

# Agenieszka Jeran, Dominika Muszyńska-Jeleszyńska

---

## Od fabryki butów do fabryki wiedzy : przykład przekształceń funkcjonalnych i społeczno-kulturowych terenów (dawnej) Garbarni Buchholza w Bydgoszczy

---

Studia Humanistyczne AGH 14/4, 27-41

---

2015

Artykuł został 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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## **Agnieszka Jeran\***

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

## **Dominika Muszyńska-Jeleszyńska**

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

# **OD FABRYKI BUTÓW DO FABRYKI WIEDZY. PRZYKŁAD PRZEKSZTAŁCEŃ FUNKcjONALNYCH I SPOŁECZNO-KULTUROWYCH TERENÓW (DAWNEJ) GARBARNI BUCHHOLZA W BYDGOSZCZY**

Obszar w zakolu Brdy w Bydgoszczy, który stanowi część dzielnicy Okole, obecnie zajmują kampus Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, przedsiębiorstwo przemysłu spożywczego Colian Sp. z o.o. w Bydgoszczy (dawniej „Jutrzenka” Colian, Zakład nr 3) oraz nowo powstające Nordic Haven (obiekt mieszkalno-handlowo-usługowy). Są to położone w centrum miasta tereny poprzemysłowe, położone u zbiegu tak zwanego Starego Kanału Bydgoskiego i Brdy, na odcinku od Mostów Solidarności w kierunku mostu Królowej Jadwigi. Historia dzielnicy Okole jest bezpośrednio związana z rozwojem gospodarczym Bydgoszczy, które nastąpiło w związku z budową Kanału Bydgoskiego, a później ważnej linii kolejowej oraz lokalizacji dużych zakładów przemysłowych. Projekty te zostały podjęte przez władze niemieckie dla bydgoskiego węzła wodno-kolejowo-drogowego jako wewnętrznego centrum komunikacyjnego Rzeszy. Na podstawie zamiany funkcji tego obszaru zilustrowano proces przekształcania powierzchni przemysłowych w akademickie i rekreacyjne. Pomysł i główne założenia działań rewitalizacyjnych są oparte na całościowym, zintegrowanym podejściu do procesu rewitalizacji. Celem planowanych prac była odbudowa i rozwój funkcji typowych dla centrum miasta, w tym ciągłości dziedzictwa historycznego związanego z tym obszarem. Ponieważ zdegradowane budynki fabryki butów zostały przejęte i ożywione przez uczelnię, można stwierdzić, że obszary te nadal mogą funkcjonować jako produktywne. Ale podczas gdy wcześniej, w gospodarce przemysłowej i zgodnie z normami społeczeństwa przemysłowego, było to ukierunkowanie na produkcję i dystrybucję produktów, współcześnie, w społeczeństwie opartym na wiedzy, jest to produkcja wiedzy, a raczej wzbogacenie i rozwój kapitału ludzkiego, a także jego dystrybucji w umysłach i działaniach absolwentów.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, tereny poprzemysłowe, szkoła wyższa

---

\* Adres do korespondencji: Agnieszka Jeran, Instytut Socjologii, Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu; e-mail: a.jeran@wp.pl.

## WPROWADZENIE

...Jest to dla nas ładna przechadzka. Trasa naprawdę bardzo przyjemna. Wpierw ulicą Królowej Jadwigi, potem Garbarami, a stamtąd skręcamy w uliczkę Kącik, koło fabryki papierów fotograficznych „Alfa”. Na rogu tej uliczki, pasażu właściwie, blisko już plantów nad starym kanałem... później przechodzimy przez mostek na śluzie przy Artura Grottgera... I tak powoli wkraczamy na ulicę Marszałka Focha, gdzie też są mosty. Ale duże, bo rozpięte nad dwiema rzekami: starą i nową Brdą... (Sulima-Kamiński 1984: 139)

Teren ten (opisywany przez Sulimę) obecnie zajmuje kampus Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, przedsiębiorstwo przemysłu spożywczego Colian Sp. z o.o. w Bydgoszczy (dawniej Jutrzenka Colian, Zakład nr 3) oraz nowo powstająca inwestycja Nordic Haven (obiekt mieszkalno-handlowo-usługowy), a przecina go nowa linia tramwajowa, która biegnie pod kątem prostym względem nieistniejącego obecnie na powierzchni kanału.

Na podstawie przemian funkcji tego położonego w centrum Bydgoszczy terenu zilustrowane zostanie przejawianie się w przestrzeni miasta zmian społecznych i kulturowych, w tym aksjonormatywnych, związanych z wartościowaniem zarówno samej przestrzeni miejskiej, jak i jednego z istotniejszych dla lokacji i funkcjonowania miast czynników, jakim jest rzeka.

Rzeki od najdawniejszych czasów przyciągały osadnictwo, bowiem były one naturalnymi zbiornikami żywności (połów ryb) oraz wygodnymi szlakami komunikacyjnymi (spław płodów rolnych i leśnych) i handlowymi (obróć towarowy). Symbioza miasta i rzeki jest zjawiskiem potwierdzonym przez niezliczoną ilość relacji. Zależności te w pełni znajdują odzwierciedlenie w rozwoju Bydgoszczy i przemianach struktury przestrzenno-funkcjonalnej dzielnicy Okole.

W Bydgoszczy od XII wieku dominowały funkcje związane z gospodarczym wykorzystaniem rzek Wisły i Brdy, a od XVIII wieku także Kanału Bydgoskiego, zwłaszcza handel, przemysł i żegluga. Brda, Wisła i Kanał Bydgoski były nie tylko czynnikami gospodarczego rozwoju miasta, ale także osią, wzdłuż której rozbudowywała się Bydgoszcz.

## DZIELNICA OKOLE I KANAŁ BYDGOSKI DO POŁOWY XX WIEKU

Przedmiotem analiz w prezentowanym studium przypadku są śródmiejskie tereny poprzemysłowe położone w widłach tak zwanego Starego Kanału Bydgoskiego i rzeki Brdy, na odcinku od Mostów Solidarności przy ul. Marszałka Focha w kierunku mostu Królowej Jadwigi, w północno-wschodniej części historycznej dzielnicy Okole.

