

ANNA GOŁĘDZINOWSKA

Politechnika Gdańska

ODKRYWANIE NADWODNEGO WIZERUNKU MIAST DELTY WISŁY

Abstract: Discovering the Waterside Image of the Vistula Delta. The paper refers to the specific functional area, which identity was primarily based on the relationship with water – in major port cities, as well as related smaller settlements. It describes the phenomenon of using and reinterpreting the potential of a rich hydrographic network for constructing the contemporary spatial identity after the violent events of the 20th century. The case studies cited are differentiated due to the specificity of the activities and the purpose of its implementation.

Keywords: Development strategy, spatial image, the Vistula Delta.

Wprowadzenie

Opracowanie porusza kwestię utraty i prób odbudowy *genius loci* miast obszaru funkcjonalnego Delt Wisły. Ośrodków, które w następstwie II wojny światowej oraz polityki rozwoju prowadzonej w II połowie XX w. zostały w dużej mierze pozbawione swojego dziedzictwa – zarówno materialnego, jak i niematerialnego. Położenie na styku wybrzeża Bałtyku i w nasyconym ciekami wodnymi ujściu największej z polskich rzek predysponowało do wytworzenia specyficznej struktury osadniczej o wysokiej kulturze materialnej [Parteka 2013: 59-70]. Na tę strukturę składały się ośrodki portowe zbudowane na korzeniu średniowiecznym – Gdańsk, Elbląg, Tczew i Malbork – ale również wsie, dla których woda odgrywała ważną rolę transportową. Elementom materialnym towarzyszyły tradycje i umiejętności dotyczące czerpania korzyści z tego nadwodnego położenia, jak również ochrony przed związanymi z nim zagrożeniami.

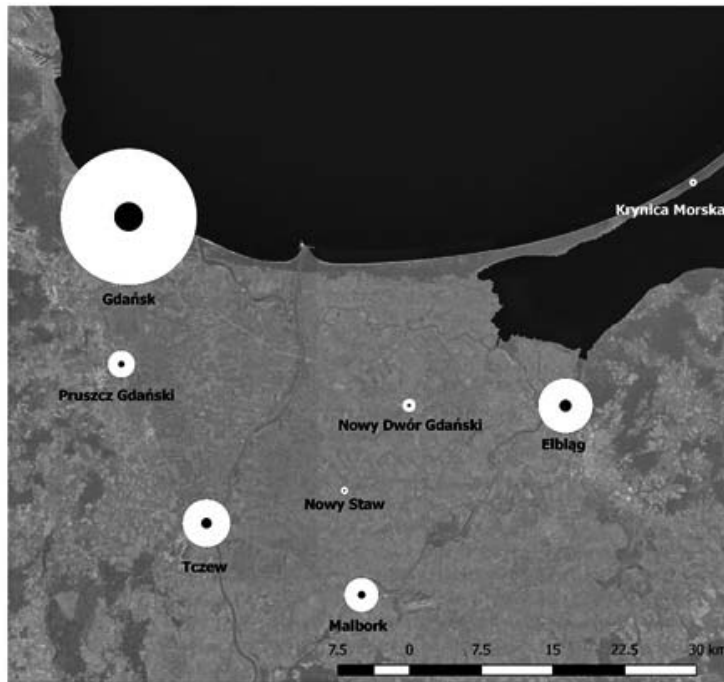
Delta Wisły jest obszarem o unikatowych w skali Polski uwarunkowaniach krajobrazowych, które przez wieki pozostawały w silnej relacji ze zjawiskami kulturowymi zachodzącymi na tej przestrzeni. Kulturowo i krajobrazowo można wyróżnić w jej wnętrzu równinny obszar Żuław Wiślanych [Plit 2010]. Wspomniane już specyficzne uwarunkowania hydrograficzne oddziaływały na krajobraz w różnych skalach – oprócz

struktur osadniczych, wpłynęły na lokalne formy zabudowy oraz funkcjonującą kulturę rolną. Ostatnie z wymienionych zjawisk było w szczególności powodowane dwoma uwarunkowaniami – obecnością żyznych gleb [Cebulak 2008] oraz wytwarzaniem infrastruktury kanałów zapewniających odpowiednie stosunki wodne.

Równinne ukształtowanie terenu stało się ważną przesłanką w zakresie przyjętej strategii rozwoju przestrzennego. Ośrodki miejskie – pełniące jednocześnie funkcję portową i obronną – lokowano w strefie krawędziowej obszaru [Bańkowska 2013: 95-107]. Zostały one niejako nanizane na układ rzek Wisły (Gdańsk i Tczew), Nogatu (Elbląg) oraz Raduni (Pruszcz Gdański). W dużej mierze położone poniżej poziomu morza wnętrze delty wypełniła sieć wsi, rozwinięta przede wszystkim w okresie panowania krzyżackiego [Biskup, Labuda 1988]. Te wsie lokowane były z kolei wzdłuż rzek o drugorzędnym znaczeniu strategicznym (Motławy, Raduni i Tugi) oraz kanałów, z których część oprócz melioracyjnej odgrywała również rolę komunikacyjną. Na Żuławach wyróżniono nawet specyficzny typ rozłogu wsi, której główną przestrzenią publiczną jest woda – ulicówkę wodną [Lipińska 2011: 49].

