

Ewa de MEZER

Uniwersytetu Przyrodniczego
Katedra Trenów Zieleni
Poznań, Polska
e-mail: ktzdemez@up.poznan.pl

KONSEKWENCJE ZMIANY RANGI DAWNYCH TRAKTÓW WE WSPÓŁCZESNYM UKŁADZIE KOMUNIKACYJNYM NA PRZYKŁADZIE WSI RACZKOWO

słowa kluczowe: trakt, droga, krajobraz kulturowy, percepcja krajobrazu

Streszczenie Krajobraz otwarty w Polsce ulga dynamicznym przemianom. Sposób użytkowania terenów wiejskich i sposób kształtowania zabudowy domagają się redefinicji krajobrazu kulturowego wsi. Zmiany są daleko idące i mają charakter strukturalny i funkcjonalny. Ślady pozostawiane przez nie w krajobrazie nie zawsze są równie czytelne. Problemem stała się ekspansywna zabudowa mieszkaniowa nierespektująca wielowiekowej tradycji kształtowania działki siedliskowej, czy charakteru architektury wernakularnej. Uniformizacja budownictwa na terenie całego kraju grozi zatraceniem genius loci poszczególnych wsi. Harmonijnie kształtowane przez wieki dzisiaj podlega dyktatowi gospodarki. Za sprawą przemian w hierarchii sieci dróg mogą zachodzić zmiany struktury osadniczej. Te ostatnie można zaobserwować analizując układ przestrzenny wsi Raczkowo położonej w Gminie Skoki (Powiat Wągrowiecki, Województwo Wielkopolskie). Wieś ta, o średniowiecznym rodowodzie, stanowić będzie ilustrację dla tematu.

WPROWADZENIE

W ostatnich latach coraz częściej poruszany jest problem degradacji krajobrazu otwartego. Dla niektórych użytkowników krajobrazu, współczesna dynamika zjawisk stanowi jedynie obniżenie estetyki terenów wiejskich, lub zakłócenie harmonii pojedynczego widoku. To tylko jedna z płaszczyzn złożonego problemu. Sięgając głębiej, pozornie przemijające złe gospodarowanie obecnych pokoleń, grozi nieodwracalną utratą *genius loci*. Burząc pewne odwieczne tradycje utrwalone w elementach materialnych, takich jak architektura wernakularna, rozłogi pól, niszczy się tożsamość krajobrazu, zatracając wartości niematerialne. Słabnie też poczucie przynależności do

miejsca mieszkańców wsi. Negatywne zjawiska są tym bardziej zatrważające, iż jak zauważa Marek Stasiak (Internet) krajobraz kulturowy jest odzwierciedleniem kondycji kultury danej społeczności krajobraz użytkującej.

Pojawiają się głosy o potrzebie równoczesnej ochrony dziedzictwa krajobrazu kulturowego wsi i racjonalnego, zrównoważonego rozwoju. Elementami krajobrazu, o których zwykło się w takich dyskursach mówić to, poza wspomnianą architekturą i rozłogiem pól, również ogólnie typy rozplanowania wsi, położenie w ich obrębie ważnych miejsc, takich jak kościoły, szkoła, zabudowa dawnego majątku, zabytkowe parki i aleje, kapliczki. Nie zapomina się także o typowym rozplanowaniu działek siedliskowych (Lipińska, 2003). Co zaskakujące, niewiele uwagi poświęca się za to bardzo ważnemu elementowi krajobrazu kulturowego, z którym każdy użytkownik krajobrazu, bez wyjątku, ma styczność. Drogom. Stąd autorka podejmuje próbę analizy miejsca szlaków komunikacyjnych, a zwłaszcza dawnych traktów, w krajobrazie otwartym, oraz interpretacji znaczenia drogi w krajobrazie kulturowym jako miejsca determinującego odbiór krajobrazu, ale też pozostającego z nim w ciągłej interakcji.

