

Robert Kola

Regionalny Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków w Toruniu

ZABYTKOWY KRAJOBRAZ OBSZARÓW KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ. Z ZAGADNIENÍ OCHRONY I KONSERWACJI*



1. Zabytkowy most kratownicowy nad głęboką doliną rzeki Brdy w okolicach Koronowa.
1. Historical bridge girder over the deep river valley of the Brda near Koronowo.

Obszar komunikacji kolejowej, przyjmując za podręcznikami z dziedziny inżynierii kolejowej, należy rozumieć jako teren obejmujący układy torowe oraz towarzyszące im obiekty i urządzenia technologicznie z nimi powiązane¹. Zazwyczaj postrzegany wyłącznie technologicznie, w dalszej części artykułu obszar zajmowany przez infrastrukturę kolejową rozpatrywany jest w trzech wymiarach (w ujęciu krajobrazowym). Dlatego też zamiennie wprowadza się określenie przestrzeń kolei (kolejowa). Być może

oddala się ono od najbardziej istotnej funkcji, jaką spełnia kolej (przewóz osób i ładunków), jednakże celniej określa pole zainteresowań. Przestrzeń kolejowa wskazuje na formę zbudowaną z elementów znajdujących się w obszarze komunikacji kolejowej. Zwykle elementy te oddziałują znacznie dalej poza ich występowanie. To pozwala również na uwzględnienie zjawisk, będących pochodną działalności kolei, które wykraczają poza zawsze ściśle wyznaczone granice obszaru komunikacji kolejowej.



2. Linia kolejowa biegnąca niewysokim nasypem wśród terenów wiejskich, zintegrowana z krajobrazem (z większej odległości rozpoznawana jedynie przez rytmicznie rozstawione drewniane słupy telekomunikacyjne). Linia Nidzica – Szczytno.

2. Railway line along a low embankment amidst rural terrains, integrated with the landscape (from a greater distance distinguishable only thanks to rhythmically placed wooden telecommunication poles). The Nidzica – Szczytno line.

Krajobraz zabytkowy obszarów komunikacji kolejowej rozumiany jest jako zespół elementów infrastruktury kolei, których forma, konstrukcja, wzajemne relacje między nimi, powiązania technologiczne bądź ich ślady są materialnym świadectwem przeszłości kolei. Zachowany krajobraz kolejowy pozwala odczytać warunki, jakie wpływały na jego powstanie, określone aktualnym poziomem rozwoju technicznego kolei, regulacjami administracyjno-prawnymi, sposobem finansowania budowy kolei i wieloma innymi czynnikami.

Krajobraz kolejowy mieści się w grupie krajobrazów kulturowych. Należy go wiązać z krajobrazami ukształtowanymi w okresie gwałtownej industrializacji, jaka zaszła w XIX w., a kontynuowana była jeszcze w ubiegłym stuleciu. W rzeczywistości o komunikacji kolejowej w pełnym znaczeniu tego słowa możemy mówić od przełomu lat 20. i 30. XIX w. Wcześniej stosowanie urządzeń kolejowych ograniczało się do niewielkich terenów, zwykle wokół kopalń i hut², i stanowiło ściśle określony transport technologiczny. Wówczas też nie zostały jeszcze wykształcone charakterystyczne dla komunikacji kole-

jowej cechy (oczywiście poza zastosowaniem toru, lokomotywy i wagonów).

Zainteresowanie krajobrazem przestrzeni kolejowej, jako przedmiotem badań i ochrony konserwatorskiej, jest stosunkowo niewielkie. Można odnieść wrażenie, że obszar zajęty przez kolej utożsamiany jest jedynie ze zdegradowanym środowiskiem. Nieodróżnianie w infrastrukturze kolei wartości kulturowych powoduje, iż krajobraz kolejowy traktowany jest jako niegodny uwagi, co oczywiście nie zachęca do podejmowania prób zrozumienia jego istoty. Jak dotąd nie została opublikowana żadna praca poświęcona wyłącznie problemom krajobrazu kolejowego. Dwa maszynopisy opracowania: Leszka Byliny³ oraz Mirosława Holewińskiego⁴ (przy współpracy B. Jastrzęb i M. Lisowskiego), powstałe w 1996 r. w ramach programu resortowego Ministerstwa Kultury i Sztuki – V Programu Rządowego „Ochrona i Konserwacja Zabytkowego Krajobrazu Kulturowego”, wydają się pozostać jedynymi w tym zakresie. Cytowane w dalszej części wybrane pozycje z literatury poświęconej dziejom kolejnictwa tylko w niewielkim stopniu rozszerzają lub ilustrują omawiane tu zagadnienia.

Na tym tle rysuje się cel niniejszego artykułu, którego głównym zadaniem jest próba wskazania na podstawowe problemy związane z obejmowaniem coraz częściej ochroną konserwatorską obszarów kolejowych. Celem tym jest:

- określenie elementów i form, które tworzą krajobraz kolejowy, rozpoznanie ich natury, współzależności, znaczenia krajobrazowego;
- uchwycenie głównych przesłanek historyczno-geo-

Elementy i formy kształtujące krajobraz kolejowy

Ze względu na linearny charakter obszarów kolejowych, krajobraz kolejowy niemal wyłącznie postrzegany jest w powiązaniu ze znacznie szerszą oprawą widokową. W zależności od miejsca obserwacji, rozległości wewnątrz krajobrazowych (z koleją jako jednym z elementów), zainwestowania w infrastrukturę,



3. Przejście linii kolejowej Mogilno – Orchowo w poprzek doliny Noteci stwarza zamknięcie widokowe doliny.
3. Railway line crossing (Mogilno – Orchowo) in the Noteć river valley, creating a vista closing the valley.

graficznych (uwarunkowań administracyjno-organizacyjnych) określających zróżnicowanie zabytkowej przestrzeni kolei;

- wskazanie na stan i podstawowe problemy związane z ochroną i konserwacją obszarów komunikacji kolejowej.

Intencją autora jest otwarcie dyskusji wokół problematyki ochrony materialnych świadectw przeszłości kolei, w szczególności – ochrony krajobrazowej. Jednocześnie wyraża on nadzieję, że będzie ona krokiem w kierunku wypracowania platformy porozumienia między kolejowo-inżynierskim postrzeganiem kolei, a oczekiwaniami wynikającymi z potrzeb ochrony zabytkowego krajobrazu i dotychczasowymi dokonaniem w tej dziedzinie.

obszar kolejowy raz staje się krajobrazową dominantą, innym zaś razem wtapia się w otoczenie. Jednakże w jednym, jak i w drugim przypadku wydaje się, iż nie pozostaje on obojętny dla obserwatora. Budują go swoiste elementy kompozycyjne, powiązane ze sobą funkcjonalnie w zespoły. To one tworzą specyficzną tkankę, która właściwie nie ma odpowiednika w innych dziedzinach działalności ludzkiej. Charakterystyczna powtarzalność elementów, ich zespołów, form o swoistym porządku decyduje, że teren zajęty przez kolej jest łatwo rozpoznawalny.

Istota infrastruktury kolejowej niejednokrotnie już była omawiana w dość licznym kolejowym piśmiennictwie technicznym. Dlatego też wypada jedynie zatrzymać się na omówieniu tych jej elementów, które mają znaczenie dla kształtowania krajobrazu.

Nieodłączną cechą transportu kolejowego jest droga kolejowa, którą stanowi zespół urządzeń umożliwiających poruszanie się taboru kolejowego. Najważniejszym jej elementem jest tor kolejowy. W skład drogi kolejowej wchodzi budowle ziemne – nasypy i wykopy; budowle inżynierskie – mosty, wiadukty, tunele itp. Na drodze kolejowej znajdują się zespoły budynków i urządzeń, spełniające określone funkcje kolei, tzw. punkty eksploatacyjne. Są to

wykopy, zwłaszcza przy współdziałaniu innych elementów kolejowej infrastruktury. Niezwykle subiektywna jest waloryzacja budowli ziemnych. W zależności od przyjętych kryteriów ta sama forma może zostać uznana za negatywną (przekształcanie natury) lub pozytywną (zapis dawnej myśli inżynierskiej). Wiele historycznych budowli ziemnych „zrosło” się z otoczeniem i obecnie przyjmowanych jest jako integralna część krajobrazu.



4. Ten sam nasyp i most oglądane z krawędzi doliny, mimo swego geometrycznego kształtu są zintegrowane z otoczeniem.
4. The same embankment and bridge seen from the edge of the valley and despite their geometric shape integrated with the surrounding.

m.in. stacje kolejowe, posterunki ruchu, ładownie i inne⁵. Ponadto infrastrukturę kolei tworzą zespoły budynków, nie związanych bezpośrednio z ruchem pociągów, np. domy pracowników kolei. Budowle drogi kolejowej oraz punkty eksploatacyjne tworzą krajobraz obszarów komunikacji kolejowej.

Budowle ziemne. Ich ilość i rozmiary wynikają z lokalnego ukształtowania terenu. W skrajnych przypadkach wysokość nasypów i głębokość wykopów przekracza kilkanaście metrów. Znaczenie krajobrazowe budowli ziemnych jest ogromne, naruszają one bowiem naturalne formy ukształtowania krajobrazu. Wydaje się, że nasypy silniej oddziałują na krajobraz, tworząc bariery widokowe zakłócające jego naturalną rzeźbę. Wykopy są jakby mniej agresywne. Tworzą niekiedy ciekawe wnętrza wyznaczone przez ściany

Budowle inżynierskie. Wznoszone na drodze kolejowej w miejscach skrzyżowań z naturalnymi bądź innymi sztucznymi przeszkodami terenu (najczęściej o charakterze linearnym). W ujęciu krajobrazowym postrzegane są wraz z fragmentami przylegających do nich budowli ziemnych. W zależności od wartości architektonicznej budowli wkomponowanej w przestrzeń, mogą oddziaływać na krajobraz korzystnie bądź go degradować. Niektóre budowle, jak np. przepusty, małe wiadukty – ożywiają monotonię form ziemnych.

