



**Aleksandra Kozaczek\*, Gabriela Wojciechowska\*\*,  
Maria Czarnecka\*\*\*, Agnieszka Nowicka\*\*\*\***

***Rekonstrukcja i możliwości adaptacji dworców kolejowych  
na przykładzie wybranych obiektów z terenu Dolnego Śląska  
– wyniki analiz przeprowadzonych podczas warsztatów studenckich***

***Reconstruction and possibilities for adaptive re-use of railway stations  
based on the example of selected objects from the area of Lower Silesia  
– results of analyses carried out during student workshops***

### ***Wprowadzenie***

Celem artykułu jest ukazanie budowli związanych z kolejnictwem na Dolnym Śląsku, mających istotne walory architektoniczne, historyczne, kulturowe i krajobrazowe, a na skutek zaprzestania użytkowania niszczących i popadających w ruinę. Ponadto istotnym zadaniem publikacji jest pokazanie wybranych założeń kolejowych w dobie ich świetności oraz skonfrontowanie ze stanem obecnym. W artykule zaprezentowano rekonstrukcje w formie makiet architektonicznych wybranych dworców, wykonane podczas warsztatów studenckich „Kolejowe dziedzictwo Dolnego Śląska”<sup>1</sup>, zorganizowanych w roku

### ***Introduction***

This article discusses selected buildings related to the railway industry in Lower Silesia, which have significant architectural, historical, cultural and landscape values and, due to cessation of use, have deteriorated and fallen into ruin. The aim of the paper is to recreate selected railway layouts in the era of their splendor and to compare them with their current state. The article presents reconstructions in the form of architectural mockups of selected stations, made during the student workshops “Railway Heritage of Lower Silesia”<sup>1</sup>, organized in the academic

\* ORCID: 0000-0002-5930-9198. Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej/Faculty of Architecture, Wrocław University of Science and Technology.

\*\* ORCID: 0000-0001-7041-5373. Wydział Geoinżynierii, Górnictwa i Geologii Politechniki Wrocławskiej/Faculty of Geoengineering, Mining and Geology, Wrocław University of Science and Technology.

\*\*\* ORCID: 0000-0002-6425-5366. Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej/Faculty of Architecture, Wrocław University of Science and Technology.

\*\*\*\* ORCID: 0000-0001-9155-4495. Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej/Faculty of Architecture, Wrocław University of Science and Technology.

<sup>1</sup> Rezultaty prac w postaci makiet trzech obiektów kolejowych oraz zdjęć dworców z terenu Dolnego Śląska zostały zaprezentowane na

<sup>1</sup> The results of the work (mockups of three railway facilities and photos of stations from Lower Silesia) were presented at the international conference Big Stuff “Preserving large industrial objects in a changing environment”, which took place in Katowice on 11–13 September 2019. Previously, the effects of the first stage of the work were presented on May 21, 2017 at the exhibition entitled “Railway Heritage of Lower Silesia” in the session room at the Central Station in Wrocław, which accompanied a seminar held on the date of the 175<sup>th</sup> anniversary of the first journey made from Wrocław to Oława on the oldest railway line in Lower Silesia. The models were also presented during the conference “Railways in the Region” at the University of Wrocław in June 2017, the scientific conference “What can we save?” at the Museum of Zinc Metallurgy in Katowice, Szopienice in June 2017, the Lower Silesian Festival of Architecture in September 2018 and at the exhibition on the 5<sup>th</sup> anniversary of our activity at the Faculty of Architecture of the Wrocław University of Science and Technology in February 2019.

akademickim 2016/2017 przez Koło Naukowe Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego Industria, działające przy Politechnice Wrocławskiej pod opieką naukową dr. inż. arch. Piotra Gerbera. Przygotowano rekonstrukcje wybranych obiektów kolejowych reprezentujących różne rozwiązania funkcjonalne i kubaturowe: Dworca Marchijskiego we Wrocławiu, pierwszego dworca w Jaworzynie Śląskiej oraz stacji kolejowej w Żelaźnie. Tworzenie modeli miało na celu pokazanie potencjalnym inwestorom, urzędnikom oraz mieszkańcom miejscowości, z których pochodzą wybrane obiekty, wartości dworców i możliwości ich dalszej eksploatacji. Na podstawie licznych przykładów adaptacji budynków kolejowych można stwierdzić, że takie obiekty z powodzeniem można przystosować do nowych zadań. W artykule przedstawiono kilka takich realizacji zagranicznych. Mogą one stanowić inspirację dla rewitalizacji opisanych dworców.

### *Opis i rekonstrukcja dworców kolejowych na Dolnym Śląsku*

Dworce wybrane do rekonstrukcji podczas warsztatów pełniły dawniej istotną funkcję w regionie. Kolejnictwo rozwijające się na Dolnym Śląsku w XIX w. wpłynęło na rozwój gospodarczy tego obszaru. Budowle związane z koleją, stworzone na terenie Dolnego Śląska miały szczególne wartości w zakresie architektury, budownictwa oraz inżynierii transportu. Formą nawiązywały zarówno do historyzujących stylów architektury zachodnioeuropejskiej, jak i budownictwa regionalnego. Ich obecny stan jest wynikiem nie tylko spadku znaczenia kolei na rzecz innych środków transportu, ale przede wszystkim zdarzeń z przełomu lat 80. i 90. XX w., które spowodowały zadłużenie polskich kolei, spadek popytu na ich usługi, brak dotacji oraz wysokie czynsze dzierżawne za grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową [1]. Doprowadziło to do zamknięcia wielu tras, a zaprzestanie eksploatacji obiektów przyczyniło się do ich degradacji znacznie bardziej niż wykonywane we wcześniejszych latach nieudolne remonty.

Dobór obiektów do opracowania był podyktowany przede wszystkim rolą, jaką odegrały one w regionie. Kolejnym ważnym kryterium był aktualny stan budynku. Do opracowania wytypowano obiekty, które pomimo stałego wpisania się w krajobraz i prób przywrócenia funkcji nadal są w stanie postępującej destrukcji. Co ważne, starano się też wskazać dworce o zróżnicowanej kubaturze

---

międzynarodowej konferencji Big Stuff „Preserving large industrial objects in a changing environment”, która odbyła się w Katowicach w dniach od 11 do 13 września 2019 r. Wcześniej efekty pierwszego etapu prac były prezentowane 21 maja 2017 r. na wystawie pt. „Kolejowe Dziedzictwo Dolnego Śląska” w sali sesyjnej na Dworcu Głównym we Wrocławiu. Wystawa ta towarzyszyła seminarium z okazji 175-lecia pierwszego przejazdu na najstarszej linii kolejowej na Dolnym Śląsku Wrocław–Olawa. Modele dworców kolejowych pokazano również podczas konferencji „Kolej w Regionie” na Uniwersytecie Wrocławskim w czerwcu 2017 r., konferencji naukowej „Co możemy uratować?” w Muzeum Hutnictwa Cynku w Walcowni w Katowicach-Szopienicach w czerwcu 2017 r., a także w trakcie Dolnośląskiego Festiwalu Architektury we wrześniu 2018 r. i wystawy z okazji 5-lecia naszej działalności na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej w lutym 2019 r.

year 2016/2017 by the “Industria” Student Research Group for the Preservation of the Industrial Heritage, operating at the Wrocław University of Science and Technology under the scientific supervision of dr. eng. arch. Piotr Gerber. Reconstructions of the selected railway facilities representing various functional and spatial solutions were carried out, i.e. Marchijski Railway Station in Wrocław, the first station in Jaworzyna Śląska and the station in Żelaźno. The purpose of creating models was to demonstrate the historical and architectural values of the stations and to encourage investors, officials and local residents to consider possibilities for their further exploitation.

Based on numerous examples of railway station adaptation, it can be concluded that such objects can be successfully adapted to new functions. The article discusses some projects that were implemented abroad and which could be an inspiration for the revitalization of the stations described in the paper.

### *Description and reconstruction of railway stations in Lower Silesia*

The development of railways in Lower Silesia in the 19<sup>th</sup> century had a direct impact on the development of associated infrastructure and the stations selected here for reconstruction once performed important functions in the region. Railway-related buildings created in Lower Silesia had special values in the fields of architecture, construction and transport engineering and their designs referenced the historicising styles of Western European architecture and regional structures. Their current state is the result not only of the decline in the importance of railways but also of the events that took place in the late 1980s and early 1990s, which resulted in the Polish railways going into debt, a decrease in demand for PKP (Polish State Railways) services, a lack of subsidies and high rents for the land on which the railway infrastructure was located [1]. Many railway lines were closed and the lack of operation of the facilities contributed to their degradation much more than the inefficient repairs carried out in previous years.

