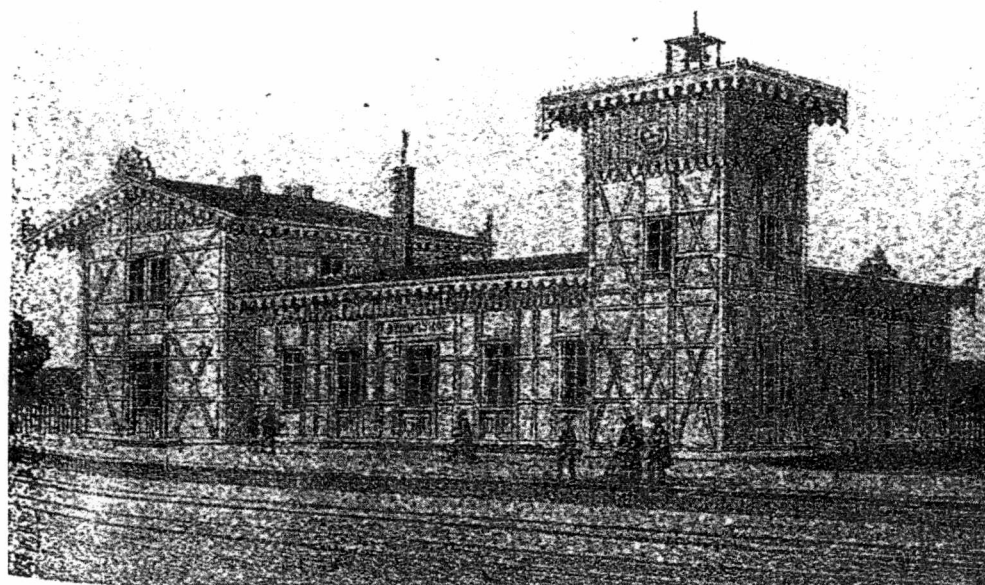
Większe obiekty, choć nie jest to regułą, miały ściany wykonane z cegły pełnej, spoinowanej i nie otynkowanej, lub pokrytej tynkiem cementowo- wapiennym. Zdarzały się również budynki, w których konstrukcję parteru stanowiły mury z cegły, natomiast piętro wykonane było jako mur pruski, urozmaicając tym samym elewacje.

Budynki przykrywał dach dwuspadowy, czasami z naczółkami, rzadziej jednospadowy (budynki gospodarcze), o konstrukcji drewnianej w układzie krokwiowym i płatwiowo- kleszczowym, o kącie nachylenia połaci dachowej 45° lub zbliżonym, z wyraźnie wysuniętymi okapami. Zwykle pokrycie stanowiła dachówka ceramiczna.

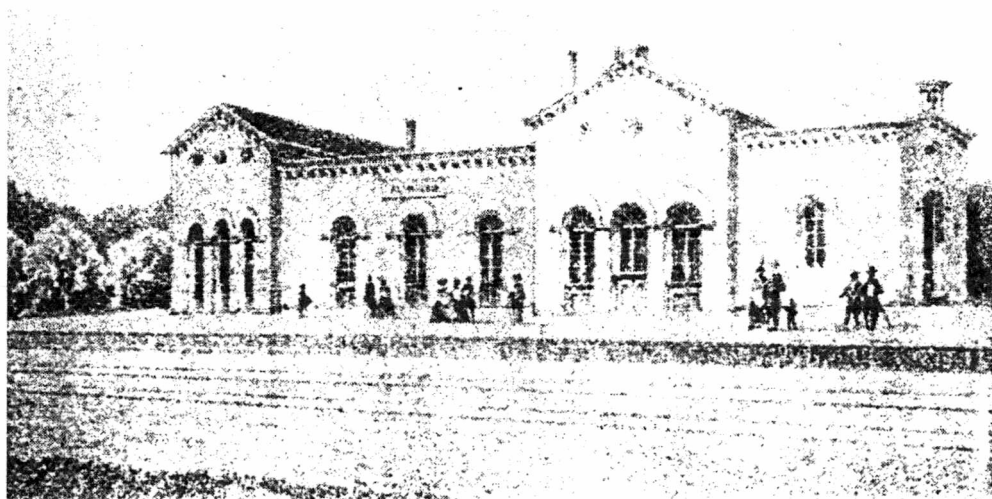
Budynki techniczne oraz pomocnicze mogły mieć znacznie mniejsze nachylenie połaci, niezależnie od tego czy były jedno czy dwuspadowe (o kącie nachylenia połaci dachowej ok. 15°). Przeważało pokrycie dachówką ceramiczną lub, na mniejszych spadkach- papą.



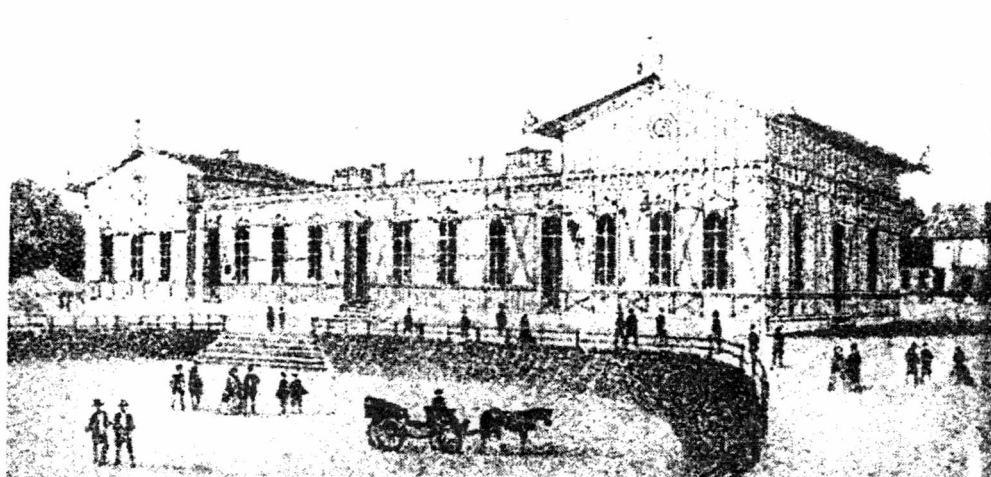
Ryc.68 Pierwszy dworzec w Rogoźnicy. Konstrukcja szachulcowa, wieża i ozdobne okapy stanowiły wyróżnik mniejszych dworców wznoszonych w początkowej fazie rozwoju sieci kolejowych. Rycina z ok. 1858r.



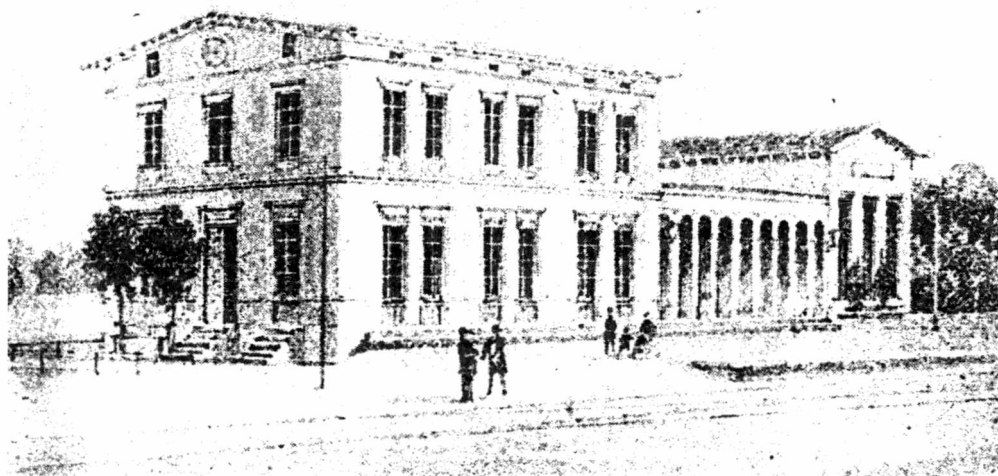
Ryc.69 Brachów. Dawny dworzec kolei Wrocławsko-Świebodzickiej. Konstrukcja szachulcowa oraz wieża i elementy ozdobne wzdłuż okapów, to indywidualne cechy tych obiektów.



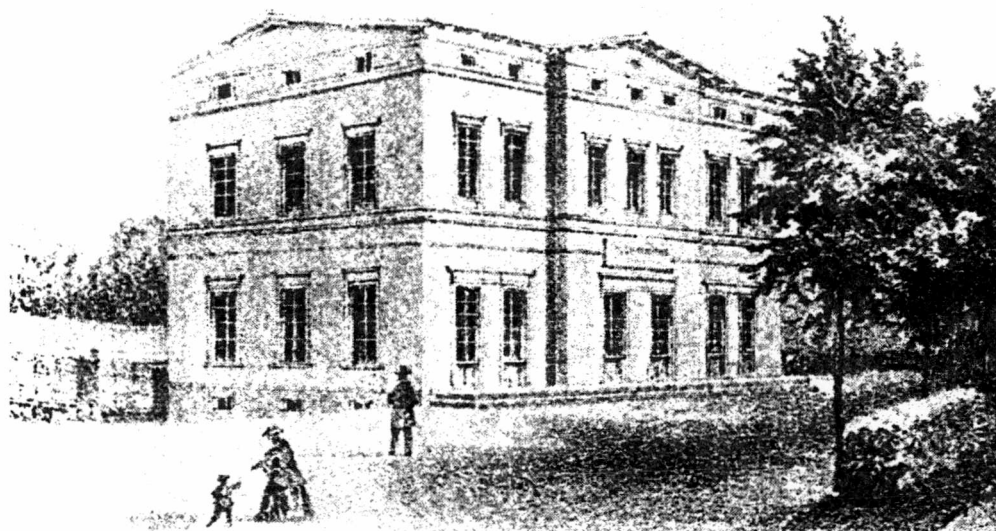
Ryc.70 Pierwszy dworzec Wałbrzych Miasto (Altwasser) kolei wrocławsko-Świebodzkiej. Rycina z ok. 1858r. ukazuje obiekt bez charakterystycznej kopuły.



Ryc.71 Rycina z 1858r. przedstawiająca dworzec w Świdnicy już po przedłużeniu linii do Dzierżoniowa. W 1935r. na jego miejscu wzniesiony został nowy obiekt.



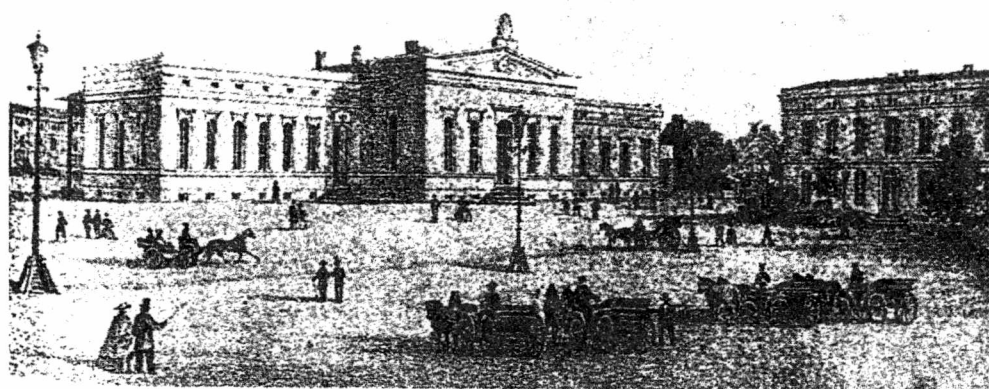
Ryc.72 Kąty Wrocławskie dworzec kolejowy wg. rycin z 1858r. Klasycyzująca architektura miała swoje liczne analogie.



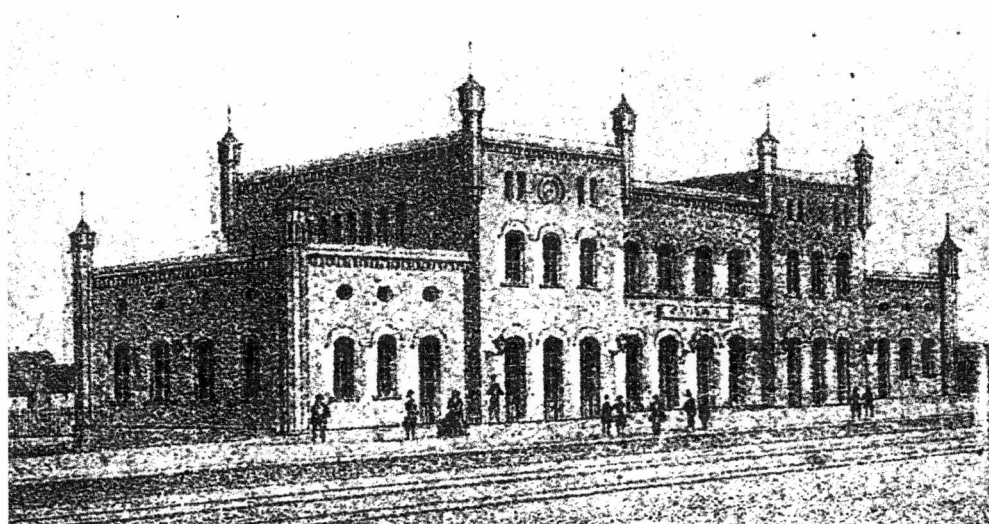
Ryc.73 Imbramowice dworzec pierwszej nitki kolejowej Wrocław - Świebodzice wg. rycin z 1858r.



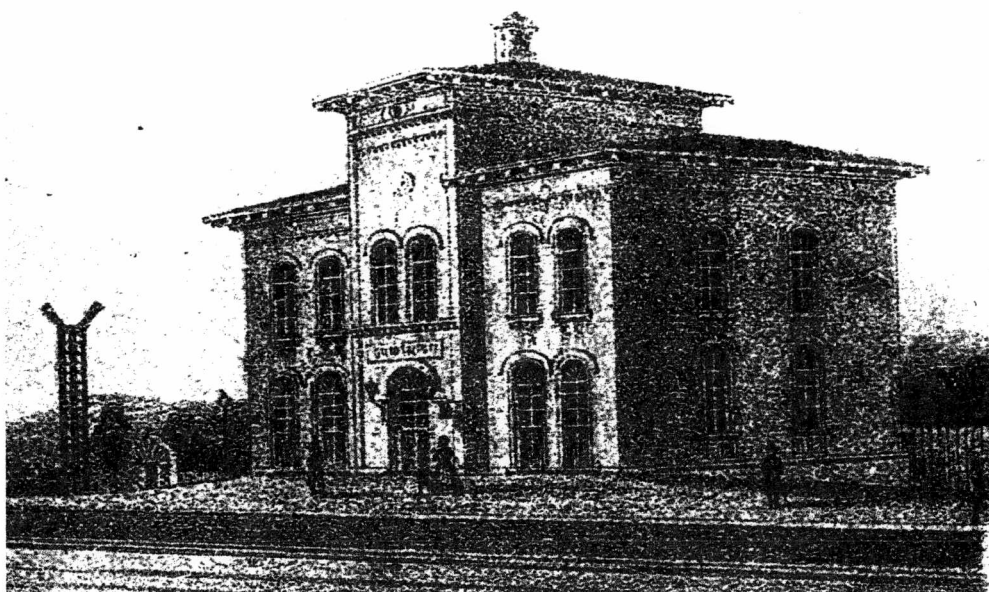
Ryc.74 Jakubowice budynek dworcowy zbudowany w duchu klasycyzmu XIX - wiecznego. W pobliżu wzniesiony został dworzec w 1904r. Świdnica Kraszowice.



Ryc.74 Pierwszy dworzec w Świebodzicach (czołowy) po przedłużeniu linii do Wałbrzycha, działał jeszcze kilka lat. Rycina z 1858r. pomniejsza postacie ludzi.



Ryc.76 Dworzec w Jaworze wzniesiono w tej samej formie co obiekty w Zabkowicach Śląskich i Dzierżoniowie.



Ryc.77 Pierwszy dworzec w Piławie Górnej - symetryczna fasada o klasycyzującym detalu. Po lewej stronie telegraf optyczny i budka dróżnika. Rycina z ok. 1858r.

Przy obiektach podpiwniczonych stropy nad piwnicą wykonywano jako odcinkowe na stalowych dźwigarach. Stropy nad parterem, stolarka okienna i drzwiowa, schody wewnętrzne – były drewniane. Natomiast podłogi w poczekalni, w holu wejściowym, w budynkach pomocniczych przeważnie wykonane były jako cementowe lub z płytek ceramicznych, w układzie „w szachownicę” lub „w karo”. Podłogi w pomieszczeniach mieszkalnych przyziemia oraz na piętrze były układane z desek podłogowych, z wypełnieniem szlaką żużlową między belkami.

3. ARCHITEKTURA

3.1 HEIMATSTIL

Dworce kolejowe na bocznych liniach budowane były najczęściej na podstawie typowych projektów o sprawdzonym schemacie funkcjonalnym. Znaczna grupa tych obiektów wznoszona była w duchu historyzmu, reprezentowanego przez tzw. styl rodzimy (Heimatstil), co wiązało się bezpośrednio z okresem, w jakim je wznoszono.

Dominuje architektura o zwartej bryle, którą cechuje zróżnicowanie formy poprzez stosowanie łączenia konstrukcji murowanej z drewnianą konstrukcją ryglową szczytów. Budynki pokrywa stromy dach o mocno wysuniętych okapach, często z krokwiami i płatwiami bogato profilowanymi. Urozmaicona snycerka to jeden z charakterystycznych elementów tych budynków.

3.2 JUGENDSTIL

Na ceglanych elewacjach spotyka się odcinkowe zwieńczenie otworów okiennych i drzwiowych, wokół których nierzadko pojawiają się ceglane opaski. Między kondygnacjami występują ozdobne gzymsy o urozmaiconej formie. Na ścianach szczytowych, w rysunku „muru pruskiego” przeważają ortogonalne podziały z akcentem w postaci belki wygiętej w kształcie litery „s”. Te specyficzne elementy są nawiązaniem do architektury secesyjnej (Jugendstil). Zastosowanie takich form przełamuje sztywną geometrię wytyczoną przez strukturę nośną ścian budynków.

3.3 ARCHITEKTURA RODZIMA- SUDECKA

Pośród obiektów nie związanych stylowo z secesją, znajdują się najczęściej budynki magazynowe oraz mieszkalne w obrębie stacji. Zastosowano w nich znacznie uproszczony detal oraz zdecydowanie mniej rozczłonkowaną bryłę. Stromy dach posiada daleko wysunięte okapy (czasami występuje zmiana kąta nachylenia połaci przy okapach na mniejszy), natomiast szczyty wykończone są pionowym deskowaniem. Forma ich wyraźnie koresponduje z otaczającą zabudową mieszkaniową, czerpiąc z miejscowych wzorców architektury sudeckiej.

3.4 NEOGOTYK

Wśród większych stacji kolejowych istnieje spora liczba utrzymanych w stylu dziewiętnastowiecznego neogotyku o cechach obronnych. Na narożnikach budynków dworcowych pojawiają się charakterystyczne wieże. Budynki te najczęściej mają elewacje wykonane ze spoinowanej czerwonej cegły czasami zwieńczonymi attykami z blankami. Powstanie tych obiektów zwykle przypada na połowę XIX wieku. Przykłady takiej architektury znajdują się w Jaworzynie Śląskiej, Kamieńcu Ząbkowickim, a także w Węglińcu, Jaworze oraz w Zgorzelcu i w Kamiennej Górze.

3.5 NEOKLASYCYZM

Spotkać można także w tej grupie dworców, obiekty nawiązujące stylem do dziewiętnastowiecznego klasycyzmu, z rzucającą się w oczy rytmiką osi okien zwieńczonych półkolem i tympanonami nad ryzalitami. Obok otworów okiennych uwagę zwracają wyważone proporcje bryły oraz poziome podziały elewacji gzymsami. Ich przedstawicielem jest np.: monumentalny dworzec w Lubawce, charakteryzujący się długą (ponad sto metrów), spokojną fasadą, podzieloną na trzy części zdecydowanie zarysowanymi ryzalitami. Kamienne okładziny na elewacjach nadają temu granicznemu dworcowi surowego charakteru. Budynek zwieńczony jest szerokim, klasycznym gzymsem. Także niewielki obiekt w pobliżu Świdnicy na trasie do Dzierżoniowa (dawny dworzec- obecnie budynek mieszkalny) wybudowano w stylu klasycystycznym, choć aktualnie, w wyniku przebudowy nie może już aspirować detałem do takiej właśnie architektury.

Wszystkie stacje, a zwłaszcza te mniejsze, znakomicie harmonizują z miejscowym krajobrazem Sudetów. Zarówno skala obiektów, jak i ich forma i materiały użyte do ich budowy, udanie nawiązują do otaczającej je przyrody, nadając małym, sudeckim dworcom kolejowym, niepowtarzalny urok i klimat.

Ponieważ większość stacji znajduje się w pewnym oddaleniu od reszty zabudowań, zwraca uwagę nie tylko ich wyraz architektoniczny, lecz także spokój, jaki z nich emanuje. Jest to najlepiej widoczne zwłaszcza zimą, gdy okoliczne wzgórza pokrywa duża ilość śniegu⁷³.

4. BUDYNKI DWORCOWE

Za główny szlak kolejowy na obszarze Sudetów, o dużej roli i randze dla przeprowadzonych tu analiz i badań została uznana Śląska Kolej Górską (Zgorzelec- Jelenia Góra- Wałbrzych- Kłodzko). Także łączące się z nią boczne linie kolejowe wraz ze znajdującymi się na nich budynkami dworców uznano za najistotniejsze dla pracy. Liczba wszystkich stacji na obszarze Sudetów i Pogórza Sudeckiego przekracza sto, natomiast dla celów badawczych wybrano kilkadziesiąt reprezentatywnych przykładów budynków.

Zostały one wyselekcjonowane poczynając od stacji znajdujących się najbliżej Wrocławia i dalej posuwając się na południe w kierunku Kotliny Kłodzkiej (dawne woj. Wałbrzyskie) niewielkimi odcinkami na poszczególnych liniach. Następnie, cofając się ponownie na Pogórze Sudeckie, idąc w kierunku południowym (dawne woj. Jeleniogórskie), po kolejnych bocznych trasach głównej magistrali, jaką jest Śląska Kolej Górską.

4.1 LINIA WROCLAW- SOBÓTKA- ŚWIDNICA

4.1.1 MARCINOWICE ŚWIDNICKIE

(niem.: Gross Merzdorf do 1945, Marcinowskie 1945- 1948)

Budynek dworca kolejowego w Marcinowicach Świdnickich (Ryc. 78) wybudowano w 1898 r. dla obsługi ruchu towarowo- osobowego na linii Wrocław- Sobótka- Świdnica⁷⁴. Była to linia o charakterze lokalnym i powstawała w czasie gdy praktycznie cała sieć Dolnego Śląska była już w pełni ukształtowana. Odcinek z Wrocławia do

⁷³ Zapewne nie bez znaczenia jest fakt słabej kondycji kolei i w związku z tym małe natężenie ruchu lub jego całkowity brak.

⁷⁴ Ruch pasażerski i towarowy na tej linii zawieszono w 2000 r. Jeszcze zanim do tego doszło, już istniały plany wznowienia ruchu z Wrocławia do Sobótki w weekend, dla obsługi ruchu turystycznego. Głównym entuzjastą i pomysłodawcą było Towarzystwo Miłośników Świdnicy, ale zdecydowana postawa PKP, która tłumaczyła się nierentownością takiego przedsięwzięcia, doprowadziła do zamknięcia linii.

Sobótki zbudowano na przełomie lat 1894-1895, natomiast połączenie ze Świdnicą uzyskała Sobótka równocześnie z połączeniem Wrocław-Sobótka- Łagiewniki w 1898 r.

Ten nieduży dworzec kolejowy (Fot. 3, 4, 5) stanowi doskonały przykład obiektów wznoszonych w tzw. Heimatstil (stylu rodzimym), który wzorował się jednocześnie na historyzmie XIX-wiecznym i tradycyjnym budownictwie regionu dolnośląskiego. Jego architektura i zastosowane rozwiązania funkcjonalno- przestrzenne posiadają liczne analogie na obszarze całych Sudetów i Pogórzu Sudeckim.

Stacja kolejowa znajduje się na skraju wsi Marcinowice i stanowi zespół składający się z budynku dworca połączonego łącznikiem z budynkiem magazynu spedycji kolejowej oraz wzniesionego opodal obiektu mieszkalnego (dwu –rodzinny) wraz z zabudowaniami gospodarczymi.

W odległości ok. 20 m na wsch. od dworca zlokalizowano szaleć dla podróżnych. Dojazd do stacji i podjazd (znajdujący się od południowej strony) są wybrukowane kostką granitową. Całość od strony południowej osłonięta jest drzewami.

Piętrowy budynek dworca posadowiono na fundamencie z cegły ceramicznej. Został on wyniesiony na ok. 60 cm nad poziom terenu z podpiwniczeniem w parterowej części magazynowej (nad piwnicą-strop Kleina). Na nim oparto drewniany szkielet budynku, wypełniając pola konstrukcji cegłą ceramiczną pełną otynkowaną, a następnie pobieloną w celu uwidocznienia impregnowanej smołą konstrukcji. Jej rysunek dzieli płaszczyzny elewacji na regularne prostokąty o różnej wielkości. W szczytach budynku występuje belka gięta w kształcie litery „s”, spełniająca rolę zastrzału. Jej miękka linia łamie zgeometryzowane wzory na elewacjach.

Od strony peronu znajduje się podcień, spełniający rolę zespolonej z budynkiem dworca wiaty, o arkadowym układzie konstrukcji w trzech polach od strony peronu, podpierającej konstrukcję dachu nad główną bryłą. Mocno wysunięte okapy podkreślają linię dwuspadowych dachów krytych dachówką karpiówką. Połacie przecinają się prostopadle względem siebie w poszczególnych częściach. W części centralnej dworca, w jego osi poprzecznej, znajduje się dach naczółkowy. Nachylenie połaci dachowych wynosi ok. 45°, lecz nad niższą częścią- pomieszczeniem zawiadowcy i nad nastawnią, nachylenie połaci jest znacznie mniejsze co jeszcze mocniej akcentuje wewnętrzny podział funkcji. Drewniana więźba dachowa posiada mocno eksponowane belki ustroju nośnego w części szczytowej, osłonięte wydatnymi wiatrownicami.

Proste otwory okienne o symetrycznym układzie wypełnia drewniana stolarka skrzynkowa ze szprosami. Dwuskrzydłowe, klepkowe drzwi wejściowe wykonane są z drewna i posiadają dużych

rozmiarów naświetle zwieńczone półkolistym łukiem. W budynku gospodarczym zastosowano stolarkę okienną metalową z drobnymi podziałami szprosów (tzw. okna „krosnowe” typ przemysłowy).

Na parterze dworca znajdowały się pomieszczenia o różnej wysokości w świetle kondygnacji, w zależności od funkcji, o ścianach wykończonych tynkiem. Podłogi w magazynie są betonowe, gładzone, w części dworca drewniane, natomiast hall dworca wyłożono terakotą. Schody wiodące na użytkowe poddasze wykonano jako drewniane, policzkowe. W takiej samej konstrukcji i w tym samym stylu wzniesiono budynek szaletu dla podróżnych.

Dwurodzinny budynek mieszkalny dla kolejarzy stojący opodal dworca, wybudowany został z cegły pełnej, spoinowanej na elewacjach, z drewnianą stolarką skrzynkową. Dach o konstrukcji krokwiowo- płatwiowej, kryty jest dachówką karpiówką,

Ten kameralny zespół zaskakuje harmonijną bryłą budynków i detalem architektonicznym. Smukłe kominy dworca, wykończono gzymsem biegnącym dookoła i dwuspadowym daszkiem. Szpiczaste sterczyny z eliptycznymi kulami, którymi zwieńczone są szczyty budynku dworca nad drzwiami wejściowymi do hallu i nad niewielkim zadaszeniem nad wejściem do części magazynowej, przypominają nieco średniowieczne elementy zakończenia wież. Wysunięte nieznacznie z bryły głównej schody prowadzące do hallu od strony podjazdu, zaopatrzone są w kute, stalowe balustrady.

Stacja kolejowa w Marcinowicach, prezentuje poprzez swą architekturę walory historyczne, charakterystyczne dla rozwiązań małego dworca kolejowego na podgórskich liniach Dolnego Śląska. Obiekty o podobnych gabarytach i wyrazie architektonicznym, bardzo dobrze wkomponowują się w otaczający krajobraz. Wykorzystując typowy projekt stworzono obiekt wzorcowy. Ze względu na jego ciekawą architekturę, program funkcjonalno- przestrzenny, oraz możliwość jego wzbogacenia, dworzec ten może być inspiracją także dla nowowznoszonych dworców.

4.2 LINIA ŚWIDNICA KRASZOWICE- JEDLINA ZDRÓJ

4.2.1 ŚWIDNICA KRASZOWICE

(niem.: Kreuschwitz do 1945, w latach 1933-1945 także Jakobsdorf, Kraszewice 1945- 1948- obecnie w granicach m. Świdnica)

Jeszcze w latach 50-tych XIX w. Zarząd Kolei Wrocławsko-Świebodzkiej zamierzał wybudować trasę, prowadzącą ze Świdnicy w

kierunku Nowej Rudy i dalej, łącząc się ze szlakiem Śląskiej Kolei Górskiej, do Kłodzka i Przełęczy Międzyzyleskiej do Czech.

Wytyczona w 1876 r. trasa z Wałbrzycha do Nowej Rudy, należała do trudniejszych technicznie, ponieważ przebiegała zboczem głównego grzbietu Gór Sowich. Na odcinku z Wałbrzycha do Ludwikowic wykuto trzy tunele, oraz wybudowano osiem dużych mostów i wiaduktów. Najwyższy z nich, opodal Nowej Rudy- Zatorza mierzy aż 32 m wysokości. Łatwiejszy pod względem technicznym odcinek trasy Kłodzko- Nowa Ruda otarto 15 października 1879 r., a całą linię rok później. W 1909 r. zaczęto układać drugi tor na odcinku Wałbrzych- Kłodzko, co pociągnęło za sobą konieczność modernizacji starych i budowy nowych obiektów inżynierskich, w tym najdłuższego na Śląsku, liczącego 1601 m tunelu pod masywem Małego Kozła. Tunel oddano do użytku 1 października 1912 r.

Połączenie Świdnicy z Jedliną miało na celu, między innymi, zwiększenie aktywności gospodarczej miejscowego przemysłu oraz turystyki. Jednak budowę linii rozpoczęto dopiero w 1902 r. Niestety, nie spełniła ona pokładanych w niej nadziei związanych z aktywizacją gospodarczą w tym rejonie Sudetów⁷⁵.

Zupełnie inaczej wyglądała sytuacja związana z rozwojem turystyki i rekreacji w tym rejonie. Ponieważ trasa linii została wytyczona poprzecznie do przebiegu pasma Gór Sowich to cechuje ją duża liczba budowli inżynierskich, o sporym stopniu trudności. To sprawiło, iż jest to jedna z ciekawszych technicznie i krajobrazowo tras kolejowych⁷⁶ w Sudetach.

Stacja kolejowa Świdnica Kraszowice usytuowana jest na południe od centrum Świdnicy, na południowym skraju dawnej wsi Kraszowice. Na jej terenie linia kolejowa prowadząca ze Świdnicy rozgałęzia się, biegnąc dalej w kierunku Nysy Kłodzkiej, oraz (nieco na pd-zach) do Jedliny Zdrój. Inaczej niż w opisaney wcześniej stacji Marcinowice Świdnickie, osiowość założenia jest tutaj znacznie mniej czytelna.

Budynek dworca kolejowego powstał jako jeden z kilku na trasie do Jedliny- Zdrój, w latach 1902- 1904 i należy do średnich stacji osobowo- towarowych pod względem wielkości na tym obszarze. Na zespół stacyjny składają się dawny budynek dworca (dziś mieszkalny), szaleć, budynek gospodarczy, oraz trzy nastawnie. Jedna z nich jeszcze w latach 60- tych XX wieku została adaptowana na cele mieszkalne, druga zaś, znajdująca się w bezpośrednim

⁷⁵ Zwłaszcza przemysłu włókienniczego. Stąd też ponowna próba pochodząca z roku 1914 gdy wybudowano kolejkę elektryczną do Walimia.

⁷⁶ Po zawieszeniu ruchu na tym odcinku w 1989 r., rozważa się możliwość wznowienia połączeń turystycznych, choć PKP skłania się do całkowitej likwidacji szlaku kolejowego.

sąsiedztwie dworca, wyłączona została z użytku w 1989 r., tj. wraz z likwidacją ruchu na tej trasie.

Dworzec, częściowo podpiwniczony, założony jest na rzucie prostokąta o wymiarach 19.0 x 8.0 m. Na jego bryłę składają się dwie kondygnacje i poddasze. Od południa urozmaica ją obniżenie do jednej kondygnacji z poddaszem doświetlonym lukarnami. Dach wykonany jest w konstrukcji drewnianej, krokwiowo- płatwiowej, kryty dachówką ceramiczną, o kącie nachylenia połaci bliskim 45°, a jego wydatne okapy podkreślają rytm widocznych od spodu krokwi.

Szczyty zdobione są ryzalitami o geometrycznym rysunku, a w części centralnej- dominującej (dach w tej części ustawiony jest poprzecznie do kalenicy), wykonano je jako drewnianą konstrukcję szkieletową, przykrytą dachem naczółkowym, i nieznacznie nadwieszoną nad niższą kondygnacją. Dzięki takiej strukturze na elewacjach widoczny jest układ drewnianych belek stropowych, wkomponowanych w schodkowy, ceglany gzyms oddzielający kondygnacje budynku.

Ceglane elewacje posiadają gzymsy akcentujące poziome podziały między każdą kondygnacją. Układ otworów okiennych (z drewnianą stolarką skrzynkową) i drzwiowych, zwieńczonych łukami odcinkowymi, urozmaica opaska ceglana. Schemat ten powtarza się powyżej okien na każdej kondygnacji. Na pierwszym piętrze wprowadzone zostały prostokątne, otynkowane i pomalowane na biało pola między oknami i pod nimi.

Interesująco rozwiązano detal doświetlenia klatki schodowej, umieszczonej od strony podjazdu do dworca. Okna, zgrupowane po trzy, przerywają układ gzymsów. Ułożone są schodkowo, zgodnie z biegiem komunikacji pionowej, i zwieńczone są symetrycznie rozłożonymi uskokami.

Jak w większości obiektów stacyjnych wznoszonych w owym czasie, fundamenty dworca wykonano z cegły ceramicznej na zaprawie cementowo- wapiennej. Na nich wzniesiono ściany z cegły pełnej, ceramicznej, na elewacjach- spoinowanej.

Po zachodniej stronie dworca, o budynek, w jego wyższej części, wspiera się ażurowa wiata peronowa o konstrukcji krokwiowej, wykonanej z drewna, i niewielkim spadku połaci krytych papą. Podpierają ją cztery słupy z mieczami ustawione w rzędzie. Dzięki lekkiej konstrukcji wiaty, masywna bryła dworca, nabiera nowych proporcji. Zróznicowanie połaci dachowych nadaje obiektowi indywidualnego charakteru.

Wewnątrz budynku dawne podziały funkcjonalne uległy zatarciu. Obecnie na parterze, gdzie pierwotnie mieściły się hall główny, poczekalnia (niższa część obiektu), kasy, pomieszczenia zawiadowcy i inne, znajdują się trzy niezależne mieszkania. Oryginalne posadzki korytarzy i wiatrołapu wykonano jako gładzie cementowe. Dopiero

później, wraz z adaptacją pomieszczeń na cele mieszkalne, położono tutaj podłogi drewniane na legarach. Na piętro prowadzą drewniane schody policzkowe. Pierwotnie znajdowały się tutaj dwa mieszkania dla pracowników stacji.

Zbliżony styl reprezentują pozostałe budynki na terenie stacji. Zarówno szalec jak i budynek gospodarczy wykonano z cegły ceramicznej, spoinowanej. Szalec przykrywa dach o konstrukcji drewnianej, dwuspadowy ze świetlikiem służącym jednocześnie jako wywietrznik. Pokryty jest papą. Budynki nastawni dodatkowo ozdobiono lizenami, a powstałe między nimi pola- otynkowano. Czterospadowe, strome dachy, posiadają krokwiowo- płatwiowy układ konstrukcyjny więźby i kryte są dachówką ceramiczną. Nastawnię, którą adaptowano na cele mieszkalne przykrywa dach jednospadowy o niewielkim kącie pochylenia połaci i kryty papą bitumiczną.

Zespół budynków stacyjnych w Świdnicy- Kraszowicach to przykład typowego dworca osobowo- towarowego, którego architektura nawiązuje do tzw. Heimatstillu (stylu rodzimego), charakterystycznego dla obiektów wznoszonych jeszcze na przełomie wieków XIX i XX, i czerpiącego wzorce z XIX- wiecznego historyzmu.

Obiekty o podobnym wyrazie architektonicznym, spotkać można na niemal całym obszarze Pogórza Sudeckiego (np.: Bolków). Jednak dzięki dbałości o detale fasad, oraz zróżnicowanej sylwecie budynku dworca, architektura całego obiektu posiada indywidualne cechy.

4.2.2 ZAGÓRZE ŚLĄSKIE

(niem.: Kynau do 1945 r.)

Historia powstania stacji kolejowej w Zagórzu Śląskim jest ściśle związana z historią stacji w Świdnicy Kraszowicach i latami 1902-1904, kiedy to przedłużono linię ze Świdnicy do Jedliny Zdroju i dalej do Kłodzka i Międzylesia, poprzez połączenie z trasą Śląskiej Kolei Górskiej z 1879 r. Nowo wytyczony szlak nie zwiększył aktywności miejscowego przemysłu, tak jak tego oczekiwano, ale za to zdecydowanie przyczynił się do rozwoju turystyki w rejonie Gór Sowich, tworząc wygodne połączenie z Wrocławiem.

Nowa trasa była wyjątkowo atrakcyjna z powodu licznie występujących na niej budowli inżynierskich: mostów⁷⁷ i przepustów, a i same Góry Sowie piętrzące się nad pradoliną Odry, należą do niezwykle malowniczych i stanowią znakomitą bazę wypoczynkową

⁷⁷ Mosty miały różną konstrukcję od murowanej poprzez stalową (kratownicowe, belkowe) do żelbetowej, które wspierały się na filarach tradycyjnych murowanych lub betonowych.

dla mieszkańców Wrocławia i okolic. Dodatkowym atutem Zagórza Śląskiego oraz jego okolic jest sztuczne Jezioro Lubachowskie wraz z zaporą, a także piastowski zamek Grodno z XIII w.

Liczący ponad 50 ha zbiornik powstał w latach 1914-1917, gdy na rzece Bystrzyca, pośród zalesionych gór, postawiono tamę nad Lubachowem o długości 230 m i wysokości 44 m. Obok jeziora Pilchowickiego położonego niedaleko Jeleniej Góry należy on do najbardziej malowniczych akwenów na terenie Sudetów⁷⁸.

W chwili obecnej stacja kolejowa w Zagórzcu Śląskim jest zespołem budynków połączonych ze sobą, ustawionych niemal w jednej linii, o osi podłużnej biegnącej równolegle do torowiska (Ryc. 79, 80). Stało się tak w wyniku połączenia parterowym łącznikiem w latach 60-tych XX w. budynku dawnego dworca z magazynem, w którym znajdowała się poczekalnia oraz magazynu z budynkiem mieszkalnym. Pomieszczenia całego zespołu zostały zaadaptowane na potrzeby ośrodka kolonii letnich PKP.

Dawny dworzec został wymurowany z cegły ceramicznej spoinowanej na elewacjach, w części szczytów otynkowany, z wyraźnymi lizenami. Obiekt jest podpiwniczony (nad piwnicą strop kolebkowy na belkach stalowych dwuteowych), piętrowy (z II kondygnacją w skosie dachu), o drewnianych stropach ze ślepym pułapem. Więźbę dachową wykonano z drewna w układzie płatwiowokleszczowym. Dach dwuspadowy o kącie nachylenia połaci wynoszącym 45° kryty jest dachówką ceramiczną.

Centralnie usytuowane wejście prowadzi do głównego hallu z kasami biletowymi i do poczekalni. Pomieszczenia te aktualnie zaadaptowane zostały na mieszkanie. Na piętrze pierwotnie mieściły się mieszkania kolejarskie, wtórnie zaadaptowane na sale kolonijne.

Budynek dworca i dawny magazyn łączy parterowa część wykonana z drewna (od strony dworca) o konstrukcji szkieletowej wypełnionej ociepleniem i wykończonej drewnem. Parter dworca i magazynu zbudowane są z cegły otynkowanej. Otwory okienne w części murowanej sklepione są łukiem odcinkowym. Drewniany dach łącznika jest płaski i kryty papą. Dawny budynek magazynu wpisany w tę część zespołu, wykonano z cegły ceramicznej, tynkowanej. Posiada strop i konstrukcję dachu drewnianą, o niewielkim nachyleniu połaci dachowych, a w części przylegającej do dawnego budynku mieszkalnego- stropodach żelbetowy kryty papą. Stolarka okienna i drzwiowa, oraz podłogi w pomieszczeniach wykonano z drewna.

⁷⁸ Podczas powodzi w 1997 r. wody Bystrzycy przelewały się kaskadami przez otwory przy koronie zapory, a jej naprawa trwała potem wiele miesięcy. Mimo ogromnych możliwości do stworzenia bazy wypoczynkowej tutejsza infrastruktura turystyczna jest uboga i reprezentuje skromny poziom usług. Wprawdzie przyroda na tym korzysta, lecz miejscowa ludność traci szansę poprawienia swojej sytuacji materialnej.

Dawny budynek mieszkalny, murowany z cegły ceramicznej, otynkowanej posiada masywny strop nad podpiwniczeniem oraz drewniany nad parterem. Dach dwuspadowy, o kącie nachylenia połaci ok. 45° kryty jest dachówką ceramiczną.

