

Wacław Podlewski

Zagadnienia odbudowy miast zabytkowych Pomorza Zachodniego

Ochrona Zabytków 1/3/4, 110-114

1948

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

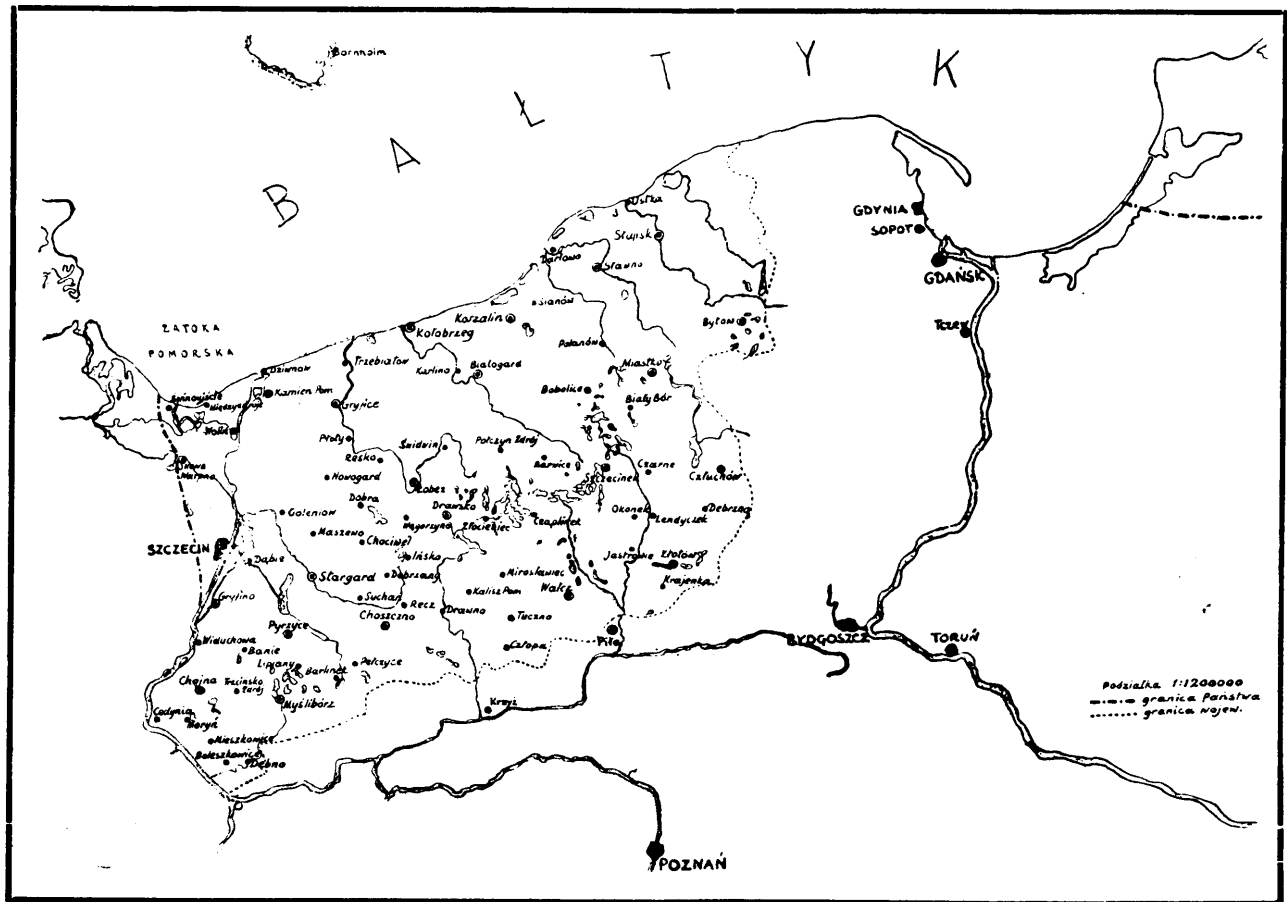
wyjaśnień, opisów, opinii rzeczoznawców oraz oświadczeń obrońców i przeciwników budowy zapory. Ważkich argumentów przeciw zaporze dostarczyli geologowie, rektor W. Goetel, dr Gołąb i dr Sokołowski, którzy podkreślili ujemne wyniki ostatnich badań podłoża i zboczy doliny, wykazujące zaburzenia w budowie i nieuszczelnienie warstw skalnych. Dodatkowe zabiegi zabezpieczające i uszczelniające pociągnęłyby za sobą koszty, wobec których taniość budowy zapory stałaby pod znakiem zapytania. Innym jeszcze nowym momentem, wynikłym z dyskusji terenowej była sprawa skutków wahania poziomu wód w zbiorniku w górnej jego partii. Wobec małych spadków podłużnych w tej części doliny, już kilkumetrowe obniżenie poziomu wody odsłaniałoby ogromne przestrzenie zamulonego dna, zanieczyszczającego całą okolicę wyziewami. Zapoznanie się uczestników konferencji z zabytkami sztuki i kultury, zwłaszcza z Dębem i z obu zamkami i wysłuchanie wyjaśnień udzielonych przez konserwatora krakowskiego oraz autora niniejszego artykułu, również przyczynić się musiało do zajęcia przez nich jednomyślnego niemal stanowiska, uchwalającego zaniechanie budowy zapory w Czorsztynie. Konferencję przewodniczył wiceminister Komunikacji inż. Balicki, który wykazywał wielkie zainteresowanie i zrozumienie dla spraw konserwatorskich, zarówno w zakresie zabytków sztuki i kultury, jak i w zakresie ochrony krajobrazu i przyrody. Wynik konferencji należy uznać jako niewątpliwy sukces polskiej służby ochrony zabytków i jako pomyślny przejaw rozpowszechniania się i zrozumienia reprezentowanych przez nią idei.

