



Il. 1. Whitby (Anglia) – Larpool Viaduct przez rzekę Esk nieczynnej Scarborough & Whitby Railway z 1884 r. stanowi, prócz zabytku inżynierii, wartościowe dopełnienie krajobrazu. Dzisiaj wiedzie nim droga rowerowa, fot.: Acasson, 2016, WikiComm, CC 4.0.

Jacek Wesołowski

Spuścizna pokolejowa w przestrzeni. Historyczne uwarunkowania tworzenia systemów kolejowych na świecie (9)

Niniejszy, ostatni już artykuł z serii historycznej, jest rekapitulacją przestrzennych konsekwencji, które niesie z sobą likwidacja elementów sieci kolejowej. Prawie zawsze zapisany w przestrzeni przebieg korytarza kolejowego utrwała się na tyle późniejszym zainwestowaniem, że pozostaje mniej lub bardziej czytelny do naszych czasów. W miastach zwykle zdradzają go elementy sieci ulicznej, podziałów parcelacyjnych, a czasem większe kompleksy zabudowy. Szczególnym sposobem wykorzystania korytarzy opuszczonych przez kolej sieci krajowej jest przejęcie ich przez jakąś postać kolei miejskich. W końcowej części tekstu przytacza się szereg przykładów adaptacji dworców kolejowych na inne cele.

Słowa kluczowe: korytarza pokolejowe w morfologii miasta, adaptacja korytarzy pokolejowych, adaptacja terenów pokolejowych, adaptacja budynków podworcowych.

Skala problemu

Pomimo istnienia w XX w. trendu do rozbudowy kolei widocznego w niektórych w krajach opóźnionego rozwoju, na plan pierwszy wysuwają się w tym okresie tendencje do jej likwidacji wynikające z rozbudowy dróg i lotnictwa. W Niemczech proces zamykania nierentownych linii zaczął się już w latach trzydziestych. W RFN na prze-

strzeni lat 1950-80 zamknięto ponad 3 tys. km linii lokalnych sieci DB realizując politykę „Rückzug aus der Fläche” – wycofywania się z „obsługi powierzchniowej” kraju. Trend ten trwał i później, mimo protestów zainteresowanych landów i władz lokalnych¹. Zatrzymał się on dopiero w XXI w. W Wielkiej Brytanii z 32 tys. km linii w 1914 r. w 1963 zostało 28 tys., by w 1975 r. zmaleć do 17 tys. km². A to wcale nie był koniec. Tutaj zamknięcia dotyczyły również linii magistralnych, a nawet zelektryfikowanych (1981: linia przez tunel Wodside w Penninach). We Francji program redukcji sieci o ponad 5 tys. km rozpoczęto realizować zaraz po utworzeniu SNCF w 1937 r. Dzisiaj eksploatuje się 30 tys. km linii, co jest zmniejszeniem długości o ponad ¼. Eksploatacja większości linii lokalnych jest przy tym znacznie mniej intensywna, niż w obu krajach opisanych wyżej.

Przemiany polegać miały na likwidacji linii bocznych i jednoczesnej modernizacji sieci głównej. Nie zawsze prowadziło to do spadku liczby pasażerów: w RFN pozostał on w miarę stabilny, podczas gdy w Wielkiej Brytanii spadł aż do końca lat siedemdziesiątych. XXI wiek przyniósł wyraźne odwrócenie trendu spadkowego, zresztą z nie do końca jasnych powodów: w latach 1997-2014 przewozy pasażerskie wzrosły tam aż o 88%, podczas gdy w Niemczech o 62%, a we Francji o 41%³.

Jak się zdaje, proces zamykania kolei dotknął w największym stopniu kraje Ameryki Łacińskiej, gdzie funkcjonuje ona właściwie tylko jako towarowa na ograniczonych fragmentach dawnej sieci. W Ameryce Północnej natomiast transformacja w międzystanowy system przewozu towarów została uwieńczona dużym sukcesem, o czym zdają się mówić dane o jej pozycji w logistycznej strukturze modalnej. Również tam dokonano ograniczenia sieci oraz niemal zupełnej deelektryfikacji. Nie będziemy tu jednak skupiać się na środowiskowych kosztach XX-wiecznego modelu transportu, ale zajmiemy się wyłącznie kwestią wykorzystania spuścizny pokolejowej.