Buildings were selected for the study primarily due to their importance for the region, but also because they were all in a state of progressive destruction, despite some attempts at restoration. It was also important to select stations that demonstrated a range of spatial shapes and cubature. As many railway facilities in Silesia fulfill these criteria there was a wide range of buildings to choose from. Examples can be found even in the center of Wrocław, as evidenced by the technical condition of the Upper Silesian Railway Station (Bahnhof der Oberschlesische Eisenbahn)<sup>2</sup>, Nadodrze Railway Station (Oderthorbahnhof)<sup>3</sup>,

<sup>2</sup> The Upper Silesian Railway Station from 1842, which was the first such facility in the Capital of Lower Silesia. In June 2017 it suffered a fire. Although the building is currently in poor condition, it houses a shelter for homeless people [2].

<sup>3</sup> Nadodrze railway station (1868) still fulfills its original function, but its fate is uncertain due to the unclear issue of ownership and the lack of a local plan for this area [3].



## II. 1. Aktualny stan wybranych dworców i stacji kolejowych na Dolnym Śląsku:

- a) Dworzec Górnośląski we Wrocławiu – widok skrzydła uszkodzonego podczas pożaru (2017),  
 b) Dworzec Świebodzki we Wrocławiu podczas targowiska (2018), c) zniszczona fasada dworca Nadodrze we Wrocławiu (2017),  
 d) dworzec w Kowarach, któremu grozi zawalenie (2016), e) opuszczona stacja w Olbrachtowicach (2016),  
 f) stacja w Grabinie Śląskiej z zarwanym dachem (2016) (fot. A. Kozaczek i G. Wojciechowska)

Fig. 1. Current condition of selected train stations in Lower Silesia:

- a) Upper Silesian Railway Station in Wrocław – view of a wing damaged during a fire (2017),  
 b) Świebodzki Railway Station in Wrocław during the market (2018), c) destroyed façade of Nadodrze Railway Station in Wrocław (2017),  
 d) the train station in Kowary, which is in danger of collapsing (2016), e) abandoned station in Olbrachtowice (2016),  
 f) station in Grabina Śląska with a damaged roof (2016) (photo by A. Kozaczek and G. Wojciechowska)

i ukształtowaniu przestrzennym. Zbiór obiektów spełniających te kryteria jest niezwykle szeroki, ponieważ na Dolnym Śląsku można zaobserwować wiele budynków kolejowych, które przestały być użytkowane i popadają w ruinę. Jako przykłady mogą posłużyć choćby te z centrum Wrocławia – Dworzec Górnośląski (Bahnhof der Oberschlesische Eisenbahn)<sup>2</sup>, dworzec Nadodrze (Oderthorbahnhof)<sup>3</sup> czy Dworzec Świebodzki (Freiburger Bahnhof)<sup>4</sup>. Największej degradacji ulegają jednak niewielkie stacje, takie jak Kowary (Schmiedeberg), Marcinowice Świdnickie (Groß Merzdorf), Olbrachtowice (Albrechtsdorf) oraz Grabina Śląska (Gräben)<sup>5</sup>, które istnieją w postaci szczątkowej i grozi im zawalenie. Takie obiekty powstały w latach 80. i 90. XIX w. i były niezwykle ważne dla regionu, ponieważ umożliwiały nie tylko transport osobowy, ale również pomagały w rozwoju przemysłu na Dolnym Śląsku. Dziś znikają nie tylko ze względu na dewastację, ale przede wszystkim przez brak decyzyjności po stronie właścicieli (il. 1).

Podczas selekcji według przedstawionych kryteriów wybrano trzy obiekty reprezentujące założenia o różnych rozwiązaniach funkcjonalnych i kubaturowych:

<sup>2</sup> Dworzec Górnośląski (1842), będący pierwszym tego typu obiektem w stolicy Dolnego Śląska, w czerwcu 2017 r. uległ pożarowi. Mimo że budynek znajduje się w złym stanie technicznym, mieści schronisko dla osób bezdomnych [2].

<sup>3</sup> Dworzec Nadodrze (1868) nadal spełnia swoją funkcję, jednak jego losy są niepewne ze względu na niejasną kwestię własności oraz brak planu miejscowego dla tego obszaru [3].

<sup>4</sup> Na Dworcu Świebodzkim (1867) obecnie realizuje się wiele zadań niezwiązanych z kolejnictwem, remonty obiektu są przeprowadzane miejscowo, w listopadzie 2019 r. na terenie obiektu wybuchł pożar, który w znacznym stopniu uszkodził budynek [4].

<sup>5</sup> Stacja kolejowa w Grabinie Śląskiej znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie kopalni granitu i zakładu obróbki kamienia.

and the Świebodzki Railway Station (Freiburger Bahnhof)<sup>4</sup>. However, small stations such as Kowary (Schmiedeberg), Marcinowice Świdnickie (Groß Merzdorf), Olbrachtowice (Albrechtsdorf) and Grabina Śląska (Gräben)<sup>5</sup> are subject to the greatest degradation, existing only in a fragmentary form and at risk of collapse. Such facilities were created in the 1880s and 1890s and were extremely important for the region's development, as they enabled not only passenger transport, but also generated industry intensification in the towns of Lower Silesia. Objects disappear not only due to degradation, but also due to a total lack of decision making on the part of the owners (Fig. 1).

Using the criteria described above, three buildings were selected that represented a variety of functional and spatial solutions:

– Marchijski Railway Station in Wrocław – a large head-end station, chosen for its functional and technical solutions and interesting history,

– the first station in Jaworzyna Śląska – a large island station at the junction, selected because of its atypical spatial shape and impact on industrial development in the locality,

– the station in Żelazno – a small railway station of the Kłodzko–Stronie Śląskie railway line, chosen for the landscape setting of the object.

As part of the workshop, the original forms of objects from their glory period were recreated. Reconstructions of the facilities were made on the basis of archival

<sup>4</sup> Świebodzki Railway Station, from 1867, currently houses many functions not related to railways. Repairs of the facility are carried out locally; in November 2019 a fire broke out on the site, which severely damaged the building [4].

<sup>5</sup> The railway station in Grabina Śląska is located in the immediate vicinity of the granite quarry and the stone processing plant.



– Dworzec Marchijski we Wrocławiu – duży dworzec czołowy, wybrany ze względu na rozwiązania funkcjonalno-techniczne oraz ciekawą historię,

– pierwszy dworzec w Jaworzynie Śląskiej – duży dworzec wyspowy na stacji węzłowej, wytypowany ze względu na nietypowe ukształtowanie przestrzenne i wpływ na rozwój przemysłu w miejscowości,

– dworzec w Żelaźnie – niewielka stacja przelotowa linii kolejowej Kłodzko–Stronie Śląskie, wybrana ze względu na krajobrazowe osadzenie obiektu.

W ramach warsztatów odtworzono pierwotne formy tych obiektów z okresu ich świetności. Rekonstrukcje wykonano na podstawie archiwaliów (dokumentacji budowlanej, rycin, fotografii) oraz opracowań naukowych, kart ewidencyjnych zabytków (informacje na temat przekształceń obiektu i jego funkcjonowania). Po wykonaniu rysunków wektorowych, obrazujących stan pierwotny budynków, części makiety zostały wycięte na wycinarce laserowej z tektury introligatorskiej. W kolejnym etapie połączono elementy oraz stworzono otoczenie niezbędne dla charakterystyki obiektów kolejowych. Przed przystąpieniem do tworzenia modeli przeprowadzono cykl wykładów. Podczas spotkań omówiono zasady działania założenia. Wykłady kończyła dyskusja o przyszłości obiektów.

### *Dworzec Marchijski we Wrocławiu*

W stolicy Dolnego Śląska rozbudowa sieci kolejowej miała szczególne znaczenie. Wpłynęła silnie na ukształtowanie metropolii, która formowała swoje przedmieścia po niwelacji obwarowań miejskich. Nowa infrastruktura była istotna nie tylko ze względów użytkowych. Podstawowa funkcja, transport osób i towarów, podczas budowy dworców w wielu przypadkach ustępowała prestiżowej formie. Miało to na celu pokazanie wysokiej rangi Wrocławia, który w XIX i na początku XX w. na różnych płaszczyznach konkurował z Berlinem.