Wynalazek maszyny parowej i przeprowadzenie linii kolejowej na trasie Gdańsk-Warszawa w połowie XIX w. przyniósł urbanizację wnętrza delty Wisły. Zaczęły pojawiać się fabryki przemysłu przetwórstwa płodów rolnych – przede wszystkim cukrownie, gorzelnie i browary. Rozwój obszaru zdynamizował rozwój sieci kolei wąskotorowej, która umożliwiała szybkie dostarczanie płodów rolnych z żyznych pól do fabryk w Nowym Dworze Gdańskim, Nowym Stawie i Pruszczu Gdańskim [Pokropiński 2000]. Industrializacja wprowadziła te osady w fazę rozwoju. Funkcja komunikacyjna rzek i kanałów nie odgrywała co prawda w tym procesie większego znaczenia, jednak dostęp do wody – podstawowego zasobu napędzającego maszyny parowe – tak. Tym samym, potencjał rozwojowy tutejszej sieci hydrotechnicznej zyskał nowy wymiar (ryc. 1).

Jak już wspomniano, XX wiek przyniósł gwałtowne zmiany, które przyczyniły się do ogromnych strat w kulturze materialnej i niemal całkowitego unicestwienia kultury niematerialnej obszaru. Były one konsekwencją dwóch wydarzeń historycznych – pozornie odległych czasowo, jednak następstwa pierwszego z nich wpłynęły na przebieg drugiego. Pierwszym była II wojna światowa – straty wojenne w zakresie substancji zabytkowej oraz ludności, jak również następujące po niej migracje ludności. O ile straty w zakresie dziedzictwa materialnego dotknęły przede wszystkim duże miasta – Gdańsk i Elbląg, wymiana etniczna objęła praktycznie cały obszar. W większości niemieckojęzyczna ludność delty Wisły wyjechała pod koniec lub wkrótce po wojnie. Na ich miejsce sprowadzono osadników z Polski centralnej oraz ludność polską z obszarów ZSRR. Na obszarach wiejskich dodatkowo osiedlono ludność ukraińską i łemkowską przesiedloną w ramach akcji „Wisła” [Eberhardt 2010], a w miejsce dawnych majątków wprowadzono Państwowe Gospodarstwa Rolne. Zdaniem wielu badaczy i publicystów dokumentujących losy tych obszarów, sprowadzenie ludności nieidentyfikującej się z lokalnym dziedzictwem materialnym dodatkowo przyczyniło się do jego degradacji [Koperska 2014].



Ryc. 1. Schemat położenia miast w strukturze delty Wisły

Źródło: Opracowanie własne.

Kolejny poważny kryzys nastąpił w tym obszarze w latach 90. – u progu transformacji ustrojowej. Tym razem geneza i efekty miały odmienny charakter, lecz i w tych wydarzeniach można się doszukać relacji ze wspomnianym kryzysem tożsamości kulturowej nowych mieszkańców. Wskutek transformacji gospodarczej upadły Państwowe Gospodarstwa Rolne i liczne fabryki, a wraz z nimi wiele form aktywności społecznej wspieranej przez tych pracodawców. O ile w większych miastach o rozbudowanej strukturze gospodarczej (Gdańsku i Elblągu) szok transformacyjny został relatywnie szybko zażegnany, o tyle w wielu mniejszych miejscowościach ludność została dotknięta bezrobociem strukturalnym [Blacharska 2009]. W miarę rozwoju kompetencji nowych samorządów terytorialnych w zakresie programowania rozwoju, znajdowania wyróżników i przewag konkurencyjnych, na których można budować rozwój i wyprowadzić obszar z sytuacji kryzysowej, zaczęto na nowo doceniać znaczenie szeroko pojętych walorów kulturowych. Zmiana wizerunku ośrodków dotkniętych kryzysem przez powrót lub reinterpretację lokalnych wzorów i tradycji stała się popularnym elementem lokalnych strategii rozwoju. Wizerunku rozumianego nie tylko jako zespół obiektywnych cech krajobrazu miasta, ale również uczuć i wyobrażeń na temat danego miejsca [Kotler 1994], które służą zarówno przycią-

gnięciu odbiorców z zewnątrz, jak i kształtowaniu postaw mieszkańców wobec ich przestrzeni życia [Szromnik 2008].

Obecnie w strukturze przestrzennej delty Wisły (wraz z jej strefą krawędziową) znajdują się miasta o bardzo zróżnicowanym charakterze – od największego portu nad polskim wybrzeżem Bałtyku Gdańska, po jedno z najmniejszych miast kraju Krynicy Morską. W celu zobrazowania zjawiska wybrano cztery miasta zróżnicowane pod względem na skali i położenia w strukturze obszaru: Tczew, Gdańsk, Elbląg i Nowy Dwór Gdański. Przykłady, przytoczone w opracowaniu różni również cel i specyfika podejmowanych działań. Ich cechą wspólną jest wykorzystywanie portowego i nadwodnego dziedzictwa miasta, jako elementu budowy pozytywnej relacji emocjonalnej mieszkańców wobec miejsca zamieszkania. Są to zarówno rozwiązania dotyczące zagospodarowania przestrzeni, jak i projekty kształtujące umiejętności społeczne związane z gospodarowaniem tą przestrzenią.

