



CZY OCHRONA KRAJOBRAZU PORTOWEGO W SZCZECINIE MA SENS?

IS THERE ANY SENSE OF PORT LANDSCAPE PROTECTION IN SZCZECIN?

Zbigniew Władysław Paszkowski

dr hab. inż. arch., prof. ZUT

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Wydział Budownictwa i Architektury
Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego
Zakład Teorii Historii Architektury i Konserwacji Zabytków

STRESZCZENIE

Transformacja terenów portowych na funkcje ogólnie miejskie w portowych miastach polskich powoli, z opóźnieniem w stosunku do innych miast portowych w Europie, staje się faktem. Obserwować możemy ten proces na przykładzie Szczecina, ale również w innych miastach portowych w Polsce zachodzą podobne procesy i powstają podobne problemy w ocenie wartości dziedzictwa przemysłowego. Czy i w jaki sposób powinniśmy chronić dziedzictwo przemysłowe w jego wymiarze krajobrazowym?

Słowa kluczowe: transformacja urbanistyczna, ochrona krajobrazu, miasto portowe, ochrona dziedzictwa poprzemysłowego.

ABSTRACT

Transformation of port and shipyard areas into the mix-use urban functions in Polish port cities is slowly becoming through, with certain delay, when compared to other European harbor cities. On the example of Szczecin port area we can observe this process, but also in other Polish port cities similar problems with the appreciation of post industrial heritage are occurring. Should we at all and how should we protect the industrial heritage in its cityscape dimension?

Key words: urban transformation, landscape protection, port-city, protection of post-industrial heritage.

Dawne tereny portowe oraz stoczniowe uzyskują szanse na nowe życie i nadanie im nowej wartości na skutek zmian w światowej gospodarce i ekonomii. W procesie tych przekształceń planowanie przestrzenne uwzględnia rozwój na tych terenach funkcji ogólnomiejskich. Znikają bariery administracyjno-prawne, które do tej pory uniemożliwiały zagospodarowywanie portów na cele inne niż przemysłowe. Procesy transformacji terenów nadwodnych są znane i doświadczane w wielu miastach europejskich, w których tereny portowe w obszarach śródmiejskich stają się zbędne, a pełnione dotychczas na ich terenach funkcje portowe przejmowane są przez porty zewnętrzne, głównie porty kontenerowe. Porty kontenerowe są lokalizowane w miejscach o dobrej dostępności z akwenów morskich, gdzie znajduje się odpowiednia dla dużych statków głębokość akwenu wodnego i możliwość manewrowania. Oznacza to wycofywanie się z terenów przyległych do centrów miast i uwolnienie terenów pod zagospodarowanie ogólnomiejskie.



Ryc. 1. Nadorzański krajobraz w Szczecinie jest pełen dramatyzmu. Źródło: il. Fot. autora
Fig. 1. The Odra Riverfront In Szczecin is full of dramatic impact. Source: Author's photo

Ponadto planowanie funkcji ogólnomiejskiej i mieszkaniowej na terenach po byłych portach i stocznich stało się modne. Mimo trudności lokalizacyjnych na terenach zalewowych, zagrożonych powodzią, terenach podmokłych o złym klimacie do lokalizowania zabudowy mieszkaniowej, terenach o złych parametrach technicznych gruntów – atrakcyjność terenów nadwodnych jest tak wielka, że wymienione powyżej mankamenty nie stanowią poważnych przeszkód w dążeniu do ponownego wykorzystywania tych terenów na funkcje miejskie – tym razem nie związane z obrotem towarowym, czy budową statków. Na terenach przemysłu stoczniowego i terenach portowych powstają nowe tereny budowlane, na których niekiedy wciąż jeszcze znajdują się obiekty przemysłowe, urządzenia portowe i stoczniowe oraz infrastruktura techniczna – nabrzeża, kanały kablowe, dźwigi portowe, suwnice, torowiska, ślipy itp. Obiekty te znajdowały się przez wiele lat

w strefach publicznie niedostępnych, nie korzystały też z przywileju znajdowania się jakiegokolwiek liście obiektów objętych ochroną konserwatorską.