W takich okolicznościach powstał Dworzec Marchijski (Niederschlesisch Märkischer Bahnhof), zwany również Królewskim ze względu na bliskość Pałacu Królewskiego. Projektantem oddanego do użytku w 1844 r. założenia był Julius Mangera, który był również autorem wspomnianego już Dworca Górnośląskiego [5]. Początkowo obiekt umożliwiał połączenie kolejowe między Wrocławiem a Legnicą, jednak docelowo pociągi docierały stąd aż do Berlina i Frankfurtu. Założenie było trzecim dworcem w obrębie miasta. Mimo że obiekt zaprojektowano w typie dworca czołowego, to jednak przewidziano możliwości adaptacji do form dworca przelotowego. Takie rozwiązanie miało na celu połączenie wszystkich wrocławskich stacji między sobą.

Założenie otrzymało układ osiowy, a jego oś symetrii wyznaczały tory kolejowe [6], przy których znajdowały się dwukondygnacyjne budynki przyjazdów i odjazdów. Pierwszy z nich zawierał również część mieszkalno-administracyjną. Obiekty połączono łukiem tryumfalnym flankowanym czterokondygnacyjnymi wieżami. Ponadto od strony północnej dworca funkcjonowała poczekalnia, czyli parterowy pawilon z restauracją. Od zachodniej strony założenie zamykał czterokondygnacyjny budynek dyrekcyjny. W późniejszych etapach inwestycja zyskała inne

building documentation, engravings and photographs, data from the Register of Monuments and scientific studies to research their original appearance and provide information on the changes that occurred over time to each facility and its functioning. Vector drawings were prepared illustrating the original state of the buildings and then parts of the mockup were cut out on a laser cutter from book-binding cardboard. These elements were combined and the environment necessary for the characteristics of railway facilities was created. A series of lectures were conducted before creating the models. During the meetings, the principles of the layout were discussed. Lectures ended with a discussion about the future of the objects.

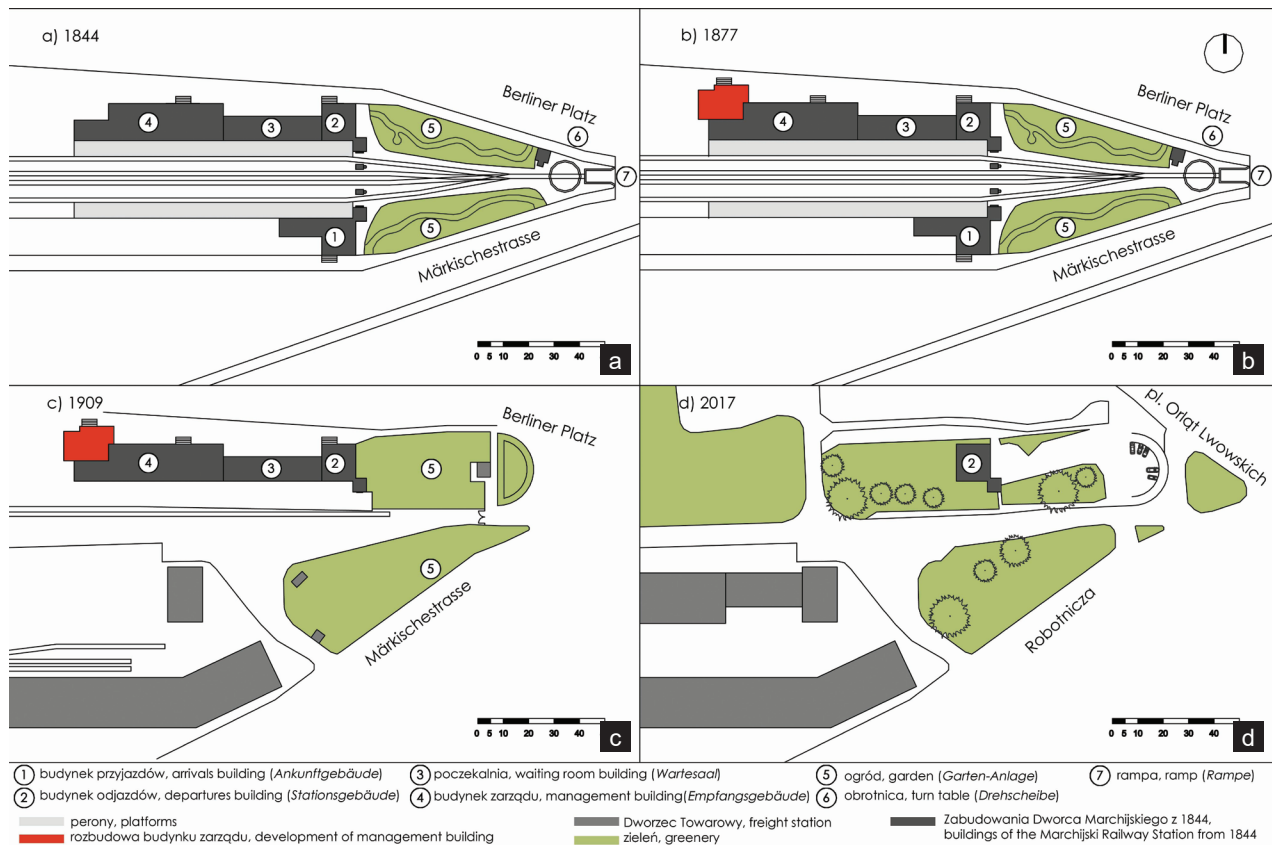
### *Marchijski Railway Station in Wrocław*

In the capital of Lower Silesia, the expansion of the railway network was of particular importance. It strongly influenced the formation of the metropolis, which developed suburbs after leveling the city walls. The new infrastructure was important not only for its utilitarian functions of transporting people and goods, but also for its beauty – many of the stations were designed to be prestigious buildings to demonstrate the high rank of Wrocław which competed with Berlin on various levels.

In such circumstances, Marchijski Station (Niederschlesisch Märkischer Bahnhof) was constructed. It was also called the Royal Station because of the proximity of the Royal Palace. The designer of the 1844 building was Julius Mangera who also designed the previously mentioned Upper Silesian Railway Station [5]. Initially the facility enabled a railway connection between Wrocław and Legnica, but eventually trains travelled from Wrocław to Berlin and Frankfurt. The complex was the third station to be built within the city and despite the fact that it was designed as a head station (terminus), it could also act as a transit station to allow all Wrocław stations to be connected with one another.

The complex had an axial arrangement with its axis of symmetry being determined by railway tracks [6]. Between them there were two-story arrival and departure buildings. The first of these also contained a residential and administrative part. The buildings were connected by a triumphal arch flanked by four-storey towers. On the northern side of the station there was a waiting room, i.e., a one-story pavilion with a restaurant. From the west, the complex was completed by a four-story management building. In later stages of its development, the complex gained other buildings including workshops, control rooms, a locomotive depot and warehouses related to the service of Cargo Station (Güterbahnhof Breslau-West) [7].

The facility was designed in the then popular trend of Neo-Renaissance architecture with industrial features and became a well-known attraction in Wrocław for travellers coming from the capital of Prussia. The characteristic two-tower façade appeared in many European stations from this period, including Berlin, Rotterdam and Zurich. The symbolic design with arcades under which locomotives passed was taken from the design of the 1842 Leipzig station (Bayerischer Bahnhof Leipzig). The dominance of



## II. 2. Rozwarstwienie chronologiczne zabudowy Dworca Marchijskiego we Wrocławiu:

a) stan dworca po wybudowaniu (1844), b) rozbudowa budynku zarządu (1877), c) wyburzenie południowej części (1909), d) stan obecny (2017) (oprac. A. Kozaczek)

### Fig. 2. Chronological dissection of the buildings of Marchijski Station in Wrocław:

a) station after construction (1844), b) extension of the management building (1877), c) demolition of the southern part (1909), d) current state (2017) (by A. Kozaczek)

zabudowania, w tym warsztaty, nastawnie, lokomotywownię oraz magazyny związane z obsługą dworca towarowego (Güterbahnhof Breslau-West) [7].

Obiekt zrealizowano w popularnym wówczas nurcie architektury neorenesansowej z cechami przemysłowymi. Charakterystyczna dwuwieżowa fasada pojawiła się w wielu europejskich dworcach z tego okresu, między innymi w Berlinie, Rotterdamie czy Zurychu. Symboliczne rozwiązanie z arkadami, pod którymi przejeżdżała lokomotywa, było zaś zaczerpnięte z projektu zrealizowanego w 1842 r. dworca w Lipsku (Bayerischer Bahnhof Leipzig). Obiekt stał się wizytówką Wrocławia dla podróżnych przybywających ze stolicy Prus. Dominacja wertykalnych podziałów, ścisły związek między formą a funkcją, zastosowanie nowych technik budowlanych (żelwne kolumny, szklany dach nad peronami [8]) oraz zieleń zaprojektowana wokół obrotnicy wyróżniały tę realizację wśród innych obiektów tego typu (il. 2a).