ZAGADNIENIA ODBUDOWY MIAST ZABYTKOWYCH POMORZA ZACHODNIEGO

WACŁAW PODLEWSKI

Temat poruszony w niniejszym ogólnym szkicu jest zbyt obszerny i ważny, aby go można było szczegółowo i konkretnie przedstawić, zwłaszcza po zbyt pobieżnych jednorazowych oględzinach niektórych miast w terenie i zapoznaniu się dopiero ogólnym z materiałem, opracowanym przez Regionalną Dyрекcję Planowania Przestrzennego w Szczecinie. Mimo to, wydaje się, że niektóre dane i spostrzeżenia, które zostaną tu przedstawione, mogą się przyczynić do szerszej dyskusji i rozważań, które pozwolą na wysnucie odpowiednich wniosków i dyrektyw, ułatwiających postawienie na właściwej płaszczyźnie zagadnienia odbudowy zniszczonych miast Pomorza Zachodniego.

Według danych Reg. Dyrekcji Planowania Przestrzennego w Szczecinie ilość miast na terenie województwa szczecińskiego łącznie ze



Ryc. 76. Mapa Pomorza Zachodniego z oznaczeniem miast posiadających zespoły zabytkowe (rys. W. Podlowski).

Szczecinem wynosi 74 (ryc. 76). Z ogólnej liczby tylko 4 miasta nie posiadają charakteru zabytkowego, 6 miast wymaga jeszcze szczegółowego zbadania ich pochodzenia i cech zabytkowości. Pewne błędy, które mogły się tutaj wkraść, zostaną po dokładnych studiach skorygowane. Jeśli przyjąć górną granicę, to okaże się, iż spośród 74 miast — 70 miast należy uważać za miasta zabytkowe.

Pomorze Zachodnie jest obszarem o wyjątkowych zniszczeniach wojennych, które dotknęły dzielnice zabytkowe miast. Spośród 70 miast zabytkowych, jak przyjęto wyżej — 37 uległo zniszczeniom wojennym. Z tego 26 miast zabytkowych uległo zniszczeniom w granicach od 50% do 100%. W 11 miastach stopień zniszczenia wynosi do 50%.

