

Aneta MAREK¹, Iwona TYLMAN¹, Małgorzata ŻOCHOWSKA²

¹Akademia Pomorska w Słupsku
Wydział Matematyczno-Przyrodniczy
Słupsk, Polska
e-mail: kornika@wp.pl; iwus22@o2.pl

²Zespół Szkół Ogólnokształcących
Bystrzyca Kłodzka, Polska
e-mail: margzoch@poczta.fm

KOLEJ W DOLINIE BIAŁEJ ŁĄDECKIEJ JAKO NIWYKORZYSTANY ELEMENT KRAJOBRAZU KULTUROWEGO

THE RAILWAY IN THE BIAŁA ŁĄDECKA VALLEY AS A NEGLECTED FACTOR OF THE CULTURAL LANDSCAPE

Słowa kluczowe: Ziemia Kłodzka, Dolina Białej Łądeckiej, linia kolejowa

Key words: *Kłodzko county, Biala Ladecka Valley, railway*

Streszczenie

Linia kolejowa w Dolinie Białej Łądeckiej miała wiele zalet m.in. naturalne położenie fizycznogeograficzne terenu, a jej głównym elementem była wpisująca się architektura zabudowań stacyjnych. W latach 90. nastąpił spadek popularności kolei, który najbardziej dotknął linie lokalne i regionalne. Zawieszenie linii kolejowych, a później ich likwidacja, to efekt m.in. braku prowadzonych inwestycji i remontów oraz niskiej frekwencji pasażerów i braku rentowności. Nastąpiły zmiany funkcji obiektów stacyjnych oraz ich niszczenie i popadanie w ruinę. Rewitalizacji linii kolejowych w Dolinie Białej Łądeckiej poświęcono wiele uwagi. Linia ta posiada wyjątkowe walory widokowe jak i techniczne. Wykorzystanie linii kolejowych na Ziemi Kłodzkiej na przykładzie linii kolejowej Kłodzko-Stronie Śląskie mogłoby wpłynąć na podniesienie atrakcyjności obszaru oraz urozmaicenie pobytu turystów i kuracjuszy, a jednocześnie przyczynić się do lepszej komunikacji z większymi ośrodkami miejskimi w skali województwa dolnośląskiego lub nawet kraju.

Abstract

The railway line in the Biała Łądecka Valley had many advantages such as its natural surroundings, and its main element was being part of an architectural series of station buildings. In the 1990s the popularity of the railway generally decreased, and this affected particularly the local and regional lines. The suspension of railway lines, followed by their definitive closure, is due, among other things, to the lack of investment and necessary repairs, but also to the lack of passengers and profitability. Some station buildings were used for other purposes, others were removed or fell into disrepair. The revitalization of railway lines in the Biała Łądecka Valley received a great deal of attention. That line has unique landscaping as well as technical qualities. Making new use of railway lines in the area Kłodzko area, as for example the railway line Kłodzko-Stronie Śląskie, could improve the attractiveness of the region and provide some additional diversion for tourists and spa guests and at the same time contribute to better communication with the larger urban centers on a regional and even a national scale.

WPROWADZENIE

Celem artykułu jest ukazanie infrastruktury kolejowej w Dolinie Białej Łądeckiej, która od wielu lat stanowi niewykorzystany element krajobrazu kulturowego. W publikacji zaprezentowano rys historyczny kolei omawianego terenu, atrakcje turystyczne znajdujące się w sąsiedztwie oraz poruszono problemy związane z rewitalizacją linii kolejowej trasy Kłodzko-Stronie Śląskie, które omawiano na corocznych konferencjach w Łądku-Zdroju.

Rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej został zapoczątkowany po 1870 r. budową kilku odcinków łączących linię kolejową na trasie Wrocław-Kłodzko. Stopniowo rozbudowywano sieć kolejową na tym obszarze poddając połączeniu komunikacyjnemu najważniejsze miejscowości, nie tylko będące ważnymi ośrodkami przemysłowymi, ale również charakteryzujące się wieloma walorami wypoczynkowymi i kulturowymi.

Elementy infrastruktury kolejowej takie jak wiadukty, tunele, dworce kolejowe, wieże ciśnień stały się widoczne w krajobrazie zarówno przyrodniczym jak i miejskim Ziemi Kłodzkiej. Infrastruktura kolejowa, która powstała na terenach o wyjątkowych walorach krajobrazowych, a za takie uważa się Ziemię Kłodzką charakteryzuje się zachowaniem harmonii między krajobrazem a obiektem technicznym. W krajobrazie tego obszaru zaznaczają się bardzo wyraźnie trzy elementy: zgodność linii tworzących formę obiektu z liniami otaczającymi krajobraz, zgodność materiału budowlanego, z materiałem występującym w danym terenie oraz zgodność występowania podobnych elementów w dziele inżynierskim i w otaczającym krajobrazie (Binkiewicz, 2005).

Kolej poprowadzona w Dolinie Białej Łądeckiej stanowi przykład infrastruktury dobrze wkomponowanej w krajobraz. Dodatkowym atutem tej linii było połączenie głównego centrum gospodarczego regionu, jakie stanowi Kłodzko z najstarszym uzdrowiskiem Sudetów – Łądkiem-Zdrój, którego historia sięga XIII w.