Budowle większe, jak mosty, duże wiadukty, stanowią zazwyczaj samodzielne formy krajobrazowe o charakterze silnych dominant⁶. W rozległych wnętrzach (np. dolinach rzek) zamykają dalszy plan. Upływ lat powoduje, że podobnie jak budowle ziemne, również zdają się „wrastać” w krajobraz. Mimo to



5. Stargard Gdański. Zabytkowy zespół stacji dawnej pruskiej magistrali Berlin – Królewiec. Ze względu na zmianę ciężów komunikacyjnych i w związku z tym zaniechanie większych inwestycji doskonale zachowany został historyczny charakter stacji.

5. Stargard Gdański. Historical train station complex along the former Prussian Berlin-Königsberg main line. The historical character of the station has been preserved thanks to communication changes and the ensuing lack of greater investments.

wydają się one nigdy nie być mu obojętne. Przechodzą swego rodzaju ewolucję odbioru estetycznego. Przykładem mogą być niegdyś często stosowane wieloprzęsłowe mosty kratownicowe. Zrazu jako dzieła nowoczesnej techniki spotykały się ze społecznym podziwem, później krytyką (od chwili pojawienia się nowszych technologii), dziś nierzadko zachwycają śmiałością konstrukcji, misternym wykonaniem, itp.

W dużych miastach mogą występować estakady i nasypy obustronnie ujęte w pionowe mury oporowe. Pozwalają na bezkolizyjne wprowadzenie kolei w silnie zurbanizowane centra. Zwykle występują w połączeniu z innymi obiektami inżynierskimi i budynkami. Stanowią silną dominantę w krajobrazie. Są jedną ze ścian zamykających wnętrza ulicy⁷.

Szczególnymi budowlami inżynierskimi są nieliczne w Polsce tunele. Krajobrazowe znaczenie mają one jedynie w miejscach wprowadzenia toru kolejowego pod poziom terenu. Ściany poprzedzającego tunel wykopu (bądź szerzej – ściany doliny) i wlot do tunelu tworzą niezwykle malownicze wnętrza krajobrazowe. W okresie świetności kolei wlotom do tuneli nadawano ozdobny wystrój, co wzmacniało walory architektury wnętrza.

Zespoły małych budynków i urządzeń kolejowych. W tej grupie mieszczą się niewielkie budynki

i urządzenia szlakowe (tj. znajdujące się w obrębie drogi kolejowej między stacjami). Należą do nich przede wszystkim różnego rodzaju posterunki ruchu (regulujące i zabezpieczające poruszanie się pociągów), przystanki osobowe i bocznice. Tworzą one specyficzne formy krajobrazu.

Posterunki. Zajmują zwykle niewielką przestrzeń. Składają się z urządzeń kolejowych i budynku dla personelu obsługującego. Gdy występują w powiązaniu z budowlami ziemnymi i inżynierskimi, mogą tworzyć ciekawe formy krajobrazu. Szczególnie interesujące są niektóre skrzyżowania linii kolejowych z drogami (z całym bogactwem środków bezpieczeństwa). Budynki posterunków wznoszono w oparciu o jednolite, typowe projekty. Często stanowiły one również mieszkania obsługi. Towarzyszyły im zabudowania sanitarne, gospodarcze oraz niewielkie ogrody. Obecnie wiele dawnych posterunków, wraz ze zmianą organizacji ruchu kolejowego, przestało pełnić swą zasadniczą funkcję, pozostając jedynie domami mieszkalnymi.

Przystanki kolejowe. Organizują przestrzeń w sposób najprostszy, zapewniając właściwą obsługę podróżnych. Zwykle przy jednym bądź dwóch torach znajduje się peron z małym budynkiem. Często przystanki posiadają oprawę z zieleni (żywoploty).

Ze względu na niewielkie rozmiary, przystanki na kolejach normalnotorowych drugorzędnych i wąskotorowych, w powiązaniu z tłem krajobrazowym obszarów wiejskich i leśnych, tworzą nierzadko malownicze przestrzenie.

Bocznice. Tworzą je tory kolejowe użytku niepublicznego, skierowane do fabryki czy zakładu przemysłowego. Na obszarach o silnej industrializacji są rozbudowane i składają się często z zabytkowej infrastruktury technicznej, nie spotykanej już na liniach użytku publicznego. Pod względem krajobrazowym zainteresowanie budzą jako uzupełnienie przestrzeni zajętej przez dawną architekturę przemysłową.

Stacje kolejowe. Stanowią dość liczną i zróżnicowaną grupę. W przeciwieństwie do wszystkich wcześniej omówionych elementów obszarów komunikacji kolejowej wykazują rozwinięcie poprzeczne w stosunku do biegu linii kolejowych. W zależności od charakteru obsługi, rodzaju pracy i jej intensywności stacje otrzymują określony układ torów, niezbędne budynki i urządzenia. Powyższe czynniki określają również ich wielkość. Na małych i średnich stacjach obsługa ruchu pasażerskiego i towarowego, a także niekiedy obsługa trakcji, znajduje się zazwyczaj na wspólnym obszarze. W przypadku stacji w dużych ośrodkach miejskich następuje rozdzielanie tych zakresów działań i skierowanie ich na osobne obszary zaopatrzone w zespoły specjalistycznych urządzeń, przeznaczonych do ściśle określonych zadań.

W krajobrazie stacje kolejowe pełnią szczególną rolę. Są obszarami o największym nasyceniu infrastrukturą techniczną i budynkami, bezpośrednio i pośrednio związanymi z ruchem kolejowym. Ich rozległość, ściśle określone rozmieszczenie charakterystycznych, powtarzalnych elementów powoduje, że stacje wytwarzają specyficzne wnętrza krajobrazowe, których podstawę stanowi rozwinięty układ torów oraz ściany – elewacje budynków: dworca, magazynów, ramp, nastawni i inne elementy kompozycyjne (np. w szczególnych przypadkach ściany wykopu). Środek wypełniają perony, wiaty peronowe, urządzenia sygnalizacji, żurawie wodne oraz wiele innych obiektów. Należy jeszcze wspomnieć o coraz częściej spotykanym specyficznym zamknięciu wnętrza stacji od góry płataniną przewodów elektrycznej sieci trakcyjnej.

Większość stacji dzisiejszy kształt otrzymała już w momencie budowy linii kolejowej. Wydaje się, że modernizacji ulegała zazwyczaj jedynie nawierzchnia i urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego, zwykle z zachowaniem charakterystycznego układu torów. Dzięki temu możemy wciąż obserwować historyczny charakter stacji. W ostatnich latach, w związku ze zmianami organizacyjnymi, na małych stacjach następuje zubożenie wyposażenia (likwidacja torów, budynków i urządzeń towarowych). Stacje duże natomiast poddawane są wieloprzestrzennej, gruntownej przebudowie. W jednym i drugim przypadku historyczne formy stopniowo ulegają zacieraniu.

Najważniejszym budynkiem stacji jest dworzec. Tradycyjnie w krajobrazie stanowi silną dominantę. Zwykle starannie zaprojektowany i wykonany, w przeszłości nierzadko o interesującej bryle i bogatym wystroju zewnętrznym⁸. Lokalizacja pozostałych budynków stacyjnych zdaje się być kompozycyjnie dostosowana do bryły dworca.

Dworzec stanowi łącznik między przestrzenią zajęta przez kolej a miejscowością. Wiąże się to z koniecznością starannego opracowania podejścia drogowego do budynku dworca. W przypadku małych dworców jest to utwardzona (brukowana) droga obsadzona drzewami. Przed budynkami dużych reprezentacyjnych dworców znajduje się plac, często w postaci pętli drogi, z zielenią w środku. Linie kolejowe zazwyczaj z dala od obszarów gęstej zabudowy. Nawet duże dworce wznoszono w pewnym oddaleniu od terenu zurbanizowanego. Drodze łączącej miasto ze stacją, przebiegającej przez tereny podmiejskie, nadawano charakter zadrzewionej alei. Wiele tych założeń przetrwało do dziś.

Należy również wspomnieć o drzewach sadzonych w obrębie stacji. Wypełniają one często przestrzeń między publicznie dostępnym budynkiem dworca, a znajdującymi się w pewnym oddaleniu budynkami o funkcjach technicznych, choćby wieżą wodną. Być może drzewa miały osłaniać ciężką bryłę wieży.

W wyniku oddzielenia obsługi ruchu pasażerskiego od towarowego na dużych stacjach oraz wydzielenia niezależnych terenów przeznaczonych wyłącznie dla potrzeb trakcji, powstały stacje o wyspecjalizowanych funkcjach (stacje ładunkowe, postojowe, rozrządowe, kopalniane, portowe i inne). Poza nielicznymi, nie mają one walorów estetycznych, dewastują przestrzeń. W niektórych wciąż są czytelne historyczne założenia organizacji pracy stacji. Pewien wyjątek zdają się stanowić stacje trakcyjne, a właściwie dawne parowozownie. Do obsługi parowozów wykorzystywano szereg specjalnych urządzeń, które wraz z budynkami (przede wszystkim halą parowozowni i wieżą wodną) tworzyły zwracające uwagę zespoły. Obecnie, po wycofaniu parowozów, obiekty te są częściowo przebudowywane i w swej oryginalnej postaci szybko znikają z pejzażu kolejowego.