DROGA JAKO PATRZENIE

Zdumiewa znikoma ilość opracowań i praktycznie brak monografii traktujących o drogach w ujęciu antropologicznym, a więc jako fenomenu kultury i swoistego przejawu obecności człowieka w krajobrazie. Tymczasem, droga determinuje wędrówkę. Staje się fizyczną rzeczywistością myślowego postanowienia podróży, pozwalając na pokonanie realnych odległości. Trakt, gościniec, szlak, droga nadaje kierunek poruszaniu się w krajobrazie i tym samym warunkuje *par excellence* postrzeganie otaczającej przestrzeni. Drogę wydzielamy z krajobrazu, bowiem stanowi ona osobną rzeczywistość. Pozwala na realizację zamiarów podróżującego, w obcym mu otoczeniu. Droga jest więc elementem świata człowieka, znanym i wyekstrahowanym ze składowych krajobrazu. Stąd podróżny akceptując drogę jako oczywistość, kieruje swą uwagę na rzeczywistość otaczająca drogę, począwszy od jej pobocza, gdzie zauważa aleje przydrożne, następnie dostrzega pola, lasy, różnorakie wody, zabudowania osiedli ludzkich. Podróżujący drogami obcuje z krajobrazem za pomocą pojedynczych widoków, osi widokowych, czy ciągów widokowych. Percepcja postrzegania krajobrazu różna ze względu na osobę odbiorcy, jest zależna od wielu czynników, m.in. doboru środka lokomocji warunkującego prędkość przemieszczania się, co wpływa na ilość zapamiętywanych i dostrzeganych widoków. W potocznym rozumowaniu zwykło się krajobraz utożsamiać z widzianymi pojedynczymi jego fragmentami. Widoki zapamiętane przez podróżnego składają się na jego późniejsze wyobrażenie o krajobrazie danego regionu, kraju czy też typu, np. krajobraz pogórza. Krajobrazy w zbiorowej świadomości całych społeczeństw są w znacznej mierze kreowane przez drogi, którymi poruszają się ludzie.

DROGA DROGI

Droga jest też zabytkiem kultury, wciąż użytkowanym i udoskonalanym. Można przyjąć, że dom, jako habitat, stałe siedlisko, utorował pierwsze drogi. Neolityczni rolnicy, którzy wiedli osiadły tryb życia, porzucili ciągle wędrówki w nieznaną, na rzecz powtarzalnych ścieżek, które pozwalały powrócić do osady. Z czasem, gdy wynalazek koła umożliwił pokonywanie większych odległości wraz z ciężki ładunkiem, np. towarami, rozpoczęła się era szlaków handlowych, które w niezwykle sposób wpłynęły na rozwój krajobrazu kulturowego. Począwszy od Via Appia, Europę zaczęły przebiegać liczne drogi, które stały się krwioobiegiem dóbr materialnych i informacji. Drogi miały więc wpływ na wymianę doświadczeń odległych społeczności, wspomagając ich rozwój. Stawały się ważnym, wręcz strategicznym elementem krajobrazu. Zależne od naturalnych uwarunkowań, takich jak sieć hydrograficzna, ukształtowanie powierzchni, same również zaczynały kształtować swe otoczenie. Powstawały obiekty związane z ruchem podróżnych i pielgrzymów, zajazdy, karczmy. Przy drogach stawiano kapliczki. Z racji na przemieszczanie się dużej ilości dóbr, ważne szlaki handlowe były nieraz chronione warownymi zamkami. Takie było przeznaczenie min innymi zamku na Piaskowej Skale, wzniesionego na polecenie Kazimierza Wielkiego, jako strażnicy traktu handlowego z Krakowa na Śląsk (Kaczyński, 2001). Również przewóz towarów wiązał się z ustanawianiem cła, a dodatkowo drogi ułatwiały pobór podatków (Böhm, 2006). Wreszcie, jak to opisał sto lat temu B. Janowski (1908), rozwój szlaków komunikacyjnych, traktów handlowych warunkował przez wieki rozwój sieci osadniczej, stymulując jedne miasta do rozwoju, a inne skazując na gospodarczy regres. Przebieg drogi przez miasto, miasteczko czy wieś, wpływał również na umiejscowienie ważnych obiektów, takich jak kościoły, szkoła. Proces ewoluowania sieci dróg trwa nieprzerwanie, a powiązania między rozwojem gospodarczym regionów, a komunikacją są powszechnie rozumiane. Współcześnie powstaje wiele nowych dróg szybkiego ruchu, w tym autostrad, a stare trakty, gościńce, niegdyś o dużym znaczeniu zamieniają się w leśne drogi. Taki los spotkał m.in. Trakt Poznański, czy szlak grodzieński, który na pewnym swym odcinku już w XVI wieku nazywany był *antiqua via* (Skrok, 2008). W krajobrazie kulturowym pozostał częstokroć nikły ślad traktów o randze regionalnej. W okolicach Poznania są takimi Trakt Bednarski i trakt prowadzący ze Skoków w stronę Raczkowa.