Najefektowniej wyglądają szczyty (w centralnej części dworca mają trzy kondygnacje) dawnego budynku dworca, z widocznymi drewnianymi belkami stropowymi, ustawione poprzecznie do osi głównego założenia. Ich ryglowa konstrukcja dominuje na elewacjach, a jasno tynkowane pola kontrastują z wyznaczającymi je belkami drewnianymi. Na piętrze, między oknami, o typowym odcinkowym nadprożu, i pod nimi elewacja otrzymała prostokątne, tynkowane pola, którym towarzyszą poziome podziały gzymsami ceglanyymi schodkowymi, kostkowymi oraz pionowe podziały – lizeny. Na stromych dachach całości dopełniają lukarny tworząc obraz typowy dla „stylu rodzimego”.

Analogiczny charakter posiada budynek magazynu, chociaż prostota formy podkreśla jego przemysłowy charakter. Natomiast Budynek mieszkalny odznacza się nieco odmienną formą, wyraźnie wskazując na związki z miejscową architekturą regionalną. Prawdopodobnie pierwotnie posiadał elewacje z cegły spoinowanej, ponieważ tynki uzyskał w latach 60-tych XX w. Niemniej jednak nie ma na nich elementów ozdobnych jak w przypadku budynku dworca. Proste, tynkowane elewacje z prostokątnymi, drewnianymi oknami wydawałyby się zbyt surowe w wyrazie, gdyby nie szczyty wyłożone pionowym deskowaniem (deski są dzielone poziomo w ½ wysokości szczytu).

Na stromym, dwuspadowym dachu znajdują się, szerokie, przykryte jednospadowym dachem lukarny (boki lukarn również wykończone są deskami). Grupują one po cztery, niewielkie okna doświetlające poddasze. W pobliżu wydatnych okapów, dach zmienia swój kąt nachylenia na mniejszy. Te charakterystyczne elementy dla architektury sudeckiej, wskazują na jej związki z tego typu budownictwem.

Mimo różnorodności użytych środków wyrazu architektonicznego cały zespół stacji kolejowej uzyskał jednolity charakter, a to za sprawą zastosowanych materiałów: cegły, tynku i drewna. Jego forma i układ funkcjonalno- przestrzenny stanowią typowy przykład budownictwa kolejowego z początku XX w. na obszarze Sudetów, nawiązującego detalem do XIX-wiecznego historyzmu. W analogicznym stylu, tzw. Heimatstilu, korzystając z podobnych rozwiązań, powstawały między innymi małe dworce kolejowe w Świdnicy Kraszowicach, czy Jugowicach.

Stacja kolejowa w Zagórzcu Śląskim, stanowi także dobry przykład kierunku adaptacji podobnych obiektów, które nie są już eksploatowane zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem. Wykorzystano

wyjątkową lokalizację zespołu, dostosowując jego funkcję do celów rekreacyjnych. Niestety, od momentu gdy zawieszono ruch kolejowy na tej linii, co nastąpiło w 1989 r., obiekt znacznie podupadł.

Starania PKP o pozyskanie nowego administratora nieruchomości nie przyniosło należytego efektu. Chociaż w 1991 zakwaterowano w budynku dworca jedną rodzinę, degradacja całego zespołu w dalszym ciągu postępuje. Powodem jest brak środków na bieżące remonty.

4.2.3 JUGOWICE

(niem.: Hausdorf do 1945 r.)

Dworzec kolejowy w Jugowicach powstał, jak i wszystkie dworce linii Świdnica Kraszowice- Jedlina Zdrój w latach 1902-1904. Ponieważ wytyczony szlak nie poprawił, tak jak zakładano, sytuacji gospodarczej w tym rejonie, w 1914 uruchomiono kolejkę elektryczną z Jugowic do Walimia. Wówczas rozbudowie uległy torowiska stacji, a ranga jej znacznie wzrosła, ponieważ Jugowice stały się ważną stacją węzłową kolejki walimskiej.

Zespół budynków składających się na stację zyskał malownicze położenie w głębokiej dolinie rzeki Bystrzyca, przecinającej Góry Sowie, na zalesionym stoku górskim i otoczony starodrzewem (głównie buki i dęby). Linia kolejowa przebiega tutaj na wysokim nasypie, który w rejonie budynku dworca poszerza się tworząc wygodny podjazd z drogą dojazdową. Po przeciwnej do dworca stronie torów kolejowych, wznosi się strome zbocze skalne, tworząc niedostępną ścianę. W ten sposób powstało naturalne zamknięcie układu przestrzennego dla tego zespołu. W skład stacji wchodzi, licząc od wschodu, budynek magazynu spedycji kolejowej, który połączony jest z budynkiem dworca, a w niewielkim oddaleniu szalety z warsztatem, użytkowanym obecnie w charakterze budynku gospodarczego. Całość tworzy osiowy układ, ustawiony równolegle do torów (Ryc. 81).

Budynek dworca posadowiono na fundamentach z kamienia łupanego, ściany natomiast wykonano z cegły pełnej, ceramicznej na zaprawie cementowo-wapiennej. Podpiwniczony, częściowo dwukondygnacyjny obiekt, którego szczyty wykonano w drewnianej konstrukcji ryglowej z wypełnieniem z cegły pełnej, otynkowanej, kryje dwuspadowy, stromy dach, na którym od strony peronu znajdują się dwie nieduże lukarny w kształcie wolego oka, oraz jedno prostokątne okienko pod samą kalenicą.

Dach wykonano w drewnianej konstrukcji płatwiowo-krokwiowej. Połacie dachowe o kącie nachylenia 45° kryte są dachówką

ceramiczną. Część parterowa, przylegająca do głównej bryły budynku posiada dach o takim samym układzie konstrukcyjnym, jednak o znacznie mniejszym kącie nachylenia połaci dachowych, bo wynoszącym ok. 15- 20° i kryty jest papą bitumiczną.

Odcinkowe stropy nad piwnicami wykonano z cegły na stalowych dźwigarach, natomiast pozostałe stropy w budynku są drewniane podobnie jak i podłogi. Wyjątek stanowią cementowe posadzki wiatrołapu i hallu głównego, wykończone płytkami ceramicznymi. Stolarstwo okienne i drzwiowe również wykonana została z drewna - drzwi wejściowe, dwuskrzydłowe, płycinowe z naświetlem, natomiast pozostałe drzwi bez naświetli, okna podwójne, skrzynkowe ze szprosami.

Budynek ma kształt wydłużonego prostokąta z wcięciem w części parterowej na zespoloną z nim wiatę peronową. Główny haał wejściowy założony jest poprzecznie do osi dworca i łączy się z poczekalnią znajdującą się w parterowej części budynku z jednej strony, oraz z magazynem po stronie przeciwnej. Bezpośrednio przy haalu są także kasy biletowe, mała poczekalnia, oraz nastawnia i biuro zawiadowcy stacji. Od strony podjazdu znajduje się niewielki drewniany wiatrołap, z drewnianym dachem dwuspadowym, krytym papą bitumiczną.

Podziałom funkcjonalnym towarzyszy zróżnicowanie bryły budynku. Część centralną, piętrową, akcentują ozdobne szczyty, z podkreśloną kolorem konstrukcją szachulcową. Całość przykrywa dach o przecinających się pod kątem prostym połaciach. Natomiast po bokach, parterowe budynki przykrywa dwuspadowy dach o znacznie mniejszym nachyleniu połaci dachowych. Takie rozwiązanie nadaje budynkowi indywidualnego charakteru i nawiązuje do otaczającego go górskiego krajobrazu.

Elewacje wyróżnia duża dbałość o detal. Osiowo założone otwory okienne wieńczą odcinkowe ceglane nadproża. Parter wykonany ze spoinowanej czerwonej cegły dzieli gzyms podokienny z cegły licowanej płytkami ceramicznymi w kolorze zielonym. Taki sam pas poziomy znajduje się na piętrze pod oknami. Kondygnacje parteru i piętra rozdziela przestrzenny gzyms kostkowy, dochodzący do lizen znajdujących się na narożnikach. Przestrzenie między nimi oraz pola między oknami na piętrze wypełniają otynkowane na jasny kolor pola o zgeometryzowanym rysunku. Dodatkowo pod oknami wprowadzone zostały ceglane elementy w postaci ukośnych krzyży. Natomiast nad oknami umieszczono po pięć wąskich pasków wykończonych jasnym tynkiem na tle ceglanej elewacji. Całości dopełniają ceglane opaski okienne.

Drobny, wyraźnie geometryczny detal elewacji przełamany jest miękkimi liniami konstrukcji ryglowej szczytów o wyraźnym wpływie

secesji. Między piętrzem a poddaszem rolę gzymsu pełnią czołowo ustawione belki stropowe wsparte na podwalinie.

Końcowe fragmenty krokwi i płatwi posiadają na długości ok. metra elementy snycerki, dzięki czemu dach wydaje się nieco lżejszy. Podobne motywy rzeźbiarskie pojawiają się na zastrzałach przy słupach wspierających wiatę peronową. Słupy ze ściętymi narożnikami wspierają się na kwadratowych w rzucie, niskich płytkach z kamienia stanowiące stopy fundamentowe.

Interesującym elementem jest kran i zlew zamontowane na zachodnim szczycie budynku na wodę dla podróżnych. Wykończone w zielonej cegle urządzenie kontrastuje z czerwoną cegłą, z której wykonano ścianę. Jest to prawdziwa rzadkość, nie spotykana już dziś na stacjach kolejowych, świadcząca o wyczuciu i smaku w doborze detalu architektonicznego.

Dworzec w Jugowicach należy do znanych przedstawicieli budownictwa, którego architekturę inspirowana była historyzmem o formach Heimatstilu i Rundbogenstilu. W formach tu występujących doszukać się możemy wpływu secesji i miejscowej architektury sudeckiej. Harmonijne wkomponowanie obiektu w otoczenie podkreśla jego proporcjonalnie ukształtowana bryła, a użyty materiał oddaje charakterystyczny dla Sudetów klimat. Podobnie ukształtowane obiekty znajdują się w Jedlinie Dolnej (Ryc. 85) i Jedlinie (Ryc. 86).

Niestety, w 1989 r. linia została wyłączona z ruchu kolejowego. Od tego czasu zespół stacji kolejowej w Jugowicach stoi nieużytkowany. Obecny właściciel nie wykazuje żadnego zainteresowania obiektem i chociaż dyskutowane są plany przywrócenia stacji dla ruchu turystycznego (dzieje się tak co jakiś czas), istnieją jednak nie mniej silne tendencje, by całkowicie zlikwidować linię łączącą Świdnicę Kraszowice z Jedliną Zdrój.

4.2.4 JEDLINKA

(niem.: Tannhausen Charlottenbrunn do 1945 r., Zmysłówice 1945- 1948)

Historia powstania stacji kolejowej w Jedlinie jest ściśle związana z datą 1902-1904, kiedy to przedłużono linię ze Świdnicy do Jedliny Zdroju i dalej do Kłodzka i Międzylesia, łącząc ją z trasą Śląskiej Kolei Górskiej z 1879 r. Nowo wytyczony szlak nie zwiększył aktywności miejscowego przemysłu, tak jak tego oczekiwano, ale za to wydatnie przyczynił się do rozwoju turystyki w rejonie Gór Sowich. Stworzył on połączenie z Wrocławiem dla jednej z bardziej interesujących linii kolejowych, nasyconą obiektami inżynierskimi.

Budynek dworca, obecnie zaadaptowany do celów mieszkalnych, znajduje się w odległości około stu metrów na wschód od drogi Jedlina Zdrój- Jedlinka- Głuszyca, zajmując pas przy linii kolejowej, która biegnie tutaj trawersem zbocza górskiego. Prowadzi do niego brukowana droga, która obecnie znajduje się w bardzo złym stanie. Obok budynku dworca stoi połączony z nim łącznikiem dawny magazyn ekspedycji kolejowej, użytkowany aktualnie jako stolarnia.

Oba budynki, dzięki łącznikowi, tworzą jednolitą bryłę z wyraźnym podziałem na trzy części. Dzięki ścianie szczytowej w środkowej części wyniesionej jedną kondygnację wyżej, podkreślono jego symetrię. Obiekt ustawiony jest podłużną osią równoległą do osi torów, które w obrębie stacji rozgałęziły się z jednotorowej linii kolejowej na pięć torowisk (wcześniej nawet na sześć), co wskazuje na ówczesną rangę Jedlinki.

Na fundamentach budynku wykonanych z cegły ceramicznej wzniesiono mury z tego samego materiału. Zewnętrzne ściany parteru spoinowano, wyżej zaś tynkowane z pozostawionym spoinowaniem na narożnych lizenach przechodzących, na ścianach szczytowych, w układ schodkowy biegnący ku kalenicy. Szczyty zwrócone do torowisk i do podjazdu, posiadają drewnianą konstrukcję ryglową z wypełnieniem z otynkowanej cegły o prostym, zgeometryzowanym rysunku.

Centralną część budynku kryje stromy dach, o nachyleniu połaci dachowych pod kątem 45°, kryty dachówką ceramiczną. Wykonany jest w konstrukcji krokwiowo- płatwiowej z widocznymi kleszczami w elewacji szczytów i promieniście rozłożonymi drewnianymi elementami schodzącymi się w środku kleszczy. Nad niższymi częściami budynku dworca i przylegającym do niego dawnym magazynem dach ma zdecydowanie mniejsze nachylenie połaci dachowych, w przybliżeniu jest to kąt 15°, i pokryty jest papą bitumiczną na lepiku. Podobnie jak w części środkowej dachy te mają konstrukcję drewnianą. Stropy w budynku są drewniane. Również zabiegowe schody prowadzące na piętro, oraz balustradę wykonano w całości z drewna.

Drzwi wejściowe, drewniane, dwuskrzydłowe, płycinowe, jako jedyne posiadają naświetle (pozostałe drzwi są jednoskrzydłowe). Stolarkę okienną wykonano jako drewnianą, skrzynkową, podwójną, na poddaszu występują okna pojedyncze (w szczytach okna zdwojone). W budynku magazynu zamiast drzwi znajdują się dwuskrzydłowe wrota klepkowe, rozsuwane na stalowych prowadnicach, ułatwiające obsługę z rampy po obu stronach obiektu. Stolarka okienna- stalowa, typu przemysłowego, krosnowa.

Posadzki na parterze w hallu i w wiatrołapie posiadają wykończenie cementowe, natomiast w innych pomieszczeniach wykonano podłogi drewniane na legarach.

Rzut posiada bardzo wyraźne podziały funkcjonalne, mające swoje odzwierciedlenie w bryle. Składają się na niego dwa wydłużone prostokąty dworca i magazynu, przesunięte względem siebie, przy czym budynek dworca tworzy w środkowej partii literę L skierowaną krótszym odcinkiem w stronę torów. Dawniej, była to część wejściowa. Oprócz hallu głównego, usytuowanego poprzecznie i asymetrycznie do osi budynku, znajdowały się tutaj również kasy biletowe, poczekalnia, nastawnia i biuro zawiadowcy stacji, a na piętrze - mieszkanie zawiadowcy.

W niższych skrzydłach były poczekalnia po jednej (adaptowaną aktualnie na mieszkanie) i magazyn spedycji kolejowej po przeciwnej stronie, który posadowiony był wyżej i dostępny poprzez łącznik z budynku dworca. Magazyn zaopatrzony jest w rampy wyładowczo-załadownicze, ze schodami zewnętrznymi, usytuowanymi od strony podjazdu i od strony torów.

Partery elewacji wykonano z czerwonej cegły spoinowanej, urozmaicając je polami otynkowanymi. Taki sam materiał posłużył do zwieńczenia odcinkami łuków otworów okiennych i drzwiowych, a także do wykończenia ich wyraźnymi opaskami. Nad oknami dawnej poczekalni znajdują się wąskie, pionowe, tynkowane pola, grupowane po pięć nad każdym węższym i po sześć nad szerszym. Pod linią okien, przez całą długość elewacji, biegnie gzyms wykonany z takiej samej czerwonej cegły.

W części centralnej piętro zyskało elewację tynkowaną, ale narożniki podkreślono ceglanyymi lizenami, co w połączeniu z gzymsami międzykondygnacyjnym i podokiennym, opaskami wokół otworów okiennych i łękami nadokiennymi wykonanymi z cegły tworzy na elewacji zgeometryzowany rysunek. Pod oknami w szczytach od strony podjazdu i torowiska wprowadzony został dodatkowo dekoracyjny element w kształcie ukośnego krzyża.

Jak już było wspomniane zwartą bryłę obiektu urozmaica rozrzeźbienie rzutu, oraz zróżnicowanie wysokości poszczególnych jego partii wynikające z podziałów funkcjonalnych. Ważną rolę w kształtowaniu architektury budynku dworca odgrywa dach. Parterowe skrzydła kryje dach o niewielkim nachyleniu połaci dachowych, natomiast centralna część z wystającym ryzalitem zyskała stromy dach o przecinających się połaciach pod kątem prostym. Szczyty w ryzalitach od strony podjazdu i peronu wykonano w konstrukcji drewnianej, szachulcowej, podkreślając jej elementy głębokim, ciemnym brązem. Od strony podjazdu do głównego hallu prowadzi drewniany wiatrołap z dużymi przeszkleniami. Kryje go dwuspadowy dach o konstrukcji drewnianej, kryty papą bitumiczną. Ciekawym elementem jest zdobienie szczytu w postaci kleszczy połączonych z kalenicą pionowym elementem drewnianym, który ma swoją kontynuację ponad kalenicą w postaci rzeźbionej sterczyny. Podobne detale posiadają także wspomniane już szczyty w centralnej partii

budynku. Powtórzenie tego detalu w kilku miejscach na elewacjach wyraźnie ujednolica architekturę obiektu.

Dworzec w Jedlinie odznacza się dbałością o detale. Zachowała się wisząca lampa na wysokości pierwszego piętra w kształcie dzwonka, na ażurowym ramieniu z kutego żelaza. Została zamontowana na szczycie od strony podjazdu, na specjalnie do tego celu przygotowanym polu. Kolejnym przykładem mogą być wykończenia kominów, wysokich, kotwionych w konstrukcji dachu. Wieńczą je gzymsy (trzy), pojedynczy- niżej, i dwa- wyżej, jeden nad drugim.

Skala omawianego obiektu i jego położenie na zboczu górkim decyduje o tym, że dworzec kolejowy w Jedlinie jest ważnym przedstawicielem tego typu budownictwa na terenie Sudetów. Zastosowane rozwiązania funkcjonalno- przestrzenne czynią go wzorem dla małych dworców towarowo- osobowych, których architektura stylowo związana jest z Heimatstylem i Runbogenstylem. Różnorodność form wyrazu architektonicznego decyduje o tym, że jest to architektura efektowna i harmonijnie komponująca się z otoczeniem.

Ponieważ linię kolejową wyłączono z ruchu w 1989 r. obiekt jest zdewastowany. Widoczne są ubytki w murach i wypłukane fragmenty spoin na elewacjach. We wnętrzach najbardziej rzuca się w oczy zawilgocenie murów i podłóg.

Od ok. 1991 r. odcinek linii z Jedlinki do Jedliny Zdroju stał się bocznicą rozlewni gazu (propan- butan). PKP zamierza jednak doprowadzić do całkowitej likwidacji linii i dlatego celowe wydają się próby zaadaptowania obiektu na cele mieszkalne.

4.3 LINIA JUGOWICE- WALIM

(Kolejka Walimska- niem.: Wüstewaltersdorfer Kleinbahn)

4.3.1 WALIM

(niem.: Walthersdorf ok. 1386 r., Wüste- Walthersdorf ok. 1748 r., Wüstewaltersdorf od 1816 r., po 1945 Łokietek, a następnie Walim)

Linia kolejowa z Jugowic do Walimia powstała w 1914 r. jako uzupełnienie trasy ze Świdnicy Kraszowic do Jedliny Zdrój z lat 1902-1904, której nie udało się ożywić gospodarczo rejonu w stopniu dostatecznym. Okolice te w połowie wieku XIX były ważniejszym ośrodkiem włókienniczym na Dolnym Śląsku, (w Walimiu co tydzień odbywały się targi i giełdy bawełny).

Z inicjatywą budowy nowej linii wystąpił kupiec i właściciel farbiarni Teodor Boer w 1907 r. Rok później zawiązał się komitet budowy kolejki i rozpoczęto prace projektowe. W 1910 r. przekazano projekt do zatwierdzenia, a 19 października 1912 r. uzyskano pozwolenie na budowę.

Budynek dworca usytuowano w pobliżu centrum Walimia ok. 50 metrów na zachód od rzeki Walimka. Na jego bryłę składają się zespolony z nim od północy magazyn spedycji kolejowej, a od południa otwarta poczekalnia, przebudowana aktualnie na garaż. Przed dworcem zachowały się dawne nasypy peronów. Na zespół stacji składają się także pobliski szalet oraz budynek gospodarczy. W odległości ok. 180 m. wybudowano dwustanowiskową lokomotywnię ze stacją przetwornic.

Obiekt posadowiony jest na ceglanych fundamentach, ściany zewnętrzne i wewnętrzne wymurowano z cegły pełnej i otynkowano zaprawą wapienną. Wszystkie stropy wykonano z belek drewnianych. We wnętrzu podłogi parteru i piętra drewniane, z desek, z wyjątkiem klatki schodowej wyłożonej terakotą. Dwubiegowe schody policzkowe z balustradą wykonano w całości z drewna.

Budynek przykrywa dach mansardowy (o zmiennym kącie nachylenia połaci) kryty dachówką karpiówką. Drewnianą więźbę dachową o układzie płatwiowo- kleszczowym, z dwoma płatwiami pośrednimi i z belką kalenicową, wspierają trzy rzędy słupów.

Stolarka okienna i drzwiowa wykonana z drewna, w dużym stopniu zachowała się jako oryginalna. Drzwi płycinowe jednoskrzydłowe, natomiast okna skrzynkowe, podwójne z drobnymi podziałami. Otwory okienne i drzwiowe mają kształt prostokąta, z wyjątkiem głównego wejścia do poczekalni i wyjścia na peron.

Prostokątny w rzucie budynek, bez podpiwniczenia, w swej centralnej części mieścił poczekalnię, do której po obu jej stronach przylegały pomieszczenia obsługi ruchu i kasa biletowa- aktualnie zamienione na mieszkanie. Piętro pełniło i nadal pełni rolę mieszkania. Klatka schodowa, zabiegowa, została usytuowana w północno- wschodnim narożniku budynku. Oprócz budynku dawnego dworca obsługuje również magazyn (Ryc. 82).

Elewacje dworca zaprojektowano symetrycznie. Wykończone są tynkiem z ceglanym cokołem dochodzącym do dolnej krawędzi okien. Od frontu, w centralnej części elewacji, znajduje się ryzalit zwieńczony tympanonem, który otacza profilowany gzyms. W trójkątnym polu tympanonu widnieje płaskorzeźba kształtowana w tynku przedstawiająca uskrzydłone koło- symbol kolei. Do ryzalitu dochodzi prostopadłościenny przedsionek z tarasem na wysokości pierwszej kondygnacji ogrodzonym balustradą z masywnie ukształtowanymi tralkami. Elewacja od strony peronu posiada analogiczną kompozycję, z tym że ryzalit imituje jednocześnie balkon,

a balustradę wykonano w tynku. Pośrodku tympanonu znajduje się otwór okienny w kształcie koła. Dach nie tworzy dużego okapu, a jego nadwieszenie redukuje profilowany gzyms.

Przylegający od południa do dworca niepodpiwniczony, parterowy budynek dawnej poczekalni (obecnie garaż) posadowiony jest na fundamencie murowanym. Mury wykonano w konstrukcji drewnianej, szkieletowej z wypełnieniem otynkowaną cegłą. Wewnątrz wylano posadzkę betonową.

Dwuspadowy dach o niewielkim nachyleniu połaci pokryty jest papą bitumiczną i tworzy wydatny okap. Jego drewniana konstrukcja wykonana jest w układzie płatwiowo- kleszczowym z belką kalenicową podpartą rzędem słupów z mieczami. Na elewacjach widoczny jest zgeometryzowany rysunek układu konstrukcyjnego murów z wrotami od strony wschodniej. Na pozostałych elewacjach znajdują się otwory drzwiowe z drzwiami wejściowymi do komórek lokatorskich, pojedyncze, płycinowe.

Od strony północnej do dworca przylega budynek dawnego magazynu spedycji kolejowej. Konstrukcja fundamentów i murów jest analogiczna jak w przypadku dawnej poczekalni. Jest to jednak budynek podpiwniczony z drewnianym stropem belkowym. Konstrukcja stropu wspiera się na drewnianym podciągu, który leży na słupach z cegły. Posadzkę w piwnicy ułożono z cegieł, natomiast parteru z desek. Schody również wykonano z cegły.

Dwuspadowy dach o niedużym nachyleniu połaci kryty jest papą bitumiczną i tworzy duży okap. Drewniana więźba dachowa wykonana jest w układzie płatwiowo- kleszczowym z belką kalenicową podpartą rzędem słupów z mieczami. Zachowała się pierwotna, krosnowa stolarka okienna. Drzwi płycinowe, jednoskrzydłowe, oraz duże dwuskrzydłowe wrota przesuwne wykonane są z drewna.

Elewacje posiadają rysunek konstrukcji drewnianej z polami wypełnionymi otynkowaną cegłą. Podmurówka z cegły spoinowanej wyniesiona ponad teren ok. 70 cm jest murem piwnicy. Znajdują się w nim otwory okienne zwieńczone łukiem odcinkowym. Okna parteru mają kształt prostokątów. Na poziomie parteru, od strony wschodniej, na zewnątrz magazynu znajdowała się dawniej drewniana rampa (dziś już tylko resztki)⁷⁹.

W odległości około 200 m od budynku dawnego dworca zlokalizowano dawną lokomotywnię ze stacją przetwornic. Jest to parterowy obiekt bez podpiwniczenia, założony na rozczłonkowanym rzucie zbliżonym do litery L. Fundamenty i mury wykonane są cegły spoinowanej, co podkreśla techniczną funkcję budynku. W jego zachodniej partii (podstawy litery L) żelbetowy strop wsparty na

⁷⁹ Wewnątrz, do niedawna jeszcze, znajdowała się waga z ok. 1914 r. drewniano- stalowa zawieszona na masywnej konstrukcji drewnianej firmy „UG.HUBSCHER” z Wałbrzycha.

dwóch słupach dzieli przyziemie od nieużytkowego poddasza. W tej części budynku znajdowała się stacja przetwornic prądu zmiennego na stały. Założono tu posadzkę z terakoty. W dużej hali, gdzie mieściły się dwa stanowiska lokomotyw z taborem, pomieszczenie socjalne pracowników warsztatu i warsztat, wylano posadzkę z betonu. Wewnętrzne tory dla lokomotyw przetrwały do dnia dzisiejszego.

Wieżba dachowa- drewniana wykonana jest w systemie płatwiowo- kleszczowym, z belką kalenicową wspartą na słupach z mieczami. Konstrukcja wieżby tworzy układ prostych dachów przecinających się pod kątem prostym, o niewielkim kącie pochylenia połaci, krytych ocynkowaną blachą falistą.

Ceglane elewacje cechuje powtarzalność pionowych otworów okiennych i prostota detalu wprowadzonego wokół nich, oraz na narożnikach budynku. Gzyms wieńczący ściany, biegnie dookoła budynku i optycznie redukuje nieduży okap dachu. Nie zachowała się oryginalna drewniana i stalowa stolarka okienna i drzwiowa. Aktualnie zamontowana stolarka wykonana jest z metalu, a większość otworów okiennych zamurowano, zabezpieczając w ten sposób opuszczony obiekt.

Na zespół budynków stacji kolejowej Walim składają się również stojące w pobliżu budynek gospodarczy i szalet . Oba obiekty posiadają architekturę analogiczną do budynku dworca. Założone są na planie zbliżonym do kwadratu. Mury wykonane zostały jako drewniane szkieletowe, z wypełnieniem cegłą pełną, która następnie została otynkowana. Budynek gospodarczy przykryty jest czterospadowym dachem mansardowym, krytym dachówką karpiówką. Dach szaletu jest czterospadowy z wywietrznikiem pośrodku, w kształcie kopuły krytej blachą stalową. Połacie dachowe kryje dachówka ceramiczna.

Stacja kolejowa w Walimiu stanowi dość nietypowy przykład zespołu budynków kolejowych. W porównaniu do większości obiektów tego typu w Sudetach, brak tu wyraźnej kompozycji osiowej. Także detal zastosowany w tym obiekcie różni się od powszechnie spotykanych w innych dworcach. Choć nawiązuje do dziewiętnastowiecznego klasycyzmu, to w swym charakterze bardziej przypomina miejscowe budynki mieszkalne niż reprezentujące wspomniany styl budynki użyteczności publicznej.

Mansardowy dach należy do rzadko stosowanych rozwiązań wśród dworców sudeckich. Również tralki balustrady na tarasie nie występują w takim kształcie w innych budynkach dworcowych (w ogóle taras jest rzadkością w takich budynkach). Właśnie te cechy sprawiają, że bardziej niż na innych stacjach kolejowych widać w Walimiu indywidualny charakter tej architektury .

4.4 LINIA WAŁBRZYCH- KŁODZKO

Śląska Kolej Górską

4.4.1 JEDLINA GÓRNA

(niem.: Steingrund do 1945 r., Kamieńsk 1945- 1948)

Linia kolejowa Wałbrzych- Kłodzko stanowi część magistrali kolejowej tzw. Śląskiej Kolei Górskiej biegnącej od Zgorzelca przez Jelenią Górę, Wałbrzych, Kłodzko i dalej łącząc się z linią biegnącą w kierunku Międzylesia, ku granicy z Czechami. Jej początki sięgają lat 1853-54, kiedy to BFE przejawiało chęć przeprowadzenia podobnej inwestycji, jednak budowę rozpoczęto nieco później, bo w 1862 r. Patronat nad realizacją tego strategicznego szlaku objęło państwo i to z jego budżetu czerpano środki na budowę.

Prace postępowały szybko i już w 1867 r. linia biegnąca ze Zgorzelca dotarła do Wałbrzycha. O przedłużeniu magistrali w kierunku kłodzka zdecydowano jednak dopiero w 1874 r., a linię wytyczono w 1876r. Trasa przebiegała skrajem głównego grzbietu Gór Sowich, co powodowało liczne techniczne utrudnienia. Tylko na odcinku z Wałbrzycha do Ludwikowic powstały trzy tunele, a pokonanie górskich dolin wymagało wybudowania ośmiu mostów.

Łatwiejszy odcinek trasy z Nowej Rudy do Kłodzka uruchomiono 15 września 1879 r., a całą linię oddano do użytku rok później, tj. 15 września 1880 r.

W 1909 r. rozpoczęto układanie drugiego toru na odcinku z Wałbrzycha do Kłodzka, poddając modernizacji istniejące obiekty inżynieryjne i budując nowe, w tym najdłuższy na Śląsku 1601 metrowy tunel pod masywem Małego Kozła. 10 września 1912 r. zakończono prace oddając linię do eksploatacji.

Dworzec kolejowy Jedlina Górna powstał około roku 1878. Przy czym stację tworzy zespół budynków. Obok dworca składa się na niego również budynek gospodarczy, budynek mieszkalny i szalet. Obiekty te oraz wolnostojące wiaty peronowe z przejściami podziemnymi powstały w okresie przebudowy szlaku tj. ok. 1909 r.

Obiekt położony jest na stoku górskim, na wysokiej skarpie, na której ułożono tory. Poniżej od południa, równolegle do torów, biegnie droga z Jedliny Zdrój w kierunku Wałbrzycha (przez Kamieńsk). Od drogi do dworca prowadzą kamienne schody położone na skarpie ziemnej, obsadzonej drzewami. Po obu ich stronach znajduje się stalowa, kuta balustrada łączona na nity.

Fundamenty obiektu wykonane są z cegły pełnej, ceramicznej. Na nich stoją mury z cegły spoinowanej do wysokości około dwóch metrów. Wyżej mury otynkowano z wyjątkiem szerokiej opaski pod

okapem, gdzie pozostawiono cegłę spoinowaną. Wysunięte ryzality w centralnej części budynku tworzą ściany szczytowe i wykonane są w konstrukcji drewnianej, szkieletowej, wypełnionej cegłą i otynkowane, podobnie jak ściany osłonowe przybudówki, dawnego pomieszczenia zawiadowcy stacji (Ryc. 83, 84).

Podłogi parteru wykonano jako betonowe, gładzone, a w części mieszkalnej, oraz administracyjnej drewniane. Drewniany strop nad parterem został odeskowany i otynkowany na trzcinie. Stolarka w budynku jest drewniana: okna skrzynkowe, podwójne, natomiast drzwi pojedyncze z płycinami.

Czterospadowy dach dworca posiada drewnianą konstrukcję więźby, w układzie krokwiowo- płatwiowym, kryty dachówką karpiówką, krzyżujący się w centralnej części z dachem naczółkowym kryjącym ryzality. Jego połacie mają kąt nachylenia 45° i wyraźnie wychodzą poza obrys budynku tworząc wydatne okapy. Na dachu znajduje się kilka lukarn krytych prostym, jednospadowym daszkiem. Okap przybudówki schodzi niżej niż pozostałe połacie dachowe.

Także od strony peronu dach schodzi nieco niżej, kryjąc połączoną z budynkiem wiatę przed dawną poczekalnią. Wykonana jest ona w konstrukcji drewnianej, wspartej na drewnianych słupach z mieczami.

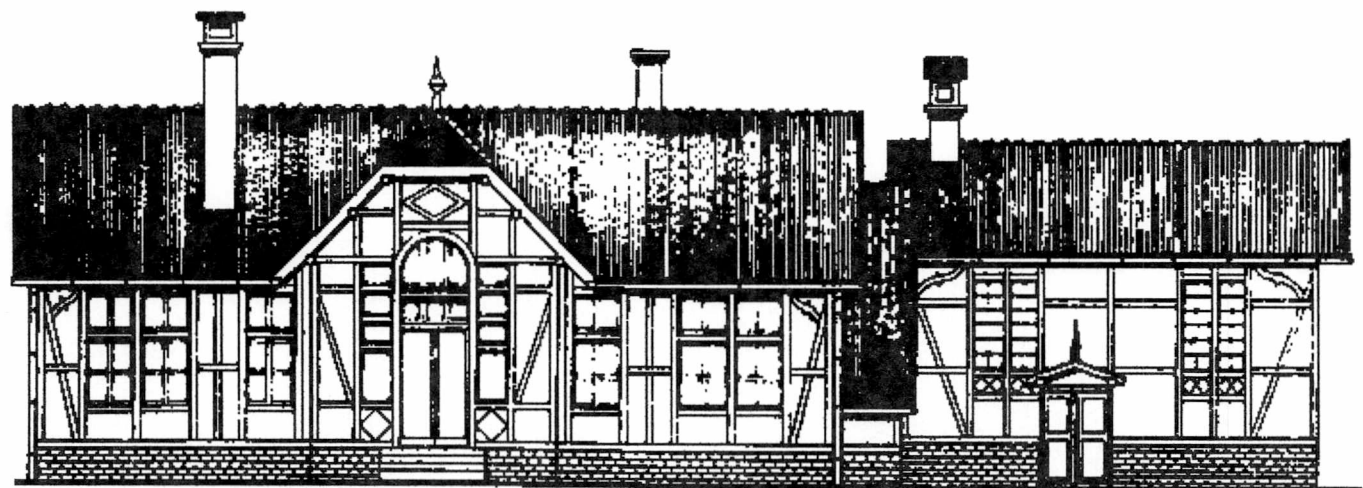
Nad peronem wykonano wiatę wolnostojącą drewnianą, wspartą na słupach z mieczami, krytą papą bitumiczną, oraz tunel łączący perony, z zadaszonymi wyjściami, o konstrukcji stalowej z dużymi przeszklzeniami o gęstym podziale pól.

Układ funkcjonalny dworca jest obecnie słabo czytelny. Adaptacja wnętrza budynku na cele mieszkalne zatarła nawet strefę wejściową do głównego hallu. Aktualnie znajduje się tu okno.

Niepodpiwniczony budynek składał się z dwóch części: techniczno- administracyjnej założonej na planie prostokąta 12x6m i części dla pasażerów na planie prostokąta 11x10m (razem z wiatą peronową), która mieściła wiatrołap, hall, kasy biletowe.

Zróznicowanie bryły budynku dawnego dworca podkreśla odmienna konstrukcja zastosowana w poszczególnych jego partiach. Szczyty w centralnej jego części oraz dobudówki przyziemia otrzymały konstrukcję drewnianą szkieletową z widocznym jej rysunkiem na elewacjach, natomiast pozostała część posiada elewacje ze spoinowanej cegły, częściowo tynkowanej o zróżnicowanej fakturze. Otwory okienne tej części, mają różne wymiary i okalają je opaski ceglane, a górą wieńczą łuki.

