

# Depczyński, Wiesław

---

## "Wasserbrücken in Berlin. Zur Geschichte ihres Dekors", Martina Weinland, Berlin 1994 : [recenzja]

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 42/2, 199-200

---

1997

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



Martina Weinland: *Wasserbrücken in Berlin. Zur Geschichte ihres Dekors*. Berlin 1994 Gebr. Mann Verlag, 256 s., nlb. 11, tabl. 4.

W tytule rzadko używana nazwa *Wasserbrücken*, sugerująca specjalny typ mostów. Tymczasem jest to monografia mostów berlińskich, ale przedstawiająca je jako pomniki związane z historią i kulturą miasta, Prus i Niemiec. Posągi mostowe i ornamenty są już niekiedy zabytkami sztuki rzeźbiarskiej.

Dla Polaków interesująca jest uwaga autorki, że rozwój Berlina rozpoczął się w XIII w., po tym, jak zostały podbite rodowe ziemie słowiańskie (... *nachdem die slawischen Stammesgebiete unterworfen waren* ...).

Wówczas to w największym zwięźeniu rzeki Szprewy, przy naturalnym brodzie przez rzekę, rzemieślnicy i kupcy założyli dwa miasta – na prawym brzegu Berlin (na miejscu osady słowiańskiej – *W.D.*), a w 1237 r. na wyspie – miasto Cölln.

Oba miasta od początku połączone były drewnianą grodzą z okraglaków, przy której powstało kilka młynów wodnych, co spowodowało, że do dnia dzisiejszego ta najstarsza przeprawa przez Szprewę nosi nazwę „Grodza młyńska” (*Mühlendam*). Od 1307 r. oba miasta współdziałały w ochronie przed bandami zbójceckimi (*Raubritter'ami*). Wówczas to powstało drugie przejście przez rzekę – drewniany Długi Most (*Lange Brücke*). Już w 1308 r. „Podwójne miasto” zostało członkiem żeglugowej Hanzы rzecznej (*Binnen-Hanze*).

Dla hydrotechników najciekawszy jest rozdział 2. pt. *Berlińskie drogi wodne i kanały*, w którym przedstawiono historię budowy i rozwoju dróg wodnych, jako czynnika przyczyniającego się do rozwoju miasta. W latach 1605 do 1620 powstał *Finov-Kanal*, jako połączenie pomiędzy Górną Hawelą a dolną Odrą. W latach 1662–1668 wybudowano kanał Friedricha-Wilhelma dla połączenia Szprewy i Odry. Ułatwiło to kontakty ze Śląskiem, jak też łączność między Hamburgiem i wówczas szwedzkim portem w Szczecinie. W latach 1743–1746 powstał *Plauer Kanal*, jako połączenie między Hawelą i Łabą. Następnie po krótkim czasie przystąpiono do rozbudowy *Finov-Kanal*. Rozszerzając sieć połączeń żeglugowych, w latach 1908–1913 wybudowano kanał Hohenzollernów, jak też kilka kanałów połączeniowych z kanałami głównymi.

Opisane są konstrukcje fos ochraniających Cölln, zabiegi nad utrzymaniem odpowiednich głębokości pomiędzy śluzami, jak też opisy zabudowy otoczenia kanałów, m.in. przez tworzenie parków i promenad. Przedstawiony jest także żywiołowy, ekspansywny rozwój miasta, który doprowadził m.in. do zasypania fosy obronnej wokół starego Berlina (1879 r.) pod budowę kolei miejskiej, czy też *Luisenstädtische Kanal* (1927 r.).

Do czasów obecnych w Berlinie funkcjonują: *Hohenzollernkanal*, *Teltowkanal*, *Landwehrkanal*, *Berlin-Spandauer Schiffartskanal* i *Alte Berlin Spandauer Schiffartskanal*, *Westhafenkanal*, *Charlottenburger Verbindungskanal*, *Neuköllner Schiffartskanal* i *Britzer Zweigkanal*, jak też *Havelkanal* i *Odra-Spree-Kanal*.

Rozdział 3. przedstawia budowniczych mostów, architektów i rzeźbiarzy, jako twórców konstrukcji, kompozycji urbanistycznych, rzeźb i innych ozdób, dzięki którym mosty są niezbędnymi elementami infrastruktury miasta i jednocześnie pomnikami pamięci narodowej, uświetniającymi ludzi i zdarzenia historyczne.

Rozdział 4. to historia budowy mostów od średniowiecza do XVII w. W rozdziale 5. przedstawiona jest historia budowy mostów od końca XVII do początku XIX wieku. Rozdział 6. nosi nazwę *Budowa mostów z podatków i prywatnych do 1875*. Rozdział 7. – miejskie budowy mostów od 1876 do 1900. Rozdział 8. – budowa mostów od przełomu wieków. Rozdział 9. to ikonografia ornamentów mostowych. Wszystkie rozdziały są bogato ilustrowane rycinami i zdjęciami, a także starymi mapami.

Dalej przedstawiony jest czteroczęściowy plan Berlina z zaznaczonymi mostami, które autorka uznała za pomniki kultury. Spośród ponad 150 mostów autorka wybrała 99. Mosty te są alfabetycznie przedstawione na 129 stronach w tzw. *Katalogu*. Każdy most ma swoją „metryczkę”, w której podana jest jego lokalizacja, historia mostu, materiał konstrukcyjny, materiał użyty na ornamenty, nazwisko artysty plastyka, opisy budowy lub przebudowy, a także źródła literaturowe dotyczące mostu. W zasadzie przy każdej „metryczce” są fotografie mostu lub jego ornamentów.

Książka bardzo ciekawa dla osób zainteresowanych wiedzą i działalnością na styku budownictwa, architektury i sztuki.

Wiesław Depczyński  
(Warszawa)

Hans-Liudger D i e n e l : *Herrschaft über die Natur? Naturvorstellungen deutscher Ingenieure 1871–1914*. Stuttgart 1992. Verlag für Geschichte der Naturwissenschaften und der Technik, 255 s., 29 ryc., 13 tab.

Prezentowaną książkę Hansa Liudgera Dienela przedstawić należy w pierwszej kolejności jako interesujące studium historyczne o kształtowaniu się stosunku niemieckich techników i inżynierów do otaczającej ich przyrody i o ich pozycji w społeczeństwie w okresie istnienia Cesarstwa Niemieckiego od 1871 r., jako tworu nadrzędnego wobec odrębnych państweczek niemieckich, do 1914, tj. do I wojny światowej, wraz z krótkimi rozważaniami, odnoszącymi się do okresu I wojny światowej i okresu powojennego, aż do działań inżynierów niemieckich w III Rzeszy wraz z zaskakującym stwierdzeniem, charakteryzującym wszystkich niemieckich techników i inżynierów: „Metafizyczna retoryka wyobrażenia inżynierów o przyrodzie w Cesarstwie i ich dążenia do harmonii znajdują swoje odpowiedniki w świecie wyobrażeń inżynierów III Rzeszy” (s. 179).