Zamiana na inną infrastrukturę transportową

Korytarze pokolejowe nie mogły być wprost przejęte pod drogi ruchu szybkiego ze względu na małą szerokość. Dotyczy to przede wszystkim obszarów wiejskich, gdzie autostrady poprowadzono zwykle zupełnie nowymi trasami. Korytarze pokolejowe nadawały się jednak na drogi lokalne, a od jakiegoś czasu, są one chętnie używane na regionalne drogi rowerowe. Dotyczy to jednak, jak się zdaje, mniejszości pokolejowej spuścizny. Inaczej było na terenach zurbanizowanych, gdzie nawet za wąski kolejowy korytarz zawsze stanowił dobry punkt wyjścia dla projektowania znacznie szerszych dróg (ilustruje to przykład Syracuse, opisany niżej).

Wyjątkowo mogło się też zdarzyć, że korytarz stanowił okazję do przeprowadzenia linii kolei miejskiej – metra albo tramwaju. Linia Northern w Londynie albo linia IND Rockaway w Nowym Jorku mogą być przykładami przejęcia linii kolejowych przez sieć metra (odpowiednio 1940 i 1952). Przypadek londyński jest przy tym dość nietypowy jak na miasto, w którym regułą jest wylotowa linia metra przebiegająca w korytarzu kolei sieci krajowej, użytkowanym wspólnie, ale najczęściej na osobnych torach. W Newcastle upon Tyne na liniach kolejowych stworzono nawet większość sieci Tyne & Wear Metro, kolei miejskiej, która po latach zastąpiła (1981) tamtejszy pionierski system elektryczny.

Większą część sieci tramwajów w Manchesterze pierwszego etapu (1988-92) stanowiły linie wylotowe przejęte od kolei sieci krajowej; ta transformacja dokonała się jako planowa kontynuacja. Jej powodem była możliwość wprowadzenia obsługujących je pociągów na ulice śródmieścia, pozwalająca uniknąć budowy tuneli kolejowych. Zachowano też ciągłość obsługi przy przejęciu linii kolejowej Issy – La Défence pod Paryżem przez linię tramwajową T2 (1997). Tutaj początkowo największym zyskiem była zwiększona dostępność stacji i częstotliwość kursów. Natomiast w Dublinie (2004), czy Nottingham (2015) tramwaje częściowo przejęły korytarze opuszczone przez koleje przed dziesiątkami lat. W tej grupie przypadków szczególnie miejsce zajmuje przejęcie w 1992 r. przez tramwaje Metro-Link tunelu średnicowego pod centrum St. Louis (opuszczonego przez kolej ponad dwadzieścia lat wcześniej) wraz z poziomem kolejowym Eads Bridge – pionierskiego mostu na Mississippi z 1874 r.

Oczywiście likwidacji linii i korytarzy kolejowych nie trzeba koniecznie łączyć z regresem samej kolei. Towarzyszyła ona przecież procesowi jej modernizacji, kiedy zaszła potrzeba innego ukształtowania tras i węzłów. O licznych przypadkach odsuwania linii kolejowej od śródmieść pisaliśmy w jednym z poprzednich artykułów tej serii⁴. Istnienie opuszczonych korytarzy i terenów kolejowych szczególnie konsekwencje miało dla miast.

Rzadko kiedy udaje się coś wymazać z mapy miasta tak, żeby nie pozostawiło to żadnego śladu. Tak też dzieje się ze zlikwidowanymi kolejami. Pozostaje po nich czytelny pas terenu, z którym można wiele zrobić. Można go zabudować – wówczas plan wydłużonego zespołu zazwyczaj utrwali granice dawnego korytarza kolejowego.