Całość przykrywa stromy dach z lukarnami. Daleko wysunięte poza obrys budynku okapy, założone są na różnych poziomach. Na dachu, przy okapach, zamontowano stalowe drabinki przeciwnieźne. W szczytach, na kalenicy znajdują się ozdobne elementy w kształcie

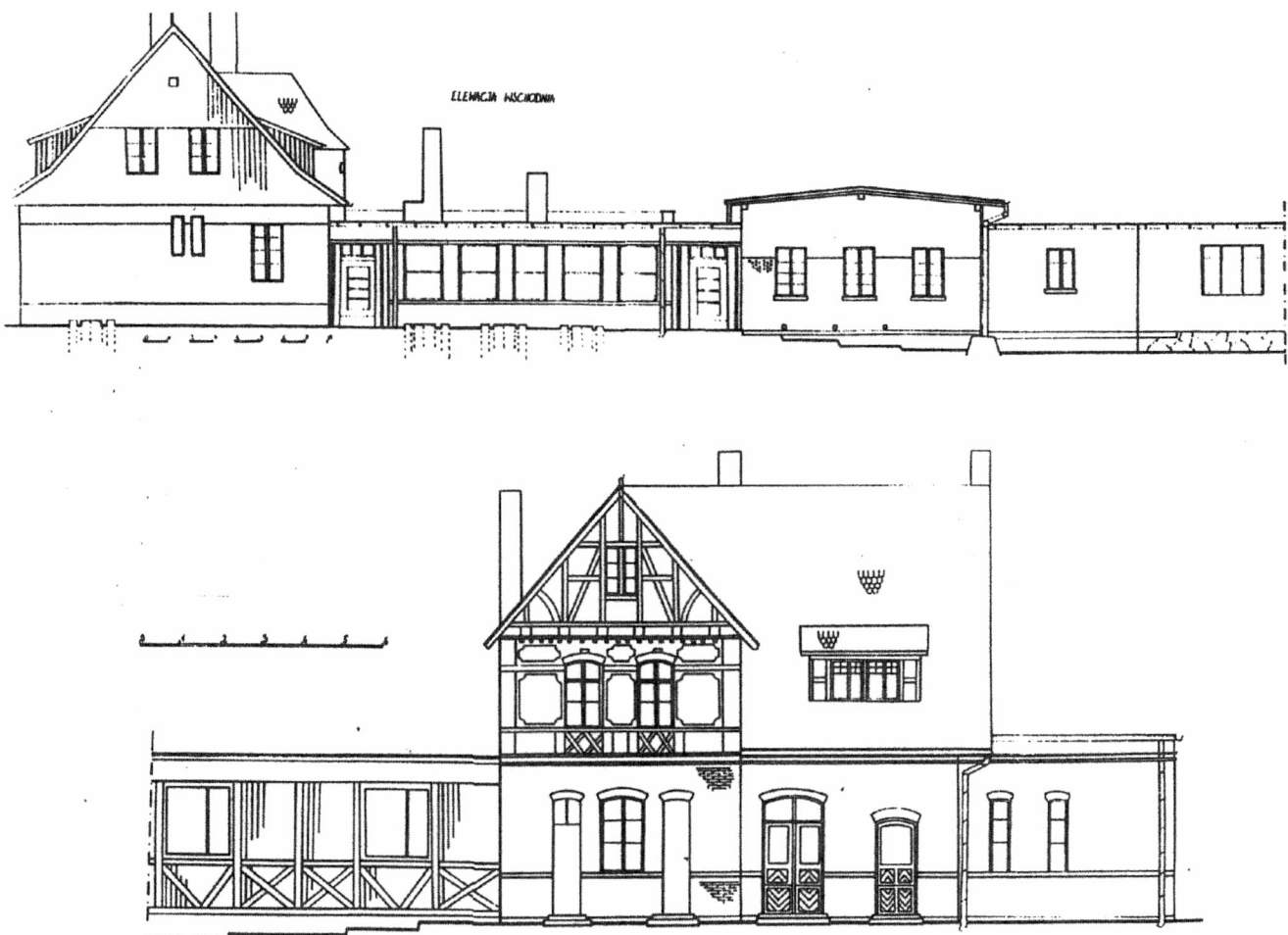


ELEWACJA FRONTOWA

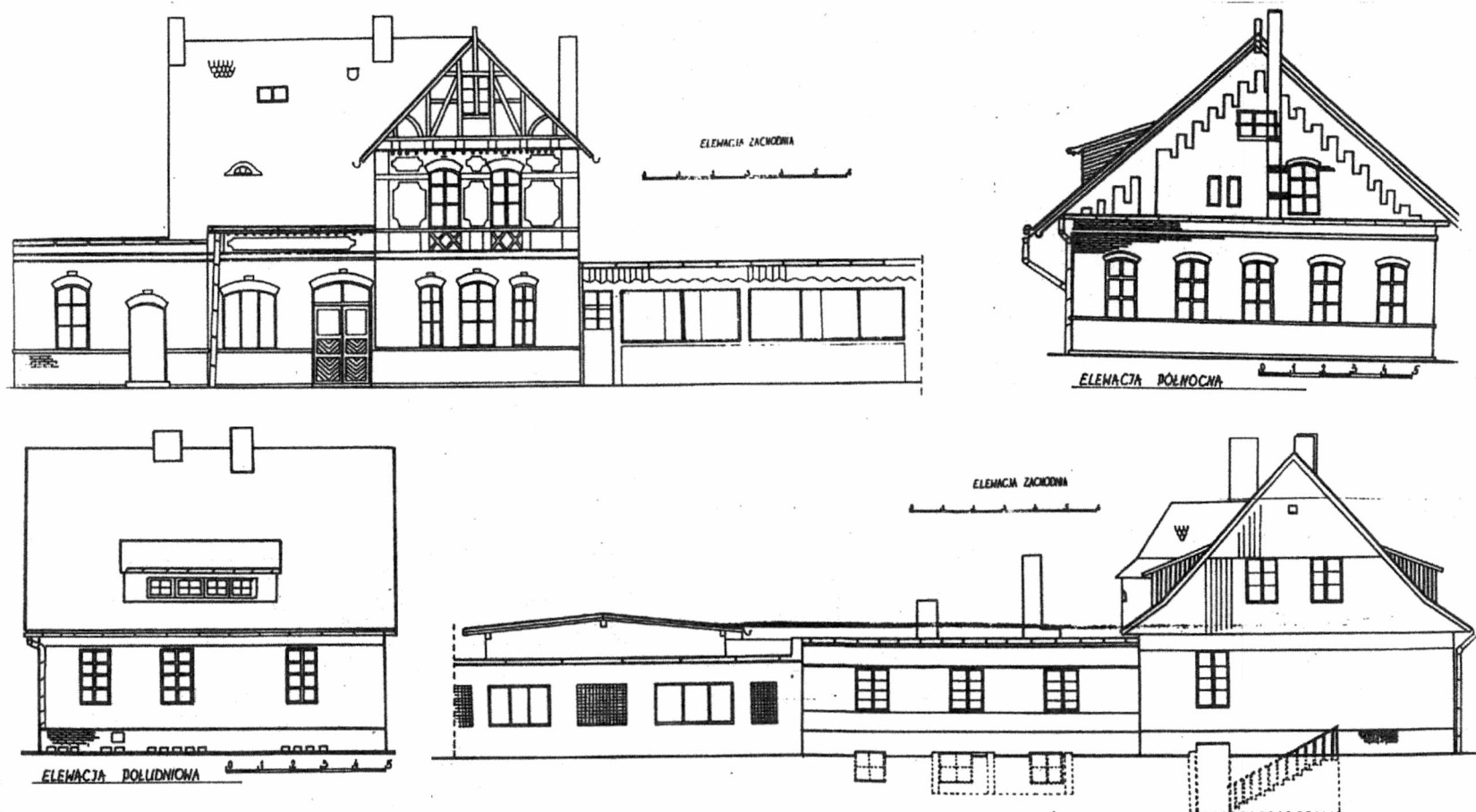


ELEWACJA OD PERONU

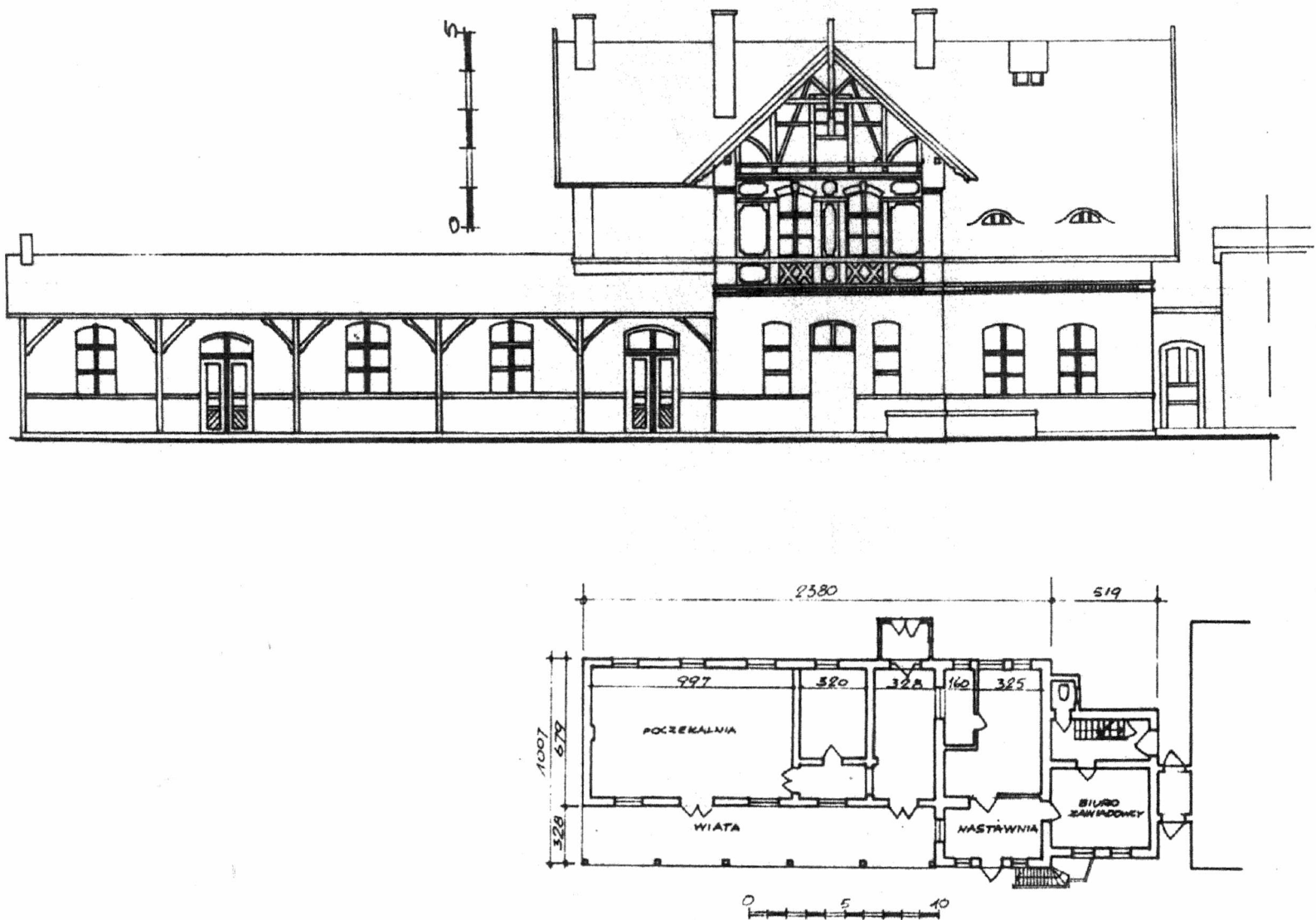
Ryc. 78 Marcinkowice Świdnickie. Sztańdardowy przykład architektury dworcowej
na obszarze Sudetów końca lat 90-tych XIXw.



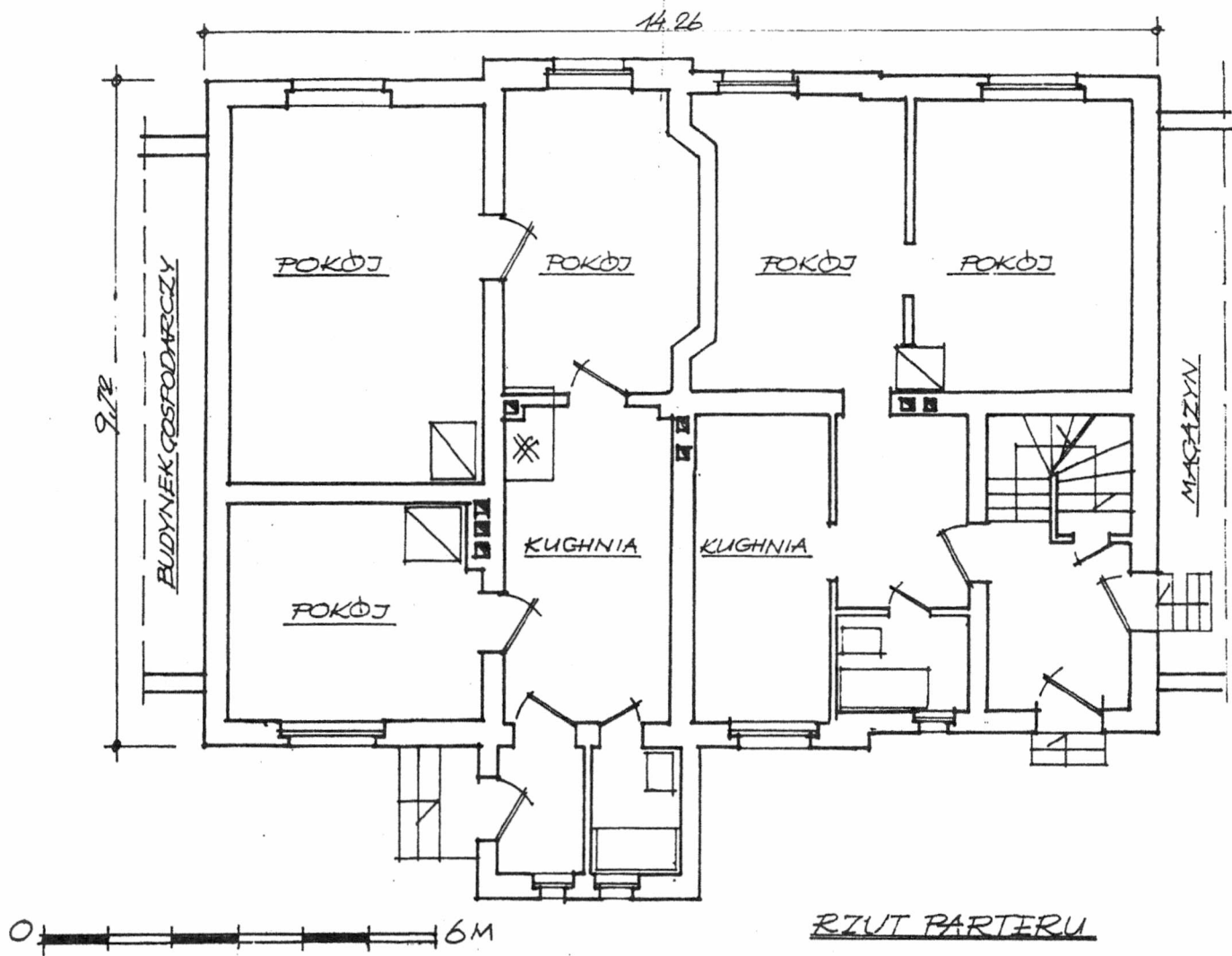
Ryc. 79 Zagórze Śl. Elewacja budynku mieszkalnego i dworca (rys. Autor).



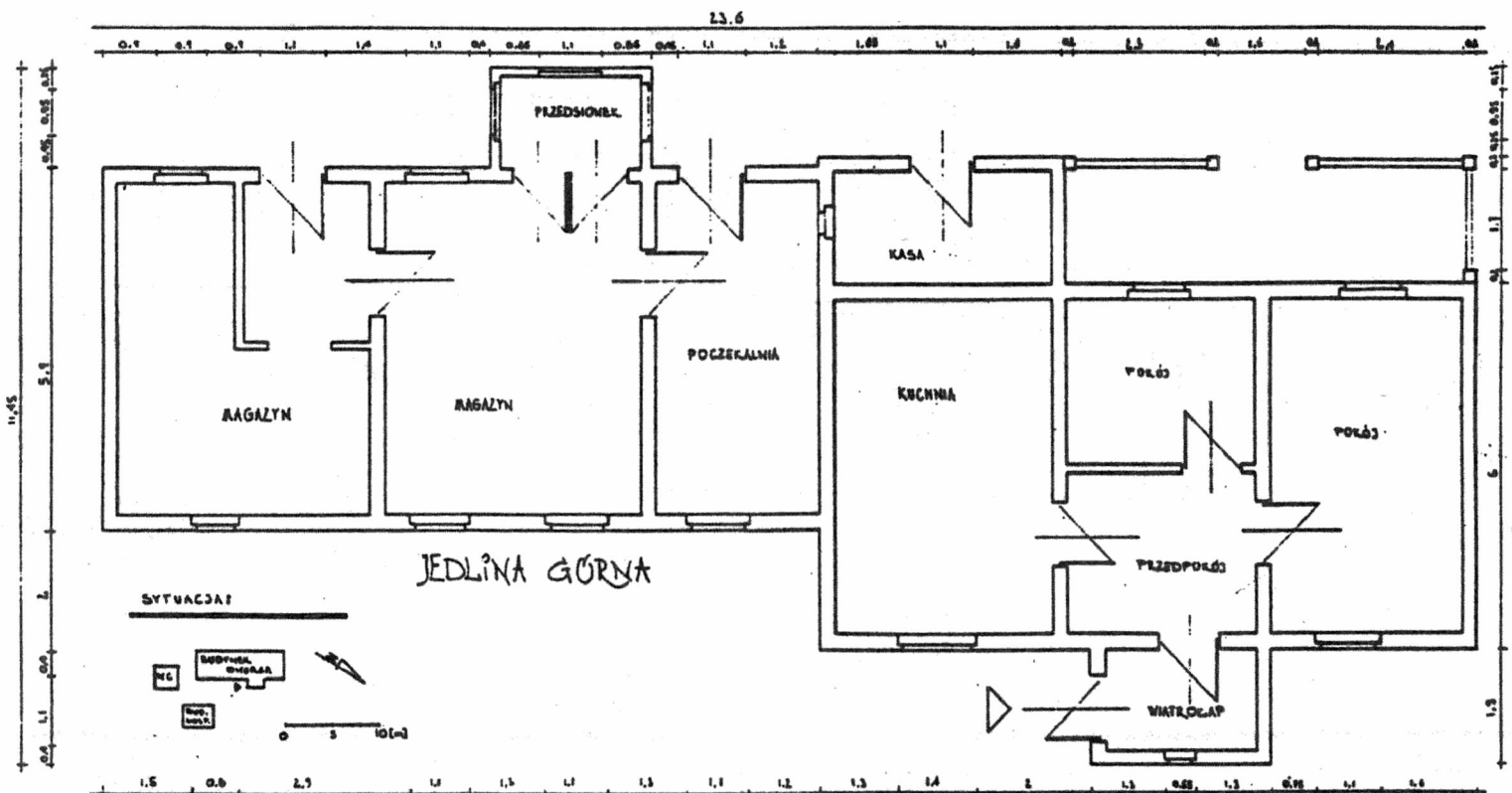
Ryc. 80 Zagórze Śląskie. Elewacje (rys. autor)



Ryc. 81 Dworzec w Jugowicach z 1904r. Charakterystyczna ornamentyka szczytu znajduje się w analogicznych obiektach na obszarze Sudetów.



Ryc. 82 Małim. Aktualny rzut dawnego dworca (rys. autor).



Ryc. 83 Jedlina Górna. Rzut dworca. (rys. autor)

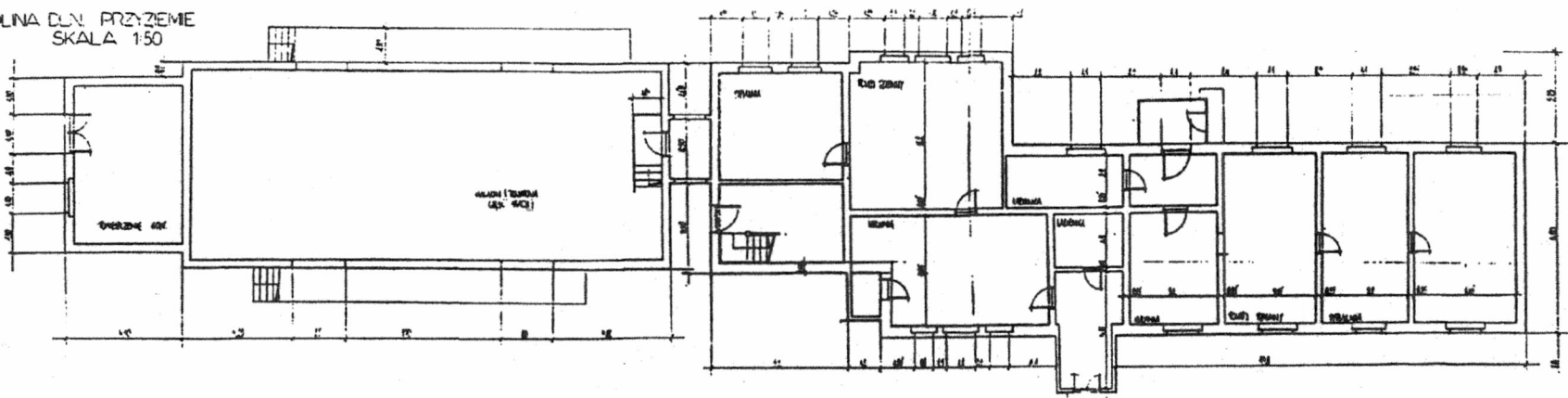


Ryc. 84 Jedlina Góra. Elewacje: od strony peronu i frontowa. Urozmaicona bryła nawiązuje stylem do dworców z Doliny Białej Łądeckiej (rys. autor).



Ryc. 85 Jedlina Dolna. Szachulcowa
konstrukcja szczytu. Uwagę zwraca
zachowana lampa.

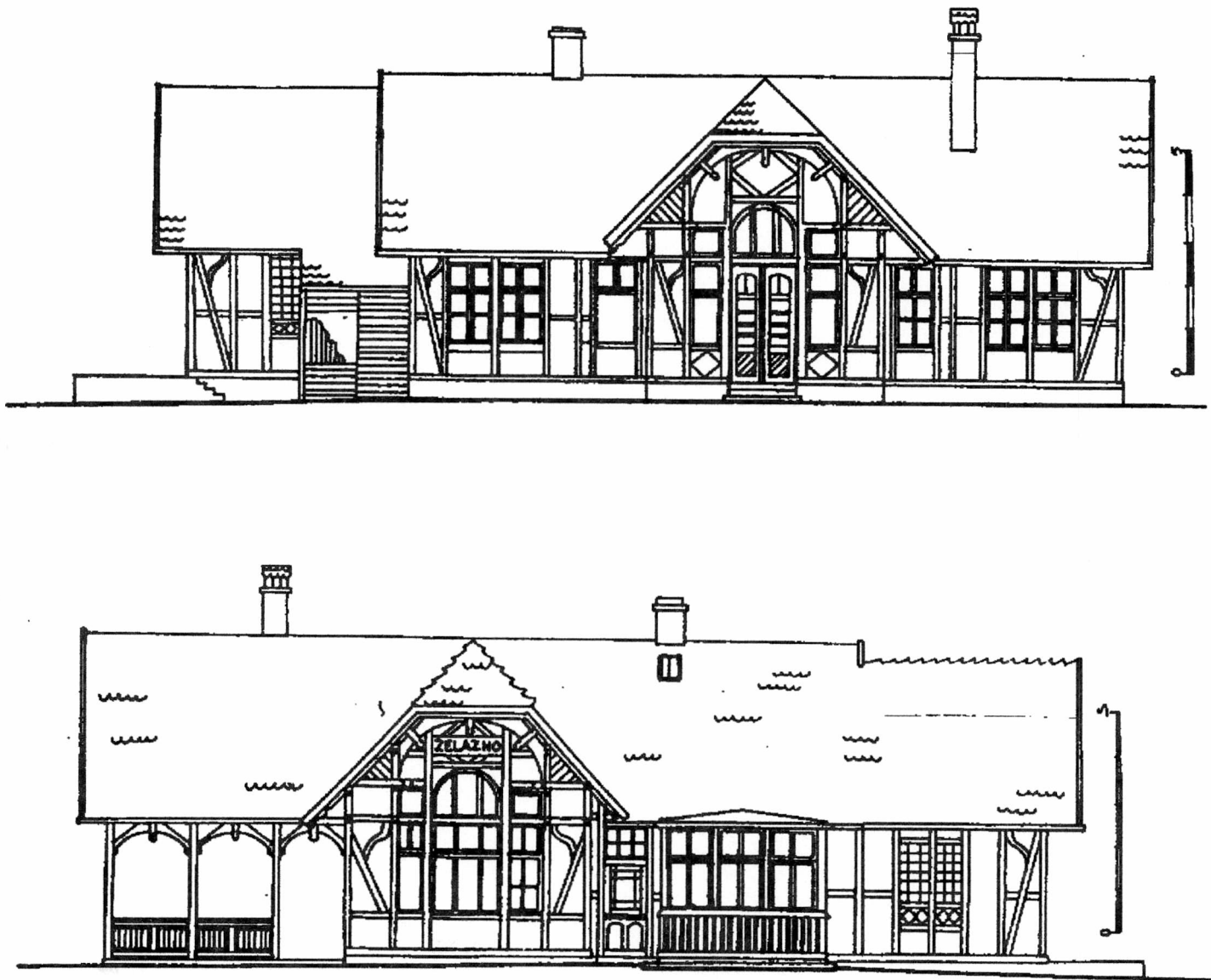
JEDLINA DŁ. PRZYZIEMIE
SKALA 1:50



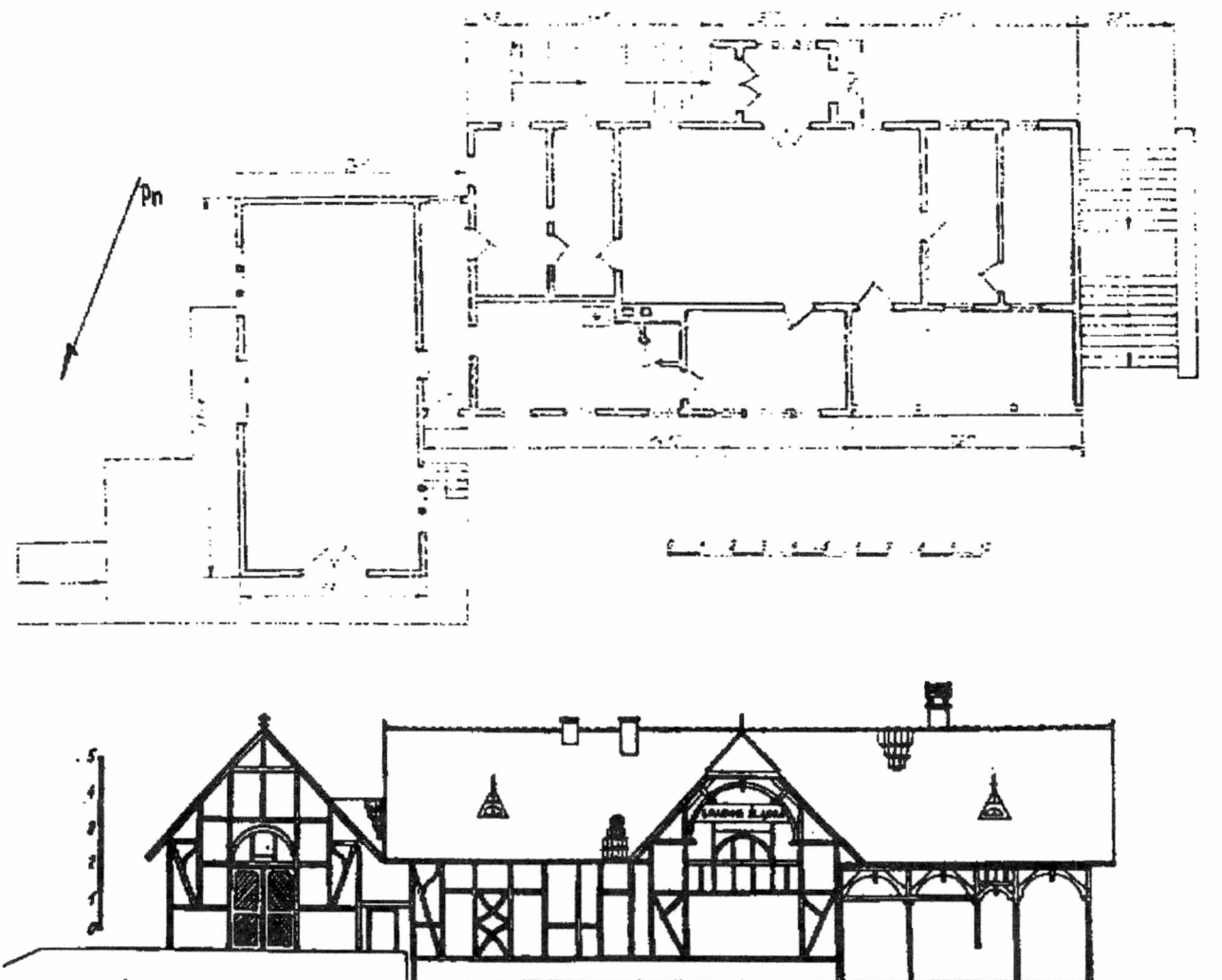
JEDLINA DŁ. ELEVACJA
OD PERONU 1:50



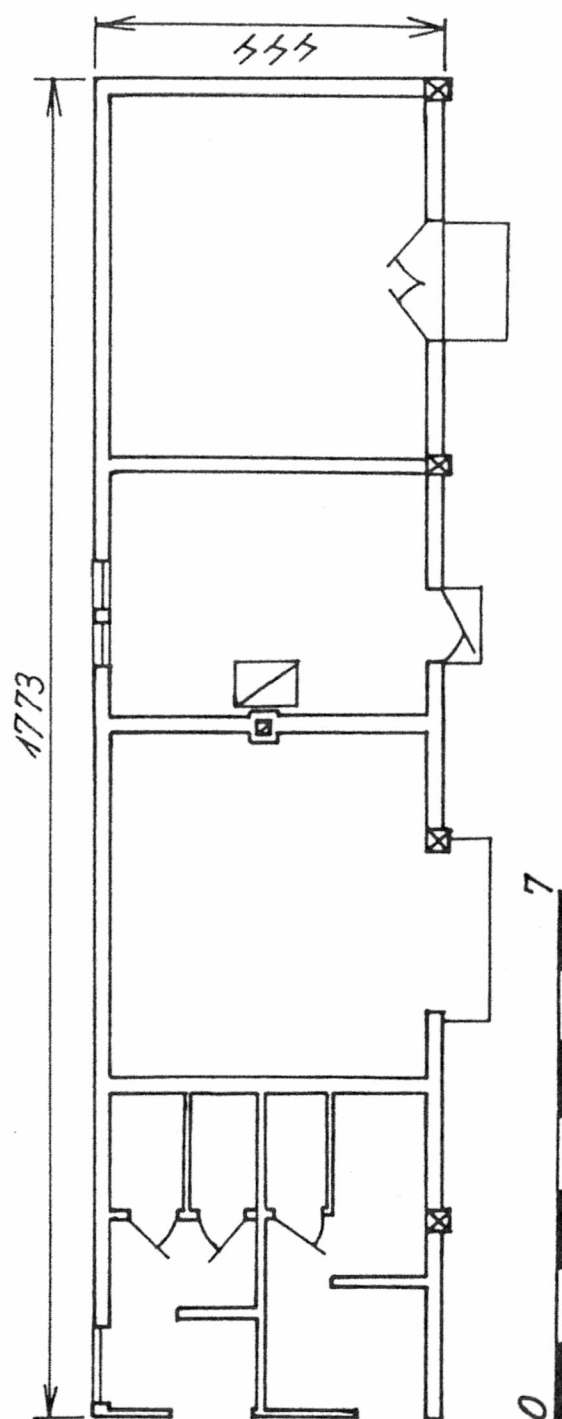
Ryc. 86 Jedlina. Dworzec z 1902r. na trasie z Jedliny do Świdnicy Kraszowice
Rzut i elewacja od strony peronu. (Rys. autor)



Ryc.87 Żelazno - elewacje dawnego dworca.



Ryc. 88 Strzegom Grabina - rzut i elewacje dawnego dworca.



Ryc. 89 Pilchowice Zapor: rzut przyziemia dworca (rys. autor).

eliptycznych kul wykonanych z metalu, natomiast kominy ze spoinowanej cegły zwieńczone są gzymsami.

Budynek szaletu, jednokondygnacyjny, wykonano w konstrukcji drewnianej szkieletowej, wypełnionej cegłą otynkowaną. Dach czterospadowy pokryty jest dachówką. W najwyższym jego punkcie znajduje się świetlik w formie prostopadłościanu z czterospadowym daszkiem z blachy stalowej. Świetlik wykonany został w konstrukcji drewnianej, tak samo jak i żaluzje w otworach doświetlających wnętrze szaletu.

Budynek mieszkalny cechuje prostota. Na dwuspadowym dachu znajduje się dachówka karpiówka. Wokół otworów okiennych biegnie opaska z cegły spoinowanej i jest to jedyny element zdobniczy. Elewacje budynku zostały otynkowane.

Widoczna dbałość o detal, oraz liczba zastosowanych rozwiązań formalnych, przyniosła efekt w postaci dobrego przykładu architektury o cechach charakterystycznych dla tzw. Heimestilu (stylu rodzimego), w jakim wznoszone były dworce na tej linii kolejowej. Zróżnicowanie bryły i niewielkie jej gabaryty, powodują iż harmonizuje ona z otaczającym górskim krajobrazem.

4.5 LINIA KŁODZKO- STRONIE ŚLĄSKIE

4.5.1 ŻELAZNO

(niem.: Eisersdorf do 1945 r., Jeziersk 1945- 1948)

7 listopada 1869 roku Kolej Górnośląska uzyskała koncesję na budowę linii z Wrocławia do Międzyzlesia. Realizacja projektu przebiegała etapami i trwała aż do 1875 r., kiedy to uruchomione zostało w Międzyzlesiu ważne przejście kolejowe z Czechami. Trasa ta doczekała się po latach bocznych linii, uzupełniając tym samym sieć kolejową Dolnego Śląska.

Linia kolejowa przechodząca przez Żelazno i Łądek Zdrój⁸¹, została oddana do użytku 14 listopada 1897 r. po wybudowaniu połączenia między Kłodzkiem a przemysłowym miasteczkiem Stronie Śląskie, związanym dawniej z górnictwem rud żelaza, hutnictwem i wydobywaniem marmuru. Inwestycję realizowano zgodnie z programem zakładającym połączenie linią kolejową znanych uzdrowisk Dolnego Śląska z głównymi magistralami.

⁸¹ Znanym od średniowiecza ośrodkiem handlowym związanym z drogą solną wiodącą na Morawy, a któremu sławę i rozgłos przyniosły lecznicze właściwości radoczących i geotermicznych wód mineralnych

Trasa przebiega początkowo dnem niezbyt rozległej, za to bardzo malowniczej doliny rzeki Biała Łądecka, która w opinii znawców uchodzi za jedną z piękniejszych w Sudetach (szczególnie w górnym biegu rzeki powyżej Stronia Śląskiego). Następnie wspinając się trawersem na jej zbocza, podąża aż do stóp Gór Żółtych i Bialskich, gdzie w Stroniu Śląskim kończy swój bieg. Dworce kolejowe, na tym pozbawionym imponujących budowli inżynierskich szlaku, stanowią jego wyróżnik. Jest to bodaj jedyny w Sudetach przykład tak konsekwentnie stosowanego typowego obiektu, powodującego symbiozę drogi żelaznej i krajobrazu.

Mimo, że linię uruchomiono w 1897 budynek dworca w Żelaźnie powstał dopiero w 1907 r.- dziesięć lat później. Wykonany został według typowego projektu, często wykorzystywanego dla małych stacji w Sudetach i terenów podgórskich. Analogiczny styl i formę posiada wiele obiektów tego typu, czego przykładem są dworce w Marcinowicach koło Świdnicy, Trzebieszowicach czy w Stroniu Śląskim.

Stacja kolejowa usytuowana została nieco na uboczu wzdłuż linii torów, ok. 500 m od wsi Żelazno związanej niegdyś z solnym szlakiem handlowym wiodącym na Morawy, Stanowi jedną bryłę złożoną z dworca, magazynu, nastawni, dobudowanej nieco później oraz zintegrowanej wiaty peronowej. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się szalet dla podróżnych, oraz dom mieszkalny dla pracowników stacji kolejowej. Wszystkie budynki utrzymane są w podobnym stylu i wykonane z tych samych materiałów, co nadaje zespołowi jednolity charakter. Teren wokół porastają drzewa i krzewy. Część zieleni rośnie dziko w wyniku opuszczenia stacji.

Obiekt, częściowo podpiwniczony, posadowiony został na fundamentach ceglanych, nieznacznie wyniesionych ponad poziom terenu od strony głównego wejścia (teren przebiega w lekkim spadku, poprzecznie do budynku). Na nich wykonano drewniane ściany nośne w konstrukcji szachulcowej, wypełnione cegłą ceramiczną. Cegła została następnie otynkowana od wewnątrz. Od strony zewnętrznej cegłę również otynkowano pozostawiając widocznym rysunek konstrukcji, która znacznie później została pomalowana farbą olejną celem zabezpieczenia przed wpływami atmosferycznymi. Obok ortogonalnego podziału pól w rysunku konstrukcji, widoczna jest swobodnie gięta belka, oraz spięte szczyty łukowo ukształtowaną belką.

Posadzki parteru, w hallu, poczekalni, sieni i wiacie peronowej wykonano z płytek ceramicznych, a w pozostałych pomieszczeniach z desek. Stropy wykonane zostały z belek drewnianych, na których ułożono białe podłogi z desek. Policzkowe schody prowadzące na piętro również w całości zrobione zostały z drewna.

Także więźba dachowa wzniesiona została z tego samego budulca. Płatwiowo- kleszczowa konstrukcja dachu, o kącie nachylenia połaci dachowych równemu 45° , została pokryta dachówką ceramiczną. Poprzecznie do osi budynku wprowadzono dach naczółkowy, który przykrywa centralnie zaprojektowane szczyty od strony podjazdu i od strony peronu. Właśnie w tej części znajdują się pomieszczenia służące bezpośrednio obsłudze pasażerów;- haal z okienkiem kasowym, oraz, po zachodniej stronie dworca, przejście do poczekalni, do której przylega zintegrowana z bryłą budynku wiatra peronowa, wsparta na rzeźbionych słupach i przykryta wspólnym dachem. Słupy zostały spięte dodatkowo łukowo wygiętą belką z kluczem.

Stolarka okienna wykonana została z drewna ze szprosami, tylko w części magazynowej zastosowano okna metalowe, z drobnymi podziałami akcentującymi odmienną funkcję. Duże, drewniane, dwuskrzydłowe drzwi wejściowe, z klepkami w dolnej partii, zostały mocno przeszklone i zwieńczone półkolistym naświetlem przypominającym nieco podkowę. W późniejszym okresie na oknach zamontowane zostały kute z żelaza kraty zabezpieczające.

Od strony wschodniej przylega do głównego budynku kasa biletowa oraz pomieszczenie nastawni z osobnym wejściem od strony peronu. Magazyn z rampą stanowi zamknięcie od wschodu całego założenia. Jest on nieco węższy od budynku dworca, niemniej jednak przykrywa go wspólny dach. Przy rampie, od strony podjazdu, znajduje się zejście schodami zewnętrznymi do podpiwniczonej części obiektu. Od strony rampy na elewacji widoczne są duże rozsuwane wrota klepkowe z naświetlem w kształcie zbliżonym do podkowy.

Do środka od podjazdu prowadzi wejście z trzema schodami przez wiatrołap. We wnętrzu haalu otworzono kondygnację piętra uzyskując pomieszczenie o dużej kubaturze. Wykorzystano tu elementy więźby, eksponując je w aranżacji wnętrza i mocno przy tym profilując. Są one dopełnieniem bogato rzeźbionej stolarki, oraz stojących wzdłuż ścian szerokich ław do siedzenia, których oparcia łączą się z boazerią na ścianie.

Drewniany wiatrołap, dobrze widoczny od wnętrza, został „wciągnięty” do haalu dworca i „wkomponowany” w ścianę szczytową od wewnątrz, stając się jednym z elementów jej kompozycji. Dominuje w niej światło wpadające do środka przez okna i światłocień na rzeźbionych elementach konstrukcji wiatrołapu. Na osi wejścia, od strony peronu, znajduje się duże, trójdzielne okno dopełniające symetrycznego założenia wnętrza haalu, którego rzut przypomina krzyż łaciński. Jego zachodnie ramię posiada wyjście na peron spod wiaty będącej częścią bryły dworca oraz wejście do poczekalni, gdzie stojące wzdłuż ścian szerokie ławy, podobnie jak w haalu, łączą się oparciami z boazerią na ścianie.

Wysoka jakość snycerki nadaje budynkowi oficjalnego charakteru. W efekcie wewnątrz wydaje się być znacznie większe i bardziej reprezentacyjne niż mogą to sugerować wymiary zewnętrzne tej niewielkiej przecież budowli. Ciemny brąz drewnianych elementów wystroju haasu nadaje mu nieco monumentalizmu, choć stacja kolejowa w Żelaźnie, z racji swego położenia należy do drugorzędnych obiektów.

W elewacjach dominują bielone pola między konstrukcją ryglową budowli oraz duże przeszklenia, zwłaszcza na elewacji wejściowej i od strony peronu, gdzie występują trójdzielne otwory okienne. Pod niektórymi oknami pola wypełnione są geometrycznymi zdobieniami, wykonanymi w tynku. Na szczytach obiektu oraz w narożnikach występuje belka gięta, akcentując związek z secesją.

W latach dwudziestych XX w., od strony peronu, dobudowano pomieszczenie nastawni. Jest ono przeszklone z trzech stron drewnianymi oknami ze szprosami, a ściany do wysokości parapetów obite zostały pionowo ułożonymi deskami. Forma nastawni zbliżona jest do werandy w sudeckich obiektach o funkcji turystycznej tj.: pensjonatach, schroniskach itp., które charakterystycznie okalają budynek. Mimo że tutaj występuje wyłącznie w charakterze dobudówki z dachem jednospadowym o małym kącie nachylenia połaci, krytej papą na lepiku.

Bryłę dworca wieńczy stromy dach z zaakcentowanymi okapami, a w części centralnej naczółkowy, ustawiony poprzecznie do podłużnej osi budynku. Kryje on lekko wysunięte z bryły ściany szczytowe od strony podjazdu i od peronu. Szczyty zdobią łukowe belki z ozdobnymi wspornikami. Podobną formę prezentują belki łączące słupy wiaty, które podtrzymują konstrukcję dachu. Także czoła widocznych na ścianach szczytowych płatowni bogato profilowano (Ryc.87).

Dach nad magazynem spedycji kolejowej ma w porównaniu z budynkiem dworca nieco obniżoną kalenicę. W partii, gdzie znajdują się schody do podpiwniczonej części obiektu okap miejscowo obniżono w celu osłonięcia schodów przed opadami atmosferycznymi.

Dość nietypowo na tle zrównoważonej bryły dworca przedstawia się opodal stojący szalet. Wykonany został także w konstrukcji ryglowej, z wyraźnie podkreślonym rysunkiem konstrukcji. Dwuspadowy dach kryty jest dachówką ceramiczną. Na kalenicy znajduje się centralnie umieszczony wywietrznik, któremu nadano formę prostopadłościanu wyniesionego nieco ponad połac dachową. Wieńczy go dwuspadowy daszek. Parapety niemal kwadratowych okien szaletu umieszczone zostały na znacznej wysokości, co powoduje, że budynek odbiera się jako wyższy niż jest w rzeczywistości, a mała rozpiętość konstrukcji szczególnie w ścianach szczytowych potęguje to wrażenie. Zakłócenie proporcji parterowego

obiektu, dodatkowo podkreśla podział elewacji poziomą belką tuż pod linią parapetów, oraz widoczny poniżej rysunek układu konstrukcyjnego ściany, który tworzy pola w kształcie trójkątów.

Dom mieszkalny nawiązuje detałem i materiałem do budynku dworca, jednak nie wykazuje wybitnie indywidualnych cech. Parterowy, z użytkowym poddaszem z mocno akcentowanymi okapami, stanowi dopełnienie założenia stacji kolejowej w Żelaźnie.

Niewątpliwie ten nieduży dworzec urzeka swoją malowniczością. Jego lokalizacja i wyraz architektoniczny sprzyjają postrzeganiu go jako jednego z elementów składowych miejscowego krajobrazu. Chociaż powstał na podstawie typowego projektu (analogie: Strzegom Grabina, Marcinowice Swidnickie), to zarówno proporcje budynku, okazałe okapy, jak też urozmaicenie bryły budynku, mają wpływ na pozytywny odbiór podobnego budownictwa.

Jednak decydującą rolę odgrywa ogromna dbałość o detale – swoisty wyróżnik sudeckich stacji kolejowych, a w szczególności linii do Stronia Śląskiego. Imponująca, jak na obiekt tej rangi, jest jakość wykonanej snycerki. W połączeniu z wyeksponowaną konstrukcją szkieletową ścian o rysunku zdradzającym związek z secesją, powstała dojrzała architektura.

Budynek dworca w Żelaźnie stanowi reprezentatywny przykład podobnych obiektów na terenie Sudetów z początku XX w. Dzięki interesującym zdobieniom drewnianych elementów wykończenia wnętrza oraz więźby dachowej, jego architektura wyrasta ponad ogólnie przyjęty standard, znakomicie wpisując się w krajobraz naturalny i kulturowy Sudetów. Znaczne oddalenie od zabudowań wsi, oraz panująca cisza (stacja jest obecnie opuszczona) potęguje wrażenie zintegrowania z otaczającą przyrodą.

Ostatni remont polegający na pomalowaniu elewacji i wewnątrz, przeprowadzono na początku lat osiemdziesiątych, tuż przed wstrzymaniem ruchu na linii Kłodzko- Stronie Śląskie. Dworzec w Żelaźnie został po prostu porzucony, bez podjęcia próby wprowadzenia nowego programu użytkowego, i w tym stanie trwa do dnia dzisiejszego⁸². Aktualnie dworzec znajduje się w tak złym stanie technicznym, że niewykluczone, iż podzieli on los budynku w Trzebiezowicach, który w 1997 r. rozebrano po pożarze z 1996 r.

Ostatnio ruch pociągów tymczasowo przywrócono, choć dworce na tym szlaku pozostają nieczynne (bilety kupuje się u konduktora)

⁸² . <http://www.kolej.pl/~halski/linie/stronie/stronie.html> Janusz Kućmin. *STO LAT KOLEI DOLINY BIAŁEJ ŁĄDECKIEJ- KOLEJ ŻELAZNA W SUDETACH* Tekst ukazał się w "Pielgrzymach" w roku 1997

4.5.2 TRZEBIESZOWICE

(niem.: Kunzendorf do 1945 r.)

Linia kolejowa prowadząca z Kłodzka przez Żelazno, Trzebieszowice i Łądek Zdrój do Stronia Śląskiego, przez miejscowości związane niegdyś ze szlakiem solnym wiodącym na Morawy, została oddana do użytku 14 listopada 1897r. Związane to było z realizacją pod koniec XIX w. szeregu nowych połączeń głównych szlaków kolejowych z miejscowościami wypoczynkowo-uzdrowiskowymi na Dolnym Śląsku. W ramach tego przedsięwzięcia nowe połączenia uzyskały między innymi Duszniki Zdrój, Cieplice czy Szklarska Poręba.

