

Kolej i rzeki – mosty w Górach Opawskich

Marek Konopka

Railways and
Rivers – Bridges
in Opawskie
Mountains

Most kolejowy w Głuchołazach nad Białą Głuchołaską wraz z kładką dla pieszych

Railway bridge in Głuchołazy on Biała Głuchołaska with a pedestrian bridge



Jednym z najstarszych wynalazków człowieka jest most. To budowla szczególna, pozwalająca ujarzmić przeciwieństwa natury. Ewoluuje wraz z rozwojem cywilizacji i stała się wyznacznikiem postępu. Mostem będzie prosta drewniana żerdź przerzucona przez wąski leśny strumień oraz potężna i skomplikowana żelbetowa konstrukcja nad szeroką doliną w wysokich górach. Most połączy dwa brzegi, ale jednocześnie podzieli przeszkodę. Obserwator inaczej ujrzy go przechodząc po nim, a inaczej kiedy znajdzie się pod nim. To wszystko powoduje, że w ujęciu krajobrazowym, ta prosta, wydawałoby się, struktura, staje się trudna do jednoznacznego zdefiniowania. W jednym miejscu, jako dominanta, utworzy granicę dwóch przestrzeni. W innym, wtopiona w krajobraz, sta-

nie się niezauważalna. Zatem mosty należy analizować nierozdzielnie z terenem na jakim się znajdują. W innym wypadku, oddzielanie konstrukcji mostu od przestrzeni, w jakiej się on znajduje, spowoduje przekłamanie jego istoty¹.

Przenieśmy się we wschodni kraniec Sudetów, w pasmo nie za wysokich Gór Opawskich. Ich niedoceniona malowniczość jest zasługą przełomów dwóch rzek: Białej Głuchołaskiej oraz Złotego Potoku. Obie mają swój początek na północnych stokach Jesioników w Czechach. Płyną w kierunku Polski i zasilają inne dopływy Odry. W drugiej połowie XIX wieku, w wyniku ekspansji transportu kolejowego, Sudety zostały oplecione siecią torów. Już we wczesnych latach jej rozwoju, w roku 1875, pojawiła się linia

Kolei Górnośląskiej łącząca Nysę z Karniowem². Wytyczono ją południowym skrajem Gór Opawskich, gdzie w miejscowości Moszczanka przekroczyła ona Złoty Potok. Niedługo potem, w 1888, wybudowano rozwidlenie tej linii z Głuchołaz do Jesenika³. Poprowadzono je wzdłuż doliny Białej Głuchołaskiej, w której, na wysokości głuchołaskiego źródła, przecięło ono rzekę. Tak oto powstały dwa największe i najbardziej ciekawe mosty tego regionu. Formy, w jakich dziś możemy je oglądać, nie są pierwotne. Pierwsze konstrukcje niedługo po wybudowaniu, zostały zburzone w wyniku powodzi, jakie często nawiedzają te podgórskie tereny. Dziś możemy podziwiać dwie stalowe struktury. Są one jednorodne pod względem materiału, podobne w formie, ale odmiennie funkcjonują w krajobrazie. Istotny jest fakt, że obszar, w którym się one znajdują, podlega ochronie jako Park Krajobrazowy Góry Opawskie lub otulina tego parku. Z tego powodu należy starannie przeanalizować rolę tych mostów w kształtowaniu otaczającej ich przestrzeni.

Most głuchołaski funkcjonuje w obszarze zurbanizowanym, na pograniczu strefy zabudowy mieszkaniowej i strefy parkowej. Pierwotną konstrukcję wykonano najprawdopodobniej z kamienia lub drewna. Jednak w roku 1903 tereny te nawiedziła potężna powódź, która dokonała licznych zniszczeń i nie oszczędziła żadnego mostu w mieście⁴. Po tej katastrofie wybudowany

Most kolejowy nad Białą Głuchołaską w zabudowie miejskiej – widok od strony północno-wschodniej

Railway bridge on Biała Głuchołaska among the town buildings – View from northeast