Przy stacjach kolejowych znajdują się domy pracowników kolei, budowane według typowych projektów (familoki). Przy większych stacjach zwykle tworzą osiedla. Domom towarzyszą budynki gospodarcze.

Uwagi o specyfice krajobrazu kolejowego

Jak już wspomniano, niezależnie, z jakiego miejsca obserwujemy obszar komunikacji kolejowej, trudno jest oddzielić go od otoczenia. Dlatego też nie jawi się on nam jako samodzielna, wyodrębniona forma

krajobrazowa. Wyjątek mogą stanowić większe zespoły infrastruktury, jak stacje⁹.

Obszar komunikacji kolejowej najczęściej oglądamy z zewnątrz (ekspozycja bierna¹⁰), ogarniając wówczas wzrokiem cały zespół składających się nań elementów. Niektóre z nich wyraźnie dominują nad pozostałymi, co sprawia, że przyciągają naszą uwagę. Powoduje to, że częściej poddajemy je ocenie. W konsekwencji mimowolnie zawężamy krajobraz kolejowy do niektórych „ważniejszych” form.

przez drogę kolejową naturalnych form ukształtowania powierzchni. Wyraźnie rysuje się nam również granica oddzielająca (rozpatrywana w kontekście krajobrazowym) przestrzeń kolejową od większych jednostek architektoniczno-krajobrazowych¹¹.

Z drugiej strony ruch pociągów przyczynia się także do ograniczenia miejsc obserwacji przestrzeni kolei. Jest zrozumiałe, że ze względów bezpieczeństwa większość terenów zajmowanych przez kolej pozostaje niedostępna dla przeciętnego obserwatora.



6. Budynek dworca zespolony z magazynem na małej stacji kolejowej (Boguszewo, linia Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie). Uwagę zwraca dbałość o właściwe urządzenie zieleni.

6. Train station building adjoining a storehouse in a small station (Boguszewo, the Grudziądz-Jabłonowo Pomorskie line), with noteworthy care for suitable landscape design.

Inaczej zdajemy się odczuwać krajobraz, gdy w zasięgu wzroku po linii kolejowej przemieszcza się tabor kolejowy. Wówczas to on staje się elementem dominującym, skupiającym na sobie uwagę. Zwykle podążamy za nim wzrokiem, co powoduje, że dostrzegamy coś w rodzaju projekcji kolejnych sekwencji krajobrazu. Skupienie wzroku na jadącym pociągu ogranicza pole widzenia do wąskiej strefy, w której występują formy związane wyłącznie z koleją, m.in. najsilniej odczuwamy wówczas ignorowanie

Strefami ogólnodostępnymi są stacje kolejowe (pasażerskie). I właściwie tylko z peronu stacyjnego możemy obserwować, jak ukształtowane zostało wnętrze (ekspozycja czynna). Pozostałe obszary o dużym nasyceniu infrastrukturą możemy oglądać jedynie z jadącego pociągu. Obserwacja taka, którą można by nazwać „mobilną”, pozwala na widzenie przesuwających się elementów krajobrazu w strefach przeznaczonych dla wyłącznego użytku kolei.

Obserwacja mobilna wykracza poza obszar wyłącznie kolejowy. Obejmuje rozległe wnętrza krajobrazowe. Mogą być one zamknięte, np. ograniczone budynkami w mieście, ścianami lasu, bądź otwarte, obejmujące niekiedy wielkie przestrzenie, ograniczone jedynie horyzontem. Miejsca obserwacji wytyczają punkty na osi drogi kolejowej. Podkreślić należy rolę taboru kolejowego w stymulowaniu różnych odczuć obserwatora, angażujących nie tylko zmysł wzroku – zwłaszcza w przypadku zastosowania taboru historycz-

zróżnicowań wspomnianych elementów, zespołów, spowodowane kształtowaniem ich w odmiennych warunkach organizacyjno-technicznych, innej tradycji i na bazie różnych doświadczeń budowlano-architektonicznych. Prócz tego na różnice niektórych elementów krajobrazowych, głównie budowli ziemnych i inżynierskich, wpływają lokalne cechy naturalnego ukształtowania i pokrycia terenu. Wpływ ten wydaje się być powszechnie dostrzegany i rozumiany. Większość linii kolejowych znajdujących się w dzi-



7. Charakterystyczne budownictwo kolejowe oraz elementy infrastruktury technicznej (Wolsztyn). Na pierwszym planie nastawnia, w głębi kolejowy budynek mieszkalny, przed nim niski budynek gospodarczy. Zachowane dawne semafony kształtowe oraz niewyróżniający się (niski) semafor współczesny.

7. Characteristic railway buildings and elements of technical infrastructure (Wolsztyn). In the foreground: signal tower, in the background: a residential house with a low utilitarian building in front. Preserved old signals and a contemporary indistinguishable (low) signal.

nego, będącego dokumentem dawnej kultury technicznej (warto tu wspomnieć o wrażeniach słuchowych).

Geneza krajobrazu kolejowego w Polsce

Powtarzalność elementów infrastruktury kolejowej, stanowiąca o jej jedności technologicznej, stanowi podstawę generalnego opisu cech krajobrazu kolejowego. Jednakże istnieje szereg dość istotnych

siejszych granicach Polski powstała jeszcze przed 1918 r. Począwszy od lat 40. XIX w. rosła sieć połączeń kolejowych, podporządkowana potrzebom gospodarczym, politycznym i strategicznym państw zaborczych. W konsekwencji doprowadzono do powstania trzech zupełnie odmiennych systemów, z całą paletą odrębności, objawiających się również w indywidualnych cechach interesującego nas wizerunku kolei. W XIX w. większość zasad dotyczących budowy i funkcjonowania kolei została już sformułowana.



8. Przykład typowego dworca okresu międzywojennego. Stacja Błędzin – północny odcinek magistrali węglowej (Nowawieś Wielka – Bydgoszcz Wschód – Gdynia).

8. Example of a typical inter-war train station in Błędzin – the northern section of the coal main line (Nowawieś Wielka – Bydgoszcz Wschód – Gdynia).

Infrastrukturę kolejową cechowała już całkowita dojrzałość pod względem funkcjonalnym. W związku z tym przekształcenia, jakie zachodziły później, w znacznej mierze sprowadzały się do wymiany nawierzchni kolejowej¹², ewentualnie do wykonania mniejszych bądź większych usprawnień (np. wyposażania linii w nowocześniejsze urządzenia zabezpieczenia ruchu). Generalnie nie miało to większego wpływu na zmiany krajobrazu (zwłaszcza w obrębie linii niższego rzędu). Z tych też powodów jeszcze w dzisiejszym pejzażu kolei jesteśmy w stanie dostrzec trzy różne systemy kolejowe. W mniejszym stopniu stwierdzenie to dotyczy linii głównych, podlegających stałej modernizacji.

Niewątpliwie najlepiej rozwiniętą technologicznie infrastrukturę osiągnęły koleje państwa pruskiego. Czytelne wciąż jeszcze bogactwo środków zdaje się przewyższać osiągnięcia w dziedzinie kolejnictwa w pozostałych zaborach. Najpełniej również wykształcone zostało zróżnicowanie funkcjonalne linii kolejowych (koleje główne, drugorzędne itd.). Jednocześnie w Prusach osiągnięto najwyższy wskaźnik gęstości sieci kolejowej.

Rozwój infrastruktury kolei w Galicji, jako część systemu kolei monarchii austro-węgierskiej, należą-

cych do Związku Niemieckich Zarządów Kolejowych, upodabniał się do systemu kolejowego państwa pruskiego. Jednakże, mimo stosowania wspólnych unormowań odnoszących się do budowy linii kolejowych, środki tu stosowane były bardziej oszczędne (np. słabiej rozbudowane stacje kolejowe). Z tychże powodów obecnie sporym przekształceniom uległy dawne elementy historycznej infrastruktury. W mniejszym stopniu dotyczy to architektury kolejowej i budowli inżynierskich.

Koleje Królestwa Polskiego, posiadające najniższy wskaźnik gęstości sieci kolejowej, stanowiły zróżnicowaną grupę. Od dobrze wyposażonych linii głównych, z monumentalną architekturą dworców i silnie rozbudowanym zapleczem technicznym, po znacznie skromniejsze linie strategiczne, budowane niezwykle oszczędnie. Stosunkowo niska jakość linii zaboru rosyjskiego, zwykle pokrywających się z (aktualnymi również obecnie) głównymi kierunkami przewozów oraz liczne zniszczenia podczas obu wojen światowych, stanowiły przyczynę wielokrotnego ich modernizowania. W większości zatraciły one swój historyczny charakter.

Niezwłocznie po odzyskaniu niepodległości, mając na celu ujednoczenie zasad prowadzenia ruchu kolejowego na całym obszarze Drugiej



9. Typowy sposób urządzenia przestrzeni stacji od strony miejscowości. Stacja Sepno (linia Kościan – Grodzisk Wlkp.).

9. Typical arrangement of train station space facing a locality. The station in Sepno (the Kościan – Grodzisk Wlkp. line).