II. 2. T. Monte Carlo, droga na dawnym wiadukcie kolejowym, nieco poszerzonym, fot. autora, 2015



II. 3. Paryż, promenada i park liniowy na Viaduc des arts, fot. autora, 2011

Można w nim założyć park liniowy i poprowadzić jego środkiem promenadę lub drogę rowerową wychodzącą w strefę podmiejską. Przykładem takiego parku liniowego jest w Kopenhadze Nørrebroparken – adaptacja korytarza zamkniętej w latach trzydziestych linii ze starego dworca głównego na północ Zelandii. Jeśli kolej była na wiadukcie, to można go przerobić na ciąg pieszy i towarzyszący mu ogród



Il. 4. Wiedeń – pustki po usuniętej stacji Südbahnhof widziane z pociągu na nowo zbudowanej linii przelotowej tuż przed rozpoczęciem budowy Quartier Belvedere, fot. autora, 2011

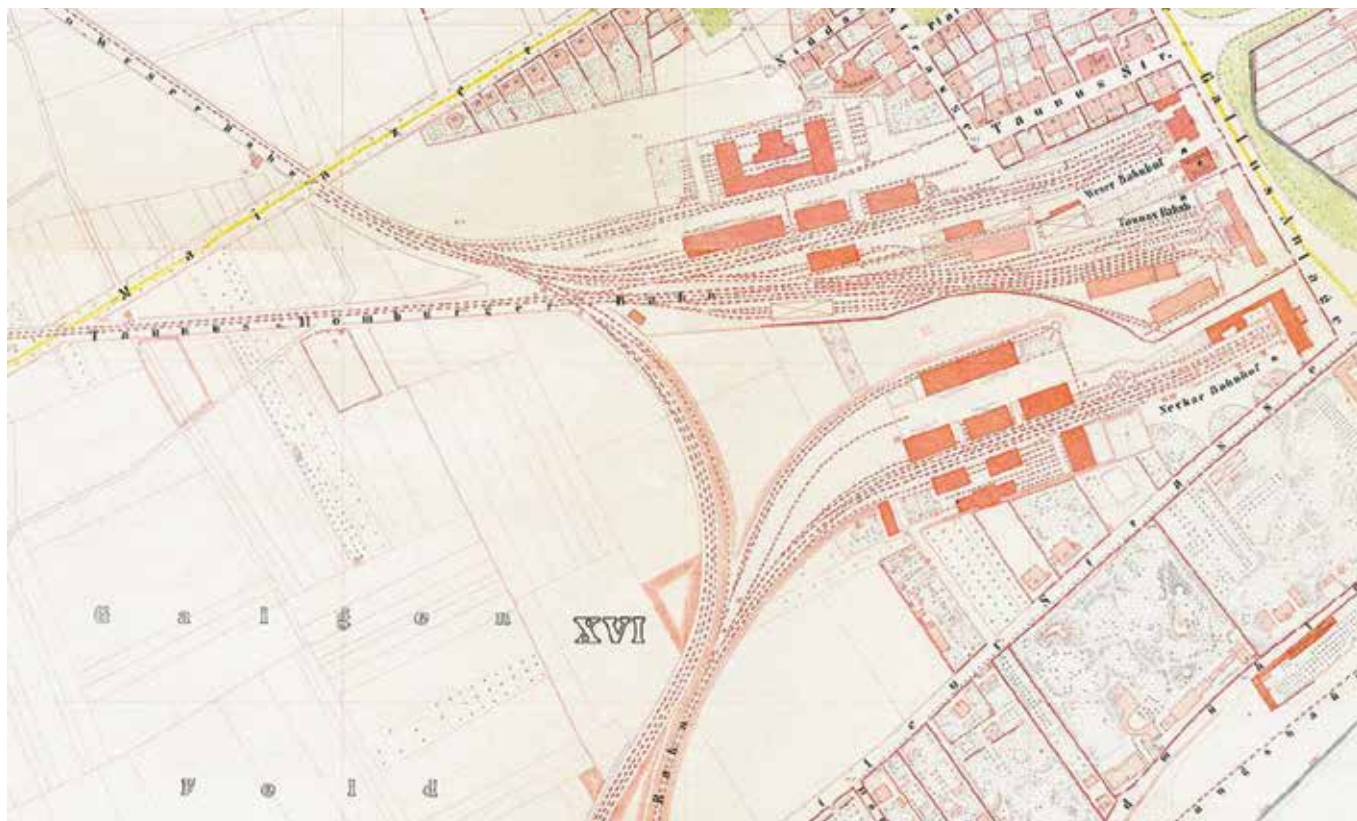
nadziemny – jak to uczyniono w Paryżu (1994, „Viaduc des arts”, il. 3), a potem w Nowym Jorku (2009, „High Line”). W Monte Carlo jednak, gdzie linię kolejową przełożono do tunelu poprowadzonego inną trasą, wiadukt po prostu przerobiono na dwupasmową drogę dla samochodów. Ale stało się to co najmniej 30 lat wcześniej, kiedy budowa dróg kołowych wydawała się bezwzględny priorytetem (1965, il. 2). Poniżej opiszemy dwa charakterystyczne przypadki