Widok na most kolejowy nad Białą Głuchołaską od strony południowej

View of the railway bridge on Biała Głuchołaska from the south



Ażurowa konstrukcja mostu nad Białą Głuchołaską

Openwork framework of the bridge on Biała Głuchołaska

most stalowy, który przetrwał do dziś. Wykonano go w formie prostopadłościennej kratownicy o schemacie statycznym jednoprzęsłowej belki swobodnie podpartej. Złącza elementów są nitowane, a elementy nośne wykonano z profili walcowanych. Konstrukcję zawieszono ok. 5 m nad lustrem wody Białej Głuchołaskiej. Obok wybudowano kładkę dla pieszych, która, choć jest zupełnie osobną budowlą, funkcjonuje łącznie z mostem kolejowym jako jeden element w przestrzeni. Ponadto posiada ciekawą ciągnową konstrukcję, która stanowi kontrast dla prostej struktury sąsiada. Istnieje możliwość obserwacji tych budowli z wielu punktów. Mosty znajdują się pomiędzy siecią licznych ciągów pieszych. Patrząc na nie od strony północnej, wtapiają się w zabudowę i stają niezauważalne w panoramie. Obserwując je od południa spostrzegamy lekki horyzontalny element podkreślany tłem miejskiej wysokiej zieleni. W tym ujęciu mamy do czynienia z akcentem, jaki tworzy stalowa materia mostu kolejowego w stosunku do żywej roślinności, która ją otacza. Kształt doliny rzecznej umożliwił niskie zawieszenie mostu. Pozwoliło to uzyskać efekt jego wpisania w przestrzeń jako element neutralny. Pomaga w tym jego lekka ażurowa konstrukcja. Istnieje bowiem swoboda obserwacji i przenikania się krajobrazów z obu stron mostu. Kiedy obserwator znajdzie się na moście, będzie miał możliwość spojrzeć, że budowla ta nie podzieli-



Widok z mostu nad Białą Głuchołaską w kierunku północnym

View from the bridge on Biała Głuchołaska to the north



Widok z mostu nad Białą Głuchołaską w kierunku południowym

View from the bridge on Biała Głuchołaska to the south

Widok na most kolejowy nad Złotym Potokiem od strony północnej

View of the railway bridge on Złoty Potok from the north

ła doliny. Panorama rozciągająca się z tego miejsca wypełniona jest przez wysoką zielenią. Dopełnia ją rozproszona zabudowa miasta, a całość spina rwąca rzeka. Z całą pewnością most nie zdominował rzeki ani krajobrazu w którym się znalazł i nie stał się barierą w przestrzeni.

Kolej w Moszczance pojawiła się kilkanaście lat wcześniej niż w Głuchołazach. Wspominana wcześniej powódź z roku 1903 nie oszczędziła także i tej miejscowości. Tu pierwotnie wzniesiono nad Złotym Potokiem most kamienny. Legł on jednak pod naporem wezbranej wody⁵. Odbudowano go w konstrukcji stalowej, jako jednoprzęsłową belkę swobodnie podpartą. Podobnie jak w Głuchołazach zastosowano kształtowniki walcowane, które połączono złączami nitowanymi. Na tym podobieństwo się kończy. Tutejszy most posiada kształt tzw. łuku dolnego i wsparty jest na wysokich ceglano kamiennych przyczółkach. Zupełnie inna jest także jego rola w przestrzeni. Wraz z wysokimi nasypami, które prowadzą nań tory kolejowe, stworzył on mocną przegrodę Złotego Potoku. Dolina została podzielona na dwa wnętrza krajobrazowe. Jedynym miejscem, w którym następuje przenikanie obu przestrzeni to stosunkowo duży prześwit pomiędzy mostem a rzeką. Miejsce to nabiera kształtu bramy, przez którą mogą przedostać się ludzie oraz może swobodnie przepłynąć Złoty Potok. Rola wrót stała się na tyle wyrazista, że most ten stał się granicą wsi Moszczanka