TRAKT ZE SKOKÓW DO RACZKOWA

Skoki to miasto, które ulokowane zostało w sąsiedztwie terenów bagiennych związanych z rzeką Małą Wełną. Otrzymało prawa miejskie w XIV wieku (Anders, 2004), a powstało na przecięciu szlaków. Były to trakty z Gniezna do grodów nadnoteckich, a dalej ku Pomorzu Zachodniemu, oraz trakt z Poznania przez Wągrowiec

ku Pomorzu Gdańskiemu. Do dziś Miasto otaczają liczne tereny podmokłe oraz jeziora i sztuczne stawy. Na wschód od Skoków płynie Mała Wełna. Podróżny dopiero po pokonaniu trzęsawisk, opuszcza dolinę rzeczna, aby stanąć na skraju rozległej wysoczyzny z licznymi wsiami o charakterze rolniczymi. Zazwyczaj pokrycie ternu podlega częstym zmianom, podczas gdy układ drogowy pozostaje stałą. Trakt ze Skoków do Raczkowa przeczy tej regule. Dawniej, opuszczając Skoki, wędrujący na południowy-wschód przemierzali rzekę na wysokości młyna – na mapie *Shneide M* – i przed dzisiejszym Antoniewem wkraczali w las. Kierując się od tego momentu na wschód, podróżni przekraczali powtórnie rzekę Małą Wełnę ponad miejscowością Glinno - na mapie *Glyna* – i pokonując zbocze doliny wjeżdżali do wsi Raczkowo. Dawny trakt doskonale widoczny jest na mapach pruskich z początku XIX wieku i późniejszych (ryc. 1).



Ryc. 1. Trakt ze Soków do Raczkowa widoczny na mapie pruskiej z lat 1802 – 1812.

Źródło: Opracowanie własne mapy ze Zbiorów Specjalnych Biblioteki Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

Fig. 1. The former route from Soki to Raczkowo on the historical map from 1802 – 1812 year.

Source: On the basis of historical maps from Poznań University Library.



Ryc. 2. Użytkowana od drugiej połowy XX wieku droga dojazdowa do Raczkowa ze strony Soków.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy współczesnej.

Fig. 2. The new rout used since second mid-20th century from Skoki to Raczków.

Source: On the basis of the contemporary map.

Obecnie (ryc. 2), aby dojechać ze Skoków do Raczkowa, korzysta się z zupełnie innej drogi. W początkowym swym biegu pokrywa się ona ze starym traktem, jednak w miejscu gdzie dawniej stał młyn, nie skręca w las w kierunku wschodnim, lecz biegnie ku Antoniewu na południowy-wschód od pierwotnego szlaku. Następnie droga przecina Glinno i na południowy-wschód od wsi pokonuje rzekę Małą Wełnę. W kolejnej miejscowości, Jagniewicach, droga wiedzie dalej na wschód. Aby dojechać do Raczkowa należy skręcić na północ, aby po przebyciu około dwóch kilometrów osiągnąć zamierzony cel.