ROZWÓJ LINII KOLEJOWYCH NA ZIEMI KŁODZKIEJ

Powstawanie linii kolejowych przyczyniło się do znaczącego rozwoju miejscowości leżących w sąsiedztwie torów kolejowych. W krajobrazie wyraźnie zaznaczały się zmiany osadnicze związane z podniesieniem się poziomu przemysłu, handlu i turystyki. Pierwsza linia kolejowa na Dolnym Śląsku została uruchomiona 22 maja 1842 r. na odcinku Wrocław-Oława, zaś w 1848 r. Wrocław uzyskał połączenie kolejowe z Berlinem, Dreznem, Pragą, Krakowem i Warszawą. W ciągu kilkunastu następnych lat sieć kolejową Dolnego Śląska zaczęto rozbudowywać, łącząc ze sobą najważniejsze ośrodki miejskie i gospodarcze rejonu. Pierwszy odcinek linii kolejowej z Wrocławia w kierunku południowym został oddany do użytku w 1871 r. Uruchomiono wówczas odcinek Wrocław-Strzelin. W następnych latach prowadzono prace budowlane następnych odcinków linii kolejowej łączącej Wrocław z Międzyzlesiem: Barda, Kłodzka, Bystrzyca Kłodzkiej, by z sukcesem uruchomić linię kolejową

na całej długości w 1875 r. Głównym węzłem kolejowym zostało Kłodzko Główne, skąd rozpoczęto budowę linii kolejowej w kierunku Wałbrzycha, oddając ją do użytku w 1880 r. Następnym etapem prac budowlanych i uzbrojenia terenu w obiekty infrastrukturalne była budowa linii kolejowych do Stronia Śląskiego i Kudowy-Zdroju. Pozostałe linie kolejowe zaczęto budować uwzględniając znaczenie gospodarcze i ekonomiczne regionu (tab. 1). Drugorzędny czynnik były walory turystyczne.

Linie kolejową z Kłodzka do Stronia Śląskiego uruchomiono w 1897 r., łącząc Kłodzko z mniejszymi miejscowościami, których charakter wyznaczało głównie rolnictwo, przemysł szklarski, włókienniczy i wydobywczy oraz działalność lecznicza w lądeckim uzdrowisku. Dzięki odpowiedniemu skomunikowaniu, mieszkańcy Doliny Białej Lądeckiej uzyskali połączenie z dużymi ośrodkami miejskimi jak Berlin, Drezno, Hamburg, Stuttgart, Praga, Wiedeń, Warszawa, Kraków, Gdańsk czy Królewiec (Martynowski, 1995). Główną stacją wyjazdową w kierunku Stronia Śląskiego było Kłodzko Główne. Początkowy odcinek trasy kolejowej wykorzystywał linię Kłodzko-Międzylesie, a punkt odgałęzienia linii kolejowej do Stronia Śląskiego znajdował się w miejscowości Krosnowice. Poprowadzono nową linię kolejową w kierunku wschodnim, wykorzystując naturalne warunki fizycznogeograficzne tego obszaru. Linia kolejowa na odcinku Krosnowice-Trzebieszowice wykorzystuje nizinny charakter terenu. Torowisko zostało poprowadzone na lewym brzegu Białej Lądeckiej, co wpłynęło na ominięcie przepraw mostowych i wzrostu kosztów budowy. Oprócz tego lokalizacja linii kolejowej w odległości do ok. 1,5 km od miejscowości sprawiała, że nie było problemów z właścicielami gruntów, przez które przebiegała budowana kolej (Kućmin, 1997). Linia ta jest jedyną linią na Ziemi Kłodzkiej, która nie sprawiała trudności technicznych podczas swojej budowy, stąd też infrastruktura kolejowa jest uboga w elementy techniki inżynierskiej jak tunele, wiadukty i mosty. Wśród obiektów inżynierskich omawianej linii kolejowej znalazły się 64 obiekty drogowe, z czego zdecydowaną większość stanowiły przepusty, odwadniające torowisko. Na trasie kolejowej znalazły się tylko dwa mosty. Pierwszy z nich, zlokalizowany między Krosnowicami a Żelaznem, jest dwuprzęsłowym mostem sklepionym, wykonanym z cegły o długości 5,8 m i wysokości 1 m (Dominias,

Tab. 1. Uruchomienie linii kolejowych Ziemi Kłodzkiej

Tab. 1. The start-up of a railway lines on the area Kłodzko

| Trasa <i>The route</i> | Data otwarcia linii <i>The date of opening the route</i> |
|-------------------------------|---|
| Wrocław-Międzylesie | 15.09.1875 |
| Ścinawka Średnia-Tłumaczów | 05.04.1889 |
| Kłodzko-Stronie Śląskie | 14.11.1897 |
| Ścinawka Średnia-Srebrna Góra | 04.08.1902 |
| Ścinawka Średnia-Radków | 30.11.1903 |
| Kłodzko-Kudowa Zdrój | 15.05.1905 |

Źródło: Dominias, 2009.

Source: Dominias, 2009.

2009). Drugi most wpisany w krajobraz Doliny Białej Łądeckiej znajduje się w Strachocinie (fot. 1). Jest to jednoprzęsłowy most kratownicowy o długości 48,56 m i wysokości podtorza nad lustrem wody 3 m (Kumor, 1996). Wzdłuż omawianej linii kolejowej wybudowano dwie drewniano-murowane wieże ciśnień w Trzebieszowicach i stacji końcowej w Stroniu Śląskim. Linia od stacji w Krosnowicach do punktu docelowego w Stroniu Śląskim liczy 24 km długości. Na tym odcinku wybudowano 8 przystanków kolejowych (tab. 2).



Fot. 1. Wiadukt kolejowy linii Kłodzko-Stronie Śląskie w Strachocinie.

Photo 1. The railway viaduct Kłodzko-Stronie Śląskie line in Strachocin.