Historia bydgoskiej dzielnicy Okole jest ściśle związana z gospodarczym rozwojem Bydgoszczy, który nastąpił w związku z budową Kanału Bydgoskiego, a później ważnej linii kolejowej oraz industrializacji i lokalizacji dużych zakładów przemysłowych. Jest to także historia ludzi, którzy rozslawili bydgoski przemysł w całej Europie – Buchholza i Fiebrandta (*Bydgoszcz w stronę Okola* 2004: 6).

Analizowany obszar jest integralną częścią Bydgoszczy od 1920 roku, kiedy Okole jako gmina podmiejska zostało włączone w granice administracyjne miasta.

W okresie I Rzeczypospolitej tereny dzisiejszego Okola należały do tak zwanego Wielkiego Wilczaka, po budowie w 1774 roku Kanału Bydgoskiego przemianowanego na Schleuse-nau. W pierwszej połowie XVII wieku Okole było folwarkiem miejskim, wydzierzawianym mieszczanom (*Bydgoszcz w stronę Okola* 2004: 6). Na terenach tych znajdowały się wówczas ogrody, sady, łąki, rezydencje zamożnych mieszczan oraz młyny, tartak, śluzy, mennica, które mieściły się na Wyspie Młyńskiej i w jej otoczeniu (Guldon i Kabaciński 1975). W okresie pruskim, pod zaborami administracja dokonała podziału Okola na Okole 1A (przy ul. Nad-rzecznej) i Okole 1B (przy ul. Śląskiej i Chełmińskiej). Tereny te pełniły wówczas funkcję mieszkalno-produkcyjną z zabudową, którą stanowiły domy mieszkalne, stajnia, czworaki oraz cegielnia (Gordon 1973).

W historii dzielnicy Okole ważnym czynnikiem decydującym o rozwoju i przemianach przestrzenno-funkcjonalnych tego fragmentu miasta było położenie przy ważnym szlaku wodnym, jakim była rzeka Brda, a następnie wybudowany Kanał Bydgoski, który połączył system rzeczny Wisły z systemem rzeczny Odry. Nową drogę wodną wybudowano w latach 1773–1774. Budowa Kanału Bydgoskiego była największym przedsięwzięciem gospodarczym pod zaborem pruskim i miała duże znaczenie w procesie kształtowania się struktury przestrzenno-funkcjonalnej Bydgoszczy. Dotąd miasto funkcjonowało i rozbudowywało się nad rzeką Brdą i Wisłą. Pierwszy projekt budowy kanału między Brdą a Notecią pochodził z XVIII wieku i opracował go kapitan F.F. Czaki. Funkcjonowanie Kanału Bydgoskiego przyczyniło się do rozwoju na Okolu rzemiosła i przemysłu (Winid 1928). Dzięki budowie Kanału Bydgoskiego Bydgoszcz stała się ważnym węzłem dróg wodnych i portem śródlądowym. Inwestycja ta przyczyniła się również do rozwoju gospodarczego nie tylko samego Okola, ale także całego miasta. Wraz z budową Kanału Bydgoskiego w jego sąsiedztwie powstało wiele urządzeń związanych z żeglugą, takich jak spichlerz zbożowy, nabrzeża umocnione, a także domów mieszkalnych dla pracowników administracji pruskiej, kupców, rzemieślników oraz robotników. Nad Kanałem Bydgoskim założono również park miejski i planty. W tym czasie na Okolu i w Bydgoszczy intensywnie rozwijał się przemysł, handel, a także rzemiosło i administracja. Liczne zakłady przemysłowe (manufaktury) lokalizowano wówczas między innymi na północ i zachód od ośrodka lokacyjnego, nad Brdą i Kanałem oraz na równoleżnikowym odcinku Brdy (Przedmieście Toruńskie) – były to: rafineria cukru braci Schinklerów, odlewnia i kuźnia żelaza, papiernia, cegielnie, garbarnia itp. Budowa Kanału pociągnęła za sobą szereg nowych inwestycji z zakresu gospodarki wodnej i żeglugi rzecznej (Winid 1928; Guldon i Kabaciński 1975; Biskup 1991; Czachorowski 1997). Wytyczenie nowej drogi wodnej przyniosło zmiany w ukształtowaniu przestrzennym i terytorialnym miasta. Bydgoszcz rozwijała się w dalszym ciągu na obu brzegach Brdy i Kanału Bydgoskiego oraz wzdłuż najważniejszych, najbardziej uczęszczanych dróg lądowych.

Szczególne znaczenie w procesie przebudowy miasta i jego dzielnic miał transport kolejowy. Niewątpliwie podstawowym czynnikiem industrializacji miasta w drugiej połowie XIX wieku było włączenie Bydgoszczy do ogólnoniemieckiej sieci kolejowej. Industrializacja zintensyfikowała postęp urbanizacji, przyspieszyła proces wzrostu liczby ludności miejskiej i przestrzeni zurbanizowanej. Decydującą rolę we wszystkich tych procesach odegrały

zmiany w technologii transportu powodujące nie tylko wzrost skali przestrzennej miasta, lecz także przebudowę jego struktur przestrzennych, w tym zmiany w strukturze dzielnicy Okole. Przełomowy, zarówno w rozwoju przestrzennym i gospodarczym Bydgoszczy, jak i dzielnicy Okole był rok 1851, kiedy miasto uzyskało pierwsze połączenie kolejowe Bydgoszcz–Krzyż. Miasto stosunkowo szybko zostało włączone w obręb ogólnopaństwowej niemieckiej sieci kolejowej (Biskup 1991). W 1895 roku Bydgoszcz była siedzibą Dyrekcji Kolei Wschodniej. Najważniejsze ówczesnie linie kolejowe Berlin–Królewiec (1851), linia do Inowrocławia (1872), Poznania (1895) i kolejki wąskotorowej do Koronowa (tzw. ciuchci, 1895) przebiegały przez Okole.