Ryc. 2. Szczecin odrzański waterfront. Dźwigi portowe nabrzeża Starówka na Łasztowni. Źródło: Fot. autora

Fig. 2. Szczecin. Odra Riverfront. Port cranes on the Starówka embankment at Lastadie. Source: Author's photo

Z pewnością zespoły tych obiektów, a więc budynki, hale, dźwigi, suwnice, tory kolejowe, slipy, wyciągarki, pochylnie itp. można uznać za elementy specyficznego „krajobrazu portowego”. Krajobrazu, do którego mieszkańcy miast portowych i przyjezdni przywykli, dla których ten krajobraz stał się elementem tożsamości miejsca. Ten specyficznym przemysłowy, nadwodny krajobraz miejski, spotęgowany odbiciami wysokich dźwigów w lustrze wody, ulega sukcesywnemu zacieraniu się na skutek atrofii przemysłu stoczniowego i zmniejszaniu się roli tradycyjnych portów morskich i rzecznych w obszarze środkowo-europejskim.

Zmianie ulega również krajobraz nadwodny miasta, zdominowany dotychczas przez las portowych dźwigów i innych urządzeń przemysłowych. Dźwigi stają się bezużyteczne i są demontowane, stalowe konstrukcje hal i stalowych pomostów, suwnic korodują i są rozbierane, szyny i przepusty kablowe znikają pod nowymi „dywanikami” z asfaltu.

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecina określono wymóg wprowadzenia ochrony krajobrazowej dla niektórych obszarów portowych. Czy tak ogólne sformułowanie jest racjonalne? Czy jest czego bronić? Przecież zmiany związane z transformacją obszarów poprzemysłowych są symptomem pożądanego rozwoju miast, widocznym obrazem tendencji do dostosowywania przestrzeni miejskich do aktualnych i przyszłych warunków oraz nowych potrzeb. Czy zachowywanie

starego wyposażenia portowego i stocznioowego w sytuacji zmiany funkcjonalnej wykorzystania terenu jest więc potrzebne?

Wydaje się, że objęcie ochroną konserwatorską tych elementów, w pewnym rozsądnym zakresie, jest konieczne. Stanowią one o specyficznym charakterze miast, są świadkiem nie odległej, ale minionej przeszłości. Jeśli ten sposób pracy, życia, sposobu wykorzystania terenu nie jest możliwy do kontynuacji, to przynajmniej winniśmy przyszłym pokoleniom móc przekazać informację o realiach panujących w przeszłości. Życie w okresie transformacji przestrzennej, w jakiej obecne pokolenia się znalazły wymaga od nas działań transformacyjnych na rzecz przyszłości. Ta perspektywa jednakże, powinna zawierać w sobie odniesienia do przeszłości, poprzez zachowywanie i przekazywanie następnym pokoleniom wartości, które przemijają.

Krajobraz kulturowy portów i stocznii, podobnie jak inne krajobrazy przemysłowe w branży górniczej i hutniczej – są elementami dziedzictwa kulturowego, które odnosi się do miejsc pracy, technologii transportu, produkcji, do tych elementów życia człowieka, które przez wiele lat stanowiły o rozwoju kraju, miast i dawały utrzymanie wielu związanym z tym przemysłem rodzinom.



Ryc. 3. Ogólny widok terenów stocznioowych widziany z suwnicy bramowej. Źródło: il. Fot. autora

Fig. 3. General view over the Szczecin Shipyard seen from the big gate crane. Source: Author's photo

Pozostaje pytanie, jak chronić elementy krajobrazu portowego? Dla zagadnienia ochrony krajobrazu szczególne znaczenie mają dźwigi, które są charakterystycznym elementem panoramy miasta. Dźwigi portowe są urządzeniami mechanicznymi, które stanowią element procesu technologicznego portu czy stoczni. Wymagają one corocznych okresowych przeglądów, muszą być konserwowane, a osoby, które nimi mogą poruszać muszą mieć specjalne uprawnienia. Pozostawienie ich bez nadzoru i ochrony może doprowadzić do zagrożenia życia. Natomiast zachowanie dźwigów w stanie czynnym wydaje się więc, w sytuacji zaniku funkcji portowych na niektórych nabrzeżach, w zasadzie niemożliwe. Dźwigi portowe stanowią również określoną wartość ekonomiczną – w tym kontekście mogą być również przedmiotem odsprzedaży lub przeniesienia w inne miejsce. Objęcie ochroną konserwatorską przyrządowania technicznego stoczni czy portu wymaga pre-