transformacji pokolejowej, z których pierwszy ilustruje ukształtowanie się znacznej połaci śródmieścia, a drugi – jego destrukcję.

Wykorzystanie terenów stacyjnych

Jeszcze większą szansą dla miasta mogą być opuszczone równie stacyjne. Pierwszy z omawianych przykładów – Frankfurt nad Menem – pokazuje ich wykorzystanie dla zabudowy [il. 6, 7]. Podobnej skali przedsięwzięciem urbanistycznym ostatnio stało się w Wiedniu zagospodarowanie terenów stacji Südbahnhof, które przyniosło nową, wielofunkcyjną dzielnicę Quartier Belvedere z parkiem publicznym, rozłożoną na 25 hektarach pozyskanych od kolei (oraz nowy przelotowy dworzec główny; il. 4). Realizowana obecnie przebudowa węzła w Stutgarcie (projekt „Stuttgart 21”), przeformowana mimo głośnych protestów społecznych, ma również uwolnić wielkie tereny pod śródmiejską zabudowę. Wielki obszar po stacjach stawał się też okazją do budowy wielkiego kompleksu handlowego – jak to miało miejsce w Glasgow (po dworcu St Enoch) albo w Nottingham (po dworcu Victoria). Miejsce londyńskiej Broad Street Station zajął z kolei kompleks „Broadgate” – zespół biurowców, zgrupowany wokół publicznie dostępnego placu, stanowiącego w momencie otwarcia jedną z atrakcji City (dziś przebudowane). W tych przykładach jedna przestrzenna dominanta zastąpiła inną. Łatwość pozyskania dużego obszaru pokolejowego pod inwestycje stała się niekiedy swego rodzaju przekleństwem, ponieważ przekreśliła możliwość ponownego otwarcia linii kolejowej – jak to czasem dzisiaj ma miejsce na fali proekologicznych polityk transportowych.

Tereny postacyjne mogą stać się atrakcyjnym terenem pod zieleni miejską. Najstarszym przypadkiem jest zapewne Koning Albertpark w Gandawie, założony (1934) po likwidacji Zuidstation. Miejsce po samym dworcu, wymagające zaakcentowania, wykorzystano tam dla



Il. 5. Frankfurt nad Menem – dworce czołowe wczesnych kolei: Weserbahn, Taunusbahn (prywatna), Neckarbahn oraz linia łącząca obie koleje państwowe. August Ravenstein, Geometrischer Plan von Frankfurt, 1862; PD, WikiComm



Il. 6. Frankfurt nad Menem – to samo miejsce 156 lat później po wycofaniu kolei; widoczny kompleks Hauptbahnhofu, przed nim plac przeddworcowy i zabudowa na terenie dawnych stacji; przebieg torów częściowo utrwała sieć uliczna. Google Earth, 2018.

lokalizacji nowego ratusza. Innym wczesnym przypadkiem tego typu jest pochodzący z 1976 r. Liberty State Park w Jersey City naprzeciwko Nowego Jorku. Obejmuje on m.in. nieczynny dworzec kolei Central Railroad of New Jersey. Jego spontanicznie porośniętą roślinnością halę peronową zakonserwowano jako swego rodzaju „biologiczną kapsułę czasu”. Najwięcej parków na historycznych terenach stacji różnego typu jest w Berlinie; wszystkie założono na przestrzeni ostatnich 30 lat. Również tam w wielu miejscach stosuje się metodę minimalnej interwencji w naturalne procesy biologiczne [il. 7].