Rzeczypospolitej, podjęto szereg działań zmierzających do unifikacji infrastruktury kolejowej. Wszystkie czynności z natury rzeczy miały charakter modernizacyjny. Równocześnie w ramach prac scalających systemy pozaborcze podejmowano wysiłki korygowania kolejowych połączeń. Prowadzono budowę szeregu nowych linii, przebudowę węzłów kolejowych itp. Tego typu działania kontynuowano po II wojnie światowej. Budowę kolei prowadzono również podczas obu wojen. Jednakże właściwie poza niektórymi realizacjami z okresu II wojny światowej, pozostałe nosiły często znamiona tymczasowości i zazwyczaj po pewnym czasie poddawano je przebudowie bądź likwidowano.

Niezależnie od różnic regionalnych, w rozwoju kolejnictwa widoczne są następujące po sobie etapy. Są one odzwierciedleniem zmieniających się stosunków gospodarczo-komunikacyjnych¹³. Mają znaczący wpływ na kształtowanie się krajobrazu kolejowego.

Zakończenie jednego i rozpoczęcie następnego etapu nie następowało jednocześnie. Oznaczało raczej osiągnięcie maksymalnego poziomu gęstości sieci kolejowej o określonych właściwościach i tym samym spadek podejmowanych inwestycji. W następnym etapie nadal prowadzono budowę kolei o cechach

właściwych dla etapu poprzedniego, jednakże już na znacznie mniejszą skalę. Wzrastała natomiast dominacja linii kolejowych budowanych w oparciu o nowe przesłanki organizacyjno-techniczne. Zwłaszcza w trzecim z wymienionych w dalszej części artykułu etapów (budowa kolei dojazdowych), kontynuowano budowę drugorzędnych linii kolejowych charakterystycznych dla etapu drugiego, a także prowadzono nadal budowę kolei, odpowiadających znaczeniem i kryteriami technicznymi inwestycjom z pierwszego etapu. Należy dodać, że nie we wszystkich państwach poszczególne etapy osiągnęły maksimum rozwoju.

Poniżej zostaną scharakteryzowane kolejowe krajobrazy zabytkowe, nawiązujące do okresów rozwoju kolejnictwa. Krajobrazy kształtowane przed I wojną światową osiągnęły swoistą, łatwą do zidentyfikowania jednolitość stylistyczną, współcześnie uznawaną za zabytkową. Wpływ późniejszych wydarzeń zapisał się głównie nową estetyką elementów. Wydaje się, że najmłodszy z okresów (II wojna światowa i lata powojennej odbudowy) nie zaznaczył się powstaniem krajobrazów o wybitnie znaczących cechach. Jednakże charakteryzował się szeregiem niezwykle żywiołowych wydarzeń, przekształcających krajobrazy okresów poprzednich.

Krajobraz kolejowy kształtowany obecnie trudno nazwać zabytkowym. Z jednej strony w dziejach najnowszych polskich kolei zaznaczyły się echa procesu odbudowy zniszczeń wojennych, działania związane z budową nowych połączeń kolejowych, intensywną modernizacją niektórych dawnych połączeń. Z drugiej zaś – na wydarzenia te nakłada się zjawisko regresu sieci kolejowej, coraz silniejsze w miarę zbliżania się ku czasom nam współczesnym.

Krajobraz ukształtowany w okresie budowy głównych połączeń kolejowych

Okres ten zapoczątkowany został podjęciem budowy i uruchomieniem pierwszych, publicznych, międzymiastowych połączeń kolejowych (najwcześniej w części pruskiej: Wrocław – Oława w 1842 r.; w Królestwie Polskim: Warszawa – Grodzisk Mazowiecki w 1845 r.; w Galicji: Mysłowice – Szczakowa – Trzebinia – Kraków w 1847 r.). W Prusach trwał on ok. 40 lat; nieco dłużej na pozostałych ziemiach (w Królestwie nawet do wybuchu I wojny światowej). Na terenach należących do Prus najłatwiejszy do uchwycenia jest moment zamykający etap pierwszy, zbiegał się on bowiem z wykorzystaniem, na przełomie lat 70. i 80. XIX stulecia, najbardziej rentownych kierunków przewozów, a tym samym gwałtownym spadkiem zainteresowania budową linii głównych. Budowę kolei w pierwszym etapie prowadziły wielkie prywatne spółki kapitałowe bądź towarzystwa kolejowe finansowane z budżetu państwa. W latach 80. XIX w. zapoczątkowany został proces upaństwowienia kolei głównych, zakończony z początkiem XX w.

Linie kolejowe budowane w pierwszym okresie charakteryzują się długimi odcinkami prostymi i łukami o dużych promieniach. Spadki są łagodne. W związku z tym, szczególnie w terenie urozmaiconym, budowle ziemne linii głównych uzyskują znaczne rozmiary. Linie główne jakby przecinają przestrzeń. Z tych samych powodów licznie występują budowle inżynierskie, w tym największe – mosty na dużych rzekach. Założenia stacyjne zrazu niewielkie (nawet w dużych miastach), dość szybko uległy rozbudowie. Niezwykle charakterystyczne dla pierwszych lat budowy kolei było wznoszenie dużych reprezentacyjnych dworców (projektowanych przez architektów o ugruntowanej pozycji). Takie dworce powstawały nawet w małych miejscowościach, co nie zawsze uzasadnione było liczebnością pasażerów. Dodatkowo pełniły one także inne funkcje, np. rekreacyjne. Do spektakularnych przypadków należą dworce z przykrytymi dachem torami¹⁴.

Na stacjach kolejowych znajdujących się w dużych ośrodkach lokowano zaplecze obsługi technicznej, którego najważniejszą częścią była hala parowozowni. Budowana początkowo na planie prostokąta, z czasem w związku z powiększającym się taboru i koniecznością racjonalnego wykorzystania

miejsca – na planie wachlarza (z obrotnicą przed halą) bądź rzadziej – koła (z obrotnicą wewnątrz). Wzdłuż szlaku stawiano w dużej liczbie, ze względów technologicznych, wieże wodne. Stacje kolejowe lokowane poza zwartą zabudową miast dominowały w krajobrazie. Do powszechnych należą rozrzucone wzdłuż linii domki dróżników, odpowiadające za podlegające im krótkie odcinki toru (1-3 km).

Linie główne należały i należą do najczęściej modernizowanych. W związku z tym ich początkowy charakter wielokrotnie ulegał zmianom, co w konsekwencji doprowadziło do znacznego zatarcia charakterystycznego dla nich historycznego krajobrazu kulturowego. Infrastruktura linii głównych najczęściej też stawała się przedmiotem zniszczeń podczas działań wojennych. Także w otoczeniu linii głównych zaszły stosunkowo największe zmiany (takie nawet, jak powstawanie miejscowości przy wielkich węzłach kolejowych)¹⁵.

Krajobraz kolei drugorzędnych

Już z końcem lat 60. XIX w. dostrzeżono potrzebę złagodzenia kryteriów techniczno-eksploatacyjnych stosowanych w przypadku budowy kolei głównych, co mogło przyczynić się przede wszystkim do obniżenia kosztów. Dzięki temu możliwe stało się doprowadzenie kolei do mniejszych ośrodków. Budowę tego typu linii rozpoczęto w latach 80. XIX w. i kontynuowano w zasadzie do wybuchu I wojny światowej. Budowę prowadziło państwo (Prusy) lub środowiska lokalne – osoby prywatne, gminy, organizacje handlowo-przemysłowe, subwencjonowane przez państwo (Galicja).

W Królestwie Polskim ten etap nie zaznaczył się. Natomiast od lat 80. XIX w. do I wojny światowej wybudowanych zostało szereg linii o znaczeniu wojskowo-strategicznym, ale o małej przydatności ogólnogospodarczej. Kierowano się potrzebami zlokalizowanych na wschód od Wisły twierdz, obszarów umocnionych itp. Linie tego typu powstawały pośpiesznie. Ich wartość techniczna była znacznie niższa od linii głównych. Budowę finansował skarb państwa.

Ustrój kolei drugorzędnych w zasadzie nie różni się od kolei głównych (zakłada się możliwość stosowania tego samego taboru). Koleje drugorzędne mogą podlegać znacznym odchyleniom od najkrótszego połączenia między ośrodkami, a w stosunku do linii głównych minimalne promienie łuków są mniejsze, zaś pochYLENIA większe. W związku z tym szereg kolei drugorzędnych zostało bardziej podporządkowanych rzeźbie terenu. Sprawia to, że niektóre z nich, w szczególności w atrakcyjnym otoczeniu, tworzą niezwykle interesujące krajobrazy. Budynki na kolejach drugorzędnych, wznoszone w oparciu o typowe projekty, mają niewielkie rozmiary i skromny wystrój architektoniczny. Układy torowe stacji kolejowych są słabiej rozwinięte.

Wydaje się, że większość kolei drugorzędnych dotrwało do czasów nam współczesnych w stanie zbliżonym do tego, w jakim zostały oddane do użytku. Jednakże uproszczenia techniczne, które stanowiły pierwotnie o sukcesie kolei drugorzędnych, obecnie są przyczyną ich zamykania i likwidacji. Dotyczy to szczególnie linii prowadzonych dość swobodnie, z wieloma łukami i znacznymi pochyleniami, nie łączących silnych ekonomicznie ośrodków.