Bydgoski węzeł komunikacyjny nabrał szczególnego znaczenia w powiązaniu z systemem lokalnych połączeń wodnych. W tym okresie nastąpiła poprawa komunikacji wodnej oraz podjęto szereg inwestycji hydrotechnicznych, takich jak przebudowa Kanału i regulacja rzeki Brdy. Wszystkie przedsięwzięcia zmierzały do usprawnienia bydgoskiego węzła komunikacyjnego wodno-drogowo-kolejowego jako wewnętrznego centrum komunikacyjnego Rzeszy. Budowa dróg żelaznych i rozwój kolei była dla ówczesnej podmiejskiej gminy Okole ważnym czynnikiem przemian przestrzenno-funkcjonalnych. Dokonano parcelacji dawnych majątków ziemskich, w wyniku czego na Okolu powstała nowa siatka ulic z nową zabudową w formie kamienic czynszowych oraz pojedyncze domy z ogrodami, które zamieszkiwali urzędnicy i pracownicy kolei. Na Okolu dynamicznie rozwijało się również rzemiosło i kupiectwo: znajdowało się tu siedem piekarń, czternaście wyszynków, w tym pięć restauracji, siedem sklepów spożywczych, szesnastu szewców, pięciu krawców, dziewięciu rzeźników, sześć stolarni (*Bydgoszcz w stronę Okola* 2004).

Proces industrializacji zaznaczył się powstaniem wielu zakładów związanych z przemysłem: drzewnym, budowlanym, poligraficznym, chemicznym, spożywczym, w tym młynarstwem (Biskup 1991; Czachorowski 1997). Duża liczba zakładów tych branż takich jak: stocznia Bydgoskiego Towarzystwa Holowniczego, port drzewny, tartaki i zakłady obróbki drewna, zakłady meblarskie oraz cegielnie lokalizowana była wzdłuż wschodniego, ujściowego odcinka Brdy, dając początki dzielnicy przemysłowej. Część zakładów, na przykład fabryki maszyn rolniczych, kotłów parowych, maszyn rzeźniczych, maszyn i pieców piekarskich oraz zakład budowy sygnałów kolejowych, powstawała także nad Brdą, w północno-zachodnich dzielnicach (Jachcice, Czyżkówko) oraz nad Kanałem Bydgoskim w zachodnich dzielnicach miasta (Okole, Wilczak i Osowa Góra).

Bezpośrednio na terenie Okola znajdowały się duże przedsiębiorstwa, takie jak: garbarnia Buchholza (późniejsza fabryka obuwia Kobra) oraz fabryka sygnałów kolejowych C. Fiebrandta przy ul. Grunwaldzkiej (późniejsza Belma). Natomiast przy ul. Nadrzecznej funkcjonowała cegielnia Petersona, założona w 1808 roku. W jej wyrobiskach powstał zbiornik wodny, a obok nad Brdą mieściło się pierwsze w Bydgoszczy kąpielisko (Gordon 1973).

Na początku XX wieku Okole było więc dzielnicą o charakterze przemysłowo-rzemieślniczym otoczoną wodami Brdy i Kanału Bydgoskiego i przeciętą liniami kolejowymi. Krajobraz Okola oprócz miejskiej zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej urozmaicały także mosty, między innymi mosty kolejowe nad Brdą i most Wiktorii (od 1920 roku imienia Królowej Jadwigi).

W latach 1910–1915 dokonano przebudowy Kanału Bydgoskiego, w wyniku której częściowo zmieniono jego trasę. Wybudowano nowy odcinek Kanału o długości 1,63 km z dwiema śluzami (nr 3 Czyżkówko, nr 4 Okole). Po tej inwestycji Okole zostało ze wszystkich stron otoczone wodami, zyskując tym samym urokliwe położenie na Wyspie Kanałowej (niem. *Canalwerder*; por. rys. 1).

Znaczące zmiany w strukturze przestrzennej dzielnicy zaszły w drugiej połowie XX wieku. W latach 60. XX wieku zasypano prawie kilometrowy odcinek Kanału Bydgoskiego z dwiema śluzami i mostem. W latach 70. XX wieku na wschodnim krańcu dzielnicy ukończono budowę tak zwanego węzła Grunwaldzkiego. Wytyczono również szeroką arterię komunikacyjną (ul. Armii Czerwonej, obecnie ul. Marszałka Focha), którą połączono z ul. Królowej Jadwigi.

## GARBARNIA BUCHHOLZA. FABRYKA OBUWIA KOBRA

...Mam przed sobą prawie całe miasto. Na pierwszym planie czerwony a ponury jak więzienie, masyw garbarni Bucholca [tak w źródle] z wysokim, żeglującym na tle chmur kominem. Garbarnia jest siedliskiem nieustających zgrzytów, szumów, jęków, sapań, westchnień, pomruków i gwizdów. Przez cały boży dzień klaskają wyslizgane transmisyjne pasy. Zawory bezpieczeństwa parowych kotłów otwierają się rytmicznie, by wyrzucić z wibracjami i świstem nadmiar nagromadzonej energii. Pięknie jest słuchać symfonii rozpisanej na koła zębate, parę i stalowe noże. Latem, gdy wieje wiatr od wschodu, mieszkanie cuchnie rzeźnią, garbnikami i dymem z fabrycznego kominu... (Sulima-Kamiński 1984: 18)

Jak już wskazywano, tereny pomiędzy ul. Grunwaldzką a Królowej Jadwigi objęte zakolem Brdy pełniły od XIX wieku funkcje produkcyjne, portowe, usługowe, a także mieszkaniowe. Jednym z ważniejszych obiektów zlokalizowanych na tym terenie była garbarnia Buchholza.