Zastanawiając się nad problemem odbudowy zniszczonych miast zabytkowych, nasuwa się myśl, że problem ten jest nie tylko sprawą odbudowy, ale poniekąd i przebudowy, uzależnionej od przewidywanego rozwoju miasta, jego przeznaczenia, zagadnień komunikacyjnych, gospodarczych i roli danego ośrodka w ramach regionu czy też jeszcze większego obszaru w skali ogólnokrajowej. Niewątpliwie w niektórych wypadkach nastąpi konieczność przystosowania miasta do nowych warunków funkcjonalnych — nieraz odmiennych niż przed zniszczeniem. Mimo to zachowanie w maksymalnym stopniu wszelkich cennych wartości zabytkowych, zarówno dotyczących układu urbanistycznego, jak i istniejących bądź możliwych do odbudowy czy rekonstrukcji obiektów zabytkowych jest nieodzowne. Wydaje się, że zachowując ocalałe lub zrekonstruowane obiekty czy zespoły, których utrzymanie uzasadnione jest ich wartością zabytkową, należy przewidzieć sprawę wykorzystania praktycznego i nadania właściwego przeznaczenia i praktycznego zastosowania budowli w zmienionych warunkach społecznych, gospodarczych i technicznych. Ważną sprawą jest znalezienie odpowiednich użytkowników, którzy nie tylko mogliby się przyczynić do podźwignięcia z ruin budowli zabytkowych, ale i otoczyć je należyłą opieką. Jeśli chodzi o zagadnienie urbanistyki zabytkowej, to przy maksymalnym zachowaniu dawnej sieci ulicznej przez odpowiednie ukształtowanie zabudowy bloków budowlanych, rozluźnienie wewnątrz tych bloków, usunięcie wszelkich niezabytkowych oficyn, wprowadzenie tym samym więcej światła, powietrza i zieleni do środka bloków, nadto właściwe ustalenie gabarytu budynków oraz ukształtowanie wewnątrz samych budynków — wydaje się, można stworzyć nowoczesne, higieniczne warunki w pomieszczeniach przeznaczonych na pobyt ludzi. Zastosowanie zabudowy obrzeżnej bloków (wzdłuż dwóch stron bloku) z pozostawieniem ew. dwóch drugich stron przy bocznych ulicach drugorzędnych, wolnych od zabudowy, co byłoby zresztą zgodne z pierwotną zabudową zabytkową, ale nie powinno być regułą, daje możliwość racjonalnego ukształtowania bloku.

Pod względem układu urbanistycznego można zauważyć, że miasta Pomorza Zachodniego zachowały na ogół dawną średniowieczną sieć

uliczną — zabytkową. Niektóre z nich posiadają jeszcze w mniejszym lub większym stopniu dawne mury obronne z basztami i fosami, lub też fragmentami dawnych fortyfikacyj.

Wydaje się, że miasta Pomorza Zachodniego można w zasadzie podzielić na 3 grupy:

1. miasta zabytkowe niezniszczone lub zniszczone w minimalnym stopniu o przewadze architektury zabytkowej, bądź też o architekturze nowej lub w dużym stopniu przebudowanej i zewnętrznie nie posiadającej cech zabytkowości. Miasta te na ogół posiadają gabaryt budynków o skali staromiejskiej przy zachowanym zasadniczo układzie urbanistycznym zabytkowym;

2. miasta zabytkowe zniszczone, które przed zniszczeniem posiadały nie tylko zachowane walory układu urbanistycznego, ale i dobrą architekturę zabytkową;

3. miasta zniszczone o zachowanym planie zabytkowym, lecz poza nielicznymi obiektami zabytkowymi architektonicznymi (przeważnie będą to kościoły, nieraz ratusze i nieznaczna ilość kamienic, nieraz niekiedy fragmenty dawnych fortyfikacyj), posiadały przed zniszczeniem architekturę, przebudowaną częstokroć na długo przed wojną, architekturę pozbawioną cech zabytkowości.

W miastach grupy 1-szej problem odbudowy — poza lokalnymi zabezpieczeniami obiektów zabytkowych, bądź korekturami gabarytu czy architektury fasad nie jest na razie istotny. Miasta grupy 2-iej, jeśli ocalały odpowiednie fragmenty zabytkowe w terenie i dokumenty archiwalne będą dostateczne dla rekonstrukcji — powinny być, należy sądzić, odbudowane w swej dawnej formie. Natomiast w miastach 3-iej grupy, w których poza nielicznymi obiektami zabytkowymi — całe zespoły budowli posiadały architekturę niezabytkową, wydaje się, że odbudowa powinna dążyć w kierunku stworzenia architektury nowej, scharmonizowanej z ogólnym charakterem staromiejskim, przy czym możliwe byłyby pewne nieznaczne zmiany układu urbanistycznego, nie naruszające zresztą idei dawnego założenia.