Tab. 2. Stacje i przystanki kolejowe na trasie Kłodzko Główne-Stronie Śląskie

Tab. 2. The train stations and way-stations on the route Kłodzko Główne-Stronie Śląskie

| Stacje kolejowe <i>Train stations</i> | Długość w km <i>Length (km)</i> | Położenie n.p.m. <i>Situation a.s.l.</i> | Średni promil nachylenia <i>The average permil of inclination</i> |
|--|------------------------------------|--|--|
| Kłodzko Główne | 0,0 | 287 | 2,9 |
| Kłodzko Miasto | 1,7 | 292 | 2,7 |
| Krosnowice Kłodzkie | 6,9 | 306 | 4,3 |
| Żelazno | 10,1 | 333 | 5,7 |
| Odrzychowice Kłodzkie | 13,4 | 352 | 5,7 |
| Trzebieszowice | 18,8 | 383 | 9,0 |
| Radochów | 21,9 | 411 | 10,3 |
| Łądek-Zdrój | 25,3 | 446 | 9,1 |
| Łądek Stojków | 27,6 | 467 | 4,5 |
| Stronie Śląskie | 30,9 | 482 | |

Źródło: Dominas, 2009.

Source: Dominas, 2009.

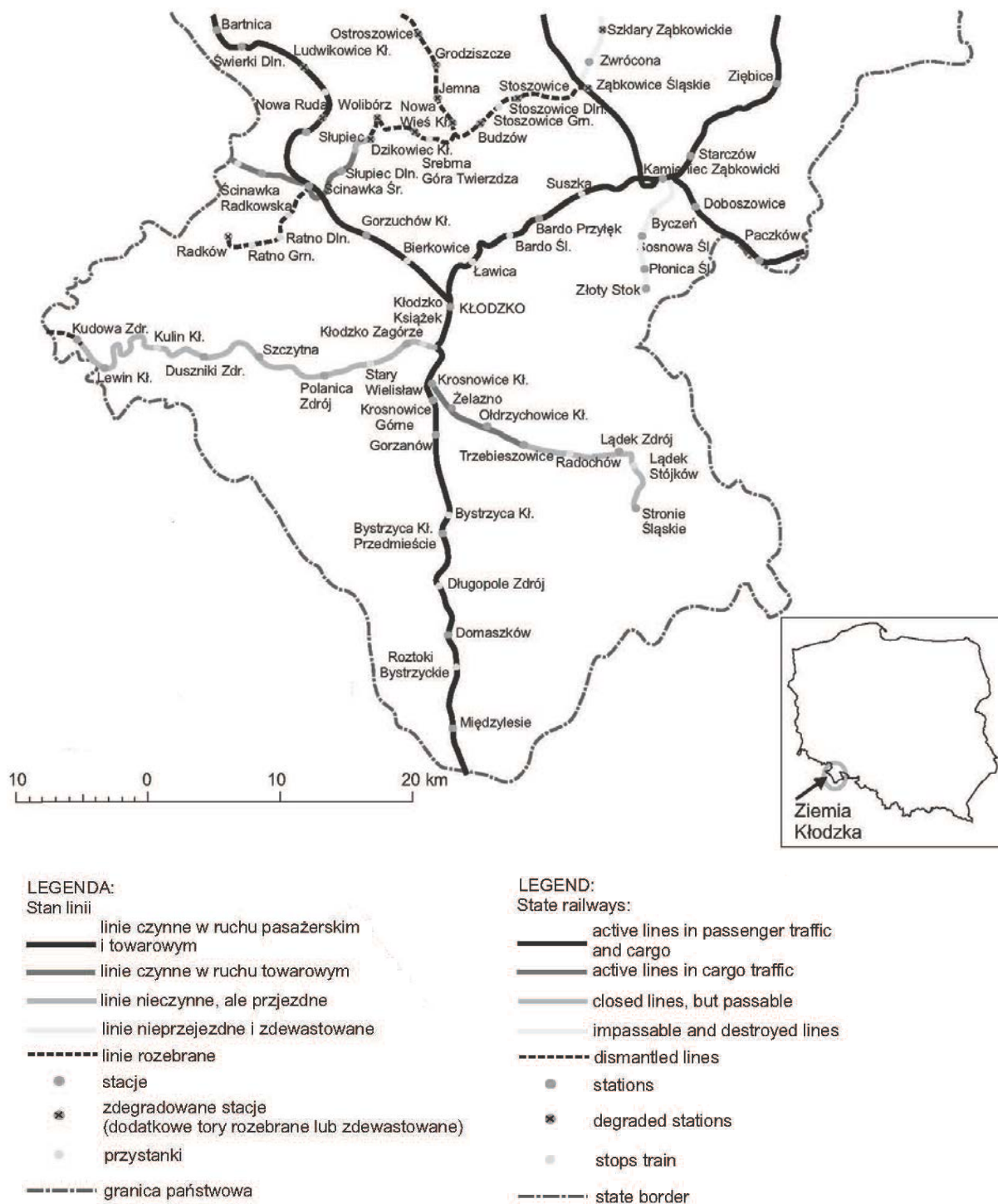
Elementem wpisującym się w krajobraz Doliny Białej Łądeckiej była architektura zabudowań stacyjnych. Wszystkie budynki stacyjne omawianej linii (oprócz obiektu w Łądku-Zdroju) były bardzo zbliżone konstrukcyjnie, podobne w wyglądzie zewnętrznym i rozplanowaniu. Posiadały podpiwniczenie na fundamentach ceglanych. Na nich wykonano ściany nośne konstrukcji ryglowej i następnie wypełniono je cegłą. Płatwiowo-kleszczowa konstrukcja dachu została pokryta dachówką ceramiczną. Godnym uwagi jest fakt, iż ten naczółkowy dach, przykrywa poprzecznie do osi budynku szczyty od strony peronu i ulicy (Balasiński, 2004). Cechą