Krajobraz kolei dojazdowych

Okres rozpoczynający się w ostatniej dekadzie XIX stulecia, trwający do I wojny światowej, obok licznie powstających linii drugorzędnych, zaznaczył się ogromnym zainteresowaniem budową niewielkich kolei, głównie o lokalnym znaczeniu gospodarczym. W przeważającej liczbie przypadków były to koleje wąskotorowe, rzadziej – normalnotorowe. Zwykle łączyły ośrodki miejskie z otaczającymi je terenami o znaczeniu rolniczym, fabryki przetwarzające płody rolne (głównie cukrownie) z okolicznymi dostawcami, lasy z tartakami itp. Szczególnym przypadkiem są wąskotorowe koleje górnośląskie związane z obsługą miejscowego przemysłu wydobywczego

i hutniczego. Najwięcej tego typu kolei powstało w granicach Prus (na ziemiach zaboru pruskiego ok. 20 proc. wszystkich linii kolejowych). W zaborze rosyjskim wąskotorowe koleje publiczne stanowiły ok. 6 proc. linii kolejowych. Na uwagę zasługują koleje „podjazdowe” Warszawy. Niechętny kolejom wąskotorowym rząd monarchii austro-węgierskiej ograniczał możliwość ich budowy jedynie dla celów gospodarczych. W międzywojennej Galicji kolejki wąskotorowe stanowiły ok. 1,5 proc. linii kolejowych¹⁶.

Budowę kolei dojazdowych finansowały spółki prywatne bądź samorządy. Kolejki, stanowiące tani i sprawny środek transportu, choć na ogół prymitywne, powstawały także podczas I wojny światowej. Budowano je nadal w okresie międzywojennym, a nawet sporadycznie po II wojnie światowej.

Liniami kolei wąskotorowych starano się łączyć maksymalną liczbę miejscowości znajdujących się na określonym terenie, nawet w przypadku konieczności zwiększenia długości linii pomiędzy punktami skrajnymi. Wydłużaniu linii sprzyjały także oszczędności w pracach ziemnych. Z tych samych powodów ograniczano ilość budowli inżynierskich, a te, które powstawały były zwykle niewielkie, o prostej



10. Zadrzewiona aleja dojazdowa do stacji kolejowej urządzona na głównej osi budynku dworca. Lwów, Dworzec Główny.
10. Tree-lined avenue leading to a train station, arranged along the main axis of the station building. Lwów, Central Station.



11. Tor drugorzędnej linii kolejowej (Terespol Pom. – Świecie) miękko prowadzony w głębokim wykopie rozcinającym krawędź doliny Wisły. Widoczne szerokie otwarcie krajobrazowe na dolinę, w głębi silnie zdegradowaną przez zespół kombinatu papierniczego.

11. Secondary railway line track (Terespol Pom. – Świecie) in a deep trench cutting across the Vistula valley. Visible wide opening of the landscape towards the valley, in the background: intense degradation caused by a paper-mill complex.

konstrukcji (także drewniane), ale zdarzały się również obiekty imponujące, jak np. stalowy most pod Koronowem (woj. kujawsko-pomorskie). Podczas budowy kolei wąskotorowych często wykorzystywano istniejącą sieć dróg. Tory układano równolegle do nich (a w niektórych przypadkach wprost na drodze), omijając jedynie tereny o większym zagęszczeniu zabudowy. Budynki stacyjne kolei wąskotorowych ograniczono do niezbędnych rozmiarów, a przy przystankach częstokroć w ogóle nie były wznoszone. Również zaplecze techniczne (m.in. wyposażenie w mechaniczne środki obsługi taboru) uległo zmniejszeniu. Jednakże przy dużych sieciach kolei wąskotorowych spotyka się dość rozbudowane warsztaty naprawy taboru¹⁷.

Od momentu uruchomienia kolei wąskotorowych na ogół nie wprowadzano na nich większych zmian. Dlatego też do czasów nam współczesnych mogły one dotrzeć w swym historycznym kształcie. Z tego samego jednak względu koleje wąskotorowe stały się wybitnie podatne na proces likwidacji.

Krajobraz kolei w okresie scalania kolejowych sieci państw zaborczych

Rozwój techniki kolejowej oraz nowe poglądy estetyczne po I wojnie światowej spowodowały pojawienie się całkowicie nowego krajobrazu kolei polskich.

W latach 1918-1939 zbudowano ok. 1250 km normalnotorowych linii kolejowych, z czego zaledwie jedną linię o charakterze magistrali (Śląsk – Gdynia, dł. 542 km). Oprócz tego, w ramach odbudowy ze zniszczeń wojennych i prac modernizacyjnych, wznoszono szereg obiektów w różnych punktach niemalże całej sieci kolejowej. Większe inwestycje tego typu realizowano na silniej obciążonych, głównych kierunkach przewozów.

Budownictwo kolejowe w okresie międzywojennym charakteryzowało się swoistą jednolitością konstrukcyjną budowli inżynierskich i stylistyki budynków. Techniczna jakość obiektów była stosunkowo wysoka. Upowszechnienie żelazobetonu zaowocowało pojawieniem się nowego typu konstrukcji budowli inżynierskich. Od lat 20. ubiegłego wieku w budownictwie kolejowym zaznaczyło się dążenie do ekspozowania pierwiastków uznanych za narodowe. Powstały dworce budowane na podobieństwo dworów, z detalami zaczerpniętymi z renesansu i baroku. W latach 30. śmielej sięgano po rozwiązania modernistyczne. W węźle warszawskim pojawiły się w tym okresie koleje elektryczne¹⁸.

Zmiany w krajobrazie kolei w czasie II wojny światowej i w pierwszych latach po jej zakończeniu
Infrastruktura kolejowa uległa podczas II wojny światowej dużym zniszczeniom. Niemniej jednak w tym



12. Swoiste współwystępowanie w krajobrazie elementów przyrodniczych i kolejowych. Kolej wąskotorowa z Gniezna do Witkowa.

12. Unique coexistence of natural elements and a road, endowing the landscape with the traits of a park. Narrow-gauge railway line from Gniezno to Witkowo.

czasie prowadzono szereg inwestycji, które miały usprawnić kolejową obsługę frontu. Na potrzeby okupanta rozbudowywano wówczas zaplecze techniczne, związane głównie z utrzymaniem taboru. Między innymi wzniesiono szereg wielkich prostokątnych hal parowozowni i wagonowni, z otoczeniem nasyconym licznymi mechanicznymi urządzeniami obsługi. Znaczącej rozbudowie uległy niektóre stacje.

Postępujące niszczenie kolei nie zakończyło się z chwilą wygaśnięcia bezpośrednich działań wojennych. U schyłku II wojny światowej wojska sowieckie konsekwentnie prowadziły rabunkową likwidację infrastruktury kolejowej na obszarze włączonych w granice Polski ziem północnych i zachodnich. Niektóre z linii kolejowych przestały wówczas istnieć.

Po 1945 r. kontynuowano niektóre prace rozpoczęte w czasie wojny, ale przede wszystkim podjęto systematyczną odbudowę kolei. Wykorzystując konieczność budowy urządzeń kolejowych niekiedy niemalże od podstaw, niejednokrotnie dokonywano

korekty istniejących układów komunikacyjnych. Po raz kolejny uległy zmianie kierunki przewozów i związane z tym obciążenia linii. W pewnym zakresie odbudowa powojenna nawiązywała do doświadczeń przedwojennych. Jednakże architektoniczny wyraz wznoszonych obiektów był o wiele bardziej surowy, oszczędny w środkach, jakby z przymusu pozbawiony oprawy plastycznej.

Wybrane problemy ochrony i konserwacji zabytkowego krajobrazu kolejowego

W 1928 r., w inauguracyjnym wykładzie otwierającym nowy rok akademicki na Politechnice Lwowskiej, zatytułowanym „Wiedza techniczna i sztuka”, prof. Witold Minkiewicz zajął krytyczne stanowisko wobec dziewiętnastowiecznych dokonań w dziedzinach kształtowania przestrzeni¹⁹. Podkreślał, że twórczość techniczna daleko odsunęła się od estetyki,

z którą wcześniej pozostawała w ścisłym związku. Powstawać zatem miały dzieła będące wynikiem rachunków matematycznych, oderwane od otoczenia, czy wręcz mu szkodzące. Jeszcze więcej krytycyzmu zawierały stwierdzenia odnoszące się do architektury („obraz bezideowości i błąkania się wśród przeżytków stylowych”).

Spuściźnie XIX w. Witold Minkiewicz przeciwstawił działalność techniczną, w większości utożsamianą z budownictwem, w poprzednich wiekach. Wskazywał zarówno na doskonałość artystyczną dzieł architektury, jak i ich znakomite powiązanie z otoczeniem. Konstatował, że obiekty *inżynierji i techniki* [pisownia oryginalna – przyp. autora] *mimo, iż decydującym czynnikiem ich powstania były względy utyli-*

tarne i konstrukcyjne, odczuwane były równocześnie i kształtowane jako dzieła sztuki. Artystyczny pogląd na dzieła techniki przejawiał się nie tylko w kształtowaniu samego obiektu, lecz w wyższym jeszcze stopniu wynikał z ustosunkowania obiektu do otoczenia, to jest ze sposobu, w jaki umieszczony był w krajobrazie. W przeciwstawieniu do czasów ostatnich, dawne dzieła inżynierji stanowią zawsze skomponowany przy pomocy środków architektonicznych element krajobrazu wsi lub miasta. Obiektów źle umieszczonych nie spotyka się z reguły zupełnie.

Przywołanie poglądów głoszonych 75 lat temu przez Witolda Minkiewicza ma na celu wskazanie na istotną dla naszych rozważań konieczność postrzegania dzieł technicznych na równi z wytworami sztuki,

które wpływają na jakość otaczającej nas przestrzeni i stają się integralną częścią krajobrazu. Tworzenie obiektów techniki wymaga nie mniejszej wrażliwości niż tworzenie dzieł sztuki.