Szlak do Stronia Śląskiego wytyczono dnem urokliwej doliny rzeki Biała Łądecka⁸³, by następnie wspinając się na jej zbocza, zakończyć bieg u podnóża Gór Złotych i Bialskich. Budowa nowego szlaku miała oprócz doprowadzenia go do uzdrowiska w Łądku Zdroju, pomóc również znajdującemu się w recesji miejscowemu przemysłowi szklarskiemu oraz górnictwu skalnemu, z okolic Stronia Śląskiego.

Budynek dworca wykonany został według typowego projektu, często stosowanego na liniach górskich. Porównywalny styl i formę posiada wiele obiektów tego rodzaju na terenie Sudetów, czego przykładem są budynki w Marcinowicach koło Świdnicy, bliźniaczo podobne w Żelaźnie i Ołdrzychowicach Kłodzkich, oraz w Stroniu Śląskim.

Stacja kolejowa, powstanie której datuje się na 1897 r. (a więc wcześniej niż dworzec w Żelaźnie), usytuowana została na łagodnym zboczu doliny, w pewnym oddaleniu od zabudowań, w odległości około 300 m od drogi asfaltowej przechodzącej przez wieś Trzebieszowice. Dojazd do dworca odbywa się aleją o szutrowej nawierzchni, która wytyczona jest prostopadle do głównej drogi przechodzącej przez wieś. Lekko wznoszącą się drogę po bokach obsadzono szpalerem drzew liściastych.

Częściowo podpiwniczony budynek, posadowiony został na ceglanych fundamentach, nieznacznie wyniesionych ponad poziom terenu (około 60 cm). Na nich wykonane zostały ściany o drewnianej konstrukcji szkieletowej, wypełnione cegłą ceramiczną. Cegłę otynkowano pozostawiając widocznym rysunek konstrukcji, która później została pomalowana farbą olejną.

Posadzki parteru, w hallu, poczekalni, sieni i wiacie peronowej ułożono z płytek ceramicznych. Pozostałe pomieszczenia posiadały

⁸³ Szczególnie powyżej Stronia Śląskiego dolina ta uchodzi w oczach znawców przyrody za jedną z piękniejszych w całych Sudetach.

Sudety na weekend- przewodnik turystyczny, wydawnictwo Pascal 1999

podłogę z desek. Strop nad parterem wykonany został z belek drewnianych. Policzkowe schody prowadzące na piętro również w całości były z drewna.

Więźba dachowa, o płatwiowo-kleszczowym układzie konstrukcyjnym wykonana została z tego samego budulca. Połączenie dachowe mają spadek 45° zostały pokryte dachówką ceramiczną. Poprzecznie do osi budynku wprowadzono dach naczółkowy, który wieńczy szczyty ryzalitów w centralnej części dworca. Znajdowały się w niej pomieszczenia służące bezpośredniej obsłudze pasażerów: haal z okienkiem kasowym, oraz, po zachodniej stronie dworca, przejście do poczekalni, do której przylegała zintegrowana z bryłą budynku wiata peronowa, wsparta na rzeźbionych słupach i przykryta wspólnym dachem. Słupy zostały spięte dodatkowo łukowo wygiętą belką z kluczem.

Zastosowano drewnianą stolarkę okienną ze szprosami, tylko w części magazynowej znajdują się okna metalowe, z drobnymi podziałami przeszkleń. Duże, drewniane, przeszklone, dwuskrzydłowe drzwi wejściowe, w dolnej partii klepkowe, zwieńczone były podkowiastym naświetlem.

W elewacjach eksponowana była konstrukcja szkieletowa budowli oraz duże przeszklenia, szczególnie na elewacji wejściowej i od strony peronu, gdzie występują trójdzielne otwory okienne. Pod częścią okien pola wypełnione były geometrycznymi zdobieniami, wykonanymi w tynku. Geometryczny podziału pól w rysunku konstrukcji przełamany był wygiętą w łuk podobny do litery „s” belką spełniającą rolę zastrzałów w narożnikach, oraz podobnie ukształtowanym elementem więźby, łączącym połączenie.

Ten nieduży budynek, wybudowany na podstawie typowego projektu, urzekł swoją malowniczością. Jednak decydującą rolę odgrywa duża dbałość o detal, która charakteryzuje dworce kolejowe na obszarze Sudetów. Zdumiewająca, jak na obiekt tej rangi, jest jakość wykonanej snycerki. Detal i właściwie dobrane proporcje tworzyły specyficzną, dojrzałą architekturę.

Dworzec kolejowy w Trzebiezowicach był typowym przedstawicielem małego obiektu na terenie Sudetów z początku XX w. Dzięki materiałom użytym do jego budowy i wykończenia oraz wysokiej jakości detali, architektura dworca wyróżniała go spośród otaczającej zabudowy. Charakterystyczny styl budynku powoduje, że stanowił wraz z innymi dworcami integralną część kulturowej spuścizny Sudetów. Trasa Sudecka wiodąca w kierunku Masywu Śnieżnika, wzdłuż której biegnie linia kolejowa, obfituje w liczne przydrożne rzeźby i kapliczki ⁸⁴.

⁸⁴ Na przykład w Trzebiezowicach zachowała się kamienna rzeźba z XVIII wieku przedstawiająca klęczącego św. Jana Nepomucena.
Nowe Sygnały nr 45, listopad 1997.

Stacja została zniszczona przez pożar, który miał miejsce w nocy z 25 na 26 lipca 1996 r. W kwietniu 1997 r. dworzec został rozebrany w celu zachowania bezpieczeństwa⁸⁵.

– Wieża ciśnień w Trzebieszowicach

Zbiornik wody dla trakcji parowej zlokalizowany został na terenie stacji kolejowej w Trzebieszowicach, około 200 m w kierunku wschodnim od budynku dworca. Po likwidacji ruchu parowozów w latach 70- tych, wieża praktycznie straciła swoje znaczenie. W 1992 r. zlikwidowano ruch pasażerski na tej linii, ale obiekt zachowano.

Jest to czterokondygnacyjna wieża bez podpiwniczenia. Jej trzon u podstawy jest piramidalny, a wyżej pryzmatyczny na planie ośmiokąta. Głowica o płaskiej podłodze jest nad nim mocno nadwieszona i podparta na wspornikach wykonanych z kątowników.

Elewacje wykonano z cegły spoinowanej. Okna (po cztery) zwieńczone są łukami odcinkowymi zestawione w pasach odpowiadających kondygnacjom. Pod częścią zbiornikową występują gzymsy schodkowe. Ściany osłonowe wieży wykonano z pionowo ustawionych desek. W tej części znajduje się osiem prostokątnych okien.

Architektura budowli nawiązuje stylem do dziewiętnastowiecznego historyzmu, wykorzystującego detal obronnej architektury romańskiej. Elementy łuku odcinkowego (Rundbogenstil) mieszają się tutaj ze stylem rodzimym (Heimatstil). Mimo zróżnicowania detalu uzyskano efekt jednolitego wyrazu architektonicznego. Całość przykrywa dach o ośmiu połaciach i niewielkim spadku.

Zbiornik jest uzupełnieniem kompleksu budynków na stacji kolejowej w Trzebieszowicach, a jednocześnie pełni rolę charakterystycznej dominanty w okolicy. Staranność prac wykończeniowych i dbałość o detal, oraz rodzaj materiału użytego do jego budowy powoduje, że ta wysoka na ponad 14 m wieża ciśnień, dobrze wpisuje się w miejscowy krajobraz, stając się jednym z jego elementów. Analogiczne rozwiązania można spotkać w Strzegomiu, Piławie Górnej czy Stroniu Śląskim.

4.6 LINIA STRZEGOM- MARCISZÓW

4.6.1 STRZEGOM GRABINA

(niem.: Graben do 1945 r.)

⁸⁵ Nowe Sygnały nr 45, listopad 1997.

Dworzec kolejowy Strzegom Grabina powstał w 1909 r. na linii Strzegom- Marciszów. Jest to trasa bez znaczących budowli inżynierskich, o łagodnym, charakterystycznym dla terenów wyżynnych przebiegu. Jednak budynek stacyjny należy do wybitniejszych przedstawicieli tej grupy obiektów. Wzniesiony został według typowego projektu, często stosowanego na terenie Sudetów i Pogórza. Przykłady o podobnych rozwiązaniach funkcjonalno-przestrzennym znajdziemy w Trzebieszowicach czy Żelaźnie.

Jego fundamenty wykonane zostały z miejscowego budulca-granitu. Na nich wzniesiono ściany w drewnianej konstrukcji ryglowej, wypełnionej cegłą pełną na zaprawie wapiennej. Mury następnie otynkowano pozostawiając widocznym rysunek drewnianego szkieletu, który wtórnie już zabezpieczony został farbą olejną.

Obiekt zlokalizowany został przy niedużym placu, który od wschodu i zachodu otaczają zabudowania mieszkalne, a od północy stroma skarpa nasypu kolejowego, w którą obiekt wpisano. W ten sposób od podjazdu powstały dwie, a od peronu jedna kondygnacja. Różnicę poziomów, między placem a peronem, która w tym miejscu wynosi prawie trzy metry, pokonuje się za pomocą szerokich, granitowych schodów z kamienną barierą, przylegających do zachodniej elewacji.

Centralnie założone wejście główne posiada wiatrołap wysunięty z bryły. Wchodzi się do niego schodami biegnącymi wzdłuż muru, umieszczonymi asymetrycznie w stosunku do osi fasady. Zabezpiecza je metalowa balustrada, z kutymi zdobieniami. Usytuowany wzdłuż torów kolejowych obiekt, od wschodu łączy się z magazynem spedycji kolejowej, ustawionym do niego prostopadle. Całość przykrywa stromy dach z silnie zaakcentowanymi okapami. Po stronie zachodniej, w pewnym oddaleniu stoi szalet dla podróżnych, stanowiąc integralną część tego kameralnego zespołu (Ryc. 88).

Dworzec jest częściowo podpiwniczony i posiada nad kondygnacją przyziemia stropy odcinkowe na łękach ceglanych. Wyżej stosowano stropy drewniane. W hallu głównym na posadzce położono płytki ceramiczne, natomiast w pozostałych pomieszczeniach podłogi wykonano z desek. Stolarka okienna i drzwiowa, również drewniana, posiada różnorodną formę i podziały.

Wewnątrz mieści się duża hala z kasami, która dostępna jest przez wiatrołap, oraz mniejsza- poczekalnia dla podróżnych, aktualnie podzielona na dwa pomieszczenia. Od strony peronu wejście do haalu prowadzi poprzez zadaszona wiatę, która stanowi integralną część budynku. Wspiera się ona na drewnianych słupach z bogatymi zdobieniami. Od wschodu usytuowano pokój kas i dwa

pokoje biurowe, z których przechodzi się do korytarza łączącego z magazynem- niepodpiwniczonym budynkiem typu halowego.

Obie części przykryte są wspólnym dachem o dużym spadku połaci i zdecydowanie zaakcentowanymi okapami. Mocno rozrzeźbiony rzut obiektu urozmaica bryłę, nadając jej indywidualnego charakteru. Oryginalności dodają wysmukłe kominy zwieńczone czapami w postaci daszków, okolone klinkierowymi gzymsami.

Więźbę dachową wykonano z drewna w układzie płatwiowo-kleszczowym. Całość pokryto dachówką ceramiczną. Na połaciach dachowych umieszczono trójkątne lukarny z okienkami w kształcie półkola. Wieńczą je ażurowe sterczyń. Podobne elementy znajdują się na dachu. Na ścianach szczytowych wyeksponowano konstrukcję dachu wprowadzając półkoliście wygiętą belkę, podwieszoną do ozdobnych wsporników i spinającą optycznie połacie. Centralny ryzalit przykrywa dach naczółkowy, który od podjazdu zyskał dodatkową oprawę w postaci drugiego, niższego dachu nad wiatrołapem.

Elewacje zdominowały zgeometryzowane podziały konstrukcji ścian na kamiennej podmurówce, które urozmaicone zostały przez wprowadzenie na narożnikach belki w kształcie litery „s”. Podobny detal wykorzystano na ścianach szczytowych, gdzie obok zastrzałów, występuje również półkoliście ukształtowany drewniany element, tworząc arkadę.

Otwory okienne, rozłożone symetrycznie, posiadają zróżnicowaną formę i rozmiar. Część przyziemia wykonana z granitu posiada oprawy narożników, oraz opaski okienne z tego samego budulca. Klepkowe drzwi do tej partii budynku wpasowane są w otwór z kamiennym nadprożem. Od podjazdu dominuje trójdzielne okno zwieńczone półkolem na wysuniętej z bryły ścianie szczytowej wiatrołapu, o drobnym podziale szybek oprawionych w ołów. Zajmuje ono swymi gabarytami niemal dwie kondygnacje doświetlając wnętrze obszernego haalu.

Po przeciwnej stronie budynku analogicznie zakończone okno zostało zredukowane do wysokości jednej kondygnacji i znajduje się na wysokości pierwszego piętra. Okna przy narożnikach fasad stanowią kompozycję trzech pól, z których środkowa, nieprzeszklona, wyraźnie odbiega od pozostałych, tworząc charakterystyczny, symetryczny wzór, ustawionych skośnie zaokrąglonych krzyży.

Motywy ten powtarza się również na elewacji od peronu, choć w mniej spektakularny sposób, natomiast uwagę zwraca tutaj misternie wykonana konstrukcja wiaty tworząca arkadę. Snycerka zrealizowana została z dużym wyczuciem formy i proporcji.

Historyzująca budowla jest wykonana bardzo starannie i odznacza się wyważonymi proporcjami bryły, stanowiąc jeden z cenniejszych przykładów małego dolnośląskiego dworca z początku XX w. W jego architekturze widoczne są wzorce tyrolskie, które łączą się z miejscowymi sudeckimi elementami detalu budowlanego.

Aktualnie dworzec kolejowy w Strzegomiu Grabinie jest nieczynny po zawieszeniu ruchu pasażerskiego na linii do Marciszowa i tylko częściowo wykorzystywany na magazyny. Mimo upływu czasu obiekt jest w nienajgorszym stanie technicznym, zwłaszcza dach. Brak jednak kompleksowego remontu może szybko taki stan rzeczy zmienić.

4.7 LINIA JELENIA GÓRA- WLEŃ- LWÓWEK ŚLĄSKI

4.7.1 PILCHOWICE ZAPORA

(niem.: *Talsperre b. Mauer* do 1945 r., *Dolina Bobrzycka* 1945-1948)

Do jednej z bardziej malowniczo położonych stacji kolejowych Sudetów zaliczyć można Pilchowice Zaporę na trasie Jelenia Góra-Wleń- Lwówek Śląski. Linię wytyczono w 1904 r. z uwzględnieniem walorów krajoznawczych Kotliny Jeleniogórskiej i doliny rzeki Bóbr. Natomiast dworzec i towarzyszące mu budynki powstały w 1909 r., a ich założenie przestrzenne sugeruje nastawienie obiektu na obsługę pasażerskiego ruchu turystycznego.

Ten kameralny zespół powstał nad północnym brzegiem sztucznego Jeziora Pilchowickiego⁸⁶, około 1 km od zapory, na zboczu góry Czyżyk (Zachodni grzbiet Gór Kamiennych). Linia kolejowa przebiega na tym odcinku trawersem stromego zbocza nachylonego w kierunku zbiornika wodnego, zdecydowano więc, by w obrębie stacji kolejowej torowisko wykonać na wygiętej w łuk żelbetowej estakadzie wysokiej na około 8 m od strony jeziora i długiej około 150 m. Od strony zbiornika dla bezpieczeństwa zamontowano barierkę. Jest to niespotykane w tej skali rozwiązanie techniczne dla tak niewielkich obiektów kolejowych na terenie Sudetów. Założenie funkcjonalno- przestrzenne stacji znacznie odbiega od modelowego układu przyjętego dla innych obiektów kolejowych w Sudetach. Mimo to sposób ekspozycji oraz osiągnięty

⁸⁶ Jezioro Pilchowickie powstało w latach 1902- 1912 decyzją Sejmu Śląskiego, który po tragicznej powodzi 1897 r. (dokładnie sto lat przed powodzią z 1997 r.) zdecydował o budowie systemu ochrony przeciwpowodziowej na tych terenach. Jest to największy i jednocześnie najbardziej malowniczy (obok Lubachowskiego) obiekt hydrotechniczny w Sudetach. Zajmuje powierzchnię 250 ha i mieści do 50 mln m³ wody. Tama ma 62 m wysokości i 290 m długości. *Sudety na weekend*, przewodnik turystyczny, wydawnictwo Pascal 2001 r.

tu efekt architektoniczny stanowi o znacznych wartościach estetycznych i krajobrazowych tego małego dworca.

Ten założony na planie prostokąta (o wymiarach 18x4,5 m), niepodpiwniczony budynek z nieużytkowym strychem, kryje ciekawe i rzadko spotykane rozwiązania (Ryc. 89). W jego wschodniej części zlokalizowano magazyn spedycji kolejowej. Za nim znajdują się pomieszczenia socjalne pracowników kolei oraz poczekalnia, do której prowadzi szeroki otwór wejściowy bez drzwi, dostępna jak i pozostałe, wyłącznie od strony peronu. Po zachodniej stronie umieszczono szalety i wejścia do nich. Północna strona dworca graniczy z drogą Pilchowice - Strzyżowiec.

O wartości budynku świadczy detal, który posłużył do nadania obiektowi indywidualnego charakteru, a jednocześnie wyraźnie nawiązuje do form stosowanych w miejscowej architekturze.

Budynek przykryty jest jednospadowym dachem o daleko wysuniętych okapach i małym kącie nachylenia połaci. Wyższą częścią muru skierowany jest na południe, w stronę zalewu. Wszystkie ściany wzniesiono na betonowych fundamentach o drewnianej konstrukcji szkieletowej, wypełnionej cegłą pełną. Od zachodu fasadę wykończono pionowo ustawionymi deskami na całej jej wysokości, pozostałe elewacje podzielono stosując poziomo ułożone pasy o różnym sposobie wykończenia. Od dołu biegnie obity pionowymi deskami cokół z listwą wykończeniową pełniącą rolę gzymsu podokiennego. Następnie mur z widocznym rysunkiem jego konstrukcji, z umieszczonymi w nim otworami okiennymi, oraz ponownie drewniana część pionowych desek lekko odsuniętych od muru, z ozdobnie profilowanym wykończeniem.

Drewniana stolarka okienna i drzwiowa zachowała się w połowie jako oryginalna. Okna posiadają różne wymiary i zostały zabezpieczone kratami.

Wewnątrz wykonano posadzki betonowe z wyjątkiem poczekalni, gdzie ułożono terakotę. W pomieszczeniu tym znajdują się drewniane ławy dla podróżnych ustawione wzdłuż ścian, których oparcia stanowią równocześnie boazerię ścienną.

W interesujący sposób rozwiązano wiatę peronową. Płatwiowo-kleszczowa konstrukcja dwuspadowego dachu o małym kącie nachylenia wciną się w połąć dworca stanowiąc jej przedłużenie. Pokrycie stanowi papa na lepiku na pełnym deskowaniu. Płatew kalenicową podpierają kleszcze oraz krzyżujące się pod nią miecze. Całość wspiera się na dwóch rzędach słupów. Wszystkie drewniane elementy wiaty są bogato profilowane- podobnie jak słupy budynku, nadając konstrukcji finezji. W okresie rozwoju turystyki na przełomie lat 20- tych i 30- tych XX w. zadaszenie peronu rozbudowano od wschodu i zachodu nadając mu krzywiznę analogiczną do linii torów.

W skład zespołu stacji wchodzi również budynek mieszkalny oraz gospodarczy, które znajdują się po przeciwnej stronie drogi biegnącej od północnej strony dworca. Dom mieszkalny wykonany jest w technologii tradycyjnej z cegły. Posiada dwie pełne kondygnacje użytkowe oraz poddasze i piwnice. Jego czterospadowy dach pokryty jest dachówką ceramiczną i posiada znaczne nachylenie połaci. Proste elewacje otynkowano stosując gdzieś skromny drewniany detal. Otwory okienne i drzwiowe mają kształt prostokąta. Na dachu znajdują się lukarny o prostokątnej formie. Nad wejściem do budynku, sklepionym łukiem odcinkowym umieszczono portal wykonany z piaskowca.

Murowany, jednokondygnacyjny budynek gospodarczy jest niepodpiwniczony z poddaszem użytkowym. Jego drewniany dach, dwuspadowy, z zaakcentowanymi okapami, posiada duże spadki połaci i kryty jest dachówką ceramiczną. Na elewacjach widoczny jest detal wykonany w tynku i drewnie tworzący prostokątne pola. Okna posiadają drewniane opaski. Część budynku, gdzie znajduje się poddasze obłożono deskami w układzie pionowym, spiczasto zakończonymi. podobnie postąpiono z drewnianą komórką, którą dobudowano od wschodu znacznie później, a którą przykrywa przedłużona połać. Około 1/3 szczytu, licząc od kalenicy, wysunięto nieco „do przodu”. Taki sposób kształtowania elewacji nawiązuje do sudeckiej architektury regionalnej.

Dworzec kolejowy „Pilchowice Zapora” odbiega nieco architekturą od tej, którą reprezentują inni przedstawiciele tego budownictwa na terenie Sudetów. Widać tu wpływ „Heimatstilu” inspirowanego XIX-wiecznym historyzmem, a przejawiającym się w tym przypadku zestawieniem materiałów oraz użytymi formami architektonicznymi. Jednak w stosunku do omawianych już przykładów, przyjęto tu inne gabaryty budynku jak i rozwiązania połaci dachowych. Obiekt pozbawiony został elementów nawiązujących do secesji, jak to miało miejsce w innych przypadkach.

Natomiast bogata snycerka elementów konstrukcji wiaty, oraz założenie przestrzenne całego zespołu przemawiają za o tym, że w momencie powstawania przywiązywano do nich znacznie większe znaczenie niż mogą na to wskazywać gabaryty poszczególnych budynków. Pojawia się tutaj również znacznie więcej detali świadczących o bliższym związku tej architektury z miejscowym stylem budownictwa.

Obecnie stacja znajduje się w Parku Krajobrazowym Doliny Bobru, który posiada wyjątkowe walory przyrodnicze i krajobrazowe. Obiekt bardzo dobrze wpisany został w otaczający teren, co jeszcze mocniej podkreśla związek tej architektury z krajobrazem.

Linia ta stanowi jedną z cenniejszych wartości architektonicznych, historycznych, i technicznych na tym obszarze. Aktualnie ruch pociągów na trasie Jelenia Góra- Wleń, w dalszym ciągu jest utrzymywany, choć już o bardzo małym natężeniu.

4.8 LINIA KAMIENNA GÓRA- KOWARY

4.8.1 OGORZELEC I LESZCZYNIC

(niem.: Städtisch Dittersbach do 1945 r., Diettrichów do 1948 r. oraz niem.: Haselbach do 1945 r., Leszcznica do 1948 r.)

Linia kolejowa z Kamiennej Góry do Kowar powstała w 1905 r. w związku z rozwojem miejscowości uzdrowiskowo- wypoczynkowych i rosnącą modą na turystykę górską. Trasa ta dawała również szansę kowarskim i okolicznym zakładom przemysłu chemicznego i wydobywczego na utrzymanie się na coraz trudniejszym rynku. Szlak biegnie od Kowar w kierunku Kamiennej Góry pod Przełęczą Kowarską tunelem o długości 1030 m, założonym na łuku, a następnie malowniczymi dolinami między innymi przez Ogorzelec i Leszczyniec.

Budynki dworców kolejowych w tych miejscowościach to bliźniacze obiekty, których architektura nawiązuje do stylu tyrolskiego, wzorowanego na alpejskich szałasach pasterskich. Pod względem wielkości należą z pewnością do najmniejszych na obszarze Sudetów. Ich konstrukcja, która została całkowicie wykonana z drewna, stanowi wyjątkowy przykład w skali całego Śląska dla budynku małego dworca kolejowego.

– Ogorzelec (stacja)⁸⁷

Dworzec kolejowy w Ogorzelcu znajduje się na północ od zabudowań wiejskich. Tory prowadzone są na wysokim nasypie obsadzonym drzewami. Spowodowało to konieczność wzniesienia stacji na wyciętej z dość stromego zbocza płaszczyźnie. Prowadzi do niej droga trasowana wzdłuż nasypu. Powyżej torowiska na stoku usytuowano wieżę ciśnień o oryginalnej konstrukcji.

Obiekt nie posiada fundamentów. Wzniesiony został na podwalinie w całkowicie drewnianej, konstrukcji wieńcowej. Do budowy ścian użyto belek o przekroju 15x17 cm, które łączone są na zacios z wystającymi ostatekami. Wewnątrz położono tynki na siatce Rabbita. Dwuspadowy dach wykonano w układzie krokwiowym ze

⁸⁷ <http://www.kolej.pasjo.net.pl/~fervoj/index.html>

stolcem pojedynczym, kryty jest papa na lepiku. Podłogi wykonano jako drewniane na legarach.

Budek założono na planie prostokąta dzieląc na trzy, równoległe części (Ryc. 90). Środkowa, nieco szersza od pozostałych, mieściła hall, zachodnia poczekalnię a wschodnia pomieszczenie zawiadowcy stacji, bagażownię i kasę. Ze wschodniego segmentu wydzielono jeszcze dostępną od zewnątrz toaletę. Do ściany szczytowej z tej samej strony w latach 60- tych postawiono murowaną dobudówkę, mieszczącą biura ekspedycji kolejowej i pokój zawiadowcy. Okna drewniane, podwójne ze słupkiem pośrodku. Od południa znajdował się pierwotnie przedsionek prowadzący do hallu. Po zachodniej stronie zachował się ślad na poziomie terenu po dawnym magazynie. Aktualnie obiekt jest kompletnie zdewastowany

W roku 1993 zlikwidowany został jedyny żuraw wodny dostarczający wodę trakcyjną. Kilkaset metrów za stacją tory kończą się kozłem oporowym. W 1986 r. wymieniano nawierzchnię torowiska i w rezultacie na trwałe zdemontowano szyny na odcinku Ogorzelec-Pisarzowice⁸⁸.

– Leszczyniec (przystanek)⁸⁹

Stacja kolejowa zlokalizowana jest na pd.- wsch. od wsi Leszczyniec. Torowisko wytyczono północnym trawersem zbocza górskiego ograniczając od południa teren, na którym znajdują się dworzec i pozostałe zabudowania, wysokim nasypem. Liniowy układ budynków biegnący wzdłuż torów, podyktowany został małą ilością miejsca. Począwszy od zachodu wzniesiono tu budynek mieszkalny i gospodarczy. Następnie ok. 20 m na wsch. stoi budynek wc, i dalej ok. 30m od niego dworzec. W odległości ok. 40 m na pd.- wsch. wzniesiono drugi dom mieszkalny.

Dworzec kolejowy w Leszczyńcu stanowi analogiczny obiekt do tego w Ogorzelcu pod względem funkcji i konstrukcji. Zachował się jednak (częściowo) przedsionek do hallu z dwuskrzydłowymi drzwiami, z prostokątnym naświetlem. Brak podziału we wschodniej części obiektu. Z tej strony przylegał niegdyś do niego budynek magazynowy o konstrukcji szkieletowej, po którym zachował się tylko betonowy fundament.

Obydwa obiekty posiadają zwartą, prostopadłościenną bryłę, o bardzo szerokich okapach (Ryc. 91). Dwuspadowy dach, z charakterystycznym niewielkim spadkiem, podparty jest schodkowo

⁸⁸ Kumor Leszek, *Malownicze szlaki kolejowe*, Karkonosze, lipiec/sierpień 4/204/95.
Kućmin Janusz, *Kolej żelazna w Sudetach, Zapomniane linie kolejowe*, Pielgrzymy, Informator Rajdu Sudeckiego, SKPS, Wrocław 1996.

⁸⁹ <http://www.kolej.pasjo.net.pl/~fervojoi/index.html>

wysuniętymi czołami belek ścian, o bogatej snycerze, na których leży płatew. Na symetrycznych elewacjach znajdują się centralnie umieszczone drzwi z oknem po każdej stronie. Nad wychodzącym z bryły przedsionkiem, okap zachowuje taki sam dystans jak do ścian zewnętrznych. Szczyty w górnej partii obito ozdobnie profilowanymi deskami. Drzwi i okna otrzymały zdobione obramienia (Ryc. 92, 93, 94). Zarówno materiał, jak też rodzaj zastosowanego detalu w zakresie snycerki stanowią o unikatowym charakterze obiektów i podkreślają walory krajobrazowe tego wybitnie górskiego szlaku. Ich architektura świadczy zaś o lokalnej, kulturowej odrębności.

Obecnie wokół stacji panuje niczym niezmałowany spokój. Od momentu likwidacji ruchu na tej linii w 1986 r. nieużytkowane budynki dworcowe ulegają dewastacji.

– Wieża ciśnień w Ogorzelcu

Potrzeba zaopatrywania parowozów w wodę trakcyjną oraz stacji w pitną i technologiczną spowodowało, że w Ogorzelcu, zbudowano studnię. Z niej pompą tłocząco- ssącą napelniano zbiornik, który znajduje się na zboczu powyżej dworca kolejowego, a następnie grawitacyjnie rozprowadzano do sieci wodociągowej.

Wieża posiada specyficzną formę. Jest to typ „kolumny” z wystającą ponad poziom terenu częścią maskującą zbiornik wodny, podczas gdy trzon pozostaje ukryty w skarpie. W ten sposób budowla nabiera pawilonowego charakteru. Podobne rozwiązania stosowane były bardzo rzadko, tylko tam gdzie pozwalała na to rzeźba terenu (np. w Jedlinie Zdroju).

Architektura obiektu nawiązuje detalem do dziewiętnastowiecznego stylu neoromańskiego (Ryc. 95, 96). Założony na ośmiokątnej foremnej fundament dźwiga pryzmatyczną głowicę do której przylega prostopadłościenny przedsionek o konstrukcji szkieletowej drewnianej z wypełnieniem cegłą. Mury wieży ciśnień zostały wzniesione z cegły pełnej, spoinowanej, a w pasie z otworami okiennymi- otynkowane. Wokół okien, zwieńczonych łukiem odcinkowym, wykonano obramienia w tynku. Ponad nimi znajduje się gzyms opaskowy. Całość przykryta jest dachem o ośmiu połaciach i niewielkim spadku (Ryc. 97).

4.9 LINIA GRYFÓW ŚLĄSKI- MIRSK- WOLIMIERZ

4.9.1 POBIEDNA- WOLIMIERZ

(niem.: Meffersdorf do 1945, Wygnańsk Zdrój 1945-1948- Neu Scheibe do 1945)

Do Pobiednej linia kolejowa dotarła w listopadzie 1904 r. Wiodła ona z Mirska do Noveho Mesta na terenie obecnego państwa czeskiego. W roku 1909 doczekała się odgałęzienia do Świeradowa. W roku 1914 połączono linią kolejową Mirsk z Wolimierzem. Odcinek między Wolimierzem a Jindřichovicami uległ likwidacji w 1945 r. W dalszym ciągu kursowały jednak składy pasażerskie z Mirska do Wolimierza. W 1987 r. zawieszono ruch pociągów osobowych, a w niedługim czasie po tym - również towarowych. W 1992 r. tory zostały rozebrane. W 1994 r. w budynku dawnego dworca ulokował się zespół Teatru Wolimierz, przejmując budynek na własność.

Stacja kolejowa Wolimierz znajduje się na granicy administracyjnej Wolimierza i Pobiednej i wzniesiona została w 1904 r. Prowadzi do niej brukowana droga, która okalając budynek dworca tworzy za nim sporych rozmiarów plac manewrowy.

Kameralny zespół składa się z kilku budynków leżących po obu stronach drogi dojazdowej. Należą do niego dawny dworzec z przylegającym do niego magazynem spedycji kolejowej, szaleć, dom mieszkalny z komórką i ustępami, budynek wagi i studnia w drewnianym pawilonie. Mimo, że całość założenia powstała w jednym okresie, obiekty reprezentują architekturę o zróżnicowanym poziomie estetycznym.

Najokazalszy z nich - dworzec to częściowo podpiwniczony budynek, jednokondygnacyjny z piętrową częścią centralną, mieszczącą kiedyś mieszkania. Po zachodniej stronie przylega do niego magazyn spedycji kolejowej, natomiast po przeciwnej - dawna poczekalnia dla podróżnych z szeroką wiatą peronową (Ryc. 98).

Nad piwnicą znajduje się strop odcinkowy na stalowych dźwigarach, natomiast pozostałe stropy wykonano z drewna. Podłogi w pomieszczeniach zrobione są z desek. Wyjątkiem jest hall gdzie ułożono posadzkę z płytek ceramicznych. Drzwi i stolarka okienna - drewniana.

Ściany parteru wzniesiono z licowanej cegły pełnej, natomiast szczyty piętra oraz poczekalni, mają drewnianą konstrukcję ryglową wypełnioną cegłą pełną. Stromy, dwuspadowy dach, który przykrywa obiekt ma kalenice na różnych poziomach. Wyższy, nad piętrową częścią kryty jest dachówką ceramiczną i ustawiony poprzecznie. Niższe partie dachu nad magazynem i poczekalnią pokrywa papa bitumiczna. Więźba drewniana posiada ustrój płatwiowo- kleszczowy.

Rozczłonkowany rzut i zróżnicowanie poziomów dachu korzystnie wpłynęło na bryłę budynku. Wejście od podjazdu podkreśla wysunięty z bryły wiatrołap (otwór drzwiowy zamurowano), nad którym znajduje się balkon. Otwory okienne zwieńczone są łukami. Pod nimi na każdej kondygnacji biegnie gzyms opaskowy. Szczyt nad balkonem wyłożony jest pionowo ułożonymi deskami. Po bokach przylegają niższe części obiektu.

Magazyn po zachodniej stronie postawiony został na podmurówce z kamienia łamanego. Do wysokości gzymsu między kondygnacjami elewacja zrobiona jest z cegły spoinowanej. Powyżej mur otynkowano. Odcinkowe nadproże i podokienniki ułożono z cegły glazurowanej. Gzyms wieńczący oraz pasy na wysokości okien wykonano z takiego samego materiału, ale w zestawieniu dwubarwnym: żółtym i zielonym. Na narożnikach fasad ceglane lizeny. Szczyt nad magazynem ukazuje konstrukcję ryglową ściany.

Po stronie dawnego peronu znajduje się murowana rampa, natomiast od strony podjazdu do magazynu przylegała kiedyś drewniana platforma, wsparta na ceglanych słupkach i przykryta jednospadowym dachem o konstrukcji stalowej.

Po wschodniej stronie dworca znajduje się poczekalnia z szeroką wiatą peronową o konstrukcji płatwiowo- kleszczowej. Wspiera się ona na trzech rzędach ozdobie profilowanych słupów z zastrzałami. Jej pokrycie stanowi papa bitumiczna. Także w tej części obiektu szczyt wykonano w konstrukcji ryglowej.

Około pięciu metrów na północ od dworca stoi parterowy szalet. Jego mury to drewniany szkielet wypełniony cegłą. Przykrywa go dwuspadowy dach kryty papą bitumiczną.

Na południe od dworca w odległości około 30 m. Na skarpie po przeciwnej stronie drogi stoi budynek mieszkalny. Jest to parterowy obiekt z podpiwniczeniem i poddaszem użytkowym. Fundamenty oraz ściany wymurowano z cegły, która została następnie otynkowana. Strop nad piwnicą wykonano jako odcinkowy na dźwigarach stalowych, powyżej strop drewniany. Na poddaszu mury w konstrukcji ryglowej wypełnionej cegłą. Dach o ustroju płatwiowo- kleszczowym kryty jest dachówką ceramiczną.

Otynkowane elewacje zdobią opaski okienne jaśniejsze o ton od reszty fasady. Nadproża w postaci łuku odcinkowego oraz podokienniki i gzyms międzykondygnacyjny zrobiono z czerwonej cegły. Na wschodniej fasadzie otwory okienne i drzwiowe tworzą niesymetryczny układ. Pozostałe elewacje zaprojektowano osiowo. Od południa obiekt nie posiada otworów okiennych. Dach wykonano jako drewniany, płatwiowo- kleszczowy, kryty dachówką ceramiczną. Charakterystyczne dla tego budynku są szerokie okapy oraz daleko wysunięte czoła płatwi, które podparte są drewnianymi, ozdobnymi zastrzałami.

W bezpośrednim sąsiedztwie domu mieszkalnego znajduje się nieduży budynek mieszczący ustępy i komórkę gospodarczą. Elewacja posiada analogicznie rozmieszczony detal: podmurówka wykonana z cegły oraz ceglane nadproża otworów okiennych. Szerokie okapy dwuspadowego dachu opierają się na wysuniętych płatwiach.

Po przeciwnej stronie dawnego torowiska, w odległości około stu metrów od dworca w kierunku wschodnim znajduje się budynek studni. Studnię z betonowych kręgów obudowano murami o mieszanej, ceglano- drewnianej konstrukcji. Elewacje obłożono pionowo ustawionymi deskami. Całość kryje dach namiotowy obity papą.

Zespół budynków tworzących stację w Wolimierzu należy do charakterystycznych na obszarze Sudetów. Szczególnie okazały, dawny dworzec, zwraca uwagę dobrze dobranymi proporcjami bryły i starannie wykonanym, urozmaiconym detalem. Wykorzystano tu typowy projekt często stosowany na górskich, i podgórskich trasach tego regionu Polski, nadając sylwetce dworca indywidualnego charakteru poprzez zastosowanie różnorodnych form. Uniknięto jednak niespójności, umiejętnie łącząc drewno, cegłę i tynk. Dzięki temu obiekt dobrze wpisuje się architekturą w miejscowy klimat i styl budowania.

4.10 KOLEJKA IZERSKA

Prace przy budowie linii z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby rozpoczęto w 1888 r. Pierwszy odcinek do uzdrowiska Cieplice uruchomiono 01.07.1891 r. (ruch towarowy 1 listopada 1891 r.). Następnie przedłużono szlak do Pieszyc oddając go do użytku 20 grudnia 1891 r. (ruch towarowy kilka dni później- 28 grudnia 1891 r.).

Dalsza budowa trasy przebiegała już znacznie wolniej ze względu na trudny teren górski i brak porozumienia wewnątrz władz lokalnych w sprawie przebiegu linii. Ostatecznie wytyczono ją ok. 1897 r., a cały szlak uruchomiono w 1902 r. Prowadzony był licznymi serpentynami co znacznie podnosiło atrakcyjność takiej podróży.

Trasa, zwana Kolejką Izerską przechodziła poprzecznie do grzbietów górskich i wiodła z Jeleniej Góry (Hirschberg) przez Szklarską Porębę (Schreiberhau- Ryc. 99) w kierunku Jakuszyca (Jakobstahl- stacja ta była najwyżej położoną w Sudetach i leżała na wysokości 886 m n.p.m.). Stąd trasa podążała dalej przez osadę Strickerhäuser (do 1945 po wojnie Tkacze, od 1959 r. Harrachov⁹⁰- Ryc. 100), do granicznej wówczas stacji Grünthal (od 1920 r. Polaun, od 1945 Polubny) gdzie następnie łączyła się z prywatną koleją zębatą Liberec- Jablonec- Tanvald.

⁹⁰ Po regulacji granicy w 1958 r. (umowa rządowa z dn. 1.01 1959 r.) Tkacze (Strickerhäuser do 1945) znalazły się po stronie czeskiej, a 27 lutego 1959 r. zmieniły nazwę na Harrachov *Świat Kolei* 3/98; *Nowe Sygnały* nr 9/99

15 stycznia 1923 r. oddano do użytku zelektryfikowaną linię na odcinku z Jeleniej Góry do Polubny. Po II wojnie trakcja została rozebrana. Powtórna elektryfikacja fragmentu trasy- do Szklarskiej Poręby Górnej, nastąpiła 30 września 1987 r. z wykorzystaniem słupów z lat dwudziestych.

Interesująca architektura budynków dworcowych, które wznoszone były na tej trasie na początku XX wieku, zalicza się do jednej z atrakcji tego bardzo malowniczego szlaku. Stanowiąc jego integralną część mają one wpływ na lokalny, górski charakter linii kolejowej z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby (i dalej do Jakuszyca- po stronie polskiej).

4.10.1 SZKLARSKA PORĘBA ŚREDNIA

(niem.: *Mittel Schreiberhau* do 1945 r., *Pisarzewiec Średni* do 1948 r.)

Charakterystyczne dla Kolejki Izerskiej jest to, że dworce zlokalizowane na tej linii mają niewielkie gabaryty, z wyjątkiem „nowego” dworca w Szklarskiej Porębie Górnej. Tak jest również w przypadku Szklarskiej Poręby Średniej. Powstały w 1902 r. budynek posiada na terenie Sudetów analogiczne rozwiązania. Do obiektów zwanych „Bahnhofchen”⁹¹ należą dworce w Ogorzelcu i Leszczyńcu, w Lewinie Kłodzkim, oraz w Jakuszycach czy Szklarskiej Porębie Dolnej.

Dworzec kolejowy Szklarska Poręba Średnia zlokalizowany jest bezpośrednio przy jezdni asfaltowej, z dala od zabudowań, bez wyraźnie zaakcentowanego podjazdu. Na początku XX wieku, w chwili powstania, roztaczała się stąd panorama Sudetów, lecz obecnie wysoki drzewostan poniżej drogi i przy niej, nie pozwala na podziwianie widoków. Po drugiej stronie budynku znajduje się szeroki peron oraz torowisko biegnące w miejscu częściowo usuniętego zbocza góry.