charakterystyczną budynków dworcowych była wkomponowana w bryłę drewniana weranda oddzielona od peronu balustradą. Prawą ich część (patrząc od strony wsi) zajmowała poczekalnia wraz z bufetem. Z poczekalni wiodło wyjście na peron. Po prawej stronie obiektu znajdowały się kasa biletowa oraz pomieszczenia służbowe kolejarzy. Jedynym budynkiem stacyjnym wyróżniającym się ze względu na wielkość, bryłę oraz materiał, z którego został zbudowany był obiekt w Łądku-Zdroju. Powstał dopiero w 1912 r. jako budynek piętrowy, zbudowany z cegły. Obiekt łądecki mieścił kasę biletową i bagażową, poczekalnię i restaurację dworcową oraz pomieszczenia służbowe. W budynku znajdowało się również schronisko dla chłopców (Kućmin, 1997).

STAN OBECNY LINII KOLEJOWYCH I INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ W DOLINIE BIAŁEJ ŁĄDECKIEJ

Spadek popularności kolei w latach 90. najbardziej dotknął linie lokalne i regionalne (Smoliński, 2010). Zawieszenie linii kolejowych, a później ich likwidacja stała się znacznym problemem (ryc. 1). Wiele linii kolejowych Dolnego Śląska, w tym Ziemi Kłodzkiej cechował zły stan techniczny infrastruktury, zwłaszcza po powodzi w 1997 r. Dodatkowym elementem przemawiającym za wstrzymaniem ruchu kolejowego była niska frekwencja pasażerów. Ruch pasażerski na linii Kłodzko Główna-Stronie Śląskie wstrzymano 15.03.2004 r. Jedynym odcinkiem wykorzystywanym przez ruch towarowy w Dolinie Białej Łądeckiej jest trasa Krosnowice-Ołdrzychowice Kłodzkie, ze względu na funkcjonujące kamieniołomy marmuru w Romanowie.

W wyniku wygasania swojej pierwotnej funkcji w obiektach stacyjnych zaczęły wyodrębniać się puste przestrzenie (Dreszer, 2009). Problem stanowiły także nieregulowane stosunki własnościowe gruntów zajmowanych przez budynki stacyjne, czego efektem jest ich zniszczenie i popadanie w ruinę. Przez ponad 100 lat funkcjonowania linii kolejowej w Dolinie Białej Łądeckiej infrastruktura kolejowa i jej elementy zostały wpisane w krajobraz obszaru. Negatywne emocje budzą zwłaszcza elementy, powodujące niekorzystny wizerunek w krajobrazie jak opustoszałe i zniszczone dworce czy niszczone obiekty infrastruktury kolejowej, czego przykładem są budynki stacyjne w Krosnowicach, Żelaźnie i Ołdrzychowicach (fot. 2, 3, 4). Nie zachował się budynek stacyjny w Trzebieszowicach, który spłonął 25/26 lipca 1996 r. (Kumor, 2006). Pozostałości rozebrano, pozostawiając pustą przestrzeń w sąsiedztwie innych budynków kolejowych. Z kompleksu zabudowy kolejowych zachowały się następujące obiekty: dom pracownika kolei, dom dróżnika, szalet oraz ruina wieży ciśnień. Nie pozostał ślad po przystanku kolejowym w Radochowie, którego budynek został zburzony w latach siedemdziesiątych XX w.



Ryc. 1. Schemat połączeń kolejowych na Ziemi Kłodzkiej.
Fig. 1. The connection diagram of railway in the area Kłodzko.



Fot. 2. Budynek stacyjny w Krosnowicach.

Photo 2. The station building in Krosnowice.



Fot. 3. Budynek stacyjny w Żelaznie.

Photo 3. The station building in Żelazno.



Fot. 4. Budynek stacyjny w Odrzychowicach.

Photo 4. The station building in Odrzychowice.



Fot. 5. Budynek stacji kolejowej w Łądku-Zdroju.

Photo 5. The station building in Łądek-Zdrój.

Budynek stacyjny PKP w Łądku-Zdroju jest jedynym obiektem kolejowym, który wyraźnie różni się architektonicznie od pozostałych na omawianej trasie. Część budynku jest wykorzystywana na cele mieszkalne. Natomiast część obiektu, w którym mieściły się kasa biletowa i poczekalnia nie są wykorzystywane i popadają w coraz większą ruinę (fot. 5). Niekorzystny wizerunek całości dopełniają pomazana elewacja budynku i znaczne ilości nieczystości zgromadzonych wokół torów kolejowych.

Funkcję mieszkalną pełni obiekt w Stójkowie (fot. 6). Został on zaadaptowany i przebudowany na cele mieszkalne pod nadzorem konserwatora zabytków (Kumor, 2006).

Jedynym przykładem budynków stacyjnych linii kolejowej Białej Łądeckiej, który został poddany renowacji jest obiekt w Stroniu Śląskim (fot. 7).



Fot. 6. Budynek stacyjny w Łądku Stójkowie.

Photo 6. The station building in Stójków.



Fot. 7. Dawny budynek stacji kolejowej w Stroniu Śląskim, obecnie siedziba Centrum Edukacji, Turystyki i Kultury.