Znaczenie Dworca Marchijskiego spadło w 1875 r., gdyż utracił on możliwość połączeń z Berlinem na rzecz Dworca Głównego. Mimo to dwa lata później rozbudowano budynek zarządu (il. 2b). Nowe skrzydło zachowało neorenesansowy styl, zyskało obszerny świetlik nad klatką schodową, który wybijał się z nad płaskiego dachu [9]. Niestety w 1909 r. kompleks przekształcono w całości

vertical divisions, the close relationship between form and function, the use of new construction techniques (including cast-iron columns and a glass roof over the platforms [8]), and the planting of greenery around the turntable distinguished this realization from other complexes of this type (Fig. 2a).

In 1875 the significance of the facility decreased because it lost its possibility of connections with Berlin for the Central Station. Despite this, two years later, the management building was extended (Fig. 2b). The new wing maintained the Neo-Renaissance style of the complex and gained a spacious skylight above the staircase, which stood out from the flat roof [9]. Unfortunately, in 1909 the complex was completely transformed into the Cargo Station and the arrival buildings along with the arcaded gate were demolished [10]. In the same period, the greenery in front of the station was rearranged due to the liquidation of the turntable. The new shape of the square was aimed at highlighting the entrance gate to the area of the Cargo Station (Fig. 2c). Eleven years later, the waiting room pavilion was converted into social housing, i.e., apartments were separated, new chimney ducts were introduced, a division of window openings was changed and a ceiling was introduced, which made it possible to form another usable floor [11]. During the next years,



Il. 3. Dworzec Marchijski we Wrocławiu:  
 a) stan obecny (fot. A. Nowicka, 2018),  
 b) makieta rekonstrukcji (oprac. Koło Naukowe Industria, fot. A. Kozaczek, 2017)

Fig. 3. Marchijski Railway Station in Wrocław:  
 a) current state (photo by A. Nowicka, 2018),  
 b) reconstruction mockup (by Industria Student Research Group, photo by A. Kozaczek, 2017)

w dworzec towarowy, co spowodowało wyburzenie budynku przyjazdów oraz arkadowej bramy [10]. W tym samym okresie przearanżowano zieleniec przed dworcem, co było związane z likwidacją obrotnicy. Nowe ukształtowanie skweru miało również na celu podkreślenie bramy wjazdowej na teren dworca towarowego (il. 2c). Jedenaście lat później pawilon poczekalni został przekształcony w mieszkania socjalne. Wewnątrz wydzielono lokale, wprowadzono nowe przewody kominowe, zmieniono podziały otworów okiennych oraz wprowadzono strop, co pozwoliło na stworzenie kolejnej użytkowej kondygnacji [11]. W późniejszych latach obiekt był poddawany drobnym remontom związanym z wprowadzeniem przyłączy kanalizacyjnych i wodnych, jak również z zawężeniem otworów drzwiowych i okiennych [12].

Budynek zarządu oraz dawna poczekalnia zostały zburzone prawdopodobnie podczas oblężenia Festung Breslau. Do dziś ocalała część północna z wieżą i budynkiem odjazdów (il. 2). Obecnie to pustostan, a wokół niego zorganizowano parking oraz przystanek autobusowy (il. 2d).

Podczas przygotowań mających na celu odtworzenie Dworca Marchijskiego<sup>6</sup> w stanie z 1877 r. istotne były liczne studia ikonografii. Niestety nie zachowały się oryginalne plany obiektu z 1844 r. Ważnym źródłem informacji była dokumentacja wodno-kanalizacyjna oraz archiwalia dotyczące przebudów obiektu. Makiety zrealizowano w skali 1:100 z uwzględnieniem obiektów kubaturowych, torów oraz ażurowej wiaty (il. 3).

### *Dworzec w Jaworzynie Śląskiej*

Dworzec w Jaworzynie Śląskiej (Königszelt Bahnhof) zaczął funkcjonować w 1844 r., a jego wzniesienie wiązało się otwarciem linii kolejowej Wrocław–Świebodzice. Utworzenie stacji węzłowej, pierwszej na Śląsku o tak dużym znaczeniu komunikacyjnym [13], wpłynęło na

the facility underwent minor renovations related to the introduction of sewage and water connections as well as the narrowing of the door and window openings [12].

The headquarters building and the former waiting room were demolished during the siege of Festung Breslau. To this day, the northern part has survived with the tower and departure building (Fig. 2). The building is currently vacant and a parking lot as well as a bus stop were organized around it (Fig. 2d).

During the preparations to reconstruct the 1877 version of Marchijski Station<sup>6</sup>, numerous iconography studies were required. Unfortunately, the original plans of the object from 1844 have not survived. An important source of information was the water and sewage documentation as well as archives which provided information regarding the reconstruction of the complex. The model was made in a scale of 1:100, taking into account cubature objects, the tracks and the openwork shelter (Fig. 3).

### *Railway station in Jaworzyna Śląska*

The train station in Jaworzyna Śląska (Königszelt Bahnhof) began to function in 1844 and its erection was connected with the opening of the Wrocław–Świebodzice railway line. The construction of this first junction station in Silesia [13] was of such importance that it influenced the development of the whole area, which included a significant porcelain industry (Porzellanfabrik Königszelt)<sup>7</sup>.

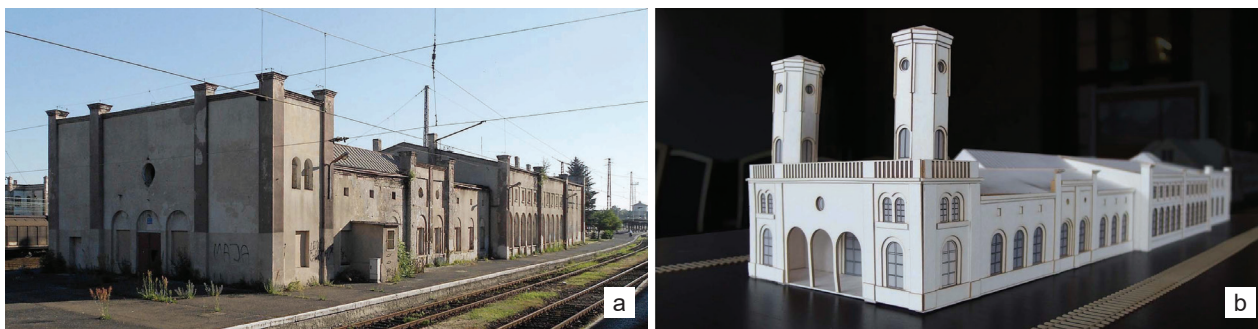
The large, multi-functional island station was built in the style of arcaded architecture [13]. The building was part of the then popular trend of two-tower façades. The first known engraving of the station comes from the 1850s, where it was presented as a one-storey building flanked by two towers [15]. Representations of the station from

<sup>6</sup> Istotnym źródłem informacji były analizy oraz model 3D sporządzone przez Emilię Brant w ramach jej pracy nad projektem magisterskim realizowanym pod opieką naukową dr hab. inż. arch. Krystyny Kirschke, prof. uczelni.

<sup>6</sup> An important source of information was the analysis and 3D model prepared by Emilia Brant as part of her work on the master project implemented under the scientific supervision of dr hab. eng. arch. Krystyna Kirschke, associate prof.

<sup>7</sup> A locomotive workshop was established in the village housing a rolling stock repair complex, a distillery and a gravel pit [14].





II. 4. Dworzec w Jaworzynie Śląskiej:

a) stan obecny (fot. G. Wojciechowska, 2018), b) makieta rekonstrukcji (oprac. Koło Naukowe Industria, fot. A. Kozaczek, 2017)

Fig. 4. Railway station in Jaworzyna Śląska:

a) current state (photo by G. Wojciechowska, 2018), b) reconstruction mockup (by Koło Naukowe Industria, photo by A. Kozaczek, 2017)

rozwój okolicy, w której powstał m.in. przemysł związany z produkcją porcelany (Porzellanfabrik Königszelt)<sup>7</sup>.