Zazwyczaj jednak przebieg kolei utrwała się w przebiegu ulic. W Bazylei pierwotny przebieg kolei alzackiej pozostawił pierścień ulicy obwodowej. Porównanie starego planu zaplecza kompleksu dawnych dworców czołowych we Frankfurcie nad Menem z pierwszej połowy XIX w. z aktualnym planem otoczenia dworca głównego pokazuje wyraźnie, że sam przebieg starej łącznicy stał się inspiracją dla formy placu przeddworcowego [il. 5, 6]. Natomiast przebieg dwóch państwowych linii kolejowych na zlikwidowanych odcinkach widoczny jest w przebiegu ulic doprowadzających z południa i północy.

W USA, a zapewne i nieraz poza nimi, korytarze zajmowane przez kolej, czasem dość brutalnie rozcinające miasto, stały się w dobie motoryzacji i budowy systemu autostrad obiektem pożądania inżynierów drogowych. Jako dobre studium przypadku splotu wielu okoliczności związanych z obsługą kolejową sporego miasta północnoamerykańskiego może posłużyć Syracuse w stanie Nowy Jork.

Pierwsza linia kolejowa została założona na Washington Street w 1839 r. i od tej pory istniała tam przez prawie 100 lat (wspominaliśmy o niej w jednym z poprzednich artykułów z tego cyklu). Całego ruchu, włącznie z towarowym, nie dało się prowadzić przez samo centrum miasta, więc musiała później powstać jakaś obwodnica (obie linie pokazuje il. 8). W międzyczasie dwukrotnie przebudowano dworzec, czyli przebieg pociągów pasażerskich się utrzymał. Linie pasażerską przełożono na korytarz obwodnicy dopiero w 1936 r., gdzie powstał też nowy dworzec (widać go na il. 9). Nie dane mu jednak

było długo funkcjonować, bo w latach sześćdziesiątych korytarz kolejowy stał się kanwą dla przebiegu autostrady wymagającej nieporównanie więcej miejsca, tym bardziej, że urządzono jeszcze wielki trójkrotny węzeł. Kolej, jako przestarzała, usunięto z miasta na jeszcze inną obwodnicę, urządzając tam „prowizoryczny” mały dworzec. Budynek dworca z lat trzydziestych ocalał, funkcjonując w części jako dworzec autobusowy. Miasto zamieniło wszystkie uciążliwości płynące z przetaczania się długich pociągów jedną z głównych ulic na rozcięcie struktury przez betonowe rampy i wiadukty drogowe [il. 10]. Jednocześnie, jak zwykle w USA, śródmieście pozbawione pieszych wskutek nieokielzanej suburbanizacji i opartym na samochodzie modelu życia – wymarło.

Przejęcie korytarzy kolejowych przez znacznie potężniejszą infrastrukturę dróg szybkiego ruchu jest dla Ameryki Północnej bardzo typowe. Stanowi jeden z objawów ciężkiego kryzysu, które przeżywają od półwiecza. Problemy związane z funkcjonowaniem kolei w XIX w. wydają się dzisiaj błahostką, choć wtedy z pewnością nią nie były.



Il. 7. Berlin – „Naturpark Schöneberger Südgelände” na terenie stacji rozrządowej Anhalter Bahn, fot. autora, 2018

Adaptacja spuścizny architektonicznej

Opuszczone przez kolej gmachy dworców i biurowców stanowią zwykle duży problem: jedni chcieliby się ich pozbyć, inni zaś adaptować dla nowych funkcji ze względu na unikatowe wartości architektoniczne czy zabytkowe. South Station w Bostonie stanowi przykład radykalnego ograniczenia powierzchni peronów, dzięki czemu wygospodarowano miejsce pod zabudowę biurową i pocztową, zaś sam okazały budynek dworcowy z końca XIX w. zachowano mniej więcej w połowie.



Il. 8. Syracuse. Przebieg linii średnicowej kolei NYCentral przez Washington Street. Dworzec znajdował się w polu oznaczonym numerem 17. Sanborn Insurance Map, Syracuse, Onondaga County, NY, 1892, Vol.1; LoC.



Il. 9. Syracuse. Przebieg bezkolizyjnej linii średnicowej z 1936 r., zbudowanej w miejscu wcześniej istniejącej obwodnicy naziemnej. Cornell University Library, New York State Aerial Photographs, 1938.