W 1862 roku Ludwik Buchholz kupił parcele na prawym brzegu Brdy, ówczesnie u zbiegu obecnych ulic Garbary i Grottgera, gdzie zbudował dużą garbarnię. Projekt całego kompleksu fabrycznego przygotował mistrz ciesielski Heinrich Mautz. Posesje sukcesywnie zabudowywano budynkami fabrycznymi i mieszkalnymi. Około 1876 roku na terenie zakładu powstało trzynaście dużych i kilka mniejszych budynków wchodzących w skład garbarni (*Bydgoszcz w stronę Okola* 2004).

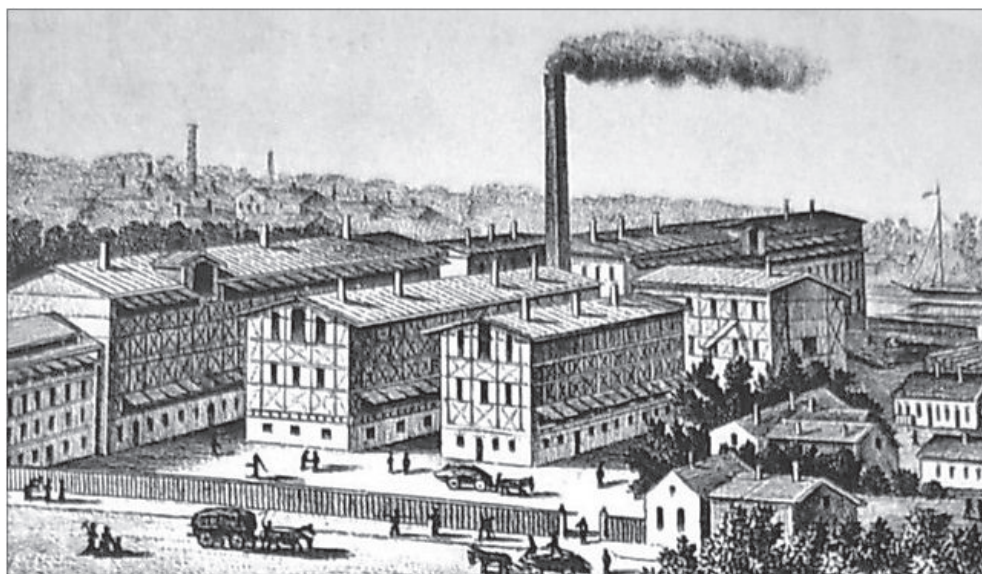
Fabryka była szybko rozwijającym się przedsiębiorstwem. Garbarnia Buchholza u progu XX wieku należała do największych fabryk skór na wschód od Łaby. Zatrudniała 170 osób i przerabiała 140 tysięcy skór rocznie. Garbarnia funkcjonowała także w okresie międzywojennym i w czasie okupacji. Po II wojnie światowej fabryka została upaństwowiona i przejęta przez Zakłady Obuwnicze „Kobra”. Fabryka funkcjonowała jeszcze w latach 80. XX wieku. W latach 90. XX wieku zaprzestano w niej produkcji skór (*Bydgoszcz w stronę Okola* 2004).

Na analizowanym terenie w drugiej połowie XIX wieku znajdowały się także inne budynki fabryczne, zabudowania gospodarcze oraz zabudowa mieszkaniowa właścicieli. Na terenie tym w późniejszym okresie (XX wiek) funkcjonowała również fabryka płyt, papierów i chemikaliów fotograficznych Alfa (Państwowe Zakłady Chemiczne „Foton”), a także fabryka czekolady Jutrzenka, Żegluga Bydgoska oraz port rzeczny.



**Rysunek 1.** Bydgoszcz, fragment planu miasta z 1900 roku. Okole – Canals Werder, widoczna zabudowa parceli należącej do garbarni Ludwika Buchholza

Źródło: zbiory Kujawsko-Pomorskiej Biblioteki Cyfrowej, Archiwum Państwowe



**Rysunek 2.** Garbarnia Ludwika Buchholza, stan z lat 1875–1900, według Bertholda Jaeckela

Źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Garbarnia\\_Buchholza](https://pl.wikipedia.org/wiki/Garbarnia_Buchholza)



Rysunek 3. Rycina przedstawiająca fabrykę obuwia Kobra

Źródło: <http://www.forum.bsmz.org/viewtopic.php?f=34&t=5341&view=next&sid=0a39ac893078f6dbb46c04d7b86c1b6d>



Rysunek 4. Przemysłowo-portowe nabrzeża rzeki Brdy, w tle garbarnia Buchholza, około 1922 roku

Źródło: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1134187&page=7>



## REWITALIZACJA ŚRÓDMIEJSKICH TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH

Obszary przemysłowe [...] Niegdyś źródło społecznego dobrobytu, dziś krajobrazy dotknięte chorobą społeczną i ekologiczną, wymagające uzdrowienia i przywrócenia utraconej wartości [...].

*Domenico Luciani*

Dynamika przemian społeczno-gospodarczych zachodzących we współczesnym świecie doprowadziła do zaniedbań i degradacji wielu obszarów. Szczególnie miejsce wśród nich zajmują tereny przemysłowe. Stanowią one wspólny problem wszystkich krajów, które pozostawiły za sobą epokę intensywnego uprzemysłowienia. W wielu miastach od lat realizowane są działania rewitalizacyjne, mające na celu przywrócenie terenów przemysłowych społecznościom lokalnym. Ich ożywienie wiąże się z przekształceniem tych obszarów w nowoczesną przestrzeń gospodarczą, mieszkaniową, kulturalną, rekreacyjną oraz edukacyjną. Atutem tych terenów jest często atrakcyjna lokalizacja, która podnosi obok wartości użytkowej i estetycznej także ich wartość materialną.

