

Grzegorz JANKOWSKI

Uniwersytet Śląski
Wydział Nauk o Ziemi
Sosnowiec, Polska
e-mail: gjj37@wp.pl

KRAJOBRAZ KULTUROWY MIEJSKIEJ PRZESTRZENI NADRZECZNEJ. WYBRANE PRZYKŁADY

THE CULTURAL LANDSCAPE OF URBAN RIVERSIDE AREA. SELECTED EXAMPLES

Słowa kluczowe: krajobraz kulturowy, miejska przestrzeń nadrzeczna, krajobraz nadrzeczny, inżynieria wodna

Key words: *cultural landscape, urban riverside area, riverside landscape, water engineering*

Streszczenie

Próby poskramiania rzek były na tyle doniosłe, że można stwierdzić iż wytyczały zasadnicze kierunki rozwoju cywilizacyjnego. Rozwój możliwości technologicznych pozwalał coraz lepiej organizować przestrzeń, w której rzeka była podstawą planowego zagospodarowania i użytkowania obszarów przyległych. Przykład Wrocławskiego Węzła Wodnego pokazuje, jak trwające wiele wieków oddziaływania na krajobraz spowodowały, że Odra i związana z nią przestrzeń jest nie tylko jednym z elementów przyrodniczych i kulturowych, ale stanowi dominantę krajobrazową miasta, nadając mu jednocześnie nadrzeczną fizjonomię. Wykorzystanie gospodarcze Brdy, budowa i eksploatacja Kanału Bydgoskiego doprowadziły do wykształcenia Bydgoskiego Węzła Wodnego, który współcześnie uznawany jest za genius loci miasta jak również jego najważniejszą wartość historyczną, urbanistyczną i środowiskową. Zrealizowane programy rewitalizacji przestrzeni nadrzecznej spowodowały, że miasto po wielu latach odejścia od rzeki zwróciło się ku niej na powrót.

Abstract

Attempts to tame rivers were so significant that they can be claimed to have determined directions of civilizational development. Growing technological opportunities allowed for increasingly efficient management of space, where river was the basis of management plans and use of surrounding areas. The case of Wrocław Water Junction shows how centuries-long influences on landscape resulted in the Odra river and its related vicinity being not only a natural and cultural element, but also a dominating component of the city, and at the same time giving the city features of a riverside location. Economic management of the Brda river, as well as construction and use of Bydgoszcz Channel resulted in development of Bydgoszcz Water Junction, which is currently regarded as the genius loci of the city and its main historical, urban and environmental asset. Reclamation programmes that have been carried out for the riverside areas caused the city to turn to the river again after many years of withdrawing from its management.

WPROWADZENIE

Rzeki były, są i będą wielkim wyzwaniem dla ludzkich ambicji i umiejętności. Próby poskramiania tego żywiołu były na tyle doniosłe że wytyczały zasadnicze kierunki rozwoju ludzkości. Najdawniejsze próby okiełznania żywiołu polegały raczej na zabiegach magicznych, jednak ciągły rozwój cywilizacyjny spowodował, że rzeka i jej przestrzeń stały się też tworzywem, które człowiek kształtował tworząc specyficzne formy kulturowe.

Koncepcja przestrzeni nadrzecznej, której główną osią jest rzeka, wzdłuż której wykształcił się obszar o wyraźnych cechach odróżniających go od terenów sąsiednich nie jest podejściem nowatorskim. Od dawna w naukach geograficznych w kontekście szeroko rozumianych zagadnień dotyczących historii osadnictwa, dziejów gospodarczych czy też organizacji przestrzeni pojawia się pojęcie „struktur potamologicznych”.