Ewolucja postaw wobec dziedzictwa wieku XIX uzmysławia, że jedynie brak odpowiedniego dystansu do ówczesnej twórczości inżynierskiej wywoływał wobec niej sprzeciw. Dziś, na początku XXI w., odnajdujemy w niej coraz to nowe wartości. Coraz częściej wysiłki badawcze kierujemy ku próbom zrozumienia, jakie treści wniósł pogardzany do niedawna „okres industrializacji”. Głosimy postulaty ochrony dziedzictwa technicznego.

Oczywiście powyższe uwagi dotyczą także kolei. Nie wydaje się być przesadnym stwierdzenie, że kolej – przez wiele lat symbol postępu – jest syntezą architektury i techniki i zawsze szeroko korzystała z najnowszych osiągnięć obu tych dziedzin. W jej elementach kompozycyjnych jesteśmy w stanie odczytać społeczny stosunek do przestrzeni. Niezwykle szybkie uzyskanie przez infrastrukturę kolejową dojrzałości funkcjonalnej spowodowało, że od momentu zakończenia budowy wielu linii nie zachodziła później konieczność dokonywania większych przekształceń. Dlatego też, mimo iż jesteśmy świadkami trwającego obecnie regresu sieci kolejowej, wciąż jeszcze mamy linie o zachowanym w różnym stopniu charakterze historycznym.

Obszary komunikacji kolejowej, wyposażone w zespoły urządzeń umożliwiających przemieszczanie osób i ładunków, są jakby odpowiednikiem technologicznych linii zakładów przemysłowych. To powyższe stwierdzenie określa nam specyfikę zagadnienia ochrony przestrzeni historycznej, gdyż niezależnie od powszechnie przyjętej pragmatyki ochrony, tak dla pojedynczego obiektu czy zespołu, jak i krajobrazu, spotykamy się z wieloma problemami nietypowymi, nierzadko znacznie wykraczającymi poza dotychczasowe doświadczenia.



13. Stacja Wolsztyn. Zachowany zespół zabytkowych urządzeń technologicznych parowozowni o cechach rezerwatu kulturowego.
13. Train station in Wolsztyn. Preserved complex of historical technological engine house facilities bearing the features of a cultural reservation.

Naturalną rzeczą jest dążenie do utrzymywania parku infrastruktury kolejowej w stanie względnej nowoczesności. Spełnienie warunku konkurencyjności wobec innych rodzajów transportu wymaga permanentnego zastępowania dotychczasowych urządzeń nowszymi, które będą mogły spełniać podwyższone wciąż kryteria bezpieczeństwa i szybkości przewozu. Nie bez znaczenia jest tu dążenie do stałego zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze. W makroskali, aby kolej nadal mogła pozostawać konkurencyjną, wymienia się wręcz potrzebę znacznej przestrzennej reorganizacji systemu połączeń kolejowych – likwidację jednych, a rozbudowę i budowę innych. Przy tym trzeba pamiętać, iż dąży się do jak najszybszego tempa przemian, czemu ma służyć właśnie wdrażana restrukturyzacja systemu organizacyjnego największego polskiego przewoźnika kolejowego.

Wysiłki zmian zasad funkcjonowania kolei polskich zmierzają w kierunku dostosowania ich do reguł obowiązujących w krajach Unii Europejskiej. Pomijając szereg przemian zachodzących w strukturze organizacyjnej (w tym również pojawianie się nowych przedsiębiorstw kolejowych poza strukturami PKP) wydaje się, iż generalnie dostrzec można ważne dla omawianych zagadnień dwa kierunki działań. Pierwszy (szeroko propagowany) to rozbudowa i modernizacja połączeń na głównych kierunkach przewozów, które w przyszłości mają stać się przedłużeniem transeuropejskich linii kolejowych. Działania te obejmują niezwykle szeroki zakres prac, w wyniku których spodziewane jest uzyskanie całkowicie nowego wizerunku kolei, kompleksowo wyposażonej w nowoczesną infrastrukturę techniczną, przebudowane układy stacyjne i związane z tym urządzenia obsługi pasażerskiej i towarowej itd. Kierunek drugi, znacznie słabiej eksponowany, zmierza do likwidacji w całości lub części szlaków kolejowych uważanych za nierentowne. W większości przypadków dotyczy to linii o charakterze lokalnym, łączących ośrodki o słabym potencjale ekonomicznym. Przy tym zwykle są to linie ze znacznym udziałem infrastruktury nie spełniającej wymogu nowoczesności. Tego typu działania budzą szereg kontrowersji zarówno wśród poszkodowanych ośrodków, zagrożonych utratą połączenia kolejowego, jak i w samym środowisku kolei. Dlatego też, wobec braku bliżej sprecyzowanych zasad funkcjonowania linii o niższym znaczeniu, wiele z nich pozostaje obecnie jakby w stanie zamrożenia. Zazwyczaj nie prowadzi się tu żadnych inwestycji. W konsekwencji podąża to w kierunku stopniowej degradacji linii, ograniczenia ruchu, do zamknięcia włącznie. Niestety na dzień dzisiejszy nieliczne próby „reanimacji” (m.in. próby wprowadzenia nowego lekkiego taboru) nie przyniosły większych zmian w tym zakresie.

Oba kierunki realizacji zadań unowocześniania kolei w Polsce automatycznie implikują pokazań

liczbę zagrożeń dla postulatu zachowania materialnego dziedzictwa kolei. Niemalże nieuniknione konflikty występujące na wielu płaszczyznach wydają się prowadzić ostatecznie do uszczuplenia w części lub w całości zachowanych jeszcze do niedawna zespołów o wartościach zabytkowych. Między innymi bezpowrotnej likwidacji bądź gruntownej przebudowie ulegają zespoły urządzeń i budynków związanych z obsługą taboru, małe urządzenia handlowe, dawne urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego. Oczywiście tę listę można znacznie rozszerzyć. Niewątpliwie do najbardziej skrajnych przypadków należy całkowita likwidacja linii kolejowych²⁰.

Przemiany związane z wchodzeniem kolei w następny, nowoczesny etap i ubywanie jej dawnej tkanki wzmagają postawę doceniania historycznych wartości. Jednakże w zakresie kompleksowej ochrony historycznej substancji kolei wiele jeszcze pozostaje do zrobienia. Przy braku większych doświadczeń ochrona i konserwacja zabytkowych obiektów kolei wydaje się odbywać intuicyjnie i wybiórczo. Można odnieść wrażenie, że zbyt często z różnych przyczyn wszelkie poczynania odbywają się „na hura”, nie poparte głębszymi studiami teoretycznymi. Zresztą trudno się dziwić tej sytuacji. Niezwykłe gwałtowne zmiany na kolejach polskich wywołują mechanizm obronny, tym samym chęć zachowania wszystkiego, co odpowiada kryteriom zabytkowości.

Jak już podkreślono, zainteresowanie dziedzictwem kulturowym kolei w Polsce należy do dyscyplin młodych. Toteż mimo stałego postępu w pracach ewidencyjnych, wciąż jesteśmy dalecy od miarę pełnego określenia historycznego zasobu kolei. Zaznaczyć należy, iż nierzadko ewidencja obejmuje jedynie co „celniejsze” obiekty (są wyjątki). Zazwyczaj zwracamy uwagę na dworzec (może sąsiednie budynki), zapominając przy tym, że dworzec jest jednym z elementów całego zespołu stacji kolejowej. Przykład ten skłania nas do podjęcia próby wyjaśnienia powyższego zjawiska. Otóż gdy kierujemy naszą uwagę na obiekty kolejowe, samorzutnie poddajemy je waloryzacji w oparciu o posiadaną wiedzę i doświadczenie. Jednakże nasze rozumienie istoty historycznej przestrzeni kolejowej jest zwykle niedostateczne, co oczywiście oddala nas od całościowego spojrzenia na zasób zabytków kolejnictwa i przejścia do następnych etapów ochrony. Brak odpowiednich opracowań, studiów, wyników badań powoduje, że w zetknięciu z historyczną przestrzenią kolejową dużą trudność sprawia nam ocena jej wartości.

W praktyce spotykamy się z zabytkowymi obszarami komunikacji kolejowej z zachowanym torem kolejowym bądź z torem zlikwidowanym. Wskazanie, do której z grup należy rozpatrywany obszar, już na wstępie określa nam odmienne podejście do przedmiotu ochrony podczas dalszego działania. Dyskusję może wywołać, jaki winien zostać



14. Środa Wielkopolska. Zabytkowy krajobraz części stacji przeznaczonej do obsługi trakcyjnej kolei wąskotorowej.

14. Środa Wielkopolska. Historical landscape of part of the station intended for servicing the narrow-gauge railway track.

przyjęty sposób postępowania, gdy spotykamy się z linią z istniejącym torem, lecz nie użytkowaną. Niezbędne staje się wówczas uwzględnienie szeregu okoliczności znacznie wykraczających poza problemy natury konserwatorskiej.

Waloryzację wykonujemy podobnie do innego rodzaju założeń przestrzennych²¹, mając na względzie stan zachowania obiektów zabytkowych, rozplanowania, kompozycji itd. Cały czas nie należy zapominać o występujących relacjach między obszarem komunikacji kolejowej a otaczającym go krajobrazem (naturalnym i kulturowym). Przede wszystkim należy odpowiedzieć na pytanie, w jakim stopniu analizowane obiekty odzwierciedlają historyczny proces rozwoju kolejnictwa? Są to obiekty typowe; reprezentują pojawienie się bądź upowszechnienie się któregoś z etapów rozwoju; zawierają charakterystyczne nawarstwienia wynikające z rozwoju; a może są przejawem postępu w dziedzinie kolei?