1. Tczew

Tczew jest miastem średniej wielkości o korzeniu średniowiecznym, którego najstarsza część przylega do Wisły, pełniącej ważną funkcję obronną, ale i transportową. Od połowy XIX w. miasto stało się ważnym węzłem kolejowym. Postęp technologiczny sprzyjał rozwojowi przemysłu, co z kolei przyczyniło się do szybkiej ekspansji przestrzennej miasta. Oprócz zaplecza obsługi taboru kolejowego, w mieście pojawiły się fabryki przemysłu metalowego oraz przetwórstwa spożywczego. Istotnie zwiększyła się powierzchnia zabudowy mieszkaniowej. Nowe osiedla były jednak silnie odseparowane od Starego Miasta [Brządkowski, Giełdon 2013].

Lata 50., 60. i 70. przyniosły dalszą industrializację i rozwój osiedli mieszkaniowych. Pod koniec lat 60. wybudowano nowy odcinek drogi krajowej nr 1, który w założeniu miał być obwodnicą miasta, jednak w miarę postępującej urbanizacji, szybko stał się jego drogą wewnętrzną. W związku z zaniechaniem odpowiedniej konserwacji toru wodnego, mocno podupadła rola Wisły jako przestrzeni transportu. Do degradacji roli rzeki w strukturze przestrzennej miasta przyczyniły się również kwestie sanitarne i sensoryczne. W okresie PRL wiele miast nie posiadało jeszcze systemów oczyszczania ścieków. Zanieczyszczeń napływających do miasta z biegiem rzeki dostarczała również zlokalizowana w Tczewie fabryka drożdży. Uwarunkowania te spowodowały długotrwałą utratę walorów rekreacyjnych. Badanie przeprowadzone wśród mieszkańców w 1998 r. wskazywało, że nie identyfikowali oni nadwiślańskiego położenia, jako istotnej cechy tożsamości miasta [Urząd Miejski Tczew 1999].

Lata 90. były momentem ważnych wyborów dotyczących kształtowania tożsamości przestrzennej miasta. W planie ogólnym z 1994 r. podjęto decyzję o odstąpieniu od wcześniejszych planów przeznaczenia terenów wzdłuż Wisły na potrzeby

ulicy w klasie drogi głównej. Realizacja tej modernistycznej koncepcji oznaczałaby pogłębienie separacji Starego Miasta od wody.

Zmiana kursu zawartego w dokumentach planistycznych miasta nie była jednak jednoznaczna z natychmiastowym zakończeniem peryferyzacji obszaru. W przekształceniach struktury przestrzennej miasta wzrastało znaczenie procesów, na przebieg których władze lokalne miały minimalny wpływ. Transformacja gospodarcza przyczyniła się do całkowitego upadku lub redukcji zatrudnienia w wielu lokalnych przedsiębiorstwach. Wielu mieszkańców wracało na rynek pracy organizując własne działalności gospodarcze na obszarze nowych osiedli mieszkaniowych po przeciwnej wobec rzeki stronie drogi krajowej nr 1, a więc przyczyniając się do dalszego spadku znaczenia Starego Miasta [Gołędzinowska 2015].

W 2003 r., po cyklu warsztatów prowadzonych z udziałem ekspertów zagranicznych posiadających doświadczenie w realizacji przekształceń frontów wodnych, rozpoczęto prace nad stworzeniem nowej przestrzeni publicznej – Bulwaru Nadwiślańskiego. Inwestycja miała przyczynić się do ponownego skierowania miasta ku rzece. W latach 2007-2008 bulwar wzbogacono o przystań pasażerską. Nieco wcześniej, w latach 2009-2010, znajdujący się wzdłuż rzeki na południe od przystani obszar cenny przyrodniczo (objęty programem Natura 2000) został wyposażony w ścieżkę przyrodniczą, promującą zasoby ornitologiczne terenu. W ten sposób wyeksponowano walor ściśle związany z nadwodnym ekosystemem, do tej pory szerzej mieszkańcom nieznanym.

Nadwodne położenie eksponowano również przez inwestycje w infrastrukturę kultury oraz przestrzenie publiczne zlokalizowane w Starym Mieście. W latach 2006-2007 przeprowadzono modernizację Muzeum Wisły w Tczewie – połączoną z przekształceniem jej w Centrum Wystawienniczo-Regionalne Dolnej Wisły „Fabryka Sztuk”. W latach 2009-2013 zrealizowany zaś został projekt „Rewitalizacja strefy A obszaru zdegradowanego Starego Miasta w Tczewie”, w ramach którego zbudowano m.in. układ tras spacerowo-widokowych prowadzących nad Wisłę. Działaniom inwestycyjnym służącym powrotowi „punktu ciężkości” miasta nad wodę towarzyszyły działania kulturalne w przestrzeni publicznej (np. organizowany w latach 1999-2011 festiwal „Zdarzenia”) oraz promocyjne (np. kampania „Tczew Nadwiślański) [*ibidem*].