Współcześnie rewitalizacja oznacza planowane działanie, którego celem jest zmiana struktury przestrzenno-funkcjonalnej zdegradowanych obszarów miejskich oraz ożywienie społeczno-gospodarcze. Docelowo proces rewitalizacji powinien prowadzić do ponownego włączenia obszarów zdegradowanych w strukturę miasta. Działaniami rewitalizacyjnymi obejmowane są historyczne centra miast, obszary przemysłowe, obszary i obiekty komunikacyjne, poportowe, tereny zielone oraz przestrzenie publiczne, położone nad rzekami, kanałami lub innymi zbiornikami wodnymi, które stanowiły w przeszłości istotny element rozwoju gospodarczego miast.

W procesie rewitalizacji ważną rolę odgrywa dziedzictwo kulturowe i historia miejsca. Kształtują one tożsamość lokalną, z którą identyfikują się użytkownicy danej przestrzeni. Są to ważne elementy urynkowienia przedsięwzięć w wielu europejskich projektach rewitalizacji terenów śródmiejskich, przemysłowych, poportowych i nadrzecznych. Społeczność lokalna łatwiej asymiluje planowane inwestycje, gdy odwołują się one do lokalnej tradycji i tożsamości, atrakcyjności urbanistycznej, architektonicznej oraz funkcjonalnej. Rewitalizacja takiej przestrzeni, o bogatej przeszłości, silnie identyfikowanej przez mieszkańców, którą niewątpliwie jest analizowany obszar (Okole, Kanał Bydgoski, rzeka Brda), wymaga szczególnego taktu ze strony inwestora, aby historyczność miejsca czy obiektu stała się atutem, a nie barierą rozwoju. Jak wskazują europejskie tendencje w rozwoju i rewitalizacji miast, coraz większe znaczenie w kreowaniu wizerunku nowych przedsięwzięć ma ponowne odkrycie specyficznego, na przykład przemysłowego, nadrzecznego dziedzictwa kulturowego obszaru, historii terenów oraz obiektów, gdzie projekt jest realizowany. Wiele europejskich projektów rewitalizacji w swych założeniach odnosi się do lokalnej historyczności i specyficznych, indywidualnych uwarunkowań i cech.

Przemysł oraz drobna działalność gospodarcza funkcjonowały na analizowanym obszarze do końca lat 90. XX wieku. Natomiast już w pierwszej połowie tej dekady rozpoczął się proces restrukturyzacji i reorganizacji firm i przedsiębiorstw działających na terenie dawnej garbarni i jej najbliższego sąsiedztwa, a także proces intensywnych przekształceń własnościowych. W efekcie tych procesów nastąpiło znaczne rozdrobnienie lub zanik dotychczasowych funkcji

produkcyjnych i magazynowych poszczególnych obiektów. Część zabudowy i infrastruktury oraz sam teren ulegały stopniowej degradacji i dewastacji.

W rezultacie tych procesów w centrum Bydgoszczy powstały tereny poprzemysłowe (*brownfields*), charakteryzujące się degradacją i dekapitalizacją infrastruktury technicznej, a także zanieczyszczeniem i skażeniem środowiska. Obszary te będące dziedzictwem epoki industrialnej stanowią o tożsamości miejsca, wymagają dziś nadania im nowej funkcji użytkowej (odpowiadającej współczesnym potrzebom) oraz włączenia w strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta (*Sustainable Brownfield Regeneration...* 2006).

Przekształcenia te – przede wszystkim wycofanie się przemysłu ze ścisłego centrum miasta – wpisują się w ogólniejsze przemiany wartościowania przestrzeni centrum miast i gotowości do ich przeznaczania na działalność uciążliwą dla mieszkańców. O ile XIX-wieczny przemysł lokowano w centrum miasta, o tyle w XXI wieku w centrum europejskich miast nie ma już miejsca dla fabryk, trudno też sobie wyobrazić, by mieszkania mogły „cuchnąć rzeźnią, garbnikami i dymem z fabrycznego komina”. Bydgoszcz pozostała miastem, w którym istotny jest przemysł, ale jego ośrodki nie znajdują się w sercu miasta.

Gdyby śladami spaceru Sulimy przejść dziś od mostu Królowej Jadwigi do Mostów Solidarności (w ciągu ul. Focha), to przede wszystkim zamiast ul. Królowej Jadwigi warto wybrać Naruszewicza lub wprost przejście przez tereny zielone leżące na obszarze dawnej garbarni Buchholza. Z samego mostu dostrzec można istniejący zaledwie od kilku lat most Jagiełły, którym przez Brdę przejeżdżają tramwaje. Po lewej pomiędzy ul. Królowej Jadwigi a linią tramwajową rozciągają się niskie budynki Akademickiej Przestrzeni Kulturalnej, które były pierwotnie magazynami i gdzie niegdyś znajdowała się zajezdnia tramwajów konnych, skręcając w kierunku rzeki i ul. Naruszewicza wraz z linią tramwajową mamy wybór: wkroczyć na zielone tereny kampusu akademickiego lub podążyć wzdłuż torów tramwajowych. W obu przypadkach docieramy do Garbar i znajdujemy odmienione ulice Kącik i Grottgera. Kanału już w tym miejscu nie znajdziemy, chociaż pozostał starodrzew wzdłuż ul. Grunwaldzkiej. Wchodząc na Mosty Solidarności, dostrzeżemy charakterystyczną sylwetkę bydgoskiej Opery po jednej stronie Brdy i obszar Wyspy Młyńskiej po drugiej.

Kampus akademicki Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy położony jest nad rzeką Brdą, w północno-wschodniej części historycznej dzielnicy Okole i obejmuje obecnie obszar około 8 hektarów śródmiejskiej przestrzeni, pomiędzy ulicami Marszałka Focha, Grottgera, Garbary, Kącik, Naruszewicza oraz Królowej Jadwigi, z ponad 500-metrową linią brzegową. Na obszarze tym mieszczą się obiekty dydaktyczne, administracyjne, usługowe i rekreacyjne oraz urządzone tereny zielone i sportowo-rekreacyjne. W wyniku wieloletnich działań rewitalizacyjnych i przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych powstała nowa przestrzeń akademicka, która jest odzwierciedleniem tendencji związanej z lokalizacją budynków uniwersyteckich w centrum miasta.