czyjnego określenia zasad i form takiej ochrony. W przeciwnym przypadku zapisy takie mogą doprowadzić do nieporozumień i blokady terenu pod dalsze inwestycje, a w rezultacie również do utraty wartości cennych elementów, które powinny podlegać ochronie. Konstrukcje stalowe są znacznie bardziej wrażliwe na upływ czasu i wymagają większej bieżącej obsługi niż historyczne obiekty budownictwa murowanego. W tej kwestii możliwe wydają się dwa rozwiązania. Pierwsze to rozwiązanie typu „muzealnego” – utworzenie muzeum portu z dźwigami pozostawionymi in situ, lecz nad którymi powołane muzeum portu mogłoby rozciągnąć opiekę i dbać o ich sprawność mechaniczną. Rozwiązanie drugie to dźwigi zachowane wybranych obiektów, które stanowią będą krajobrazowe gadzety, zaspawane, unieruchomione, zabezpieczone, pozbawione możliwości niekontrolowanego poruszania się. W pewien sposób zmuflowane i stanowiące jedynie obiekt krajobrazowy. Wybór odpowiedniego rozwiązania wymaga dyskusji i analizy możliwości terenowych i finansowych.



Ryc. 4. Dźwigi portowe stanowią nierozłączny element krajobrazu szczecińskiego portu. Źródło: il. . Fot. autora

Fig. 4. Port cranes are the typical element of the Szczecin Port landscape. Source: Author's photo



Ryc. 5. Dźwig portowy na terenie stoczni rzecznej Odra – rozebrany po niekompetentnym użyciu i przewróceniu się w roku 2009. Źródło: il. Fot. autora

Fig. 5. Port crane in the River Odra shipyard area – dismantled after collapse due to incompetent use in 2009. Source: Author's photo

Zachowanie istotnych elementów krajobrazu przemysłowego jako wartości chronionej nie jest niczym nowym w krajach, które przeszły już okres transformacji przemysłowej – przykłady tego typu działań na wielką skalę mamy na terenie Nadrenii Westfalii w Zagłę-

biu Ruhry (Düsseldorf, Emscher Park), mamy też w Roros w Norwegii niedaleko Trondheim. Roros wraz ze swym poprzemysłowym krajobrazem kulturowym zakwalifikowane zostało do listy obiektów Dziedzictwa Światowego UNESCO. Porty i stocznie zagospodarowywane są w krajach zachodnioeuropejskich na inne cele już od początku lat 80. (doki londyńskie, Amsterdam, Rotterdam, Dublin, Goeteborg, Malmoe, Hamburg i wiele innych miast). Zmieniają swoje oblicze, zachowując z reguły jedynie w śladowym zakresie relikty portowego wyposażenia, świadczące o dawnym przeznaczeniu terenów i historii przemysłu stoczniowego i zamorskiego handlu (Londyn – Docklands). Znacznie częściej nawiązują w nowej architekturze (np. mostów, zabudowy nabrzeży) do form charakterystycznych dla architektury przemysłowej.

Opóźnienie w procesie przekształceń terenów portowych i stoczniowych w miastach polskich może mieć jednak pozytywny aspekt wynikający z możliwości czerpania wiedzy z doświadczeń zdobytych przy realizacji procesów nadwodnych transformacji w innych miastach. Tej możliwości nie należy zmarnować. W kontekście zachowania krajobrazu portowego Szczecina należałoby opracować oddzielne studium wyznaczające rzeczywiste potrzeby i możliwości ochrony krajobrazu portowego. Studium to powinno jednoznacznie określić miejsca, w których mogłyby być eksponowane elementy dawnego wyposażenia portowego i stoczniowego. Miejsca te powinny pełnić w planach miejscowych rolę dominant przestrzennych i punktów orientacyjnych. Z pewnością też nie należy chronić wszystkich elementów poprzemysłowego dziedzictwa, bez podjęcia trudu ich wartościowania i określenia możliwości i metod zabezpieczenia. Działanie ochronne, na zasadzie ochrony całości założeń przemysłowych może bowiem doprowadzić do zablokowania wykorzystania terenu na inne funkcje miejskie, a w rezultacie doprowadzić do dalszej postępującej degradacji urządzeń i zabudowy.