Użytkowana współcześnie droga, na całej swej długości, pomiędzy Skokami a Raczkowem posiada nawierzchnię asfaltową i jest przejezdna przez cały rok, umożliwiając obustronny ruch pojazdów. Dawny trakt przetrwał do czasów obecnych w formie wąskiej, piaszczystej drogi leśnej, użytkowanej głównie przez rowerzystów (Przebiega tędy szlak rowerowy R-9).

RACZKOWO – HISTORIA ZAPISANA W PRZESTRZENI WSI

Aby zrozumieć jakie znaczenie ma zmiana drogi dojazdu do wsi dla krajobrazu kulturowego, należy najpierw przeprowadzić rozpoznanie przestrzeni wsi. Raczkowo wzmiankowane w źródłach pisanych po raz pierwszy w XIII wieku (Słownik Geograficzny Królestwa Polskiego i Innych Krajów Słowiańskich, 1888), zachowało do czasów współczesnych układ średniowiecznej owalnicy. Początkowo wieś klasztorna, przez wieki zmieniała często właścicieli, aby stać się wsią folwarczną podległą dziedzicowi z pobliskiego Jabłkowa. Folwark zniekształcił owalnicę rozbijając jej układ w części południowo-zachodniej, jednakże wciąż czytelne jest nawisie okolone domami dawnych robotników folwarcznych. Raczkowo jest równocześnie modelem przykładem opisanego przez J. Rylkę (2006) sposobu sytuowania średniowiecznych wsi w ekotonie, na pograniczu dwóch odmiennych biotopów – wilgotnego i suchego. W ten sposób posiadała ziemie przydatne jako łąki pod wypas zwierząt, oraz pola pod uprawy.

ZAGUBIONE GENIUS LOCI

Raczkowo choć dziś znalazło się na uboczu i pozostaje wsią niewielką, przeżywając stagnację, w minionych wiekach miało spore znaczenie w regionalnej strukturze osadniczej. Jako pierwsza wieś na wschód od Skoków, witało wędrowca po przebyciu doliny Małej Wełny. Było bramą ku otwartej wysoczyźnie pól. Dlatego też na zboczu doliny rzecznej postawiono kościół, który już w XV wieku górował nad traktem. Wybitny przykład kościoła jako *axis mundi* dla podążających przez nieprzyjazne tereny nadrzeczne i wreszcie znak *hierofanji* dla tych, którzy pokonali trudy podróży. Dominanta w krajobrazie kulturowym.

Po zmianie użytkowania dróg, współcześnie do wsi wjeżdża się od strony południowo-wschodniej. Na próżno by poszukiwać wzrokiem kościoła. XVII wieczna drewniana świątynia przetrwała do naszych czasów, jednak w stosunku do obecnie wykorzystywanej drogi znajduje się nie na początku, lecz na końcu wsi. Równocześnie kościół miał górować nad okolicą, znalazł się w zagłębieniu terenu (ryc. 3).



Ryc. 3. Wjazd do wsi: 1 – dawny trakt, 2 – współczesna droga. (fot. i rysunek E. de Mezer).
Fig. 3. The entrance to the village of Raczkowo: 1 - the former route, 2 - the contemporary route.
 (all photos and illustration by E. de Mezer).

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Niniejsze skromne opracowanie będące próbą podjęcia rozważań nad miejscem drogi w krajobrazie kulturowym i roli drogi w procesie poznawania, widzenia krajobrazu, zdaje się być zapiskiem problemu zmiany rangi dawnych traktów poprzez przykład Raczkowa. Sytuacja wspomnianej wsi, w sposób niezwykle czytelny popiera tezę, że zmiana sposobu użytkowania drogi i jej modernizacji może wpłynąć na strukturę jednostki osadniczej. Raczkowo jako jedna z nielicznych wsi w regionie, zachowała do czasów współczesnych swój średniowieczny układ przestrzenny z nawarstwieniami z okresu rozwoju folwarku. Mimo trwałości rozplanowania wsi oraz charakteru zabudowy przestrzeni absolutnej, krajobraz uległ silnej degradacji. Przestrzeń względna związana z wartościami kulturowymi, a więc niematerialnymi, a zarazem z nośnikami znaczeń, straciła spójność poprzez zmianę widoków postrzeganych przez podróżnego. Modyfikacja drogi dojazdu do wsi nadała nowy kierunek poruszaniu się i patrzeniu. Widoki widziane z drogi wpływają na percepcję odbioru krajobrazu. Wobec użytkowania turystycznego zarówno starego traktu jak i nowej drogi, istnieje konieczność dopowiedzenia historii miejsca, której sam krajobraz wypowiedzieć już nie może. Winno się ku temu dążyć poprzez rzetelną informację skierowaną do odwiedzających wieś.