Pytania te należy zadawać w aspekcie regionalnym, ogólnokrajowym, jak również w odniesieniu do dziedzictwa światowego.

Technologiczny charakter kolei sprawia, iż podjęcie działań ochronnych w obrębie przestrzeni kolejowej należy do szczególnie trudnych. Opracowanie wytycznych konserwatorskich odbywa się na styku potrzeb wynikających z przesłanek określonych w wyniku wartościowania oraz zamierzeń co do charakteru dalszego użytkowania obszarów kolejowych. Zwłaszcza drugi z czynników, przy słabości ekonomicznej kolei i wciąż braku przejrzystej polityki transportowej, nie pozwala na jednoznaczne całościowe określenie zasad postępowania w tym zakresie. Znane są przypadki obejmowania ochroną konserwatorską linii, które później w wyniku zaprzestania użytkowania ulegały stopniowej dewastacji, a w konsekwencji „samoistnej” likwidacji, mimo iż formalnie wciąż pozostawały w *Rejestrze Zabytków*.

Nie ulega wątpliwości, że należy dążyć do obejmowania ochroną konserwatorską zabytkowej przestrzeni kolei jak najszerzej. Będzie ono polegać na określeniu stref ochrony konserwatorskiej o różnym zakresie ochrony²². Na obszarach zurbanizowanych i na liniach głównych w przeważającej części w grę wchodzi jedynie ochrona niektórych elementów, na obszarach wiejskich ochrona częściowa, ochrona krajobrazowa i zabezpieczenia otuliny kolei. Choć również w warunkach miejskich ten ostatni rodzaj ochrony ma niepoślednie znaczenie. Intensywne wykorzystywanie przestrzeni kolejowej przyczyniło się do powstania w jej obrębie, oprócz obiektów pożądanых, ogromnej liczby budynków i urządzeń o wątpliwej jakości estetycznej (obecnie często nie wykorzystywanych). Jednocześnie nastąpiło zjawisko „odwracania się” miasta, a zwłaszcza jego przedmieść, od kolei i traktowanie obszarów, które do niej przylegają wyłącznie utylitarnie. W pasach po obu stronach drogi kolejowej ulokowano, jakby wstydlive, mniej reprezentacyjne rodzaje działalności. Zapelniono ją chaotyczną, nierzadko tymczasową zabudową.

Określenie rodzaju strefy ochrony konserwatorskiej powoduje przyjęcie odpowiednich kierunków działania. W przypadku komunikacji kolejowej bierna ochrona tkanki historycznej jest działaniem dalece niewystarczającym. Jej stosowanie z pożądanym skutkiem właściwie ogranicza się do zlikwidowanych linii kolejowych. W przeważającej części wymagana jest postawa czynna (konserwacja), pozwalająca na długotrwałe utrzymanie stanu historycznego. Odnosi się to głównie do małych linii kolejowych w obszarach wiejskich. Zabiegów, większej skali wymagają natomiast koleje na głównych kierunkach połączeń. Modernizacja infrastruktury wymaga już w fazie projektowej uwzględnienia szeregu działań integracyjnych, i to odnoszących się do zachowanych elementów zabytkowych, jak również (a może przede wszystkim) harmonijnego połączenia tychże z nowo wprowadzanymi. W niektórych przypadkach będzie pożądanym uciekanie się do rekonstrukcji. W całym tym procesie niezwykle istotne jest precyzyjne określenie funkcji obiektów w nowych warunkach.

Bezspornie powyższe działania nie powinny być prowadzone w oderwaniu od otoczenia, co zresztą dziś jest wciąż sytuacją nagminną. W działaniach planistycznych na poziomie określonej jednostki administracyjnej obszar kolejowy zwykle pozostaje białą plamą, w najlepszym wypadku płasko widzianą strefą z określonymi urządzeniami „nie mającymi” żadnego wpływu na otoczenie. I odwrotnie: w przypadku działań na terenie kolejowym ignoruje się jego sąsiedztwo.

Oddzielnym zagadnieniem, częściowo już sygnalizowanym, jest ochrona krajobrazu zlikwidowanych linii kolejowych. Teren przestaje być *de facto* obszarem komunikacji kolejowej. Wywołuje to zmianę rodzaju problemów związanych z jego ochroną. Wydaje

się, iż w takim przypadku najodpowiedniejszym zabiegiem jest utrzymanie dotychczasowego szlaku jako ciągu komunikacyjnego np. dla ruchu pieszego, rowerowego czy modnej ostatnio turystyki konnej. Niezbędne staje się wówczas utrzymanie i właściwe przygotowanie obiektów inżynierskich. W innych warunkach jedynie pozostaje otoczenie wybranymi budynkami i ich zespołami, przy zachowaniu ich kolejowego charakteru i wprowadzeniu nowych funkcji²³. Odpowiednie postępowanie może oddziaływać niezwykle sugestywnie, sprawiając wrażenie trwania wciąż w krajobrazie nieistniejącej linii kolejowej.

Jednoczesne nagromadzenie w granicach określonego obszaru komunikacji kolejowej wielu odpowiedniej jakości elementów zabytkowych, zwłaszcza w powiązaniu z otoczeniem o wysokich walorach, predestynuje obszar do objęcia go ochroną rezerwatową bądź do stworzenia w jego granicach parku kulturowego. Obydwie formy ochrony, pozwalające na najpełniejsze zachowanie obrazu przeszłości kolei, należą do niezwykle pożądanых. Dowodem na to są liczne inicjatywy mające na celu stworzenie w mniejszym bądź większym zakresie kompleksowej ochrony przestrzeni kolejowej w historycznym stanie. W przeważającej części zainteresowanie skupione jest na („najbardziej zagrożonym”) obszarze obsługi pojazdów trakcyjnych, utrzymywaniem tychże w ruchu. Naturalnym przedłużeniem tego typu zabiegów jest utrzymanie historycznej formy sąsiadujących przestrzeni kolejowych. Aktualnie w Polsce posiadamy przynajmniej kilkanaście miejsc (linii) o różnym statusie organizacyjno-prawnym (PKP, fundacje, koleje muzealne), spełniających warunki utworzenia parku kulturowego (niektóre z nich zostały wpisane do *Rejestru Zabytków*). W sposób mniej lub bardziej udany funkcjonowanie kolei odbywa się tu wciąż w otoczeniu zabytkowej infrastruktury. Reprezentują one szerokie zróżnicowanie krajobrazów kolejowych, m.in. krajobrazu kolei wąskotorowych (w całym kraju), krajobrazu kolei drugorzędnych (głównie dawnych kolei pruskich), krajobrazu polskiego kolejowego budownictwa międzywojennego (północny odcinek magistrali węglowej).

Zasygnalizowane powyżej problemy z konieczności stanowią za ledwie wprowadzenie do ogółu zagadnień związanych z ochroną i konserwacją krajobrazu obszarów komunikacji kolejowej. Każdy z nich wymaga szczegółowych rozwiązań, zarówno modelowych, jak i zastosowanych w praktyce. Dlatego też winien stać się przedmiotem odrębnych studiów. Niewątpliwie w przypadku podjęcia takowych pojawi się szereg nowych, nie ujętych tu problemów, chociażby wiele pochodnych konfliktu: ukierunkowanie na zysk kolejowego przedsiębiorstwa a utrzymywanie przez nie zabytkowej infrastruktury; rola i kompetencje władz różnego szczebla (w związku z planowaniem przestrzennym) w zachowaniu zabytkowego krajobrazu kolei bądź w jego świadomym zintegrowaniu

z potrzebami (nie tylko ekonomicznymi) jednostek terytorialnych. Zresztą rozwiązanie powyższego problemu być może jest kluczem do realizacji zadań konserwatorskich. Wydaje się bowiem, że zbyt wielka autonomia kolei, jej wyizolowanie z szeroko rozumianego kształtowania przestrzeni, jest przyczyną wielu zaniedbań w tym zakresie. Posiadamy wciąż na kolejach polskich wiele miejsc zasługujących na ich zachowanie dla przyszłości, dlatego też naszym

obowiązkiem jest dołożenie wszelkich starań, by trwały one nadal w stanie, którego nie będziemy musieli się wstydić.

Mgr Robert Kola, absolwent Instytutu Geografii Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, ukończył studia podyplomowe z zakresu archeologii przemysłowej na Politechnice Wrocławskiej. Pracownik ROBiDZ Toruń.

Przypisy

* Artykuł jest nieznacznie zmienioną wersją opracowania autora z 1998 r. pt. „Problematyka ochrony i konserwacji zabytkowego krajobrazu obszarów komunikacji kolejowej”, wykonanego w ramach programu Ministerstwa Kultury i Sztuki – tzw. V Programu Rządowego „Ochrona i Konserwacja Zabytkowego Krajobrazu Kulturowego”.

1. Za M. Batko, *Drogi kolejowe*, Warszawa 1981, s. 140; S. J. Cieślakowski, *Stacje kolejowe*, Warszawa 1992, s. 16. Co prawda definicje podane przez obu autorów dotyczą stacji kolejowych, jednakże ze względu na ich uniwersalny charakter w niniejszej pracy zostały rozciągnięte na cały obszar służący kolei. M. Batko, op. cit., s. 16, interesujący nas obszar nazywa również pasem wydzielonym kolei, tj. odpowiedniej szerokości terenem ze wszystkimi budowlami i urządzeniami stałymi, służącymi do wykonywania wszystkich czynności związanych bezpośrednio lub pośrednio z realizacją przewozów osób i ładunków. Definicja ta o charakterze bardziej technologicznym dla podejmowanej problematyki wydaje się być mniej odpowiednia.