Wraz ze wzrostem możliwości technologicznych, obok chaotycznie organizowanej przestrzeni zaczęły pojawiać się obszary, na których rzeka była podstawą planowego zagospodarowania i użytkowania terenów do niej przylegających. Stawała się swoistym pierwiastkiem kreującym przestrzeń nadrzeczną, czego dowodem są – obok elementów kultury duchowej - liczne obiekty kultury materialnej w postaci założeń przestrzennych (układy urbanistyczne, obronne itp.), obiektów inżynierskich (mosty, śluzy, jazy, przepusty) jak również gospodarczych (młyny, folusze). Wpisuje się to w większość koncepcji zakładających dominującą rolę działalności człowieka w kształtowaniu przestrzeni tożsamej dla danego regionu.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie wybranych elementów krajobrazu kulturowego nadrzecznej przestrzeni miejskiej Wrocławia i Bydgoszczy. Oba miasta swą fizjonomię kształtowały poprzez ścisłe związanie z rzeką, co znalazło wyraz we wspomnianej wcześniej organizacji przestrzeni uwidoczniającej się w założeniach zarówno Wrocławskiego jak i Bydgoskiego Węzła Wodnego.

WYBRANE ELEMENTY KRAJOBRAZU NADRZECZNEJ PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Podstawowymi elementami krajobrazu kulturowego są historycznie ukształtowane zespoły urbanistyczne. Sieć osadnicza obszarów nadrzecznych Europy Środkowej, w swoim podstawowym zrębie, wykształciła się w XII, XIII i XIV w. Struktura przestrzeni miejskiej, jak i specyficzny nadrzeczny charakter wielu miast są nadal czytelne, pomimo przeobrażeń gospodarczych oraz towarzyszących im współczesnych tendencji planistycznych.

W tym miejscu należy poświęcić parę słów pojęciom krajobrazu i przestrzeni. W niniejszym opracowaniu przeplatają się one dość często, więc potrzebne jest doprecyzowanie zależności między nimi. Jak podaje F. Plit (2014) pojęcia te są wieloznaczne, co sprawia, że relacje między nimi zależą od tego w jakim zakresie będą się one przenikały. Biorąc pod uwagę poruszane zagadnienia najtrafniejsze wydaje się określenie zależności krajobrazu względem przestrzeni. Zależność ta zasadza się na

wyznaczeniu czynnika sprawczego, kreującego w procesie historycznym elementy krajobrazu kulturowego, będącego odzwierciedleniem swoistej tożsamości przestrzeni geograficznej (Mygę-Piątek 2014). Można zatem stwierdzić, iż w wypadku omawianego obszaru elementy krajobrazu stanowią wizualizację przestrzeni miejskiej, jednakże nie całej, a jedynie tych jej fragmentów których fizjonomia ukształtowana została przez rzekę i jej kulturowe wykorzystanie.

Zdaniem autora, Wrocław i Bydgoszcz mogą być dobrymi przykładami tego procesu, choć pamiętać należy, że wiele miast nadrzecznych również spełnia powyższe kryteria. Ważnym jest też fakt, iż oba miasta od zarania swej historii rozwijały się po obu stronach rzeki.

Wrocław

Pierwsze zmiany w krajobrazie kulturowym obszarów dzisiejszego Wrocławia miały miejsce już w czasach starożytnych. Wtedy to pierwsze osady zostały założone na wyspach utworzonych przez rozlewiska Odry, a najważniejszą rolę z czasem zaczęła pełnić ta zlokalizowana na wyspie nazwanej później Ostrowem Tumskim. Położona ona była w pobliżu ówczesnej przeprawy, i z czasem stała się miejscem lokalizacji grodu, który w 1000 r. zyskał rangę siedziby biskupiej (Czerwiński, Miszewska, Pawlak, 1999). Były to również czasy, kiedy rozpoczęto realizację niezbędnych prac w celu ochrony przed powodzią, jak również mających już znaczenie gospodarcze (wzmocniono brzegi wikliną, wzniesiono pierwsze obwałowania oraz podpiętrzono nieco wody w celach obronnych). Odra od początku kształtowania przestrzeni miejskiej Wrocławia, stanowiła dla tego miasta nie tylko naturalną ochronę, ale także dogodny trakt komunikacyjny. Zapewniała też zyski ze wspomnianej już, jedynej w promieniu kilkudziesięciu kilometrów przeprawy. I choć w ciągu wieków Odra wielokrotnie zmieniała bieg, miasto adoptowało te zmiany kształtując swój niepowtarzalny charakter miasta ściśle związanego z rzeką.