Photo 7. The former railway station in Stronie Silesia, now the headquarters Center for Education, Tourism and Culture.

Jego dawna świetność została przywrócona po przeprowadzonym w 2010 r. remoncie. Uroczyste otwarcie nastąpiło 14 marca 2011 r.

W zaadaptowanym przez gminę Stronie Śląskie zabytkowym budynku dawnego dworca kolejowego mieści się Centrum Edukacji, Turystyki i Kultury, którego działalność skupia się wokół wydarzeń artystyczno-edukacyjnych.

Wiele obiektów infrastruktury kolejowej nieczynnych linii kolejowych mogłoby stać się swoistego rodzaju zabytkami techniki lub stanowić skanseny kolejowe. Dotyczy to zwłaszcza miejsc, w których infrastruktura jest widoczna w krajobrazie. Przykładem jest dźwig wyciągowy i wieża ciśnień, znajdujące się w pobliżu rampy kolejowej w Stroniu Śląskim.

ZRÓŻNICOWANIE TURYSTYCZNE DOLINY BIAŁEJ ŁĄDECKIEJ

Linia kolejowa relacji Kłodzko Główne-Stronie Śląskie posiada wyjątkowe walory widokowe. Przebiega ona początkowo w kierunku południowym, w obniżeniu Kotliny Kłodzkiej, wzdłuż rzeki Nysa Kłodzka. W miejscowości Krosnowice Kłodzkie linia kolejowa rozgałęzia się w kierunku wschodnim Doliną Białej Łądeckiej. Na tym odcinku linię poprowadzono w sąsiedztwie dwóch pasm górskich: Gór Żółtych i Krowiarek. W bezpośrednim zasięgu oddziaływania kolei znajduje się także Masyw Śnieżnika oraz Góry Bialskie. Na trasie linii kolejowej znajduje się wiele obiektów, które ze względu na swoje unikatowe walory zasługują na uwagę.

Stację kolejową w Żelaźnie wybudowano w górnej części wsi, skąd prowadzi żółty szlak turystyczny przez pasmo Krowiarki w kierunku Przełęczy Puchaczówka oraz szlak zielony w kierunku Starej Łomnicy i Bystrzycy Kłodzkiej. We wsi Żelazno, na uwagę zasługuje kościół św. Marcina i wieża z XIV w. oraz XVIII-to wieczny pałac.

Z następnej stacji kolejowej Ołdrzychowice Kłodzkie prowadzi czarny szlak turystyczny im. J. Szczypińskiego w kierunku północno-wschodnim, przebiegający przez wzgórze Rogówki, Góry Złote do Złotego Stoku oraz w kierunku południowo-zachodnim do Bystrzycy Kłodzkiej. We wsi znajduje się dwór Oppersdorffów z założeniem ogrodowym, który w 1929 r. został przekazany przez hrabinę von Oppersdorff siostrze zakonnej. Stał się on Domem Prowincjonalnym Sióstr Franciszkanek, stając się tym samym niedostępnym dla turystów. Kolejnym obiektem we wsi jest zespół dworski rodu von Magnis pochodzący z XVI w. Obiekt spełniał swoją funkcję do II wojny światowej. Użytkowanie obiektu w latach 1949-1990 przez PGR doprowadziło do zniszczeń. Obecnie budynki pozostają w ruinie. We wsi znajdują się także eklektyczny kościół św. Jana Chrzciciela, mauzoleum rodziny von Magnis z 1889 r. zbudowane w stylu neoromańskim (Brygier, Dudziak, 2010). Spośród innych obiektów należy wymienić kościół poewangelicki z 1883 r., (w którym obecnie mieści się dom mieszkalny parafii rzymsko-katolickiej) i kaplicę domkową z XVIII w. z drewnianym, polichromowanym ołtarzem. W krajobrazie widoczne są liczne kaplice i figury przydrożne, z których na uwagę zasługują dwie rzeźby Jana Nepomucena z 1720 r. i 1730 r. (Staffa, 1993).

Ważną miejscowością na trasie kolejowej są Trzebieszowice. Najcenniejszym zabytkiem wsi jest Zamek na Skale, zbudowany w zakolu rzeki w XV w. jako pierwotna siedziba rycerska rodu von Reichenbachów. Rozbudowywany przez kolejnych właścicieli szybko stał się celem odwiedzin turystów i kuracjuszy oraz sławnych osobistości (Gaworski, Downarowicz, 2009). Ostatnie prace remontowe prowadzone po 2004 r. przyczyniły się do modernizacji obiektu i przeznaczenia go na cele hotelowe, gastronomiczne, wypoczynkowe i konferencyjne. Amatorzy architektury sakralnej mogą podziwiać w Trzebieszowicach klasycystyczny kościół św. Andrzeja z 1813 r. oraz kamienne rzeźby przedstawiające Ukrzyżowanie i św. Jana Nepomucena (Staffa, 1993).

Kolejną miejscowością w Dolinie Białej Łądeckiej jest Radochów. Nieopodal miejscowości, na zboczu góry Bzowiec zlokalizowana jest Jaskinia Radochowska. W przeszłości była licznie odwiedzana przez turystów i kuracjuszy, którzy podążali do niej z dwóch sąsiednich miejscowości Trzebieszowic i Łącka Zdroju. Jaskinia powstała w soczewce zdolomityzowanych wapieni krystalicznych, poprzerastanych łupkami krystalicznymi. Odkryta została w 1757 r. Długość jaskini wynosi 265 m, co stawiało ją na pierwszym miejscu wśród jaskiń sudeckich, do czasu odkrycia w 1966 r. Jaskini Niedźwiedziej. Drugą ważną atrakcją okolicy była wiodąca na szczyt Cierniaka (592 m n.p.m.) Kalwaria zbudowana po 1836 r. z kaplicą Matki Boskiej Wspomnienia Wiernych z 1851 r. Zlokalizowana jest ona na szczycie góry, do której wchodzi ponad 200 fundowanych stopni oraz stacje Drogi Krzyżowej i figury wotywnie (Staffa, 1993). Z dawnej stacji PKP w Radochowie biegnie zielony szlak turystyczny do Jaskini Radochowskiej i tam łączy się z niebieskim szlakiem biegnącym przez zbocze Cierniaka i Radoszki do Łącka-Zdroju.