Duży, wielofunkcyjny dworzec wyspowy wzniesiono w stylu architektury arkadowej [13]. Budynek wpisywał się w popularny wówczas trend fasad dwuwieżowych. Pierwsza znana rycina z wizerunkiem dworca pochodzi z lat 50. XIX w. Znajduje się na niej jednokondygnacyjna budowla flankowana dwiema wieżami [15]. Kolejne przedstawienia dworca z przełomu XIX i XX w. ukazują już budynek dwukondygnacyjny, nakryty dachami dwuspadowymi o zróżnicowanym nachyleniu, zwieńczonymi świetlikami wraz z drewnianymi wiatami wzdłuż peronów. Elewacje były licowane pasami z jasnej oraz ciemnej cegły, co wyróżniało obiekt i wpisywało się w lokalną tradycję budownictwa ceglanego.

W wyniku przebudowy linii kolejowych dostęp do budynku dworca został utrudniony przez zwiększoną liczbę torów po obu stronach obiektu. W latach 20. XX w. wybudowano nowy dworzec, przez co obiekt między peronami stracił na znaczeniu. Prawdopodobnie w trakcie II wojny światowej dworzec został pozbawiony charakterystycznych wież. Po wojnie przez krótki czas obiekt mieścił restaurację dla podróżnych. Budynek w wyniku licznych przebudów utracił swój pierwotny charakter. Obecnie jest pustostanem i niszczeje<sup>8</sup> (il. 4a).

Bryłę pierwszego dworca w Jaworzynie Śląskiej odtworzono w skali 1:100, przedstawiono stan z początku XX stulecia. Przy próbie rekonstrukcji istotne było zarówno odtworzenie dwuwieżowej fasady, jak i faktury elewacji. Aby odzwierciedlić charakter dworca, należało odwołać się do jego kontekstu i pokazać jego usytuowanie (il. 4b).

### Stacja kolejowa w Żelaźnie

Stację kolejową w Żelaźnie (Bahnhof Eisersdorf) w powiecie kłodzkim oddano do użytku w 1897 r. razem z linią kolejową Kłodzko–Stronie Śląskie (kolej doliny Białej

the turn of the 20<sup>th</sup> century show a two-story building covered with gable roofs with a different slope topped by a skylight and wooden shelters along the platforms. The façades were faced with light and dark brick strips, which made the building stand out and was part of the local brick construction tradition. Due to the reconstruction of the railway lines, access to the station building was hindered by the increased number of tracks on both sides of the facility. In the 1920s a new station was built, which made the facility between platforms less important. Probably during World War II the station lost its characteristic towers. After the war, for a short time, the building housed a restaurant for travellers. The building lost its original character as a result of numerous reconstructions. Currently it is vacant and decaying<sup>8</sup> (Fig. 4a).

The model of the first station in Jaworzyna Śląska was recreated in a scale of 1:100 and represented the state of the building at the beginning of the 20<sup>th</sup> century. It was important to recreate both the two-tower façade and the texture of the façade. To reflect the nature of the station, research on the context and location was done (Fig. 4b).

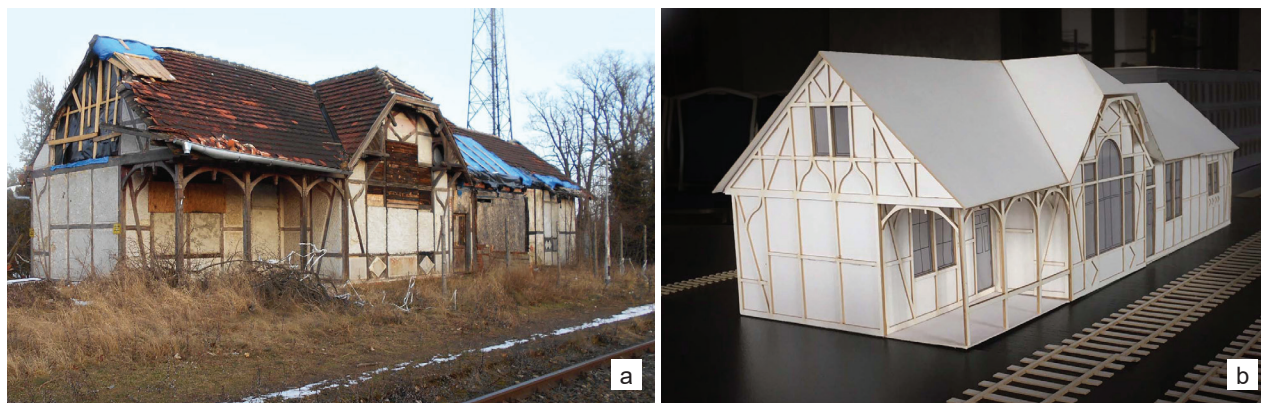
### Railway Station in Żelazno

The railway station in Żelazno (Bahnhof Eisersdorf) in the Kłodzko Poviát was opened in 1897 together with the Kłodzko–Stronie Śląskie railway line (Biała Łądecka Valley railway). It was a small three-track station with a station building, a free-standing chalet, and a residential building for employees. The station facilities provided passenger and goods clearance as well as loading of wagons. The building served as an additional stop on the tourist route. The station building has a richly decorated wooden structure including “S” shaped beams, roof gables and a shed in the form of a pseudo-arcade. Since 2004, the track has been excluded from passenger traffic, and the one-story half-timbered station covered with a steep multi-slope roof is in a state of ruin (Fig. 5a).

<sup>7</sup> Na terenie miejscowości powstała lokomotywnia mieszcząca zespół napraw taboru kolejowego, gorzelnia i zwirownia [14].

<sup>8</sup> Mieszkańcy Jaworzyny Śląskiej mają świadomość wartości obiektu i wnioskuje o rewitalizację dworca. W 2018 r. renowacji poddano wiaty peronów o ciekawej snycerce [16].

<sup>8</sup> Inhabitants of Jaworzyna Śląska are aware of the value of the object and request revitalization of the station. In 2018, sheds of platforms with interesting woodcarving were renovated [16].



Il. 5. Stacja kolejowa w Żelaznie:

- a) stan obecny (fot. G. Wojciechowska, 2020),  
 b) makieta rekonstrukcji (oprac. Koło Naukowe Industria, fot. A. Kozaczek, 2017)

Fig. 5. Railway station in Żelazno:

- a) current state (photo by G. Wojciechowska, 2020),  
 b) reconstruction mockup (by Koło Naukowe Industria, photo by A. Kozaczek, 2017)

Łądeckiej). Była to niewielka, trzytorowa stacja z dworcem, wolnostojącym szaletem oraz budynkiem mieszkalnym dla pracowników. Obiekty stacyjne zapewniały odprawę pasażerów, towarów oraz załadunek wagonów. Budynek pełnił dodatkową funkcję przystanku przy trasie turystycznej. Miał bogato zdobioną konstrukcję drewnianą – belki w kształcie litery „S”, zwieńczenia szczytów dachowych i wiatę w formie pseudoarkady. Od 2004 r. szlak jest wyłączony z ruchu pasażerskiego, a parterowy, szachulcowy dworzec przekryty wielospadowym dachem o stromych połaciach znajduje się w stanie ruiny (il. 5a).

Podobne dworce na tej trasie kolejowej, różniące się nieznacznie pod względem funkcjonalnym, powstały w Odrzychowicach Kłodzkich, Trzebieszowicach (nie istnieje), Stroniu Śląskim<sup>9</sup>. Lokalizacja dworców na terenie górzystym i wpływ XIX-wiecznych trendów architektonicznych odwołujących się do regionalnych tradycji budowlanych (*Heimatsstil*), a także dekoracja o charakterze secesyjnym wpłynęły na powstanie obiektów o wysokich walorach architektonicznych, świetnie wpisujących się w krajobraz. W 1898 r. opiniotwórcze Stowarzyszenie Architektów w Berlinie (Architekten-Verein zu Berlin) uznało linię kolejową doliny Białej Łądeckiej za najbardziej atrakcyjną pod względem architektonicznym w całych Sudetach [17]. Podobne obiekty wybudowano później na linii kolejowej Strzeblów–Świdnica i na linii Strzegom–Bolków.

W ramach warsztatów studenckich odtworzono stan dworca z początku XX w. w skali 1:50 (il. 5b). Makieta opracowana na podstawie pomiarów i dokumentacji fotograficznej stanu istniejącego, zdjęć archiwalnych oraz rysunków zamieszczonych w publikacji P. Dominasa *Kolej Kłodzko–Łądek Zdrój–Stronie Śląskie* [17].