Widok na most kolejowy nad Złotym Potokiem od strony południowej

View of the railway bridge on Złoty Potok from the south



Most kolejowy nad Złotym Potokiem w Moszczance

Railway bridge on Złoty Potok in Moszczanka



Widok z mostu nad Złotym Potokiem w kierunku północnym

View from the bridge on Złoty Potok to the north



Widok z mostu nad Złotym Potokiem w kierunku południowym

View from the bridge on Złoty Potok to the south

i Pokrzywna oraz granicą obecnych powiatów prudnickiego i nyskiego. Północna część doliny to rolnicza zabudowa Moszczanki ukształtowana w układzie ulicowym wzdłuż rzeki. Po stronie południowej znajduje się rozproszona zabudowa typowo letniskowej Pokrzywnej. Patrząc z obu miejscowości w kierunku mostu, dostrzeżemy nasyp – ziemną zapórę, która będzie stanowiła tło dla panoramy, a stalowa konstrukcja sprawi wrażenie zwornika. Różne będą także widoki z mostu. W kierunku północnym rozciągać się będzie spokojny pejzaż równinny. Na południu zobaczymy malowniczą panoramę Gór Opawskich. Mechanik prowadzący pociąg, jadąc po wysokim nasypie, widzieć będzie jedynie przed sobą prostą linię torów. Wąski Złoty Potok szybko gubi się pomiędzy innymi elementami krajobrazu. Rolę dominującą w tym miejscu przyjmuje most kolejowy. Góruje nad otaczającą przestrzenią i stanowi przeszkodę do pokonania.

Jaką wartość dla otaczających krajobrazów mają opisane budowle? Obie posiadają znaczne walory historyczne i są zabytkami techniki. Powstały w tym samym czasie i wzniesiono je w takiej samej technologii. Mimo, że są obiektami inżynierskimi, nie można im odmówić walorów estetycznych. Ich lekka ażurowa konstrukcja doskonale współgra z otaczającą je przestrzenią żywej zieleni. Oba mosty do dziś pełnią swoją funkcję użytkową i umożliwiają przejazd kilkunastu pociągów dziennie.

Dla budowli głuchołaskiej za zaletę można uznać jej neutralny wpływ na krajobraz miasta, które posiada tradycje letniskowe i uzdrowiskowe. Dominacja mostu w Moszczance też może być odczytana jako cecha pozytywna. Daje ona bowiem mocny akcent widokowy podparty innymi walorami historycznymi i estetycznymi. Czyni to most atrakcyjnym, mimo że odbywa się kosztem okaleczenia pierwotnej przestrzeni.

Powyższe rozważania pozwalają także ukazać, jak dalece na funkcjonowanie krajobrazu może wpływać rzeka. To nie jest już samoistny element otaczającego nas świata, ale sprawca działań ludzkich, które na szeroką skalę zmieniają przestrzeń. Na opisanych przykładach mostów kolejowych w Głuchołazach i Moszczance możemy prześledzić do jakich przekształceń krajobrazu i zmian w ich percepcji może doprowadzić chęć współzawodnictwa z wodnym żywiołem. Czasem te zmiany będą oddziaływały neutralnie. Kiedy indziej zdecydowanie przekształcą przestrzeń. Ale każdy z efektów może stać się zaletą.

Zdjęcia wykonał autor.

Photographs by author.

Marek Konopka

Wydział Architektury
Politechnika Wrocławska
Faculty of Architecture
Wrocław University of Technology

Przypisy

¹ Hrabiec A., Januszkiewicz K., 2005, *Most i jego znaczenie funkcjonalne oraz krajobrazowe dla otaczającej przestrzeni* [w:] „Estetyka konstrukcji mostowych”, Kraków, s. 35-40.

² Jerczyński M., Koziarski S., 1992, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole – Wrocław, s. 195.

³ Tamże, s. 197.

⁴ Sitko M., 1998, *Góry Opawskie, Głuchołazy – Prudnik*, s. 58.

⁵ Tamże, s. 138.



Widok wzdłuż toru na moście kolejowym w Moszczance

View along the railway tracks on the bridge in Moszczanka