Następna miejscowość na trasie linii kolejowej to miasto Łądek-Zdrój, które posiada status uzdrowiska. Przywrócenie linii kolejowej byłoby niezbędne zwłaszcza

dla kuracjuszy, przybywających licznie do uzdrowiska w okresie całego roku. Podstawą leczenia w Łądku-Zdroju są cieplice radonowo-siarczkowo-fluorkowe o niskiej mineralizacji. Uzdrowisko słynie z sześciu eksploatowanych źródeł (Wojciech, Jerzy, Curie-Skłodowska, Dąbrówka, Chrobry, Stare) oraz odwiertu L-2, które korzystnie wpływają na wiele dolegliwości. Walory uzdrowiskowe uzupełniają liczne zabytki architektoniczne oraz imprezy kulturalne. Zabytkowy układ urbanistyczny składa się z dwóch części – miejskiej położonej na lewym brzegu Białej Łądeckiej oraz uzdrowiskowej leżącej na prawym brzegu rzeki. W części miejskiej uwagę zwraca rynek z wkomponowanym pośrodku eklektycznym ratuszem, pręgierzem i barokową figurą wotywną św. Trójcy z 1741 r. (Sikorski, 2011). Całość dopełniają renesansowe, barokowe i klasycystyczne kamienice z podcieniami w północnej pierzei. W sąsiedztwie rynku znajduje się cenny kościół pw. Narodzenia NMP z bogatym wyposażeniem późnobarokowym i klasycystycznym. W części zdrojowej znajduje się wiele budowli uzdrowiskowych, wśród których dominujący jest Zakład Przyrodoleczniczy „Wojciech”, wzniesiony w XVII w., wykonany w stylu łaźni tureckiej. Drugim reprezentacyjnym budynkiem Łądku-Zdroju jest Zakład Przyrodoleczniczy „Jerzy” pochodzący z XV w. (Staffa, 1993). Godny podkreślenia jest fakt, że od wielu lat w Łądku-Zdroju ma miejsce Przegląd Filmów Górskich im. Andrzeja Zawady. Położenie miasta w sąsiedztwie Śnieżnickiego Parku Krajobrazowego i na styku Gór Złotych sprawia, że jest on licznie odwiedzany przez turystów.

Ostatnią miejscowością na trasie nieistniejącej już linii kolejowej jest Stronie Śląskie. Miasto zapisało się w historii regionu jako ważny ośrodek hutnictwa szkła. Od lat huta szkła kryształowego „Wioletta” oferuje zwiedzanie z przewodnikiem i zapoznanie się z procesami produkcji szkła. Drugim obiektem turystycznym jest prywatne Muzeum Minerałów. Warto również wspomnieć o atrakcjach turystycznych gminy Stronie Śląskie. We wsi Stara Morawa znajduje się wapiennik „Łaskawy Kamień” słynący z wystaw i wydarzeń artystycznych. W Kletnie uwagę turystów zwracają Jaskinia Niedźwiedzia, Muzeum Ziemi i sztolnia w nieczynnej kopalni uranu. W miejscowości Sienna znajduje się ośrodek sportów zimowych „Czarna Góra” (Marek, 2011). Na terenie kompleksu narciarskiego znajduje się całoroczna dwuosobowa krzesłkowa kolej linowa na Czarną Górę o długości 1367 m, dwie dwuosobowe koleje sezonowe, siedem wyciągów orczykowych, sześć tras narciarskich oraz karuzela i trzy taśmy dla dzieci. Należy także dodać, że trasa narciarska A stanowi jedną z kilkunastu tras zjazdowych w Polsce o czarnym stopniu skali trudności. Ośrodek ten może poszczycić się także trasami zjazdowymi, które posiadają 6 homologacji FIS.

Niezwykle cenne dla turystów są zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, spośród których na uwagę zasługuje Śnieżnicki Park Krajobrazowy. Gęsta sieć szlaków turystycznych, rowerowych, narciarskich i konnych sprzyja rozwojowi turystyki. Na uwagę zasługują szlaki turystyczne „Szlak Marianny Orańskiej”, „Szlak Pogranicza”, które wytyczone zostały przez obszary o wyjątkowych walorach krajobrazowych pogranicza polsko-czeskiego.

PROBY REWITALIZACJI KOLEI DOLINY BIAŁEJ ŁĄDECKIEJ

Celem rewitalizacji jest przywrócenie funkcji pierwotnych spełnianych przez urządzenia, które aktualnie tej roli nie spełniają. Rewitalizacja linii kolejowych ma na celu odbudowę lub modernizację czynnej linii kolejowej, przebudowę stacji i przystanków kolejowych, dywersyfikację funkcji budynków stacyjnych, budowę nowych przystanków w celu zwiększenia ich dostępności, zakup nowoczesnego i taniego taboru kolejowego, tworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej w zakresie dostępności, prędkości, częstotliwości i skomunikowania z innym środkami transportu (Massel, Wołek, 2007). Pozytywnym przykładem tych działań w województwie dolnośląskim była rewitalizacja kolei izerskiej na odcinku Szklarska Poręba Górna-Jakuszyce-Harrachov-Kořenov i uruchomienie jej w 2010 r. po 65 latach nieużytkowania. Uwagę zwraca także fakt reaktywowania kolei relacji Wrocław-Trzebnica, która nastąpiła po 18 latach 20 września 2009 r. przez Koleje Dolnośląskie.