Większość budynków powstała w okresie międzywojennym (lata 30. XX wieku) i okresie powojennym (lata 50. i 60. XX wieku) na fundamentach dawnego zespołu zabudowy garbarni (Fabryki Skór Ludwika Buchholza) i infrastruktury im towarzyszącej (w tym obiekty reprezentacyjne i mieszkalne). Z okresu wcześniejszego (połowa XIX wieku) zachowały się jedynie obiekty o funkcjach mieszkalnych i reprezentacyjno-mieszkalnych.



**Rysunek 5.** Kampus Wyższej Szkoły Gospodarki na tle struktury miasta (sprzed budowy linii tramwajowej w ciągu ul. Naruszewicza i mostu Jagiełły) (fot. R. Sawicki)



**Rysunek 6.** Historia – dawne funkcje obiektów wchodzących w skład obecnego kampusu.

Źródło: Pracownia Projektów Rewitalizacji

Proces rewitalizacji w praktyce oznacza przekształcenie poprzemysłowego terenu byłej garbarni oraz innych obiektów poprzemysłowych w nowoczesny i funkcjonalny kampus.

Podejmowane działania rewitalizacyjne prowadzą do kształtowania się nowej przestrzeni w granicach miasta, to znaczy przestrzeni o nowej strukturze przestrzenno-funkcjonalnej. Dominująca do lat 90. XX wieku funkcja przemysłowa tego obszaru została zastąpiona przez nowe funkcje: akademickie, rekreacyjne, sportowe i kulturalne.

Idea i główne założenia podejmowanych działań rewitalizacyjnych oparte są na holistycznym, zintegrowanym ujęciu procesu rewitalizacji, który łączy wymiar społeczny z gospodarczym, środowiskowym, kulturowym i przestrzenno-budowlanym. Celem prowadzonych i planowanych prac rewitalizacyjnych było przywrócenie i rozwój centrotwórczych funkcji w obszarze XIX-wiecznego śródmieścia, w tym zachowanie ciągłości dziedzictwa historycznego związanego z tym obszarem.

Pierwsze działania rewitalizacyjne Wyższa Szkoła Gospodarki podjęła w 1999 roku. Głównym celem pierwszego etapu przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych było przystosowanie obiektów poprzemysłowych do nowej funkcji, a zarazem podstawowej działalności uczelni, czyli do działalności dydaktycznej oraz dla funkcji biurowych. W efekcie prowadzonych przez kilka lat przedsięwzięć rewitalizacyjnych na terenie kampusu powstały także nowe obiekty dydaktyczne oraz sportowe. Zrehabilitowano zdegradowane i zanieczyszczone grunty, na których urządzone tereny zielone i sportowo-rekreacyjne, otwarte na rzekę Brdę.

Na kolejnym etapie rewitalizacji kampusu oraz rozwoju uczelni zaadaptowano budynki pofabryczne i gospodarcze także dla celów kulturalnych. W ten sposób powstała Akademicka Przestrzeń Kulturalna z Muzeum Fotografii, Galerią nad Brdą oraz Galerią Debiut. W strukturze przestrzenno-funkcjonalnej rewitalizowanego kampusu ważną rolę odgrywa przestrzeń publiczna i sportowo-rekreacyjna, która wykorzystywana jest nie tylko przez studentów i kadre naukową, ale także przez mieszkańców Okoła i gości.



**Rysunek 7.** Struktura przestrzenno-funkcjonalna kampusu Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy

Źródło: Pracownia Projektów Rewitalizacji

W strategii i różnych planach rozwoju uczelni, w których ważnym elementem jest rewitalizacja kampusu, wskazać można wiele powiązań z opracowaną w USA strategią City of Learning (COL) łączącą edukację z planowaniem i rozwojem miast. Powiązania te przedstawia tabela 1.

**Tabela 1.** Elementy zbieżne ze strategią City of Learning w działaniach rewitalizacyjnych Wyższej Szkoły Gospodarki

<b>Zasady strategii City of Learning</b>	<b>Cele działań rewitalizacyjnych realizowanych oraz planowanych przez WSG</b>
Pozyskiwanie starych zasobów (budynków) cel: ograniczenie kosztów rozwoju wprowadzanie przestrzeni nauczania do różnych obiektów	przekształcenia przestrzenno-funkcjonalne obiektów poprzemysłowych na cele edukacyjne, kulturalne i sportowo-rekreacyjne
Nauka przez pracę – instytucje kultury, biblioteki, usługi, sport, rekreacja itp. – różnorodność funkcji na terenie kampusu	wspieranie i upowszechnianie kultury i sztuki, popularyzacja rekreacji i kultury fizycznej w regionie i kraju, w tym wspieranie sportu akademickiego i wyczynowego Akademiacka Przestrzeń Kulturalna, Galeria Debiut, Muzeum Fotografii, Galeria nad Brdą, studio nagrań, Centrum Kultury Medialnej, Akademickie Centrum Sportowo-Rekreacyjne, Centrum Rehabilitacji i Odnowy Biologicznej Rewital, hala sportowa, tereny zielone i rekreacyjno-sportowe
Włączanie lokalnych społeczności w proces planowania rozwoju uczelni – cel: szukanie synergii między uczelnią a miastem, uczelnia zintegrowana z lokalną społecznością	aktywizacja społeczności lokalnej z dzielnicy Okole, Projekt Okole 2.0, przeciwdziałanie dalszej pauperyzacji i marginalizacji lokalnej społeczności, stworzenie płaszczyzny kontaktów młodzieży akademickiej z mieszkańcami miasta, zainicjowanie mechanizmów integracji mieszkańców dzielnic położonych nad Brdą (Okole, Chwytwo, Bocianowo, Śródmieście)
Koordynowanie projektów uczelnianych w ramach planów strategicznych miasta – cel: angażowanie różnorodnego kapitału do realizacji planów uczelni	działania na rzecz miasta Bydgoszczy, powiatu bydgoskiego oraz całego regionu kujawsko-pomorskiego w ścisłej współpracy z instytucjami samorządu lokalnego i wojewódzkiego, realizacja projektów: Bydgoski Tramwaj Wodny, Festiwal Wodny „Ster na Bydgoszczy” Międzynarodowy projekt Cobrman oraz SHIFT-X, Program Rozwoju i Rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego, projekty zgłaszane do Lokalnego Programu Rozwoju miasta Bydgoszczy, program badań nad dziedzictwem poprzemysłowym, Biuro Projektów, Centrum Europejskie, Pracownia Projektów Rewitalizacji