W związku z przewidywaną odbudową miast Pomorza Zachodniego i dążeniem do usprawnienia komunikacji tak lokalnej, jak i dalekobieżnej tranzytowej przez poszerzenie starych lub wprowadzenie nowych arterii, często przechodzących przez środek miast zabytkowych i dostosowanie tych arterii do potrzeb współczesnych środków lokomocji — miasta zabytkowe mogą ulec zniekształceniu. Rozpatrując wspólnie z R. D. P. P. plany uproszczone zagospodarowania przestrzennego miast wojew. szczecińskiego stwierdzono, iż na terenie 32 miast w dzielnicach zabytkowych (co stanowi 45%), przewidziane zamierzenia komunikacyjne wpłyną ujemnie na charakter urbanistyczny i plastyczny tych dzielnic. Należy podkreślić, że problemy komunikacyjne dotyczą nie tylko miast zniszczonych. Istnieją one i w ocalałych miastach, jak np. w Ustce i Darłowie z uwagi na przewidywany rozwój

portu oraz np. w Połczynie Zdroju ze względu na rozwój uzdrowiska oraz w niektórych innych niezniszczonych miastach. W związku z zagadnieniami komunikacyjnymi nie można również pominąć wciąż pokutujących pomysłów do „otwierania perspektyw“ w dzielnicach zabytkowych na dominujące obiekty zabytkowe (jak np. kościoły). Dążenie do wyburzenia wartościowych nieraz mniejszych budynków czy zespołów zabytkowych, dających skalę tym dominantom, niezgodne jest z tradycją i plastyką dawnych miast zabytkowych.

Zieleń o charakterze zabytkowym jest jakby organicznym niezbędnym elementem niektórych obiektów zabytkowych i łącznie z nimi stanowi dopiero właściwą całość. Wszelkie więc projekty, dotyczące odbudowy miast — również i ten czynnik powinny mieć na uwadze. Dotyczy to również, wydaje się, i pejzażu Ziemi Pomorza Zachodniego, a w szczególności malowniczego usytuowania wielu miast w otoczeniu lasów, rzek i jezior, w których przegląda się niejednokrotnie wspaniała sylweta dawnych średniowiecznych grodów.

Należy przypuszczać, że przy odpowiednim wysiłku i współpracy poszczególnych czynników, zajmujących się i interesujących odbudową miast Pomorza Zachodniego — dałoby się osiągnąć wyniki, które, uwzględniając zarówno warunki gospodarcze jak i nowoczesne postulaty urbanistyczne i techniczne — pozwoliłyby na zachowanie w maksymalnym stopniu wszelkich cennych wartości zabytkowych, tak istniejących, jak i możliwych do odbudowy, bądź rekonstrukcji. Generalnej recepty na sprawę odbudowy miast zabytkowych niesposób ustalić. Droga do rozwiązania tych zagadnień prowadzi przez wnikliwe, racjonalne i wszechstronne opracowanie planów szczegółowych zagospodarowania przestrzennego dzielnic zabytkowych w nawiązaniu do całości miasta i roli danego ośrodka w regionie bądź w skali ogólnokrajowej.

Na konferencjach, które odbywały się w końcu sierpnia r.b. w Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego w Szczecinie ustalono kolejność miast, które ze względu na potrzeby życia gospodarczego, zagadnienia komunikacyjne tudzież przewidywaną odbudowę wymagają szybkiego opracowania szczegółowych planów zagospodarowania przestrzennego. Miasta te zostały podzielone na 3 grupy w zależności od kolejności ew. opracowania planów szczegółowych, a mianowicie:

I - s z a g r u p a: Stargard, Pyrzyce, Swinoujście (port), Słupsk, Kołobrzeg (port), Choszczno, Łobez, Świdwin, Drawsko, Koszalin, Sławno, Połczyn Zdrój (uzdrowisko).

II - g a g r u p a: Gryfice, Kamień Pomorski, Wolin (prace archeol.), Ustka (port i uzdrowisko), Gryfino, Barlinek, Człuchów, Chojna, Resko, Chociwel, Białogard, Nowogard.

III - c i a g r u p a: Maszewo, Goleniów, Myślibórz, Czaplinek, Płoty, Bytów, Trzcianko Zdrój, Złocieniec, Szczecinek, Złotów, Recz, Człopa.