Po wstrzymaniu ruchu pasażerskiego w Dolinie Białej Łądeckiej protest u ministra infrastruktury Marka Pola złożyli kłodzki starosta Adam Łącki oraz osoby zainteresowane problemem regionu kłodzkiego, decyzja jednak została podtrzymana. Nie pomogły starania starosty kłodzkiego o wykorzystanie zakupionych pojazdów do wznowienia ruchu szynowego na linii Kłodzko-Stronie Śląskie. Próba reaktywacji tej kolei jest interpelacja posłanki Moniki Wielichowskiej z Nowej Rudy skierowana 25 czerwca 2008 r. do ministra infrastruktury z pytaniem o możliwość remontu linii kolejowej nr 322 Kłodzko-Stronie Śląskie. Zasadniczym przesłaniem jest skierowanie na tę linię kolejową szynobusów, które odebrał samorząd województwa w kwietniu 2008 r. (Dominas, 2009a). Przywróceniu ruchu kolejowego w Dolinie Białej Łądeckiej poświęcono wiele uwagi. W ostatnich latach organizowano konferencje, w których sygnalizowano przywrócenie ruchu pasażerskiego (tab. 3).

Organizatorami konferencji kolejowych były następujące instytucje: Gmina Łądek-Zdrój, Samorząd

Województwa Dolnośląskiego i Starostwo Powiatowe w Kłodzku. Na konferencjach obecni byli również przedstawiciele Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami PKP SA we Wrocławiu, Wydziału Przygotowania Inwestycji Oddziału Regionalnego PLK S.A. we Wrocławiu. Celem konferencji były perspektywy rozwoju transportu regionalnego na Dolnym Śląsku, rewitalizacja transportu kolejowego, rola samorządu lokalnego w rozwoju kolei, możliwości pozyskiwania funduszy europejskich na rewitalizację linii kolejowych.

Tab. 3. Wykaz konferencji kolejowych organizowanych w Łądku-Zdroju

Tab. 3. The list of railway conference organized in Łądek-Zdrój

| Konferencje <i>Conference</i> | Data <i>Date</i> |
|--------------------------------------|-------------------------|
| I konferencja łądecka | 17 czerwca 2005 |
| II konferencja łądecka | 9 czerwca 2006 |
| III konferencja łądecka | 13 lipca 2007 |
| IV konferencja łądecka | 21 czerwca 2008 |
| V konferencja łądecka | 26 czerwca 2009 |
| VI konferencja łądecka | 24 wrzesień 2010 |

Źródło: Urzędu Miasta Łądek-Zdrój.

Source: Town Office of Łądek-Zdrój.

Głównym problemem spotkań przedstawicieli władz pozostaje rewitalizacja linii kolejowych i możliwości uruchomienia przewozów na nieczynnych obecnie liniach kolejowych jak: Kłodzko-Stronie Śląskie, Wrocław-Świdnica Miasto, Lwówek Śląski-Zebrzydowa czy też Legnica-Lubin (programy konferencji w Łądku-Zdroju, Urząd Miasta w Łądku-Zdroju).

Godny uwagi jest fakt, że podczas konferencji organizowanej w 2007 r. wypracowano koncepcję, która stwarzała szansę na ponowne uruchomienie połączeń, rewitalizację obiektów dworcowych i stworzenie sprawnie zarządzanej kolei w powiecie kłodzkim. Wówczas podpisano list intencyjny tzw. „Deklarację Śnieżnicką” w sprawie przejmowania przez samorzady likwidowanych i nieczynnych linii kolejowych (Szkudlarek, 2007). Sytuacja mogłaby być zmieniona dzięki zaangażowaniu samorządów lokalnych, Urzędu Marszałkowskiego oraz dotacji unijnej realizującej „Program Operacyjny Wspólnoty Transgranicznej Republika Czeska- Rzeczpospolita Polska 2007-2013”. Niestety brak konferencji w 2011 r. należy wiązać ze słabym zainteresowaniem wielu instytucji rewitalizacją ponad 100-letniej linii kolejowej.

PODSUMOWANIE

Sytuacja ekonomiczna, gospodarcza i polityczna w latach 80 i 90. XX w. w Polsce doprowadziła infrastrukturę kolejową do wielu zmian, czego skutkiem było brak prowadzonych inwestycji i remontów powodujących zamknięcie linii kolejowych na wielu odcinkach. W regionie Ziemi Kłodzkiej w 2004 r. likwidacji uległa linia kolejowa Kłodzko-Stronie Śląskie, następnie ruch pasażerski zawieszono także na linii kolejowej Kłodzko Główne - Wałbrzych oraz Kłodzko Główne - Kudowa-Zdrój. Sytuacja w regionie kłodzkim uległa poprawie, kiedy to nowo powstały przewoźnik Koleje Dolnośląskie wprowadził wiele zmian w przewozach. Dnia 5 stycznia 2009 r. przywrócono połączenie kolejowe Kłodzko Główne - Wałbrzych.