Dworzec jest parterowym obiektem całkowicie zbudowanym z drewna. Rzut oparty jest na prostokącie, który dłuższym bokiem ustawiony został równolegle do torowiska. Jego ściany stoją na drewnianej podwalinie i wykonane zostały z bali o wymiarach ok. 10x12 cm, ułożonych na zrąb. Czoła belek ukształtowano tak, by tworzyły fałę. Od strony podjazdu, w centralnej jego części, budynek posiada mocno cofniętą (około trzech metrów) elewację. Dzięki zadaszeniu, podpartemu słupami z mieczami, powstało praktyczne i

⁹¹ dost. mały dworzec

Bufe Siegfried., *Eisenbahn in Schlesien*, Eggldham 1989

wygodne wejście do hallu. Fasada peronowa także ma uskok, znacznie mniejszy, oraz cofnięte wyjście z poczekalni, które zostało ukształtowane tak, że zajmuje całą wysokość tej części budynku.

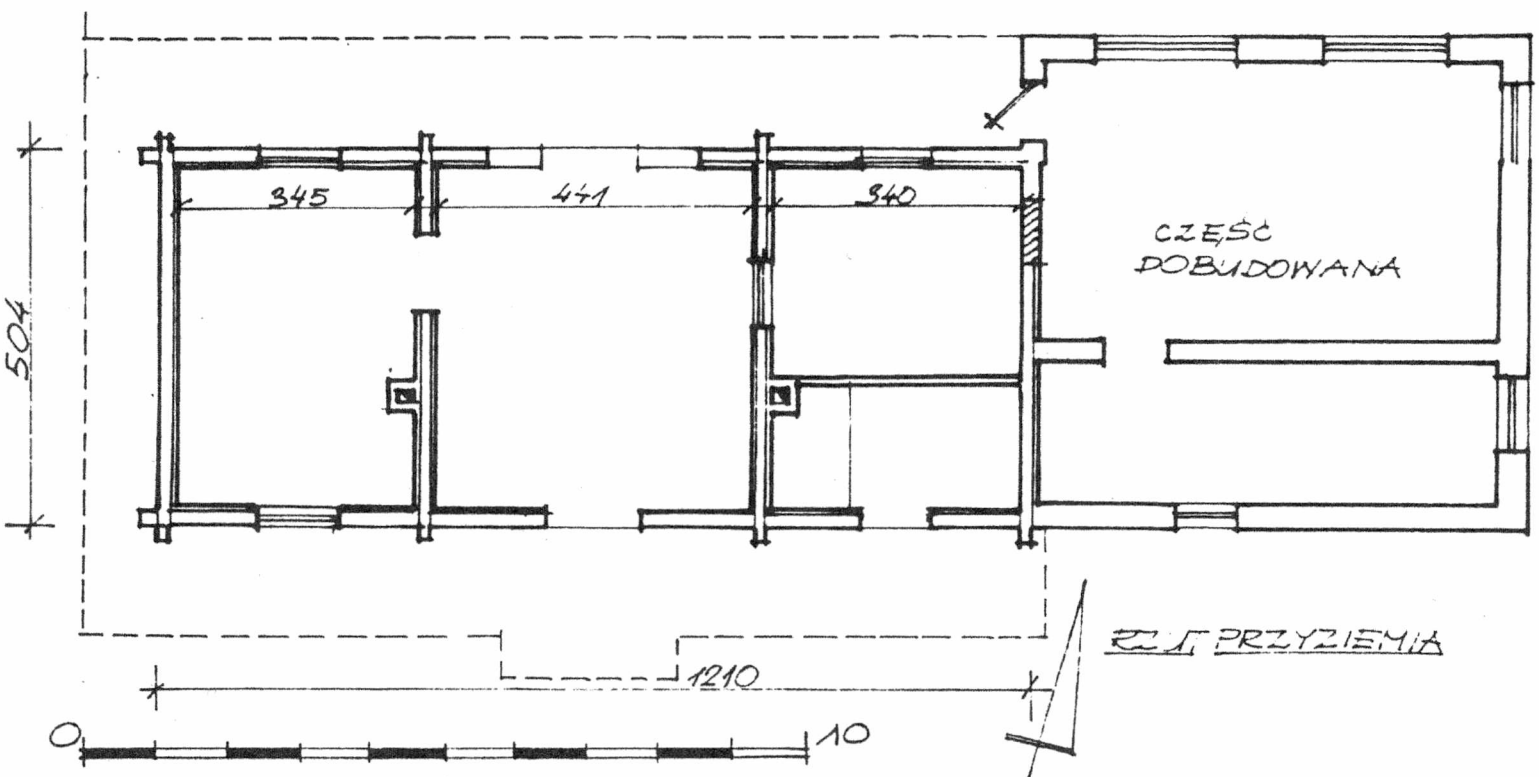
Dwupołaciowy dach o małym nachyleniu kryty jest papą. W mieszkalnej części obiektu dach znajduje się nieznacznie wyżej i ustawiony jest prostopadle do kalenicy głównej bryły. Bardzo mocno wysunięty okap podtrzymują uskokowo schodzące belki ścian. Wszystkie elementy więźby: krokwie, płatwie kalenicowe, murlaty, widoczne z zewnątrz mają profilowane czoła. Szczyty wykończono pionowo mocowanymi deskami, ze ściętymi ukośnie końcówkami i nawierconymi otworami.

Duży nacisk położono na detal wykończenia otworów okiennych i drzwiowych. Drewniane opaski wokół nich zostały dekoracyjnie wyprofilowane. Pod oknami zamocowane zostały szerokie parapety, pierwotnie najprawdopodobniej z donicami na kwiaty. Dodatkowym elementem zdobniczym są żaluzjowe okiennice, znajdujące się również przy drzwiach z naświetlem od strony peronu. Dzięki tym kilku zabiegom dekoracyjnym bryła nabrała lekkości.

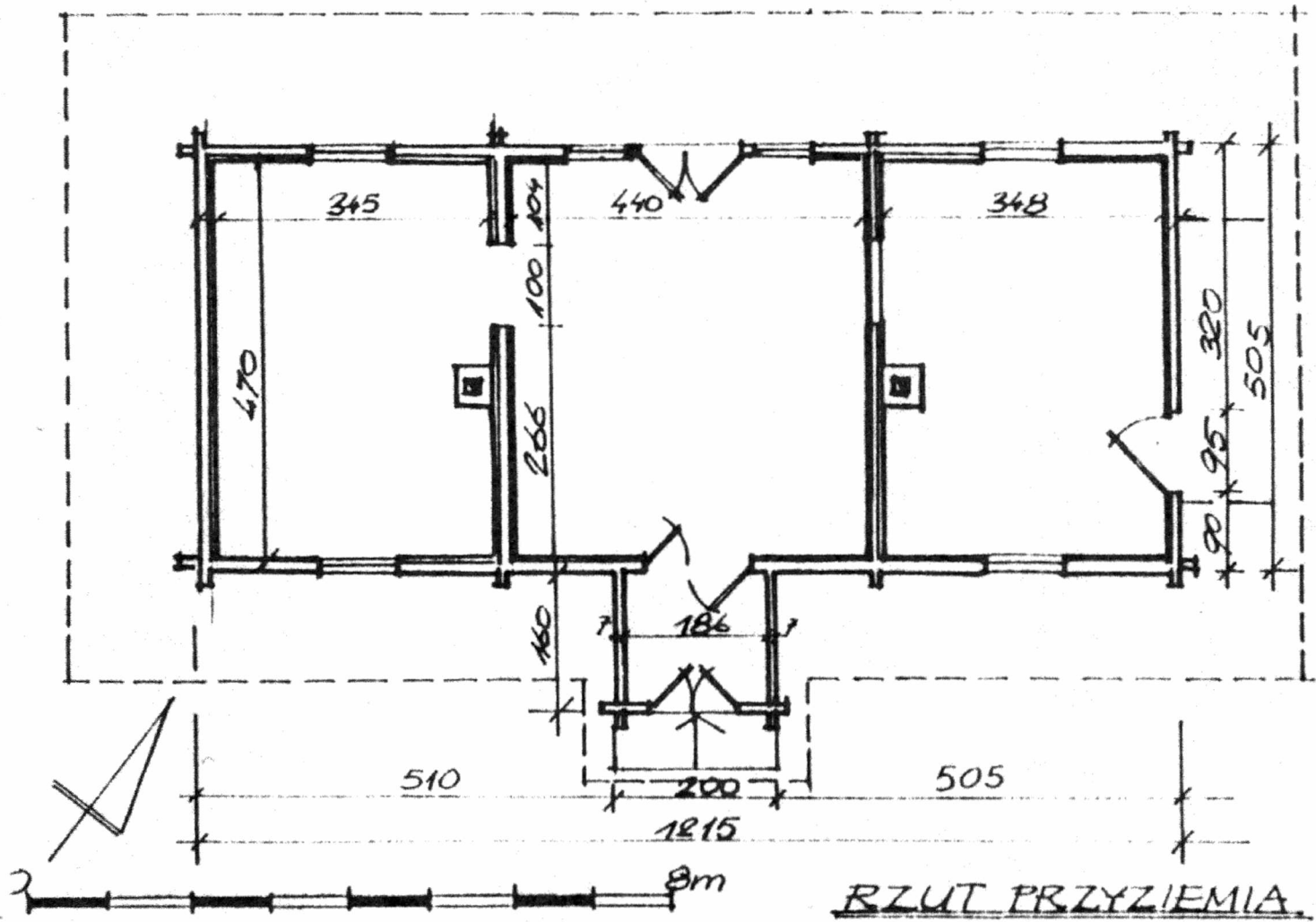
Wewnątrz znajdują się hall kasowy, obok niego poczekalnia. Część dla podróżnych sąsiaduje z zapleczem obsługi z jednej, a wydzielonym mieszkaniem zawiadowcy z drugiej strony. Wnętrze cechuje surowy charakter wykończenia.

W odległości około 20 metrów od budynku dworca, w jednej z nim osi, stoi magazyn spedycji kolejowej. Wykonany został w podobnej konstrukcji ścian z drewnianych bali ułożonych na zrąb, lecz znajdujących się na wysokiej podmurówce. Jej poziom wyznacza jednocześnie poziom ramp załadowniczych. Budynek posiada dach o analogicznym kącie nachylenia połaci, pokryty papą bitumiczną. Jego okapy wysunięte są daleko poza obrys ścian tworząc zadaszenie ramp. Obiekt nie ma elementów zdobniczych jednak, dzięki użytemu do budowy materiałom jego prosta bryła stanowi naturalne uzupełnienie zabudowy stacji.

Szklarska Poręba Średnia jest przykładem typowego rozwiązania dworca kolejowego, którego forma inspirowana była architekturą tyrolską. Podobne obiekty znajdują się w innych partiach Sudetów. Ten jednak dworzec należy do szczególnych, jest bowiem największym obiektem na obszarze Sudetów należącym do grupy



Ryc. 90 Ogorzelec. Rzut nieistniejącego dworca na trasie Kamienna Góra Kowary.



Ryc. 91 Leszczyniec. Rzut przyziemia drewnianego dworca. Rys. autor.

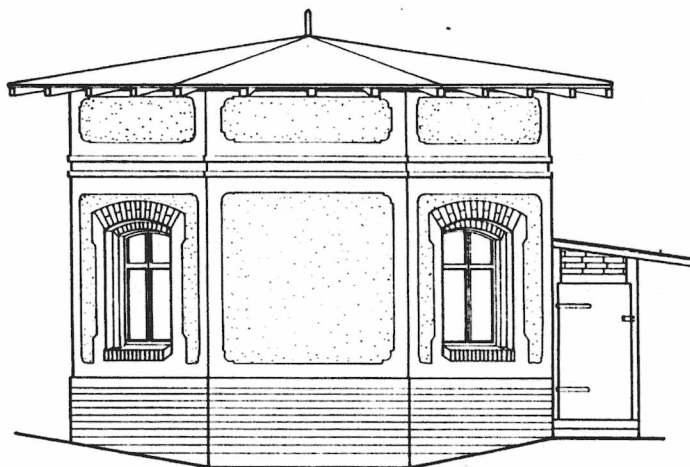
Ryc.92 Leszczyniec.
Detal okna
Stan obecny



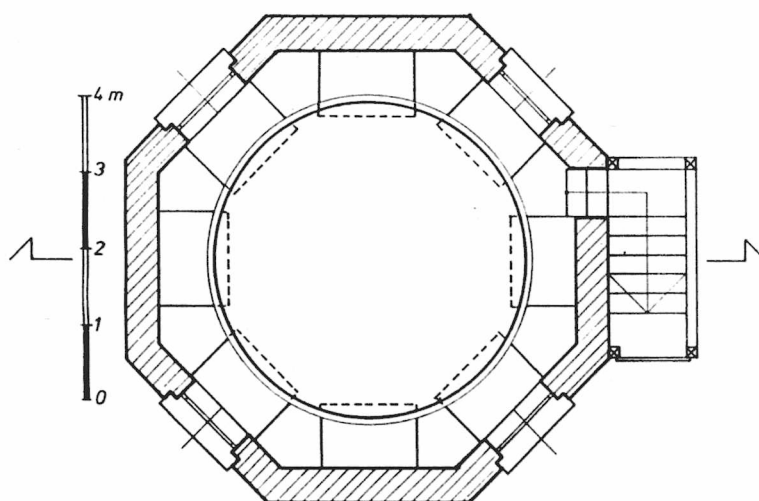
Ryc.93 Leszczyniec. Przedsiónek dworca:
konstrukcja i detal. Widok z zewnątrz.
Stan aktualny.



Ryc.94 Leszczyniec. Detal konstrukcji
w spierającej dach. Stan obecny



Ryc.95 Ogorzelec - wieża ciśnień i elewacja.



Ryc.96 Wieża ciśnień w Ogorzelcu rzut.



Ryc.97 Mała wieża ciśnienia w Ogorzelcu. Niezwykle rzadkie rozwiązanie wieży typu "kolumna" z trzonem ukrytym w skarpie (zboczu) z 1905r.

163



Ryc.99 Nowy dworzec w Szklarskiej Porębie Górnej znacznie większy od widocznego pierwotnego obiektu stanowiącego teraz część założenia. Wzmożony ruch turystyczny wymagał bardziej reprezentacyjnej budowli. Widok od peronu. Zdjęcie z 1913r.



Ryc.100 Strickenhäuser (Harrachov Tkacze). Nieistniejące schronisko w Górach Izerskich, które pełniło jednocześnie rolę poczty i dworca kolejowego na trasie Kolejki Izerskiej.



Ryc.101 Szklarska Poręba Huta. Mały dworzec wybudowany w 1902r. w całości wzniesiony został z drewna.



Ryc.102 Jakuszyce. Dworzec w "stylu tyrolskim". Jeden z kilku przedstawicieli tego typu konstrukcji w Sudetach.

dworców wykonanych w całości z drewna. Jest jednocześnie jednym z lepiej zachowanych, choć i tutaj widać upływ czasu i brak środków na odrestaurowanie budynku. Nie doszło też do przebudowy oryginalnej bryły, co wzmacnia autentyczność jej wyrazu architektonicznego (choć obecnie zastosowane zestawienie kolorów na elewacjach wydaje się być dyskusyjne).

Prosta bryła budynku i wywarzone proporcje dobrze korespondują z otaczającą naturą. Użyty budulec oraz zastosowana ornamentyka konstrukcji mają wpływ na unikatowy charakter dworca, podkreślając jednocześnie walory krajobrazowe tego górskiego szlaku. Niecodzienna architektura stanowi natomiast o jego lokalnej kulturowej odrębności.

4.10.2 SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA⁹²

(niem.: Oberschreiberhau do 1945 r., Pisarzewiec Górny do 1948 r.)

Stacja kolejowa Szklarska Poręba Górna wytyczona została na szerokiej półce skalnej, która przylega do torowiska trasowanego w stromym zboczu. Stąd do torów dochodzi skalna ściana, natomiast z podjazdu roztaczał się widok na tę górską miejscowość. Obecnie wysokie drzewa w znacznym stopniu przesłoniły panoramę miasta.

Pierwszy dworzec kolejowy, który został wzniesiony w 1902 r. był parterowym obiektem, posadowionym na fundamentach z cegły. Składały się na niego trzy budynki o różnej funkcji, połączone ze sobą ścianami szczytowymi, tworząc zespół usytuowany równolegle do torowisk. Poczynając od strony drogi dojazdowej do placu manewrowego tworzyły go: magazyn spedycji, zaplecze dla obsługi stacji oraz nieco wyższy budynek hallu kasowego i poczekalni dla podróżnych.

Ściany całego obiektu wykonano jako drewnianą konstrukcję szkieletową, natomiast pola między elementami struktury nośnej w części przeznaczonej do obsługi pasażerów i zaplecza obsługi ruchu wypełniono cegłą nieotynkowaną (w kolejnych latach fasady zostały wyłożone pionowym deskowaniem). Geometryczny podział na elewacjach wyznaczony konstrukcją, urozmaicały belki wygięte w łuk nad symetrycznie rozmieszczonymi otworami okiennymi. Stolarka okienna i drzwiowa, również drewniana, posiadała drobne podziały szprosami.

⁹² Świat Kolei 3/98;
Nowe Sygnały nr 9/99
http://www.kolej.pl/~halski/h_start.html

Część magazynowa całkowicie wykonana była z drewna. Do wykończenia fasad użyto poziomo mocowanych desek, zaś w szczytach- pionowych zakończonych skośnie.

Dach dworca posiadał niewielkie nachylenie połaci dachowych, oraz wyraźnie zaakcentowane okapy. Nad częścią przeznaczoną dla obsługi pasażerów był nieco wyższy, co podkreślało funkcję i różnicowało stonowaną bryłę zespołu. Nad hallem z kasami znajdował się, wystający ponad połąć, rozległy świetlik, umieszczony centralnie i przykryty dachem o analogicznych spadkach. W czterech narożnikach tej partii budynku znajdowały się niewielkie szczyty zwrócone frontem do torowisk i do podjazdu. Podkreślały je sterczyny na kalenicy, pokryte bogatą snycerką.

Wewnątrz obiektu przebiegały proste podziały ściankami działowymi i konstrukcyjnymi na poszczególne funkcje, zgodnie z tymi widocznymi na zewnątrz. Drewniana konstrukcja magazynu ze słupem środkowym oraz krzyżowo umieszczonymi mieczami, do dziś stanowi fragment nowego budynku wzniesionego nieco później, a pełniącego funkcję dworca do dnia dzisiejszego.

Charakter pierwszego dworca w Szklarskiej Porębie Górnej, odpowiada innym obiektom o tej funkcji na terenie Sudetów czerpiących wzorce z architektury tyrolskiej. Znacznie bardziej rozbudowany w rzucie posiada nieco zmienione proporcje elewacji, zwłaszcza szczytów, które były szerokie i niskie. Mimo różnic stanowi przykład na udaną asymilację tego stylu budowania przez miejscowy krajobraz kulturowy.

Jednak jeszcze przed 1910 r. w miejscu pierwszego dworca, wybudowano nowy obiekt. Otrzymał on bardziej reprezentacyjną formę, odpowiadającą aspiracjom szybko rozwijającego się kurortu górskiego. Zwiększenie kubatury miało usprawnić obsługę podróżnych i zapewnić odpowiedni komfort.

Nowy dworzec reprezentuje zgoła odmienną architekturę w porównaniu do poprzednika. Rzut oparty został na prostokącie, z którym po obu bokach łączą się dwa kolejne będące podstawą budynków magazynu i zaplecza technicznego stacji. W centralnej części jest to już obiekt dwukondygnacyjny, z trzecią kondygnacją w skosie czterospadowego dachu, krytego dachówką ceramiczną. Nachylenie połaci dachowych wynosi 45°.

Zastosowano dużą różnorodność form detalu. Bryłę urozmaiciły od strony podjazdu: wieża ze sterczyną oraz balkon w szczycie z pieczołowicie wykonaną snycerką. Rozbudowany wiatrołap prowadzi przez zdwojony łuk z kolumną do hallu z kasami. Analogicznie rozwiązano wejście od peronu, z tym, że dominuje tu duża ściana szczytowa. Charakterystyczne dla tego budynku są znacznych rozmiarów, trójdzielne i zwieńczone łukiem okna. Umieszczone są one centralnie na elewacjach od strony podjazdu i peronu nad

wejściami. Od strony nowego magazynu znajduje się niższa część dworca ze szczytem krytym dachem naczółkowym.

Fasady obłożone zostały kamieniem do wysokości parapetów parteru, a od poziomu parapetów drugiej kondygnacji wyłożono je pionowymi deskami. Na elewacjach znajduje się kilka rodzajów okien: zarówno półkolistych jak też prostokątnych, o różnych rozmiarach. Na dachu również mamy do czynienia z różnorodnością form. Proste lukarny występują obok „wolicz oczek”.

W nową bryłę udanie wkomponowany został dawny dworzec. Jego pomieszczenia wykorzystano jako powierzchnia pomocnicza. Magazyn spedycji wraz z rampami wzniesiono po drugiej stronie dworca, sytuując go również równolegle do torów.

Na trasie Kolejki Izerskiej, pod względem gabarytów, tylko budynki dworcowe: w Jeleniej Górze i w Polubny były większe od wzniesionego w Szklarskiej Porębie Górnej. Nowy obiekt posiada dość masywną sylwetę o dużym zróżnicowaniu formalnym. Wieża zlokalizowana od strony podjazdu, nawiązuje stylistyką do architektury obronnej. Ale jednocześnie użyty detal i materiał inspirowany jest architekturą zabudowy miejscowej. Taka kompilacja jest charakterystyczna dla dziewiętnastowiecznego historyzmu, który wypracował styl łączący różne formy.

W efekcie powstał obiekt o interesującej architekturze, która nadała mu indywidualny charakter. Gabaryty dworca, zastosowany detal oraz wykorzystany budulec, upodobiły go do architektury miejscowych pensjonatów, które powstawały w tym samym okresie. Dzięki tym cechom dworzec stał się dla nowo przybyłych kuracjuszy wizytówką Szklarskiej Poręby.

– SZKLARSKA PORĘBA HUTA

(niem.: Josephinenhütte do 1945 r., Józwin do 1948 r.)

Mały przystanek na szlaku kolejowym, z zabudowaniami magazynowo- gospodarczymi należy do grupy obiektów, które zostały wybudowane wyłącznie z drewna. Powstał w tym samym czasie co inne dworce na linii Jelenia Góra- Polubny czyli w 1902 r. Na stacji odbywał się załadunek drewna pozyskanego z okolicznych lasów.

Parterowe, drewniane zabudowania tworzą ciąg o płytkim trakcie. Dworzec łączy się z częścią dla obsługi oraz z budynkiem magazynowym bez wyraźnych podziałów na elewacjach. Dach, kryty papą bitumiczną, posiada nieduży kąt nachylenia połaci. Jego kalenica praktycznie biegnie na jednym poziomie nad całym

obiektem. Mocno wystające poza obrys ścian okapy to charakterystyczny element dla tej architektury⁹³ (Ryc. 101).

Wnętrze podzielono na kilka pomieszczeń o podobnej powierzchni. Wyjątek stanowi mocno rozbudowana część magazynowa. Tynki położono na siatce Rabbita, natomiast podłogi wykonano jako drewniane na legarach. Stolarka okienna i drzwiowa, także drewniana, otrzymała opaski wokół otworów.

Architektura dworca Szklarska Poręba Huta z pewnością nie zalicza się do wybitnych. Stanowi jednak integralną część jednego z ciekawszych szlaków kolejowych znajdujących się na terenie Sudetów. Dzięki takim małym dworcom Kolejka Izerska zyskała swój niepowtarzalny klimat.

4.10.3 JAKUSZYCE⁹⁴

(niem.: Jakobstahl do 1945 r., Jakuszec do 1948 r.)

Ten mały dworzec na szlaku kolejowym jest najwyżej położonym dworcem w Sudetach. Swoją skromną architekturą podkreśla jego górski charakter. Budynek wzniesiony został w 1902 r. w stylu wzorowanym na alpejskich szałasach pasterskich.

Parterowy obiekt nie posiada fundamentów. Posadowiony został na podwalinie i wykonany całkowicie z drewna. Do budowy ścian użyto belek o przekroju 15x17 cm, które łączone są na zacios z wystającymi ostatekami. Bardzo małe rozmiary są wynikiem znikomej rangi stacji na tym szlaku, jednak zastosowany detal i materiał zdecydowały o charakterystycznym, interesującym wyrazie architektonicznym dworca (Ryc. 102).

Nie jest to jedyny obiekt wybudowany w tym stylu na obszarze Sudetów. Budynki wzniesione w Ogorzelcu i Leszczyńcu na trasie z Kowar do Kamiennej Góry posiadają nawet zbliżone gabaryty, pozostałe jak w Lewinie Kłodzkim czy nieistniejący w Kulinie Kłodzkim- konstrukcję.

Dworzec kolejowy w Jakuszycach założono na prostokącie, który stoi dłuższym bokiem równolegle do torów. Dwuspadowy dach wykonano w układzie krokwiowym ze stolcem pojedynczym i przykryty jest papą na lepiku. Okapy wystają daleko poza obrys budynku i podparte są uskokowo ułożonymi belkami tworzącymi ściany. Detal

⁹³ http://www.kolej.pl/~halski/h_start.html

⁹⁴ *Świat Kolei* 3/98;
Nowe Sygnały nr 9/99

zastosowany w obiekcie cechuje prostota. Opaski wokół okien i drzwi wykonano z prostych desek.

Wnętrze dzieli się na trzy pomieszczenia, tej samej wielkości, w których znajdowała się poczekalnia i część dla obsługi stacji. Tynki położono na siatce Rabbita, zaś podłogi wykonano jako drewniane na legarach.

Dworzec ten jest jednym z kilku na linii Jelenia Góra- Polubny. Jego skromna architektura podkreśla surowy, górski charakter szlaku. Właściwie dobrana skala obiektu harmonizuje z otoczeniem.

Obecnie obiekt jest zdewastowany i opuszczony. Brak programu zastępczego dla dawnego dworca może stać się przyczyną jego rozbiórki. Fragment Kolejki Izerskiej znajdujący się po czeskiej stronie objęty jest ochroną prawną i jako zabytek wpisany został w poczet dóbr kultury. Część leżąca po polskiej stronie, powyżej Szklarskiej Poręby Górnej nie jest użytkowana.

4.11 LINIA ZGORZELEC- ZAWIDÓW- FRYDLANT

(niem.: Görlitz- Seidenberg- Frydlant)

W najbardziej wysuniętej na południowy- zachód części Polski rozciąga się rozległy obszar- Pogórze Izerskie, który w naszych granicach znajduje się dopiero od 1945 roku. Chociaż dzisiaj tzw. „Worek turoszowski” (Worek Żytawski) to część województwa dolnośląskiego, w rzeczywistości obszar ten nigdy nie należał do Śląska⁹⁵.

Na przełomie XVIII i XIX wieku chałupniczo rozwinęło się tutaj tkactwo⁹⁶ w charakterystycznych budynkach o konstrukcji

⁹⁵ Od pierwszej połowy XVII wieku najdalej na wschód wysuniętą częścią Saksoni był obszar położony między Nysą Łużycką a Kwisą zwany Łużycami. Południowo- wschodnia granica obecnej gminy Bogatynia to stara granica między Saksonią a Czechami, ustalona w 1635 roku, kiedy to Łużyce przejął elektor saski Jan Jerzy I z rodu Wettinów. Była to nagroda za poparcie cesarza Ferdynanda w wojnie trzydziesto- letniej. Po Kongresie Wiedeńskim 1815 r. część Łużyc przypadła Prusom, resztę (dzisiaj w granicach Polski) przyznano Saksonii. Po II wojnie granica na Nysie Łużyckiej sztucznie podzieliła ten rejon. Dawne związki tego rejonu z Polską, to wyłącznie czasy unii sasko- polskiej, czyli panowanie Augusta II i Augusta III. Wcześniej Łużyce, wraz z ziemią Miliczan nad górą Nysą, w czasach Bolesława Chrobrego krótko były związane z monarchią Piastów.

Bufe Sieggfried., *Eisenbahn in Schlesien*, Eggllham 1989

Scheer Andrzej, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, [w:] Rocznik Świdnicki, Świdnica 1994, s. 28–89

Sudety na weekend- przewodnik turystyczny, wydawnictwo Pascal 1999.

⁹⁶ Tradycyjnym przemysłem, a wcześniej rzemiosłem, było tu od stuleci tkactwo, szczególnie lniane. Ponieważ tkactwo stanowiło domenę miast, które uzyskiwały nieraz przywilej zakazu uprawiania tego rzemiosła w ich bezpośrednim sąsiedztwie, zdarzały się konflikty. W 1627 roku,

przysłupowo- zrębowej. Przysłupy, czyli drewniane słupy, podtrzymujące nadwieszono piętro lub dach, odciążały ściany nośne, czym wzmacniały konstrukcję domów, czyniąc je bardziej odpornymi na wstrząsy, wywołane pracującymi krosnami. Bogato zdobione obiekty mieszkalne i gospodarcze, których zachowało się około 700, tworzą unikalny na terenie Polski zespół budownictwa łążyckiego.

W XIX wieku we wsi Opolno Zdrój (Bad Oppelsdorf) opodal Bogatyni powstało nawet uzdrowisko słynące z domów zdrojowych i pensjonatów o wspomnianej konstrukcji.

Pierwsze plany przeprowadzenia kolei przez tereny Pogórza Izerskiego powstały w połowie XIX wieku. Podobnie jak Prusy również Saksonia dążyła do uzyskania połączenia z basenem Morza Czarnego. W tym celu utworzyła przejście graniczne na linii Zittau-Liberec. Wstępna umowa między Saksonią a Austrią podpisano w 1851 r. Decyzję o budowie podjęto 24 marca 1853 r. W roku 1855 spółka Kolej Żytawa- Liberec uzyskała koncesję, by 1 grudnia 1859 r. oddać linię do eksploatacji. Jej trzykilometrowy odcinek w Kotlinie Turoszowskiej do dziś eksploatują wyłącznie w tranzycie koleje czeska i niemiecka.

W latach 70- tych Prusy i Austria wypracowały wspólne stanowisko co do przebiegu linii: Berlin- Cottbus- Zgorzelec-Jelenia Góra- Wałbrzych- Kłodzko z odgałęzieniami Zgorzelec- Zawidów-Liberec oraz Lubań- Węgliniec. Projekt uwzględniał założenia militarne strony wojskowej oraz, względy gospodarcze regionu. Jednak spotykał się z licznymi trudnościami, a nawet chciano go zarzucić ze względu na niesprzyjające warunki na rynku finansowym oraz przewidywane bardzo wysokie koszty budowy spowodowane przebiegiem szlaku w trudnym terenie górskim.

1 lipca 1875 r. doszło jednak do uruchomienia linii Zgorzelec-Zawidów- Liberec przez Frydlant przez spółkę Kolej Berlińsko-Zgorzelecka (Berlin- Görlitz Eisenbahn).

powołując się na szesnastowieczny przywilej, mistrzowie tkaccy z sąsiedniej Żytawy /Zittau/ zniszczyli bogatyńskie warsztaty i zabrali przedzie.

Wiek XIX przyniósł mechanizację produkcji i bawełnę. Szczególną rolę odegrała wówczas rodzina Preibischów, którzy w 1859 roku sprowadzili do Bogatyni pierwszy mechaniczny warsztat tkacki, w 1868 roku wprowadzili w Bogatyni lampy gazowe - a 30 lat później ufundowali, istniejącą do dzisiaj, halę sportową a następnie basen. Na przełomie XIX i XX wieku Bogatynia zasłynęła jednym z największych przedsiębiorstw na terenie Saksonii- przetwórnią owoców rodziny Rolle.

Tu warto nadmienić, iż pierwsze odkrywki węgla brunatnego powstały w okolicach Bogatyni i Turoszowa dopiero w XIX wieku. Choć miejscami znajduje się on na powierzchni, wcześniej nie znano jego właściwości. Nie zwrócono nań uwagi nawet podczas pożaru w 1642 r., gdy od pioruna część pokładów zapaliła się na kilkadziesiąt lat. W 1897 roku korzystała z turoszowskiego złoża elektrownia Hirschfelde W 1905 roku uruchomiono w Bogatyni elektrownię /obecny budynek Bogatyńskiego Ośrodka Kultury/.

Sudety na weekend- przewodnik turystyczny, wydawnictwo Pascal 1999.

Warto przypomnieć też historię kolejki wąskotorowej, która łączyła Zittau z Lubaniem. W drugiej połowie XIX wieku, gdy mocno uprzemysłowiona Bogatynia coraz dotkliwiej odczuwała brak komunikacji kolejowej, jej wpływowi i bogaci mieszkańcy wszczęli starania o doprowadzenie kolei żelaznej z Zittau, która biegłaby przez Frydlant do Lubania. Komitet zawiązał się już w 1864 roku i oprócz opracowania projektu ekonomicznego przeprowadził konieczne pomiary. Sprawa pomimo poparcia władz wysokiego szczebla nie ruszała z miejsca, i dopiero z początkiem lat 80. Landtag saksoński zatwierdził budowę linii kolei wąskotorowej.

W planie było połączenie Zittau poprzez Reichenau (Bogatynię) z Frydlantem, tak aby możliwe było korzystanie z połączeń kolejowych z Jelenią Górą, Libercem, Dreznem. Prace ziemne rozpoczęły się w 1883 r. i już pod koniec roku następnego uruchomiono odcinek o długości 13,5 km łączący Zittau z Bogatynią Górą, a w pięć lat później przedłużono ją do Markocic i dalej do Hermanic⁹⁷.

Niestety dworce kolejowe znajdujące się na Pogórzu Izerskim to obiekty, które nie nawiązują formą ani detalem do charakterystycznego miejscowego stylu domu łużyckiego.

4.11.1 ZAWIDÓW

(niem.: Seidenberg do 1945 r.)

Zawidów z powodu swego położenia jest „ostatnim” miasteczkiem przed tzw. „Workiem Turoszowskim” (Żytawskim). Leży na Pogórzu Izerskim granicząc z zachodnim krańcem Gór Izerskich i stanowi dobrą bazę wypadową w pobliże czeskie Góry Izerskie. Głównym atutem miasteczka jest zachowany oryginalny układ urbanistyczny.

Jest to duża stacja graniczna (dawna prowincja pruska), stąd i jej program funkcjonalny bogatszy niż w innych obiektach. Budynek wzniesiony został w 1875 r. wraz z otwarciem linii łączącej Zgorzelec z Libercem. Znajduje się on w znacznej, bo 4,5 km odległości od miasteczka. Począwszy od 1899 r. zamierzano uruchomić tramwaj na tej trasie, aż do fabryki Müllera po drugiej stronie granicy. Otwarcie zaplanowano 1 listopada 1900 r., ale do tego nie doszło z powodu trudności z przedłużeniem linii poza granice.

Obiekt w całości wykonany jest z cegły licowanej, spoinowanej. Posiada dwie pełne kondygnacje, oraz trzecią- na skrzydłach flankujących symetryczną bryłę.

⁹⁷ <http://www.kolejpl/Bogatynia OnLine.htm>

Wyższe partie budynku wieńczą szczyty zwrócone w kierunku podjazdu i peronów. Zwraca na nich uwagę eksponowana konstrukcja więźby dachowej. Pośrodku dworca znajduje się jeszcze jeden, mały szczyt podkreślający jego osiowość. Na bocznych fasadach widoczne są miecze więźby, które wpisane w pionowe ryzality stanowią część kompozycji tych ścian. Nachylenie połaci dachowych wynosi około 25%, z tego względu kryty jest on papą bitumiczną. Okapy znacznie wystają poza obrys murów.

Elewacje budynku zdominowane są przez silne pionowe podziały występujące powyżej najniższej kondygnacji, przy czym przyziemie jest znacznie wyższe od pozostałych. Między kondygnacją parteru i piętra wokół obiektu przebiega szeroki, ceglany gzyms podokienny. Podkreśla on różnicę między gładką fasadą niższej kondygnacji a dzieloną międzyokiennymi ryzalitami częścią budynku znajdującą się powyżej.

Otwory okienne i drzwiowe tworzą na dość długich elewacjach symetryczny rytm. Zwieńczone są łukiem odcinkowym. Stolarka wykonana jest z drewna. Wnętrza wykończono tynkiem, natomiast podłogi deskami z wyjątkiem hallu kasowego na parterze, który wyłożono terakotą. Piętra zajmuje rozbudowana część biurowa.

Budynek sprawia wrażenie solidnie zbudowanego, choć nie tak reprezentacyjnego jak choćby dworzec w Polubny (Grüntahl), Mezimesti czy w Międzylesiu. Stacja graniczna jaką był (i jest) Zawidów to przykład typowej architektury bazującej w swych rozwiązaniach na historyzmie XIX wieku. Nieco surowe w wyrazie ceglane fasady znajdują szereg analogii wśród dworców sudeckich, a w szczególności na Pogórzu Sudeckim.

5. TYPOLOGIA DWORCÓW KOLEJOWYCH NA POGÓRZU SUDECKIM I W SUDETACH

Większość z tych budynków zrealizowano na podstawie typowych projektów, które często stosowano na obszarze Sudetów i Pogórza Sudeckiego. Modelowy układ funkcjonalno- przestrzenny adaptowano każdorazowo do potrzeb danej stacji, co nie powodowało zatarcia wspólnych cech. Analogiczne rozwiązania funkcjonalno- przestrzenne znajdujemy mimo znacznej odległości w lokalizacjach (np.: dworzec w Marcinowicach Świdnickich i dworce doliny Białej Łądeckiej). Istnieją jednak mniejsze grupy obiektów, które wzorowały się na odmiennych rozwiązaniach zwłaszcza w zakresie wyrazu architektonicznego czy detalu. Również te dworce wznoszono według gotowych rozwiązań.

Obiekty te powstawały najczęściej pod koniec XIX i na początku XX wieku. Chociaż nie zawsze wzorowane były na miejscowej architekturze, to dzięki dobrze dobranym proporcjom bryły oraz

użytemu budulcowi doskonale korespondują z otaczającą je przyrodą i istniejącą zabudową. Zastosowany detal podkreśla powagę i rangę obiektów kolejowych, odgrywając równocześnie pozytywną rolę w subiektywnym odbiorze tego budownictwa.

Wymienione rodzaje dworców kolejowych w Sudetach i na Pogórzu stanowią bazę dla rozważań dotyczących architektury przyszłych budynków dworcowych na liniach kolei regionalnej. Urozmaicone bryły o wywarzonych proporcjach i naturalne materiały sprawiły, że tworzą wraz z miejscową zabudową i krajobrazem spójny materiał, który składa się na spuściznę kulturową regionu Sudetów. Jest to wartość, która nie podlega dyskusji, stąd architektura nowych dworców winna się na niej opierać celem kontynuacji i zachowania spójności stylistycznej sudeckich dworców kolejowych.

W świetle przeprowadzonych badań i analiz można wyróżnić kilka podstawowych rodzajów budynków dworcowych występujących na terenie Sudetów i Pogórzu Sudeckim. Ilustrują to poniższe tabele.

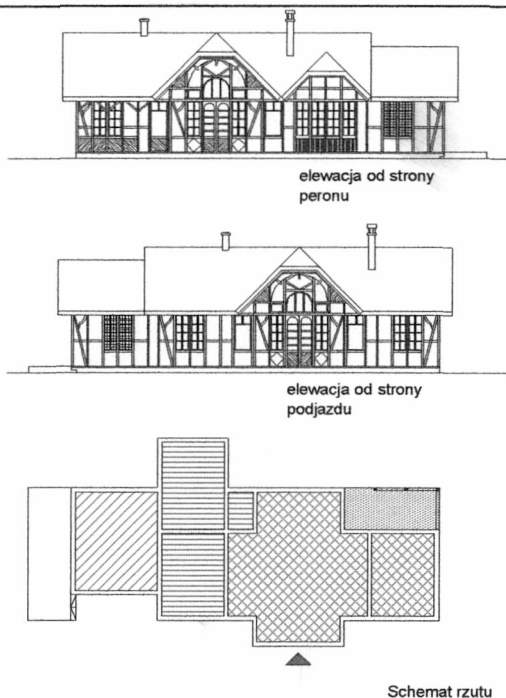
ODMIANY BUDYNKÓW DWORCOWYCH W SUDETACH I NA POGÓRZU SUDECKIM

TABELA NR 1

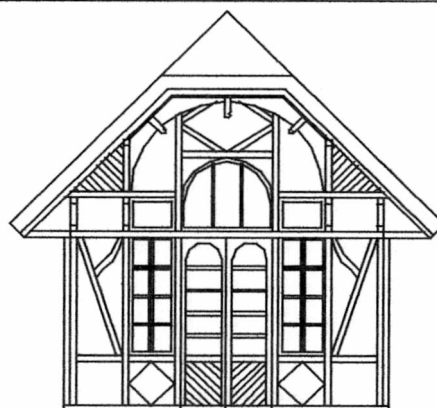
Często spotykany dworzec kolejowy to niewielki obiekt (parterowy, czasami z poddaszem użytkowym), wzniesiony w konstrukcji szkieletowej drewnianej. Występuje głównie na Pogórzu Sudeckim oraz w Kotlinie Kłodzkiej. Centralna część ze szczytem dodatkowo podkreślona jest ryzalitem z dachem naczółkowym. W zależności od rangi stacji, zmienna była liczba budynków tworzących całość założenia. Zwykle w jego skład wchodziły, obok budynku dworca z haalem kasowym, poczekalnią i pomieszczeniami zawiadowcy, budynek mieszkalny, wolnostojący lub zespólny z dworcem (równie często mieszkanie wydzielone na poddaszu) i wolnostojący szalet. Obok dworca usytuowany wzdłużnie, rzadziej poprzecznie znajduje się budynek magazynowy połączony z główną bryłą. Rozczłonkowany obiekt przykrywa stromy dach kryty dachówką z mocno zarysowanymi okapami. Od strony peronu występuje charakterystyczna wiata zespólna z bryłą. Starannie wykonana, bogata snycerka elementów konstrukcyjnych należy do wyróżników tej architektury.

Przykłady: Szczepanów (1898, Fot.1, 2), Marcinowice Świdnickie (1898, Fot.3, 4, 5), Strzegom Grabina (1909, Fot. 6, 7), Jedlina Górna (18978, Fot. 8, 9, 10), Żelazno (1897, Fot. 11, 12), Ołdrzychowice Kłodzkie (1897, Fot. 13, 14), Trzebieszowice (1897,- obiekt spalony), Stronie Śląskie (1897, Fot. 15, 16)

PRZYKŁADOWY RZUT I ELEWACJE DWORCA



DETAL



Rozwiązanie partii szczytowej z naczółkiem spiętym łukiem belki.