LITERATURA

- Anders, P., 2004: Puszcza Zielonka. Wydawnictwo Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej i Centrum Animacji Kultury, Poznań, s. 76-80
- Böhm, A., 2006: Planowanie przestrzenne dla architektów krajobrazu o czynniku kompozycji. Wydawnictwo PK, Kraków, s. 19-21.
- Janowski, B., 1908: O odległościach jako czynnika rozwoju kultury. [w:] *Archiwum Naukowe*, t. 4, s. 1-6.
- Kaczyński, I. i T., 2001: Polska najciekawsze zamki. Sport i Turystyka Muza SA, Warszawa, s. 155-160.
- Lipińska, B., 2003: Kultura użytkowania przestrzeni – degradacja krajobrazu wiejskiego. [w:] *Zachowane-ocalone? O krajobrazie kulturowym i sposobach jego kształtowania*. Liżewska I. i Knercer W., s. 128-137.
- Skrok, W., 2008: Wielkie rozdroże ćwiczenia terenowe z archeologii wyobraźni. ISKRY, Warszawa, s. 132 – 137.
- Słownik Geograficzny Królestwa Polskiego i Innych Krajów Słowiańskich, 1888: Tom IX Pożajście - Ruksze. B. Chlebowski, W. Walewski, s. 373.
- Internet: <http://wiedzaiedukacja.pl/archives/1284> - wywiad z Markiem Stasiakiem „Krajobraz [nie]widzialny” – strona dostępna dnia 2.03.2009r.

SUMMARY

CONSEQUENCES OF CHANGES IN THE RANK OF FORMER ROUTES IN THE CONTEMPORARY ROAD SYSTEM, BASED ON THE VILLAGE OF RACZKOWO

Open landscape in Poland is undergoing dynamic transformations and this process in the last decade seems to be constantly intensified. The land use of rural areas and management of built-up areas practically require the cultural landscape of rural areas to be re-defined. These changes are extensive and structural in character, and the complexity of underlying processes needs to be thoroughly analyzed. Traces they leave in landscape are not always equally evident. Obviously a commonly perceived problem has been related with the expansion of residential housing areas, with no respect for the tradition, dating back many centuries, concerning the development of a settlement plot or the character of vernacular architecture. Uniformity of building design throughout the country is a threat to *genius loci* of individual villages, located in different parts of Poland. Much less attention is paid to transformations occurring in cropland expanse, concerning the type of crops or field green. In turn, the open landscape is not only architecture, but also topographic features and land cover. For ages roads, constituting a circulatory network in the cultural landscape, have been a crucial element of the settlement structure. The role of roads in European culture is evidenced by numerous literary works with motifs of the road and quest or travel it makes possible.

Roads, for centuries determined by both human needs and natural conditions, at present are defined by requirements of the economy, or even international freight logistics. Thus many formerly important routes at present are only narrow forest roads, which does not change the fact that a road still remains to a lesser or bigger extent the space of contact with open landscape.

Thanks to changes in the hierarchy of the road network changes may occur in the settlement structure, both in the absolute and relative space. The latter may be observed when analyzing the spatial arrangement of the village of Raczkowo, located in the Skoki commune (the Wągrowiec county, the Wielkopolskie province). This village, dating back to the Middle Ages, will be used to illustrate the presented topic, showing dependencies between changes in the use of a road, in this case a route used for many centuries, and reorganization of the village structure.