2. Gdańsk

Gdańsk jest największym z analizowanych miast. Ze względu na rangę i skalę zmian wywołanych II wojną światową – fizycznego zniszczenia miasta, jak i gwałtownej wymiany ludności – stanowi częsty przedmiot dyskusji o tożsamości przestrzennej miast i potrzebie jej ponownego definiowania [Friedrich 2014]. Główne Miasto w Gdańsku znalazło się w grupie czterech historycznych śródmieść odbudowanych zgodnie z tzw. polską szkołą konserwatorską [Zachwatowicz 1981: 4-10]. Spośród nawarstwień

kulturowych obecnych w tej przestrzeni dzielnicy zdecydowano o odbudowie silnie nawiązującej do czasów hanzeatyckich [Bukał 2008] okresu, w którym Gdańsk był jednym z najważniejszych portów Europy. W heterogenicznej strukturze miasta można wyróżnić jednak znacznie więcej obszarów, w przypadku których nadwodne położenie stało się kluczowym elementem tożsamości przestrzennej.

Podobnie jak wszystkie z większych ośrodków opisanych w opracowaniu, Gdańsk znajduje się w strefie krawędziowej delty Wisły. Należy jednak podkreślić, że jest jedynym z przypadków, w którym środowisko pogranicza delty rzecznej i morza na przestrzeni stuleci wytworzyło zmiany w realny sposób zmieniające kontekst fragmentów jego struktury przestrzennej i tym samym przyczyniło się do konieczności znalezienia nowych funkcji tych miejsc.

Przykładem takiej sytuacji jest twierdza „Wisłoujście”. Obiekt wzniesiono w XIV w. – ówczesnie na styku ujścia Wisły i morza. Powstały zespół umożliwiał kontrolę ruchu statków na rzece oraz obronę dostępu do gdańskiego portu, który znajdował się na Motławie [Kulczykowski, Kubus 2015: 31-48]. Niesiony przez rzekę piach spowodował jednak, że twierdza oddalała się od brzegu Bałtyku. Pod koniec XVIII w. podjęto decyzję o budowie po przeciwnej stronie Wisły pruskiego portu konkurencyjnego wobec Gdańska – Nowego Portu [Nocny 2005]. Tym samym, lokalizacja twierdzy przestała odgrywać strategiczną rolę. W XIX w. twierdzę wykorzystywano na cele gospodarcze i mieszkalne [Stankiewicz 1956: 177-187]. W okresie międzywojennym mieściła klub żeglarski, a po rozpoczęciu odbudowy (1974 r.) zespół przeznaczono na muzeum.

Innym przykładem na to, jak zmienność relacji morza i rzeki wpłynęła na współczesną strukturę przestrzenną miasta, jest powstanie Wyspy Sobieszewskiej i włączenie jej w obszar miasta Gdańska. Jej granice w XIX w. ukształtowały dwa działania dotyczące biegu Wisły na krańcowym odcinku rzeki. Pierwsze z nich miało charakter naturalny – było to przedarcie się w 1840 r. wezbranej po roztopach Wisły przez miejscowość Górki (nowe koryto nazwano „Wisłą Śmiałą”). Drugie działanie zostało dokonane ręką człowieka w latach 1891-1895. W celu zabezpieczenia Gdańska przed powodzią wykonano przekop do Bałtyku, który pozwalał wysokiemu nurtowi rzeki spłynąć do morza z pominięciem obszarów silnie zurbanizowanych [Łomniewski 1960: 391-418]. Paradoksalnie, ze względu na tę ochronę obszarów silnie zaludnionych, Wyspa Sobieszewska pozostaje jednak obszarem słabo zurbanizowanym o wysokich walorach przyrodniczych¹. Mimo funkcjonowania w granicach administracyjnych Gdańska od 1972 r., teren pokryty jest przede wszystkim lasami, ośrodkami wypoczynkowymi oraz ekstensywną zabudową mieszkaniową – w tym relikdami osad rybackich.

W XXI w. woda staje się elementem wykorzystanym do budowy nowego wizerunku zdegradowanej dzielnicy Orunia. Ta część Gdańska nigdy nie pełniła funkcji

¹ Między innymi rezerwat przyrody „Ptasi Raj”, fragment rezerwatu przyrody „Mewia Łacha”, obszarów Natura 2000 „Ujście Wisły” i „Zatoka Pucka”.

portowych ani rybackich, jednak jej rozwój opierał się na położeniu na żyznych glebach delty Wisły oraz dostępie do bogatej sieci hydrologicznej.