Il. 10. Syracuse. Stan obecny z autostradą w śladzie linii średnicowej, fot.: Google Earth, 2018?

Mało znana, ale pionierska adaptacja dworca, połączona jednak ze znaczącą przebudową, miała miejsce w latach dwudziestych w argentyńskiej La Placie, gdzie urządzono w nim duże centrum kulturalne („Pasaje Dardo Rocha”). Metropolie mogą sobie z adaptacjami łatwiej poradzić, tworząc nawet wartości przerastające rangą i atrakcyjnością te oryginalne. Dobrym przykładem jest paryskie Musée d’Orsay, muzeum sztuki przełomu XIX i XX w., urządzone (1986) w opuszczonym dworcu z 1900 r., wówczas jednym z najnowocześniejszych na świecie. Stosunkowo rzadko nieczynne dworce stały się muzeami kolei lub transportu – należał do nich berliński Hamburger Bahnhof (po 1904), a obecnie jest nim madrycki Delicias (1984). Są też dworce i hale peronowe zaadaptowane na galerie handlowe i centra rozrywki, jak madrycki Príncipe Pío (2004) albo petersburski Warszawskij wozkał (ok. 2007). Szczególne miejsce w tego typu adaptacjach zajmuje Union Station w Saint Louis, przerobiona na mini miasteczko rozrywki z bardzo zróżnicowaną funkcją i nowymi budynkami wstawionymi pod gigantyczny dach hali peronowej (1985, il. 13). Wśród nieczynnych wielkich dworców USA tylko te w Cincinnati i Kansas City znalazły nowe funkcje. Natomiast w Buffalo i Detroit stanowią one od lat jedne z największych ruin Ameryki.

Wiele innych, mniejszych i mniej znanych budynków dworcowych, a także hal peronowych, pełni szereg pożytecznych funkcji bez większych zmian architektonicznych i konstrukcyjnych. Od sal gimnastycznych (Pocklington), boisk (Barcelona) i siłowni (Nottingham – il. 11, Durban), przez hostele (Durham), restauracje (Laxenburg), księgarnie (Alnwick), hale wystawowe (Piza, Florencja), centra kulturalne (Santiago, il. 12), po remizę straży pożarnej (Hof) i zajezdnię tramwajową (Augsburg). W Baden-Baden zaś okazały dworzec zaadaptowano na część wejściową „Festspielhausu”, kompleksu mieszczącego operę i salę koncertową (1998). Dla nich miejsce znalazło się na równi stacyjnej.

Na co dzień jednak widok opuszczonych i popadających w ruinę budynków stacyjnych jest powszechny nawet tam, gdzie kolej funkcjonuje zupełnie dobrze [il. 14]. Można niekiedy odnieść wrażenie, że liczne przykłady ich adaptacji na inne funkcje, popularyzowane w publikacjach, stanowią tylko tę „szczęśliwszą mniejszość”. Problem zachowania architektury kolejowej jest wciąż daleki od systemowego rozwiązania, a współdziałal gmin natrafia na liczne bariery. Będzie zapewne truizmem zauważyć, że dworce stanowią wciąż istotny element pierwszego kontaktu z miejscowością, że są zabytkiem nieraz związanym z lokalną genezą kolejnictwa, a czasem wręcz z „wielką historią” – jak choćby znane z Polski nieużytkowane lub częściowo użytkowane dawne stacje graniczne (Maczki, Nowe Skalmierzyce, Aleksandrów Kujawski). Obiekty takie, podobnie jak