Similar stations on this railway route, slightly differing in terms of functionality, were built in Odrzychowice Kłodzkie, Trzebieszowice (which no longer exists), and Stronie Śląskie<sup>9</sup>. The location of the stations in this mountainous area along with the influence of the 19<sup>th</sup>-century architectural trends referring to regional building traditions (*Heimatsstil*) and the influence of the Art Nouveau style led to the construction of objects of a high architectural value which perfectly matched the landscape. In 1898, the influential Association of Architects in Berlin (Architekten-Verein zu Berlin) recognized the Biała Łądecka Valley railway line as the most attractive in terms of architecture in the entire Sudetes [17]. Similar facilities were later built on the Strzeblów–Świdnica railway line and on the Strzegom–Bolków line.

As part of the student workshops, the condition of the station from the beginning of the 20<sup>th</sup> century was reproduced in a scale of 1:50 (Fig. 5b). The model was developed on the basis of measurements and photographic documentation of the surviving building; as well as archival photos and drawings contained in the publication *Kolej Kłodzko–Łądek Zdrój–Stronie Śląskie* by P. Dominas [17].

### Examples of railway station adaptations

The stations mentioned above are only few selected ones of many railway buildings that require the introduction of a new function. Most of them are facilities located by lines that are out of service. Some unused facilities were put up for sale by Polskie Koleje Państwowe S.A. Based on numerous examples from Western Europe, it can be concluded that such objects might be successfully adapted to new functions and the rest of the article discusses projects that could constitute an inspiration for the

<sup>9</sup> Podobne stacje istniały m.in. w Grabinie Śląskiej, gdzie obiekt posadowiono na skarpie, oraz w Marcinowicach Świdnickich, gdzie budynek zrealizowano w odbiciu lustrzanym. Stacje adaptowano do warunków krajobrazowo-przyrodniczych.

<sup>9</sup> Similar stations existed, e.g., in Grabina Śląska, where the building was founded on the slope, and in Marcinowice Świdnickie, where the building was built in a mirror image. The stations were adapted to the natural conditions generated by the location.



### Przykłady adaptacji dworców

Przytoczone w artykule przykłady dworców to jedynie wybrane obiekty z wielu budynków kolejowych, dla których zmiana ich przeznaczenia może być jedynym ratunkiem. Część nieużytkowanych obiektów została wystawiona na sprzedaż przez Polskie Koleje Państwowe S.A. W większości są to budynki znajdujące się przy liniach, które zostały wyłączone z eksploatacji. Na podstawie licznych przykładów z krajów Europy Zachodniej można stwierdzić, że takie obiekty z powodzeniem można przystosować do nowych zadań. W dalszej części artykułu przedstawiono realizacje, które mogą stanowić inspirację dla rewitalizacji opisanych dworców. Wybrano przykłady adaptacji korespondujące z opracowanymi obiektami pod względem kubatury, funkcji i lokalizacji.

#### *Hamburger Bahnhof*

– muzeum sztuki współczesnej w Berlinie, Niemcy

Budynek dawnego dworca kolejowego Hamburger Bahnhof w Berlinie mieści obecnie muzeum sztuki współczesnej (Hamburger Bahnhof – Museum für Gegenwart). Pierwotny projekt powstał przy współpracy dyrektora Kolei Berlińsko-Hamburskiej Friedricha Neuhausa i architekta Ferdynanda Wilhelma Holza. Hamburger Bahnhof pełnił funkcję stacji czołowej. Elewacja frontowa zwraca uwagę ze względu na dwie wieże oraz dwie arkadowe bramy będące niegdyś przejazdami, przez które lokomotywy mogły dostać się do obrotnicy kolejowej.

Pierwszy pociąg wjechał na stację już w 1846 r., jeszcze przed ukończeniem budowy. Dworzec stracił na znaczeniu za czasów Cesarstwa Niemieckiego, po połączeniu i upaństwowieniu towarzystw kolejowych, i został wyłączony z użytku w 1884 r. Pasażerski ruch kolejowy w kierunku Hamburga obsługiwać miał pobliski dworzec Lehrter. Pomimo zamknięcia na jego terenie działały firmy spedycyjne.

Kolejny etap eksploatacji założenia rozpoczął się w 1906 r., gdy otwarto tutaj Królewskie Muzeum Budownictwa i Komunikacji. Miało ono na celu prezentację rozwoju przemysłu i techniki. Rozwój muzeum doprowadził do dobudowania dwukondygnacyjnego zachodniego skrzydła, a następnie symetrycznego wschodniego. Muzeum mocno ucierpiało podczas II wojny światowej, jednakże większość zbiorów ocalono.

Obecne przeznaczenie dworca związane jest z postacią niemieckiego przedsiębiorcy Ericha Marxa, kolekcjonera dzieł sztuki. W latach 80. XX w. władze Berlina skorzystały z jego propozycji udostępnienia posiadanych dzieł sztuki szerokim kręgom odbiorców. Wystawa odbywająca się w Neue Nationalgalerie okazała się sukcesem, a władze miasta podjęły decyzję o przekształceniu budynku dawnego Muzeum Komunikacji i Budownictwa w muzeum sztuki współczesnej – galerię z dziełami z kolekcji Marxa jako ekspozycją stałą. Konkurs na rozbudowę muzeum rozstrzygnięto w 1989 r., wygrał uznany architekt Josef Paul Kleihues. Rozbudowa rozpoczęła się w 1990 r. i trwała sześć lat [18]. Obecnie dworzec stanowi tło dla wydarzeń kulturalnych i promocji młodych twórców

rewitalizacji stacji opisanych powyżej. Te przykłady adaptacji zostały wybrane, ponieważ odpowiadały stacjom opisanych powyżej pod względem objętości, funkcji i lokalizacji.

#### *Hamburger Bahnhof*

– muzeum sztuki współczesnej w Berlinie, Niemcy

The former Berlin Train Station Hamburger Bahnhof now houses a museum of modern art (Hamburger Bahnhof – Museum für Gegenwart). The original design was created in cooperation with the director of the Berlin–Hamburg Railway – Friedrich Neuhaus and architect Ferdynand Wilhelm Holz. The Hamburger Bahnhof served as a terminus. The front elevation draws attention due to the two towers and two arcaded gates that were once passages through which locomotives could get to the railway turntable.

The first train arrived at the station in 1846, before the construction was completed. The station lost its importance during the German Empire after the merger and nationalization of railway societies and was closed in 1884. Passenger train traffic towards Hamburg was to be served by the nearby Lehrter station. Despite the closure, freight companies continued to operate at the complex.

The next stage of development of the facility began in 1906 when the Royal Museum of Construction and Communication was opened there to present the development of industry and technology. The development of the museum led to the addition of a two-storey western wing and then an eastern wing to complete the symmetry. The museum was severely damaged during World War II, but many collections were saved.

The current purpose of the station is connected with the figure of German entrepreneur Erich Marx, who was an art collector. In the 1980s, Berlin authorities took advantage of his proposal to make his works of art available to a wider public. The exhibition, which took place in the Neue Nationalgalerie was successful, and the city authorities decided to transform the building of the former Museum of Communication and Construction in the Museum of Contemporary Art into a gallery of contemporary art with works from the Marx collection as a permanent exhibition. The 1989 competition for the expansion of the museum was won by a well recognized architect whose name was Josef Paul Kleihues. The transformation began in 1990 and lasted six years [18]. Currently, the station is the background for cultural events and the promotion of young artists (Fig. 6a). The spacious hall of the original waiting room suits the organization of events and arrangements of contemporary art exhibitions.

#### *Housing and service complex in Gosport, United Kingdom*

The Gosport railway station in Great Britain was opened in 1841. It was designed by William Tite in the classical style. During the first years of its existence it was characterized by heavy traffic which was connected with coal transport. The building was damaged to a large extent



## II. 6. Przykłady adaptacji dworców kolejowych:

- a) Hamburger Bahnhof – Muzeum Sztuki Współczesnej w Berlinie, b) zespół mieszkaniowo-usługowy w Gosport, c) dom jednorodzinny w starej stacji kolejowej Gruben w Gstaad (oprac. A. Kozaczek, 2017)

### Fig. 6. Examples of railway station adaptations:

- a) Hamburger Bahnhof – Museum of Contemporary Art in Berlin, b) housing and service complex in Gosport, c) single-family house in the old Gruben train station in Gstaad (by A. Kozaczek, 2017)

(il. 6a). Jednoprzestrzenna hala poczekalni sprzyja organizowaniu happeningów oraz aranżacji wystaw sztuki współczesnej.