W XIV w. Krzyżacy pobudowali tu kanał Raduni, który zasiliał w wodę gdańskie młyny. Dostęp do bieżącej wody dał podstawę do rozwoju w tej okolicy licznych zakładów farbiarskich, a po wynalezieniu maszyny parowej – jej intensywną industrializację. Woda była również istotnym elementem rozwijających się od XVI w. parków przyrezydencyjnych [Rozmarynowska 2011].

Budowa linii kolejowej Gdańsk-Tczew w 1852 r. spowodowała przecięcie dzielnicy – w tym części jej ogrodów. W ich miejsce zaczęły pojawiać się kamienice czynszowe i obiekty przemysłowe. W XX w. Orunia podupadła społecznie i gospodarczo. Obecnie dzielnica stoi u progu rewitalizacji. W latach 2014-2015 przeprowadzone zostały warsztaty „Quo vadis, Gdańsku? Mieszkańcy planują swoje miasto”, których celem było wypracowanie wraz ze społecznością lokalną mikrostrategii rozwoju dzielnicy. Wypracowany plan dla dzielnicy objął cztery bloki tematyczne, z których blok II „Hydro-Orunia” odniósł się do tematu wody – w związku z podtopieniami z końca XX i początków XXI w., najczęściej kojarzonego z niedogodnościami i zagrożeniem powodziowym. Uznano, że właściwie wyeksponowanie w przestrzeni publicznej dzielnicy wody może podnieść jej atrakcyjność. Tworząc nową strategię rozwoju dzielnicy połączono wątki pamięci historycznej, dziedzictwa inżynierii, tradycji produkcyjnych czy rolniczych. Planuje się wykorzystanie wymienionych aspektów w kontekście kulturalno-edukacyjno-rozrywkowym, jak i zagospodarowania miejsc nadwodnych. Wraz z mieszkańcami zaproponowano stworzenie przystani kajakowej, kąpieliska, basenu letniego, odnowienie tradycji przemieszczania się łodziami czy odtworzenia i wyeksponowania elementów inżynierskich związanych z układem melioracji (śluzę, wały, wiatraki itp.). Zaproponowano również, oparte na zasobach wodnych, innowacyjne podejście do rolniczych tradycji dzielnicy – rozwój specjalnych ośrodków produkcji żywności w środowisku wodnym, tzw. aquaponika [Rembarz *et al.* 2015].

3. Elbląg

W XIII w. Krzyżacy wykorzystali obszar położony nad Zalewem Wiślanym w strefie krawędziowej delty Wisły, a jednocześnie nad obecną rzeką Elbląg do lokacji nowego miasta portowego. Strukturę miasta tworzyła regularna siatka ulic, które biegły równoległe do siebie. W związku z szybkim rozwojem ośrodka w 1347 r. ufundowano Nowe Miasto, które kontynuowało zasadę orientacji ulic. Układ ten, mimo wymiany zabudowy, przetrwał do II wojny światowej. W wyniku działań wojennych Nowe Miasto uległo w pełni zburzeniu, natomiast na terenie Starego Miasta pozostały nieliczne elewacje mieszczańskich kamienic [Sierzputowski 1955: 109-115].

Miasto należało do ośrodków, w przypadku których po II wojnie światowej odstąpiono od odbudowy zgodnej z tzw. polską szkołą konserwatorską. Do pomysłu

odbudowy Starego Miasta w formie nawiązującej do jego przedwojennej struktury powrócono dopiero w połowie lat 80. XX w. – na fali zmian społecznych i fascynacji postmodernizmem. Jak twierdziła Lubocka-Hoffmann [2008: 248] *Wykoncepcowana dla Elbląga metoda retrowersji wywodzi się z rieglowskiego pojęcia «autentyzmu». Wyrazem tego jest fakt, że wszystkie materialne i niematerialne struktury na Starym Mieście są albo «oryginałami z epoki», albo szczerze współczesne w swej formie i stylistyce. Drugą istotną cechą elbląskiego programu jest ściśle podporządkowanie dodawanych elementów zachowanym wartościom urbanistycznym i architektonicznym.* Miasto stało się tym samym prekursorem nowego trendu, zwanego retrowersją, który rozpowszechnił się po 1989 r w małych i średnich miastach, których historyczne części pozostawały nadgryzione pożogą wojenną. W założeniu takie nawiązania do form przedwojennych miały wzmacniać tożsamość lokalną w miastach, które dopiero co zyskały samorządność w zakresie prowadzenia gospodarki przestrzennej i gospodarowania nieruchomościami. Obecnie trend ten jest jednak oceniany przeważnie negatywnie, jako pozbawiony wyraźnej podstawy teoretycznej i pogłębiający chaos i kakofonię w krajobrazie miast [Bugalski 2014].

Projekt odbudowy jest sukcesywnie realizowany od 1985 r. Wówczas zaplanowanych było ponad 600 kamienic, z czego do chwili obecnej zrealizowano niewiele ponad połowę. Realizacje pierwszych kilkunastu lat koncentrowały się wokół rynku i przyległych ulic. W 2012 r. rozpoczęto realizację projektu *Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta)* mającą na celu zwrócenie „nowego” Starego Miasta ku wodzie. Obejmował on m.in. budowę dwóch zwodzonych kładek oraz nabrzeża m.in. (od strony Bulwaru Zygmunta Augusta) wraz z organizacją miejsc do cumowania. Dzięki inwestycji oraz uzupełnieniom w zakresie pobliskich pierzei, wytworzono eksponowane od strony wody wnętrza urbanistyczne, którego centralnym elementem kompozycyjnym jest kościół pw. Św. Mikołaja.