Prace nad obecnym kształtem przestrzeni nadrzecznej Wrocławia ukończono w zasadzie przed II wojną światową. Po jej zakończeniu prowadzono jedynie roboty mające na celu utrzymanie funkcjonowania poszczególnych obiektów lub ich renowację. Tak długi okres oddziaływania na krajobraz musiał wytworzyć w tej przestrzeni specyficzne formy zarówno jej organizacji jak i całej sfery kulturowej. Współcześnie obszar miasta otacza niejako tereny nadrzeczne, co niewątpliwie jest konsekwencją tego, iż eksplorowano przestrzeń na prawym jak i lewym brzegu rzeki. Odra jest nie tylko jednym z wielu elementów przyrodniczych, ale stanowi swoistą dominantę krajobrazową miasta (fot. 1, 2).

Początkiem organizacji terenów nadrzecznych pełniących funkcje gospodarcze stała się budowa najstarszego stopnia wodnego o konstrukcji faszynowo-palowej, zwanego Stopniem Piaskowym. Jego zadaniem było piętrzenie wody na potrzeby funkcjonujących w pobliżu młynów, kuźni jak również tartaków. W 1334 r. wybudowano kolejny stopień zwany Mieszkańskim. Oba te obiekty są zaczątkiem Śródmiejskiego Węzła Wodnego, który pierwotnie pełnił funkcje energetyczne (Januszewski, 2008).

Były to niejako dwa pierwsze obiekty ówczesnej inżynierii wodnej, które wprowadziły w nadrzeczny krajobraz nowe, zmieniające jego fizjonomię wartości.

Największe znaczenie w kształtowaniu przestrzeni Wrocławskiego Węzła Wodnego miały trwające ponad sto lat prace ułatwiające żeglugę na obszarze miasta oraz terenów w bezpośrednim pobliżu. W ich wyniku powstał największy w Polsce i jeden z największych w Europie system dróg wodnych oraz budowli hydrotechnicznych, zlokalizowany na obszarze aglomeracji miejskiej – Wrocławski Węzeł Wodny. Obejmuje on przede wszystkim Odrę jak również Oławę, Ślężę, Bystrzycę i Widawę oraz sieć cieków znajdujących się na terenie miasta. Istotny element całego założenia stanowią kanały Miejski, Żeglowny i Powodziowy, a dopełnieniem są liczne budowle hydrotechniczne służące celom żeglugowym, przemysłowym, a przede wszystkim przeciwpowodziowym.

Wrocławski Węzeł Wodny obecnie ciągnie się od 243 do 260 kilometra biegu rzeki Odry. W sumie na cały obiekt składa się około 35 kilometrów dróg wodnych, służą: Opatowice, Mieszczkańska, Piaskowa (fot. 3), Szczytniki, Miejska, Bartoszowice, Zacisze, Różanka (fot. 4), Rędzin I i II oraz tzw. Brama Przeciwpowodziowa, 11 jazów, wspomniane powyżej kanały, jak również liczne obiekty infrastruktury hydrotechnicznej (zimowiska barek, porty, młyny, hydroelektrownie, mariny) oraz mosty.

Bydgoszcz

Podobnie jak we Wrocławiu, w krajobrazie Bydgoszczy (w obecnych granicach) już od XII w. pojawiają się zmiany związane z gospodarczym wykorzystaniem rzek Brdy i Wisły, a od XVIII w. także Kanału Bydgoskiego (handel, żegluga, przemysł). Transport wodny oraz związany z tym rozwój gospodarczy stał się również głównym czynnikiem miastotwórczym.

Brda przez wiele stuleci nieuregulowana w takim stopniu jak Odra wrocławska była dla grodu, a potem miasta najważniejszym szlakiem komunikacyjnym (już w XV w. do miasta wpływały duże wiślane statki). Budowa Kanału Bydgoskiego łączącego dorzecza Wisły i Odry stała się zaczątkiem tworzenia infrastruktury Bydgoskiego Węzła Wodnego.