**Tabela 1** cd.

Współpraca edukacji z biznesem	współdziałanie z przedstawicielami gospodarki lokalnej i regionalnej, samorządem gospodarczym, w szczególności z branżą turystyczno-hotelarską, gastronomiczną oraz firmami IT, akademicki inkubator przedsiębiorczości, Inlab, kompleks konferencyjno-usługowy, Kolegium Badań Stosowanych, Centrum Kształcenia Podyplomowego i Szkoleń, Centrum Nowoczesnej Edukacji, laboratoria, gra w przedsiębiorstwo
--------------------------------	---

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bryx 2012

## FABRYKA WIEDZY

W pewnym sensie tereny zakola Brdy pomiędzy mostami Królowej Jadwigi i Solidarności, przy odmienionej strukturze zagospodarowania przestrzeni, nadal pełnią funkcję produkcyjną. O ile jednak uprzednio, w gospodarce przemysłowej i zgodnie z normami społeczeństwa przemysłowego było to wytwarzanie i dystrybucja produktów, o tyle w społeczeństwie wiedzy jest to wytwarzanie, czy może raczej wzbogacanie i rozwijanie kapitału ludzkiego, a także jego dystrybucja w umysłach i działaniach absolwentów. W przestrzeni, w której onegdaj wytwarzano produkty, dziś wytwarza się wiedzę, ale też równoważę wysiłek intelektualny, umożliwiając aktywną i bierną rekreację. Rzeka, siła napędowa młynów, a potem środek transportu dla wytworzonych produktów, pozostała istotna dla omawianego terenu – jako przestrzeń służąca rekreacji i uprawianiu sportów, „dostarczycielka” wrażeń estetycznych i okazji do kontaktu z naturą. Sformułowanie „fabryka wiedzy” ma nieco prowokacyjny charakter, nawiązuje jednak do podstawowego celu istnienia szkół wyższych (czy bardziej wzniosłe – uniwersytetów): tworzenia i przekazywania wiedzy. Niezależnie od tego czy punktem wyjścia uczynić model Humboldtowski czy którykolwiek z innych obecnych we współczesnym gorącym dyskursie na temat uniwersytetów i ogólniej – szkolnictwa wyższego (por. Cellary 2007; Denek 2013; Jajszczyk 2009; Leja 2010; Riedel 2009; Zakowicz 2012), pozostaje to obowiązującym i podstawowym zadaniem szkoły wyższej. Oczywiście, niekończące są dyskusje o jakości i praktyczności versus teoretyczności owej wiedzy, jej źródle (na przykład wartość i celowość realizowania przez pracowników uczelni własnych badań), uwikłaniu w wartości, wpływie rynku i polityki... Niezależnie od nich uczelnia wyższa może, a szkoła wyższa o charakterze niepublicznym w nieunikniony sposób musi funkcjonować jak przedsiębiorstwo, którego oferta ma charakter rynkowy (usługi edukacyjne) (por. Denek 2013; Jajszczyk 2009; Jeran 2009). Chociaż zadaniem uniwersytetu jest kształcenie twórczych intelektualistów, nie po prostu specjalistów (Zakowicz 2012: 64), przywoływana jest metafora uniwersytetu-supermarketu, z którego oferty klienci-studenci wybierają to, co dla nich najatrakcyjniejsze. Jednak odwołanie do fabryki pozwala wskazać, że kształcenie się nie jest konsumpcją, ale produkcją (a przynajmniej inwestycją) – przebiega w trudzie, ale realizowane jest w ramach manufaktury, w której odbywa się wymiana

między wykładowcami i słuchaczami, prowadzona w imię poszukiwania prawdy, a przynajmniej efektywnych rozwiązań (w imię pragmatyki). Takie ujęcie sprawia, że produkcja wiedzy pozostaje zgodna w istocie zarówno z Humboldtowską ideą „jedności profesorów i studentów” (Zakowicz 2012: 62), jak i ze współczesnymi oczekiwaniami transferu wiedzy pomiędzy (właśnie „pomiędzy”, a nie „z”) uczelniami a gospodarką. Przyświecającą WSG ideą jest bycie uniwersytetem przedsiębiorczości (jest to zawarte w misji uczelni), tym bardziej więc jest uzasadnione rynkowe osadzenie rozważań. Jednak skupienie na aspektach funkcjonalno-przestrzennych sprawia, że gorąca dyskusja o przyszłości szkół wyższych w Polsce pozostaje na marginesie niniejszych analiz. Odwołanie do „fabryki wiedzy” nawiązuje do podstawowych funkcji szkoły wyższej – przedsiębiorstwa oferującego usługi edukacyjne. To dla tych zadań dostosowane było i nadal trwa przekształcanie poprzemysłowej przestrzeni zajmowanej przez uczelnię. Są to zatem przede wszystkim budynki wykorzystywane na potrzeby dydaktyczne, ale także obsługi studentów (choćby dziekanat i biblioteka) – ten zakres wiąże się z transferem wiedzy, a więc sprzedażą „wyprodukowanej” wiedzy. Sfera „produkcji wiedzy” to z jednej strony – badania własne pracowników, z drugiej – wiedza, często w postaci praktycznych rozwiązań, generowana we współpracy z otoczeniem gospodarczym, we wspólnych projektach badawczych i wdrożeniowych pracowni i analogicznych jednostek (na przykład inLAB). Podobnie jak klasyczna, fordowska fabryka swoimi funkcjami obejmowała chociażby zagospodarowanie czasu wolnego i niezbędną rekreację pracowników, tak i kampus uczelni obejmuje budynki i przestrzenie umożliwiające realizację analogicznych funkcji – otwarte, zagospodarowane tereny zielone, boiska i sale sportowe czy sferę przeznaczoną na wydarzenia kulturalne (Akademicka Przestrzeń Kulturalna). Co ważne, w ramach budowania relacji społecznych z otoczeniem – mieszkańcami dzielnicy, kampus ma charakter otwarty, mogą z niego korzystać wszyscy, nie tylko klienci i pracownicy. W ten sposób, uwolniona od dymu, zgrzytów i zapachu rzeźni, przestrzeń dawnej garbarni Buchholza przywrócona została w pewnym sensie do swojego przedprzemysłowego charakteru ogrodów miejskich, a jednocześnie wpisuje się we współczesne wzory rewitalizacji obiektów poprzemysłowych – otwierające je na społeczność lokalną, budujące wartość dodaną i stanowiące „centrum zmian” dla całej okolicy, a więc obszar pozytywnych skutków, które „promieniują” na otoczenie. Fabryka wiedzy, w przeciwieństwie do fabryki butów, nie generuje zanieczyszczenia środowiska i wpisuje się w poprzemysłowe przekształcenia przestrzeni miejskiej.