4. Nowy Dwór Gdański

Nowy Dwór Gdański jest najmniejszym z analizowanych miast i jedynym znajdującym się w centralnej części delty Wisły. Osada otrzymała prawa miejskie dopiero w 1880 r. Historyczne centrum administracyjne i przemysłowe miasta znajdowało się w zakolu rzeki Tugi. O rolniczym charakterze obszaru przypominają liczne obiekty przemysłu przetwórstwa (zlokalizowane przede wszystkim nad rzeką, której wodę wykorzystywały), linia kolejki wąskotorowej, którą dowożono towary z pól, jak również charakter występującej zabudowy mieszkaniowej. Po II wojnie światowej krajobraz miasta został jednak zdominowany przez budownictwo uprzemysłowione – widoczne zarówno na terenach powojennej urbanizacji po zachodniej stronie rzeki, jak i w historycznym centrum [Golędzinowska 2015].

Miasto nie posiadało wyrazistego placu, który pełniłby funkcję kluczowej przestrzeni publicznej. Tę rolę odgrywała ulica prowadząca do mostu na Tudze (obecnie Sikorskiego), wydłuż której zlokalizowane były kluczowe obiekty handlowe i przemysłowe. Na początku XX w. wieżę ciśnieniową konstrukcji żelbetowej. W okresie Wolnego Miasta Gdańska wzniesiony został monumentalny zespół budynków administracyjnych stolicy powiatu ziemskiego Żuławy Wielkie (*Große Werder*) – w obiekcie do tej pory zachowały się specjalne wyjścia na Tugę, które umożliwiały dostanie się do budynku wprost z łodzi.

W XX w. nastąpiło gwałtowne przerwanie dotychczasowych tradycji gospodarowania przestrzenią, co obok skutków przestrzennych, przyniosło również konsekwencje gospodarcze i społeczne. Gwałtowna wymiana ludności związana z wymuszoną emigracją mieszkańców pochodzenia niemieckiego, napływem ludności polskiej ze wschodu oraz przymusowymi przesiedleniami ludności ukraińskiej w ramach akcji „Wisła”, przyczyniła się do zatracenia lokalnego dziedzictwa niematerialnego. Ponadto nowi mieszkańcy nie wykazywali zrozumienia dla lokalnych wzorów kształtowania przestrzeni [Blacharska 2009].

W latach 90. w mieście oraz jego otoczeniu wystąpiło bezrobocie strukturalne. Obszar ten stał się areną gwałtownych protestów. W miarę możliwości pozyskiwania funduszy UE zaczęto opracowywać strategie wyjścia z sytuacji kryzysowej. Coraz częściej wskazywano na nowe możliwości związane z rozwojem oferty turystycznej i kulturalnej opartej na unikatowym w skali Polski krajobrazie i wzorcach zagospodarowania przestrzeni.

W 2006 r. miały miejsce pierwsze przekształcenia bulwaru nad Tugą realizowane z funduszy własnych miasta. W latach 2009-2011 na potrzeby Żuławskiego Parku Historycznego zaadaptowano pochodzącą z końca XIX w. upadłą mleczarnię. Prowadzenie obiektu miasto powierzyło „Klubowi Nowodworskiemu”. W ramach projektu zagospodarowano również przestrzeń wokół budynku znajdującego się w charakterystycznym krajobrazowo południowo-zachodnim zakolu Tugi.

Układ lokalnych przestrzeni publicznych dopełniono w latach 2009-2011 projektem *Rewitalizacja przestrzeni miejskiej w Nowym Dworze Gdańskim*. W ramach inwestycji wybudowane zostały mała scena letnia, pomost nad Tugą i pergole. Ponadto odnowiono lub na nowo zagospodarowano tereny zielone w centralnej części miasta.

Co istotne, równoległe z działaniami w zakresie infrastruktury, w Nowym Dworze Gdańskim realizowano projekty społeczne pogłębiające wiedzę mieszkańców na temat nadwodnego dziedzictwa oraz współczesnych uwarunkowań związanych z nadwodnym położeniem. Szczególną rolę odegrało w tym procesie stowarzyszenie „Klub Nowodworski” realizujące takie projekty, jak „Swelinia Ekoklub”, „Muzeum Opowieści”, „Pogotowie Konserwatorskie”, czy „Kurs strażnika wałowego”. Osoby skupione wokół tej organizacji *de facto* zainicjowały zmianę wizerunku miasta z ośrodka podupadłego na kulturalną stolicę żuławskiego interioru.