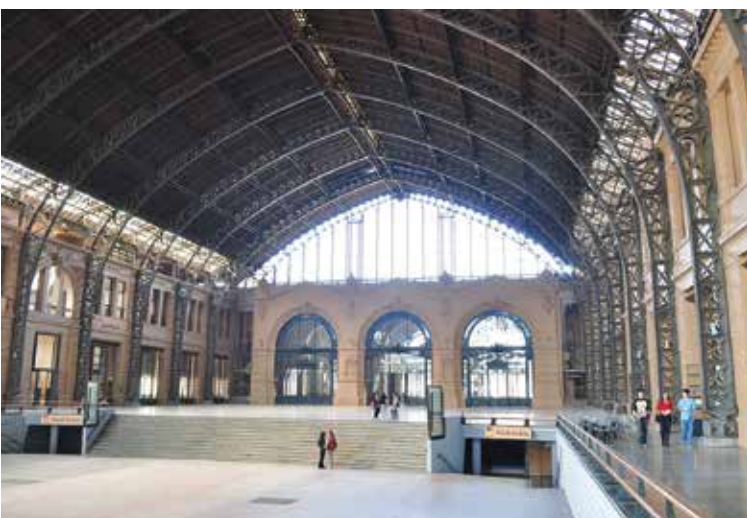
Wiele innych, mniejszych i mniej znanych budynków dworcowych, a także hal peronowych, pełni szereg pożytecznych funkcji bez większych zmian architektonicznych i konstrukcyjnych. Od sal gimnastycznych (Pocklington), boisk (Barcelona) i siłowni (Nottingham – il. 11, Durban), przez hostele (Durham), restauracje (Laxenburg), księgarnie (Alnwick), hale wystawowe (Piza, Florencja), centra kulturalne (Santiago, il. 12), po remizę straży pożarnej (Hof) i zajezdnię tramwajową (Augsburg). W Baden-Baden zaś okazały dworzec zaadaptowano na część wejściową „Festspielhausu”, kompleksu mieszczącego operę i salę koncertową (1998). Dla nich miejsce znalazło się na równi stacyjnej.



II. 11. Nottingham – siłownia w dawnej hali peronowej dworca London Road, fot.: autor, 2001



II. 13. Saint Louis – pasaż w dawnej hali peronowej Union Station. Dach zachowano w większości w formie ażurowej, fot.: William Wesen, 2007, WikiComm, PD



II. 12. Santiago de Chile – przestrzeń wielofunkcyjna w dawnej hali peronowej dworca Mapocho, adaptowanego na centrum kulturalne, fot.: Arturo Rinaldi Villegas, 2011; WikiComm, share alike 3.0

wiele monumentalnych wiaduktów i mostów [il. 1], dziś kolejowo nieużytkowanych, stanowić mogą istotne elementy lokalnej tożsamości i już choćby dlatego wymagają zachowania. Nie zawsze uda się znaleźć na to ekonomiczne uzasadnienie.

Przypisy

¹ Konrad Schliephake, Das Eisenbahnnetz, w: archiv.nationalatlas.de, Institut für Länderkunde, Leipzig, 2000 URL: archiv.nationalatlas.de/wp-content/art_pdf/Band9_30-33_archiv.pdf [VIII 2019].

² Encyclopaedia Britannica, h. British Railways; www.britannica.com [VIII 2019].

³ Rail's transformation in numbers – Dataset on rail industry finances, performance and investment since 1997–98, Rail Delivery Group, 2016. s.12; URL: www.raildeliverygroup.com/about-us/publications.html?task=file.download&id=469771169 [VIII 2019].

⁴ Jacek Wesołowski, Kolej a miasta, w: TTS, 1-2 2020, str. 23 nn.



II. 14. Bad Dürrenberg pod Halle – budynek dworca z 1856 r. Thüringische EG, oficjalnie uznany za zabytek, a mimo to opuszczony i zrujnowany, fot. autora, 2020.

Autor:

Prof. dr hab. inż. arch. **Jacek Wesołowski** – Politechnika Łódzka. Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska

Legacy of Railways in Physical Form of Localities. Historical legacy in the form and performance of railway networks (9)

Current and last article in our historical series, is a summary of spatial consequences implied by elimination of elements of railway network. Almost always the course of railway line engraved in physical form of a locality becomes petrified by ongoing investment and remains legible to our days in this or that way. In cities it is revealed by elements of street network, plot boundaries or, sometimes, bigger complexes of built-up structure. Particular form of reuse of abandoned railway corridors is their takeover by an urban rail of whatever form. Closing part of the text refers to a number of examples of adaptation of reuse of railway station structures.

Keywords: post-railway corridors in urban morphology, adaptation of post-railway corridors, adaptation of post-railway areas, adaptation of railway station structures.