## BIBLIOGRAFIA

- Biskup, Marian (red.). 1991. *Historia Bydgoszczy*, t. 1: *Do roku 1920*, Warszawa–Poznań: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Bryx, Marek. 2012. *Rewitalizacja przestrzeni akademickiej*, „Gazeta SGH” 9, 286: 11–15.
- Bydgoszcz w stronę Okola*. 2004. Bydgoszcz: Urząd Miasta Bydgoszczy – Rada Osiedla Okole, Bydgoszcz.
- Cellary, Wojciech. 2007. *Dobro czy towar?*, „Forum Akademickie” 12: 42–43.
- Czachorowski, Antoni (red.). 1997. *Atlas historyczny miast polskich*, t. 2: *Kujawy*, z. 1: *Bydgoszcz*, Toruń: Uniwersytet Mikołaja Kopernika.

- Denek, Kazimierz. 2013. *Uniwersytet. Między tradycją a wyzwaniem współczesności i przyszłości*, „Edukacja Humanistyczna” 1 28: 7–21.
- Gordon, Wincenty. 1973. *Nasze dzielnice (III) Okole*, w: *Kalendarz Bydgoski*. Bydgoszcz: Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy.
- Guldon, Zenon i Ryszard Kabaciński (red.). 1975. *Szkice z dziejów dawnej Bydgoszczy*, „Prace Popularnonaukowe” nr 9, Bydgoszcz: Bydgoskie Towarzystwo Naukowe.
- Jajszczyk, Andrzej. 2009. *Polska w obliczu globalizacji szkolnictwa wyższego*, „Polityka i Kultura” 5: 73–84.
- Jeran, Agnieszka. 2009. *Uniwersytet czy przedsiębiorstwo – dylemat kultury organizacyjnej szkół wyższych w Polsce*, „Przegląd Organizacji” 7–8: 18–21.
- Leja, Krzysztof. 2010. *Uniwersytet – droga ku społecznej odpowiedzialności*, „Organizacja i Zarządzanie” 4: 44–57.
- Riedel, Rafał. 2009. *Uniwersytet Sp. z o.o.*, „Forum Akademickie” 10: 38–39.
- Sulima-Kamiński, Jerzy. 1984. *Most Królowej Jadwigi*, t. 1, Bydgoszcz: Pomorze.
- Sustainable Brownfield Regeneration Cabernet Network Report*. 2006. Nottingham: University of Nottingham.
- Winid, Wincenty. 1928. *Kanał Bydgoski*, Warszawa: Wydawnictwo Instytutu Popierania Nauki.
- Zakowicz, Ilona. 2012. *Idea uniwersytetu Wilhelma von Humboldta – kontynuacja czy zmierzch?*, „Ogrody Nauk i Sztuk” 2: 62–75.

#### FROM SHOE FACTORY TO KNOWLEDGE FACTORY. FUNCTIONAL AND SOCIO-CULTURAL TRANSFORMATIONS (FORMER) OF BUCHHOLZ CHARNEL HOUSE'S TERRAINS

The area in the bend of the Brda in Bydgoszcz, which is the portion of the district Okole, now occupies the campus of the University of Economy in Bydgoszcz, food company Colian Sp. with o.o. Bydgoszcz (formerly “Jutrzenka” Colian, Division No. 3) and the newly arising Nordic Haven (residential and commercial property). These are inner city brownfields located at the confluence of the so-called Old Bydgoszcz Canal and the River Brda, the stretch of Solidarity Bridges towards the Bridge of Queen Jadwiga. History of the district Okole is directly related to the economic development of Bydgoszcz, which occurred in connection with the construction of the Bydgoszcz Canal and later a major rail line and the location of large industrial plants. These projects were aimed by the German authorities to improve the Bydgoszcz junction of water-rail-road, as an internal communications center. Based on the conversion of functions of this area will be illustrated the conversion of industrial space in academic and recreational space. The idea and the main assumptions adopted revitalization activities are based on a holistic, integrated approach to the revitalization process. The objective of the planned work and regeneration was the restoration and development of the center-functions, including the continuity of the historical heritage associated with this area. Because degraded shoe factory buildings were taken over and revitalized by a college, it can be concluded that these areas still function as productive. But whereas previously, in the industrial economy and in accordance with the standards of industrial society, it was the production and distribution of products, now in the knowledge society it is making knowledge, or rather the enrichment and development of human capital and also its distribution in the minds and activities of graduates.

Keywords: revitalisation, brownfields, university