Podsumowanie i wnioski

Znakomita większość działań, którym przyświecało świadome eksponowanie jako waloru, cech materialnych i niematerialnych nadwodnego i przyportowego położenia, nastąpiła po utworzeniu samorządów lokalnych w 1990 r. (tab. 1). Wcześniejsze działania nakierowane były na realizację potrzeb całego narodu – odbudowę symboli kraju z pożogi wojennej, a następnie uzupełnianie niedoborów lokalowych. Działania po transformacji ustrojowej były nakierowane na szersze spektrum celów. Z wyjątkiem obszaru pozbawionego bezpośredniego sąsiedztwa osiedli ludzkich (Twierdza „Wisłoujście”), jednym z kluczowych motywów zmian była rewitalizacja strefy historycznej ukształtowanej nad wodą. Na tym tle można również wykazać pewne rozróżnienie. W większości przypadków rewitalizacja miała służyć przede wszystkim przezwyciężeniu sytuacji kryzysowej na terenie dzielnicy. W przypadku Tczewa chodziło dodatkowo o przeciwdziałanie suburbanizacji – przede wszystkim podmiotów gospodarczych i miejsc pracy. Ponadto popularnym motywem zmian była chęć zapewnienia nowej oferty kulturalnej – najczęściej nakierowanej zarówno na mieszkańców, jak i turystów.

Tabela 1

Charakterystyka miast, form i celów działań
w zakresie kreowania nadwodnej tożsamości

Nazwa miasta strefa krawędziowa		Położenie		Działania		Cel	
		wnętrze delty (Żuławy)	twarde	miękkie	przed 1990 r. (jeśli dotyczy)	po 1990 r.	
Tczew		x		x			Rewitalizacja/przeciwdziałanie suburbanizacji
Gdańsk	Główne Miasto	x		x	x	Odbudowa/ podniesienie morale narodu	Rewitalizacja/rozwój oferty kulturalnej i turystycznej
	Wisłoujście	x		x			Rozwój oferty kulturalnej i turystycznej
	Orunia	x		x	x		Rewitalizacja
Elbląg		x		x		Odbudowa	Rewitalizacja/rozwój oferty kulturalnej i turystycznej
Nowy Dwór Gdański			x	x	x		Rewitalizacja/rozwój oferty kulturalnej i turystycznej

Źródło: Opracowanie własne.

Działania infrastrukturalne (tzw. twarde) są w wielu przypadkach niezbędne dla wyeksponowania zapominanego lub fizycznie utraconego nadwodnego kontekstu miasta (Tczew, Elbląg, Głównie Miasto, Wiosłujcie). Działania organizacyjne i kulturalne (tzw. miękkie) często synergicznie je wspierają, a nawet wyprzedzają (Nowy Dwór Gdański, Orunia) – co w efekcie może zakończyć się inwestycjami, z którymi dobrze utożsamia się lokalna społeczność. Przez pryzmat kształtowania wizerunku pewnym mankamentem jest jednak fakt, że w wyniku realizacji tych projektów nie udało się wytworzyć wizerunku miast określonego wyrazistego obszaru, który byłby rozpoznawalny w skali kraju i na arenie międzynarodowej. Mając na uwadze prowadzoną promocję drogi wodnej E70 – obejmującej m.in. deltę Wisły – takie podejście warte jest rozważenia w przyszłości.

Literatura

- Angiel J., 2008, *Czym jest Wisła dla licealistów w miastach nadwiślańskich*, [w:] *Dokumentacja Geograficzna*, R. Wiśniewski, W. Gierańczyk (red.). 38: 61-66.
- Bańkowska B., 2013, *Miasta w systemie osadniczym strefy krawędziowej Delt Wisły*, [w:] *Funkcjonalny obszar delty Wisły w terytorializacji Polski*, A. Gołędzinowska, T. Parteka (red.). Studia KPZK PAN, t. CXLVI, Warszawa: 95-107.
- Biskup M., Labuda G., 1988, *Dzieje zakonu krzyżackiego w Prusach*. Gospodarka, społeczeństwo, państwo, ideologia, Wyd. Morskie, Gdańsk.
- Blacharska W., 2009, *Tworzenie wizerunku Żuław przez regionalnych twórców i działaczy (na wybranych przykładach)*, [w:] *Żuławy w poszukiwaniu tożsamości*, A. W. Brzezińska (red.). Wyd. JASNE, Pruszcz Gdański.
- Brządkowski Ł., Gieldon W., 2013, *Rozmowa z przedstawicielami Forum*. „Dawny Tczew”, 20.12.2013.
- Bugalski Ł., 2014, *Kwestia odbudowy zabytkowych zespołów staromiejskich na Ziemiach Odzyskanych*. Przegląd Zachodni, 3(352), Instytut Zachodni, Poznań.
- Bukal G., 2008, *Produkcja zabytków jako problem konserwatorski (przykład Gdańska)*. *Współczesne problemy teorii konserwatorskiej w Polsce*, [w:] *Międzynarodowa Rada Ochrony Zabytków*, B. Szmygin (red.). ICOMOS, Politechnika Lubelska, Warszawa-Lublin.
- Cebulak K., 2008, *Delta Wisły otwartym muzeum hydrotechniki i ojczyzną przybyszów*, [w:] *Rocznik Żuławski*, G. Gola, M. Opitz (red.). Stowarzyszenie Miłośników Nowego Dworu Gdańskiego, Klub Nowodworski.
- Eberhardt P., 2010, *Migracje polityczne na ziemiach polskich (1939-1950)*. PWN, Poznań.
- Eco U., 1996, *Nieobecna struktura*. Wyd. KR, Warszawa,
- Friedrich J., 2014, *Polskość? Niemieckość? Gdańskość? O tożsamości sztuki i architektury Gdańska w XIX i XX wieku*, [w:] *Gdańskie tożsamości. Eseje o mieście*, B. Kerski (red.). Instytut Kultury Miejskiej, Gdańsk.
- Gołędzinowska A., 2015, *Przekształcenia przestrzeni publicznej miasta średniej wielkości w warunkach gospodarki rynkowej w Polsce*. Praca doktorska, Politechnika Gdańska.