Charakterystycznie wygięty element konstrukcji ryglowej ściany.

LEGENDA:

	zintegrowana wiata		zaplecze techniczne i kasowe
	hall z poczekalnią		magazyn

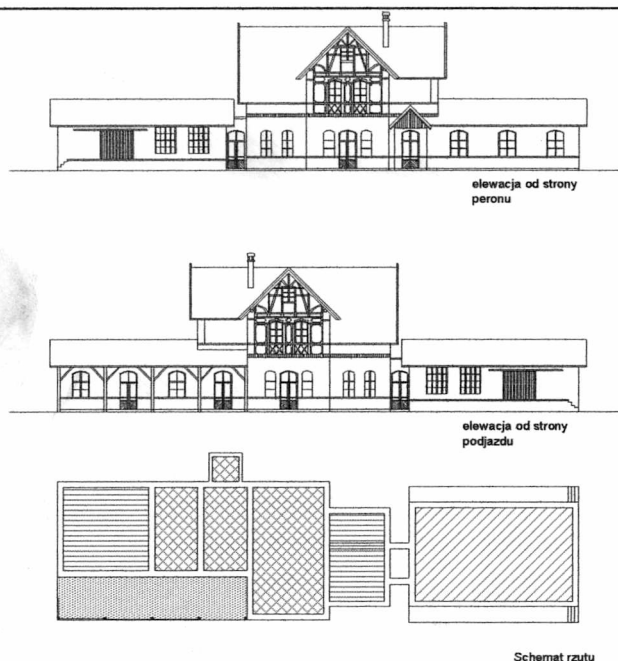
UWAGI: Możliwe jest występowanie przejścia podziemnego na perony → Jedlina Górna
Otwarta przestrzeń nad haalem głównym → Żelazno, Trzebieszowice, Ołdrzychowice kłodzkie, Stronie Śląskie.

TABELA NR 2

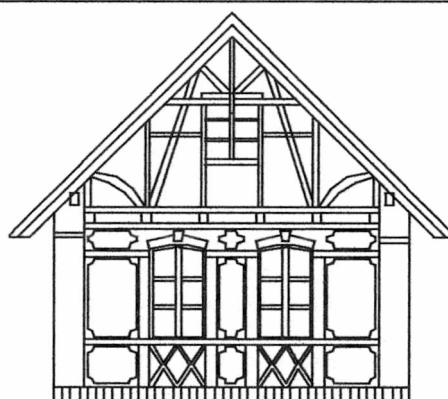
Kolejny rodzaj dworca, podobny do poprzedniego, ale o większych gabarytach, to budynek z analogicznym układem funkcjonalno- przestrzennym, lecz nieco odmiennym wyrazie architektonicznym. Występuje licznie na obszarze całego Pogórza i Sudetów. Są to budynki okazalsze, w całości murowane, z tynkowanymi polami pod i między oknami (niekiedy wypełniają je geometryczne motywy zdobnicze). Charakteryzują się dużą różnorodnością pod względem gabarytów poszczególnych części tworzących bryłę dworca. Zdarzają się obiekty dwukondygnacyjne, oraz parterowe z poddaszem użytkowym. Szczyty często ukazują rysunek drewnianej konstrukcji. Otwory okienne i drzwiowe zwieńczone są łukiem odcinkowym. Widoczną cechą tego rodzaju dworców są gzymsy podokienne i międzykondygnacyjne, często różniące się między sobą w ramach jednego dworca. Dach kryty jest dachówką i posiada wydätne okapy. Niektóre spośród nich np.: w Radkowie czy Miłkowie nawiązują detalem, materiałem do architektury sudeckiej. Wiata peronowa zwykle występuje jako wolnostojąca konstrukcja drewniana. Również w tych założeniach można spotkać wolnostojący budynek mieszkalny, magazynowy i szalet. Całość, mimo dobrych proporcji prezentuje mniej harmonijną architekturę od poprzedniego rodzaju obiektów.

Przykłady: Świdnica Kraszowice (1902, Fot. 17, 18), Zagórze Śląskie (1903, Fot. 19, 20), Jugowice (1903, Fot. 21, 22), Głuszyca Górna (Fot. 23, 24), Jedlinka, Radków (1903, Fot. 25, 26, 27, 28), Bolków (1899, Fot. 29, 30), Marciszów, Stare Rakowice (Fot. 31, 32, 33), Wolimierz (1914, Fot. 34, 35), Miłków (1895, Fot. 36, 37, 38), Leśna (1896, Fot. 39, 40, 41, 42), Bystrzyca Kłodzka (1875, Fot. 43, 44)

PRZYKŁADOWY RZUT I ELEWACJE DWORCA



DETAL



Rozwiązanie partii szczytowej z charakterystycznymi belkami wygiętymi w łuk. Między oknami występują tynkowane pola o innej barwie tynku niż elewacja.

LEGENDA:

	zintegrowana wiata		zaplecze techniczne i kasowe
	hall z poczekalnią		magazyn

UWAGI:

Możliwe jest występowanie przejścia podziemnego na perony → Bystrzyca Kłodzka

TABELA NR 3

W miejscowościach uzdrowiskowych i ośrodkach turystycznych powstały dworce, które mają architekturę nawiązującą stylem do formy i detalu występujących w pensjonatach. Swoimi gabarytami zbliżone są do obiektów omawianych w poprzednim punkcie, lecz wzbogacony program użytkowy świadczy o ich wyższej randze, odpowiedniej do charakteru miejscowości. Budynki posiadają konstrukcję murowaną, lub drewnianą-szkieletową, lecz o znacznie rozbudowanej formie, a czasami również mieszaną (parter + ew. piętro - murowane, natomiast szczyty poddasza wykonane są w konstrukcji drewnianej szkieletowej) Efektownym, choć sporadycznie występującym elementem urozmaicającym zróżnicowane bryły tych dworców jest wieża (Duszniki Zdrój, Szklarska Poręba Górna). Charakterystyczne są duże drzwi wejściowe, oraz łączące się z nim duże przeszklenie ponad, tworząc efekt bramy. Stromy dach z lukarnami o wydatnych okapach oraz zróżnicowanej formie stanowi ich wyróżnik. Część magazynowa osiąga znaczne rozmiary, co uzasadnione jest funkcją uzdrowisk i ośrodków turystycznych. Powoduje to wydłużenie elewacji. Wiata peronowa stanowi zwykle oddzielną konstrukcję.

Przykłady: Łądek Zdrój (ok. 1897, Fot.47, 48), Kudowa Zdrój (1905, Fot.49, 50), Duszniki Zdrój (1902, Fot.51, 52), Świeradów Zdrój (1909, Fot.53, 54), Szklarska Poręba Górna (ok. 1909, Fot.55, 56), Polanica Zdrój (ok. 1890, Fot.57, 58)

PRZYKŁADOWY RZUT I ELEWACJE DWORCA	DETAL
	Przykładowe rozwiązanie wieży, częściowo wykonanej w drewnianej konstrukcji ryglowej, oraz drzwi wejściowych z półkolistym naświetlem.
LEGENDA: hall z poczekalnia magazyn zaplecze techniczne i kasowe	
UWAGI: Brak przejścia podziemnego na perony.	

TABELA NR 4

W rejonach przemysłowych powstawały dworce kolejowe, których ceglana architektura nawiązywała do charakteru danej miejscowości. Nieduże zazwyczaj budynki, bez efektownej ornamentyki, są powieleniem typowego rozwiązania (patrz tabela nr 2). Pewien wyjątek stanowi tu oryginalny dworzec w Szczytnej, którego architektura dostosowana jest do obiektów leżących na tym samym, co on szlaku: Kłodzko- Kudowa Zdrój, oraz obiekt w Długopolu Zdrój- uzdrowisku.

Przykłady tej architektury spotyka się na całym obszarze Pogórza Sudeckiego.

Przykłady: Złoty Stok (Fot.59), Niemcza (1881, Fot.60, 61), Szczytna (1890, Fot. 62, 63), Długopole Zdrój (1875, 64, 65)

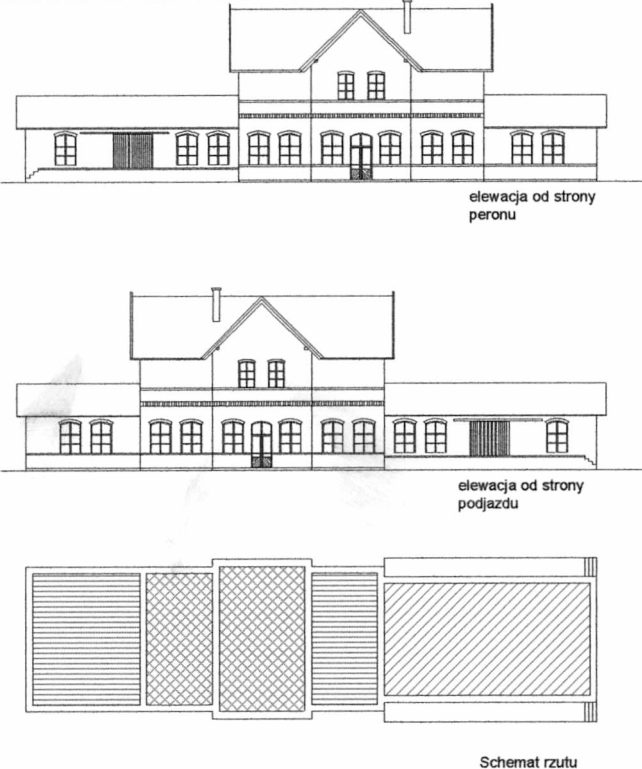
PRZYKŁADOWY RZUT I ELEWACJE DWORCA	DETAL
 elewacja od strony peronu elewacja od strony podjazdu Schemat rzutu	Gzymsy międzykondygnacyjne,
LEGENDA:  hall z poczekalnia  magazyn  zaplecze techniczne i kasowe	
UWAGI: Występuje wolnostojąca wiata peronowa.	

TABELA NR 5

Kolejną odmianę budynków dworcowych stanowi dworzec murowany, najczęściej sporych rozmiarów, o prostopadłościenną, dwukondygnacyjną bryłę krytą dachem o nachyleniu połaci dachowych ok. 15- 25°. Pokrycie dachowe wykonane jest z papy bitumicznej lub blachy. Jego elewacje mogą być ceglane lub tynkowane z rytmicznie rozmieszczonymi otworami okiennymi i drzwiowymi. Na fasadach ozdobne gzymsy oddzielają poszczególne kondygnacje i podkreślają linie okien. Budynek magazynowy, znacznych rozmiarów, jest przedłużeniem dworca w parterze. Mało atrakcyjną bryłą zwykle urozmaica wiata peronowa, która stanowi konstrukcję wolnostojącą, czasami przylegającą do głównej bryły z elementami dekoracyjnymi drewnianymi lub metalowymi (Ścinawka Średnia).

Przykłady: Jedlina Zdrój (1876, Fot. 66, 67), Janowice Wielkie (1867), Ścinawka Średnia (1875, Fot. 68, 69), Głuszyca (1876), Nowa Ruda (1879)

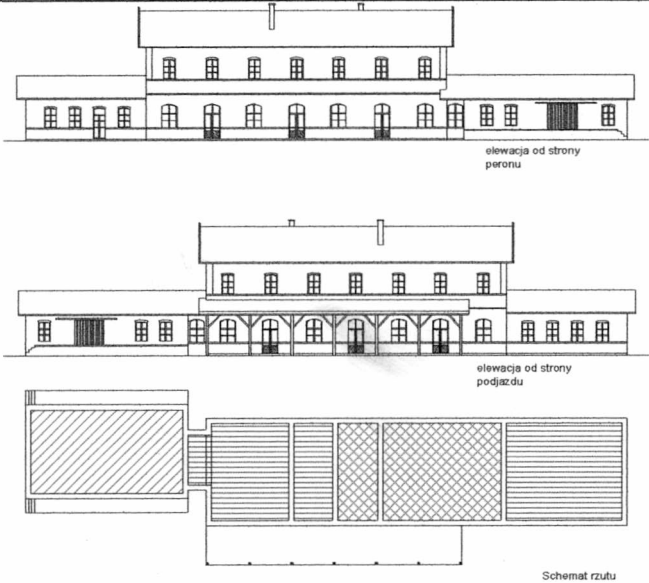
PRZYKŁADOWY RZUT I ELEWACJE DWORCA	DETAL
 elewacja od strony peronu elewacja od strony podjazdu Schemat rzutu	Gzymsy międzykondygnacyjne
LEGENDA:  hall z poczekalnią  magazyn  zaplecze techniczne i kasowe	
UWAGI: Występuje wolnostojąca wiata peronowa.możliwe przejścia podziemnego na perony.	

TABELA NR 6

Rodzaj małego dworca, czasami wręcz przystanku wzorowanego na architekturze tyrolskiej stanowi kolejną odmianę architektury dworców spotykanych w Sudetach. Parterowy budynek o prostym układzie funkcjonalno- przestrzennym (np. w Ogorzelcu tylko trzy izby) ma w tym górskim regionie znaczną liczbę przedstawicieli. Całkowicie drewniany obiekt posiada ściany z bali drewnianych ułożonych na zrąb. Do szczególnych cech tej architektury należy dach o niewielkim nachyleniu połąci dachowych i mocno wystających okapach podtrzymywanych przez skokowo ułożone górne belki ścian zewnętrznych i wewnętrznych. Charakterystyczną cechą tych dworców jest bogata snycerka. Nieduże gabaryty oraz materiał użyty do jego budowy, wpływają na dobre wkomponowanie budynku w otaczającą krajobraz. Zwykle w pobliżu znajduje się jeszcze wolnostojący magazyn spedycji kolejowej i szalet o nieco uboższej formie.

Przykłady: Leszczyniec (1905, Fot. 70, 71), Ogorzelec (1905, nieistniejący), Lewin Kłodzki (1905, Fot. 72, 73, 74), Kulin Kłodzki (1905, nieistniejący), Słone Kłodzkie (1906, nieistniejący), Szklarska Poręba Średnia (1902, Fot. 75, 76), Szklarska Poręba Huta (1902), Jakuszyce (1902)

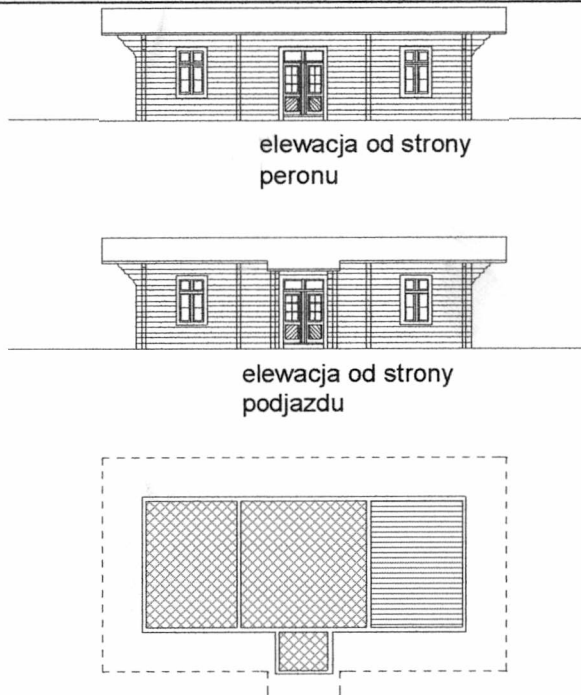
PRZYKŁADOWY RZUT I ELEWACJE DWORCA	DETAL
 elewacja od strony peronu elewacja od strony podjazdu Schemat rzutu	 Przykładowe profilowanie belek wspierających mocno wysunięty okap.
LEGENDA:  hall z poczekalnią  zaplecze techniczne i kasowe	
UWAGI: Czasami spotyka się zintegrowaną z bryłą dworca wiatę peronową → Kulin Kłodzki, Lewin Kłodzki	

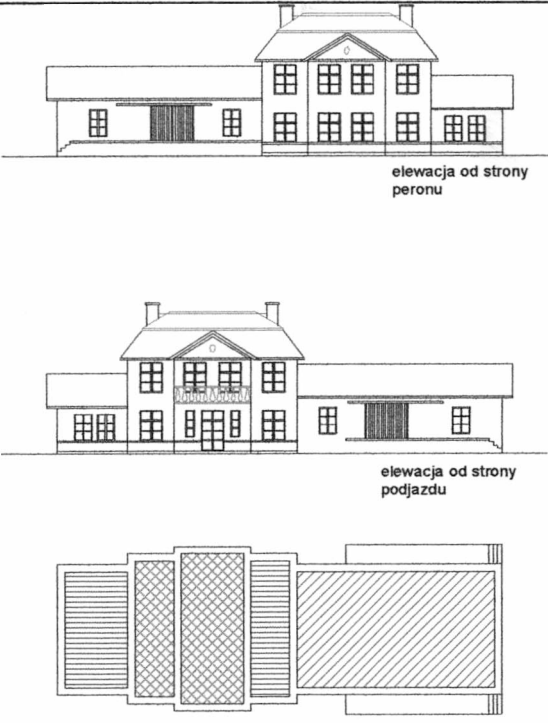
TABELA NR 7

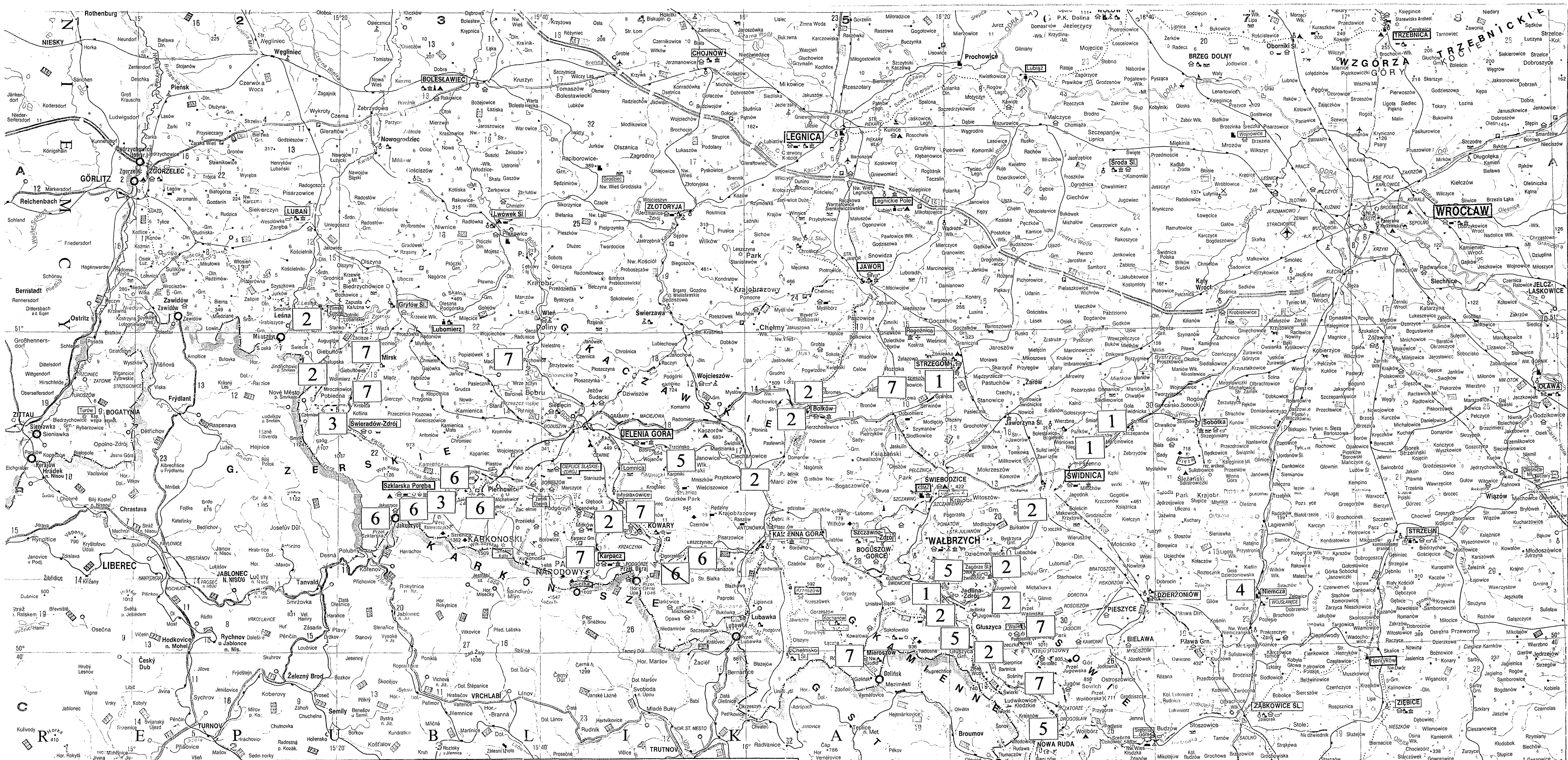
Przedstawicielem ostatniej grupy dworców kolejowych w Sudetach i na Pogórzu sudeckim są obiekty, które nie dają się przyporządkować formie i detalom architektonicznym do wcześniej omawianych. Ze względu na to, że są to jednostkowe obiekty (poza Mirskiem i Kowarami - analogie- Fot.88, 89, 92, 93, oraz Pilchowicami Zaporą a Łądkiem Stojków – Fot. 81, 82, 83, 102), razem tworzą osobną grupę.

Oczywiście, można doszukać się w nich rozwiązań występujących także w wymienionych już przykładach, lecz są one często niejednorodne. Kilka spośród tej grupy dworców nawiązuje wprost do budynków mieszkalnych o bardziej reprezentacyjnym charakterze (Walim- Fot. 77, 78), inne wykorzystują stylizowane elementy regionalnej architektury jak: lukarny, kompozycje szczytów itp. (Ludwikowice Kłodzkie- Fot.79, 80).

Mimo dużego zróżnicowania stylistycznego, wyczuwalna jest w tych obiektach dbałość o szczegóły wykończenia przynależne budynkom użytku publicznego jakimi są dworce kolejowe.

Przykłady: Fot. 77-102

PRZYKŁADOWY RZUT I ELEWACJE DWORCA	DETAL
 elewacja od strony peronu elewacja od strony podjazdu Schemat rzutu Przykład jednostkowej architektury na podstawie dworca kolejowego w Walimiu	Charakterystyczny tympanon centralnie umieszczonego ryzalitu Mansardowy dach Balkon nad wejściem do budynku
LEGENDA:  hall z poczekalnią  magazyn  zaplecze techniczne i kasowe	
UWAGI: Czasami spotyka się zintegrowaną z bryłą dworca wiatę peronową → Kowary (1882), Mirsk (1884), Pilchowice (1909), Łądek Stojków (1897)	



Architektura dworców kolejowych w Sudetach i na Pogórze Sudeckim.

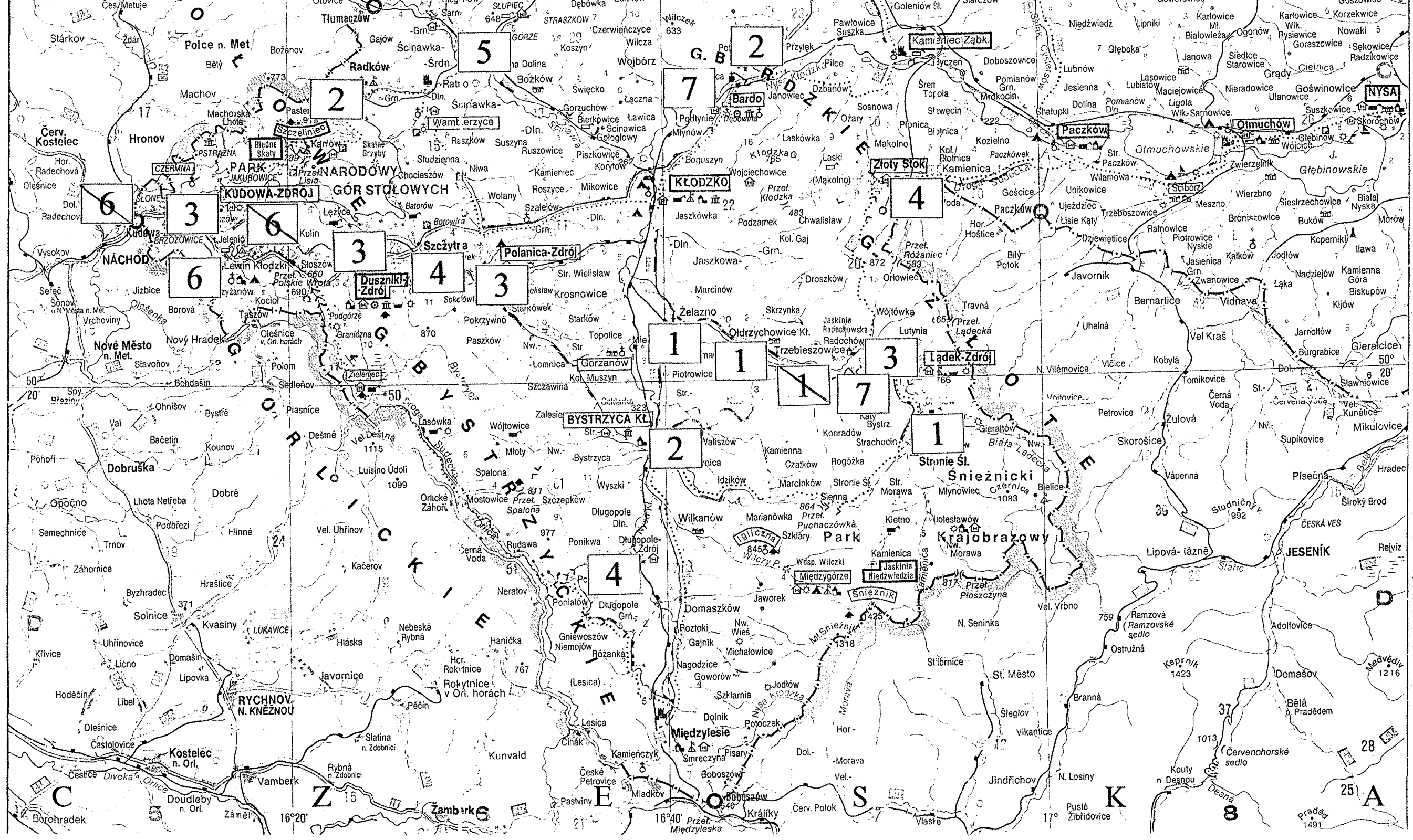
Lokalizacje poszczególnych rodzajów obiektów.

Skała 1 : 250 000

Legenda:

- Istniejący dworzec kolejowy
- Nieistniejący dworzec kolejowy

1. Nieduży dworzec kolejowy (parterowy, czasami z poddaszem użytkowym), wzniesiony w konstrukcji szkieletowej drewnianej. Występuje głównie na Pogórze Sudeckim oraz w Kotlinie Kłodzkiej. Centralna część ze szczytem dodatkowo podkreślona jest ryzalitem z dachem naczółkowym. W zależności od rangi stacji, zmieniała się liczba budynków tworzących całość założenia. Zwykle w jego skład wchodziły: obok budynku dworca z hausem kasowym, poczekalnią i pomieszczeniami zawiadowcy, budynek mieszkalny, wolnostojący lub zespólny z dworcem (równie często nie wydzielony na poddaszu) i wolnostojący szkielet. Obok dworca ustawiano wzdłużnie, rzadziej poprzecznie, znajdując się budynek magazynowy położony z głównej brzoły. Od strony peronu występuje charakterystyczna wiatła zespólna z brzoły. Starannie wykonana, bogata snyderka elementów konstrukcyjnych należy do wyróżników tej architektury (por. tabela nr 1).
2. Dworzec, analogiczny do 1, ale o większych gabarytach, to budynek z analogicznym układem funkcjonalno- przestrzennym, lecz nieco odmiennym wyrazie architektonicznym. Występuje licznie na obszarze całego Pogórze i Sudetów. Są to budynki okazałe, z tytkowymi polami pod i między oknami (niekiedy wypełniana je geometryczne motywy zdobnicze). Charakterystyczną jest duża różnorodność pod względem gabarytów poszczególnych części tworzących bryłę dworca. Zdarzają się obiekty dwukondygnacyjne, oraz parterowe z poddaszem użytkowym. Szczyty często ukazują rysunek drewnianej konstrukcji. Otworki okienne i drzwiowe zwieńczone są lukrami odcinkowym. Występują gzymsy podokienne i międzykondygnacyjne, często różniące się między sobą w ramach jednego dworca. Niektóre spośród nich nawiązują doaletem, materiałem do architektury sudeckiej. Wiatła peronowa występuje jako wolnostojąca konstrukcja drewniana. (por. tabela nr 2).
3. W miejscowościach uzdrowiskowych i ośrodkach turystycznych powstały dworce, które mają architekturę nawiązującą do formy i detalu występujących w pensjonatach. Swoimi gabarytami zbliżone są do obiektów omawianych w poprzednim punkcie, lecz wzbogaceni program użytkowy ewidentny o ich wyższej randze, odpowiedniej do charakteru miejscowości. Budynki posiadają konstrukcję murowaną, lub drewnianą- szkieletową, lecz o znacznie rozbudowanej formie, a czasami również mieszanej (parter + ow. piętro - murowane, natomiast szczyty poddasza wykonane są w konstrukcji drewnianej szkieletowej). Efektownym, choć sporadycznie występującym elementem urozmaiającym zróżnicowane bryły tych dworców jest wiatła. Charakterystyczne są duże drzwi wejściowe, oraz łączące się z nim duże przeszklenia ponad, tworzące efekty bramy. Strony dach z lukrami o wydatnych oknach oraz zróżnicowanej formie stanowi ich wyróżnik. Część magazynowa osiąga znaczne rozmiary, co uzasadnione jest funkcją uzdrowisk i ośrodków turystycznych. Powoduje to wydłużenie elewacji. Wiatła peronowa stanowi zwykle oddzielną konstrukcję (por. tabela nr 3).
4. W rejonach przemysłowych powstawały dworce kolejowe, których ceglana architektura nawiązywała do charakteru danej miejscowości. Nieduże zazwyczaj budynki, bez efektownej ornamentyki, są powieleniem typowego rozwiązania (patrz tabela nr 2). Pewien wyjątek stanowi to oryginalny dworzec w Szostynie, którego architektura dostosowana jest do obiektów leżących na tym samym, co on szlaku: Kłodzko- Kudowa Zdrój, oraz obiekt w Długopolu Zdrój- uzdrowisku (por. tabela nr 4).
5. Dworzec murowany, najczęściej sporych rozmiarów, o prostopadłościennym, dwukondygnacyjnej bryle krytej dachem o nachyleniu połaci dachowych ok. 15- 25°. Pokrycie dachowe wykonane jest z papy bitumicznej lub blachy. Jego elewacje mogą być ceglane lub tynkowane z rytmicznie rozmieszczonymi otworami okiennymi i drzwiowymi. Na fasadach ozdobne gzymsy oddzielają poszczególne kondygnacje i podkreślają linie okien. Budynek magazynowy, znacznych rozmiarów jest przedłużeniem dworca w parterze. Ma atrakcyjną bryłę zwykle urozmaica wiatła peronowa, która stanowi konstrukcję wolnostojącą, czasami przylegającą do głównej bryły z elementami dekoracyjnymi drewnianymi lub metalowymi (por. tabela nr 5).
6. Rodzaj małego dworca, czasami wręcz przystanku wzorowanego na architekturze tyrolskiej. Parterowy budynek o prostym układzie funkcjonalno- przestrzennym ma w tym górskim regionie znaczną liczbę przedstawicieli. Cerkwienny budynek obiekt posiada schody z balustradami wykonanych z balustradami ułożonych na zgrab. Do szczególnych cech tej architektury należy dach o niewielkim nachyleniu połaci dachowych i mocno wystających okapach pokrytych gontem i wewnątrz pokrytych gontem, pokrytych bogatą snyderką. Nieduże gabaryty oraz materiał użyty do jego budowy, wpływają na dobre wkomponowanie budynku w otaczającą krajobraz. Zwykle w pobliżu znajduje się jeszcze wolnostojący magazyn epedycji kolejowej i szkielet o nieco uboższej formie (por. tabela nr 6).
7. Przedstawienie ostatniej grupy dworców kolejowych w Sudetach i na Pogórze Sudeckim są obiekty, które nie dają się przyporządkować formie i detalu architektonicznemu do wcześniej omawianych. Ze względu na to, że są to jednostkowe obiekty (wyjątkiem są obiekty w Mirsku i Kowarach – analogie, oraz w Pilchowie Zaporze i Łądku Stojkowie) – tworzą osobną grupę. Kilka spośród tej grupy dworców nawiązuje wprost do budynków mieszkalnych o bardziej reprezentacyjnym charakterze, inne wykorzystują stylizowane elementy regionalnej architektury jak: lukarny, kompozycje szczytów (por. tabela nr 7).



W październiku 1938, po Układzie Monachijskim Czesi zostają zmuszeni do oddania granicznych Sudetów Niemcom. Ruch na trasie przejmują koleje niemieckie (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, DRG).

1.2 KOLEJ W CZECHACH PO II WOJNIE

Koleje Czech podobnie jak inne przedsiębiorstwa w byłych państwach socjalistycznych mają trudności w odnalezieniu się w nowej sytuacji rynkowej. Jednak kłopoty ČD nie są odczuwane przez przeciętnego podróżnego. Ruch pociągów na liniach o charakterze lokalnym odbywa się regularnie z dużym natężeniem. Ze względu jednak na konieczność obniżenia kosztów własnych zdecydowano przekazać niektóre spośród nierentownych odcinków zainteresowanym gminom, zakładom przemysłowym, firmom transportowym itd.¹⁰²

Powstało szereg spółek, które przejęły odcinki przynoszące straty. Przez półtora roku przekazano 217 km linii (w tym 79 km wąskotorowej). Utrzymano liczbę pociągów i zadbano o połączenia z ČD tak, że koleją w czeskich Sudetach można dotrzeć niemal wszędzie.

Przykładem może być Kolej Izerska, przeznaczona swego czasu do likwidacji, co wywołało falę protestów miejscowej ludności¹⁰³. We wrześniu 1997 r. z powodu bardzo trudnej sytuacji gospodarczej czeskie ministerstwo kolei podjęło decyzję o fizycznej likwidacji odcinka z Tanvaldu do Harrachova. Dzięki staraniom władz lokalnych utworzono Komunalny Związek „Jizerska Draha”, którego zadaniem miało być przywrócenie połączeń kolejowych. Dwaj główni inicjatorzy: starosta Desna Josef Sucharda i Harrachova Karel Dolejši doprowadzili w maju 1998 r. do wznowienia ruchu na dwóch odcinkach Liberec- Josefuv Brod i Tanvald- Harrachov. 1 grudnia 1998 r. Jizerská Draha zakończyła działalność i w ten sposób ponownie koleje czeskie przejęły ten szlak.

¹⁰² W Polsce w podobnej sytuacji linie są zwyczajnie zamykane, a tory kończą się kozłem oporowym. Pozostawia się je same sobie, ponieważ nasze gminy i samorządy nie były do tej pory zainteresowane przejmowaniem od PKP fragmentów szlaków kolejowych. W ostatnim okresie „słychać” jednak i inne postulaty środowisk lokalnych co może sygnalizować zmianę polityki samorządowej, szczególnie w kontekście nieodległego wstąpienia Polski do Unii Europejskiej i możliwości dofinansowania projektów transportowych z jej struktur.

Nowe Sygnały, nr 46/98; *Nowe Sygnały*, nr 21/99; *Nowe Sygnały*, nr 9/99

¹⁰³ Miejscowa społeczność w akcie protestu zablokowała, między innymi, międzynarodową drogę z Liberca do Jeleniej Góry
Świat Kolej, nr 3/98

W 2002 roku trasa Kolei Izerskiej obchodzi setną rocznicę uruchomienia. W chwili obecnej linii po stronie czeskiej nie grozi likwidacja. Gwarantuje bowiem dowóz turystów, oraz miejscowej ludności w Góry Izerskie i Karkonosze. Pokonywanie trasy z użyciem zębátky (za wyjątkiem okazjonalnych jazd muzealnych) należy do historii, mimo to linia przyciąga wielu gości nie tylko z Czech, ale i z zagranicy.

Polakom i Czechom bardzo zależy na uruchomieniu całej Kolei Izerskiej, bowiem jest to wyjątkowa w skali Europy kolej górską. Inżynierskie budowle na niej należą do zabytków techniki, co oprócz niepowtarzalnych wrażeń widokowo- krajoznawczych stanowi dodatkowy atut. Po stronie czeskiej Kolej Izerska biegnie przez liczne wiadukty oraz cztery tunele¹⁰⁴. Między stacjami Dolni Polubny i Korenov¹⁰⁵ zastosowano odcinek z zębátką (spadek dochodzi tu do 57‰).

Pomysłodawcy mają również nadzieję na odciążenie przejścia granicznego w Jakuszycach, które znajduje się na terenie Karkonoskiego Parku Narodowego.

Także w transporcie towarowym kolej ta pełni ważną rolę. W planach linia miałaby stać się częścią nowoczesnego systemu transportowego *Regiotram*, który łączyłby trasy kolejowe pod Górami Izerskimi z siecią tramwajową Liberca¹⁰⁶. Istnieją również projekty, które zakładają jego rozszerzenie do obszaru między niemieckim Zittau, czeskimi Libercem, Jabloncem, Tanvaldem i Harrachovem a Jelenią Górą.

Wydaje się jednak, że pozostawienie ważnej pamiątki kulturowej i technicznej w pierwotnym stanie z atrakcyjnymi jazdami zabytkowych pociągów byłoby atrakcyjniejsze od codziennej eksploatacji na bazie przygotowywanego systemu *Regiotram*. Obecnie ruch kolejowy ponownie nadzoruje kolej czeska, po krótkim okresie przejścia linii przez prywatną spółkę GJW Jizerska Draha z siedzibą w Pradze, która 1 grudnia 1998 r. zakończyła działalność.

Do innych spółek, które przejęły od ČD fragmenty szlaków kolejowych w Czechach należą:

¹⁰⁴ Harrachowski o długości 280 m, Polubenski- 940 m, Deseński- 242 m, Zdarski- 67 m.
<http://www.kolej.pl/~halski/linie/tanvald/100lat.html>, Václav Haas *STO LAT KOLEI IZERSKIEJ*, tłum. z czeskiego Wojciech Michalski,

¹⁰⁵ W 1923 odcinek z Jeleniej Góry do stacji Polubny (1920- 1945 Polau) został zelektryfikowany
<http://www.elektrische-bahnen.de/history>
Elektrifizierte Strecken der PHS und der DRG in Schlesien.htm

¹⁰⁶ <http://www.kolej.pl/~halski/linie/tanvald/100lat.html>, Václav Haas *STO LAT KOLEI IZERSKIEJ*, tłum. z czeskiego Wojciech Michalski,

- Spółka akcyjna Viamont z siedzibą w Usti nad Labem- obsługuje ruch towarowy w płn.- zach. części kraju, a kursy pasażerskie utrzymuje na liniach Trutov- Svoboda nad Upou (10 km), oraz na linii Sokolov- Kraslice (23 km) w okolicach Karlovych Varów.
- Spółka akcyjna Jindrichohradecké místní drahy (JHMD) przejęła od ČD dwie linie wąskotorowe: Jidřichov Hradec- Nova Bystrice (33 km), oraz Jidřichov Hradec- Obratán
- Spółka akcyjna OKD Doprava z siedzibą w Ostravie obsługuje ruch kolejowy na odcinku Milotice nad Opavou- Vrbno pod Pradědem¹⁰⁷ (20 km)
- Železnice Desna ve sprave Svazku obcí udolní Desné- linia Sumperk- Petrov nad Desnou- Kouty nad Desnou (19 km), oraz odgałęzienie Petrov nad Desnou- Sobotín (3 km)

2. ARCHITEKTURA DWORCÓW KOLEJOWYCH

Dworce kolejowe czeskich linii ČD na obszarze Sudetów nie odbiegają architekturą od tych po stronie polskiej. Pośród nich znajdują się obiekty o cechach architektury miejscowej, budynki wzniesione według typowych rozwiązań oraz takie, którym nadano nieco monumentalny charakter, stosownie do rangi przypisanej danej stacji.

2.1 HARRACHOV

(niem.: Strickerhäuser do 1945, pol.: Tkacze do lutego 1959)

Pierwszy dworzec kolejowy Strickerhäuser, który znajdował się jeszcze po stronie pruskiej, w rzeczywistości był schroniskiem górskim- „Stricker- Baude”. Jednocześnie pełniło ono dodatkowo funkcję poczty (Ryc. 100).

Obiekt wzniesiono w stylu miejscowym, w konstrukcji drewnianej zrębowej, z częściowo murowanym parterem. Zlokalizowany był na dość łagodnym stoku. Mimo to przyziemie z jednej strony prawie zupełnie znajdowało się poniżej poziomu terenu. Posiadał dwie pełne kondygnacje i trzecią w skosie dachu. Dwuspadowy dach, z mocno zaakcentowanymi okapami, posiadał nachylenie połaci około 30° i kryty był dachówką. Elewacje obłożone były pionowym deskowaniem,

¹⁰⁷ Podczas powodzi 1997 r. linia ta przestała istnieć. W styczniu 1998 r. ruszyły pierwsze pociągi towarowe i pasażerskie.
Nowe Sygnały, nr 46/98

z wyjątkiem parteru, gdzie okładzina ułożona była poziomo. Równocześnie niektóre partie parteru były otynkowane i pobielone. Otwory okienne z drewnianymi opaskami rozłożono na fasadach symetrycznie.

Rzut budynku w kształcie litery T umożliwiał zróżnicowanie bryły, co podnosiło atrakcyjność prostej architektury. Nieco ciężką sylwetę schroniska- dworca łagodziła otaczająca przyroda.

Obecny dworzec kolejowy w Harrachov, który powstał po roku 1948, jest niedużym budynkiem parterowym z użytkowym poddaszem. Należy do obiektów czerpiących wzorce z architektury miejscowej. Analogiczne przykłady znajdują się również po polskiej stronie Sudetów (np. dworzec w Ludwikowicach Kłodzkich).