Ryc. 6. Szczecin. Widok terenów stoczniowych od strony wody. Źródło: il. . Fot. autora

Fig. 6. Szczecin. View over the shipyard areas from the water-side. Source: Author's photo



Ryc. 9. Jeśli tereny portowe zostaną przekształcone w przestrzeń ogólnie miejską, krajobraz portowy, jaki dziś zachwyca w Szczecinie zniknie. Jest mało prawdopodobne, by móc zatrzymać ten proces - nawet zakazami administracyjnymi. Źródło: Fot. Autora

Fig. 9. If The port and shipyard areas will be transformer into The mix-use civic areas, The port-city landscape, which today i breathtaking, will disappear. It is unlikely to stop this transformation process – even with administrative rule. Source: author's photo

IS THERE ANY SENSE OF PORT LANDSCAPE PROTECTION IN SZCZECIN?

The old port and shipyard areas, which are no more in use, are getting a new chance for a new life. The urban planning foresees in most cases new public mix-use areas. Those transformation processes of the waterfronts are known and applied in many port-cities in Europe. New port facilities need more land and to be closer to the seashore. The cities have to transform abandoned areas into the civic realm. On those areas there are still different industrial elements like slips, cranes, quays, installation channel and a lot of different infrastructure specific for the maritime use. Those elements have been for the long time enclosed in protected industrial zones. Now, in the transformation process they occur to the public. Those elements constitute a specific port-city landscape and are source of the local identity. The question put in the title of this article, tackles the problem of liquidation or preservation of this specific industrial heritage items. Is there enough reason to protect this type of industrial heritage? The experience of Docklands in London and other port-cities indicates, that there is only a sense in leasing some exemplary pieces of that heritage, clearing the rest of the area. To keep the cranes in motion, the technical survey and continuous maintenance is needed. Therefore this type of industrial heritage is hard to keep and it seems, that only such an enterprises like maritime museum could have opportunity to keep selected devices in order. The urban plans are demanding to keep the landscape of the waterfront areas. It might cause problems, if all of the existing technical equipment, so characteristic for the port area should be preserved and maintained –the investment areas will be blocked and then, even the future of industrial heritage is in danger.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Czyńska K., *Metody kształtowania współczesnej sylwety miasta na przykładzie panoram Szczecina*, praca doktorska Politechnika Wroclawska 2006
- [2] Krośnicka K., *Ewolucja zależności przestrzennych między portem a miastem Gdańsk w związku z rozwojem technologii żeglugi*, praca doktorska Politechnika Wroclawska, 2004
- [3] Paszkowski Z., *Transformacja przestrzeni śródmiejskich na przykładach wybranych miast europejskich*, Szczecin 2003
- [4] Podręcznik rewitalizacji. *Zasady procedury metody działania współczesnych procesów rewitalizacji*, Urząd Mieszkalnictwa i Bundesministerium für Verkehr, Bau- Und Wohnungswesen RFN, 2003

O AUTORZE

Zbigniew Władysław Paszkowski – dr hab. inż. architekt, profesor na Wydziale Budownictwa i Architektury Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, członek Komitetu Architektury i Urbanistyki PAN, autor wielu realizacji architektonicznych i publikacji, specjalista od spraw związanych transformacją urbanistyczną miast i zagospodarowaniem przestrzennym terenów nadwodnych.

AUTHOR'S NOTE

Zbigniew Władysław Paszkowski – PhD Habil. Architect, profesor at The Faculty of Civil Engineering and Architecture of The West Pomeranian University of Technology in Szczecin, member of The Committee of Architecture and Urban Planning of The Polish Academy of Sciences, author of many architectural project and realizations, expert in Urban transformation and planning of the waterfront areas.