Pierwsze wzmianki, w których rozważano możliwości budowy kanału pochodzą z XVI w., jednakże poważniejsze plany pojawiły się dopiero w wieku XVIII. W drugiej jego połowie została przedstawiona koncepcja królewskiego kartografa Franciszka Floriana Czackiego. W myśl jego projektu kanał miał przebiegać Notecią od Nakła w kierunku Rynarzewa, dalej przez bagna i wchodzić do Brdy pomiędzy zamkiem a miastem. Dość duża różnica poziomu wody pomiędzy Notecią a Brdą (ok. 18 m) wymusiła zaplanowanie sześciu śluz. Długość tak zaprojektowanego kanału miała wynieść ok. 10,5 km, szerokość koryta 9 m, a głębokość 3,5 m (Program rewitalizacji i rozwoju...2006). Projekt ten nie został jednak zrealizowany, a główną tego przyczyną były późniejsze rozbiory Polski

W wyniku przeprowadzonego w latach 1770–1771 rozpoznania kartograficznego obszarów przyłączonych do państwa pruskiego pojawiła się propozycja przekopania kanału między Nakłem a Bydgoszczą o długości ok. 25 km. Głównym orędownikiem

i późniejszym budowniczym kanału był Franciszek von Brenckenhoff, który w obszernym sprawozdaniu do króla pruskiego przedstawił koncepcje budowy i korzyści z niej wynikające (Historia Bydgoszczy...1991). Miał być to kanał zaopatrzony w 9 śluz na wschód i jedną na zachód od Nakła. Kanał oddano do użytku już w 1774 r., jednakże liczne błędy konstrukcyjne spowodowały, że praktycznie od 1786 r. rozpoczęto roboty remontowe na różnych jego odcinkach. Już na przełomie wieków XVIII i XIX znaczenie Kanału Bydgoskiego dla rozwoju gospodarczego przyległych terenów było duże i ciągle wzrastało. W pierwszej połowie XIX w. stał się on jedną z najważniejszych dróg transportu zboża z Kujaw oraz Królestwa Polskiego na zachód. Po zniesieniu przywilejów Gdańska przez kanał przepływały barki z Niemiec na wschód. Na początku XX w. przystąpiono do modernizacji kanału. Przekopano praktycznie nowy kanał wyposażony w nowoczesne śluzy, jak również dokonano modernizacji części starego kanału. Nowa budowla została oddana do użytku w 1915 r. i w tej formie funkcjonuje do dnia dzisiejszego (Program rewitalizacji i rozwoju...2006).

Powstały w ten sposób Bydgoski Węzeł Wodny, choć mniejszy przestrzenie od wrocławskiego pełnił takie same funkcje gospodarcze jak tamten. Stał się osią rozbudowy układu przestrzennego miasta. Już w XVIII w. rozpoczęto zabudowę obszarów w kierunku zachodnim wzdłuż Kanału, natomiast na przełomie XIX i XX w. wzdłuż Brdy aż do jej ujścia do Wisły powstała wschodnia część miasta o charakterze przemysłowym. Oprócz tego, wzdłuż Brdy i Kanału zrealizowano wiele inwestycji nie tylko hydrotechnicznych, ale również związanych ze sportem, rekreacją, gospodarką komunalną czy też usługami. Działania te spowodowały, że w bydgoskiej przestrzeni nadrzecznej można wyróżnić kilka typów krajobrazu, charakterystycznych dla poszczególnych sposobów przekształcania przestrzeni. Znalazło to odzwierciedlenie w opracowanym w 2006 r. „Programie rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego”, w którym to zdefiniowano takie typy krajobrazu jak: Zielona Dolina Brdy, Brda Śródmiejska, Brda gospodarczo-sportowa, Kanał Bydgoski oraz Wisła.

Bydgoski Węzeł Wodny jest uznawany za najcenniejszy zasób środowiska przyrodniczego i kulturowego miasta. W jego skład wchodzi łączące się ze sobą, skanalizowane, bądź spławne Brda, Wisła, Kanał Bydgoski i Górnonotecki o łącznej długości ok. 100 km. W skład BWW wchodzi: 8 wysp, 5 zbiorników retencyjnych (na jednym z nich najstarszy w Polsce, pochodzący z lat 20 XX w. tor regatowy), 10 śluz (najstarsze z 1774 r.), 4 jazy, 3 elektrownie wodne oraz 2 mariny.