Budynek stoi pod niewielkim kątem w stosunku do torów, które na terenie stacji biegną łukiem. Zapewne przebieg torowiska zdecydował o tym, że ten parterowy budynek składa się z trzech podstawowych członów nieznacznie względem siebie przesuwanych. Kalenica każdego z nich znajduje się na różnej wysokości. Dach budynku jest stromy, o mocno zaakcentowanych okapach, kryty dachówką ceramiczną. Szczyty wykończone są pionowym deskowaniem. Otwory okienne i drzwiowe pozbawione są ozdobnych opasek wokół nich (Ryc. 107).

Drewniana stolarka okienna ze szprosami i drzwiowa oraz prosty detal upodabniają budynek do innych, okolicznych zabudowań. Dobre proporcje parteru do dachu decydują o charakterystycznej, także dla zabudowań mieszkalnych, bryle dworca. Budulec, który został użyty do wzniesienia obiektu, oraz gabaryty zdecydowały o dobrym wpisaniu się architektury dworca w otaczający krajobraz.

2.2 POLUBNY¹⁰⁸

(niem.: Grünthal do 1920 r., do 1945 r. Polaun)

Stacja Polaun (nazwa pruska), podobnie jak pozostałe na szlaku z Tanvaldu do Harrachova, jest mocno zdewastowana: nie działa tu już sygnalizacja, nie ma zawiadowcy, budynki są w złym stanie technicznym, a na bocznicach stoją porzucone, wycofane z eksploatacji wagony. Na przystanku wyraźnie widoczne są ślady dawnej świetności. Pruski dworzec kolejowy w Grünthal należał do reprezentacyjnych obiektów. Ponieważ znajdowała się tutaj stacja graniczna, rozbudowana funkcja oraz układ przestrzenny podyktowane były względami praktycznymi. Dworzec posiada

¹⁰⁸ <http://www.kolej.pl/~halski/linie/tanvald/tanvald.html> KOLEJ ŻELAZNA W SUDETACH "Pielgrzymy" 1999

analogiczne rozwiązania do istniejących np. w Jindrichovicach pod Smrkiem.

Na rozległej stacji wzniesiono odrębne budynki dla kolei czeskich (austro- węgierskich) i pruskich, oprócz pomieszczeń służących obsłudze pasażerów przewidziano też miejsce dla kolejarzy oraz służb celnych obu krajów (dzisiejszy budynek dworca służył kolejom czeskim od 1918 r.).

Dawny dworzec pruski można zobaczyć wyjeżdżając w stronę Harrachova. Rozbudowany układ torów umożliwiał prace manewrowe, a dla obsługi lokomotyw wzniesiono niewielką lokomotywnię, której ruiny są widoczne do dzisiaj. Stacja otrzymała taki układ przestrzenny, który umożliwiał lokomotywowi ruch adhezyjski (wykorzystujący wyłącznie przyczepność kół). Jest to godne podkreślenia, ponieważ bezpośrednio za nią, w kierunku stacji Dolni Polubny¹⁰⁹ ze względu na spadek terenu dochodzący do 57‰ konieczne stało się zastosowanie odcinka z zębatką (Ryc. 103, 104, 105).

Reprezentacyjny charakter dworca dobrze oddają elewacje. Bryła dzieli się na trzy wyraźne części. Środkowa- dwukondygnacyjna, podkreślona jest symetrycznie rozłożonymi po bokach małymi szczytami z wystającymi pilastrami. Po obu stronach znajdują się parterowe budynki zespolone z wyższą, centralną bryłą dworca, dzięki czemu obiekt nie gubi skali właściwej otoczeniu. Symetrycznie rozłożone otwory okienne oraz zastosowany detal czerpiący z klasycznych wzorów nadają budynkowi wzniosłości.

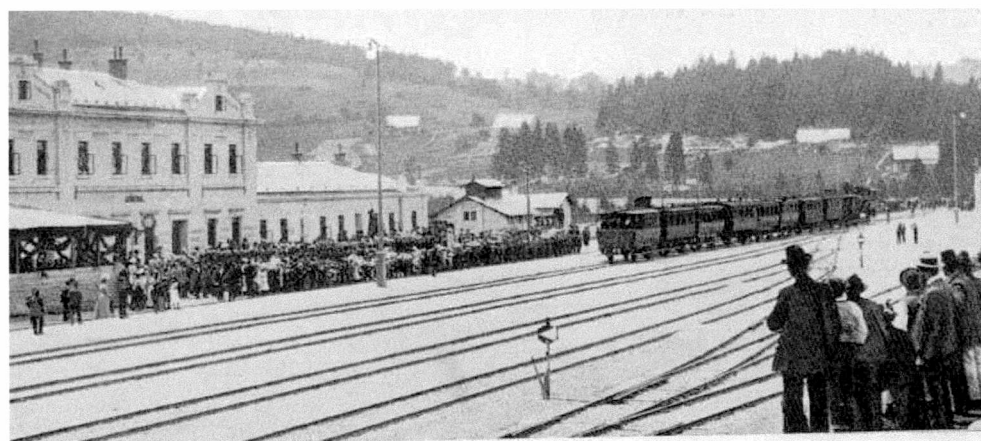
Czterospadowy dach, pokryty jest blachą i nie posiada okapów. Zamiast nich ściany zwieńczone są niskimi attykami, z ozdobnymi sterczynami z kamienia na narożnikach

Architektura reprezentowana przez dworzec w Polubny nie wykazuje bezpośredniego związku z miejscowym stylem budowania. Nie posiada też klimatu charakterystycznego dla górskich obiektów kolejowych na tej trasie. Jest jednak końcową stacją na szlaku Kolejki Izerskiej, jednej z najciekawszych w Sudetach, której historia znacząco wpłynęła na rozwój tego regionu. Stanowi także przykład typowego dla drugiej połowy wieku XIX stylu budowania dworców kolejowych, których przeznaczenie (duża stacja węzłowa, stacja graniczna lub nadgraniczna) wymagała odpowiedniej, monumentalnej, oprawy (Ryc. 106). Analogiczną formę przestrzenną, choć nie tak spektakularną otrzymały także dworce kolejowe w Jindrichovicach pod Smrkiem, w Złotym Stoku, Kowarach

¹⁰⁹ W 1923 odcinek z Jeleniej Góry do Korenova został zelektryfikowany



Ryc. 103 Grünthal. Widok ogólny dworca granicznego kolei pruskich na trasie Kolejki Izerskiej.



Einfahrt des ersten Zuges in Grünthal am 30. Juni 1902 der Tannwald-Grünthaler Bahn.
Seehöhe 699,6 Meter.

Ryc. 104 Grünthal. Zdjęcie przedstawia uroczysty wjazd pierwszego pociągu z kierunku Tannwald 30 marca 1904r.



Ryc.105 Wiadukt w okolicy Grünthalu (po stronie czeskiej) na trasie Kolei Izerskiej.



Ryc.106 Pruski Grünthal (Horný Polubý). Stacja graniczna, widok z 1930r.



Ryc.107 Harrachov. Stacja w zimowej scenerii.



Ryc.108 Dworzec Mezimsti z charakterystyczną werandą od strony miasta.

Istnieje również sporo przykładów dworców kolejowych, które spełniają podobne wymogi odnośnie formy i wyrazu architektonicznego. Należą do nich obiekty, w Mezimesti, Vidnawie, Lubawce (obiekt o wyjątkowo imponujących rozmiarach), Jeleniej Górze, Kamiennej Górze, Międzylesiu oraz wiele innych na terenie Sudetów.

2.3 JINDRICHOVICE POD SMRKIEM

Jest to stacja o charakterze lokalnym, powstała na linii Mirsk-Pobiedna- Jindrichovice pod Smrkiem- Frydlant. Trasę uruchomiono w 1904 r. i po stronie polskiej ruch utrzymywany był do 1991 r. Z Frydlandu do Jindrichovic jeszcze w 1999 r. kursowało 9 par pociągów. W pierwszych dziesięcioleciach swego istnienia była to stacja graniczna. Świadczy o tym rozbudowany układ torów, oraz okazały dworzec i stojący opodal budynek komory celnej¹¹⁰.

Dworzec kolejowy w Jindrichowicach jest budynkiem dwukondygnacyjnym, z poddaszem użytkowym. Wzniesiony został w konstrukcji murowej, z cegły otynkowanej. Reprezentuje architekturę łączącą różne style z elementami o charakterze miejscowym. Na elewacjach przeważa detal klasycyzujący.

Centralna część dworca to szeroki ryzalit o dwóch osiach okien, ze szczytem na obu elewacjach z eksponowaną strukturą więźby. Od podjazdu szczyt kryje dach naczółkowy. Dwuspadowy dach o drewnianej konstrukcji płatwiowo- kleszczowej i nachyleniu połaci ok. 30° pokryty jest papą bitumiczną. Po jednej ze stron, do głównej bryły przylega parterowy budynek magazynu spedycji, który posiada analogiczną rytmikę otworów co dworzec. Przeciwna strona obiektu pozostaje nierozwiązaną ścianą szczytową.

Symetrycznie zaprojektowane elewacje zostały podzielone na kondygnacje szerokimi gzymsami podokiennym o klasycznym profilu. Okna i drzwi posiadają okalające z trzech stron opaski, również klasycyzujące. Narożniki budynku oraz centralnego ryzalitu zdobi boniowanie. Przy dawnych peronach zachowały się oryginalne lampy z lat dwudziestych XX wieku.

Bryła dworca jest dość ciężka i góruje nad otoczeniem, zwłaszcza z większej odległości. Podniszczony obiekt nie przyciąga wzroku, jednak użyty detal i podziały na fasadach osłabiają pierwsze negatywne wrażenie. Budynek prezentuje architekturę o interesujących elementach na fasadach, które dają wyobrażenie o jego pierwotnym charakterze.

¹¹⁰ Nowe Sygnały, nr 32/99

2.4 MEZIMESTI

(niem.: Halbstadt do 1920 r.)

Towarzystwo Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej już w latach 50-tych XIX w. opracowało plany połączenia Świdnicy z Broumov (po stronie czeskiej) przez Nową Rudę, które niedoczekano się realizacji. Śląska Kolej Górską przejęła to zlecenie, a następnie kontynuowała je i w 1872 r., gdy C.K. Uprzywilejowane Austro- Węgierskie Towarzystwo Kolei Państwowych StEG otrzymało koncesję m.in. na linię Nachod- Mezimesti z odgałęzieniem w okolicy Nowej Rudy, zrealizowało wcześniejsze zamiary konkurencyjnego Towarzystwa Kolejowego.

W ten sposób uzyskano połączenie z linią Kolei Wrocławsko- Świebodzkiej w 1877r. (linia Wałbrzych Szczawienko- Biały Kamień- Boguszów Gorce Wschód- Mieroszów- Mezimesti). Decyzję o przedłużeniu czynnej od 1875r. linii Mezimesti- Tłumaczów do Ścinawki Średniej podjęto w roku 1883. Jej otwarcie nastąpiło 5.04.1883 r. Linię eksploatowały państwowe koleje Austro- Węgierskie, a następnie przez koleje czeskie aż do stacji Ścinawka Średnia. Powstała w ten sposób pętla kolejowa w tym rejonie, umożliwiając swobodny transport towarów.

4 czerwca 1914 r. zakończono prace nad elektryfikacją 34-kilometrowego odcinka ze Szczawienka przez Kuźnicei Świdnickie (Boguszów Gorce Wschód), Mieroszów do Mezimesti. Była to najwcześniej w całości zrealizowana inwestycja, dzięki której powstała sieć trakcyjna na terenie Sudetów mimo ,że takie próby podejmowane były już w latach 1899 - 1902

Dworzec w Mezimesti jest dużym obiektem, jak na warunki sudeckie, który wzniesiony został w latach 1872- 73, a więc w pierwszej fazie kształtowania sieci kolejowej w Europie Środkowej. Podobnie jak dworzec w Lubawce, pełnił rolę obiektu granicznego na strategicznej trasie kolejowej. Reprezentacyjny budynek wzniesiony został w konstrukcji murowej. Ściany następnie otynkowano. Jego specyficzna sylweta wydłużonego, jednokondygnacyjnego pawilonu, oflankowanego symetrycznie zlokalizowanymi, wyższymi partiami, posiada od strony podjazdu przeszkloną werandę- hall, ciągnącą się niemal przez całą jej długość (Ryc.108).

Podobnie ukształtowane części budynków, wykonane jako drewniane, z drobnym podziałem stolarki okiennej, powszechnie występują na terenie Sudetów. Liczną grupę obiektów o analogicznej formie werandy stanowią np.: schroniska górskie oraz pensjonaty.

Centralna część dworca ma prostą bryłę przykrytą dwuspadowym dachem wykonanym w konstrukcji drewnianej. Nachylenie połaci w przybliżeniu wynosi 25°. Natomiast wyższe narożniki, posiadają formę

zbliżoną do sześcianu, który łączy się z główną bryłą. Przykrywa je czterospadowy dach mansardowy, na którym znajdują się owalne otwory okienne. Pokrycie dachowe całości stanowi blacha cynkowa (obecnie pomalowana na kolor czerwony).

Od strony peronów znajduje się wiat przylegająca do budynku. Wykonana jest jako drewniana z dachem o takim samym spadku jak na głównej części obiektu. Wzdłuż okapu ciągnie się dekoracyjny element o szerokości kilkudziesięciu centymetrów wykonany z metalu. Podobną ornamentyką posłużono się przy dekorowaniu wiat w Ścinawce Średniej.

Elewacje posiadają symetrycznie rozłożone osie otworów okiennych. Detal zastosowany na fasadach: profilowane gzymsy między kondygnacjami, obramienia okien, drzwi, pilastry itp. nawiązują formą do dziewiętnastowiecznego klasycyzmu.

Długa elewacja i rozbudowany układ funkcjonalno- przestrzenny był wynikiem przeznaczenia stacji Mezimesti jako węzła granicznego. Łączyły się bowiem tutaj ze sobą linie prowadzące ze Ścinawki Średniej do Nachodu k. Kudowy Zdroju, z odgałęzieniem w Mezimesti do Mieroszowa (do Wałbrzycha). Jednak jednokondygnacyjna główna partia dworca zmniejsza optycznie jego gabaryty, nie pozbawiając go przy tym okazałości.

Budynek stanowi przykład typowej dla XIX wieku architektury łączącej w jednym obiekcie kilka nurtów. Przeważa wpływ historyzmu choć znaleźć można również elementy miejscowego budownictwa. Reprezentacyjny charakter obiektu zdominował całe założenie, stąd, prawdopodobnie, brak wyraźnego nawiązania do otaczającego krajobrazu.

ROZDZIAŁ V

PODSUMOWANIE I OBRONA TEZ PRACY

1. PERSPEKTYWY POWSTANIA KOLEI REGIONALNEJ W POLSCE. ROZWÓJ KOLEI REGIONALNEJ W CZECHACH I W NIEMCZACH.

1.1 POLSKA

Zawarte w Rozdziale I tezy pracy, opierają się na założeniu, że nastąpi odrodzenie kolei jako **środka transportu nastawionego na przewozy regionalne**. W ślad za wznowieniem ruchu na najczęściej nieczynnych już liniach, nastąpi odbudowa, modernizacja lub budowa nowych obiektów dla utrzymania ruchu, w tym budynków dworców. Do takich rokowań skłania sytuacja kolei w Czechach i w Niemczech, gdzie stosowane rozwiązania przyniosły wymierne korzyści w postaci zwiększonej liczby przewozów pasażerskich i rentowności transportu szynowego. Ponieważ PKP poszukuje także optymalnego sposobu poprawienia swojej pogarszającej się kondycji, zapewne niektóre z nich znajdą zastosowanie u nas.

Kolej, która jest wielkim przedsiębiorstwem należy w regionie do wybitnie deficytowych. Nieracjonalne decyzje, skomplikowane i wysoko zhierarchizowane modele zarządzania, brak długofalowej koncepcji rozwoju i motywacji, a w rezultacie kontynuacja status quo to podstawowe wady PKP, dostosowanej jedynie dla przewozów dalekobieżnych. Niepotrzebne szczeble zarządzania wprowadzające dodatkowe koszty sprawozdawczości, które ograniczają elastyczność i efektywność, oraz brak osobowej odpowiedzialności i niewielka motywacja pracowników – to kolejne minusy aktualnego modelu zarządzania Wielkiej Kolei.

Koleje regionalne najlepiej rozwijają się, jeśli są wyłączone z sieci kolei państwowych, tworząc małe lub średnie przedsiębiorstwa. Pozwala to na lepsze wykorzystanie wszystkich zalet takiej działalności gospodarczej, czyli: elastyczności, mniej zhierarchizowanej i efektywnej struktury zarządzania, zdolności dopasowywania się do lokalnych warunków ekonomicznych. Pracownicy mniejszych firm są silniej umotywowani i mocniej się z nią

identyfikują. Wzrasta efektywność inwestycji, oraz możliwości skutecznego redukowania kosztów¹¹¹.

Także w Polsce planuje się stworzyć koleje w formie średnich przedsiębiorstw. Na razie, według wstępnych koncepcji miałyby to być Warmińsko- Mazurska Kolej Regionalna, Regionalna Kolej Pasażerska (kolej ta ma objąć regionalne linie kolejowe na obszarze czterech województw Polski półn.- zach.), oraz plany samorządu woj. zachodniopomorskiego dotyczące stworzenia kolei regionalnej, której udziałowcem byłaby również spółka Nederlandse Spoorwegen.

Takim przykładem była Lubuska Kolej Regionalna, spółka z o. o. powstała 26 września 1991 roku (pierwszy kurs: 23.05.1993 r.). 99% udziałów miał w niej Skarb Państwa, reprezentowany przez wojewodę zielonogórskiego, zaś 1% udziałów należał do duńskiej firmy B. K. Autodele.

Była to pierwsza taka regionalna inicjatywa w tej części Europy, która jednak szybko zakończyła działalność z powodu nieodpowiedniego, bo ciężkiego, choć bardzo szybkiego taboru. Były to używane składy ekspresowe „Lyntog”, otrzymane po cenie złomu od duńskich kolei regionalnych. Specyfika połączeń regionalnych wymaga jednak stosowania lekkich i ekonomicznych wagonów motorowych.

Przedsięwzięcie, określane przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej mianem poligonu demonopolizacji roli PKP, nie powiodło się. 8 lipca 1994 r. został powołany likwidator LKR- w osobie inżyniera budownictwa, współzałożyciela i członka zarządu Stowarzyszenia Likwidatorów i Syndyków, Andrzeja Białogreckiego¹¹².

1.2 CZECHY

Sytuacja kolei w Polsce jest zdecydowanie odmienna niż w Czechach, gdzie w 1999 roku kolejowe przewozy pasażerskie wzrosły o 4,3 % (do 185 mln osób), podczas gdy w naszym kraju nastąpił dalszy ich spadek o blisko 9 % (do poziomu 360,15 milionów osób)¹¹³.

¹¹¹ Biuletyn Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei, numer 52/2001

¹¹² Adam Fularz na podstawie: Rzeczpospolita 1994.07.14
Biuletyn Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei, numer 52/2001

¹¹³ W latach swojej świetności PKP wozila 1 100 milionów osób rocznie, w 1994 roku liczba pasażerów PKP spadła już do ok. 500 mln osób rocznie. Jeżeli jeszcze od liczby pasażerów przewożonych pociągami regionalnymi odejmiemy liczbę przewozów w trzech dużych aglomeracjach miejskich - Warszawa, Gdańsk, Katowice (44,82%), których nie powinniśmy wliczać jako stanowiących komunikację wewnątrzaglomeracyjną typu Szybka Kolej Miejska (przyp.: Adam Fularz), to liczba pasażerów w komunikacji regionalnej wyniesi: 148,12 mln

Średnia odległość przejazdu 1 pasażera wyniosła w 2000 r. 66,9 km, podczas gdy w Czechach, gdzie kolej tradycyjnie jest zorientowana głównie na potrzeby społeczności lokalnych, ta odległość wyniosła 39.59 km (dane z 1999r.). Od dawna tabor kolejowy stosowany na liniach w ruchu regionalnym i miejscowym składa się z bardzo lekkich wagonów motorowych, znakomicie spisującymi się zwłaszcza na górskich szlakach. Składy te kursują z dużą częstotliwością, zwłaszcza na terenach atrakcyjnych turystycznie

Sprzyjającą okolicznością, która zachęcają do korzystania z transportu kolejowego w Czechach jest poziom cen biletów kolejowych. Taryfa przewozowa skalkulowana została na poziomie trzykrotnie niższym niż w Polsce, oraz, co godne podkreślenia, brak jest różnicowania cen pomiędzy pociągami pospiesznymi i osobowymi. Koleje zsynchronizowane są z liniami autobusowymi. Przesiadki między tymi środkami transportu zbiorowego są powszechne i wpływają na wzrost liczby osób korzystających zarówno z autobusów, jak i kolei. Mimo że oba systemy są obsługiwane przez różne firmy, działają z dużym natężeniem i punktualnością, co pozwala na dotarcie praktycznie do każdego miejsca bez długiego oczekiwania na następne połączenie.

Poprzez portal internetowy www.jizdni-rady.cz możliwe jest wyszukanie łączonych połączeń autobusowo- kolejowych w komputerowym rozkładzie jazdy pociągów.

1.3 NIEMCY

Niemiecka reforma kolei przewidywała między innymi regionalizację kolei państwowych (podjętą w 1996 r.) jako drugi stopień kolejowej reformy. Reaktywacja przewozów pasażerskich na dawnych liniach publicznej kolei niemieckiej najlepiej powiodła się w Badenii- Wirtembergii, gdzie doszło do odrodzenia się połączeń na nieczynnych, drugorzędnych odcinkach sieci kolejowej. Prawie wszystkie reaktywowane odcinki sieci kolejowej są prowadzone przez komunalne związki celowe- spółki kolejowe i celowych związków

pasażerów rocznie, co w porównaniu do osiągnięć w czterokrotnie mniejszych Czechach- 182,54 mln. pasażerów (2000 rok, przewozy pasażerskie regionalne i międzyregionalne) pokazuje tylko głębię upadku polskiej kolei. PKP, aby być porównywalna, musiałaby przewieźć pociągami regionalnymi około 720 mln pasażerów.

Adam Fularz: na podstawie: raportów rocznych CD (1999) i PKP (2000), serwisu internetowego www.cd rail.cz

gmin, oraz lokalne samorządy- zarówno na szczeblu gminnym, jak i regionalnym¹¹⁴.

Istotnym posunięciem było przeniesienie odpowiedzialności za planowanie, organizację i finansowanie przewozów szynowych z gestii rządu federalnego na samorządy krajów związkowych, które weszło w życie z dniem 1 stycznia 1996. Ustawa o regionalizacji komunikacji zbiorowej przewiduje, między innymi, możliwość przekazania zadań organizacyjnych także celowym związkom gmin, aby przybliżyć procesy decyzyjne mieszkańcom.

Warunkiem, który miał decydujące znaczenie dla realizacji planu regionalizacji było silne wsparcie finansowe z budżetu centralnego. W pierwszym roku przemian przeznaczono 8,7 miliarda marek (polski budżet na rok 2001 opiewał na 300 milionów pln) na sfinansowanie utrzymania ruchu na poziomie z roku 1993/94.

Wraz z regionalizacją pojawiła się konkurencja na rynku pasażerskich przewozów kolejowych. Obecnie kraje związkowe występują jako podmiot zamawiający usługi przewozowe, o których wykonywanie może ubiegać się każde przedsiębiorstwo komunikacyjne. Według założeń reformy kolejnictwa niemieckiego i według wytycznych dyrektywy EU 91/440 zakładających oddzielenie infrastruktury i przewoźników, każdy europejski przewoźnik kolejowy posiada nieograniczony dostęp do infrastruktury szynowej DB AG w zamian za uiszczenie opłaty za korzystanie z infrastruktury.

Obecnie w całych Niemczech uważa się, iż nastąpił kres formy organizacyjnej kolei państwowych i tylko przedsiębiorstwa prywatne są w stanie przywrócić kolei jej dawną świetność. Mówi się coraz głośniej o wycofaniu się państwa z zarządzania kolejami, bowiem to właśnie w upaństwowieniu i upolitycznieniu widziana jest przyczyna upadku. Samorządy lepiej kierują kolejami, i tylko w nielicznych wypadkach, gdzie istnieją silne powiązania polityczne między samorządowcami i zarządem kolei państwowych (np. Freistaat Sachsen), monopol przewoźnika kolejowego jest sztucznie utrzymywany poprzez nieuczciwe przetargi¹¹⁵ i naciski polityczne mające na celu niedopuszczenie nowych konkurentów. Efekty tego

¹¹⁴ Gospodarka transportowa w Niemczech cechuje się tym, że przede wszystkim dobrobyt i czas wolny przekłada się na wzrost indywidualnej mobilności. Komunikacji zbiorowej przypada więc dodatkowe zadanie w postaci zabezpieczenia zbiorowego przemieszczania się w sposób najmniej obciążający środowisko w celu uniknięcia grożącego zatkania się sieci drogowej. W szczególności tereny z dużą gęstością zaludnienia i sporym natężeniem ruchu samochodowego w celach rekreacyjnych tworzą korzystne warunki dla komunikacji zbiorowej w odniesieniu do terenów o niskiej gęstości zaludnienia i stosunkowo rzadkim zaludnieniu.

www.dkb-dn.de- Adam Fularz, Materiały II Ogólnopolskiego Seminarium KOLEJ LOKALNA W POLSCE,

¹¹⁵ www.dkb-dn.de- Adam Fularz , kolej regionalna w Niemczech

najdotkliwiej odczuwają pasażerowie, bo właśnie w Saksonii doszło do mocnego ograniczenia oferty przewozowej.

Jednakże w tym samym Landzie działa bardzo innowacyjna kolej Vogtlandbahn GmbH, która obsługuje regionalną kolejową komunikację zbiorową w regionie Vogtland. Od 13.10.1996 na zlecenie kraju związkowego Saksonii obsługuje ona linię Zwickau-Plauen- Bad- Brambach. Rok później, 23.11.1997 doszły trasy Zwickau- Reichenbach- Falkenstein- Adorf- Klingenthal¹¹⁶.

Ostatnią inwestycją tej kolei było wprowadzenie pociągów regionalnych na linię tramwajową prowadzącą do centrum Zwickau¹¹⁷.

Ciekawą Inicjatywą samorządów i przewoźników transportu publicznego w Badenii- Wirtembergii jest Trakt Trzech Lwów, czyli wzajemne skoordynowania autobusów i pociągów, mające na celu jak najlepszą komunikację w prowincji. Dodatkowo związki komunikacyjne i ich ujednolicone systemy taryfowe, czynią podróżowanie transportem zbiorowym łatwym i przyjemnym.

2. OBRONA TEZ PRACY

2.1 TEZA GŁÓWNA

Bogata i wyjątkowa spuścizna kulturowa regionu Sudetów kształtowała się w ciągu stuleci w wyniku przenikania się wpływów z sąsiednich Czech i Niemiec.

¹¹⁶ Przed rozpoczęciem obsługi linii gruntownie zmodernizowano, co pozwala na osiągnięcie dużych, jak na lokalne linie kolejowe, prędkości rzędu 80 km/h. Dodatkowym sposobem na podniesienie atrakcyjności linii jest łączenie autobusów szynowych w jeden skład na odcinku, gdzie trasy linii się pokrywają. Począwszy od 24.05.1998 Vogtlandbahn GmbH jest obecna także w Turynii, gdzie obsługuje linię kolejową Schleiz- Plauen. Zleceniodawcą dla odcinka Schleiz West- Schoeneberg jest kraj związkowy Turynia, a dla odcinka Schoeneberg- Plauen zleceniodawcą jest DB Regio Sachsen.

Kolej Vogtlandbahn odniosła sukces, stając się podstawą komunikacji w regionie.

www.dkb-dn.de- Adam Fularz, Materiały II Ogólnopolskiego Seminarium KOLEJ LOKALNA W POLSCE,

¹¹⁷ Ponieważ tramwaje w Zwickau mają rozstaw osi 1000 mm, konieczne było przebudowanie torowisk i dodanie trzeciej szyny oraz dostosowanie autobusów szynowych do wymogów tramwajowych (dodanie migaczy, lusterek, dzwonków, mechanizmu do przełączania zwrotnic). Na odcinku miejskim autobusy szynowe kolei regionalnej stają się tramwajami i podlegają przepisom tramwajowym.

Wprowadzenie kolei regionalnej do centrum miasta okazało się niezwykle udaną inwestycją. Pociągi kolei regionalnej dojeżdżają teraz (zamiast do dworca Zwickau Hbf) aż do przystanku przy centrum handlowym Glueck Auf oraz do Zwickau Zentrum, w bezpośrednim sąsiedztwie Rynku.

www.dkb-dn.de-

Architektura odgrywała tu pierwszoplanową rolę, a zwłaszcza budownictwo regionalne, które stało się twórczą inspiracją dla powstających tu budynków użyteczności publicznej, zabudowy pensjonatowej i turystycznej oraz obiektów mieszkalnych.

W architekturze powstałych tu dworców kolejowych miejscowe wątki regionalne nie były elementem dominującym. Współtworzyły one na równi z innymi nurtami architektonicznymi przełomu XIX i XX wieku interesujące odmiany formy i detalu obiektów dworcowych. Dzięki dobrze dobranym proporcjom bryły oraz użytemu budulcowi, doskonale korespondują one z otaczającą je przyrodą i istniejącą zabudową. Zastosowany detal podkreśla powagę i rangę obiektów kolejowych, odgrywając równocześnie pozytywną rolę w subiektywnym odbiorze tego budownictwa.

Na obszarze Sudetów i Pogórza Sudeckiego większość z tych budynków realizowano na podstawie typowych projektów. Wzorcowy układ funkcjonalno- przestrzenny adoptowano każdorazowo do potrzeb danej stacji, co nie powodowało zatarcia cech wspólnych dla danego typu dworca. To spowodowało, że podobne do siebie rozwiązania znajdujemy, mimo znacznej odległości w lokalizacjach, w obiektach dworców w Marcinowicach Świdnickich i doliny Białej Łądeckiej (por. tabele str.109).

Cechy te, oraz niezaprzeczalny urok miejsc, w których je wznoszono, sprawiły, że małe dworce kolejowe, trwale wpisały się w krajobraz kulturowy Sudetów i jako jego integralny składnik powinny podlegać ochronie konserwatorskiej. Z punktu widzenia dobra kultury, istotne jest, aby również inne obiekty stacyjne, które wraz z dworcami tworzą kameralne zespoły, objęte zostały takimi działaniami.

Z pewnością będą stanowić one inspirację twórczą dla projektów nowych dworców i przystanków wznoszonych na przywracanych do ruchu kolejowego odcinkach w ramach kolei regionalnych.

2.2 TEZY POMOCNICZE

Rewitalizacja nieczynnych połączeń kolejowych w ramach ruchu regionalnego to szansa dla polskiej kolei i społeczności lokalnych. Dla nas to ciągle jeszcze przyszłość, jednak dla naszych południowych i zachodnich sąsiadów to już rzeczywistość.

Dlatego już dziś należałoby przygotować się do nowych wymagań stawianych pasażerskim przewozom regionalnym. Poza prawnymi aspektami wydzielania z PKP spółek obsługujących linie regionalne, ich funkcjonowaniem, czy możliwościami ich dofinansowania z funduszy UE, pojawi się z pewnością potrzeba odbudowy infrastruktury kolejowej na tworzonych liniach.

Brak właściwej opieki nad wyłączonymi z eksploatacji odcinkami kolejowych dróg w Sudetach (i nie tylko) doprowadził do „śmierci technicznej” wielu urządzeń kolejowych. Budowle inżynierskie wymagają dziś najczęściej kapitalnych remontów.

Pośród zdewastowanych urządzeń utrzymania ruchu na sudeckich szlakach, znajdują się między innymi dworce kolejowe. Naturalną rzeczą będzie więc remont i odbudowa starych, zniszczonych budynków. Takich samych zabiegów będzie wymagała większa liczba budynków stacyjnych. Bezspornym wydaje się fakt, że w niektórych przypadkach, ze względów ekonomicznych, bardziej uzasadniona będzie decyzja o budowie nowych dworców czy innych obiektów utrzymania ruchu. W Niemczech, w wielu przypadkach zrezygnowano z budowy nowych dworców na rzecz przystanków lub wiat¹¹⁸. Niemniej jednak nowe obiekty swoją architekturą powinny nawiązywać formą do dawnych dworców lub czerpać inspirację z wzorców regionalnych. Podyktowane to jest przynależnością kolei do kulturowej spuścizny Sudetów. Do niedawna czynne jeszcze szlaki trwale wpisały się w krajobraz tych ziem, stanowiąc jego integralny element

Na wyjątkową atrakcyjność Sudetów składa się wiele elementów, wśród których decydującym jest charakterystyczne ukształtowanie górskiego terenu, co wiąże się z jego wybitnymi walorami w dziedzinie turystyki i możliwościami uprawiania wielu rodzajów sportów w zimie i latem. Fundamentalną rolę w promowaniu regionu odgrywa również jego spuścizna kulturowa, a zwłaszcza architektura, oraz licznie występujące tu źródła o właściwościach leczniczych w uzdrowiskach o europejskiej renomie, które do dziś przyciągają wielu kuracjuszy.

Jak jednak wskazuje praktyka, same walory turystyczno-krajoznawcze Sudetów to za mało by efektywnie rozwinąć przemysł turystyczny, który potencjalnie jest w tym regionie jedną z bardziej dochodowych gałęzi gospodarki.

Dla przeciętnego, współczesnego turysty, którym najczęściej jest mieszkaniec miasta, niezbędna jest dobrze zorganizowana baza noclegowo- wypoczynkowo- rozrywkowa, która zapewni mu komfort zbliżony do życia miejskiego, oraz niezawodna komunikacja, kolejowa i drogowa. Powinna ona umożliwić szybkie dotarcie do większości miejsc oferujących atrakcje turystyczne.

Na przykładzie funkcjonowania kolei regionalnych w Niemczech i w Czechach, należy stwierdzić, że aby w pełni można było wykorzystać połączenia kolejowe, konieczne jest wprowadzenie

¹¹⁸ Z analogiczną propozycją (między innymi) dotyczącej rewitalizacji dawnych budynków dworców sudeckich w ramach realizacji tematów prac semestralnych bądź dyplomowych, wystąpił Urząd Miejski w Jeleniej Górze do Dziekana Wydziału Architektury Politechniki wrocławskiej, pana Bogusława Wowrzeczki, pismem z dn. 05.12.2002 r.

koordynacji rozkładu jazdy pociągów z komunikacją autobusową. Dopiero takie sprzężenie środków lokomocji daje nadzieje na szybki wzrost liczby podróżnych, chętnych do korzystania z uroków Sudetów.

Tak przygotowany region zdolny jest na przyjęcie wielokrotnie większej od obecnej liczby turystów i kuracjuszy, zapewniając im jednocześnie wysoki poziom mobilności. Z kolei napływ wczasowiczów pozwoliłby na powstanie, w krótkim czasie nowych miejsc pracy, co zdecydowanie poprawiłby sytuację miejscowej ludności.

Kolej, która nastawiona jest na potrzeby społeczności lokalnej, ułatwia również dojazdy miejscowym pracownikom do zakładów pracy, odległych nawet o kilkadziesiąt kilometrów. Jednak by mogły powstawać nowe inwestycje, należy stworzyć dogodne warunki ich rozwoju. Należą do nich między innymi: warunki formalno- prawne, infrastruktura teletechniczna, potencjał demograficzny i inne, oraz wydajna infrastruktura transportowa i inna.

Sprawnie działająca w Sudetach kolej regionalna, dzięki możliwości przemieszczania się, zdecydowanie poprawiłaby możliwości poznawcze współczesnego turysty czy kuracjusza. Byłaby dużym udogodnieniem dla wszystkich osób, które mieszkają na tym terenie. Stanowiłaby również istotny czynnik, który w dużej mierze decyduje o zwiększeniu atrakcyjności regionu dla inwestorów oraz stymuluje jego rozwój gospodarczy. Zatem kolej regionalna byłaby istotnym czynnikiem mającym wpływ na polepszenie sytuacji ekonomicznej regionu Sudetów i Pogórza Sudeckiego.

LITERATURA:

- 1) Achtzig Jahre Eisenbahnstrecke Ziegenhals- Hannsdorf, 1968, „Alt Vater“
- 2) Amtlicher Taschenfahrplan, Reichsbahndirektion Breslau und Oppeln, Breslau 1929; 1933/34; 1937/38; 1939.
- 3) BARTSCH H., Die Verkehrsentwicklung im Waldenburger Bergland, „Unvergessene Waldenburger Heimat“, Norden 1969
- 4) BARTSCH H., Die Städte Schlesiens (in den grenzen des Jahres 1937), Dortmund 1977
- 5) BECKER A., „Die Geschichte des Reichseisenbahngedankens“, Gladbach 1921
- 6) BECKER C., „Schmalspurbahnen in Sudwest- Polen“, Gesammeltes Kompendium nr 3, Hamburg 1989
- 7) BERTRAM F., Das Reichsbahnausbesserungswerk (in Lauban), „Heimatsbuch d. Kreises -- Lauban in Schlesien“, Seyboldsdorf 1966,
- 8) BIEDERMANN E., „Die wirtschaftliche Entwicklung der preußischen Staatseisenbahnen“, „Archiv für Eisenbahnwesen“, Berlin 1906
- 9) BUFE S., Eisenbahn in Schlesien, Eggldam 1989
- 10) BUFE S., Ostdeutsche Eisenbahnerinnerungen, Darmstadt 1974
- 11) BUFE S., SCHROEPFER H., Eisenbahnen im Sudetenland, Stuttgart 1975
- 12) CHYLIŃSKI P., Opowieści wędrówne, „Dragon Hobby“ nr 3 1999
- 13) DAUSTER G., Neue Schienenwege im Reisen- Iser- und Bober Katzgebirge und deren Wirtschaftlichkeit, Glogau 1926
- 14) Denkschrift zur Eröffnung der Ziederthalbahn. Landeshut – Albendorf 1899.
- 15) Die Deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835- 1935, 1935, Berlin
- 16) Elektrische Reichsbahnen in Schlesien, Hrsg. Reichbahn- direktion Breslau 1928, (reprint 1978 Eisenbahnreport)
- 17) Elektryfikacja linii kolejowej Wrocław- Wałbrzych, Dolnośląska DOKP, (maszynopis), Wrocław 1975
- 18) ETMANOWICZ A., Koleje elektryczne Dolnego Śląska po przejęciu przez PKP w 1945 roku, „Parowozik“ nr 4 1990
- 19) GOŁASZEWSKI J., Nieznany projekt kolejki w Karkonoszach Zachodnich - Śląski Labirynt Krajoznawczy 5/93;
- 20) GOŁASZEWSKI J., Projekt budowy kolejki Karkonosko- Izerskiej z lat 1896- 1897 na terenie posiadłości Schaffgotschów - Śląski Labirynt Krajoznawczy 7/95
- 21) Handbuch der deutschen Sstrassenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen (1928), Freiburg 1986
- 22) HELMICH M., Úzkokolejka na rozcestí, „Dráha“, nr 10/98, s. 16-20
- 23) Hohenskizze bis Wilhelmsthal. Kreis Glatz, Königs. Eisenbahndirektion Breslau 1909.
- 24) HRČEK R., 100 let úzkorozchodné dráhy Třemešná ve Slezsku - Osoblaha, Olomouc 1998
- 25) JERCZYŃSKI M., Linia Jugowice — Walim, Wrocław — Warszawa (maszynopis w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie), 1986
- 26) JERCZYŃSKI M., Kolejka Walimska, „Śląski Labirynt Krajoznawczy“, (red. J. Janczak), t. 2, Wrocław 1990
- 27) JERCZYŃSKI M., KOZIARSKI S., 150 lat kolei na Śląsku, Instytut Śląski w Opolu, Opole, Wrocław 1992
- 28) JERCZYŃSKI M., Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach - Świat kolei 4/97;
- 29) JERCZYŃSKI M., Lokomotywa elektryczna kolei Jugowice–Walim, „ Młody Technik“, nr 1/89
- 30) JERCZYŃSKI M., Koleje zębate, „Młody Technik“, nr 6/90
- 31) JERCZYŃSKI M., PRZERWA T., Kolej Sowiogórska, Srebrna Góra 2002
- 32) KOŚCIK J., Tunele kolejowe na Śląsku, „Śląski Labirynt Krajoznawczy“, (red. J. Janczak), t. 4, Wrocław 1992
- 33) KOŚCIK J., Urbanizacja przy torach, „Śląski Labirynt Krajoznawczy“, nr 4, Wrocław 1992
- 34) KUĆMIN J., Kolej żelazna w Sudetach, Zapomniane linie kolejowe, „Pielgrzymy“, Informator Rajdu Sudeckiego, SKPS, Wrocław 1996
- 35) KUMOR L., Z parowozem do Stronia Śląskiego, „Ziemia Kłodzka“, nr 72/96
- 36) KUMOR L., Malownicze szlaki kolejowe, „Karkonosze“, 4/204/95.