2. Na ziemiach polskich za najstarszą, zresztą zakończoną niepowodzeniem, próbę uruchomienia kolei uznaje się próbę zastosowania lokomotywy parowej na torach kompleksu górniczo-hutniczego Królewskiej Huty (Chorzowa) w 1816 r.

3. L. Bylina, *Ochrona zabytkowego krajobrazu kulturowego opuszczonych wąskotorowych linii kolejowych w Polsce*, Kraków 1996, mpis, kopia w zbiorach autora.

4. M. Holewiński, *Ochrona zabytkowego krajobrazu kulturowego zespołów architektonicznych i liniowych systemów inżynierskich galicyjskiej kolei transwersalnej (na przykładzie historycznej linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz)*, Kraków 1996, mpis, kopia w zbiorach autora.

5. Terminologię kolejową stosuję głównie za: B. Cywiński, *Encyklopedia Kolejnictwa*, Warszawa 1966; M. Batko, op. cit.

6. Z prac traktujących o wyrazie plastycznym mostów przede wszystkim należy wymienić dzieło Z. Wasiutyńskiego *O architekturze mostów*, Warszawa 1971. Jednakże należy zwrócić uwagę, iż niektóre z przedstawionych tu poglądów wydają się być dziś przedawnione. Odnosi się to np. do negowania wartości estetycznych mostów kratownicowych. Z prac historycznych zob. m.in.: J. Jankowski, *Mosty w Polsce i mostowcy polscy (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej)*, Wrocław 1973; W. Wojasiewicz, *Mosty dróg żelaznych Królestwa Polskiego*, Warszawa 1982.

7. M. Jerczyński, *Wiadukty i estakady miejskie w Polsce*, „Świat kolei”, 2001, nr 10, s. 23-25; J. Wesołowski, *Architektura wiaduktów miejskich*, „Świat kolei”, tamże, s. 18-22.

8. Zob. m.in.: M. Berger, *Historische Bahnhofsbauten IV. Brandenburg, Pommern, Schlesien, Posen, Westpreussen, Ostpreussen*, Stuttgart 1996; W. Komorowski, A. Sudacka, *Architektura linii kolejowej Karola Ludwika*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, 1995, t. XL, z. 2, s. 129-147; M. Krajewski, *Dzieje głównego dworca kolejowego w Warszawie*, Warszawa 1971; Z. Kruszelnicki, *Z dziejów i ikonografii najstarszego dworca kolejowego*

w Toruniu, Acta Universitatis Nicolai Copernici. Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo, XII, 1987, s. 151-174; A. Paszke, *Dworce kolejowe Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (I dystansu) w latach 1845-1912*, (w:) *Gdy do Grodziska ruszył „Parochód”... Szkice z dziejów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, pr. zb. pod red. A. Stawarza, Grodzisk Mazowiecki 1990, s. 77-88.

9. W takim też ujęciu zagadnienia krajobrazu kolejowego są obserwowane przez L. Bylinę i M. Cholewińskiego, op. cit.

10. O pojęciach ekspozycji biernej, jak i ekspozycji czynnej zob. m.in. J. Bogdanowski, *Projekt standardowego opracowania problematyki ochrony wartości kulturowego krajobrazu i środowiska w studium do planu i w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego*, „Studia i materiały Ośrodka Ochrony Zabytkowego Krajobrazu, Krajobrazy” 12 (24), Warszawa 1996, s. 35.

11. Nazywaną przez M. Bylinę, op. cit., s. 16, „bezpośrednią strefą krajobrazu kolejowego”. Autor dla potrzeb opracowania przyjął, że „strefa ta obejmuje pas szerokości około 500 m, którego osią jest oś toru kolejowego”, a dwieście pięćdziesięciometrowe obrzeża po obu stronach torowiska są „optycznie bezpośrednio podporządkowane oddziaływaniu trasy kolejowej”.

12. Nawierzchnia kolejowa – „zespół konstrukcyjny składający się z szyn, złączek, podkładów i podsypki; tworzy ona drogę dla pojazdów kolejowych”. Wg: B. Cywiński, op. cit., s. 56.

13. Zob. m.in.: T. Lijewski, *Rozwój sieci kolejowej Polski, Dokumentacja geograficzna*, Warszawa 1959; T. Lijewski, St. Koziański, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995.

14. Na temat dziejów i funkcji hal dworcowych zob.: J. Wesołowski, *Od wozowni do katedry – hale peronowe dworców europejskich*, „Świat kolei”, 1998, nr 1, s. 10-17.

15. Specyfikę pierwszej polskiej linii kolejowej, jak również niektórych innych głównych połączeń przybliżają M. Jerczyński, St. M. Koziański, A. Paszke, *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995.

16. Wartości procentowe wg B. Humela, *Rola samorządu w rozwoju kolejk wąskotorowych i innych komunikacji miejscowych*, Warszawa 1924, s. 30-31 (za L. Byliną, op. cit., s. 5-6).

17. Elementy kompozycyjne kształtujące krajobraz kolei wąskotorowych szczegółowo omówił L. Bylina, op. cit., s. 12-20.

18. W tym samym okresie prowadzono intensywną elektryfikację kolei Dolnego Śląska (wówczas poza granicami Polski).

19. W. Minkiewicz, *Wiedza techniczna i sztuka. Wykład wygłoszony podczas inauguracji roku naukowego 1928/29 w Auli Politechniki Lwowskiej*, „Czasopismo Techniczne”, R. LI, 1933, nr 24, s. 375-379.

20. Specyfikę ochrony zabytków kolejnictwa częściowo rozwija J. Sankowski, *Ochrona zabytków techniki na przykładzie PKP i Muzeum Kolejnictwa*, „Wiadomości Konserwatorskie”, 1993, nr 1-2, s. 17-23. Pomija on jednak krajobrazowe aspekty ochrony dziedzictwa kolei.

21. J. Bogdanowski, *Projekt...* s. 21 i n.

22. Wg Załącznika do pisma Ministerstwa Kultury i Sztuki i Ministerstwa Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 27 VIII 1981, za J. Bogdanowskim, op. cit., s. 23, są to strefy: „A – **ochrony rezerwatowej** [pogrubięcia autora] obejmującej, uogólniając, pełną ochronę treści historycznych, formy /np. linii zabudowy, stopnia skupienia/substancji /np. zabudowy/ i funkcji/ [...]”; „B – **ochrony częściowej** /jak wyżej/ przede wszystkim formy, oraz w możliwym zakresie treści, substancji i funkcji”; „E – **ochrony elementów** oraz pełnej ochrony ekspozycji i treści historycznych, w odniesieniu do formy ogólne zachowanie charakteru krajobrazowego w tym ew. ochronę określonych elementów”; „K – **ochrony krajobrazowej i zabezpieczenia otuliny**, w drodze zachowania dominacji form tradycyjnych i harmonijnego nawiązania do nich, tak na zasadzie sąsiedztwa, jak i w paśmie ich styków,

a także zabezpieczenia właściwej ekspozycji dla stref A i B”. Z oczywistych względów została pominięta strefa ochrony archeologicznej (AR).

23. Interesującą ofertę programów zagospodarowania terenów wyłączonych z użytkowania kolejowego, opracowanych przez studentów Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej, ukazuje broszura wydana przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki: *Dolnośląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych oferuje obiekty kolejowe do zagospodarowania*, pod red. Stanisława Januszewskiego, Wrocław 1994. Niektóre przykłady: adaptacja nastawni na mały warsztat produkcyjny, dom letniskowy; małego dworca na warsztat stolarski, dom pracy twórczej; wież wodnych na pomieszczenia małej poligrafii, kawiarnię, hotel, dom letniskowy.

THE HISTORICAL LANDSCAPE OF TRAIN COMMUNICATION AREAS. PROTECTION AND CONSERVATION

In Poland interest in the landscape of railway areas conceived as an object of research and conservation protection remains slight. The railway is usually associated with a set of elements of rail infrastructure whose form, construction, mutual relations, technological solutions or their traces constitute material testimony of the past.

The author of the article attempted to indicate basic issues connected with the modern form of the protection and conservation of the space occupied by the railway. Upon the basis of experiences from the domain of rail engineering and the protection of the historical landscape he identified elements comprising the railway landscape, their nature, co-dependence and significance in the overall landscape. Attention is drawn to the specificity of the observation of the railway landscape, predominantly by placing emphasis on the role of the rolling stock in the perception of the railway. The article also presents the origin of the railway landscape.

The major part of the present-day historical railway space in Poland developed from the second half of the nineteenth century to the beginning of the twentieth century, i. e. during a period marked by the loss of independence. This is the reason why we

come across traces of three different railway systems – Austrian, Prussian and Russian. In the wake of the first world war reascent Poland witnessed a series of investments intent on unifying the various systems. Similar undertakings were continued after World War II. The complexity of the emergence of a railway network is the reason why today we may encounter railway landscapes with diverse features.

The author acquaints the reader with the threat of losing the historical railway infrastructure caused by modernisation and the total liquidation of the railway. Attention is drawn to the technological character of the railway which is the reason why protection within historical space constitutes a particularly difficult task. Mention is made of the necessity of applying assorted ranges of conservation protection and trends of activity pursued for the sake of fully protected railway lines (reservations) as well as the protection of select elements of used lines and traces of liquidated lines. R. Kola points to other, earlier neglected problems: the derivatives of the conflict between the profit-oriented railway enterprise and the maintenance of the historical infrastructure, as well as the role played by assorted levels of the authorities in the preservation of the historical railway landscape.