Współcześnie Bydgoski Węzeł uznawany jest za symbol tożsamości (*genius loci*) miasta, oraz jego najcenniejszą wartość historyczną, urbanistyczną, środowiskową i kulturową. Jedno z kluczowych osiągnięć władz miasta to rewitalizacja przestrzeni nadrzecznej na wzór miast Europy Zachodniej. Rewitalizacja ta po wielu latach zwróciła niejako Bydgoszcz na powrót ku rzece (fot. 5-8).



Wszystkie fotografie: G. Jankowski.
All photos: G. Jankowski.

Fot. 1 Krajobraz nadrzeczny Ostrowa Tumskiego we Wrocławiu.

Photo 1. Riverside lanscape of Ostrów Tumski in Wrocław.

Fot. 2. Fragment współczesnego krajobrazu przestrzeni nadrzecznej Wrocławia.

Photo 2. Part of modern landscape of riverside in Wrocław.

Fot. 3 Śluza Piaskowa.

Photo 3. Sluice Piaskowa.

Fot. 4. Śluza Różanka.

Photo 4. Sluice Różanka.

Fot. 5. Współczesna architektura w krajobrazie nadrzecznym Bydgoszczy.

Photo 5. Modern architecture in the riverside lanscape of Bydgoszcz.

Fot. 6. Fragment krajobrazu kulturowego przestrzeni nadrzecznej starówki bydgoskiej.

Photo 6. Part of cultural lanscape of the riverside area of the old town of Bydgoszcz.

Fot. 7. Fragment krajobrazu kulturowego Brdy Śródmiejskiej.

Photo 7. Part of cultral lanscape of the Middletown Brda.

Fot. 8. Współczesne elementy przestrzeni nadrzecznej starówki bydgoskiej.

Photo 8. Modern elementy in the riverside space of the old town of Bydgoszcz.

PODSUMOWANIE

Rzeki od zawsze kreowały przestrzeń działalności człowieka, zarówno gospodarczą jak i kulturową. Powstające nad nimi obszary osadnicze ze specyficznymi wyspecjalizowaną infrastrukturą utworzyły tożsame dla miejskiej przestrzeni nadrzecznej formy, czy też typy krajobrazu. Nie bez znaczenia były również ciągle prowadzone prace mające na celu regulację, ochronę przeciwpowodziową oraz obronę założeń urbanistycznych, które wraz z rozwojem myśli inżynierskiej wprowadzały w omawianą przestrzeń coraz to rozleglejsze zmiany. Jednym z przykładów, który można tu przytoczyć jest skrócenie biegu Odry przeprowadzone w wyniku XVIII w. prac inżynierskich (Januszewski 2008, Jankowski 2012).

Z czasem role rzeki w przestrzeni miejskiej uległy zmianie. Część z pełnionych przez rzeki funkcji zyskiwała większe znaczenie, inne zaś zanikały. Niewątpliwie, niezmiennym został aspekt kulturotwórczy, wskazujący indywidualne cechy nadrzecznych miast i uwypuklający wpływ rzeki na społeczności lokalne (obyczaje, tradycję, organizację przestrzeni (Pancewicz 2004). O niebagatelnej randze obiektów kulturowych w krajobrazach przestrzeni nadrzecznej może świadczyć choćby liczba nieruchomych dóbr kultury, wpisanych w rejestr zabytków, których tylko w powiatach i gminach nadodrzańskich jest około 70 790 obiektów (Nitkiewicz-Jankowska, Jankowski 2013).