- 37) LIJEWSKI T., 1959, Rozwój sieci kolejowej Polski, „Dokumentacja Geograficzna”, nr 5
- 38) MAETSCHKE W., , Aus der Geschichte der Eulengebirgsbahn, „Hole Eule”, nr 301/77
- 39) MARSY A., KUMOR L., BODUSZEK R., DOROŻYŃSKI A., Koleją z Mysłakowic do Ogorzelca – Historia linii, „W Sudety pod parą”, Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu, Wrocław 1995
- 40) MARTYNOWSKI W., Komunikacja w Masywie Śnieżnika – Dawniej, „Ziemia Kłodzka”, nr 62/63/1995,
- 41) MITAČEK P., 100 let úzké Třemešná - Osoblaha, „Železničář”, nr 43/98
- 42) NÖREMBERG M. B., 75 Jahre Bahnstrecke Petersdorf- Schreiberhau, „Schles. Bergwacht“, nr 11/77
- 43) Słownik geografii turystycznej Sudetów, (red. M. Staffa), t. 3, Karkonosze, Warszawa – Kraków 1993
- 44) Słownik geografii turystycznej Sudetów, (red. M. Staffa), t. 11, Góry Sowie, Wrocław 1995.
- 45) Słownik geografii turystycznej Sudetów, (red. M. Staffa), t. 15, Kotlina Kłodzka i Rów Górnej Nisy. Wrocław 1994
- 46) Słownik Geografii Turystycznej Sudetów [red. M. Staffa], 1.15, - Kotlina Kłodzka i Rów Górnej Nisy, Wrocław 1994.
- 47) Słownik Geografii Turystycznej Sudetów [red. M. Staffa] 1.17, Góry Złote, Wrocław 1993
- 48) Pamiętniki DOKP 1946 r. wydanie II
- 49) Patschowsky W.: Führer durch Bad Landeck und Umgebung, Schweidnitz 1904(?) s.II. Pionierzy i ich następcy. Z dziejów Dolnośląskiej DOKP 1945- 1985, Wrocław 1985
- 50) PRZERWA T., Dzieje Srebrnej Góry, Srebrna Góra 2001
- 51) Rocznik statystyczny PKP, lata 1970- 1999, Centralny Ośrodek Informatyki Kolejnictwa, PKP, Warszawa
- 52) ROMANOWICZ A., Dworce i przystanki kolejowe, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1970
- 53) RUMPF F., Die Eisenbahnen in Niederschlesien, Göttingen 1934
- 54) SCHEER A., Zapomniane linie kolejowe w województwie wałbrzyskim, „Rocznik Świdnicki”, Świdnica 1984
- 55) SCHEER A., Rozwój sieci kolejowej w województwie wałbrzyskim, „Eksploracja kolei”, nr 7/88
- 56) SCHEER A., Elektryfikacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku, „Śląski Labirynt Krajoznawczy” Wrocław 1989
- 57) SCHEER A., Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich, „Rocznik Świdnicki” Świdnica 1994
- 58) SKULINA I., Úzkorozchodná železnice Třemešná ve Slezsku - Osoblaha; „ČD pro Vás, magazín pro cestující veřejnost”, nr 1/99
- 59) Sudety na weekend, przewodnik turystyczny, Wydawnictwo Pascal 1999
- 60) USBECK W.: Das elektrische Reichsbahnnetz in Schlesien. Elektrische Bahnen.
- 61) WIEŁOPOLSKI A., Zarys gospodarczych dziejów transportu, WKŁ, Warszawa 1975
- 62) Zabytki Przemysłu i Techniki w Polsce.6 „Dzieła Techniki - Dobra Kultury” pod redakcją Stanisława Januszewskiego, Wrocław 2002
- 63) ZAMKOWSKA S., Wojskowy transport kolejowy 1944- 1945, „Wojskowy Przegląd Historyczny”, nr 1/82

Pozostałe:

- 64) Fotografie z Architektonische Skizzenbuch- INW Biblioteka Uniwersytecka, Instytut Łużycki
- 65) Grafiki- INW Biblioteka Uniwersytecka, Instytut Łużycki
- 66) Informacje prasowe i telewizyjne (dzienniki i Wiadomości TVP) z lat 2001- 2002.
- 67) Karty Zabytków Techniki: WKZ Wałbrzych
WKZ Jelenia Góra
- 68) MARSZAŁEK A., Praca Dyplomowa: „Rozwój kolejnictwa na Dolnym Śląsku po II wojnie Światowej- Biblioteka Techniczna DOKP
- 69) Materiały II Ogólnopolskiego Seminarium KOLEJ LOKALNA W POLSCE,
- 70) Pocztkówki- INW Biblioteka Uniwersytecka, Instytut Łużycki sygn.: 18247, 18257, 18258, 18284
- 71) Przeźrocza- INW Biblioteka Uniwersytecka, Instytut Łużycki

- 72) Rozkład Jazdy Pociągów – Stacja Rejonowa Wrocław Główny Wrocław Nadodrze, ważny do 28.05.1994 r., s. 56
- 73) Rejonowy Rozkład Jazdy Pociągów Wrocław, ważny 2.06.1996–31.05.1997, Kraków 1996.
- 74) Raport roczny CD (1999), Biblioteka Techniczna DOKP
- 75) Raport roczny PKP (2000) , Biblioteka Techniczna DOKP
- 76) Urząd Miejski w Jeleniej Górze - pismo z dn. 05.12.2002 r., do Dziekana Wydziału Architektury Politechniki wrocławskiej, p. Bogusława Wowrzeczki,
- 77) Zakład Infrastruktury Kolejowej- oddział Wałbrzych- kosztorysy, plany archiwalne, inwentaryzacje
- 78) Mapa: Karpacz, 1:12 000, Geomap, Katowice 1992
- 79) Mapa wakacyjna: Sudety, 1:250 000, PPWK, Warszawa- Wrocław 1998
- 80) Mapa Topograficzna Polski: Jelenia Góra, 1:200 000, Wojskowy Zakład Kartograficzny, Warszawa 1992
- 81) Mapa Topograficzna Polski: Wałbrzych, 1:200 000, Wojskowy Zakład Kartograficzny, Warszawa 1992

Archiwum Państwowe we Wrocławiu:

Akta: Rejencja Wrocławska:

Wydział I Ogólny- Referat Komunikacji Kolejowej nr 8649- 9740

Wydział Samorządowy Prowincji Śląskiej-

Biuro IV, sygn. 1877- 1941 (1117 j.a.) 2420, 2436, 2445, 2446, oraz aneks 1878- 1944 (144 j.a.)

Wydział Samorządowy Nowej Rudy, 36 j.a.

Wydział Samorządowy Kłodzka, 27 j.a.

Zarząd Policji Wałbrzych- Zamek-linie i urządzenia kolejowe: sygn. 1842- 1945 (369 j.a.), nr: 432, 436,

Zarząd Policji w Dusznikach Zdroju- nr 438: Sekcja I, Sekcja II

Zarząd Policji w Wałbrzychu Podgórze- nr 429

Zarząd Policji w Wałbrzychu głównym, nr 430

Starostwo Powiatu w Kłodzku- Policja budowlana: nr29

Akta miasta Bystrzyca Kłodzka- sygn. 830, str. 438- 447

Akta miasta Kłodzka- sygn. 1881, 1914, 1918, 1919

Akta miasta Lubania Śląskiego- sygn. 1841- 77 (4 j.a.)

Akta miasta Świdnica- sygn. 1769- 1908 (75 j.a.)

Akta miasta Wałbrzych, nr 562

Akta Majątku Schaffgotschów w Cieplicach:

Zbiory kart:

421 (1- 27), 422 (1- 49), 423 (1- 35), 424 (1-5), 425 (1-7), 426, 427 (1- 15), 428 (1- 3), 429 (1- 2), 430 (1- 8), 431 (1- 10), 432 (1- 5), 433 (1-7), 434- 437, 443- 445

Roczniki czasopism:

Baumeister: 1863- 1908, 10/1991, 11/1993

Biuletyn Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei (IRiPK), (nr 52/2001)

Biuletyn Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei (IRiPK), (nr 58/2001)

Deutsche Bauzeitschrift: 1880- 1898

Gazeta Lubuska (27.03.1992)

Karkonosze (1990- 1994)

I' Aarca International, nr 21, March 1998

Nowa Gazeta Zielonogórska (nr 5, 1993)

Nowe Sygnały (numery z lat 1998- 2001)

Pielgrzymy (numery z lat 1997- 2000)

Problemy kolejnictwa (numery z lat 1998- 1999)

Rzeczpospolita (14.07.1994)

Schesischen Provinzialblätter (nr 102, 1835 r.) , (nr 126, 1836 r.)

Schlesien: 1907- 1914

Świat Kolei: 1994- 2002
 Sygnały (numery z lat 1990- 1997)
 Zeitschrift für Bauweisen: 1852- 1883
 Zeitschrift für Kleinbahnen: 1895- 1917
 Zeitschrift für Local- und Strassenbahnen 1897- 1899

Adresy internetowe:	Data ostatnich odwiedzin
1) http://www.kolej.pl/~halski/przejscia/kudowa/kudowa.html - Kłodzko (Glatz) - Kudowa	2002-05-29
Zdrój (Bad Kudowa-Sackisch) - Słone (Schlaney) – Náchod, Wojciech Michalski, Filip Karoński	
2) http://www.kolej.pl/~halski/teksty/niepewnosc/pogranicze.html - (Korytarz Wałbrzych - Meziměstí - Broumov - Tłumaczów - Ścinawka Średnia) Milan Černohorský, tłum. Wojciech Michalski	2002-06-01
3) http://www.kolej.pl/~halski/przejscia/bernartice/bernartice.html - Milan Černohorský, tłum. Wojciech Michalski	2002-06-01
4) http://www.kolej.pl/~halski/przejscia/vidnava/kalkow-vidnava.html - Milan Černohorský, tłum. Wojciech Michalski	2002-06-01
5) http://www.kolej.pl/~halski/przejscia/glucholazy/jindrichov.html - Głucholazy (Ziegenhals) - Mikulovice (Niklasdorf)	2002-06-01
6) http://www.kolej.pl/~halski/przejscia/krnov/krnov.html - Głubczyce (Leobschütz) - Krnov (Jägerndorf) - Milan Černohorský, tłum. Wojciech Michalski	2002-06-01
7) http://www.kolej.pl/~halski/linie/sowiogorska/eulen.htm - Leszek Kumor, Andrzej Ubysz - Kolejka Sowiogórska (Eulengebirgsbahn)	2002-06-28
8) http://www.kolej.pl/~halski/linie/stronie/stronie.html - - Kolej żelazna w Sudetach. Sto lat Kolei Doliny Białej Łądeckiej - Tekst ukazał się w "Pielgrzymach" w roku 1997	2002-06-28
http://www.kolej.pl/~halski/linie/kamienna/kamienna.html (Kamienna Góra - Mysłakowice - Jelenia Góra, Kamienna Góra - Okrzeszyn) - Janusz Kućmin	2002-06-28
9) http://www.kolej.pl/~halski/linie/osoblaha/osoblaha.html (jedyna wąskotorowa kolej ČD w Osoblaze). Filip Karoński	2002-07-12
10) www.vogtlandbahn.de - Adam Fularz, Kolej regionalna Vogtan	2002-07-12
11) www.egronet.de - kolejowy informator IRiPK	2002-07-15
12) http://www.dkb-dn.de/ - Adam Fularz, kolejowy informator IRiPK	2002-07-20
13) http://www.cd rail.cz/ , -rozkład jazdy	2002-07-21
14) http://www.ijzd n irady.cz/ rozkład jazdy	2002-07-21
15) http://www.3-loewen-takt.de/loewenstark.html (kolej regionalna Badenii- Wirttembergii)	2002-07-25
16) http://www.gillcom.de/index.htm elektryfikacja- (Fahrleitung der Deutschen Reichsbahn)	2002-07-25
17) http://www.elektrische-bahnen.de/history elektryczne koleje na Śląsku	2002-08-09
18) http://www.kolej.pasjo.net.pl/~fervojoj/index.html (koleje Dolnego Śląska)	
19) http://www.kolej.pl/~pablo/pl/index.html - portal kolejowy	2002-08-09
20) Rozkład jazdy PKP z 1958 roku (odgałęzienie linii Wrocław — Jedlina Zdrój).	2002-08-09
21) http://www.upce.cz/~kpz/uzke/uzke.htm - BRABENEC D., Třemešná ve Slezsku - Osoblaha (760 mm), stránka Klubu Přátel Železnice	2002-08-13
22) http://parostroj.trb.cz/ - 100 let železnice z Třemešné do Osoblahy 1898 - 1998, Parostroj - moravskoslezský železniční občasník,	2002-08-13
23) http://www.geocities.com/Yosemite/Rapids/6330/tanvald.html ;	2002-08-17
24) http://www.albico.cz/zubacka/contents.htm ; - Kolejka Izerska	

25)	http://lokomotivka.kgb.cz/text/polubenka.html ; - Kolejka Izerska	2002-08-18
26)	http://www.kolej.pl/~halski/h_start.html - Janusz Kućmin	2002-09-05
27)	http://www.qrczak.hg.pl/kolej/teksty/kolsow.htm - art1	2002-09-07
28)	http://www.kolejpl/Bogatynia_OnLine.htm – historia Bogatynii	2002-10-16
29)	http://www.kolej.pl/~halski/linie/tanvald/100lat.html , Václav Haas STO LAT KOLEI IZERSKIEJ, tłum. z czeskiego Wojciech Michalski	2002-11-11

Praca doktorska

mgr inż. arch. MACIEJ BALASIŃSKI

**ARCHITEKTURA MAŁYCH DWORCÓW
KOLEJOWYCH W SUDETACH I NA
POGÓRZU SUDECKIM**

TOM II

ALBUM ZDJĘĆ

Promotor:

Dr hab. Inż. arch. Jacek Suchodolski

Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, 2003

Wstęp

Album zdjęć jest integralną częścią pracy doktorskiej pt.: „Architektura małych dworców kolejowych w Sudetach i na Pogórzu Sudeckim”.

Znajdują się w nim barwne fotografie wykonane przez autora, które przedstawiają reprezentatywną grupę małych dworców kolejowych na terenie Sudetów i na Pogórzu Sudeckim. Zdjęcia te umożliwiają zapoznanie się z architekturą małych dworców kolejowych oraz otaczającym krajobrazem.

Wszystkie fotografie zamieszczone w albumie powstały na przełomie lata i jesieni 2002 r. i ukazują faktyczny stan sudeckich dworców kolejowych po przeobrażeniach gospodarczych w Polsce po roku 1989. Zły stan techniczny budynków i całych linii kolejowych, oraz brak należytego zainteresowania ze strony właściciela, powodują postępującą degradację tych obiektów.

Niektóre z tych budynków, opuszczone, w następstwie dewastacji w ogóle przestały istnieć. Część dawnych dworców adaptowano na cele mieszkalne usiłując znaleźć dla nich inne przeznaczenie. Jednak praktyka ta nie wiąże się z prowadzeniem bieżących prac remontowych i w rezultacie budynki te również ulegają zniszczeniu. Próba wprowadzenia innych form użytkowania do opuszczonych dworców również nie przyniosła spodziewanych efektów.

Architektura dworców kolejowych należy do spuścizny kulturowej regionu Sudetów i powinna być objęta działaniami konserwatorskimi. Tymczasem obserwuje się powolne zanikanie tego istotnego elementu krajobrazu sudeckiego.

SPIS TREŚCI

DWORCE KOLEJOWE WG TABELI NR 1

SZCZEPANÓW (niem. Stephanshain).....	4
MARCINOWICE (niem. Gross Merzdorf).....	5
STRZEGOM GRABINA (niem. Stephanshain).....	6
JEDLINA GÓRNA (niem. Stephanshain).....	9
OLDRZYCHOWICE KŁODZKIE (niem. [Biele] Ullersdorf).....	10
STRONIE ŚLĄSKIE (niem. Seitenberg).....	11

DWO RCE KOLEJOWE WG TABELI NR 2

ŚWIDNICA KRASZOWICE (niem. [Jacobsdorf] Croischwitzstadt).....	12
ZAGÓRZE ŚLĄSKIE (niem. Kynau).....	13
JUGOWICE (niem. Hausdorf).....	14
GLUSZYCA GÓRNA (niem. Ober Wüstegiersdorf).....	15
RADKÓW (niem. Wünschelburg).....	16
BOLKÓW (niem. Bolkenhein).....	18
STARE ROCHOWICE (niem. Alt Röhrsdorf).....	19
WOLIMIERZ (niem. Neu Scheibe).....	20
MILKÓW (niem. Arnsdorf).....	21
LEŚNA (niem. Marklissa).....	23
BYSTRZYCA KŁODZKA (niem. Habelschwerdt Stadt).....	25

DWORCE KOLEJOWE WG TABELI NR 3

LADEK ZDRÓJ (niem. Bad Landeck).....	26
KUDOWA ZDRÓJ (niem. Bad Kudowa).....	27
DUSZNIKI ZDRÓJ (niem. Bad Reinerz).....	28
ŚWIERADÓW ZDRÓJ (niem. Bad Flinsberg).....	29
SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA (niem. Ober Schreiberhau).....	30
POLANICA ZDRÓJ (niem. Altheide Bad).....	31

DWORCE KOLEJOWE WG TABELI NR 4

ZŁOTY STOK (niem. Reichenstein).....	32
NIEMCZA (niem. Nimptsch).....	33
SZCZYTNA (niem. Rückers Reinerz).....	33
DŁUGOPOLE ZDRÓJ (niem. Langenau Bad).....	34

DWORCE KOLEJOWE WG TABELI NR 5

JEDLINA ZDRÓJ (niem. Bad Charlottenbrunn).....	35
ŚCINAWKA ŚREDNIA (niem. Mittelsteine).....	36

DWORCE KOLEJOWE WG TABELI NR 6

LESZCZYNIEC (niem. Haselbach).....	37
LEWIN KŁODZKI (niem. Hummelstadt).....	38
SZKLARSKA PORĘBA ŚREDNIA (niem. Mittel Schreiberhau).....	40

DWORCE KOLEJOWE WG TABELI NR 7

WALIM (niem. Wüstenwaltersdorf).....	41
LUDWIKOWICE KŁODZKIE (niem. Ludwigsdorf).....	42
PILCHOWICE ZAPORA (niem. Talsperre).....	43
ROZTOKA (niem. Rohnstock).....	44
KROBICA (niem. Krobsdorf).....	45
MIRSK (niem. Friedeberg).....	46
KARPACZ (niem. Krummhübel).....	47
KOWARY (niem. Schmiedeberg).....	48
MYŚLAKOWICE (niem. Zillerthal Erdmannsdorf).....	49
LUBAWKA (niem. Liebau).....	50
KROSNOWICE (niem. Rengensdorf).....	51
BARDO ŚLĄSKIE PRZYŁĘK (niem. Wartha Frankenberg).....	52
ŁĄDEK STOJKÓW (niem. Olbersdorf).....	53



Fot. 1 Szczepanów. Stacja na linii Wrocław-Świdnica. Rok powstania 1898. Reprezentant najpopularniejszego układu funkcjonalno-przstrzennego dla małych dworców kolejowych na obszarze Sudetów i Pogórza Sudeckiego, z charakterystyczną częścią centralną krytą dachem naczółkowym. Widok od strony dawnego peronu.



Fot. 2 Szczepanów. Widok od strony dawnego podjazdu. Obecnie budynek zaadaptowano na cele mieszkalne; wtórna stolarka drzwiowa i okienna.



Fot. 3 Marcinowice Świdnickie. Nieczynna i puszczona stacja kolei na linii Wrocław-Świdnica. Rok budowy 1898. Sztandarowy przykład małego dworca kolejowego charakterystycznego dla Sudetów i Pogórza. Interesująca architektura o rozczłonkowanej bryle dopracowanym detalu. Widok od strony podjazdu.



Fot. 4 Marcinowice Świdnickie. Widok od strony peronów. Charakterystyczna wiata podcieniona, zespolona z główną bryłą. Zwraca uwagę bogata sznycerka słupów i elementów konstrukcji wiaty, więźby oraz opasek okiennych.



Fot. 5 Marcinowice Świdnickie. Widok od strony magazynu spedycji kolejowej. Zdecydowane przesunięcie poszczególnych partii budynku urozmaica sylwetę dworca.



Fot. 6 Strzegom Grabina. Dworzec na linii Strzegom - Rożtoka - Bolków z 1890r. Widok od strony podjazdu na opuszczony budynek. Stylistyka, detal, proporcje analogiczne do rozwiązania z Marcinowic. Różnica poziomów między podjazdem i peronami wymusiła wprowadzenie schodów, co zindywidualizowało charakter obiektu.



Fot. 7 Strzegom Grabina. Widok od peronów. Widoczny magazyn spedycji ustawiony poprzecznie do osi torowisk. Jest to rzadziej spotykane rozwiązanie. Na pierwszym planie zespolona z bryłą dworu – wieża



Fot. 8 Jedlina Górna. Mały dworzec na trasie Wałbrzych Kłodzko z lat 1880-90. Do położonego na skarpie obiektu prowadzą terenowe schody kamienne z żelazną balustradą.



Fot. 9 i 10 Jedlina Górna. Widok od strony peronów na nieczynny już dworzec. Zróżnicowany dach z naczółkiem w części centralnej nadaje tej architekturze indywidualny charakter. Widoczną wiatę, podpierając nietypowe masywne słupy.





Fot. 11 *Żelazno. Porzucony dworzec znajduje się w złym stanie technicznym, ale ciągle jeszcze widać interesującą sznycerkę tego proporcjonalnego budynku. Widok od strony podjazdu.*



Fot. 12 *Żelazno na trasie do Stronia Śląskiego. Charakterystyczny szachulcowy budynek dworca z 1897r. ma swoje liczne analogie na całym obszarze Sudetów. Widok od strony peronu. Na pierwszym planie wiata peronowa.*



Fot. 13 Odrzychowice Kłodzkie. Detal skromniejszy niż w Żelaźnie. Nieczynny dworzec widoczny od strony podjazdu, stoi w otoczeniu innych zabudowań mieszkalnych i dla tego nie uległ zniszczeniu w takim stopniu jak inne opuszczone obiekty.



Fot. 14 Odrzychowice Kłodzkie. Widok od peronu na opuszczony obiekt. W odróżnieniu od dworca w Żelaźnie nastawnia przykryta jest dachem z naczółkiem.



Fot. 15 Stronie Śląskie. Dobrze zachowany dworzec, wzniesiony w 1897r. w konstrukcji szachulcowej należy do grupy dworców sudeckich, które powstały w oparciu o projekt typowy.



Fot. 16 Stronie Śląskie. Widok od strony peronu. Dworzec ciągle jeszcze pełni swą rolę stacji końcowej linii Kłodzko-Stronie Śl.



Fot. 17 Świdnica Kraszowice. Nieczynny dworzec kolejowy na linii Świdnica-Jedlina Zdrój z 19..r. Widok od strony podjazdu. Budynek rozplanowany na rzucie prostokąta. Bryłę urozmaicono stosując zmiennaliczbę kondygnacji i wprowadzenie szczytu z dachem naczółkowym.



Fot. 18 Świdnica Kraszowice. Widok od strony peronu. Wiata peronowa przyległa do dworca. Kondygnacja poddasze użytkowego podkreślona jest konstrukcją stropu widoczną w elewacji.



Fot. 19 i 20 Zagórze Śląskie. Widok dworca od strony podjazdu i peronu. Charakterystyczny szczyt budynku wzniesionego w 1904r, cechuje zastosowanie łukowej belki konstrukcji muru; nadwieszenie nad niższą kondygnacją z uwidocznieniem czoła belek stropowych.





Fot. 21 Jugowice. Obiekt na linii Świdnica Jedlina Zdrój z 1904r. Historyzujący budynek wzniesiony w tzw. Jugendstillu. Widok od strony podjazdu. Na pierwszym planie wiatrolap.



Fot. 22 Jugowice. Widok od strony peronu. Widoczny zespół złożony jest z magazynu dworca i poczekalni z wiatą peronową. Różnicowanie wysokości poszczególnych partii wpływa na uatrakcyjnienie bryły.



Fot. 23 Głuszyca Górna. Czynny dworzec na linii Wałbrzych Kłodzko. Stację na uboczu miasta i powyżej niego wzniesiono ok. 1880r. Stację cechuje różnorodność detalu na elewacjach. Widok od podjazdu na częściowo zamieszkiwany obiekt.



Fot. 24 Głuszyca Górna. Widok od strony peronu. Ta elewacja posiada prostą kompozycję wzbogaconą gzymsami i geometrycznymi wzorami na tynku. Centralny szczyt nad ryzalitem podkreśla "środek ciężkości" fasady. Na pierwszym planie widać z widoczną konstrukcją.



Fot. 25 Radków. Nieczynna stacja końcowa na linii Kolei Stołowogórskiej Ścinawka Śr. - Radków z 1903r. Wyraźna stylizacja obiektu w kierunku architektury regionalnej.



Fot. 26 Radków. Detal szczytu
Od peronu - widoczny
herb miasta. W budynku
mieszka kilka rodzin.



Fot. 27 Radków. Szczyt od strony podjazdu. Widoczna drewniana Weranda na pierwszym piętrze.



Fot. 28 Radków. Widok od strony podjazdu. Na pierwszym planie magazyn spedycji kolejowej.



Fot. 29 Bolków. Dworzec z 1890r. rozwiązany jest wg. planu znanego ze Świdnicy Kraszowice czy Jugowic. Obiekt aktualnie zamieszkuje kilka rodzin.



Fot. 30 Bolków. Widok od strony podjazdu. Bryła zwarta i ciężka z powodu zwiększonego o mieszkania programu użytkowego.



Fot. 31 Stare Rakowice. Dworzec z 1899r. na trasie Marciszów - Bolków wzniesiony w tym samym stylu co obiekt w Bolkowie, Jugowicach, itp. Nieczynny obiekt adoptowano na cele mieszkalne.



Fot. 32 Stare Rakowice - widok od strony peronu. Obecnie obiekt zamieszkują dwie rodziny.



Fot. 33 Stare Rakowice
- detal szczytu.



Fot. 34 Wolimierz. Dawny dworzec kolejowy zajmowany jest obecnie przez teatr z Wrocławia. Widok od peronów, na pierwszym planie wiata.



Fot. 35 Wolimierz. Widok na dworzec od strony podjazdu.



Fot. 36 Miłków. Nieczynny dworzec z 1895r. na trasie do Karpacza. Architektura i bryła czerpie wzorce z miejscowego stylu - sposób wykończeń elewacji, kształt lukarn, oraz proporcje bryły. Widok od podjazdu. Obecnie obiekt mieszkalny.



Fot. 37 *Miłków. Widok od strony peronu. Mocno nadwieszony dach magazynu nad rampą wspiera konstrukcja drewniana.*



Fot. 38 *Miłków. Detal szczytu od strony peronu. Bogata sznycerka zawiera elementy odwołujące się do kolejnictwa (dolne narożniki) - koła parowozu.*



Fot. 39 i 40 Leśna. Widok dworca wzniesionego 1896r. od strony podjazdu.
Część magazynowa zajmuje znaczną powierzchnię rzutu. Nieczynny dziś
obiekt zamieszkują trzy rodziny (na piętrze).





Fot. 41 i 42 Leśna. Detal wykończenia szczytu od strony peronów.





Fot. 43 i 44 Bystrzyca Kłodzka. Dworzec składa się z dwóch budynków na dwóch Poziomach. Widok na część kasową, która znajduje się całą kondygnację powyżej poziomu torowisk.





Fot. 45 Lądek Zdrój. Największy dworzec w Dolinie Białej Łądeckiej. Ma również konstrukcję inną niż obiekty dworcowe tej linii(murowany). Widok od podjazdu.



Fot. 46 Lądek Zdrój. Widok od strony peronu na elewację czynnego dworca.



Fot. 47 Kudowa Zdrój. Czynny dworzec kolejowy na linii Kłodzko - Kudowa Zdrój (Ślone Kłodzkie) z 1912r. Urozmaicona bryła budynku kontrastuje z przylegającym magazynem spedycji i jego drewnianą konstrukcją szkieletową (część pierwotnego obiektu). Widok od strony podjazdu.



Fot. 48 Kudowa Zdrój. Dość duży obiekt, w którym deskowane partie szczytów nawiązują do miejscowego stylu.



Fot. 49 Duszniki Zdrój. Czynny dworzec na trasie do Kudowy Zdr. wzniesiono ok. 1910r. Architektura czerpie z XIX-wiecznego historyzmu i jednocześnie nawiązuje do miejscowej zabudowy pensjonatowej. Widok od strony podjazdu.



Fot. 50 Duszniki Zdrój. Widok od strony podjazdu na wieżę. Na pierwszym planie magazyn spedycji.



Fot. 51 Świeradów Zdrój. Widok od strony zadaszonych peronów na dworzec z roku 1909. Na pierwszym planie magazyn spedycji kolejowej.



Fot. 52 Świeradów Zdrój. Nieczynny dworzec dawnej prywatnej kolejki Schafgotschów. Mansardowy dach należy do rzadko spotykanych zadaszeń takich budynków.



Fot. 53 Szklarska Poręba Górna. Widok od strony podjazdu. Różnorodność detalu wpływa na uatrakcyjnienie architektury dworca.



Fot. 54 Szklarska Poręba Górna. Obiekt powstał w wyniku adaptacji drewnianego dworca z 1902 roku.



Fot. 55 Polanica Zdrój uzyskała połączenie kolejowe z Kłodzkiem dopiero w 1902r. Pierwszy drewniany dworzec został zaadoptowany jako część nowego murowanego obiektu. Widok od strony podjazdu.



Fot. 56 Widok od strony peronów na bryłę czynnego dworca, która przypomina pensjonat w kurorcie.



Fot. 57 Złoty Stok. Budynek z 1900r. Najprawdopodobniej gotowy projekt bez analogii do miejscowej zabudowy. Obiekt zaadoptowany na cele mieszkalne.



Fot. 58 Niemcza. Nieczynny dworzec z 1884r. na bocznej linii Wrocław - Piława Górna.



Fot. 59 Niemcza. Typowy budynek dworców na Pogórzu Sudeckim z dużą częścią magazynową na pierwszym planie.



Fot. 60 Szczytina. Przemysłowy region miasta zyskał połączenie z Kłodzkiem już W 1890r. Ceglany dworzec odzwierciedla charakter miejscowości. Widok od strony podjazdu, na częściowo zamieszkanym obiekcie.



Fot. 61 Szczytna. Widok od strony peronów ma urozmaiconą bryłę dworca kolejowego. W tle wieża ciśnień wzniesiona w tym samym czasie co pozostałe budynki stacji.



Fot. 62 Długopole Zdrój. Widok na wylot z tunelu, tuż przy peronie. Panującą wokół Ciszę rzadko przerywa przybycie pociągu. Dworzec czynny.



Fot. 63 Długopole Zdrój. Ciągłe czynny dworzec znajduje się w dużym oddaleniu od uzdrowiska i znacznie powyżej niego, w otoczeniu skał i lasów. Prosty, ceglany budynek powstał w 1875r. Wiaty zostały zbudowane później.



Fot. 64 Jedlina Zdrój. Budynek z około 1880r. Typowy obiekt założony na prostym rzucie. Stację wzniesiono na szerokim placu. Obiekt obecnie jest czynny i jednocześnie zamieszkiwany przez kilka rodzin.



Fot. 65 Jedlina Zdrój. Widok na perony z zadaszeniami. W głębi widoczne elementy przejść podziemnych.



Fot. 66 Ścinawka Średnia. Ważny węzeł kolejowy z pobliską elektrownią wzniesioną dla potrzeb kolejowej trakcji elektrycznej. Tu krzyżowały się trasy Wałbrzych-Kłodzko i Kolejki Sowiogórskiej oraz odgałęzień do Tłumaczowa i Radkowa. Dworzec czynny.



Fot. 67 Ścinawka Śr. Architektura dworca jest urozmaicona przez przylegającą do niego konstrukcję wiaty pokrytą nycerką. Proste, ceglane elewacje obiektu, w skład którego wchodzi również magazyn i część zaplecza, zdominował rytm otworów okiennych i drzwiowych.



Fot. 68 Leszczyniec. Obiekt na trasie Kamienna Góra Kowary z 1905r. nawiązuje do architektury tyrolskiej. Dach o małym kącie nachylenia połaci i drewniana konstrukcja ozdobnie profilowana to charakterystyczne elementy tego typu dworca sudeckiego. Widok od strony obecnego podjazdu stacji na nieczynny budynek dworca.



Fot. 69 Leszczyniec. Widok od strony peronu.



Fot. 70 Lewin Kłodzki. Trasa Kłodzko - Kudowa Zdrój. Całkowicie drewniany obiekt z 1900r., zbliżony stylistycznie do obiektów w Leszczyni i Szklarskiej Porębie Średniej. Widok od strony podjazdu ukazuje bogato profilowane elementy konstrukcji budynku.



Fot. 71 Lewin Kłodzki. Dworzec w eksploatacji, choć częściowo zamieszkały. Prosta bryła urozmaicona jest zespoloną wiatą peronową. Widok od peronu.



Fot. 72 Lewin Kłodzki. Widok os strony podjazdu. W głębi widoczny budynek magazynu spedycji, wzniesiony w konstrukcji murowej.



Fot. 73 Szklarska Poręba Średnia. Tyrolska architektura dworca dobrze koresponduje z otaczającą przyrodą. Pierwotnie z płyty podjazdu dworca widoczna była panorama gór oraz miejscowość. Obiekt czynny, częściowo zamieszkały.



Fot. 74 Szklarska Poręba Średnia. Urozmaicona bryła budynku który wybudowano w 1902r. "ożywia" elewację. Jest to największy obiekt z grupy dworców wzniesionych w stylu tyrolskim.



Fot. 75 Walim. Dworzec końcowy na linii Jugowice Walim z 1914r. Architektura obiektu nawiązuje do miejscowych zabudowań mieszkalnych dawnych fabrykantów. Widok od strony podjazdu na nieczynny dworzec adoptowany na cele mieszkalne.



Fot. 76 Walim. Widok od strony peronu. Nietypowy dla dworców dach mansardowy nadaje budynkowi "miejskiego" charakteru. W głębi widoczny budynek szaletu.



Fot. 77 Ludwikowice Kłodzkie. Dworzec z 1900r. na linii Wałbrzych - Kłodzko zlokalizowano na uboczu miejscowości kilkadziesiąt metrów przed jednotorowym wiaduktem założonym na łuku. Architektura dworca nawiązuje materiałami i detalem otworów okiennych i lukarn do miejscowego typu zabudowy. Widok od strony podjazdu na czynny dworzec.



Fot. 78 Ludwikowice Kłodzkie. Widok do strony peronu. Widoczne zadaszenie przejść podziemnych wykonano w stalowej konstrukcji. Część magazynowa zespolona z głównym budynkiem i ustawiona prostopadle do osi torów. Wiata przylega do Dworca i ma zmieniony w stosunku do jego dachu kąt nachylenia połaci.



Fot. 79 Pilchowice Zaporą. Mały dworzec z 1906r., nad jeziorem Pilchowickim. Peron założony został na łuku, na specjalnej platformie nadwieszanej ok. 9m nad lustrem zbiornika wodnego.



Fot. 80 Widok od strony peronu na budynek mieszkalny oraz gospodarczy, które należą do zespołu zabudowań stacyjnych.



Fot. 81 Widok z peronu na konstrukcję zadaszenia i budynek czynnego dworca.



Fot. 82 Roztoka. Dworzec kolejowy z 1890r. na trasie Strzegom - Bolków. Mansardowy dach należy do rzadkich rozwiązań zadaszenia obiektów dworcowych.



Fot. 83 Roztoka. Widok od strony peronów. Na pierwszym planie magazyn spedycji.



Fot. 84 Krobica. Obecnie budynek mieszkalny. Centralna, wyższa partia fasady Wejściowej została dobudowana później. Budynek nie posiada wyraźnych analogi z innymi dworcami sudeckimi.



Fot. 85 Krobica. Elewacja od strony peronu. Widoczna konstrukcja stropu I piętra jest nieznacznie nadwieszona nad parterem.



Fot. 86 Mirsk. Widok od strony peronów. Analogiczny podział można odszukać w obiektach w Kowarach czy Kudowie Zdr.



Fot. 87 Mirsk. Dworzec wzniesiony po 1884r. Widok od strony podjazdu.



Fot. 88 Karpacz. Obiekt wzniesiony na miejscu drewnianego baraku, który pełnił funkcję pierwszego dworca. Zyskał reprezentacyjną bryłę z dachem mansardowym i półkoliście zaprojektowanymi oknami nad wejściem.



Fot. 89 Karpacz. Widok od strony peronu. Wiata przylega do budynku. Z tyłu widoczne szalety.



Fot. 90 Kowary. Widok od strony peronu na dworzec. Uwagę zwraca ozdobna snycerka wiaty zespolonej z główną bryłą, oraz znaczne podobieństwo w kształtowaniu fasad np. z dworcem w Mirsku.



Fot. 91 Kowary. Drugi dworzec z 1910r. wzniesiono w konstrukcji murowej. Centralna część niższa. Szczyty flankujące front posiadają różne rozwiązania. Widok od strony podjazdu.



Fot. 92 Mysłakowice. Dawny węzeł kolejowy z 1882r. na linii z Jeleniej Góry do Kamiennej Góry z odgałęzieniem do Karpacza. Obecnie obiekt opuszczony.



Fot. 93 Mysłakowice. Na perony prowadziły przejścia podziemne, zadaszone wejścia posiadały konstrukcję szkieletową drewnianą.



Fot. 94 Lubawka. Duży dworzec graniczny (część wejściowa od strony podjazdu). Monumentalny charakter budowli oprócz jej wymiarów podkreśla materiał na elewacjach (piaskowiec) oraz klasycyzujące detale: gzymsy i portale



Fot. 95 Mieroszów. Dworzec (obecnie opuszczony) usytuowany na ważnym szlaku do Mezimesti (dworzec odpraw celnych), ważnego węzła kolejowego. Posiadał skromny wystrój fasad. Wyższa, centralna część uległa przebudowie.



Fot. 96 Krosnowice. Stacja z dwoma poziomami torowisk. Wyższa prowadzi z Kłodzka do Międzylesia, niższa do Stronia Śląskiego. Urozmaicona bryła obiektu opiera się o skarpe z torowiskiem.



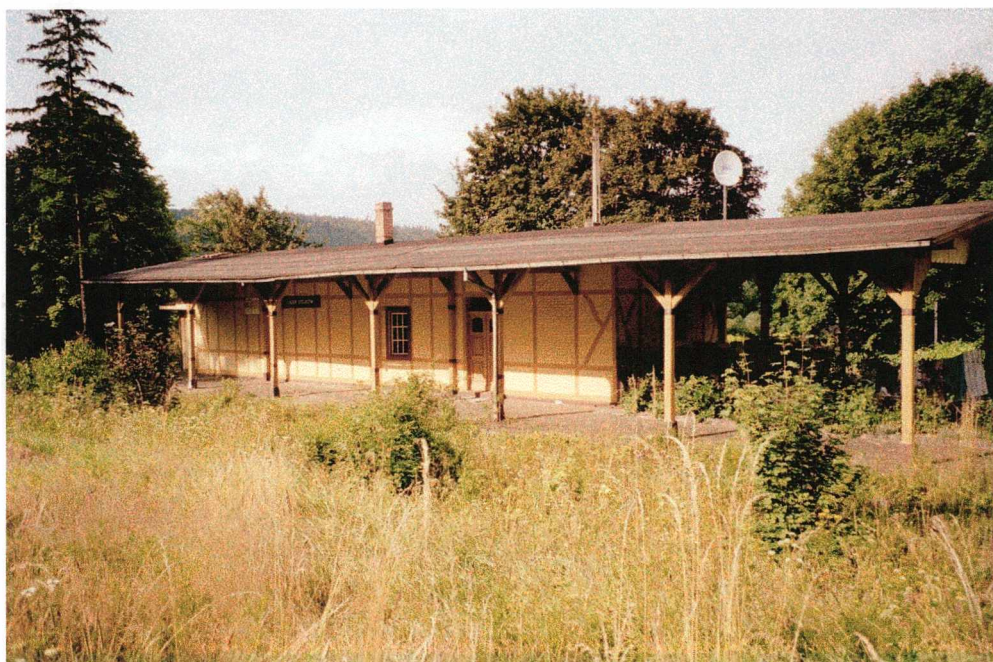
Fot. 97 Krosnowice. Widok na dworzec od strony linii do Stronia Śl. Obiekt opuszczony.



Fot. 98 Bardo Śląskie Przylék. Szachulcowa konstrukcja budynków, oraz konstrukcja Wiat decydują o charakterze stacji, który dobrze korespondował z otaczającym krajobrazem.



Fot. 99 Bardo Śląskie Przylęk. Drewniany szkielet budynków, oraz konstrukcja wiat to cechy charakterystyczne stacji.



Fot. 100 Łądek Stojków. Mała stacja o konstrukcji ryglowej, drewnianej z 1897r. Na trasie do Stronia Śl. Budynek adoptowany na cele mieszkalne.

SPIS FOTOGRAFII

Nazwa stacji kolejowej	numery fotografii
BARDO ŚLĄSKIE PRZYŁĘK.....	98, 99
BOLKÓW.....	29, 30
BYSTRZYCA KŁODZKA.....	43, 44
DŁUGOPOLE ZDRÓJ.....	62, 63
DUSZNIKI ZDRÓJ.....	49, 50
GŁUSZYCA GÓRNA.....	23, 24
JEDLINA GÓRNA.....	8, 9, 10
JEDLINA ZDRÓJ.....	64, 65
JUGOWICE.....	21, 22
KARPACZ.....	88, 89
KOWARY.....	90, 91
KROBICA.....	84, 85
KROSNOWICE.....	96, 97
KUDOWA ZDRÓJ.....	47, 49
LADEK ZDRÓJ.....	45, 46
LADEK STOJKÓW.....	100
LESZCZYNIC.....	68, 69
LEŚNA.....	39, 40, 41, 42
LEWIN KŁODZKI.....	70, 71, 72
LUBAWKA.....	94
LUDWIKOWICE KŁODZKIE.....	77, 78
MARCINOWICE ŚWIDNICKIE.....	3, 4, 5
MILKÓW.....	36, 37, 38
MIRSK.....	86, 87
MYŚLAKOWICE.....	92, 93
NIEMCZA.....	58, 59
OLDRZYCHOWICE KŁODZKIE.....	13, 14
PILCHOWICE ZAPORA.....	79, 80, 81
POLANICA ZDRÓJ.....	55, 56
RADKÓW.....	25, 26, 27, 28
ROZTOKA.....	82, 83
STARE ROCHOWICE.....	31, 32, 33
STRONIE ŚLĄSKIE.....	15, 16
STRZEGOM GRABINA.....	6, 7
SZCZEPANÓW.....	1, 2
SZCZYTNA.....	60, 61
SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA.....	53, 54
SZKLARSKA PORĘBA ŚREDNIA.....	75, 76
ŚCINAWKA ŚREDNIA.....	66, 67
ŚWIDNICA KRASZOWICE.....	17, 18
ŚWIERADÓW ZDRÓJ.....	51, 52
WALIM.....	75, 76
WOLIMIERZ.....	34, 35

ZAGÓRZE ŚLĄSKIE.....	19, 20
ZŁOTY STOK.....	57
ŻELAZNO.....	11, 12