#### *Zespół mieszkaniowo-usługowy w Gosport, Wielka Brytania*

Stację kolejową w Gosport w Wielkiej Brytanii uruchomiono w 1841 r. Została zaprojektowana przez Williama Tite'a w stylu klasycystycznym. Już w pierwszych latach istnienia odznaczała się dużym natężeniem ruchu, co było związane z transportem węglowym. Budynek został uszkodzony w znacznym stopniu podczas nalotu bombowego w 1941 r., jednak nadal funkcjonował jako dworzec. Stacja nie była remontowana i zamknięta ją w 1953 r.

W 2007 r. budynek został zakupiony przez Heritage Housing Association. Trzy lata później biuro Re-Format wykonało projekt rewitalizacji dawnej stacji kolejowej [19]. Jego projektantom udało się przekształcić opuszczone i niszczone miejsce w wysokiej jakości lokale mieszkalne i biurowe (35 niedrogich mieszkań, 4 biura oraz pokój do wspólnych spotkań). Budynki i zrekonstruowane belkowanie hali peronowej tworzą domkniętą przestrzeń centralnego dziedzińca, który powstał w miejscu dawnych torów kolejowych. Architekci zachowali charakter zabytkowej stacji (il. 6b). Projekt zdobył liczne nagrody, m.in. Housing Design Awards 2008 (wygrana) oraz Civic Trust Awards 2012 (nagroda).

#### *Dom jednorodzinny w starej stacji Gruben w Gstaad, Szwajcaria*

Dworzec kolejowy Gruben, znajdujący się w szwajcarskiej miejscowości Gstaad został otwarty w 1904 r. Był częścią linii kolejowej Montreux–Bern–Oberland. Po wyłączeniu z eksploatacji niszczał. Projekt rewitalizacji obiektu wykonała Antonie Bertherat-Kioes – przebudowała stację na dom letniskowy. Jest to obiekt o powierzchni około 700 m<sup>2</sup> przystosowany do potrzeb sześciuosobowo-

during a bombing raid in 1941, but it continued to function as a station. The station was not maintained, however, and it was closed in 1953.

In 2007, the building was purchased by the Heritage Housing Association. The revitalization project of the former railway station was carried out by Re-Format in 2010 [19], transforming the abandoned and decaying place into high-quality residential and office premises. The architects preserved the character of an historic railway station and the project includes 35 affordable flats, four offices and a room for joint meetings. This concept combines the ruins of platforms and entablature to create a closed space in the central courtyard, which was built on the site of the former railway tracks. The architects preserved the character of the historic station (Fig. 6b). The project won awards, including the Housing Design Awards 2008 (first award) and the Civic Trust Awards 2012 (award).

#### *Single-family house in the old Gruben train station in Gstaad, Switzerland*

Gruben train station, located in the Swiss town of Gstaad, was opened in 1904. It was part of the Montreux–Bern–Oberland railway line. After decommissioning, the building was slowly deteriorating. Revitalization of the facility was undertaken by Antonie Bertherat-Kioes who converted it into a summer house, creating a building of approximately 700 m<sup>2</sup> designed for the needs of a six person family [20]. Its reconstruction was completed in 2009.

The building consists of two parts. The first part is a one-storey building with a kitchen and a dining room. The second part is a four-storey building housing residential and leisure spaces [21].

The external appearance of the building has not changed. In the interior, modern design elements are intertwined with the technical equipment of the station. The generator station control panel was adapted for a home fireplace, a workplace was created at the gallery level using existing countertops, and iron transformers divided the kitchen space from the dining area of the house. The architect

wej rodziny [20]. Jego modernizacja została zakończona w 2009 r.

Budynek składa się z dwóch części. Pierwsza część – jednokondygnacyjna – mieści kuchnię z jadalnią. Druga część to czterokondygnacyjny budynek z przestrzeniami mieszkalnymi i wypoczynkowymi [21].

Zewnętrzny wygląd budynku nie został zmieniony. We wnętrzu przeplatają się nowoczesne elementy wystroju z technicznym wyposażeniem stacji. Panel kontrolny stacji generatorowej został zaadaptowany na domowy kominek, a na poziomie galerii stworzono miejsce pracy, wykorzystując istniejące blaty. Żelazne transformatory dzielią przestrzeń kuchni od części jadalnej domu. Architektka użyła drewna jako materiału kontrastującego z surowością i przemysłowym charakterem maszyn, które pozostały we wnętrzu. Zabieg ten nadaje wnętrzu ciepły i przytulny w odbiorze charakter (il. 6c).

Przedstawione przykłady rewitalizacji dworców wykazują możliwości adaptacji obiektów kolejowych o zróżnicowanej kubaturze oraz ukształtowaniu formalnym i funkcjonalnym. Sposób wpływania na zabytkową tkankę obiektu jest inwazyjny, jednak mimo to uchronił przedstawione założenia od kompletnego zniszczenia.

### Podsumowanie

Biorąc pod uwagę analizy przeprowadzone podczas warsztatów, można sformułować następujące wnioski dotyczące zabudowy kolejowej Dolnego Śląska:

- dworce kolejowe Dolnego Śląska są wartościowymi obiektami ze względu na zastosowanie najwyższych standardów techniki swoich czasów oraz – przede wszystkim – widoczne nawiązania do kontekstu miejsca,
- obiekty te są w bardzo złym stanie technicznym, nieużytkowane lub eksploatowane w niewłaściwy sposób, a nieregulowane kwestie własnościowe komplikują możliwości podejmowania decyzji o przyszłości obiektów,
- w wielu miejscowościach istnieje duża świadomość społeczna na temat wartości architektonicznej dworców,
- makiety wykonane podczas warsztatów dają wyobrażenie pierwotnej skali założeń kolejowych, a także pokazują skalę zniszczeń,
- tworzenie replik dworców w formie makiet umożliwi wykazanie ich wartości oraz stanowi dobre źródło informacji o obiekcie dla potencjalnych inwestorów, urzędników i mieszkańców regionu,
- zachodnioeuropejskie przykłady rewitalizacji obiektów kolejowych dowodzą, że nadanie dworcem nowej funkcji może być jedyną szansą na ich ocalenie.

Dworce kolejowe są ściśle powiązane z historią regionu, w wielu miejscach można zaobserwować, jak znaczący wpływ na rozwój poszczególnych terenów miał transport kolejowy. Obiekty przybierały reprezentacyjne formy, na ogół stając się wizytówką danego miejsca. Ponadto dworce kolejowe Dolnego Śląska w szczególności sposób wpisywały się w krajobraz i nawiązywały do architektury regionu. Prezentowane przykłady, pochodzące z XIX w., oprócz niewątpliwiej wartości historycznej oraz estetycznej mają niewykorzystany potencjał. Z tego powodu należy uwzględnić pierwotną rolę tych obiektów

used wood to contrast with the rawness and industrial character of the machines that remained in the interior, namely a treatment that gave the interior a warm and cozy atmosphere (Fig. 6c).

The analyzed examples of railway station revitalization show the possibilities of adapting railway facilities of various cubature as well as formal and functional shapes. The method of influencing the historical substance of the object is invasive, but it still saved the facilities from complete destruction.

### Summary

From the analyses carried out during the workshops, the following conclusions regarding the railway facilities of Lower Silesia can be drawn:

- Lower Silesian railway stations are valuable objects due to the use of the highest technical standards of their time and because of their extensive references to the local context,
- the facilities are in a very poor technical condition, unused or exploited improperly, and unregulated ownership issues complicate decision-making options about the future of the buildings,
- in many places there is a lot of social awareness about the architectural value of the railway stations,
- models, which were made during the workshops, give an idea of the original scale of the railway facilities; and also show the scale of damages,
- creating replicas of the stations in the form of mock-ups makes it possible to demonstrate their value and is a good source of information about the facility for potential investors, officials and local residents,
- Western European examples of revitalization of railway facilities prove that providing new functions may be the only chance to save them.

Railway stations are closely related to the history of the region and the significance of the impact of rail transport on the development of particular areas can still be seen. Railway stations took representative forms, usually becoming a landmark for a given place. Furthermore, Lower Silesian railway stations in a special way blended in with the landscape and referred to the architecture of the region. The 19<sup>th</sup> century train stations presented here, in addition to their undoubted historical and aesthetic value, have an unused potential, and therefore the primary role of these objects should be taken into account when finding new functions for them. For some historical stations it may be too late to stop the damage, but many facilities could still be revived again. The adaptability of old stations is confirmed by numerous examples from other countries.