Zaprezentowane w tym opracowaniu przykłady wrocławskiej i bydgoskiej przestrzeni nadrzecznej są świadectwem świadomie ukształtowanego obszaru kulturowego. Wrocławski Węzeł Wodny jest jednym z największych tego typu założeń w Europie, a jego znaczenie dla przestrzeni miasta ujawnia się poprzez liczne formy wykorzystania infrastruktury (trasy spacerowo-turystyczne, ścieżki tematyczne) oraz

powstające instytucje (jak choćby Fundacja Otwartego Muzeum Techniki), mające na celu ochronę i eksponowanie dziedzictwa kulturowego przestrzeni nadrzecznej. Natomiast Bydgoski Węzeł Wodny stanowi przykład w jaki sposób, po wielu stuleciach intensywnego rozwoju gospodarki nastąpił proces odwracania się od rzeki. Spowodowało to (zwłaszcza w sferze kulturowej i społecznej) silną degradację przestrzeni nadrzecznej. By zachować cenne elementy założeń krajobrazowych, opracowano, a następnie przystąpiono do realizacji programów rewitalizacyjnych (nie tylko w sferze przyrodniczej ale głównie społecznej i kulturowej). Niezwykle ważny okazał się też fakt, iż całe założenie przestrzenne Bydgoskiego Węzła Wodnego jest integralną częścią Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70, biegnącej z Antwerpii do Kłajpedy (Czech, Jankowski, Pytel, 2013). Dotychczas zrealizowano trzy projekty: Program Rewitalizacji Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego, Rewitalizacja naturalnych i kulturowych zasobów Wyspy Młyńskiej oraz obszarów przyległych oraz Program rewitalizacji Starego Kanału. Prace realizowane w ich ramach doprowadziły do poprawy stanu komponentów środowiska przyrodniczego, kulturowego i społecznego, co w efekcie przyczyniło się do wyeksponowania w przestrzeni nadrzecznej najcenniejszych elementów dziedzictwa kulturowego.

LITERATURA

- Biskup M. (red.), 1991: Historia Bydgoszczy. t.1, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Poznań, 711 s.
- Czech K., Jankowski G., Pytel S., 2013: Finansowane ze środków unijnych projekty rewitalizacji przestrzeni nadrzecznych i ich znaczenie dla turystyki i rekreacji – wybrane przykłady [w:] Środki unijne w gospodarce turystycznej. Studia przypadków. T. II. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 7830, Ekonomiczne Problemy Turystyki Nr 2 (22) (red. B. Meyer, A. Panasiuk), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin: 111-126.
- Czerwiński J., Miszewska B., Pawlak W., 1999: Dzieje Wrocławia i Odry [w:] Wrocław a Odra. (red.) G. Roman, J. Waszkiewicz, M. Miłkowski. Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Regionalnego, Wrocław: 13-32.
- Jankowski G., 2012: Wrocławski Węzeł Wodny, jako element kształtujący krajobrazy nadrzeczne Wrocławia [w:] Infrastruktura komunikacyjna w krajobrazie. (red.) G. Jankowski, U. Myga-Piątek, S. Pytel. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG nr 18, Sosnowiec: 59-69.
- Januszewski S. (red.), 2008: Wrocławski Węzeł Wodny. Przewodnik turystyczny. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki. Ośrodek Pamięć i Przyszłość, Wrocław, 171 s.
- Myga-Piątek U., 2014: O wzajemnych relacjach przestrzeni i krajobrazu kulturowego. Rozważania wstępne [w:] Krajobraz a przestrzeń. Aspekty teoretyczne (red.): J. Plit, W. Andrejczuk Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG nr 24, Sosnowiec: 27-44.

- Nitkiewicz-Jankowska A., Jankowski G., 2013: Dziedzictwo kulturowe turystycznej przestrzeni nadrzecznej na wybranych przykładach doliny Odry [w:] Popyt turystyczny. Fundusze europejskie, zagadnienia regionalne. Zeszyty Naukowe Nr 700, Ekonomiczne Problemy Usług Nr 85 (red.): J. Buko, A. Panasiuk, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin: 199-212.
- Pancewicz A., 2004: Rzeka w krajobrazie miasta. Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice: 196 s.
- Pli F., 2014: Krajobraz w przestrzeni czy przestrzeń w krajobrazie [w:] Krajobraz a przestrzeń. Aspekty teoretyczne (red.): J. Plit, W. Andrejczuk Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG nr 24, Sosnowiec: 19-26.
- Program rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego. 2006, Prezydent Miasta Bydgoszczy, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Bydgoszcz: 233 s.