- Koperska-Kośmicka M., 2014, *Żuławskie domy podcieniowe: przyczyny degradacji i problematyka konserwatorska zabytkowych struktur architektonicznych w środowisku kulturowym delty Wisły*. Praca doktorska, Politechnika Gdańska.
- Kotler Ph., 1994, *Marketing. Analiza, planowanie, wdrażanie i kontrola*. Gebethner i S-ka, Warszawa.
- Kulczykowski W., Kubus R., 2015, *Twierdza Wisłoujście – rys historyczny obiektu*, [w:] *Gdańsk, Twierdza Wisłoujście: badania archeologiczno-architektoniczne w latach 2013-2014*, J. Dąbal, K. Krawczyk, T. Widerski (red.). Instytut Archeologii i Etnologii, Uniwersytet Gdański, Muzeum Historyczne Miasta Gdańska: 31-48.
- Lipińska B., 2011, *Żuławy Wiślane ochrona i kształtowanie zabytkowego krajobrazu*. Nowy Dwór Gdański: 49.
- Lubocka-Hoffmann M., 2008, *Doktryna konserwatorska a odbudowa miast*. „Studia Elbląskie”, nr 9: 248.
- Łomniewski K., 1960, *Ujście Wisły*. Rocznik Polskiego Towarzystwa Geologicznego, T. XXIX – 1959, z. 4, Kraków: 391-418.
- Madurowicz M., 2007, *Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy*. Wyd. UW, Warszawa.
- Noćny W., 2005, *Nowy Port: pierwsza brama Gdańska*. POLNORD, Wyd. Oskar, Gdańsk.
- Parteka T., 2013, *Obszar funkcjonalny Żuław w polityce rozwoju przestrzennego kraju*, [w:] *Funkcjonalny obszar Delt Wisły w terytorializacji Polski*, T. Parteka, A. Gołędzinowska (red.). Studia KPZK PAN, t. CXLVI: 59-70.
- Plit J., 2010, *Naturalne i antropogeniczne przemiany krajobrazów Delt Wisły, krajobrazy kulturowe dolin rzecznych. Potencjal i wykorzystanie*. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego, nr 13, Komisja Krajobrazu Kulturowego PTG, Sosnowiec.
- Pokropiński B., 2000, *Koleje wąskotorowe Polski Północnej*. CIBET, Warszawa.
- Rembarz G., Martyniuk-Pęczek J., Kluz P., Zgórska B., Jurecka A., Marchwicka B., 2015, *Wdrożenie projektu Quo Vadis, Gdańsku? Mieszkańcy planują swoje miasto*, [w:] *Przestrzeń publiczna dzielnicy w partycypacyjnym planowaniu strategicznym Quo vadis, Gdańsku? Mieszkańcy planują swoje miasto*. Gdańska Fundacja Innowacji Społecznej we współpracy z Wydziałem Architektury Politechniki Gdańskiej oraz Sopocką Szkołą Wyższą, Gdańsk.
- Rozmarynowska K., 2011, *Ogrody odchodzące. Z dziejów gdańskiej zieleni publicznej: 1708-1945*, Słowo obraz-terytoria, Gdańsk.
- Sierzputowski W., 1955, *Układ przestrzenny Elbląga w świetle historii*. Ochrona Zabytków, 8/2 (29): 109-115.
- Stankiewicz J., 1956, *Twierdza w Wisłoujściu i niektóre problemy związane z jej odbudową*. Ochrona Zabytków, 9/3 (34):177-187.
- Szromnik A., 2008, *Marketing terytorialny. Miasto i region na rynku*. Wolters Kluwer, Kraków.
- Urząd Miejski Tczew, London Borough Barking & Dagenham, 1999, *Rewaloryzacja i rewitalizacja Starego Miasta i brzegu Wisły w Tczewie w warunkach rozwijającej się demokracji*, materiały seminaryjne, Tczew.
- Zachwatowicz J., 1981, *O polskiej szkole odbudowy i konserwacji zabytków*. Ochrona Zabytków, 34/1-2 (132-133): 4-10.