An important task is to build social and local government awareness about the importance of railway facilities in the cultural landscape. Perhaps the currently visible turn towards this type of transport will open the door towards discussions about the future of historic railway facilities.



podczas wpisywania w nie nowych funkcji. Dla niektórych zabytkowych stacji może być już za późno na powstrzymanie zniszczeń, jednak wiele obiektów ma szansę odrodzić się na nowo. Możliwości adaptacji dawnych dworców potwierdzają liczne przykłady z innych krajów.

Istotnym zadaniem jest budowanie społecznej i samorządowej świadomości na temat znaczenia obiektów kolejowych w krajobrazie kulturowym. Być może widoczny zwrot w kierunku tego rodzaju transportu wywoła dyskusję na temat dalszych losów obiektów pokolejowych.

### Bibliografia/References

- [1] Delowicz D., *Z dziejów kolejnictwa na Śląsku w 70-lecie otwarcia linii kolejowej Rybnik–Żory–Pszczyna*, Muzeum Miejskie w Żorach, Żory 2008.
- [2] Kaźmierczak M., *Najstarszy dworzec PKP w Polsce zostanie wyburzony po pożarze?*, <https://gazetawroclawska.pl/najstarszy-dworzec-pkp-w-polsce-zostanie-wyburzony-po-pozarze-zdjecia/ar/12183388> [accessed: 20.06.2017].
- [3] Kaźmierczak M., *Dworzec Nadodrze sprzedany. Kupił go właściciel zamku Topacz?*, [https://gazetawroclawska.pl/dworzec-nadodrze-sprzedany-kupil-go-wlasciciel-zamku-topacz/ar/c3-12880972?fbclid=IwAR2fUta-FHGeMDu-AUpSwb\\_wlhHbu-0KeyeS-SgIzQz8nNOX1zIABpwfTrk](https://gazetawroclawska.pl/dworzec-nadodrze-sprzedany-kupil-go-wlasciciel-zamku-topacz/ar/c3-12880972?fbclid=IwAR2fUta-FHGeMDu-AUpSwb_wlhHbu-0KeyeS-SgIzQz8nNOX1zIABpwfTrk) [accessed: 30.01.2018].
- [4] Rybak M., *Spalona strzelnica na Dworcu Świebodzkim miała problemy z wentylacją*, <https://gazetawroclawska.pl/spalona-strzelnica-na-dworcu-swiebodzkiem-miala-problemy-z-wentylacja/ar/c1-14590995> [accessed: 20.11.2019].
- [5] Dobesz J., *Dworce wrocławskie*, Studio Sens II, Wrocław 2000.
- [6] Suleja W., *Dworzec Dolnośląsko-Marchijski*, [w:] W. Suleja, J. Harasimowicz (red.), *Encyklopedia Wrocławia*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2000, 168.
- [7] Zabłocka-Kos A., *Zrozumieć miasto. Centrum Wrocławia na drodze ku nowoczesnemu city 1807–1858*, Via Nova, Wrocław 2006.
- [8] Pikulska D., *Dworzec Dolnośląsko-Marchijski, częściowo zachowany, pl. Orłąt Lwowskich 20f*, [w:] R. Eysymontt, J. Ilkosz, A. Tomaszewicz, J. Urbanik (red.), *Lexykon architektury Wrocławia*, Via Nova, Wrocław 2011, 585.
- [9] *Dworzec Dolnośląsko-Marchijski. Budynek główny*, Archiwum Budowlane Miasta Wrocławia, sygn. MAT-AB-110027 [mpis].
- [10] *Dworzec Dolnośląsko-Marchijski. Plan sytuacyjny, szopa*, Archiwum Budowlane Miasta Wrocławia, sygn. MAT-AB-72032 [mpis].
- [11] *Dworzec Dolnośląsko-Marchijski. Budynek główny. Przebudowa dawnych poczekalni na mieszkania*, Archiwum Budowlane Miasta Wrocławia, sygn. MAT-AB-72051 [mpis].
- [12] *Dworzec Dolnośląsko-Marchijski. Brama wejściowa*, Archiwum Budowlane Miasta Wrocławia, sygn. MAT-AB-72093 [mpis].
- [13] Gerber P., Urbanik M., *Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej – nowe formy ochrony zabytków w Polsce*, [w:] M. Zwierz (red.), *Wrocławskie dworce kolejowe*, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wrocław 2006, 116–120.
- [14] Bartczak S., *Rozwój Jaworzyny a gospodarka*, <https://jaworzynka.info/historia/rozwoj-jaworzyny-a-gospodarka> [accessed: 20.10.2018].
- [15] *Karta Ewidencyjna Zabytków Architektury i Budownictwa – budynek dworca kolejowego – stacja Jaworzyna Śl.*, K. Kromraj, E. Małys, Ł. Małys, L. Wicherek (oprac.), Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków we Wrocławiu [mpis].
- [16] RSM, *Chcą ratować historyczny dworzec w Jaworzynie Śląskiej*, <https://wroclaw.naszemiasto.pl/chca-ratowac-historyczny-dworzec-w-jaworzynie-slaskiej/ar/c13-4837440> [accessed: 20.10.2018].
- [17] Dominas P., *Kolej Kłodzko–Lądek Zdrój–Stronie Śląskie*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź 2014.
- [18] Bruns T., *Hamburger Bahnhof – Museum für Gegenwart – Berlin* <https://www.smb.museum/museen-und-einrichtungen/hamburger-bahnhof/ueber-uns/profil.html> [accessed: 16.11.2019].
- [19] Heer S., *Gosport Railway Station, Overview*, <http://re-format.co.uk/gosport-railway-station/> [accessed: 16.11.2019].
- [20] Giovanelli S., *Train station transformed into an impressive home*, <https://onekindesign.com/2012/06/01/train-station-transformed-impressive-home/> [accessed: 6.01.2020].
- [21] Bertherat-Kioes A., *Planmaterial: Ehemaliger Bahnhof als Ferien-domizil*, <http://static.schoener-wohnen.de/80/89/hs201005036.pdf> [accessed: 10.12.2019].

### Streszczenie

Na terenie Dolnego Śląska w okresie dynamicznego rozwoju kolejnictwa w XIX w. powstały liczne obiekty związane z infrastrukturą kolejową. Wybudowano wtedy budowle wyjątkowe pod względem architektonicznym oraz inżynierskim. Celem pracy jest ukazanie obiektów związanych z kolejnictwem na Dolnym Śląsku, mających istotne walory architektoniczne, historyczne, kulturowe i krajobrazowe, a na skutek zaprzestania użytkowania – niszczących i popadających w ruinę. Zamierzeniem autorki było też wskazanie potencjalnych źródeł inspiracji do rewitalizacji opisanych dworców – przykładów adaptacji budynków kolejowych do nowych zadań.

W artykule zaprezentowano rekonstrukcje wybranych dworców w formie makiet architektonicznych. Szczegółowo zostały omówione trzy obiekty reprezentujące różne rozwiązania funkcjonalne i kubaturowe: Dworzec Marchijski we Wrocławiu, pierwszy dworzec w Jaworzynie Śląskiej oraz stacja kolejowa w Żelaznie. Ich rekonstrukcje zostały wykonane na podstawie archiwaliów (odtworzenie pierwotnego wyglądu obiektu na podstawie archiwalnej dokumentacji budowlanej, rycin, fotografii) oraz opracowań naukowych i kart ewidencyjnych zabytków. Istotnym zadaniem publikacji było pokazanie wybranych założeń kolejowych w dobie ich świetności oraz skonfrontowanie ze stanem obecnym.

**Słowa kluczowe:** dworce kolejowe, Dolny Śląsk, makieta

### Abstract

In Lower Silesia, during the period of dynamic development of the railway industry in the 19<sup>th</sup> century, numerous objects related to railway infrastructure were created. At that time, some unique architectural and engineering objects were built. This article discusses selected buildings related to the railways in Lower Silesia that have significant architectural, historical, cultural and landscape values, but which have deteriorated and fallen into disrepair as a result of not being used. The authors' intention was also to show potential sources of inspiration for the revitalization of the described cases – examples of railway station adaptation to new functions.

The article presents reconstructions of selected stations in the form of architectural models. Three objects representing various functional and spatial solutions were discussed in detail: Marchijski Railway Station in Wrocław, the station in Jaworzyna Śląska, and the station in Żelazno. Reconstruction mockups of the facilities were made using archival building documentation, engravings and photographs, data from the Register of Monuments and scientific studies to research their original appearance and provide information on the changes that occurred over time to each facility and its functioning. An important aim of the publication is to show selected railway facilities in the era of their splendor and to contrast this with their current state.

**Key words:** railway stations, Lower Silesia, model