Niewątpliwie linia kolejowa w Dolinie Białej Łądeckiej posiada duże walory techniczne, jak też widokowe. Zróżnicowana rzeźba terenu, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz sieć osadnicza z cennymi elementami dziedzictwa kulturowego stanowią o wysokich walorach tego terenu. Wykorzystanie linii kolejowych Ziemi Kłodzkiej na przykładzie linii kolejowej Kłodzko - Stronie Śląskie mogłoby wpłynąć na podniesienie atrakcyjności obszaru oraz urozmaicenie pobytu turystów i kuracjuszy, a jednocześnie przyczynić się do lepszej komunikacji z większymi ośrodkami miejskimi w skali województwa dolnośląskiego lub nawet kraju. Dobrze zachowane elementy infrastruktury kolejowej można byłoby wyeksponować i wykorzystać jako atrakcje turystyczne (tablice informacyjne zawierające mapy, historię linii kolejowej, opis infrastruktury). Wzorem innych linii kolejowych atrakcją mogłyby stać się sezonowe przewozy parowozami z tzw. fotostopami.

Zmiana w wykorzystaniu taboru kolejowego na nowoczesny i tani (szynobusy), jak też zaproponowanie odpowiedniej oferty cenowej konkurencyjnej dla połączeń PKS, może stać się korzystnym rozwiązaniem dla mieszkańców regionu. Linie kolejowe, które były od wielu lat uważane za nierentowne, w chwili obecnej, dzięki

zaangażowaniu Kolei Dolnośląskich wróciły na mapę przewozów regionalnych i przeżywają swój ponowny rozkwit. Nadzieję budzi fakt, że nieczynne i zawieszane linie kolejowe Ziemi Kłodzkiej, w tym także Doliny Białej Łądeckiej, dzięki odpowiednio prowadzonym zabiegom rewitalizacyjnym mają szanse powrotu do swojej funkcji.

LITERATURA

- Balasiński M., 2004: Architektura dworców kolejowych na linii Kłodzko-Stronie Śląskie, *Ziemia Kłodzka* nr 155-156: 43.
- Binkiewicz P., 2005: Infrastruktura kolejowa a krajobraz na wybranych przykładach z Dolnego Śląska [w:] *Struktura przestrzenno-funkcjonalna krajobrazu* (red.): A. Szponar, S. Horska-Schwarz, *Problemy Ekologii Krajobrazu*, t. XVII: 205-215.
- Brygier W., Dudziak T., 2010: *Ziemia Kłodzka. Przewodnik*, Oficyna Wydawnicza Rewasz, Pruszków: 394-397.
- Dominas P., 2009: Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854-1914, Kłodzko.
- Dominas P., 2009a: Koleją z Kłodzka do Stronia Śląskiego, Wyd. Agencja Reklamowo-Handlowa „WIST”, Ząbkowice Śląskie: 35-36.
- Dreszer K., 2009: Perspektywy rewitalizacji dworców kolejowych w Polsce [w:] *Problemy środowiska przyrodniczego terenów przemysłowych* (red.): S. Bródka, I. Markuszewska, *Problemy Ekologii Krajobrazu*, T. XXIV: 199-205.
- Gaworski M., Downarowicz K., 2009: *Zamek na Skale*, Wyd. Matiang, Strzelce Opolskie.
- Koch W., 2005: *Style w architekturze*, Wyd. Świat Książki, Warszawa: 492.
- Kućmin J., 1997: Sto lat kolei Białej Łądeckiej, *Pielgrzymy. Informator Krajoznawczy poświęcony Sudetom*, Studenckie Koło Przewodników Sudeckich, Oddział Wrocławski PTTK, Wrocław: 182-191.
- Kumor L., 1996: Z parowozem do Stronia Śląskiego, *Ziemia Kłodzka*, nr 72: 7 i 14.
- Kumor L., 2006: Podróż w istniejącej i byłej przestrzeni historycznej, *Ziemia Kłodzka*, nr 167: 36-39.
- Marek A., 2011: Turystyka w lasach i obszarach chronionych Śnieżnickiego Parku Krajobrazowego, *Studia i Materiały Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej*, R. 13, z. 3, Rogów: 48-53.
- Martynowski W., 1995: Komunikacja w Masywie Śnieżnika-dawniej, *Ziemia Kłodzka*, nr 62-63: 18-19.
- Massel A., Wołek M., 2007: *Podręcznik rewitalizacji linii kolejowych*, *Bałtyckie Studia Regionalne*, Szczecin-Gdańsk-Olsztyn: 4-54.
- Sikorski M., 2011: *Łądek-Zdrój. Zabytki i historia*, Wyd. Sativa Studio, Stradunia: 43.
- Smoliński T., 2010: Mały dworzec kolejowy i jego otoczenie – rewitalizacja oparta na wzajemnych relacjach. *Czasopismo Techniczne Architektura*, z. 3, rok 107, Wyd. Politechniki Krakowskiej.

- Staffa M., 1993: Góry Złote. Słownik Geografii Turystycznej Sudetów, Wyd. I-Bis, Wrocław.
- Szkudlarek K., 2007: Spotkanie na peronie. Debaty Łądeckie. Informator Samorządowy, nr 7: 1-2.
- Uchwała Nr XX/246/07 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 grudnia 2007 r. w sprawie utworzenia Spółki Koleje Dolnośląskie Spółka Akcyjna. Dnia 29 lipca 2008 r. KD uzyskała licencje na wykonywanie przewozów kolejowych osób.

Wszystkie fotografie: A. Marek.

All photos: A. Marek.

Ryc. 1: I. Tylman.

Fig. 1: I. Tylman.